

ÉTABLISSEMENT
PUBLIC
D'AMÉNAGEMENT

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

● S12WHY042
● VERSION N° 4
● FEVRIER 2017



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

Dossier de demande
d'autorisation unique « IOTA »

PIECE 4 : RESUME NON TECHNIQUE


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

1	Introduction	5
1.1	Le contexte du projet de ZAC	5
1.1.1	La déqualification du centre-ville	5
1.1.2	Contexte institutionnel	5
1.2	Le périmètre de la ZAC multisite	6
2	L'état initial du site et son environnement	9
2.1	Localisation et structure du site	9
2.2	Milieu physique	11
2.3	Milieu Naturel	13
2.4	Paysage et patrimoine	13
2.5	Le contexte socio-économique	15
2.6	Le logement	16
2.7	La mobilité	17
2.8	Les nuisances urbaines	19
2.9	Réseaux et risques industriels	20
2.10	Cadre législatif et réglementaire	21
2.10.1	Le Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF)	21
2.10.2	Le Plan Local d'Urbanisme de Villeneuve-Saint-Georges	21
2.10.3	Les zonages réglementaires du PLU	21
2.10.4	Les servitudes	22
3	Présentation du projet	23
3.1	Objectifs généraux	23
3.2	Choix du projet retenu	23
3.3	La maîtrise du projet dans sa globalité, choix des principes généraux d'aménagement	24
3.3.1	Articuler approche urbaine et intervention sur l'habitat ancien	24
3.3.2	Redonner au quartier son rôle de centre-ville fédérateur à travers une nouvelle attractivité	24
3.3.3	Valoriser le patrimoine paysager et patrimonial pour un développement durable du centre-ville	24
3.4	La détermination des périmètres opérationnels	25
3.4.1	Les séquences urbaines	25
3.4.2	Patrimoine, état du bâti et potentiel de requalification	26
3.4.3	La détermination des périmètres opérationnels	26
3.4.3.1	Centre récent	26
3.4.3.2	Centre historique	26
3.5	Programmation prévisionnelle et schéma d'intention	27
3.5.1	Programmation prévisionnelle	27
3.5.2	Les orientations d'aménagement par secteur	27
3.5.2.1	Secteur Carnot – Janin	27
3.5.2.2	Secteur Dazeville – Place Pierre Séward	28
3.5.2.3	Secteur 46-52 rue de Paris	30
3.5.2.4	Secteur Place du lavoir	30

3.5.2.5	Secteur Orangerie – Pont de l'Yerres.....	31
3.5.3	Le phasage	33
3.5.4	Calendrier prévisionnel des travaux.....	34

4 Les impacts du projet sur l'environnement et les mesures de suppression, réduction ou compensation 35

4.1	Charte de chantier propre	35
4.2	Milieu Physique	36
4.2.1	Structure du site et occupation du sol.....	36
4.2.2	La topographie locale	37
4.2.3	Le climat et les consommations énergétiques	37
4.2.4	Les sols : pollution, mouvements de terrains, déblais/remblais	37
4.2.5	L'eau : hydrologie et hydrogéologie.....	39
4.2.6	Risques naturels	40
4.2.6.1	Inondation.....	40
4.2.6.2	Mouvements de terrains	41
4.3	Milieu naturel.....	42
4.3.1	Enjeux à l'échelle francilienne	42
4.3.2	Milieux naturels inventoriés et protégés à proximité de la commune	42
4.3.3	Habitats naturels	42
4.3.4	Flore et faune sauvage	43
4.4	Paysage et patrimoine	44
4.4.1	Le paysage local et les ambiances urbaines	44
4.4.2	Le patrimoine historique	44
4.4.3	Le site classé de l'Yerres	45
4.4.4	Le patrimoine archéologique.....	45
4.5	Le contexte socio-économique	45
4.5.1	La population	45
4.5.2	L'économie locale.....	46
4.5.3	Les équipements publics et scolaires	47
4.6	Le logement	48
4.6.1	Offre de logement	48
4.6.2	Les charges locatives pour les habitants.....	48
4.6.3	L'habitat dégradé	48
4.7	Mobilités	49
4.7.1	Trafic automobile	49
4.7.2	Optimisation des intermodalités en transports en commun.....	51
4.7.3	Modes doux.....	51
4.7.4	Stationnement.....	52
4.8	Nuisances urbaines.....	52
4.8.1	Qualité de l'air	52
4.8.2	Bruit.....	53
4.8.3	Santé	54
4.9	Gestion urbaine	55
4.9.1	Les réseaux.....	55
4.9.2	Production de déchets	56
4.9.3	Risques industriels et technologiques.....	57
4.10	Impacts cumulés.....	57
4.10.1	Avec d'autres projets connus.....	57
4.10.2	Addition et interaction des effets entre eux	57
4.11	Etude énergétique.....	57

FIGURES

Figure 1 : Plan de localisation au 1/25 000 ^{ème} , EPA ORSA 2010	7
Figure 2 : Périmètre de la ZAC multisite du centre-ville de Villeneuve- Saint-Georges, dossier de création de la ZAC, 2010.....	8
Figure 3 : Mode d'occupation du sol dans le centre-ville, TESORA 2016	10
Figure 4 : Contexte géologique.....	11
Figure 5 : Courbes de niveau	12
Figure 6 : Exemple de milieux artificialisés	13
Figure 7 : Les espaces verts et les boisements	14
Figure 8 : Répartition des emplois locaux selon les secteurs d'activités (INSEE 2009).....	15
Figure 9 : Axes de circulation à proximité des îlots de projet.....	18
Figure 10 : Profil des concentrations de NOx et PM10.....	19
Figure 11 : Les périmètres opérationnels	25
Figure 12 : Îlot Carnot	28
Figure 13 : Îlot Dazeville	29
Figure 14 : Îlot 46-52 rue de Paris.....	30
Figure 15 : Îlot Place du Lavoir.....	31
Figure 16 : Îlot Orangerie	32
Figure 17 : Îlot Pont de l'Yerres.....	32
Figure 18 : Phasage prévisionnel de l'opération d'aménagement de la ZAC	33
Figure 19 : Place du Lavoir à l'état actuel et après réhabilitation.....	37
Figure 20 : Évolution du trafic en prenant en compte de projet d'aménagement (Situation 2020), Dossier de DUP 2012	50
Figure 21 : Objectifs d'isolement des façades pour l'îlot Carnot	54
Figure 22 : Synthèse de la faisabilité des différentes énergies renouvelables.....	58

1 INTRODUCTION

1.1 LE CONTEXTE DU PROJET DE ZAC

Le projet de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) multisite a pour objet la revitalisation du centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges par une intervention sur le tissu existant. Dans le cadre d'un projet urbain d'ensemble, la réalisation de la ZAC multisite permettra de développer une nouvelle offre résidentielle et d'améliorer le fonctionnement du centre-ville.

Pour réaliser le réaménagement du centre-ville et dans un objectif de passage rapide à l'opérationnel, le Conseil d'Administration de l'EPA ORSA a pris l'initiative d'une concertation préalable à la création d'une ZAC multisite sur le centre-ville, par une délibération du 17 décembre 2009.

Le conseil municipal de Villeneuve-Saint-Georges a délibéré en faveur de la ZAC multisite le 18 février 2010.

1.1.1 La déqualification du centre-ville

Face au processus continu de dévitalisation de son centre-ville, la Ville s'est mobilisée pour résorber le parc indigne à travers la réalisation de plusieurs Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH). Mais les dispositifs d'intervention sur l'habitat ancien dégradé se sont avérés insuffisants, voire impuissants. Le projet de requalification vise donc à inscrire le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges dans **une dynamique de renouvellement urbain en profondeur, à la hauteur des enjeux urbains**.

1.1.2 Contexte institutionnel

Créé en mai 2007 (décret n° 2007-785 du 10 mai 2007), l'Établissement Public d'Aménagement Orly-Rungis Seine-Amont (EPA ORSA) est une structure partenariale qui réunit les 12 communes, le Conseil Général du Val-de-Marne, la Région Île-de-France et l'Etat au sein de son Conseil d'Administration. Il est chargé de la conduite stratégique et opérationnelle de la GOU (Grande Opération d'Urbanisme) :

- à l'échelle de l'ensemble du territoire des 12 communes, il élabore une stratégie de développement de long terme ;
- il veille à la mise en cohérence de la stratégie d'ensemble et des projets portés par les collectivités et les grands « opérateurs » du territoire (Réseau Ferré de France, SNCF, Aéroports de Paris, Marché d'Intérêt National de Rungis, ...)
- il exerce une action d'aménageur dans les secteurs stratégiques du territoire.

L'EPA ORSA est l'initiateur de la ZAC du centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges et élabore les dossiers de création et de réalisation. Il organise la concertation, en collaboration avec la commune, et assure la maîtrise d'ouvrage des études préalables.

1.2 LE PERIMETRE DE LA ZAC MULTISITE

La ZAC Multisite du centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges se situe exclusivement dans un tissu urbain relativement dense et très minéral.

La structure foncière du périmètre de la ZAC est marquée par un parcellaire en lanière dans le centre ancien, organisé autour de l'axe historique de la rue de Paris.

Les périmètres d'intervention opérationnels correspondent à plusieurs sites situés le long de la rue de Paris, entre l'avenue Carnot et la rue de Crosne, totalisant une superficie de 3 ha environ :

- **Le secteur CARNOT DAZEVILLE** (S1 – 2,50 ha), au Nord-Ouest du centre-ville le long de la RN6 :
 - les îlots Carnot (1,6 ha), entre l'Avenue Carnot, la RN6 et la rue Henri Leduc,
 - l'îlot Janin, sur les parcelles actuelles des services municipaux, à l'angle de la rue de la Marne et de la rue Janin (0,16 ha),
 - l'îlot Dazeville (0,76 ha) situé entre l'avenue des Fusillés, la rue Victor Duruy, la rue de Paris et la rue du Moutier ;
- **Le secteur du 46 - 52 RUE DE PARIS** (S2 - 0,22 ha) ;
- **Le secteur de la PLACE DU LAVOIR** (S3 - 0,12 ha) à l'angle de la rue de l'Église et de la rue de Paris ;
- **Le secteur ORANGERIE PONT DE L'YERRES** (S4 - 0,39 ha) : des deux côtés de la rue de Crosne depuis le passage de l'Orangerie jusqu'à la Place Saint-Georges.

La carte ci-dessous présente le périmètre de la ZAC multisite par rapport au périmètre communal de Villeneuve-Saint-Georges.

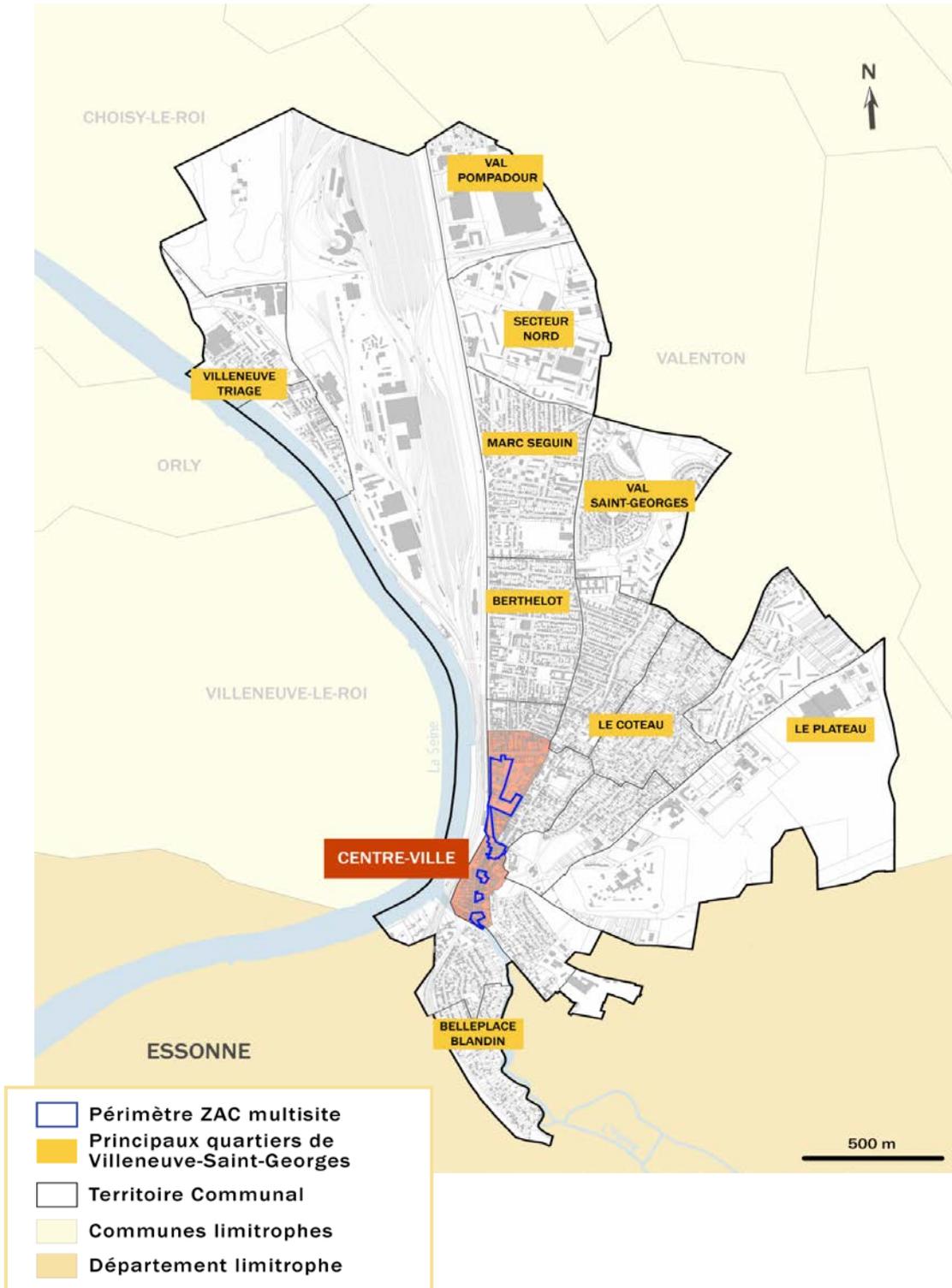


Figure 1 : Plan de localisation au 1/25 000^{ème}, EPA ORSA 2010



Figure 2 : Périmètre de la ZAC multisite du centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges, dossier de création de la ZAC, 2010



2

L'ETAT INITIAL DU SITE ET SON ENVIRONNEMENT

2.1 LOCALISATION ET STRUCTURE DU SITE

La **localisation du site est un atout majeur** : le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges se situe à la limite de la première et de la deuxième couronne de l'agglomération parisienne, à proximité d'équipements majeurs et structurants (aéroport, zone d'activités) et accessible depuis des infrastructures de transport (N6, pont de Villeneuve, RER) qui donnent accès au réseau régional et national (A86, A 106, etc.).

Les infrastructures de transports sont une forte contrainte (nuisances, coupures urbaines) **mais sont aussi porteuses d'une dynamique** (opportunités de développement et de rayonnement) pour ce quartier qui peine à jouer le rôle de centre-ville d'une commune de plus de 30000 habitants, malgré la présence de plusieurs équipements et facteurs d'attractivité : commerces, marché, services publics, etc.

L'analyse de l'occupation du sol dans le centre ancien montre la **prégnance de l'habitat et des activités de commerce de détail**. Le centre accueille principalement des équipements et des logements dans des bâtiments souvent anciens.

Au-delà des contraintes structurelles identifiées, **le potentiel de valorisation urbaine et paysagère du site reste remarquable** à l'échelle de la couronne parisienne où ce type de tissu urbain ancien a largement disparu : l'opportunité de **diversification des fonctions urbaines, la trame historique, les ambiances, le bâti et l'architecture urbaine** sont des atouts qu'il convient de mettre en valeur dans le projet en respectant l'identité patrimoniale du centre historique.

La structure foncière de la ZAC est marquée par **un parcellaire en lanière** dans le centre ancien, organisé autour de l'axe historique de la rue de Paris.

Les statuts de propriété foncière sont multiples mais il existe une maîtrise foncière publique sur un certain nombre de parcelles. La réalisation de la ZAC nécessitera l'acquisition de plusieurs parcelles.

Figure 3 : Mode d'occupation du sol dans le centre-ville, TESORA 2016



2.2 MILIEU PHYSIQUE

La situation géographique du centre-ville en fait **un site exceptionnel à la confluence de la Seine et de l'Yerres, à flanc de coteau**. La topographie et le relief caractéristique (plateau, coteau, cours d'eau) sont des éléments à mettre en valeur et sur lesquels le projet de restructuration du centre-ville peut s'appuyer pour requalifier ce secteur, notamment du point de vue paysager (points de vue, percées, espaces publics de qualité).

Les **caractéristiques climatiques locales présentent de bonnes conditions d'ensoleillement**, mais aussi des caractéristiques favorables à un plus grand confort d'été (la proximité de la Seine et de l'Yerres, la présence d'espaces verts sur le coteau). Un travail sur les formes urbaines (les effets masque et les ombres portées mais aussi les cœurs d'îlots qui sont aujourd'hui peu végétalisés) sera mené, de même qu'une réflexion sur l'utilisation des énergies renouvelables, dans le respect des exigences liées à l'AVAP.

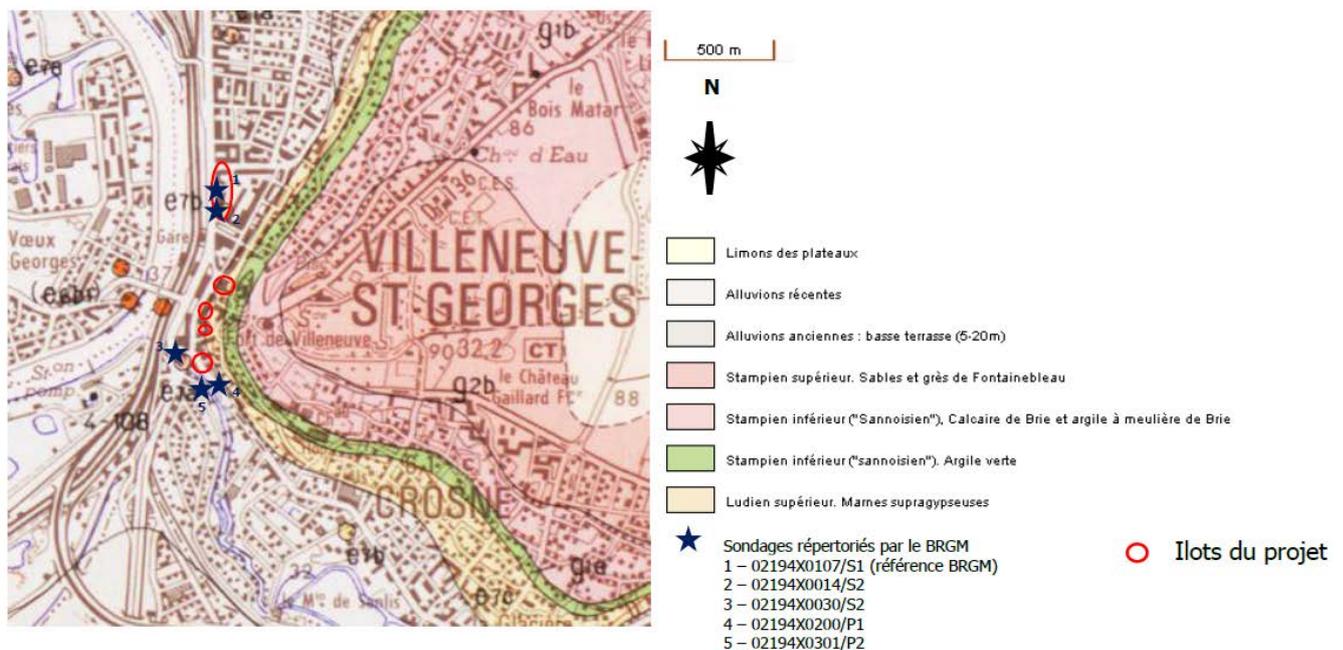
Il ressort des études de sols que les **sols superficiels (alluvions) sont des sols hétérogènes, ponctuellement compressibles ou évolutifs, de portance globalement médiocre**. La construction de bâtiments nécessite des fondations profondes (au-delà des alluvions) et/ou des adaptations (purge et substitution, consolidations).

La pollution des sols dans le périmètre de la ZAC et à proximité est relativement limitée. Le centre-ville est essentiellement constitué d'habitations et il n'y a pas eu sur le secteur de développement important d'activités industrielles.

La cartographie des risques de pollution a permis d'identifier deux zones à fort risque de pollution au nord de l'îlot Carnot 1 et à l'ouest de l'îlot Dazeville, ainsi qu'une zone à fort risque de pollution au droit de l'îlot Carnot 1.

Figure 4 : Contexte géologique

Source : BRGM, Infoterre



Les différents sondages réalisés sur ou à proximité des sites des îlots de projets mettent en évidence les faiblesses de portance et le caractère bouillant des couches superficielles (remblais et alluvions).

Les couches géologiques telles que les alluvions et le Ludien résiduel situé en profondeur présentent une forte hétérogénéité de compaction, ce phénomène est amplifié par la présence de fondations d'anciens bâtiments formant des points durs dans le sol.

La présence d'argiles dans le sol est susceptible de provoquer des phénomènes de retrait – gonflement des sols. De ce fait, le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges sera soumis à un Plan de Prévention des Risques de Mouvement de Terrain, en cours d'élaboration (voir § 6.2. « Risques naturels »).

La **présence des eaux souterraines à faible profondeur est également une caractéristique importante** à prendre en compte dans les aménagements (parkings souterrains ou travaux en tranchées, capacités d'infiltration limitées).

La **ZAC multisite se situe dans une zone fortement exposée aux risques naturels** (inondation et mouvement de terrain) faisant l'objet de réglementations spécifiques. Les prescriptions imposent notamment d'étudier finement la construction des bâtiments, la typologie des logements mais aussi l'aménagement des espaces publics.

Figure 5 : Courbes de niveau

Source : Bureau d'étude Inddigo, 2010



2.3 MILIEU NATUREL

Le **périmètre de la ZAC n'abrite aucune zone de protection du patrimoine naturel ou écologique**. Les berges de l'Yerres sont toutefois incluses dans une ZNIEFF qui concerne directement la zone de projet, n'impliquant pas d'interdiction pour la réalisation des aménagements, mais signalant la richesse écologique existante.

Ce classement renforce donc la nécessité pour le projet, d'une part, de limiter les impacts sur les milieux liés à l'Yerres (aménagement des berges, artificialisation, dégradation de la qualité des eaux, pertes d'habitat) et, d'autre part, de renforcer le rôle de ce cours d'eau (et ses habitats associés) dans les continuités écologiques.

On peut également noter la présence d'un Espace Naturel Sensible (ENS), d'une forêt protégée et de deux zones NATURA 2000 relativement éloignées de la zone de projet.

Les **sites d'intervention sont pauvres en milieu écologique d'intérêt particulier, presque entièrement constitués d'espaces verts artificialisés et déstructurés sans enjeu notable**.

Nous précisons ci-après les principales conclusions des inventaires effectués à ce jour (Etude Alisea - rapport intermédiaire Août 2016)

La zone d'étude est déjà majoritairement urbanisée, sur des terrains très probablement remblayés. Ils sont en grande partie minéralisés et imperméabilisés.

Seules les berges de l'Yerres semblent présenter un profil plus naturel. Cependant, l'analyse de la flore et des habitats indique une berge relativement artificialisée au droit de la zone du projet avec peu d'espèces déterminantes de zones humides.

Cependant, l'intégration de trames de végétalisation dans le projet permettrait d'introduire des îlots de biodiversité sous forme d'espaces écologiques interstitiels, refuges pour une biodiversité banale mais aujourd'hui absente du secteur. Un autre enjeu pour le projet est de veiller à ne pas aggraver la situation actuelle, notamment en évitant l'introduction ou la propagation d'espèces invasives.



Figure 6 : Exemple de milieux artificialisés
Parc de l'Hôtel de Ville et parking au carrefour de la rue Henri Janin/Canot

2.4 PAYSAGE ET PATRIMOINE

Le centre de Villeneuve-Saint-Georges est l'un des sites clefs identifiés par le Conseil Général du Val-de-Marne le long de la vallée de la Seine pour la qualité du paysage : les principales caractéristiques mises en avant sont les coteaux en forme de proue (rive droite) faisant face à la Seine et à la plaine (rive gauche).

Pour autant, les sites de la ZAC de Villeneuve-Saint-Georges offrent des paysages très hétérogènes qui apportent une grande diversité d'ambiances sur la commune. La ZAC multisite est marquée aujourd'hui par les enjeux paysagers suivants :

- **un rapport à la Seine extrêmement limité par les infrastructures ferroviaires et routières,**
- **un potentiel d'ouverture et de respiration sur le coteau** qui bénéficie peu aux habitants du centre-ville si ce n'est par le Parc de Beauregard,
- **un centre historique à la qualité urbaine remarquable, mais dégradé et relativement enclavé,** dont les qualités patrimoniales ne sont pas suffisamment mises en valeur,
- **la confluence entre la Seine et l'Yerres au potentiel paysager exceptionnel,** peu intégrée au fonctionnement urbain de la ville.

Concernant les formes urbaines et les typologies bâties, on constate des différences marquées sur la ZAC entre les sites du centre historique et ceux du centre plus récent (de part et d'autre de l'avenue des Fusillés) :

- une densité du bâti et de logements bien plus élevée dans le centre historique,
- le centre historique est structuré par l'axe commerçant de la rue de Paris, tandis que le centre récent se caractérise par une présence plus importante d'équipements publics et un tissu bâti plus hétérogène.

Le **périmètre de la ZAC est concerné par plusieurs périmètres de protection du patrimoine** (sites inscrits, monuments historiques, Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP)). Le règlement de l'AVAP s'imposant aux autres périmètres de protection du patrimoine, la reconstruction ou réhabilitation des bâtiments sera soumise à des réglementations de protection patrimoniale (l'Architecte des Bâtiments de France sera un interlocuteur privilégié).

La **ZAC se trouve à proximité de zones archéologiques sensibles**. Des mesures de prévention concernant d'éventuelles découvertes archéologiques sont à envisager sur l'ensemble du centre-ville.

Figure 7 : Les espaces verts et les boisements

Source : Commune de Villeneuve-Saint-Georges



2.5 LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

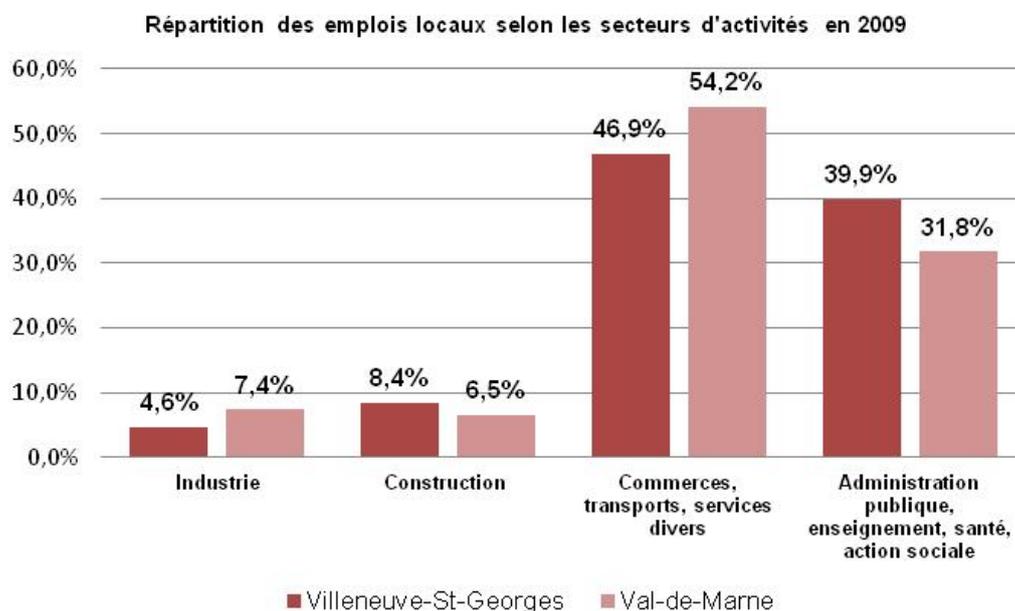
Le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges connaît depuis 1999 **une croissance démographique**, ce qui n'est pas un indicateur positif dans la mesure où elle traduit une densification de l'occupation des logements, pour une grande majorité anciens et dégradés. **L'arrivée de ménages familiaux dans un tissu ancien qui ne comporte aucun logements sociaux, dense et peu renouvelé**, constitué majoritairement de petites surfaces, traduit une dégradation des conditions de logement, dans un secteur devenu un **parc social de fait**.

Le centre-ville accueille **des ménages très fragiles**. Dans le parc locatif privé, le nombre de ménages vivant sous le seuil de pauvreté a très fortement augmenté entre 1999 et 2009 (aujourd'hui 1 ménage sur 4). En 1999, le centre, et sa partie la plus ancienne, présentaient déjà une part importante de ménages sous le seuil de pauvreté comparativement au Val-de-Marne. Mais en 2009, cet écart s'est nettement creusé.

Les indicateurs socio-économiques montrent que **le centre-ville est une poche de précarité aigüe**. L'un des objectifs du PNRQAD est de s'attaquer à ce phénomène, non seulement en améliorant la qualité de l'offre résidentielle (constructions neuves, réhabilitations), mais également en diversifiant l'offre de logements, en faveur de la mixité sociale.

Figure 8 : Répartition des emplois locaux selon les secteurs d'activités (INSEE 2009)

Source : INSEE 2009



L'activité économique du centre-ville est soutenue, mais morcelée (petites entreprises de commerces et services) et fragile.

Le taux de chômage (14,6 %) est supérieur aux moyennes régionale et départementale et il est particulièrement élevé chez les jeunes (entre 17 et 21 % pour la tranche des 15-24 ans). Les emplois prépondérants sont dans les secteurs de la construction et des services, souvent précaires, peu qualifiés et peu rémunérés.

Le projet peut contribuer à renforcer le marché de l'emploi et les activités en centre-ville (renforcement du tissu commercial, création de nouvelles activités, soutien aux activités de la construction lors des travaux, ...).

Les commerces sont très présents dans le centre-ville, notamment le long de la rue de Paris et de l'avenue Carnot, même s'ils pâtissent de la déqualification du quartier.

Les équipements publics communaux liés à l'accueil petite enfance et à l'éducation sont saturés et ne disposent pas de capacité d'accueil supplémentaire. La commune et le centre-ville sont bien dotés en termes d'équipements sportifs et culturels.

2.6 LE LOGEMENT

Le parc de logements du centre-ville est un parc ancien (40% des immeubles ont été construits avant 1945, $\frac{3}{4}$ sur la zone du projet) **et dégradé**. Le taux de logements privés potentiellement indignes (PPPI) est de 36,4 % dans le centre-ville, ce qui est 5 fois supérieur à la moyenne du Val-de-Marne. Un diagnostic sur l'état du bâti a mis en évidence des problèmes structurels et un défaut d'entretien, **le parc ancien n'offre pas des conditions de logements compatibles avec les normes de confort contemporaines** et est **très peu performant sur le plan énergétique, ce qui entraîne une forte précarité énergétique des ménages**.

Le territoire se caractérise par **un habitat vétuste, occupé par des familles de plus en plus nombreuses, stoppées dans leur parcours résidentiel**, faute de pouvoir accéder à un logement confortable, dans le parc privé ou social. Le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges présente un parc de logements caractéristique des quartiers anciens dégradés :

- un parc locatif en forte augmentation dans les copropriétés : il y est désormais plus important que le parc de propriétaires occupants,
- un parc locatif social inexistant,
- un développement des petites surfaces locatives via la mobilisation de logements vacants et, dans une moindre mesure, la division d'appartements,
- une pression démographique se traduisant par des phénomènes de sur-occupation,
- une très forte attractivité pour des investisseurs privés, notamment les SCI, qui ont mobilisé une partie du parc de logements vacants et investi le parc en copropriétés.

Villeneuve-Saint-Georges a connu un fort rattrapage du niveau des prix immobiliers ces dernières années (+ 169 % entre 2003 et 2008) tout en restant la commune la moins chère du Val-de-Marne. Pour les petites surfaces, le prix du loyer avoisine les 17 € du m² alors qu'il est de 18,5 € du m² en moyenne pour l'agglomération parisienne. Ces niveaux de prix expliquent la présence de bailleurs privés, attirés par les fortes rentabilités locatives.

Toutes ces caractéristiques sont à la fois la cause et la conséquence d'un **marché immobilier résidentiel particulièrement tendu**. Ainsi, le marché immobilier locatif constitue :

- une niche pour un certain type de propriétaires bailleurs, peu impliqués dans la gestion et l'entretien de leur bien et à la recherche de la plus grande rentabilité locative,
- un espace de marché ciblé sur une demande très sociale portée par des ménages vulnérables et captifs, qui n'ont pas de réelle alternative pour accéder à un logement de droit commun.

L'**habitat indigne et insalubre** est un phénomène prégnant dans le centre-ville, dans le parc ancien, mais aussi dans les hôtels meublés, ou du fait de l'occupation de locaux impropres à l'habitation (caves, boxes). Il est générateur d'atteinte à la santé et au bien-être des habitants.

Le centre-ville a fait l'objet d'investissements importants, au travers de **plusieurs OPAH, pour des résultats mitigés, voire décevants**. Cet investissement a évité le pire d'un scénario au fil de l'eau et a permis de ralentir le processus de dégradation. Mais **la requalification pérenne du patrimoine nécessite une intervention plus globale**, et pas seulement ciblée à l'immeuble ou à l'appartement.

2.7 LA MOBILITE

Villeneuve-Saint-Georges est **bien desservie en matière d'infrastructures routières**, elle est située au cœur d'un maillage de voies structurantes et bénéficie d'un accès privilégié au réseau routier francilien et national grâce à la RN6.

La présence de la RN6 et du pont de Villeneuve fait de la commune un lieu de passage important des flux en rocade. La RN6 arrive à saturation aux heures de pointes (47 800 véhicules/jour en 2009).

Le réseau local et le plan de circulation est fortement structuré par la RN6 et le dimensionnement des voiries locales est globalement satisfaisant, sauf quelques carrefours identifiés comme des points durs.

Dans le centre-ville, la desserte des sites de la ZAC se fait grâce au réseau viaire hérité des XVIII^e et XIX^e siècles, structuré autour de la rue de Paris. L'avenue Carnot et l'avenue des Fusillés sont les principaux axes Est-Ouest. La place Pierre Sépard, face à la gare du RER D, est le lien physique entre les deux parties du centre-ville. Elle connaît des dysfonctionnements liés au débouché sur la RN6 et à la circulation des bus. Un projet de la DRIEA visant à améliorer le fonctionnement de la RN6 et de la Place Sépard est à l'étude.

L'offre de transport en commun actuelle est attractive avec l'accès au RER D et un grand nombre de lignes de bus avec des fréquences importantes en heure de pointe pour le rabattement sur la gare de Villeneuve-Saint-Georges. Le système de desserte proposé est cohérent mais **les difficultés de circulation des bus sur la N6 pénalisent les usagers**. Le retournement des bus sur la RN6 aggrave également les difficultés de circulation sur cet axe.

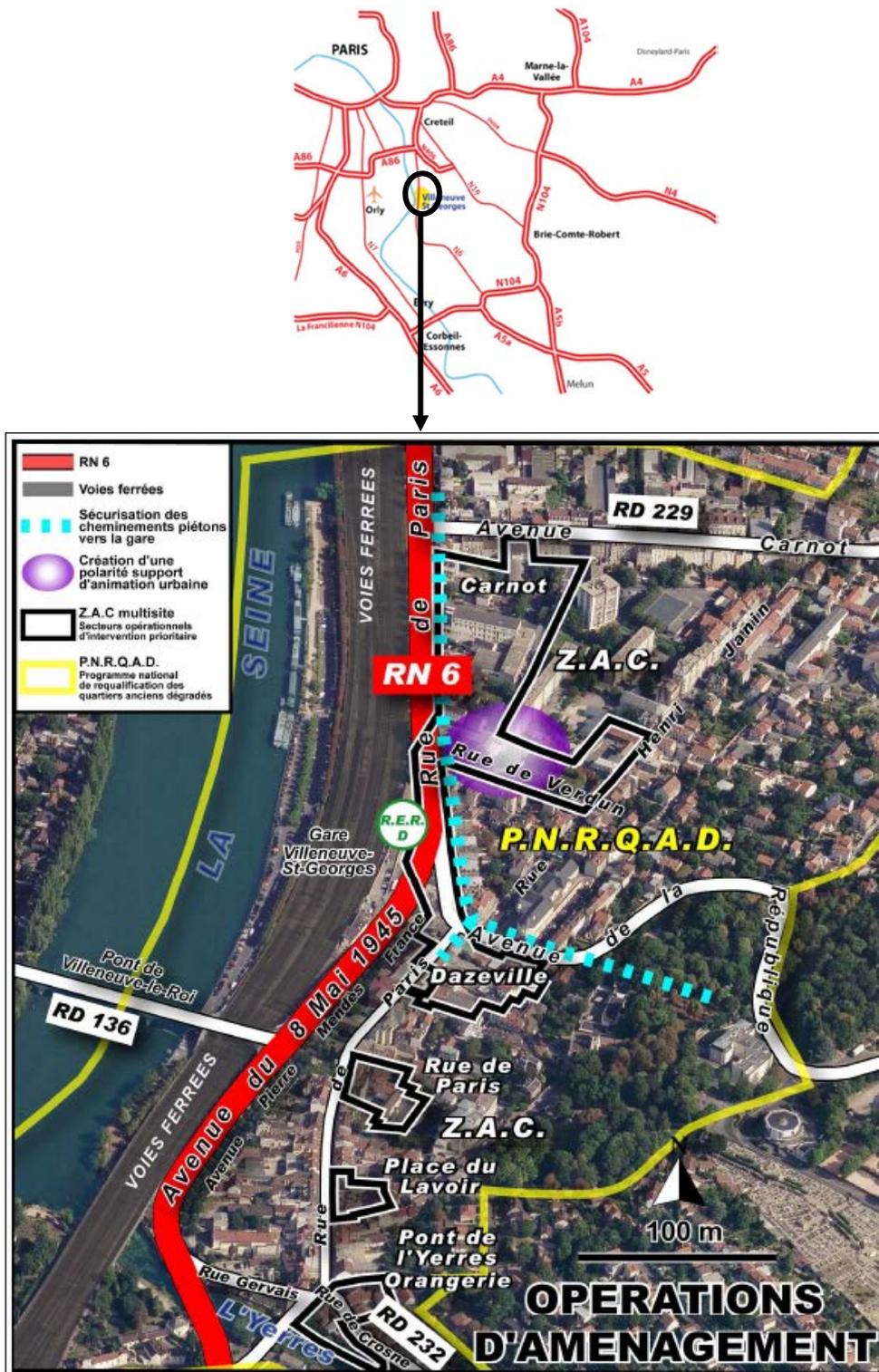
Les **modes doux sont peu valorisés et rendus difficile par l'étroitesse des rues, l'ancienneté de la structure urbaine, le trafic et les nuisances associées**. Il n'y a que trois pistes cyclables recensées sur le territoire communal et aucune liaison cyclable entre ces pistes ne sont aménagées, notamment pour le franchissement des voies ferrées du RER D à proximité de la gare. L'offre de stationnement vélo à la gare est peu attractive.

Le projet permettra de repenser l'équilibre des modes de déplacements et de favoriser les modes doux.

L'offre globale de stationnement sur le secteur du centre-ville est estimée à 1 030 places (dont 380 sur le parking des berges de Seine). Le **secteur du centre-ville est globalement très sollicité en stationnement** notamment entre 10h et 18h.

Figure 9 : Axes de circulation à proximité des îlots de projet

Source : CDVIA et IRIS Conseil 2011



2.8 LES NUISANCES URBAINES

Le site est situé en première couronne de l'Île-de-France. Il se situe donc dans un secteur soumis à la pollution atmosphérique. Le trafic automobile, la pollution de fond de l'agglomération parisienne et dans une moindre mesure, les activités aéroportuaires ont un impact sur la qualité de l'air à Villeneuve-Saint-Georges. La majorité des secteurs de la ZAC sont à proximité immédiate (100 à 200 m) des infrastructures routières (RN6) et sont exposés aux polluants automobiles, qui constituent la plus grande part des émissions polluantes de la zone.

On estime que la RN6 engendre à proximité immédiate un surplus important de dioxyde d'azote. Les concentrations en polluants diminuent fortement lorsqu'on s'éloigne de plus de 50 m des infrastructures.

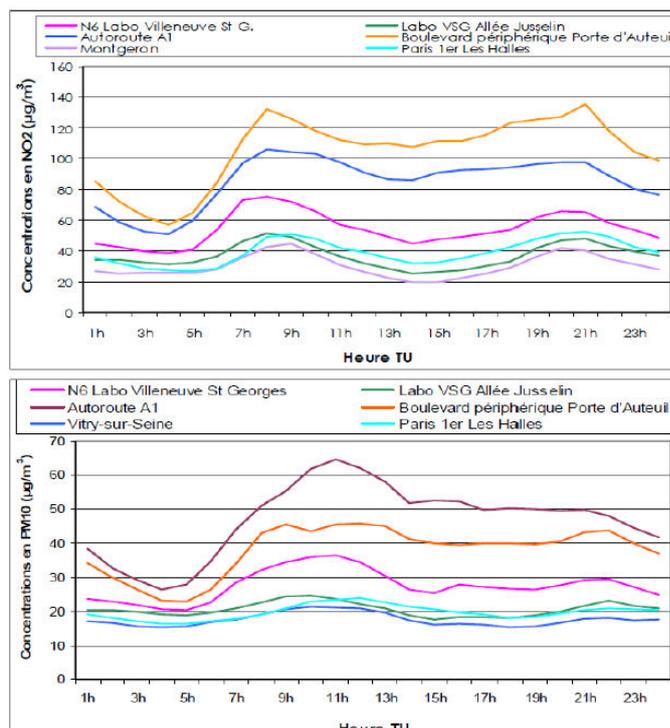
Ainsi les enjeux de pollution de l'air concernent principalement les usagers des bâtiments donnant sur la RN6 qui subissent des niveaux de pollution à la limite du seuil maximum admissible en dioxyde d'azote. A cela il faut ajouter les autres sources de pollution qui s'ajoutent à la pollution engendrée par le trafic routier : trafic aérien, trafic ferré, rabattement de la pollution de l'agglomération parisienne, ...

La source de bruit prépondérante est le trafic routier devant le trafic ferroviaire, notamment caractérisée par les navettes des bus (gare routière) et les passages des camions.

Les niveaux sonores liés aux infrastructures de transport atteignent des seuils élevés de jour et de nuit. Au regard de l'état actuel des bâtiments, les niveaux de bruit ne permettent pas d'atteindre un confort acceptable à l'intérieur des logements.

Figure 10 : Profil des concentrations de NOx et PM10

Source : Etude de la pollution de l'air dans le Val-de-Marne Ouest – Airparif, Dossier DUP 2012



Villeneuve-Saint-Georges étant localisée à proximité des couloirs aériens de l'aéroport d'Orly, une partie de ses habitants est exposée aux nuisances sonores aéroportuaires qui s'ajoutent aux nuisances sonores dues à la proximité de la RN6 et de la voie ferrée.

L'aéroport d'Orly est soumis à un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) depuis 1975, dont la finalité est de maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes pour éviter l'exposition des populations aux nuisances sonores. A cet effet, la loi édicte des règles d'urbanisme de portée supra-communale visant à interdire ou à limiter les possibilités de construction dans les zones soumises à un PEB. Le périmètre de la ZAC est localisé en zone C du PEB pour la totalité des sites. Ce zonage a conduit au gel de l'urbanisation et à l'absence de renouvellement notamment dans le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges.

Depuis l'adoption de la loi MOLLE (Mobilisation pour le Logement et la Lutte contre l'Exclusion – art. 147-5) en mars 2009, il est possible de créer des périmètres de renouvellement en zone C des PEB pour permettre le renouvellement urbain de centres urbains constitués. Un périmètre de renouvellement urbain est pris par arrêté du préfet et indique le nombre de logements neufs qui seront construits et la population supplémentaire induite. Cette disposition est importante car elle permet d'envisager un véritable projet de requalification en profondeur du centre-ville.

L'arrêté n°2012/453 portant sur la délimitation dans la zone C du plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly, du secteur de renouvellement urbain du centre-ville de la commune de Villeneuve-Saint-Georges été pris par le préfet le 20 février 2012.

2.9 RESEAUX ET RISQUES INDUSTRIELS

L'ensemble des réseaux d'eaux pluviales du secteur sont rejetées en Seine, via des collecteurs qui traversent les faisceaux ferrés.

Le réseau d'eaux usées est réputé correctement dimensionné dans l'ensemble, mais présente des dysfonctionnements au niveau de la rue de Paris.

L'ensemble du secteur est relié au réseau de distribution d'électricité et desservi par le réseau de distribution de gaz de ville.

Le réseau télécommunications dessert toutes les zones d'emprise du projet.

Le tri sélectif des déchets est assuré sur Villeneuve-Saint-Georges (OM, papiers, cartons).

La commune de Villeneuve-Saint-Georges n'est pas concernée par des risques technologiques et industriels particuliers, en dehors des risques liés au réseau Gaz Transport et au transport de matières dangereuses sur la RN6 et les voies ferrées.

2.10 CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

2.10.1 Le Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF)

Villeneuve-Saint-Georges appartient à l'espace urbanisé dense comprenant les communes dont l'urbanisation est en continuité avec Paris et qui constituent le cœur de métropole. La ville se situe en bordure de la ceinture verte (un anneau de 10 à 30 km à partir des portes de Paris). La ville se situe en bordure de la ceinture verte (un anneau de 10 à 30 km à partir des portes de Paris). Enfin, la ville est comprise dans le Territoire d'Intérêt Métropolitain Grand Orly, Seine Amont et Plaine Centrale et à ce titre, fait partie d'un ensemble d'espaces où « il est nécessaire de garantir plus particulièrement la cohérence dans l'action tant locale que régionale, et de concentrer des moyens pour répondre au projet spatial [de la région Ile-de-France] ».

2.10.2 Le Plan Local d'Urbanisme de Villeneuve-Saint-Georges

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) assure la cohérence du projet d'ensemble transcrit dans le PLU et précise les objectifs pour le secteur du centre-ville. Les principaux objectifs sont la requalification du bâti ancien, le renforcement des activités existantes et la redynamisation du commerce de proximité, la pérennisation des espaces verts, l'évolution du bâti dans le respect des orientations de l'AVAP, la prise en compte des risques et nuisances.

2.10.3 Les zonages réglementaires du PLU

Les parcelles concernées par la ZAC sont classées en zone :

- UA1 (secteurs 1, 2, 3 et 4 de la ZAC) et UA2 (secteur 1 de la ZAC). La zone UA correspondant au centre historique de Villeneuve-Saint-Georges, couvert par l'AVAP, est composée de deux secteurs :
 - Le secteur UA1 couvre l'essentiel de la zone. Les constructions à l'intérieur des polygones définis doivent respecter les règles d'implantation imposées par le document graphique et le règlement lorsqu'elles sont implantées en retrait des limites séparatives, afin de respecter la trame parcellaire traditionnelle.
 - Le secteur UA2 correspond aux périmètres de constructibilité limitée, en application de l'article L.123-2 du Code de l'Urbanisme, qui regroupent des terrains sur lesquels étaient envisagés des opérations de renouvellement urbain. L'instauration d'une constructibilité limitée se justifiait par la nécessité de ne pas entraver la mise en place de ces futurs projets. Cette servitude n'était valable que jusqu'au 1^{er} juillet 2009.
- UB (secteur 1 de la ZAC) : il s'agit du centre urbain plus récent, qui s'est constitué pour une grande part au XIX^e siècle. La densité de construction y est importante et il regroupe la plupart des services administratifs de la commune (Hôtel de Ville, Bureau de Poste principal, Sécurité Sociale, Services fiscaux, ...). Cette zone est également commerçante.
- UF : le périmètre de la ZAC s'étend également sur une partie de la zone UF, face à la gare. Toutefois, aucun projet n'y est réalisé dans le cadre de la ZAC.

Concernant les orientations particulières d'aménagement pour le quartier du centre, le PLU prévoit de protéger le caractère architectural et patrimonial particulièrement intéressant du centre-ville, à travers plusieurs dispositifs en cours ou achevés (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH-RU) du centre ancien, opérations de

réhabilitation de logements sur des îlots insalubres, application du règlement de l'AVAP, dispositif de recyclage immobilier (DC2I)).

2.10.4 Les servitudes

La consultation des services de l'Etat et des documents d'urbanisme communaux a mis en évidence les servitudes suivantes, applicables aux sites :

Type de servitude	Concerne	Conclusion
Canalisation gaz haute pression	Réseau GRDF le long de la rue de Paris	Consulter GRDF, pour déterminer la servitude applicable
AVAP	Centre ancien	Avis de l'ABF sur le projet, les PC, les PD et les autres autorisations
Servitude relative au chemin de fer	Lignes SNCF/ RATP	A priori non concernée, à confirmer avec les concessionnaires
Servitude de dégagement de l'aéroport	ADP	Non applicable au regard du projet
Risques Naturels	DDT	Respect des prescriptions du PPRI et PPRMT
PEB zone C	Etat	Respect des prescriptions du futur Périmètre de Renouvellement Urbain (art. L.147-5 CU).
Servitudes résultant de l'instauration de périmètres de protection des eaux potables et minérales	Eaux de Paris	Respect de la Loi sur l'eau et les milieux aquatiques

3

PRESENTATION DU PROJET

3.1 OBJECTIFS GENERAUX

Le projet urbain du centre-ville a pour objectif de renouer avec une dynamique de valorisation, en créant une nouvelle offre résidentielle attractive et en valorisant les atouts du site :

- Améliorer les conditions d'habitat et le cadre de vie
- Stopper la spirale de dégradation de l'habitat privé ancien et de l'environnement urbain
- Répondre à la crise du logement en créant une offre neuve adaptée aux besoins des habitants
- Faire de ce quartier le lieu de la mixité sociale retrouvée en lui redonnant un rôle structurant de centre-ville à l'échelle de la commune et de Seine Amont sud-est
- Créer un quartier durable dans le centre-ville et lutter contre la précarité énergétique
- Revitaliser l'offre commerciale
- Améliorer le fonctionnement du centre-ville : déplacements, accessibilité à la gare, espaces publics et équipements publics

3.2 CHOIX DU PROJET RETENU

La procédure ZAC a été retenue parce qu'elle présente un certain nombre d'avantages, à savoir :

- la mise en œuvre d'action et d'objectifs d'intérêt public,
- la réalisation d'opérations diversifiées,
- la programmation d'équipements collectifs publics ou privés,
- la maîtrise, à moyen et long terme, du foncier,
- l'association de la population via la concertation publique,
- la mesure des impacts du projet.

3.3 LA MAITRISE DU PROJET DANS SA GLOBALITE, CHOIX DES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

3.3.1 Articuler approche urbaine et intervention sur l'habitat ancien

Le diagnostic exhaustif réalisé sur l'état du bâti dans le centre-ville a mis en évidence des problèmes récurrents de dégradation voire d'insalubrité, qui persistent malgré plusieurs OPAH engagées par la commune, du fait de problèmes structurels du bâti (parties communes, isolation défaillante, manque de lisibilité du tissu urbain et de la trame foncière, ...). D'autre part, les études urbaines ont mis en évidence des îlots « mous », des fonds de parcelles peu valorisés, et un tissu déstructuré, facteur de blocage des mutations du bâti.

Ce constat a conduit à dépasser l'approche classique d'intervention sur l'habitat ancien dégradé et à **privilégier une démarche globale de renouvellement urbain qui articule une approche urbaine d'ensemble et des interventions sur l'habitat ancien dégradé**. Tout en respectant les tracés anciens et l'identité patrimoniale du site, la requalification du centre-ville passe par des recompositions d'îlots, condition du renouveau pérenne du centre-ville et par la restructuration d'espaces urbains « mous » et dégradés, peu compatibles avec une polarité de centre-ville.

3.3.2 Redonner au quartier son rôle de centre-ville fédérateur à travers une nouvelle attractivité

Le développement d'une offre immobilière résidentielle, économique et commerciale structurée va permettre de redonner au site les qualités d'un centre-ville d'une commune de 30 000 habitants. L'évolution des fonctions dans le centre-ville, le renforcement des polarités de services, d'équipements et de commerces sera le support d'une nouvelle animation urbaine.

La mutation du centre-ville passe également par une amélioration des espaces publics. A travers les différentes composantes du projet (restructuration des places, requalification des espaces publics existants et création de nouveaux espaces publics, promotion des modes de circulation doux), le projet s'attachera à promouvoir les cheminements piétons, sécurisés et pacifiés, clarifier le partage des espaces, améliorer les conditions de circulation, paysager les espaces...

3.3.3 Valoriser le patrimoine paysager et patrimonial pour un développement durable du centre-ville

Le centre-ville est profondément marqué par le rapport aux infrastructures qui crée des ambiances très contrastées (faisceau des voies ferrées et routières, centre historique, ruelles étroites s'élevant vers le coteau, ...). Des écritures urbaines différenciées devront donc répondre à cet enjeu d'imbrication des échelles tout en confortant l'identité du centre-ville et la cohérence urbaine par une trame d'espaces publics et de liaisons douces favorisant les liens entre le coteau et les berges et l'articulation entre le nord et le sud.

La reconquête des berges est initiée par la création d'un nouvel espace public sur les bords de l'Yerres renaturées.

Plusieurs axes prioritaires de développement durable ont été identifiés : la gestion de l'eau, la prise en compte de la vulnérabilité au risque inondation et de l'exposition aux nuisances sonores et la performance énergétique. En renouvelant l'offre résidentielle, le projet améliore les conditions de logements mais permet aussi de réduire les consommations énergétiques de façon significative (le bâti actuel ancien étant très énergivore).

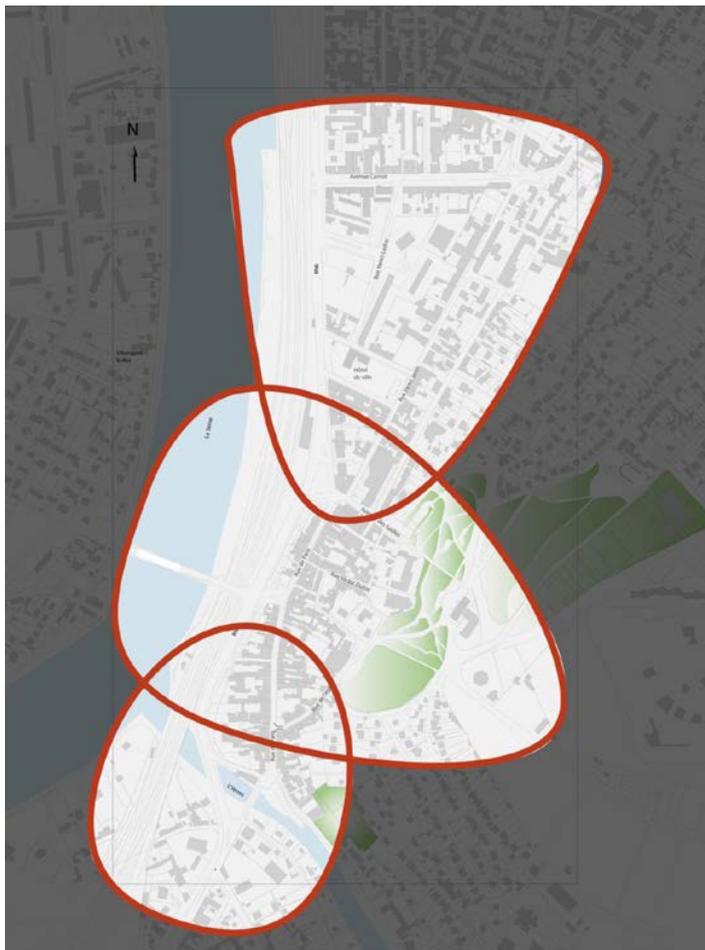
3.4 LA DETERMINATION DES PERIMETRES OPERATIONNELS

3.4.1 Les séquences urbaines

Au sein du centre-ville, l'étude urbaine a identifié trois séquences urbaines et paysagères, présentant chacune des enjeux spécifiques :

- Le centre-ville plus récent : renforcer une polarité du centre-ville liée à la présence d'équipements structurants, clarifier la liaison entre l'avenue Carnot et l'Hôtel de ville, valoriser le potentiel d'attractivité du site lié à la proximité avec la gare ;
- Le centre historique : conforter le linéaire commercial, revaloriser le patrimoine historique et architectural, développer les liaisons entre le coteau et les berges de la Seine et intensifier le secteur de la gare. Cet îlot est à la croisée de l'animation commerciale et du centre administratif ;
- La zone de la confluence Pont de l'Yerres – Orangerie : redonner à cet espace malmené par les infrastructures un caractère d'entrée de ville et révéler la géographie du site par une requalification paysagère mettant en valeur le rapport à l'eau.

Figure 11 : Les périmètres opérationnels



Centre-ville
récent

Centre
ancien

Confluence

3.4.2 Patrimoine, état du bâti et potentiel de requalification

Après le recensement de l'état du bâti, une analyse fine de la structure parcellaire, de la typologie du bâti et de sa valeur architecturale et historique, a abouti à l'identification du potentiel de mutabilité des différents îlots du centre-ville. Certains bâtiments anciens sont apparus inadaptés aux normes de confort moderne.

En croisant les données sur l'état du bâti et son potentiel de requalification, l'étude urbaine a ainsi défini des îlots stratégiques à reconfigurer. L'approche adoptée s'appuie sur les effets d'entraînement : il s'agit notamment d'amorcer la revalorisation de la rue de Paris en restructurant des secteurs fortement déqualifiés et en ciblant des sites permettant de créer une nouvelle offre résidentielle attractive. Les interventions sur l'îlot Dazeville articulent la réhabilitation ou la consolidation du front bâti avec le curetage des fonds de parcelle et la reconfiguration des cœurs d'îlots. L'ensemble des projets s'insèrent dans l'existant et doit permettre de revaloriser le patrimoine architectural (rue de Paris).

Le secteur Carnot est apparu également comme un site stratégique, de par les équipements et les services qu'il abrite mais aussi par sa situation, entre l'avenue Carnot, axe majeur du centre-ville, et l'îlot de l'Hôtel de Ville.

3.4.3 La détermination des périmètres opérationnels

Au sein de chaque séquence urbaine, un regard fin croisant les caractéristiques actuelles du bâti et les perspectives d'évolution (potentiel de requalification, mutabilité) a permis de définir les périmètres d'intervention pertinents. Les sites retenus articulent à la fois des enjeux forts de lutte contre l'habitat dégradé et des problématiques d'aménagement ; ils constituent des points durs situés sur des sites clés en terme de lisibilité, et leur transformation est donc susceptible d'enclencher une dynamique à une échelle plus large.

3.4.3.1 Centre récent

L'îlot Carnot est déstructuré et se caractérise par un tissu mou, composé de parcelles sous-occupées. Les fonds de parcelles sont occupés par des boxes, hangars, appentis, ou encore une végétation non entretenue. L'îlot comporte des poches de bâti déqualifié et un foncier peu ou mal utilisé. La façade sur la RN6, exposée aux nuisances sonores, pourrait être valorisée par une programmation de bâtiments tertiaires, respectant des critères acoustiques exigeants, en lien avec la proximité de la gare, facteur d'attractivité important. Il accueille des équipements et services importants (la Poste, la gare routière, le foyer Cocteau, la police municipale, le CCAS...) qui ne sont pas mis en relation.

3.4.3.2 Centre historique

Le centre ancien comprend de nombreux points durs en termes d'habitat dégradé. Les sites ont été retenus pour leur localisation stratégique, pour les enjeux de requalification du bâti et de recomposition des îlots, et leur potentiel de mutabilité et de production d'une nouvelle offre de logements. Le choix des sites d'intervention privilégie les îlots où des problèmes structurels ont été identifiés (qualité du bâti, imbrication des bâtiments, manque de lisibilité des accès, ...), rendant inopérantes les tentatives de réhabilitation. Du fait de leur localisation, la recomposition des îlots concernés permet d'amorcer une dynamique de revalorisation qui impactera l'ensemble de la rue de Paris.

3.5 PROGRAMMATION PREVISIONELLE ET SCHEMA D'INTENTION

Une équipe de concepteurs urbains a été désignée afin de proposer une stratégie d'aménagement et définir un programme prévisionnel sur les secteurs opérationnels.

L'équipe retenue était constituée des bureaux et consultants suivants : agence Makan RAFATDJOU, Hélène Saudecerre, POLYPROGRAMME, COMPOSANTE URBAINE, ID CITÉS, Jean-Michel Viguié.

3.5.1 Programmation prévisionnelle

Dans le cadre du projet d'aménagement, des interventions de réaménagement et de création d'espaces publics sont également prévues.

Les espaces publics réaménagés sont les suivants :

- La gare routière
- La rue Henri Dunant
- La rue Leduc
- La place Saint-Georges
- La place du Lavoisier
- Le carrefour du Lion.

Les espaces publics créés :

- Jardin public au niveau de la rue Henri Dunant face à la gare routière
- Nouvelle voie entre la RN6 et la rue Leduc
- Nouvelle voie traversant l'îlot Dazeville
- Espace public en bord de l'Yerres.

Parallèlement des interventions sont également prévues sur les équipements publics existants :

- Relocalisation des activités qui se déroulent dans l'actuel foyer Cocteau, en partie sur un nouvel équipement créé au niveau du Pont de l'Yerres et sur d'autres équipements existants de la ville ;
- Reconfiguration de la gare routière (conservation dans son emplacement actuel) ;
- Relocalisation du bureau de Poste sur l'îlot Carnot 1 ;
- Relocalisation des services municipaux du 9 rue de la Marne (hors périmètre ZAC) ;
- Création de classes pour répondre aux nouveaux besoins créés par la ZAC, dans un groupe scolaire créé en dehors du périmètre de la ZAC, à proximité de l'îlot Carnot.

Le programme prévisionnel prévoit de créer une Surface Hors Œuvre Nette (SHON) d'environ 53 000 m², ce qui représente environ 461 logements.

3.5.2 Les orientations d'aménagement par secteur

3.5.2.1 Secteur Carnot – Janin

La restructuration foncière et la recombinaison urbaine de ce secteur permettra de constituer plusieurs îlots composés de bâtiments tertiaires ou d'habitation sur la façade le long de la RN6. Chacun de ces îlots fera l'objet d'un traitement qualitatif des espaces privatifs végétalisés en cœur d'îlot et les vues et percées visuelles seront travaillées pour contribuer au confort des logements.

Le projet doit permettre la création d'un nouveau pôle de centralité dans le centre-ville, à la pointe sud de l'îlot, face à la place de l'Hôtel de Ville. Pour cela, il s'appuie sur l'implantation d'une locomotive alimentaire et de rez-de-chaussée commerciaux. Le bureau de Poste sera relocalisé dans les constructions neuves au sein de l'îlot Carnot. Les équipements importants (foyer Cocteau, services municipaux), situés au nord de l'îlot, seront relocalisés et réorganisés.

La gare routière sera conservée, requalifiée et reconfigurée en tenant compte de son insertion urbaine. Depuis la gare routière, les itinéraires doux vers la gare seront rendus plus lisibles, par le traitement qualitatif de la rue Leduc (trottoirs, éclairage, ...) et la création d'une voie nouvelle entre les îlots Carnot 2 et Carnot 3.

Figure 12 : Îlot Carnot

Sources : Atelier Prnlas-Descours Architectes, 2012



3.5.2.2 Secteur Dazeville – Place Pierre Sépard

Le projet vise à restructurer et valoriser l'îlot Dazeville qui marque l'entrée du centre ancien (carrefour du Lion), au pied de l'avenue des Fusillés, entre la rue de Paris et le coteau.

Le front de rue sera composé d'immeubles collectifs, consolidant les linéaires du tissu ancien, intégrant des commerces en rez-de-chaussée de la rue de Paris et de l'avenue des Fusillés.

En cœur d'îlot, le projet propose de créer une morphologie urbaine différente avec de petits collectifs permettant d'opérer la transition avec le tissu environnant sur le coteau et l'esprit du centre ancien.

Un passage sera créé à l'intérieur de l'îlot, reliant la rue de Paris à l'avenue des Fusillés (au droit de la rue Balzac) et à la place Solférino, qui renforcera les liaisons piétonnes et les perspectives depuis le coteau jusqu'à la rue de Paris et la gare. Ce passage public permettra une reconquête du passage par les habitants et l'installation de noues végétalisées (à l'étude), dans le sens de la pente vers la Seine, gérées par la Ville et le Syage.

Le carrefour du Lion, au débouché de la RN6 via la place Sémard et faisant face à l'îlot Dazeville, très routier, sera réorganisé afin de rendre cet espace au centre-ville et aux piétons. Le projet vise une amélioration des conditions de circulation, la réalisation d'un espace paysager permettant de couper plus fortement le centre-ville des nuisances de la RN6.

Figure 13 : Îlot Dazeville

Sources : Atelier Pranlas-Descours Architectes, 2012



3.5.2.3 Secteur 46-52 rue de Paris

L'objectif est de créer une nouvelle offre résidentielle de qualité en restructurant intégralement ce secteur. Du logement collectif sera construit en front de rue comportant du commerce en rez-de-chaussée pour reconstituer le linéaire régulier de la rue de Paris. La réhabilitation du 52 rue de Paris est à l'étude à travers le dispositif coordonné d'intervention immobilière A l'arrière de celui-ci, d'autres logements seront construits autour d'un cœur d'îlot végétalisé. Le 50 rue de Paris (bâtiment en front de rue) sera démoli et reconstitué, et certaines maisons en fond de parcelles pourraient être réhabilitées.

Sur les parcelles situées en surplomb, il est proposé de privilégier des formes urbaines plus diversifiées (typologie de petits collectifs ou individuels groupés), qui s'intègrent dans le tissu du coteau. Les vues sur le centre-ville et la Seine seront préservées et valorisées.

Figure 14 : Îlot 46-52 rue de Paris

Sources : Atelier Pranlas-Descours Architectes, 2012



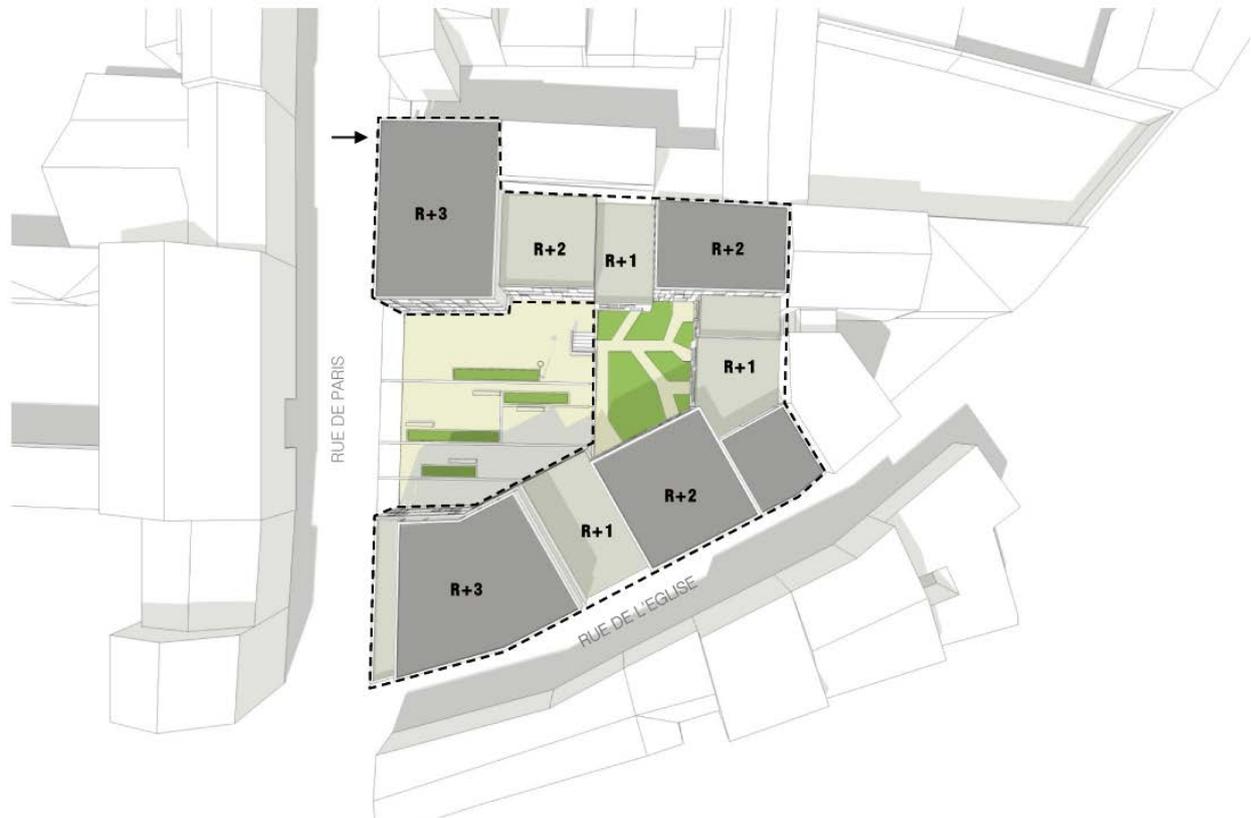
3.5.2.4 Secteur Place du lavoir

L'îlot de la place du Lavoir sera recréé. Les constructions neuves comprenant des logements et des commerces au rez-de-chaussée s'organiseront autour d'une place reconstituée avec pour objectif sa reconquête par les habitants.

Le long de la rue de l'Eglise, les constructions s'inscriront dans le paysage et la morphologie de cette rue qui s'élève vers le coteau.

Figure 15 : Îlot Place du Lavoir

Sources : Atelier Pranlas-Descours Architectes, 2012



3.5.2.5 Secteur Orangerie – Pont de l'Yerres

Le scénario envisagé pour l'îlot Pont de l'Yerres vise à créer une nouvelle polarité, marquant l'entrée de ville.

Le parcellaire de l'Orangerie sera restructuré, en tenant compte du dénivelé important. Des constructions en front de rue viendront prolonger le linéaire de la rue de Paris, et un cœur d'îlot végétalisé sera aménagé à l'arrière. Des locaux « services/artisanat » pourraient être reconstitués en rez-de-chaussée des bâtiments rue de Crosne.

Un accès aux berges de l'Yerres sera créé en continuité de la ruelle de l'Orangerie par un passage sous porche des bâtiments adjacents à l'Yerres.

Un bâtiment à l'angle de la rue de Crosne et de la rue de Paris comportant un équipement public et des logements sera reconstitué, créant un signal urbain depuis la rue de Paris. Le long des berges de l'Yerres, le bâtiment sera dédié aux logements.

La place Saint Georges sera élargie afin de permettre une amélioration de son fonctionnement, notamment au niveau des traversées de piétons et de la fluidité du trafic.

Par la recomposition de la place et la renaturation des berges, l'espace sera rendu aux habitants.

Figure 16 : Îlot Orangerie

Sources : Atelier Pranlas-Descours Architectes, 2012



Figure 17 : Îlot Pont de l'Yerres

Sources : Atelier Pranlas-Descours Architectes, 2012



3.5.3 Le phasage

La carte relative aux différentes phases de l'opération est présentée en page ci-après.

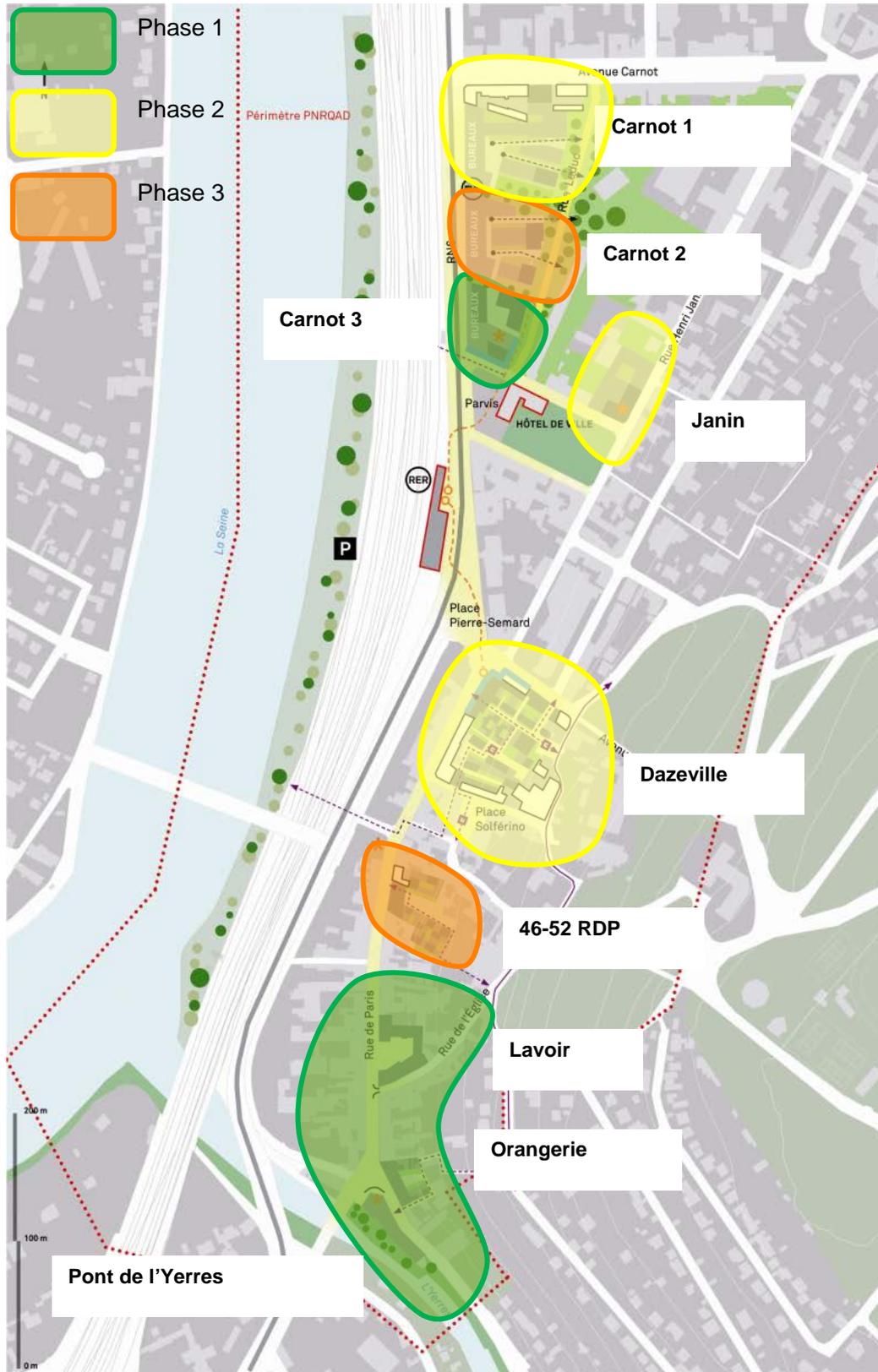


Figure 18 : Phasage prévisionnel de l'opération d'aménagement de la ZAC

3.5.4 Calendrier prévisionnel des travaux

Compte tenu des délais nécessaires à la maîtrise foncière et/ou la libération des parcelles concernées et afin d'assurer dans la mesure possible la relocalisation des services municipaux, l'opération sera réalisée en trois phases :

- **Phase 1** : L'opération débutera par les îlots Carnot 3, Place du Lavoir, Orangerie et Pont de l'Yerres :
 - ✚ Les îlots Place du Lavoir, Orangerie et Pont de l'Yerres sont liés par la réalisation d'un parking mutualisé en sous-sol de l'îlot Place du Lavoir. Compte-tenu des nombreuses acquisitions amiables qui ont déjà pu être réalisées sur ces îlots et de la nécessité de livrer rapidement l'îlot Pont de l'Yerres afin de relocaliser une partie du foyer Cocteau dans le nouvel équipement de proximité, ces îlots ont été programmés en 1ère phase opérationnelle ;
 - ✚ L'îlot Carnot 3 sera également réalisé en 1ère phase afin de permettre une réalisation progressive de l'îlot Carnot.

- **Phase 2** : L'opération se poursuivra par les îlots Dazeville, Janin et Carnot 1 :
 - ✚ Les contraintes d'accès de chantier nécessitent de réaliser l'îlot Dazeville dans sa globalité et donc de maîtriser la totalité du foncier (prévu en 2016) ;
 - ✚ L'aménagement de l'îlot Janin est conditionné à la délocalisation des services municipaux, qui aura lieu en 2016 (aménagement de nouveaux locaux en cours hors périmètre ZAC) ;
 - ✚ La livraison du nouvel équipement public situé sur l'îlot Pont de l'Yerres permettra la relocalisation d'une partie des activités accueillies par le foyer Cocteau et la libération de Carnot 1.

- **Phase 3** : L'opération se terminera par l'aménagement des îlots Carnot 2 et le 46-52 Rue de Paris :
 - ✚ La livraison de l'îlot Carnot 1 permettra la relocalisation de La Poste et la libération de l'îlot Carnot 2 ;
 - ✚ L'îlot 46/52, rue de Paris, sera réalisé en dernière phase du projet.



4

LES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MESURES DE SUPPRESSION, REDUCTION OU COMPENSATION

4.1 CHARTE DE CHANTIER PROPRE

Les travaux seront encadrés par une charte de chantier propre, tenant compte de l'ensemble des nuisances créées par le chantier. Il n'est pas possible à ce stade de préciser le contenu exact des engagements qui seront pris au travers de ce document, on en connaît cependant les grands principes.

La charte définira des points d'engagements pour les parties prenantes au chantier et les mesures pour traduire de manière opérationnelle ces engagements, ainsi que les outils et méthodes de suivi.

Elle comportera un **Plan environnemental**, identifiant les enjeux environnementaux, à partir d'un diagnostic du site et des risques liés aux travaux. Il définira le type de suivi des chantiers (modalités de contrôle, rythme des réunions de bilan, ...) et définira les mesures préventives imposées aux maîtres d'œuvre et les procédures spécifiques d'urgence (en cas de pollution accidentelle par exemple).

Ce plan environnemental concernera en particulier les nuisances sonores et les vibrations, dans le cas des chantiers de démolitions notamment (horaires et organisation du chantier, techniques utilisées, ...), les émissions de poussière et la gestion des déchets (zones de stockages, recyclage, évacuation, ...).

La charte de chantier comportera également un volet spécifique lié à l'information des riverains (communication sur la nature des travaux et le calendrier, organisation de visites de chantier, recueil des plaintes, ...).

Pour veiller à l'application de la charte, un responsable sera désigné par la maîtrise d'ouvrage et chacun des maîtres d'œuvre devra lui indiquer un correspondant.

Les thématiques concernées seront précisées dans le cadre des mesures compensatoires pour chaque chapitre de la présente étude.

4.2 MILIEU PHYSIQUE

4.2.1 Structure du site et occupation du sol

Le projet, en proposant une recombinaison des sites de la ZAC, modifiera la physionomie du centre-ville. Les évolutions se traduiront par le **renforcement de la mixité fonctionnelle** du centre-ville :

- le développement de l'offre immobilière résidentielle, commerciale et tertiaire ;
- le réaménagement et la création d'espaces publics, par des interventions sur ces espaces en tant que tels (gare routière, carrefour du Lion, place du lavoir, place Saint-Georges et berges de l'Yerres) mais également via la conception du bâti bordant ces lieux ou encore en travaillant le programme des rez-de-chaussée ;
- la présence des équipements publics sera confortée : relocalisation des activités actuellement réalisées au sein du foyer Jean Cocteau en partie sur un nouvel équipement de proximité créé au niveau de l'îlot Pont de l'Yerres et en partie sur d'autres équipements de la ville, réorganisation des services municipaux (situé à l'angle rue de la Marne / rue Janin), participation à la création d'un nouveau groupe scolaire d'une dizaine de classes, création d'une maison des projets au cœur de la rue de Paris. A cela s'ajoute la relocalisation du bureau de Poste, service essentiel à la population, dans l'îlot Carnot 1.

Du point de vue de la structure foncière, le projet implique **des démolitions reconstructions et des recombinaisons foncières**. Ces différentes interventions auront des conséquences sur l'organisation de l'espace dans le centre-ville.

D'une part **les relations entre les espaces extérieurs (voies, espaces publics) et l'intérieur des îlots seront modifiées** et structurées, par un traitement qualitatif des espaces privatifs à l'intérieur des parcelles d'une part, et par le développement des aménités offertes par les espaces publics du centre-ville (abords des équipements, cheminements piétons, ...).

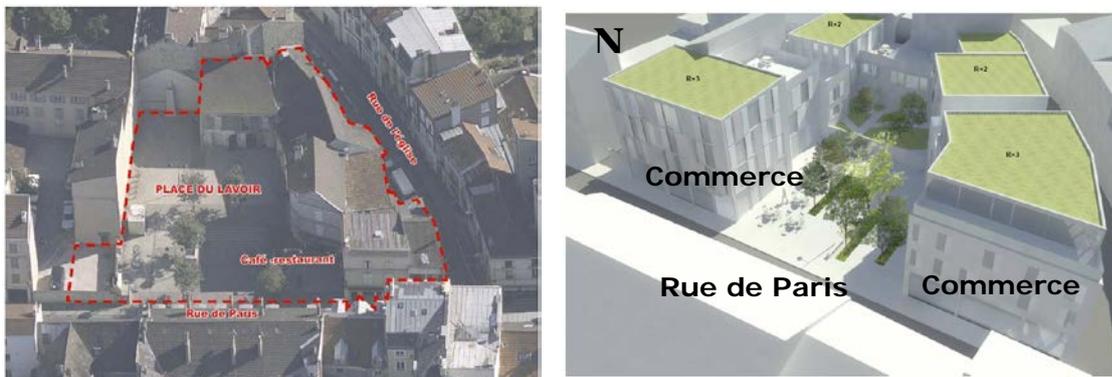
D'autre part, sur le plan de la structure foncière, **les interventions prévues clarifieront et restructureront les domanialités publiques et privées**. En améliorant la lisibilité du découpage parcellaire, tant du point de vue juridique que du point de vue des usages, l'objectif poursuivi par le projet est de retrouver dans le centre-ville des conditions permettant l'évolution du centre-ville à long terme.

Le projet implique également des modifications de l'occupation du sol, liées aux recombinaisons des îlots :

- renforcement de la fonction résidentielle,
- **végétalisation et aménagement des cœurs d'îlots.**

Figure 19 : Place du Lavoir à l'état actuel et après réhabilitation

Source : Pranlas-Descours Architecte, 2012



4.2.2 La topographie locale

Le projet se traduira par un léger remodelage du terrain sur certains secteurs de la ZAC (berges de l'Yerres, fondations et parkings pour certains îlots).

Dans l'ensemble, **il s'appuie sur la morphologie du site (dénivelé lié au coteau, rues en pente) comme un atout paysager** en créant des vues, des percées, vers le coteau et vers la Seine.

En l'absence d'autres impacts majeurs sur le relief, aucune mesure spécifique n'est prévue.

4.2.3 Le climat et les consommations énergétiques

En l'absence d'aménagement, rien ne permettra d'améliorer le confort et les consommations énergétiques des logements pour lutter contre les effets des périodes de forte intensité climatiques (hiver rigoureux, périodes de canicule ou fortes chaleur, ...).

La consommation énergétique élevée du bâti existant perdurera.

Que ce soit les effets du projet sur les émissions Gaz à Effet de Serre ou sur la climatologie locale, l'aménagement de la ZAC améliorera la situation existante : performance énergétique de bâtiments, apports solaires, confort d'été, etc.

En créant une offre immobilière à proximité d'une gare RER, le projet contribue à promouvoir l'utilisation des transports en communs, élément positif en terme d'impact sur le changement climatique. Des bâtiments identifiés comme des « passoires thermiques » seront remplacés par des constructions plus performantes sur le plan énergétique.

Au regard de la faible consommation des futurs bâtiments, la phase travaux et le choix des matériaux de construction est alors un poste majeur d'émissions de GES. Des prescriptions environnementales, définies par le maître d'ouvrage dans une charte, permettront notamment la conduite d'un chantier vert et l'utilisation de matériaux à faible impact environnemental (énergie grise, provenance, recyclage, etc.).

4.2.4 Les sols : pollution, mouvements de terrains, déblais/remblais

Une étude historique relative au centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges a été réalisée par BURGEAP en 2010 et a mis en évidence le caractère peu industrialisé de la zone

d'étude, avec très peu de sites relevant de la réglementation ICPE. Sept sites ont été identifiés comme potentiellement pollués pour des activités de type pressing, garage, dépôt de fioul et entrepôt.

La cartographie des risques de pollution a permis d'identifier deux zones à fort risque de pollution au nord de l'îlot Carnot 1 et à l'ouest de l'îlot Dazeville, ainsi qu'une zone à fort risque de pollution au droit de l'îlot Carnot 1.

Aussi, un diagnostic de pollution des sols a été réalisé par BURGEAP en 2011 au 114 bis rue de Paris (parcelles AO72 et AO73) sur l'îlot Carnot 1. Ces parcelles sont occupées par un immeuble, des garages, un parking, un bâtiment en ruines servant à du stockage de matériel et un espace vert. Le sud de la parcelle AO73 a accueilli une aire de lavage par le passé.

Quatre sondages ont été réalisés jusqu'à 3 m de profondeur au droit de l'ancienne aire de lavage, du parking et de l'espace vert et n'ont mis en évidence **aucun impact significatif dans les sols**. Ce diagnostic conclut sur la compatibilité des sols avec l'usage actuel du site

Depuis, le bureau d'études TESORA a mené une nouvelle étude historique et documentaire de la pollution en aout 2015 permettant de connaître les contraintes environnementales de chaque îlot de la ZAC

Il ressort des pièces du dossier que les activités prévues sur le secteur (habitat, commerces, activités tertiaires, ...) ne seront pas à l'origine d'une pollution des sols par conséquent **l'impact du projet sur la qualité des sols est positif dans la mesure il conduira à une diminution globale de la pollution du sol.**

Concernant les formations géologiques sous-jacentes, celles-ci risquent d'être affectées ponctuellement par l'aménagement des bâtiments ou des parkings souterrains. L'étude géotechnique de SEMOFI, réalisée en 2012, conclut que certains bâtiments pourront être fondés sur des semelles superficielles ou des puits. D'autres, au contraire, ne pourront être fondés que sur des pieux ancrés dans la strate du Ludien résiduel sain.

Depuis, une nouvelle étude géotechnique a été réalisé par le bureau d'études SEMOFI en septembre 2013. Celle-ci présente le système de fondation qui sera défini en fonction du nombre de sous-sols des projets et de la géologie du site, pour les différents cas de figure par îlot.

Pour chaque îlot, sont abordés les problèmes géotechniques relatifs à la nature du sol, la présence éventuelle d'eau, les caractéristiques générales du site, et les préconisations qui y sont associées.

Face aux risques de pollution en phase travaux et aux volumes importants de déblais/remblais, la charte de chantier propre comportera des recommandations quant à la gestion des déblais/remblais, mesures de stockages et gestion des déchets chantier, etc.

Un bilan a été réalisé par le bureau d'études SAFEGE sur les volumes de remblais-déblais. Les volumes correspondant aux zones de déblai et à celles de remblais ont été calculés pour les 10 différents sites ou lots du projet de l'EPA ORSA.

Ce bilan permet de vérifier que les volumes de déblais sont supérieurs à ceux de remblais pour chaque lot.

Par conséquent, **dans le cadre du projet, aucune surface n'est soustraite à l'expansion des crues de la Seine et de l'Yerre.**

4.2.5 L'eau : hydrologie et hydrogéologie

Les impacts potentiels du projet sur l'eau :

- Le ruissellement des eaux pluviales peut engendrer indirectement une augmentation du risque d'inondation en aval. Le projet n'induit pas l'urbanisation ou l'artificialisation de parcelles supplémentaires et ne devrait donc pas augmenter les volumes d'eaux pluviales rejetés actuellement. Il prévoit la **maîtrise des rejets d'eaux pluviales, dans le respect des contraintes imposées par le SyAGE (« zéro rejet » sauf cas particulier : on respectera ici le zonage eaux pluviales, soit un débit de fuite maximum de 5 L/s/ha), via des prescriptions imposées aux opérateurs concernant le traitement des eaux pluviales à l'intérieur des parcelles et grâce à une gestion optimisée du ruissellement sur les espaces publics réaménagés et sur les nouvelles voies créées.** Par rapport à la situation actuelle où aucun aménagement n'est prévu pour les eaux pluviales sur certains îlots (notamment Dazeville et le 46/52 rue de Paris), **le projet améliore la situation** : les toitures stockantes, les chaussées à structure réservoir et les espaces verts en creux permettront une régulation des débits par un stockage temporaire des eaux pluviales.
- La consommation de ressource en eau ; L'augmentation de population implique une hausse des consommations d'eau potable. Les conséquences de cette augmentation de population sont toutefois négligeables par rapport enjeux liés à la ressource mobilisable (Seine et nappe des calcaires de Champigny).
- L'impact sur l'écoulement de la nappe. La réalisation d'ouvrages souterrains (notamment parking) peut perturber l'écoulement de la nappe, qui se trouve à faible profondeur.

Le projet se conforme aux dispositions du SDAGE 2016-2021 du bassin Seine - Normandie. Il se base sur les contraintes imposées par le SyAGE sur la zone concernée en termes de débit de fuite maximum pour les eaux pluviales, soit 5 l/s/ha, plus restrictives que les orientations du SDRIF et du SDAGE compte tenu de la spécificité du site (tissu existant très dense, capacité d'infiltration limitée, ...).

Il est également compatible avec le Plan Seine, en participant à son échelle à l'amélioration de la qualité des eaux du fleuve et de ses affluents, la préservation des milieux et la biodiversité et l'Intégration des usages et fonctions du fleuve dans un projet de développement durable.

En phase travaux, les impacts potentiels sur l'eau concernent essentiellement les risques de pollution accidentelle des eaux (Yerres, Seine, eaux souterraines) par des substances toxiques ou polluantes en cours de chantier. Ils sont liés au lavage des engins, à l'utilisation de béton, au stockage de produits (huiles, graisses, produits de nettoyage, carburants, déchets liquides, ...) ou à une fuite sur un réservoir. Ces risques sont accrus lors des opérations de terrassement et des travaux sur les fondations.

La réalisation des travaux sur des tranches de chantier situées sous le niveau du sol (fondations, parkings, sous-sol) peut nécessiter un assèchement des fouilles, donc un impact temporaire sur l'écoulement de la nappe. En effet, les sites d'implantation se situent en bordure de Seine, ou au voisinage du coteau, et la nappe alluviale et présente sur quasiment la totalité des îlots aménagés.

Dans ce contexte et du fait des aménagements des sous-sols prévus sur certains îlots des pompages en phase chantier sont probables. L'étude hydrogéologique a pris en considération les deux nappes superficielles : la nappe alluviale de la Seine et la nappe du Ludien. Les pompages seront effectués exclusivement dans la nappe alluviale de la Seine

D'après les calculs effectués, pour des exhaures en conditions normales (cote de 30.5 m NGF), les débits se rapprochent de 80 m³/h. Seuls les îlots Carnot restent assez nettement au-dessus (120 et 100 m³/h).

Les impacts liés aux rejets des eaux d'exhaure du rabattement de nappe seront limités aux pompages mis en place pendant la période de terrassement et de travaux liés aux fondations des constructions.

Leur mise en place sera fonction du phasage des constructions.

Notons qu'une simulation de l'impact qualitatif des rejets a été réalisée à partir des analyses d'eau réalisée sur le secteur d'étude (ilots aménagés) et sur la Seine (station d'Orly – 03063650).

Il est constaté que l'apport en termes de flux, pour la plupart des paramètres présents dans la nappe, est inférieur à 0.5 % du flux de la Seine. L'impact est donc restreint du point de vue chimique. Pour la phase 1, ces apports restent même très faibles (< 0,1%), et pour la phase 3 inférieurs à 0,4%.

Ces apports restent plus élevés en phase 2 ou d'une part, les débits d'exhaure sont importants et parallèlement les teneurs en Metox (Nickel et arsenic), DCO et MES avoisinent les 3% des flux observés en Seine.

Toutefois il convient de signaler que les échantillons présentant les teneurs en métaux et DCO les plus élevées correspondent également aux échantillons les plus chargés en MES (6 300 et 1 100 mg/l). Ces valeurs ne sont généralement pas aussi importantes dans les eaux souterraines et il est possible que le mode d'échantillonnage ait influencé le prélèvement.

Au final, il apparaît qu'au regard des analyses actuellement disponibles et des calculs précédents, il n'est pas nécessaire d'envisager un traitement autre qu'un traitement préventif vis-à-vis des matières en suspension.

Un suivi de la qualité des eaux sera mis en place afin de suivre son évolution au cours des pompages. Les mêmes analyses seront effectuées sur des échantillons prélevés en Seine. Les sites de prélèvement seront à définir précisément avec la Police de l'Eau ; mais deux échantillons seront prélevés parallèlement aux échantillons d'eau souterraine :

- Un en amont du site de rejet,
- Un en aval, après mélange.

Les paramètres suivants seraient analysés à fréquence hebdomadaire :

- Paramètres physiques : Conductivité, MES, O₂ dissous,
- Paramètres chimiques : DCO, DBO₅, NH₄, NO₂, NO₃, NTK, Pt,
- Métaux lourds : A, Cr, Cu, Z, Cd, Hg, Ni, Pb
- Polluants organiques : AOX, HCT

En phase travaux, pour limiter le risque de pollution accidentelle, les entreprises devront se conformer à des règles rigoureuses déterminées dans le cadre de la charte de chantier propre : prévention des pollutions accidentelles, kit antipollution en cas d'incident, choix de procédés peu consommateurs.

4.2.6 Risques naturels

Les bâtiments actuels et la situation des logements ne présentent pas toutes les garanties contre l'exposition aux risques naturels (logement ou locaux habités inondables)

4.2.6.1 Inondation

Le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) implique certaines dispositions, qui seront respectées dans le projet. Le projet est situé en zone bleu du PPRI. Une petite partie du projet est concernée par la zone orange (pointe de l'îlot Pont de l'Yerres) et rouge (berges de l'Yerres) du PPRI.

D'après l'étude d'évaluation des impacts hydrauliques du projet d'aménagement de la ZAC réalisée par le bureau d'études SAFEGE en février 2016, il ressort que l'aménagement des différentes parcelles du centre-ville de Villeneuve Saint Georges engendre les impacts suivants :

- L'impact sur l'emprise de la zone d'expansion de crues est positif excepté sur les îlots du pont de l'Yerres, de l'Orangerie et de Carnot où le volume inondé et la surface diminuent sur certaines tranches altimétriques du fait de la mise en place du projet ;
- L'incidence sur les niveaux d'eau est nulle, voire positive, (diminution de la ligne d'eau) exceptée au niveau du secteur du pont de l'Yerres, où le projet sera adapté pour l'éviter.
- Les zones d'augmentation de vitesse se situent principalement au droit de secteurs dont l'occupation du sol est modifiée ou dans des secteurs rendus inondables par le projet.

Le bilan global réalisé à l'échelle du projet indique que les deux premières phases du projet génèrent un excédent de déblai et conservent ou augmentent la superficie de la zone inondée pour l'ensemble des tranches altimétriques considérées. Ce point n'est pas vérifié pour toutes les tranches pour la dernière phase du projet. Cependant, les déficits en zone inondable ou déblais de la troisième phase du projet sont largement compensés par les excédents générés par les deux premières phases. Les compensations surfaciques et volumétriques stipulées par la doctrine de la DRIEE sont donc bien vérifiées globalement tranche par tranche quel que soit le stade d'avancement du projet.

Après évaluation et analyse des impacts hydrauliques des aménagements de l'EPA ORSA, il est estimé que ces aménagements sont conformes au regard du PPRI et de la Loi sur l'Eau et ne nécessitent pas de mesures compensatoires.

4.2.6.2 Mouvements de terrains

Le Plan de Prévention des Risques de Mouvements de Terrain (PPRMT) en cours d'élaboration, qui concerne l'ensemble des sites de la ZAC, implique le respect de certaines dispositions. Les études géotechniques effectuées par SEMOFI en 2012 et 2013 ont révélé la présence d'hétérogénéités dans le sol dont l'équilibre actuel pourrait être perturbé par les aménagements. Elles ont également permis d'identifier les caractéristiques du sol et donnent des préconisations pour la construction des aménagements du projet, notamment pour ce qui est des fondations (nature, profondeur)

Les constructions et aménagements respecteront les prescriptions du PPRMT concernant les retraits gonflements.

4.3 MILIEU NATUREL

4.3.1 Enjeux à l'échelle francilienne

Villeneuve-Saint-Georges se trouve sur une trame écologique majeure, celle de la vallée de la Seine, et à proximité immédiate de plusieurs trames d'importance régionale (arc boisé notamment). **Le renforcement de la végétalisation du site par l'intervention sur les espaces publics, l'aménagement d'une berge de l'Yerres (sur quelques dizaines de mètres), la création de cœurs d'îlots végétalisés comprenant des espaces de pleine terre et la maîtrise des rejets urbains contribueront à leur échelle à renforcer les continuités écologiques et à soutenir les efforts découlant des politiques globales.**

En phase travaux, il existe un risque d'atteinte sur la biodiversité régionale en cas de déversement accidentel de produits nocifs et/ou persistants dans le milieu aquatique à savoir les cours d'eau proches des travaux (Yerres et Seine). Des mesures de protection des cours d'eau seront prévues pour limiter ce risque dans le cadre de la charte de chantier propre.

4.3.2 Milieux naturels inventoriés et protégés à proximité de la commune

La seule zone d'inventaire du patrimoine naturel directement impactée par le projet est la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) « Basse Vallée de l'Yerres », qui présente, d'une part, un intérêt général lié à la présence du cours d'eau et, d'autre part, des intérêts plus spécifiques liées aux prairies et forêts humides qui bordent la rivière.

Les travaux présentent un risque potentiel d'effets néfastes sur les milieux naturels autour du site qui affecteront la faune (par exemple les oiseaux, particulièrement durant le période d'hivernage) ou la végétation (dépôts de poussières, notamment en période sèche). Enfin, la présence de travaux de destruction - reconstruction prévus sur la berge de l'Yerres peut entraîner le déversement de produits (par exemple de gravats) dans l'eau, ce qui pourrait être une source de pollution pour la faune et la flore aquatique de l'Yerres et de la Seine.

L'impact de ces travaux est minimisé par la faible qualité écologique du cours d'eau et la localisation plus en amont des principales zones d'enjeux écologiques. De plus, la charte de chantier visera également à établir des règles pour les maîtres d'œuvre qui minimiseront, dans la mesure du possible, les impacts du chantier.

4.3.3 Habitats naturels

Il n'y a pas à proprement parler d'habitats naturels sur le site de projet, les secteurs de la ZAC étant presque exclusivement constitués d'espaces construits ou artificialisés. Mais il existe sur le secteur Carnot des boisements ou des espaces verts qui seront pour certains supprimés.

Le projet s'appuie toutefois, pour la restructuration des différents îlots sur un **principe fort de végétalisation des cœurs d'îlots, soit sous la forme d'espaces en pleine terre, soit sous la forme de végétation sur dalle**. La part des espaces végétalisés représentant pour la faune et la flore de nouveaux habitats sera donc augmentée, les espaces revalorisés et rendus plus accessibles aux habitants.

Les berges de l'Yerres, notamment, seront renaturées en accord avec les objectifs du SAGE Yerres.

Concernant les choix d'aménagement sur les parcelles Pont d'Yerres, l'aménagement d'un espace peu urbanisé et fortement végétalisé sera nettement favorable aux perméabilités ville / nature et au développement de la biodiversité sur ce secteur et en lien avec les milieux naturels ordinaires ou remarquables, proches ou éloignés du secteur d'étude. Néanmoins, même en cas de réalisation de logements sur ces parcelles, un traitement des berges de l'Yerres et de ses abords immédiats est envisagé pour permettre, dans une moindre mesure, de s'inscrire dans une telle stratégie.

Au regard de ces éléments, le projet aura un impact modéré mais positif sur les habitats naturels de la zone de projet.

Pour le secteur de l'Yerres, le projet conduira à une amélioration de l'état des milieux, dans la mesure où les berges sont actuellement délaissées et que le projet prévoit leur renaturation et leur entretien. Ces dispositions permettront une surveillance et un ralentissement du développement des espèces invasives ainsi que des processus d'érosion des berges

4.3.4 Flore et faune sauvage

La faune présente sur la zone de projet est constituée essentiellement d'espèces ubiquistes, qui ne seront pas affectées par les aménagements. Les impacts de la suppression éventuelle de certains espaces plantés seront compensés par la création de nouveaux aménagements offrant un habitat favorable à la faune urbaine.

La flore sauvage est quasiment absente de la zone de projet, la flore étant essentiellement représentée par des espèces plantées et entretenue par les services des espaces verts ou les propriétaires des parcelles concernées. La majorité des sujets végétaux actuellement présents sur les différents sites de la ZAC seront maintenus. Le nombre d'arbres présent sur le secteur devrait augmenter à l'issue des aménagements, compte-tenu de la création de nouveaux espaces arborés (cœurs d'îlots, bords de l'Yerres, réaménagement des espaces publics et des places, ...).

L'impact du projet s'avère positif pour la faune et la flore, permettant une plus grande variété d'espèces et une meilleure répartition des habitats naturels à disposition de la faune et la flore spontanée.

Pendant les travaux, les nuisances engendrées par les activités de chantier (nuisances sonores, poussières, dérangement des populations animales, ...) pourront impacter ponctuellement les usages que la faune fait du site, ou affecter une partie de la flore ayant colonisé les lieux.

Ces impacts sont négligeables compte tenu :

- De la faible sensibilité des milieux actuels, sans aucune espèce rare ou protégée connue,
- De l'abondance des milieux équivalents à proximité immédiate des différents sites de la ZAC.

Le secteur des berges de l'Yerres demandera la mise en œuvre de mesures spécifiques notamment :

- Les interventions se feront depuis la berge,
- le choix des dates de travaux en dehors des périodes de reproduction des poissons et des périodes de crues potentielles (septembre –octobre),
- la mise en œuvre d'un balisage de chantier pour préserver les arbres qui seront conservés en berge,
- l'interdiction de stockage mobile de carburant en bordure de l'Yerres,
- la limitation des risques d'entraînement des MES, par ruissellement pendant les phases de terrassement, par la mise en place de platelage.

4.4 PAYSAGE ET PATRIMOINE

4.4.1 Le paysage local et les ambiances urbaines

En l'absence du projet de ZAC, il est prévisible que le processus de déqualification du centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges se poursuive.

Les orientations d'aménagement proposent de **développer de nouvelles liaisons paysagères, fonctionnelles et urbaines** entre les vastes étendues naturelles du plateau, les coteaux verdoyants, la ville et les berges, en s'appuyant sur la topographie pour valoriser les vues sur le grand paysage. Les traversées du centre-ville d'Est en Ouest seront facilitées par le développement du maillage doux.

Le secteur ne dispose actuellement que de peu d'espaces verts. Le projet offrira à ce secteur du centre-ville des espaces de respiration renouvelés et une présence renforcée du végétal, à travers le traitement des cœurs d'îlots et la réappropriation des berges.

Dans son ensemble, le projet prévoit de **rendre plus aéré et plus lisible le tissu urbain du centre-ville tout en confortant les tracés anciens**.

Ces réaménagements conçus pour redynamiser le centre-ville répondent aux objectifs du projet et n'appellent pas de mesure compensatoire.

Les travaux sont susceptibles d'engendrer des effets négatifs temporaires sur le paysage local et les ambiances urbaines. Des mesures concernant le choix du secteur d'implantation des baraquements de chantier et les zones de stockage des matériaux sont prévues en phase travaux pour limiter l'impact visuel indéniable du chantier.

4.4.2 Le patrimoine historique

L'évolution actuelle du centre-ville et le phénomène de dégradation du patrimoine bâti ne sont pas favorables à la préservation du patrimoine et du caractère historique du centre ancien.

Pour rappel, le projet est concerné par l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) du centre-ville ancien, dont la priorité est d'assurer la préservation d'un tissu homogène et cohérent, et le périmètre de protection du centre ancien (inscrit).

Que ce soit sur **les formes urbaines, les gabarits, les hauteurs et la morphologie le projet propose des aménagements compatibles avec ces protections** :

- Maintenir et consolider la continuité bâtie le long de la rue de Paris ;
- Respecter les dénivelés par un travail sur la hauteur et la volumétrie des bâtiments ;
- Favoriser l'organisation parcellaire traditionnelle comportant des bâtiments organisés autour d'une cour et éventuellement d'un jardin ;
- Articuler les écritures architecturales et urbaines des constructions neuves avec le bâti ancien ;
- Les études urbaines conduites sur le site en 2010 ont amené à s'interroger sur l'opportunité de conserver certains bâtiments classés dont l'état s'est fortement dégradé en quelques années, du fait de problèmes structurels ou de l'absence d'entretien courant.

Les projets des îlots du centre ancien ont été élaborés en collaboration avec l'Architecte des Bâtiments de France. Les orientations urbaines du projet traduisent le souci de la valorisation et de la préservation du patrimoine de Villeneuve-Saint-Georges.

La démolition de bâtiments anciens a donc été préconisée lorsque leur potentiel de requalification était trop faible, au regard de leur état, de leur enclavement, et de leur configuration, incompatible avec les normes de confort des logements contemporains.

4.4.3 Le site classé de l'Yerres

Le périmètre de la ZAC Multisite du centre-ville de Villeneuve Saint Georges est totalement situé en dehors du site classé de la vallée de l'Yerres. Ainsi aucun impact n'est à craindre sur ce site.

Toutefois, compte tenu de la proximité immédiate de l'îlot « Pont de l'Yerres », plusieurs précautions et adaptations seront prises dans le cadre du projet.

Pour le projet concerné, les aménagements respecteront les objectifs du classement de la vallée de l'Yerre, au titre des sites classés, (application de la loi du 02 mai 1930). Par voie de conséquences, les engagements et les mesures prises dans le cadre du projet sont les suivantes :

- Conforter le caractère patrimonial des sites et des paysages de la vallée,
- Assurer la prévention du site au regard des pressions urbaines ; les espaces urbanisés ne s'étendront pas au-delà du bâti existant afin de ne pas augmenter la pression urbaine,
- Proposer, en relation avec les collectivités locales, des orientations de gestion et de mise en valeur du territoire.

Notons que l'îlot du Pont de l'Yerres s'inscrit dans une stratégie paysagère visant à renforcer les continuités entre le plateau, le coteau et les vallées de l'Yerre et de la Seine.

Ainsi, l'ensemble des interventions prévues sur cet îlot sont l'occasion d'écrire une continuité réelle entre les grands parcs du plateau, les passages du coteau et les berges elles-mêmes, rendues accessibles dans le cadre du projet.

4.4.4 Le patrimoine archéologique

L'ensemble de la ZAC est recensé comme une zone à sensibilité archéologique. Les travaux envisagés pourraient avoir un impact sur le sous-sol et les vestiges éventuels qu'il contient.

Le maître d'ouvrage a pris contact avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles en 2011 pour l'informer du projet. Des diagnostics sur le bâti du centre ancien seront réalisés avant démolition dès maîtrise foncière des îlots et sur les sols de l'ensemble des îlots après démolition.

Un premier relevé du bâti a été réalisé sur les immeubles 2 rue de Paris, 2-4-4bis rue de Crosne par le **service départemental de l'Archéologie** préalablement à leur démolition en septembre-octobre 2012 qui n'a pas permis de révéler d'éléments remarquables.

Toute découverte de vestiges effectuée à l'occasion de l'aménagement du site sera signalée à la mairie de Villeneuve-Saint-Georges qui en avisera la préfecture.

4.5 LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

4.5.1 La population

L'accroissement de la population à Villeneuve-Saint-Georges est continu depuis de nombreuses années. Il est probable que, même en l'absence de programmation structurée, la population continuera à croître. Les conditions sociales, sanitaires et socio-économique d'une telle croissance ne paraissent toutefois pas soutenables à terme.

La population supplémentaire liée au projet sur le périmètre est estimée à 900 personnes environ.

Le projet conduit à un renouvellement de l'offre d'habitat, en améliorant la qualité et en diversifiant la typologie du parc de logements du centre-ville.

L'enquête sociale réalisée par le cabinet Le Frêne, MOUS relogement, en 2012 sur les îlots de la ZAC (46-52 rue de Paris à venir), a révélé que la quasi-totalité des ménages présents sont éligibles au logement social. La programmation tient compte du niveau de ressource des ménages observés sur les sites de la ZAC. Elle comportera une part importante de logements locatifs sociaux (50 % des constructions neuves) pour permettre le maintien des ménages qui le souhaitent, et répondre à une partie de la demande endogène.

Afin de favoriser la mixité sociale du projet et permettre aux habitants qui le souhaiteraient d'accéder à la propriété, la programmation prévoit également 50% de logements en accession à la propriété, répartie comme suit :

- une offre d'accession sociale et PSLA (15% des constructions neuves) ;
- une offre d'accession libre (35% des logements).

L'enquête sociale a permis de préciser les estimations de relogements générés par l'opération à une centaine de ménages. Ceux-ci bénéficieront d'un droit au retour dans les nouveaux immeubles du centre-ville.

Un **dispositif partenarial de relogement**, mis en place depuis fin 2011, permet de prendre en charge les ménages concernés par les démolitions et de suivre l'opération.

4.5.2 L'économie locale

En l'absence d'opération sur le centre-ville restera fragilisée et risque de péricliter davantage en raison de sa physionomie actuelle (morcellement des surfaces, locaux inadaptés, déqualification de l'offre, faible attractivité, etc.) et par la faiblesse du pouvoir d'achat des habitants de la ville et notamment de ceux résidant sur le centre-ville.

Le projet a pour objectif de conforter la mixité fonctionnelle du centre-ville et d'optimiser son **potentiel d'attractivité commerciale lié notamment à la gare** :

- revalorisation de la rue de Paris (nouveaux locaux commerciaux),
- création d'une nouvelle centralité autour de la pointe sud de l'îlot Carnot, par l'implantation d'une locomotive commerciale,
- relocalisation de la Poste dans des espaces redimensionnés et modernisés,
- création d'une nouvelle offre immobilière d'activités.

La mise en œuvre du projet va induire une modification progressive de l'offre de commerces et services et des activités économiques en général (démolition de locaux commerciaux, relocalisation du bureau de poste, ...), qui nécessite une information permanente des habitants, commerçants et usagers. Des actions de concertation seront menées avec les commerçants et leurs représentants. Pour les opérations de relocalisation, des mesures d'accompagnement des commerçants et des entreprises seront mises en place, au-delà des procédures classiques d'acquisition.

Les travaux pourront conduire à la réduction temporaire de l'offre, soit du fait des travaux ou démolition dans les locaux actuels, soit de la faible accessibilité des locaux non concernés par les travaux.

La redynamisation du centre-ville, de la structure commerciale et la nouvelle offre, s'accompagnera de création d'emplois.

Les travaux créeront également de l'emploi dans le domaine de la construction et des travaux publics, très présent sur la commune. Le plan local d'application de la **charte d'insertion** (PLACI), signé fin 2012, garantit l'intégration de clauses d'insertion dans les marchés de travaux sous maîtrise d'ouvrage Ville et EPA ORSA. Ces clauses doivent permettre de générer un volume prévisionnel de 8700 heures d'insertion dans le cadre de la ZAC. Ce dispositif permet de favoriser l'intégration des personnes en difficultés ou éloignées de l'emploi et l'emploi de travailleurs de la commune.

4.5.3 Les équipements publics et scolaires

La revitalisation du centre-ville passe notamment par l'animation urbaine créée autour des équipements publics qui seront reconstruits ou reconfigurés :

- Un **espace de proximité**, permettant la relocalisation d'une partie des activités actuellement réalisées au sein de l'actuel foyer Jean Cocteau, sera construit sur l'îlot du Pont de l'Yerres,
- Les **services municipaux**, actuellement à l'angle de la rue Janin et de la rue de la Marne, seront relocalisés dans le cadre d'un travail de réorganisation et redéploiement des services publics locaux.
- La **gare routière** sera maintenue dans son emplacement actuel, reconfigurée et réaménagée pour un meilleur confort des voyageurs et une meilleure insertion des bus dans l'îlot.

La mise en travaux du site aura des impacts sur les équipements :

- Afin de limiter le dérangement pour les usagers et salariés des équipements publics et garantir la continuité du service, les équipements publics accueillis sur le foyer Cocteau et le 9 rue de la Marne relocalisés avant les démolitions, à chaque fois que possible. Des relocalisations temporaires pourront être envisagées si nécessaire. Leur déménagement fera l'objet d'une information en amont auprès des usagers.
- Indirectement, du fait des perturbations engendrées par le chantier : difficulté d'accès et de stationnement, réduction éventuelle des locaux utilisables, dérangement sur les réseaux, bruit et nuisances liés au chantier, etc. Si l'activité peut ou doit être maintenue lors de travaux, les conditions d'accès (passages sécurisés, stationnement dédié, ...) seront définies avec les responsables des chantiers et une signalétique spécifique sera mise en place.

Ces nuisances nécessitent de prévoir une information préalable des habitants et usagers.

Pour répondre aux besoins créés en termes de scolarisation (évolution naturelle de la population et effets du projet), la commune prévoit la **construction d'un groupe scolaire sur le secteur Carnot – Jules Guesdes, de dix à douze classes (dont 4 à 5 correspondent à l'impact de la ZAC)**, dont la livraison est prévue à la rentrée 2017.

Les capacités actuelles disponibles aux lycées de secteurs sont a priori suffisantes pour accueillir l'afflux des nouveaux habitants, une étude approfondie devra le déterminer pour les collèges.

Les besoins créés pour la petite enfance devront faire l'objet d'une réflexion plus globale à l'échelle de la commune.

4.6 LE LOGEMENT

Le centre-ville doit absorber chaque année l'arrivée de nouvelle population. En l'absence d'une politique globale d'aménagement, l'accueil de ces populations se fait de manière peu soutenable (logements vétustes voire insalubres, sur-occupation, ...) et expose la population du centre-ville à de nombreuses nuisances et risques.

4.6.1 Offre de logement

Le projet conduit à un renouvellement et à une diversification du parc de logements dans le centre-ville en créant une nouvelle offre de qualité et en développant des produits actuellement inexistantes (logement locatif intermédiaire PLS, logement en accession sociale et privée), **améliorant ainsi les conditions d'habitat, dans le secteur privé ou social.**

Au total le projet permettra la création d'environ 340 nouveaux logements sur le périmètre de la ZAC multisite.

La taille et la typologie des logements sera adaptée aux types de populations actuellement présentes sur le centre-ville et la commune, et adapté à la structure de la population villeneuvoise (logements dédiés aux personnes seules et aux familles nombreuses par exemple), afin que les ménages concernés par les démolitions déménagent dans **des logements mieux adaptés à leur situation familiale et à leurs besoins.**

L'un des objectifs du projet est en effet de réduire la suroccupation des logements.

D'autre part, le projet vise à **améliorer significativement le confort dans les logements.** Les bâtiments construits, au-delà de leur performance énergétique, offriront un environnement sain et mieux protégé des nuisances (isolation sonore, renouvellement de l'air intérieur, ...). Le traitement qualitatif des espaces privatifs en cœur d'îlot sera également vecteur de confort dans les logements (vues, confort d'été).

4.6.2 Les charges locatives pour les habitants

La construction de logements neufs performants notamment au niveau thermique permettra de lutter contre la précarité énergétique, dans un contexte de hausse de prix et de diminution des ressources énergétiques. Les exigences en termes de performance énergétique pour les nouveaux bâtiments, via des systèmes performants pour l'isolation, le chauffage, les systèmes d'eau chaude et de ventilation des appartements, permettront de **réduire les charges locatives pour les ménages.**

4.6.3 L'habitat dégradé

A travers les opérations de démolition reconstruction le projet contribue à **la résorption de l'habitat indigne.** Les bâtiments détruits qui abritaient des logements inconfortables seront remplacés par des immeubles neufs, offrant des logements répondant aux normes de confort modernes.

De plus, d'autres dispositifs opérationnels, une OPAH-RU accompagnée d'ORI et le DC2I, seront mis en œuvre dans le centre-ville sur la même période que l'aménagement de la ZAC, pour permettre les réhabilitations de l'existant et aider les propriétaires qui le souhaitent à faire des travaux.

Pour faire face aux besoins de relogement générés par l'opération, un dispositif partenarial spécifique est mis en place.

4.7 MOBILITES

Le projet respecte la trame urbaine historique du centre-ville tout en améliorant le fonctionnement urbain du quartier. Les aménagements répondent à l'objectif de développement des modes doux et d'optimisation du fonctionnement de la circulation (reconfiguration de la gare, de la rue Leduc, du carrefour du Lion et de la place Saint-Georges).

La période de travaux aura des impacts temporaires sur l'organisation du réseau de voiries, mais le phasage des travaux veillera à préserver au maximum les dessertes majeures du centre-ville, bus et piétonnes en particulier.

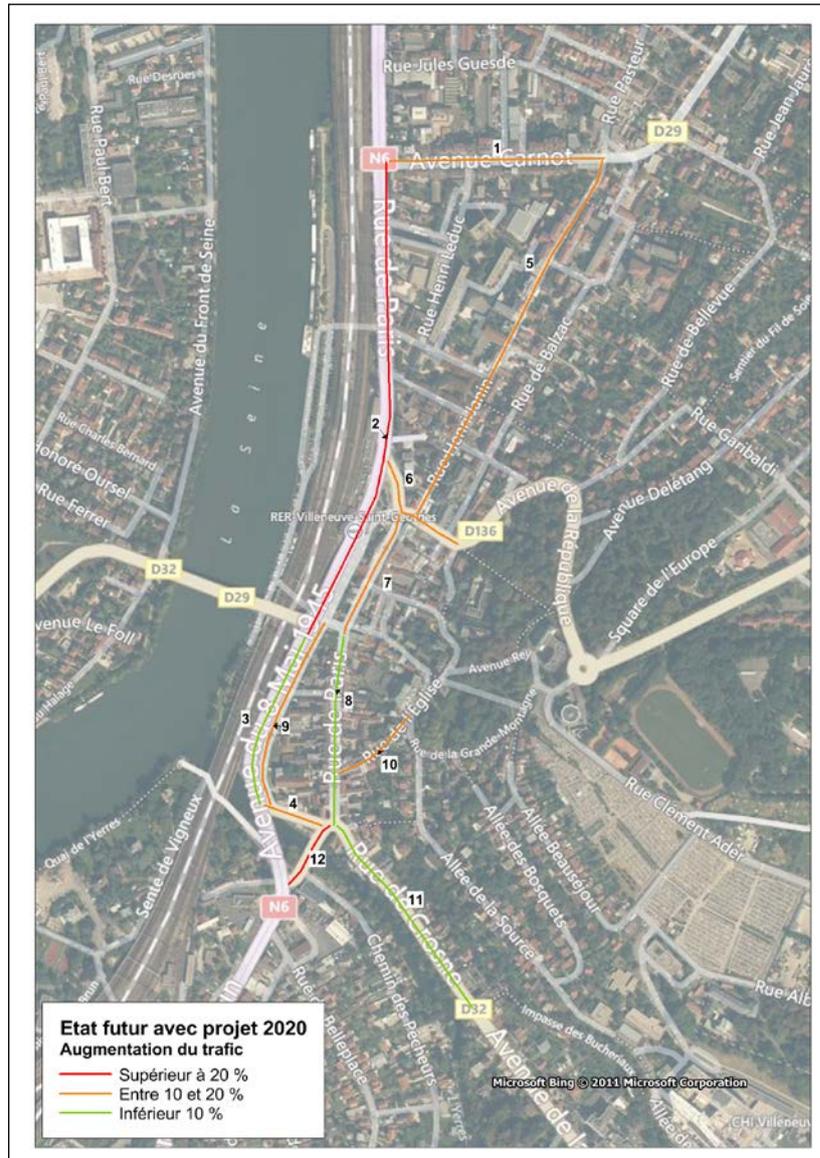
4.7.1 Trafic automobile

Les aménagements vont générer un trafic supplémentaire en plus de celui existant sur le centre-ville. Les études préalables estiment le trafic généré par les nouvelles constructions du PNRQAD en heure de pointe soir à environ 400 véhicules/heure, essentiellement au niveau de l'îlot Carnot (200 à 250 véhicules/heure pour ce secteur).

L'impact de l'augmentation des trafics est de l'ordre de 5 % sur l'ensemble de la zone d'étude (sur la base des données heure de pointe du soir) et de l'ordre de 10 % en volume journalier, soit environ 8 000 v/j sur le secteur centre-ville.

Cette augmentation du trafic est à rapprocher de l'augmentation de population sur l'ensemble du centre-ville qui est estimée à + 25 %. Les trafics sont donc maîtrisés. Les études ont montré que ce trafic supplémentaire est compatible avec le gabarit des voies existantes. La qualité de la desserte en transports en commun a une influence majeure sur l'augmentation modérée du trafic automobile.

Figure 20 : Évolution du trafic en prenant en compte de projet d'aménagement (Situation 2020), Dossier de DUP 2012



Etat futur avec projet 2020			
N° section	TMJA	% PL	Vitesse
1	7100	0	50
2	50500	9	90
3	50000	9	90
4	4100	0	50
5	3050	0	50
6	7600	0	50
7	3100	0	50
8	1200	0	50
9	1700	0	50
10	1000	0	50
11	4500	0	50
12	3200	0	50

Les travaux sur le site engendreront des nuisances qui seront limitées par la conception d'un plan de circulation spécifique au chantier, de manière à minimiser les perturbations pour les usagers.

4.7.2 Optimisation des intermodalités en transports en commun

Le projet s'accompagne de l'optimisation de l'intermodalité et du fonctionnement du pôle gare.

La gare routière rue H. Dunant sera restructurée dans le cadre du projet de requalification de l'îlot Carnot. La requalification du Carrefour du Lion en Place entrainera la modification du trajet des bus avec un déplacement des arrêts.

Ces évolutions doivent s'associer à une réflexion plus profonde sur le fonctionnement de la gare, ses accès, l'interconnexion avec les bus, l'insertion des bus dans la circulation, l'emplacement des arrêts, l'amélioration des parcours piétons. Plusieurs axes de réflexion sont en cours par le STIF et les transporteurs dans le cadre d'une démarche globale de comité de pôle intermodal, réunissant notamment la Ville, le STIF, le responsable du pôle gare, les transporteurs et l'Etat, en charge de la RN6.

Les impacts des travaux nécessiteront une redéfinition du parcours et des horaires des lignes de bus qui desservent le centre-ville, à cause de la difficulté à circuler dans certaines rues lors des travaux, les secteurs concernés ne pourront pas être desservis et des arrêts seront momentanément relocalisés ou déplacés. Ces perturbations feront l'objet d'informations auprès des usagers et une signalétique adaptée sera mise en place.

Le projet est en accord avec les objectifs nationaux et régionaux de renforcement de l'urbanisation à proximité des pôles de transport en commun majeur (gare RER et TCSP).

4.7.3 Modes doux

En l'absence de projet, aucune amélioration des conditions de circulation pour les personnes utilisant des modes doux de déplacement n'est attendue, l'espace public n'étant pas susceptible d'évoluer.

Le projet développe à son échelle les aménagements dédiés aux piétons et cyclistes : aménagement de traversées piétonnes en cœur d'îlots, traitement qualitatif fonctionnel des carrefours et placettes, création de parking vélo au sein des îlots.

Une attention particulière sera apportée au maintien des cheminements piétons pendant le chantier.

4.7.4 Stationnement

En situation actuelle, les conditions de stationnement sur le secteur d'étude sont médiocres voir mauvaises. Très peu de stationnements privatifs sont disponibles. L'essentiel des véhicules se garent sur l'espace public. Les principaux stationnements du secteur sont localisés sur les berges de Seine (390 places disponibles).

Les besoins en stationnement supplémentaires dans le centre-ville générés par les aménagements de la ZAC ont été évalués pour chacun des usages, grâce à une étude réalisée par le bureau d'étude PTV en 2011, puis par les faisabilités de l'atelier JPPD en 2012 :

- stationnements liés aux commerces et aux équipements ;
- stationnements liés aux logements. Le projet, compte tenu de l'accessibilité du centre-ville en transports collectifs prévoit de créer moins d'une place de stationnement par logement, ce qui est déjà le cas aujourd'hui (Art UA12 et UB 12 du PLU : « Il n'est pas fixé d'obligation de réalisation d'un nombre minimum de places de stationnement. [...] ») ;
- stationnement lié aux activités. Le dimensionnement sera resserré pour prendre en compte la présence du RER D.

Ils représentent environ 400 places

4.8 NUISANCES URBAINES

4.8.1 Qualité de l'air

La qualité de l'air dans le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges est essentiellement dépendante des niveaux de pollutions de l'agglomération parisienne et du trafic sur la RN6. L'évolution « au fil de l'eau » (évolution progressive du parc de véhicules et augmentation du trafic sur les grands axes proches du secteur) n'offrirait pas d'amélioration notable de la qualité de l'air à court ou moyen terme.

Dans le cadre de la réalisation de la ZAC, les nouveaux habitants et les activités développées seront à l'origine d'un trafic automobile augmenté, et donc de l'émission de polluants atmosphériques. Les études de circulation et stationnement réalisées montrent, à l'issue du projet un total de 8 000 véhicules/jour environ au sein du périmètre de projet, sur les voiries actuelles qui ne seront pas modifiées.

La modélisation des émissions dues au trafic automobile qui a été réalisée par le bureau d'études ALHYANGE en 2007-2008 (utilisation du model IMPACT-ADEME qui permet de connaître, sur un brin de voirie, les consommations énergétiques ainsi que les émissions de polluants et de gaz à effet de serre liées à la circulation routière) montre qu'il s'agit d'une production totalement minime, en proportion du trafic local et des infrastructures majeures à proximité de la zone d'étude.

D'autre part, le projet, situé à proximité d'une gare RER, favorise l'utilisation des transports publics et contribue donc, à sa mesure, à la diminution des pollutions atmosphériques de la région parisienne liées aux circulations automobiles.

Les autres sources de pollution atmosphériques à considérer sont les émissions liées au chauffage et à l'habitat. Le projet d'aménagement envisage des bâtiments à faibles consommations énergétiques, au minimum de niveau BBC. Les émissions seront donc forcément limitées. Elles seront par ailleurs très inférieures à la situation actuelle, eut égard au caractère très dégradé des logements, au recours à des systèmes de chauffage très émissifs et à la faible isolation thermique des logements.

4.8.2 Bruit

Les nuisances acoustiques sur le secteur de projet découlent des niveaux de bruit émis par le trafic sur la RN6, les voies ferrées et le passage des avions. Les mesures réalisées ont montré que les nuisances générées par la RN6 sont prépondérantes.

Le projet vise à réduire l'exposition des habitants et usagers du centre-ville aux nuisances sonores par des mesures d'atténuation du bruit reposant sur la conception des îlots reconfigurés et les qualités constructives des nouveaux bâtiments.

Les niveaux de performance des façades des bâtiments de la ZAC seront au minimum de 35 dB(A).

Concernant l'îlot Carnot, le principe d'aménagement proposé est fondé sur la création d'un front bâti d'importance, formant une protection acoustique pour les habitations et immeubles situés à l'arrière de l'îlot reconstruit. Les niveaux de performance des façades des bâtiments bordant la RN6 devront être élevés (supérieur à 43 dB(A) en termes d'isolation au bruit du trafic routier (DnTA,Tr)) afin de limiter les nuisances pour les occupants de ces locaux. Ces principes d'aménagement permettent de garantir que les cœurs d'îlots joueront le rôle de zones de calme, car ils seront peu exposés aux sources de bruit et partiellement coupés du bruit de fond urbain ambiant.

Sur le linéaire de la rue de Paris, il est prévu de maintenir des locaux commerciaux en rez-de-chaussée et d'aménager des logements aux étages supérieurs qui seront soumis à des niveaux sonores élevés sur les premières dizaines de mètre de la rue. Les bâtiments seront conçus de manière à respecter les exigences acoustiques (performance des façades, y compris toitures supérieures à 38 dB(A)) face aux niveaux sonores relevés, tenant notamment compte du classement acoustique des différentes infrastructures et du PEB de l'aéroport d'Orly.

Les nouveaux aménagements vont générer un trafic supplémentaire en plus de celui existant sur le centre-ville qui restera très peu significatif en matière de bruit.

Pour limiter les gênes occasionnées par les travaux, la charte de chantier propre imposera aux différents maîtres d'œuvre et entreprises :

- des niveaux limite d'exposition aux bruits de chantier pour les riverains, des campagnes de surveillance acoustique,
- une programmation des différentes tâches en fonction des zones réhabilitées et des niveaux de bruits prévisionnels (encadrement des horaires),
- certains matériels et méthodes de travail garantissant des niveaux sonores moins élevés,

- une concertation est prévue avec les riverains, afin d'évoquer les activités qui auront lieu à chaque période de chantier, de recueillir leurs demandes, de définir les niveaux de bruit acceptable selon les horaires, etc.

Figure 21 : Objectifs d'isolement des façades pour l'îlot Carnot



4.8.3 Santé

Les principales causes de pollution de l'air ayant un effet sur la santé sont :

- le trafic routier,
- les niveaux de pollution de l'agglomération parisienne.

La pollution supplémentaire liée à l'aménagement de la ZAC est insignifiante comparée à ces deux sources de pollution.

Le projet d'aménagement de la ZAC n'a aucun impact sur l'exposition de la population aux polluants atmosphériques. De plus, en prenant en compte les différents polluants de l'air liés au trafic routier, **le projet d'aménagement de la ZAC n'induit pas d'effet nocif sur la santé des riverains.**

La création d'espaces verts et l'amélioration du cadre de vie aura un impact positif sur la population en réduisant le stress et améliorant son bien-être.

Les travaux seront la source d'une atteinte locale et limitée dans le temps à la qualité de l'air : émissions atmosphériques des engins et véhicules participants au chantier, dégagement de poussières, ... Les travaux seront également sources de nuisances sonores lors d'une période limitée.

L'établissement de la **charte de chantier propre** limitera au maximum les nuisances liées à la pollution de l'air et à l'émission de poussière ainsi que les nuisances sonores.

4.9 GESTION URBAINE

4.9.1 Les réseaux

Assainissement

Les volumes supplémentaires d'eaux usées, dus à l'augmentation de population sur le secteur, sont négligeables par rapport aux capacités de traitement des stations d'épuration de l'agglomération parisienne.

La réalisation de la ZAC a donné lieu à des études spécifiques :

- Commune de VILLENEUVE SAINT GEORGES - EPA ORSA : PROJET DE REQUALIFICATION DU CENTRE-VILLE Diagnostic des réseaux (OTCI – 2010),
- SyAGE - ETUDE CAPACITAIRE DU RESEAU D'EAUX USEES DE LA COMMUNE DE VILLENEUVE SAINT GEORGES - ZONE PNRQAD (Hydratec - 2012)

Notamment cette dernière étude a quantifié les effets du projet sur les canalisations DN 160 de la rue de Paris ainsi que sur les volumes transitant par la canalisation du SIAAP, et avait conclu sur la base des hypothèses de dimensionnement, à un effet négligeable (moins de 2% de la capacité du réseau du SIAAP, et moins de 5% de la capacité du réseau de la Rue de Paris).

Nota : précisons que ces évaluations ne prennent pas en considération les gains apportés par la séparation des eaux pluviales vers le réseau eaux usées.

Le SIAAP sera par ailleurs rencontré, au même titre que les autres concessionnaires impactés par le projet, pour la validation des études et ensuite pour le suivi des travaux.

Eaux pluviales

En raison des contraintes sur les débits de fuite, la gestion des eaux pluviales sur l'ensemble du projet reposera sur un principe de gestion à la source, c'est-à-dire au plus près de là où elles tombent. Cette mesure permettra de réduire significativement les ruissellements d'eaux pluviales actuels.

Dans le secteur privé, les mesures retenues dont la mise en place sera intégrée aux contrats de l'aménagement sont :

- Des toitures végétalisées,
- Des noues enherbées poreuses favorisant l'infiltration diffuse.

Sur l'espace public, les eaux pluviales issues des cheminements et voiries pourront être stockées temporairement dans deux espaces distincts :

- Revêtement poreux sur terrain naturel,
- Chaussée en structure réservoir et revêtement étanche,

La multiplication de ces espaces de gestion des eaux pluviales visant à éviter la concentration des eaux en point bas et le raccordement systématique des parcelles privées au réseau d'eaux pluviales permettra d'améliorer la situation actuelle.

Le projet respecte en outre :

- **Le Plan Local d'Urbanisme de Villeneuve Saint Georges,**

- **Le règlement d'assainissement de la DSEA 94,**
- **Les prescriptions du SyAGE,**
- **Les préconisations du SIAAP.**

Approvisionnement en eau potable

Le maillage du quartier sera conservé autant que possible, afin notamment de maintenir les pressions disponibles actuellement suffisantes pour alimenter tout point de l'opération.

Electricité

Le projet implique le déplacement et la création de postes transformateurs. A cette occasion des dispositions seront prises pour préserver l'alimentation des nombreux bâtiments, collectifs ou maisons individuelles, situés en dehors du périmètre de l'opération, raccordés aux postes transformateurs impactés. Le dévoiement de certains réseaux pourra être également nécessaire.

Gaz

Le dévoiement de certains réseaux pourra être nécessaire. Le maillage du réseau sera maintenu et adapté en fonction des choix énergétiques retenus lors de la construction des bâtiments.

Réseaux télécom

Les nouvelles constructions seront raccordées au réseau existant ou projeté. Un réseau en attente sera créé sous les nouvelles voies avec possibilité de raccordement sur des chambres de tirages existantes. L'évolution du réseau câblé haut débit sera étudiée en parallèle avec France Telecom.

4.9.2 Production de déchets

L'augmentation du nombre de logements et d'habitants, ainsi que des activités conduira tout naturellement à une augmentation de la production de déchets.

Cette augmentation aura une incidence sur les volumes de traitement des déchets communaux et sur les coûts induits au niveau de la commune. L'impact le plus notable sera la nécessité d'une réorganisation des circuits de collecte au centre-ville et le positionnement des points d'apport volontaires supplémentaires pour la collecte sélective.

L'opération aura un impact limité sur les capacités de traitement des déchets des installations intercommunales.

Dans le cadre du programme d'éco-conception des bâtiments, et en lien avec l'élaboration de l'Agenda 21 communal, des actions innovantes et des mesures de sensibilisation pourront être proposées.

D'importants volumes de déchets seront produits lors des opérations de déconstruction. Ils devront être évacués par la route ou par d'autres moyens alternatifs selon les possibilités. Dans le cadre de la charte de chantier propre, la gestion des déchets de chantier sera encadrée : stockage et élimination des déchets dangereux, taux de recyclage minimum des déchets industriels banals, exigences liées à la déconstruction sélective des bâtiments, et recyclage des gravats et matériaux de démolition.

4.9.3 Risques industriels et technologiques

Le projet ne comporte aucun développement d'activité susceptible d'engendrer des risques technologiques ou industriels particulier. La ZAC n'est incluse dans aucun périmètre de protection lié à une activité de ce type. Le projet n'est donc pas à l'origine de l'aggravation de la mise en danger des populations.

4.10 IMPACTS CUMULES

4.10.1 Avec d'autres projets connus

L'article R.122-5 du Code de l'Environnement impose aux études d'impact de présenter une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont :

- ceux ayant fait l'objet d'un document d'incidence au titre de l'article R.214-6 et d'une enquête publique,
- ceux ayant fait l'objet d'une étude d'impact et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Parmi les communes voisines de Villeneuve-Saint-Georges, une seule recense un projet ayant fait l'objet d'une étude d'impact :

- Orly : Exploitation d'une station de traitement des eaux industrielles (Air France Industrie).

La commune de Villeneuve-Saint-Georges ne recense aucun projet ayant fait l'objet d'une étude d'impact.

Dans ces conditions et étant donné les faibles impacts de la ZAC sur les milieux aquatiques, **les effets de la ZAC ne se cumuleront avec aucun autre projet.**

4.10.2 Addition et interaction des effets entre eux

L'étude d'impact du projet d'aménagement de la ZAC multisite de Villeneuve-Saint-Georges met en évidence la volonté de la Ville et de l'EPA ORSA de limiter les effets négatifs des aménagements.

Ainsi, et compte tenu des dispositions constructives et des mesures préventives et réductrices envisagées, les effets du projet seront très limités que ce soit sur les milieux naturels, l'environnement physique (eau, sol), les paysages, l'air, le bruit et la santé publique.

Les effets temporaires des travaux ont également été examinés et s'avèrent peu importants. En effet, la charte chantier propre permettra de limiter l'impact de ces derniers sur les habitants et l'environnement.

Compte tenu de la nature des impacts attendus, et de leur intensité très faible et des mesures limitatives en place, aucune interaction des effets entre eux n'est à craindre.

4.11 ETUDE ENERGETIQUE

Au niveau de la **production d'électricité locale**, les contraintes patrimoniales et les toitures stockantes, limitent les possibilités de mise en place de panneaux photovoltaïques. En outre, le bilan économique est défavorable.

Pour **la production de chaleur**, le fractionnement de la ZAC en différents secteurs est rédhitoire à la mise en place d'une production de chaleur mutualisée à l'échelle du projet sauf à élargir l'analyse en prenant en compte le raccordement des bâtiments mitoyens du périmètre du projet.

Il semble possible d'utiliser certaines des différentes énergies renouvelables sur le secteur Carnot mais ces solutions sont totalement inenvisageables, techniquement ou financièrement, sur les autres îlots de la ZAC.

Étant donné ce constat sur **la difficulté d'avoir un taux de couverture élevé grâce à des énergies renouvelables**, il peut être intéressant de s'orienter vers une stratégie de maîtrise de la consommation d'énergie des bâtiments allant au-delà des obligations réglementaires pour diminuer l'impact environnemental du projet.

Ainsi, il peut être envisagé d'exiger l'atteinte du **label Effinergie +** pour les constructions prévues. Ce label prévoit d'atteindre une consommation de 10 à 30 % inférieure à la RT2012 (en excluant la production d'électricité locale éventuelle).

Figure 22 : Synthèse de la faisabilité des différentes énergies renouvelables

Source : Etude de potentiel énergétique, H4, 2012

	Carnot	Autres secteurs
Solaire photovoltaïque	Taux de couverture faible	Contraintes fortes, non rentable
Solaire thermique	Envisageable sur l'îlot Carnot 3	Taux de couverture faible
Biomasse	Mutualisation à l'échelle du secteur mais emprise foncière	Surinvestissement important Bilan en coût global favorable mais emprise foncière et livraison
PAC sondes	Bâtiment de bureaux ou commerces	Bilan économique défavorable
Récupération de la chaleur des eaux usées	Bilan économique à étudier par les promoteurs	Bilan économique à étudier par les promoteurs