

ÉTABLISSEMENT
PUBLIC
D'AMÉNAGEMENT

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

S12WHY042

VERSION N°4

FEVRIER 2017



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

Dossier de demande
d'autorisation unique « IOTA »

PIECE 5 : ÉTUDE D'IMPACT VALANT
DOCUMENT D'INCIDENCES

*PARTIE 5B : ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON
ENVIRONNEMENT*


SAFEGE
Ingénieurs Conseils

SIÈGE SOCIAL
PARC DE L'ÎLE - 15/27 RUE DU PORT
92022 NANTERRE CEDEX

Direction Déléguée O uest : 1 rue du Général de Gaulle - CS 90293 - 35761 SAINT-GREGOIRE Cedex

ÉTABLISSEMENT
PUBLIC
D'AMÉNAGEMENT

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

S12WHY042

VERSION N°4

FEVRIER 2017



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

Dossier de demande
d'autorisation unique « IOTA »

PIÈCE 5 : ÉTUDE D'IMPACT VALANT
DOCUMENT D'INCIDENCES

*PARTIE 5B : ÉTAT INITIAL DU SITE ET DE SON
ENVIRONNEMENT*

PARTIE II : Chapitres 8 À 16


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-GRÉGOIRE Cedex

SOMMAIRE

1	La structure du site.....	14
1.1	Situation géographique et administrative	14
1.2	Le développement urbain de Villeneuve-Saint-Georges	14
1.3	Le centre-ville	16
1.4	Les sites de la ZAC multisite.....	19
1.4.1	Occupation du sol	19
1.4.2	Structure foncière.....	20
2	Milieu Physique	24
2.1	Topographie	24
2.2	Les sites de la ZAC multisite.....	25
2.3	Climatologie	28
2.3.1	Températures	28
2.3.2	Précipitations	28
2.3.3	Vents	28
2.3.4	Ensoleillement	29
2.3.5	Impacts prévisibles du changement climatique	29
3	Les sols	31
3.1	Contexte géologique	31
3.2	Pollution des sols.....	40
3.2.1	Base de données BASOL	40
3.2.2	Base de données BASIAS.....	41
3.2.3	Inventaires complémentaires	43
3.2.4	Recommandations	51
4	Hydrologie.....	54
4.1	La confluence de l'Yerres et de la Seine	54
4.2	La Seine	54
4.3	L'Yerres	56
4.4	Qualité des eaux	56
5	Hydrogéologie	59
5.1	Les aquifères de la zone	59
5.2	Paramètres historiques	61
5.3	Piézomètre Infoterre	62
5.4	Piézométrie au droit du site.....	63
5.5	Perméabilité de l'aquifère.....	69
5.5.1	Essais de perméabilité : 1ère campagne (terrains superficiels)	69
5.5.2	Essais de perméabilité et essais de pompage : 2ème campagne (terrains profonds)	70
5.5.3	Synthèse	71
5.6	Niveau des plus hautes eaux	71
5.6.1	Estimation du niveau des plus hautes eaux à prendre en compte pour les zones submersibles.....	71

5.6.1.1	Introduction	71
5.6.1.2	Définition des plus hautes eaux connues (PHEC) pour le projet (centennales)	73
5.6.2	Estimation du niveau des plus hautes eaux à prendre en compte pour les zones non submersibles	73
5.6.2.1	Estimation du niveau bas de la nappe sur l'amont des îlots Dazeville et 46-52 rue de Paris	74
5.6.2.2	Influence des pompages voisins	74
5.6.2.3	Évaluation du battement saisonnier de la nappe	75
5.6.2.4	Amortissement de l'onde de crue	76
5.6.2.5	Évaluation du niveau de plus hautes eaux de la nappe	78
5.6.3	Synthèse et préconisations.....	81
5.6.3.1	Plus Hautes Eaux retenues pour le projet.....	81
5.7	Potentiel géothermique.....	84
5.8	Qualité des eaux souterraines	86
5.8.1	Stratégie d'investigations sur les eaux souterraines	86
5.8.2	Programme analytique	87
5.8.3	Résultats des analyses sur les eaux souterraines.....	88
5.8.4	Interprétations des résultats d'analyses d'eaux souterraines	90
5.8.5	Synthèse sur la qualité des eaux souterraines	90
6	Risques naturels	92
6.1	Risque inondation.....	93
6.2	Le Plan de Prévention du Risque Inondation du Val de Marne	101
6.3	PPRI interdépartemental de l'Yerres	107
6.4	Risque de mouvements de terrain	107
6.5	Synthèse risques et aléas	109
7	Milieu naturel	112
7.1	Les milieux naturels inventoriés et protégés à proximité du site.....	112
7.1.1	Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF).....	112
7.1.2	Sites Natura 2000 (Protection Européenne).....	113
7.1.3	Espace naturel protégé.....	114
7.1.4	Forêt protégée	115
7.1.5	Autres zonages de protection ou d'inventaires	115
7.1.6	Inventaires de zones humides	115
7.1.7	Corridors écologiques	117
7.2	La vallée de l'Yerres	119
7.2.1	Etat initial des milieux	119
7.2.2	Les enjeux écologiques de la vallée de l'Yerres	127
7.3	Les enjeux écologiques à l'échelle de la ZAC.....	130
7.3.1	Les habitats naturels	130
7.3.2	La flore et le faune dans la zone de projet.....	132
8	Paysage et patrimoine	134
8.1	Le paysage de Villeneuve-Saint-Georges	134
8.2	Les espaces verts et les boisements.....	136
8.3	Les formes urbaines et la typologie du bâti	137
8.4	Sites classés et sites inscrits et monuments historiques.....	137
8.4.1	Descriptif du site classé de la vallée de l'Yerres	140
8.4.2	Descriptif du site inscrit centre ancien.....	140
8.5	L'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine	141
8.6	Le patrimoine archéologique.....	142
8.7	Le paysage et l'ambiance urbaine des sites de la ZAC	143
8.7.1	Carnot Dazeville.....	150
8.7.2	46/52 rue de Paris	153
8.7.3	Place du Lavoir	153

8.7.4	Orangerie - Pont de l'Yerres	153
9	Le contexte socio-économique	157
9.1	La population communale (Source INSEE 2009).....	157
9.1.1	La population du centre-ville	158
9.1.2	Le niveau de revenu.....	159
9.2	L'activité économique.....	160
9.2.1	La population active à Villeneuve-Saint-Georges	160
9.2.2	Le tissu économique villeneuvois	160
9.2.3	Le commerce.....	162
9.3	Les équipements publics communaux.....	163
9.3.1	Education.....	163
9.3.1.1	Enfance.....	164
9.3.1.2	Petite enfance.....	165
9.3.2	Equipements sportifs et culturels.....	167
10	Le logement	169
10.1	Le logement dans la commune.....	169
10.2	Le logement dans le centre-ville	169
10.2.1	Une très forte présence d'habitat ancien dégradé	170
10.2.2	Un parc ancien énergivore entraînant une forte précarité énergétique ..	172
10.2.3	Les OPAH.....	172
10.2.4	Dynamique du marché immobilier	172
10.2.5	Les hôtels meublés	173
10.2.6	La lutte contre l'insalubrité.....	173
11	Mobilités	179
11.1	Accessibilité routière métropolitaine, réseau local et trafic automobile	179
11.2	Les transports collectifs et l'intermodalité	186
11.2.1	RER D	186
11.2.2	Réseau de bus	186
11.3	Modes doux.....	186
11.4	Stationnement	187
12	Les nuisances urbaines	189
12.1	Qualité de l'air-Santé	189
12.1.1	Définition	189
12.1.2	Les polluants atmosphériques	189
12.1.3	Rappels sur la réglementation de la qualité de l'air	190
12.1.4	Air ambiant - Réglementation	192
12.1.5	Emissions des véhicules – Réglementation Européenne	194
12.1.6	La qualité de l'air en Île-de-France	194
12.1.7	La qualité de l'air en Val-de-Marne	196
12.1.8	La qualité de l'air à Villeneuve-Saint-Georges	198
12.2	L'environnement sonore	199
12.2.1	Réglementation.....	199
12.2.2	Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly.....	200
12.2.3	Cartographie du bruit à Villeneuve-Saint-Georges	203
12.2.4	Classement des infrastructures bruyantes à Villeneuve-Saint-Georges .	205
12.2.5	Le diagnostic de l'environnement sonore sur le site de projet	205
12.2.5.1	Campagne de mesures, repérage de terrain et étude acoustique du bureau d'études PEUTZ	205
12.2.5.2	Étude du bureau d'études ALHYANGE acoustique	207
13	Réseaux	213
13.1	Réseau d'eau potable	213
13.2	Réseau d'assainissement	213
13.2.1	Eaux usées.....	213

.....

13.2.2	Eaux pluviales.....	217
13.3	Électricité, gaz et télécommunication	220
14	Déchets	221
15	Risques industriels et technologiques	223
15.1	Plans de Prévention des Risques Technologiques	223
15.2	Canalisation de transport de gaz sous pression	223
16	Cadre législatif et réglementaire	225
16.1	Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)	225
16.2	Le PLU de Villeneuve-Saint-Georges	228
16.2.1	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)	228
16.2.2	Les zonages réglementaires	230
16.2.3	Les orientations particulières pour le centre-ville.....	230
16.2.4	Les servitudes dans la ZAC.....	231
16.3	Le Programme National de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD).....	233

FIGURES

Figure 1 :	Carte de chasse du roi, Levée entre 1731 et 1773.....	15
Figure 2 :	Dessins minute de la carte de France dite « carte d'Etat-major », levée entre 1818 et 1824.....	15
Figure 3 :	Age du bâti (Source : Plan Local d'Urbanisme – 2004)	16
Figure 4 :	Photo aérienne du centre-ville Sud vers le Nord.....	17
Figure 5 :	Le centre-ville dans la commune de Villeneuve-Saint-Georges.....	18
Figure 6 :	Mode d'occupation du sol dans le centre-ville (Source : IAURIF, MOS 2008 détaillé).....	20
Figure 7 :	Orientation parcellaire par rapport aux voies du cadastre de 1810	21
Figure 8 :	État des lieux de la maîtrise foncière sur le périmètre de la ZAC	23
Figure 9 :	Courbes de niveaux – Secteurs Carnot, Janin et Dazeville (Source : Inddigo, 2010)	26
Figure 10 :	Courbes de niveaux – Secteurs 2, 3 et 4 (Source : Bureau d'études Inddigo, 2010).....	27
Figure 11 :	Rose des vents relevés à la station météo d'Orly.....	30
Figure 12 :	Courbes d'ensoleillement au 21/12, 21/03 et 21/06 au croisement de la rue de Paris et de la rue du Port	30
Figure 13 :	Extrait des cartes géologiques de Corbeil-Essonnes au 1/50000ème...	32
Figure 14 :	Caractéristiques des sols et principes de construction des fondations pour l'îlot Carnot (Source : Etude SEMOFI 2013).....	33
Figure 15 :	Caractéristiques des sols et principes de construction des fondations pour l'îlot Janin (Source : Etude SEMOFI 2013).....	34
Figure 16 :	Caractéristiques des sols et principes de construction des fondations pour l'îlot Dazeville (Source : Etude SEMOFI 2013)	35
Figure 17 :	Caractéristiques des sols et principes de construction des fondations pour l'îlot Rue de Paris (Source : Etude SEMOFI 2013).....	36
Figure 18 :	Caractéristiques des sols et principes de construction des fondations pour l'îlot Place du Lavoir (Source : Etude SEMOFI 2013)	37
Figure 19 :	Caractéristiques des sols et principes de construction des fondations pour l'îlot Pont de l'Yerres (Source : Etude SEMOFI 2013)	38
Figure 20 :	Caractéristiques des sols et principes de construction des fondations pour l'îlot Orangerie (Source : Etude SEMOFI 2013)	39
Figure 21 :	Localisation des sites référencés à proximité de la zone d'étude (Source : Base de données BASOL)	40

Figure 22 :	Les sites potentiellement pollués dans le périmètre de ZAC et à proximité.....	42
Figure 23 :	Schéma conceptuel préliminaire – Carnot 1 (Source : Etude TESORA, 2015).....	44
Figure 24 :	Schéma conceptuel préliminaire – Carnot 2 (Source : Etude TESORA, 2015).....	45
Figure 25 :	Schéma conceptuel préliminaire – Carnot 3 (Source : Etude TESORA, 2015).....	46
Figure 26 :	Schéma conceptuel préliminaire – Janin (Source : Etude TESORA, 2015).....	47
Figure 27 :	Schéma conceptuel préliminaire – Dazeville (Source : Etude TESORA, 2015).....	48
Figure 28 :	Schéma conceptuel préliminaire – Place du Lavoir (Source : Etude TESORA, 2015).....	49
Figure 29 :	Schéma conceptuel préliminaire – Orangerie (Source : Etude TESORA, 2015).....	50
Figure 30 :	Schéma conceptuel préliminaire – Orangerie (Source : Etude TESORA, 2015).....	51
Figure 31 :	Panorama de la confluence de l'Yerres et de la Seine	55
Figure 32 :	Berges de la Seine à Villeneuve-Saint-Georges, au niveau de la gare RER.....	55
Figure 33 :	Extrait de la carte hydrogéologique du BRGM	61
Figure 34 :	Extrait de la carte Delesse (Source : Etude SEMOFI 2014).....	61
Figure 35 :	Localisation des sondages issus d'Infoterre (Source : Etude SEMOFI 2014).....	62
Figure 36 :	Plan d'implantation des sondages (Source : Etude SEMOFI 2014)	63
Figure 37 :	Zonage de la perméabilité de sub-surface (1-2 m de profondeur (Source : Etude SEMOFI 2014)).....	70
Figure 38 :	Extrait du règlement du PPRI 94 concernant les PHEC (Source : Etude SEMOFI 2014)	72
Figure 39 :	Potentiel géothermique (Source : BRGM).....	85
Figure 40 :	Plans de prévention des risques majeurs concernant Villeneuve-Saint-Georges	92
Figure 41 :	Arrêtés de reconnaissance de catastrophe naturelle concernant Villeneuve-Saint-Georges	93
Figure 42 :	Sensibilité aux remontées de nappe _ BRGM (Source : Etude hydrogéologique SEMOFI janv. 2013 - juil. 2014)	94
Figure 43 :	PHEC sur Villeneuve-Saint-Georges – Cartorisque (Source : Etude hydrogéologique SEMOFI janv. 2013- juil. 2014)	95
Figure 44 :	Extrait du PPRI de Villeneuve-Saint-Georges (Source : Etude hydrogéologique SEMOFI janv. 2013- juil. 2014)	95
Figure 45 :	Extrait de la carte du zonage réglementaire du PPRI (Source : Etude hydrogéologique SEMOFI janv. 2013- juil. 2014).....	96
Figure 46 :	Avenue Carnot en janvier sous les eaux de la Seine en 1910 (Source : www.crue1910.fr) et carte d'aléa de la crue (Source : PPRI).....	97
Figure 47 :	PHEC sur Villeneuve-Saint-Georges (Source : Cartorisque)	97

Figure 48 :	Superposition du zonage réglementaire du PPRi révisé avec les périmètres des secteurs aménagés (vue globale)	100
Figure 49 :	Zoom du zonage réglementaire du PPRi sur le secteur du 46-52 rue de Paris.....	103
Figure 50 :	Zoom du zonage réglementaire du PPRi sur le secteur de la Place du Lavoir	104
Figure 51 :	Zoom du zonage réglementaire du PPRi sur le secteur Pont de l'Yerres – Orangerie.....	105
Figure 52 :	Cartographie du zonage réglementaire PPRMT	108
Figure 53 :	Vues de l'Orangerie et du Pont de l'Yerres	109
Figure 54 :	Recensement des milieux naturels inventoriés et protégés autour du site de projet	111
Figure 55 :	Site Natura 2000 « L'Yerres de sa source à Chaumes en Brie ».....	113
Figure 56 :	Site Natura 2000 « Marais des basses vallées de la Juine et de l'Essonne ».....	114
Figure 57 :	Identification des enveloppes d'alerte potentiellement humide (Source : CARMEN – DRIEE Ile de France)	116
Figure 58 :	Les éléments constitutifs de la Trame Verte et Bleue en Val-de-Marne	118
Figure 59 :	Profils en travers sur le cours aval de l'Yerres (Source : Syage).....	119
Figure 60 :	De la confluence de l'Yerres au bois du plateau (Source : DREIF).....	128
Figure 61 :	Les continuités écologiques à développer sur le territoire communal (Source : DREIF / Gobry)	129
Figure 62 :	States arbustives et herbacés – Parc de l'Hôtel de Ville (gauche) et Carrefour Rue Henri Janin/Rue Carnot (droite) – (Source : Dossier de DUP)	130
Figure 63 :	Emplacement des espaces verts sur le périmètre de la ZAC (Source : Dossier de DUP)	131
Figure 64 :	Saule Blanc des bords de l'Yerres représentatif d'un milieu aquatique	132
Figure 65 :	Tilleul et marronnier, îlot Dazeville	132
Figure 66 :	Vues des berges de l'Yerres au niveau du site de projet	133
Figure 67 :	Confluence et grand paysage.....	135
Figure 68 :	Vue de Villeneuve-Saint-Georges depuis le pont de Villeneuve-le-Roi.....	135
Figure 69 :	Les espaces verts et les boisements	136
Figure 70 :	Vue générale des sites classés et inscrits (Source : base de données Carmen de la DRIEE)	138
Figure 71 :	Zoom des sites classés et inscrits (Source : base de données Carmen de la DRIEE)	139
Figure 72 :	L'AVAP de Villeneuve-Saint-Georges - Secteur 1 Le centre historique	142
Figure 73 :	Relevé Photographique	151
Figure 74 :	Evolution de la population des ménages 1999-2007	156

Figure 75 :	Répartition des emplois locaux selon les secteurs d'activités (INSEE 2009)	161
Figure 76 :	La Mairie.....	163
Figure 77 :	Les structures d'accueil de la petite enfance et de l'enfance à Villeneuve-Saint-Georges	166
Figure 78 :	Les équipements dans le centre-ville	168
Figure 79 :	Répartition des résidences principales par statut d'occupation en 2009.....	171
Figure 80 :	Nombre de logements PPPI par section cadastrale.....	171
Figure 81 :	Nombre de procédures et signalements – Périmètre OPAH- RU.....	175
Figure 82 :	Parcelles touchées par l'insalubrité	176
Figure 83 :	Parcelles touchées par un péril	177
Figure 84 :	Réseau routier Île-de-France.....	178
Figure 85 :	La gare RER	178
Figure 86 :	Axes de circulation à proximité des îlots de projet	180
Figure 87 :	Principaux dysfonctionnements à proximité du périmètre de la ZAC ..	181
Figure 88 :	Aménagements en cours d'étude sur le périmètre de la ZAC	182
Figure 89 :	Trafic Moyen Journalier Annuel sur les voies du centre-ville	183
Figure 90 :	Réseau bus dans le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges	185
Figure 91 :	Pollution de l'air par différents polluants : NO ₂ , PM ₁₀ , O ₃ et Benzène.....	195
Figure 92 :	Résultats de l'étude AirParif publiée en juillet 2009.....	196
Figure 93 :	Répartition de l'indice ATMO sur le département Val-de-Marne en 2010.....	197
Figure 94 :	Echelle de bruit.....	199
Figure 95 :	Plan d'Exposition au Bruit Orly - Zonage approuvé le 21/12/2012	201
Figure 96 :	Plan annexé à l'arrêté n° 2012/453 du 20 février 2012 portant délimitation du périmètre de renouvellement urbain	202
Figure 97 :	Cartographie du bruit réalisée par l'ODES 94	203
Figure 98 :	Résultats de la campagne de mesures du bruit	204
Figure 99 :	Cartographie du bruit à Villeneuve-Saint-Georges, diurne et nocturne	206
Figure 100 :	Modélisation du site à l'état initial – (Bureau d'Etudes ALHYANGE) ...	207
Figure 101 :	Cartes de bruit de l'ensemble du site à l'état initial en dB(A), en périodes Jour et Nuit (Source : IRIS Conseil, SECAD, 2009)	209
Figure 102 :	ZOOM : Cartes de bruit pour au niveau des emplacements des futurs îlots à l'état initial en dB(A), en périodes Jour et Nuit (IRIS Conseil, SECAD, 2009)	210
Figure 103 :	Projet urbain	214
Figure 104 :	Exemples de drainage des eaux pluviales et de sources (1/2)	217
Figure 105 :	Exemples de drainage des eaux pluviales et de sources (2/2) (Source : SyAGE 2012)	218

.....

Figure 106 : Calendrier du ramassage des ordures ménagères et du tri sélectif
2012 de la commune de Villeneuve-Saint-Georges
(Source : SMITDUVM) 222

Figure 107 : Vue aérienne de Villeneuve-Saint-Georges et de la région parisienne 226

Figure 108 : SDRIF – Zoom sur Villeneuve-Saint-Georges 227

Figure 109 : Extrait du PLU - Centre-ville 229

Figure 110 : Articulation des procédures 232

TABLEAUX

Tableau 1 :	Moyenne des températures	29
Tableau 2 :	Tableau des investigations prévisionnelles dans les sols (Source : Etude historique et documentaire, TESORA, août 2015).....	52
Tableau 3 :	Cotes de crues de référence de la Seine au pont de Villeneuve le Roi – Villeneuve-Saint-Georges (Etude hydrogéologique SEMOFI jan. 2013 – juil. 2014).....	54
Tableau 4 :	Synthèse des résultats de qualité de l'Yerres de 1994 à 2012 à la station n°03079990	57
Tableau 5 :	Synthèse des résultats de qualité de la Seine de 1994 à 2012 à la station n°03063650	58
Tableau 6 :	Piézométrie Infoterre sur le secteur (Source : Etude SEMOFI 2014) ...	62
Tableau 7 :	Caractéristiques et relevés des niveaux d'eau réalisés sur les îlots Carnot-Janin (Source : Etude SEMOFI 2014)	64
Tableau 8 :	Caractéristiques et relevés des niveaux d'eau réalisés sur l'îlot Dazeville (Source : Etude SEMOFI 2014)	65
Tableau 9 :	Caractéristiques et relevés des niveaux d'eau réalisés sur l'îlot 46-52 Rue de Paris (Source : Etude SEMOFI 2014)	66
Tableau 10 :	Caractéristiques et relevés des niveaux d'eau réalisés sur l'îlot Place du Lavoir (Source : Etude SEMOFI 2014).....	67
Tableau 11 :	Caractéristiques et relevés des niveaux d'eau réalisés sur les îlots Pont de l'Yerres et Orangerie (Source : Etude SEMOFI 2014)	68
Tableau 12 :	Essais de perméabilité réalisés au droit des îlots en 1 ^{ère} campagne (Source : Etude SEMOFI 2014)	69
Tableau 13 :	Liste de l'ensemble des valeurs retrouvées lors des essais <i>in situ</i> (Source : Etude SEMOFI 2014)	69
Tableau 14 :	Essais de Pompage (Source : Etude SEMOFI 2014)	71
Tableau 15 :	Essais ponctuels Lefranc (Source : Etude SEMOFI 2014)	71
Tableau 16 :	Niveau des PHEC au droit des îlots (Source : Etude SEMOFI 2014).....	73
Tableau 17 :	Prélèvements et captages industries et collectivités (Source : Etude SEMOFI 2014)	75
Tableau 18 :	Ordres de grandeurs des battements (Source : Etude SEMOFI 2014)..	75
Tableau 19 :	Niveaux de crues historiques de la Seine (Source : Etude SEMOFI 2014).....	76
Tableau 20 :	Récapitulatif de l'amortissement de l'onde de crue pour chaque îlot (Source : Etude SEMOFI 2014)	77

Tableau 21 : Estimation du niveau des plus hautes eaux de la nappe pour l'îlot Carnot-Janin (Source : Etude SEMOFI 2014)	78
Tableau 22 : Estimation du niveau des plus hautes eaux de la nappe pour l'îlot Dazeville (Source : Etude SEMOFI 2014)	78
Tableau 23 : Estimation du niveau des plus hautes eaux de la nappe pour l'îlot 46-52 Rue de Paris (Source : Etude SEMOFI 2014)	79
Tableau 24 : Estimation du niveau des plus hautes eaux de la nappe pour l'îlot Place du Lavoir (Source : Etude SEMOFI 2014)	79
Tableau 25 : Estimation du niveau des plus hautes eaux de la nappe pour l'îlot Pont de l'Yerres (Source : Etude SEMOFI 2014)	80
Tableau 26 : Estimation du niveau des plus hautes eaux de la nappe pour l'îlot Orangerie (Source : Etude SEMOFI 2014)	80
Tableau 27 : Niveau des plus hautes eaux pour l'îlot Carnot (Source : Etude SEMOFI 2014)	81
Tableau 28 : Niveau des plus hautes eaux pour l'îlot Janin (Source : Etude SEMOFI 2014)	81
Tableau 29 : Niveau des plus hautes eaux pour l'îlot Dazeville (Source : Etude SEMOFI 2014)	82
Tableau 30 : Niveau des plus hautes eaux pour l'îlot 46-52 Rue de Paris (Source : Etude SEMOFI 2014)	82
Tableau 31 : Niveau des plus hautes eaux pour l'îlot Place du Lavoir (Source : Etude SEMOFI 2014)	83
Tableau 32 : Niveau des plus hautes eaux pour l'îlot Pont de l'Yerres (Source : Etude SEMOFI 2014)	83
Tableau 33 : Niveau des plus hautes eaux pour l'îlot de l'Orangerie (Source : Etude SEMOFI 2014)	83
Tableau 34 : Synthèse des mesures des niveaux d'eaux effectuées le 26/10/2015 (Source : Etude TESORA, janvier 2015)	86
Tableau 35 : Résultat des analyses sur les eaux souterraines (Source : Etude TESORA, janvier 2016)	89
Tableau 36 : Zones réglementaires du PPRI concernés par les différents secteurs aménagés	102
Tableau 37 : Cotes de crue des secteurs Carnot et Janin	102
Tableau 38 : Cotes de crue des secteurs Carnot et Janin	103
Tableau 39 : Cotes de crue du secteur 46-52 Rue de Paris	103
Tableau 40 : Cotes de crue du secteur Place du Lavoir	104
Tableau 41 : Cotes de crue du secteur Pont de l'Yerres - Orangerie	105
Tableau 42 : Bilan des niveaux habitable ou fonctionnel minimum prescrits dans le PPRI (Source : PPRI)	105
Tableau 43 : Synthèse des règles d'urbanisme issues du PPRI de la Vallée de Marne	106
Tableau 44 : Synthèse des risques (Source : Etude hydrogéologique SEMOFI janv. 2013- juil. 2014)	110
Tableau 45 : Répartition par secteurs d'activités des établissements et en effectifs salariés (Source : UNEDIC, 2010)	161
Tableau 46 : Part d'enfants entre 0 et 6 ans à Villeneuve-Saint-Georges	163

.....

Tableau 47 : Nombre d'enfants scolarisés en école maternelle (3 à 6 ans).....	165
Tableau 48 : Critères nationaux de qualité de l'air.....	190
Tableau 49 : Recommandations de l'OMS pour la protection de la population générale contre la pollution atmosphérique. Valeurs guides pour des polluants pris isolément et pour des effets autres que le cancer, odeur et gêne.....	192
Tableau 50 : Normes de qualité de l'air Françaises	193
Tableau 51 : Niveaux sonores de référence (Source : Dossier DUP).....	205
Tableau 52 : Données de trafics ferroviaires	208
Tableau 53 : Servitudes sur le périmètre de la ZAC multisite.....	231

8

PAYSAGE ET PATRIMOINE

8.1 LE PAYSAGE DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

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 dans son document de planification « Eléments pour une politique de paysage – Val-de-Marne ». De par son relief marqué, ses coteaux en forme de proue (rive droite), faisant face à la Seine et à la plaine (rive gauche), elle offre des paysages très différents :

- La **plaine alluviale le long de la Seine**, complètement urbanisée : au nord le quartier de Villeneuve Triage, l'emprise de la gare et des réseaux ferrés (RER, ligne PLM et TGV Sud-Est) forment une coupure entre la Seine et le reste de la commune ; de même qu'au niveau de la confluence avec l'Yerres, où les voies ferrées et la RN6 isolent les berges du centre-ville.
- Les **coteaux au Sud-Est surplombant le centre-ville offrent un point de vue « en balcon » sur la Seine**. Parcourus par des voies de dessertes parallèles aux courbes de niveaux, ils sont occupés par des maisons individuelles isolées, entourées de jardins de taille assez importante, construites en général sur un parcellaire de vergers préexistants. La présence végétale y est forte.
- Le **plateau** à l'extrême Sud-Est (fort, jardins familiaux, espaces agricoles) joue un rôle important dans le paysage urbain. Les jardins familiaux, leurs cultures vivrières et les terrains agricoles constituent un ensemble d'espaces ouverts urbains, véritables **espaces de respiration** pour les citoyens. Ce secteur se prolonge à l'Est vers de grands espaces boisés.



Figure 67 : Confluence et grand paysage

Source : LM Communiquer - Makan Rafatdjou

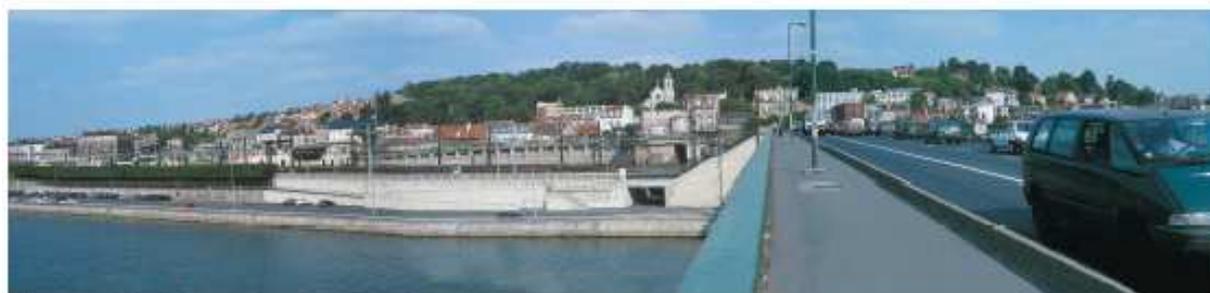


Figure 68 : Vue de Villeneuve-Saint-Georges depuis le pont de Villeneuve-le-Roi

Source : CG Val-de-Marne - Eléments pour une politique de paysage - Val-de-Marne

8.2 LES ESPACES VERTS ET LES BOISEMENTS

La commune de Villeneuve-Saint-Georges abrite environ 73 hectares de parcs et jardins, dont 12 hectares de bois, pour 3 852 arbres.

Le centre-ville comprend peu d'espaces verts : le jardin situé à l'arrière de l'Hôtel de ville et le square de l'Europe, mais il se situe à proximité immédiate du Parc de Beauregard et du Parc de la Chevrette. Ces deux parcs qui entourent l'église au sommet du coteau se prolongent à l'Est vers les jardins familiaux et de grands espaces boisés. D'autre part une partie des berges, au niveau de la confluence avec l'Yerres, vont être aménagées en espace de promenade et végétalisées.

Les voies étroites sont très rarement bordées d'arbres, sauf la rue Mendès France.



Figure 69 : Les espaces verts et les boisements

Source : Commune de Villeneuve-Saint-Georges

8.3 LES FORMES URBAINES ET LA TYPOLOGIE DU BATI

Dans le centre ancien, on trouve des **constructions très anciennes (XVIIème – XVIIIème siècles)** implantées sur une trame parcellaire étroite en lanières. La rue de Paris, axe historique de la ville, est bordée par un bâti continu, formé de maisons de ville de moyenne taille et de petits immeubles collectifs (R+2 en moyenne). Des immeubles plus récents (début du XIXème siècle) viennent ponctuer, à la manière de chandelles, l'épannelage du centre ancien.

Ces différents types d'immeubles forment, par leur échelle, des séquences homogènes et parfois de grande valeur architecturale même si les mutations successives du bâti à travers le temps ont introduit une certaine hétérogénéité.

Le bâti ancien du centre de Villeneuve-Saint-Georges présente de réelles qualités patrimoniales liées à son histoire et sa cohérence d'ensemble. Pourtant, le parc de logements qu'il abrite est soumis à d'importants bouleversements et est fortement déqualifié.

D'autre part, la rue de Paris est ponctuée par des porches traversant donnant accès aux fonds de parcelles, occupées par un bâti très différent du front de rue (boxes, appentis, extensions, ...).

Au nord du centre historique, un **second pôle urbain s'est développé en liaison avec le développement du chemin de fer et de la gare à partir du XIXème siècle**.

La structure urbaine y est très différente du centre ancien car, contrairement au noyau primitif, contraint par un fort relief, cette extension s'est appuyée sur un terrain plat. Le tracé de voies rectilignes a permis un lotissement progressif du secteur sur un parcellaire large et régulier.

Contrairement au bâti ancien, majoritairement à base de moellons enduits, ces constructions utilisent des maçonneries apparentes (meulière) ou appareillées (en briques). Les typologies établies de ce secteur sont beaucoup plus variées et éclectiques. S'y côtoient de grands immeubles de rapport implantés sur les axes majeurs, de petits immeubles de rapport sur les axes secondaires, quelques pavillons et maisons de maîtres.

8.4 SITES CLASSES ET SITES INSCRITS ET MONUMENTS HISTORIQUES

A Villeneuve-Saint-Georges, les servitudes relatives aux monuments et sites naturels concernent :

- **Le centre ancien** : site inscrit à l'inventaire des sites pittoresques- 10 avril 1981.
- **La vallée de l'Yerres et ses abords à Crosne** : site classé (décret du 23/12/2006) au titre de site pittoresque afin de préserver la vallée de l'urbanisation. Tout nouveau projet situé à moins de 20 mètres des berges de l'Yerres doit être validé par la commission des sites. Les îlots de la ZAC sont situés hors du périmètre du site classé.
- **Le parc de Beauregard** : site inscrit à l'inventaire des sites pittoresques - 31 juillet 1945. Le projet se trouve donc directement impliqué par ce classement.
- **L'église Saint-Georges** : inscrite à l'inventaire des monuments historiques.

Les monuments inscrits ou classés bénéficient en général d'un périmètre de protection visuelle de 500 mètres. Pour le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges, la création d'un périmètre de protection modifié associé à la mise en place de l'AVAP (Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine) remplace cette norme.

Les bâtiments remarquables situés dans le périmètre ou à proximité de la ZAC sont les suivants :

- A proximité de l'îlot Dazeville :
 - **L'Église Saint-Georges** (inscrite à l'inventaire des Monuments Historiques - 16 juillet 1925), principal élément du patrimoine de la commune, datant du XVIème siècle, sauf le chœur, d'origine qui date du début du XIIème siècle.
 - **Le Château de Beauregard**, qui constitue un repère architectural important au milieu de la verdure du parc du même nom.
- A proximité de l'îlot Carnot :
 - **L'Hôtel de Ville**, installé dans une annexe des appartements du roi Louis XVI attenants aux écuries construites en 1773.
- A proximité de l'îlot Orangerie-Pont de l'Yerres :
 - **Le Château de Bellevue**, datant du XVIIème siècle, a été profondément remanié au XIXème siècle, il ne reste qu'un garde-corps en fer forgé d'origine. Du parc initial il ne subsiste qu'une partie de la première terrasse le long de la rue de Crosne qui accueille le square Duplex.



Figure 70 : Vue générale des sites classés et inscrits
(Source : base de données Carmen de la DRIEE)

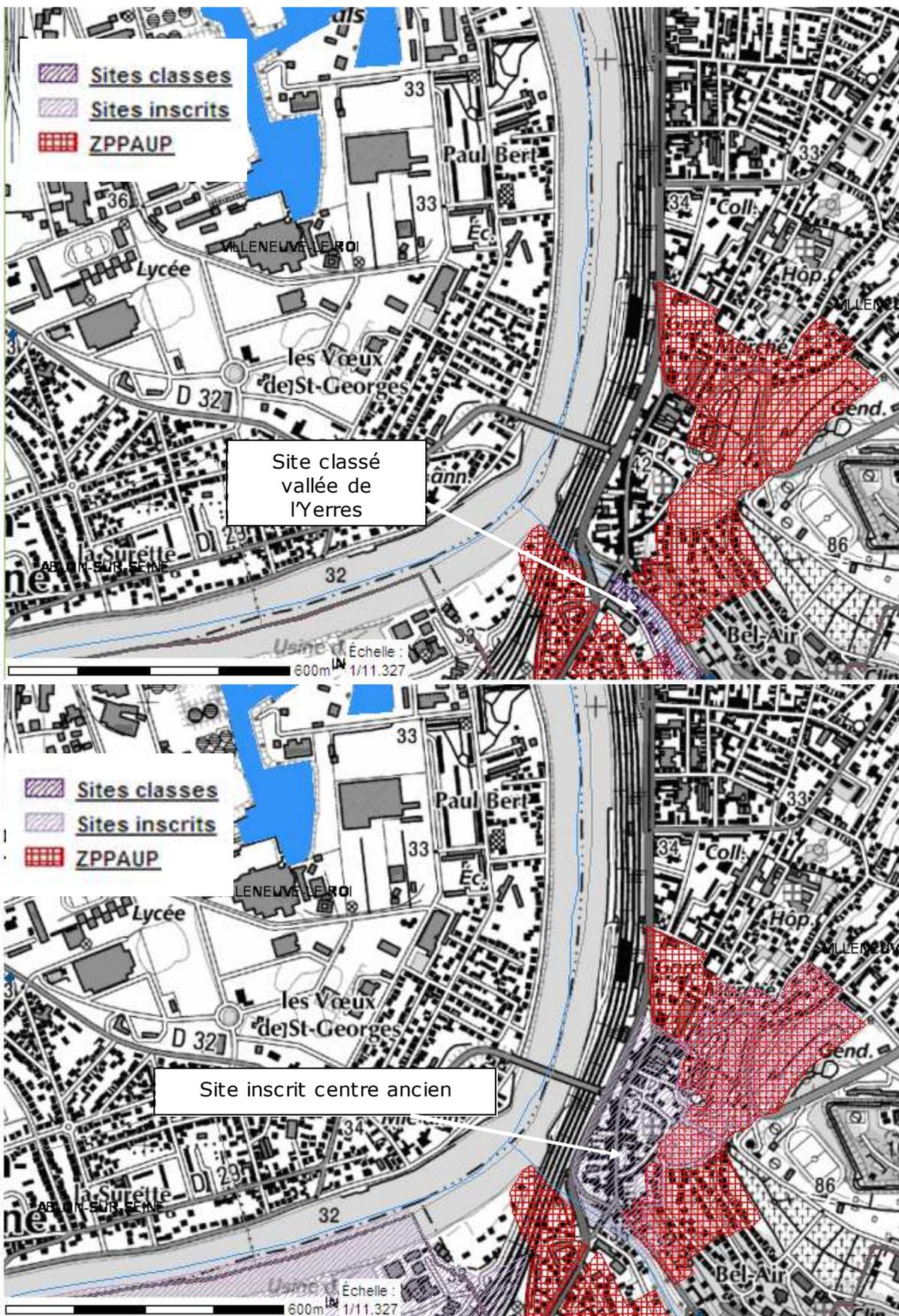


Figure 71 : Zoom des sites classés et inscrits
(Source : base de données Carmen de la DRIEE)

Le projet est donc concerné plus particulièrement par :

- le site classé de la vallée de l'Yerres : limitrophe au Sud,
- le site inscrit centre ancien : localisé sur le projet.

8.4.1 Descriptif du site classé de la vallée de l'Yerres

Par décret du 23 décembre 2006, publié au Journal officiel du 30 décembre 2006, le site est classé parmi les sites des départements de l'Essonne et du Val-de-Marne l'ensemble formé par la vallée de l'Yerres aval et ses abords entre Villeneuve-Saint-Georges et Varennes-Jarcy sur le territoire des communes de Boussy-Saint-Antoine, Brunoy, Crosne, Epinay-sous-Sénart, Montgeron, Quincy-sous-Sénart, Varennes-Jarcy et Yerres (Essonne), Mandres-les-Roses, Périgny-sur-Yerres et Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne).

Sa superficie totale est de 650 ha.

Le classement de l'ensemble formé par la vallée de l'Yerres aval et ses abords dans les départements de l'Essonne et du Val de Marne s'inscrit dans une démarche de protection globale de la vallée et concerne les séquences urbaine et périurbaine de la vallée de l'Yerres, dont le secteur seine et marnais a été très récemment classé par décret en date du 13 septembre 2005. La séquence amont, naturelle, de cette vallée fera quant à elle l'objet d'un classement ultérieur.

Dans les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne, la vallée de l'Yerres aval, encadrée au sud par la forêt domaniale de Sénart et au nord par la forêt domaniale de la Grange, présente de larges méandres aux versants le plus souvent dissymétriques, tour à tour pentus ou étals. Dans le milieu majoritairement urbain qui l'enserme, le site se développe autour d'un long ruban d'eau verdoyant et préservé, protégé souvent par des frondaisons boisées, et qui intègre et s'ouvre en même temps sur des espaces encore non bâtis. Il s'agit de prairies, témoins des territoires d'expansion des crues, de parcs et d'espaces récréatifs ou laissés en friches et de rares échappées sur les coteaux.

Son intérêt paysager et sa belle qualité de bord de rivière sont renforcés par la présence d'un important patrimoine lié à l'usage de l'eau et à l'occupation de cette vallée à travers les âges : des menhirs (la Pierre Fritte) et pierres levées (la Haute Borne) à Brunoy, les vestiges de l'abbaye des Bénédictines à Yerres, de nombreux moulins, d'anciens ponts à piles fortifiées et le pont Perronet à Brunoy, de belles propriétés bourgeoises dont celle du peintre Caillebotte à Yerres, ainsi que quelques lavoirs et garages à bateaux.

8.4.2 Descriptif du site inscrit centre ancien

Le site a été inscrit par arrêté préfectoral du 10 avril 1981. La protection du site a été décidée en application de la loi du 2 mai 1930 pour son caractère pittoresque.

On lit dans le dossier d'archives :

« Situé sur la rive droite de la Seine, à la jonction du fleuve et de la rivière Yerres, Villeneuve-Saint-Georges constituait, jusqu'aux premières années du XX siècle, le type de village traditionnel où se succédèrent les générations et les faits historiques qui alimentèrent généreusement la chronique de ce village. Ville prospère du fait de sa situation (important nœud de communications), elle en fut victime à l'ère de l'industrialisation et du développement de la circulation. Le centre ancien de la ville a conservé néanmoins de nombreux vestiges des époques fastes. La nécessité de conserver un "cadre de vie" pittoresque et traditionnel est devenue aujourd'hui une évidence. Une protection permettrait de concilier le besoin de s'adapter à la vie contemporaine et le désir de conserver un patrimoine historique de qualité. »

8.5 L'AIRE DE MISE EN VALEUR DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE

En 2004, la commune s'est dotée d'une ZPPAUP. Celle-ci a été transformée en Aire de Mise en Valeur du Patrimoine (AVAP) par délibération du Conseil Municipal en date du 1^{er} octobre 2013 comme cela était exigé par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II ».

L'AVAP concerne cinq secteurs du territoire communal :

- Secteur 1 : Le centre historique ;
- Secteur 2 : Les extensions de centre-ville qui datent de la fin du XIX^{ème} siècle et du début du XX^{ème} ;
- Secteur 3 : Le quartier du lotissement du foyer villeneuvois et des HBM ;
- Secteur 4 : Les parcs, le fort, les jardins familiaux et le bois Colbert ;
- Secteur 5 : Les berges de la Seine et de l'Yerres.

Le règlement de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine a pour ambition **d'accompagner et d'organiser la mutation des quartiers de Villeneuve-Saint-Georges** dans le respect de l'identité paysagère et patrimoniale de la commune. Il est fondé sur plusieurs principes issus de l'analyse fine des différents secteurs urbains. Pour le centre ancien, ces principes sont :

- La préservation et le renouvellement des organisations urbaines issues de la longue histoire de Villeneuve-Saint-Georges ;
- Le respect de la logique de stratification correspondant à cette histoire ;
- La réinterprétation des équilibres morphologiques entre les espaces construits et les espaces vides (cours, venelles, jardins, etc.) ;
- La rénovation au plus proche de l'identique des bâtiments existants, tout en améliorant de manière significative leurs performances énergétiques ;
- L'insertion d'une architecture contemporaine en résonance avec ces équilibres morphologiques, mais sans écriture pittoresque et sans pastiche ;
- La valorisation des espaces intérieurs des parcelles et la création de nouveaux parcours urbains à travers les parcelles et îlots du centre ancien.

Le document met en évidence les caractéristiques de chaque secteur et énonce des principes d'intervention permettant de préserver un tissu homogène et cohérent. Dans le centre historique, il **signale les bâtiments dont la conservation est impérative et détaille les interventions possibles sur les autres bâtiments**. Des règles d'implantation sont énoncées pour préserver l'alignement le long de la rue de Paris, de l'avenue des Fusillés et de la rue de Crosne. En termes de volumétrie, le document précise les hauteurs à respecter en fonction des bâtiments voisins dans un objectif d'homogénéité. Pour les restructurations, il est préconisé de s'inscrire dans le découpage parcellaire traditionnel, visible sur le cadastre de 1810 et d'organiser le bâti autour de cours. L'aspect architectural des constructions est également abordé, à travers la composition et le traitement extérieur des façades, ainsi que les devantures commerciales, ... L'AVAP précise également la nature des interventions préconisées sur les espaces libres publics et privés. De même, elle donne des indications sur le type de clôtures et portails à privilégier.

VILLENEUVE - SAINT - GEORGES - AVAP
SECTEUR 1 : LA CLASSIFICATION DES BÂTIMENTS

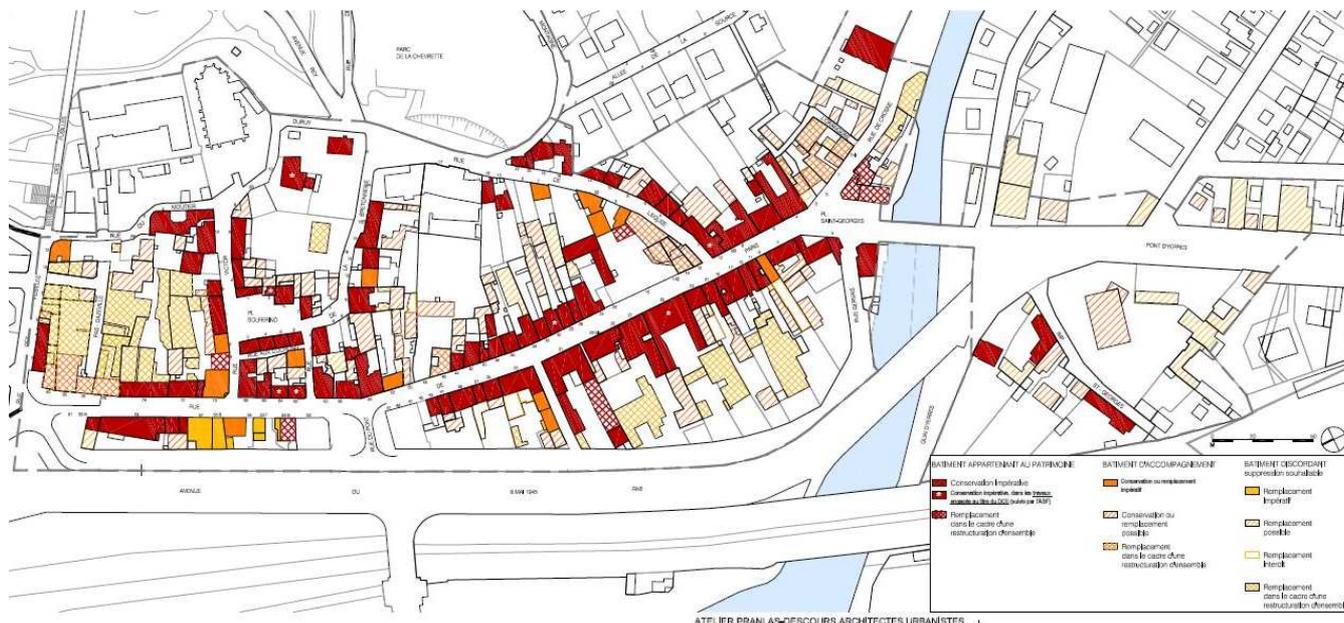


Figure 72 : L'AVAP de Villeneuve-Saint-Georges -
Secteur 1 Le centre historique

Source : Jean-Pierre Pranlas-Descours, 2012

8.6 LE PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

De nombreux indices permettent d'envisager une succession continue d'habitat depuis le néolithique sur le site actuel du centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges. Une agglomération s'établit probablement dès l'époque romaine sous la forme d'un vicus (agglomération rurale antique), peut-être relié dès cette période par un pont à la voie romaine allant de Paris à Melun sur la rive gauche de la Seine. Cette situation s'explique vraisemblablement par la disposition géographique propice à l'installation des hommes et par la nécessité d'appropriation des voies de communication terrestre et fluviales, dans une optique aussi bien défensive que commerciale.

L'ensemble du périmètre de la ZAC est situé sur un secteur de passages, de berges et de franchissements, attestés dès les périodes anciennes, et présente un très fort potentiel archéologique.

Le centre historique de **Villeneuve-Saint-Georges fait donc l'objet d'un zonage archéologique de protection.**

La ZAC se trouve à proximité de zones archéologiques sensibles. Bien que l'emprise du projet soit modérée, des mesures de prévention concernant d'éventuelles découvertes archéologiques sont à envisager sur l'ensemble du centre-ville. Les services de l'Etat en charge de ce sujet (Service Départemental de l'Archéologie Préventive, SDAP, de la Direction Régionale des Affaires Culturelles, DRAC) ont été avertis du projet et seront sollicités au fur et à mesure de la maîtrise foncière avant le démarrage des travaux de démolition.

8.7 LE PAYSAGE ET L'AMBIANCE URBAINE DES SITES DE LA ZAC

Les ambiances sont extrêmement variables d'un point à l'autre de la ZAC. A quelques dizaines de mètres de distance on passe d'une atmosphère très routière marquée par la RN6 et les infrastructures (RER), à un tissu de centre-ville animé par ses commerces, son marché et ses petites places publiques. Un peu plus haut, le flanc de coteau devient plus calme avec des allées apaisées et des venelles piétonnes, distribuant un tissu pavillonnaire diffus, qui crée une ambiance végétale remarquable et ouvre des vues intéressantes sur la vallée de la Seine.

Cette richesse de paysages pâtit d'un manque de lisibilité urbaine, donnant parfois le sentiment d'espaces enclavés ou confidentiels, qui ne contribuent pas à la qualité urbaine du centre-ville.

La ZAC multisite est marquée aujourd'hui par les enjeux paysagers suivants :

- un centre urbain très minéral et très dense,
- un rapport à la Seine extrêmement limité par la présence des 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.

Les photographies d'ensemble ci-jointes permettent d'appréhender le contexte paysager global décrit précédemment, avec le fort contraste existant entre le coteau et la Seine.

Les vues d'ensemble du secteur d'étude au moyen de photographies aériennes (source EPA ORSA/Philippe Guignard et Jean-Pierre Pranas-Descours) permettent d'apporter une vision d'ensemble élargie du projet.

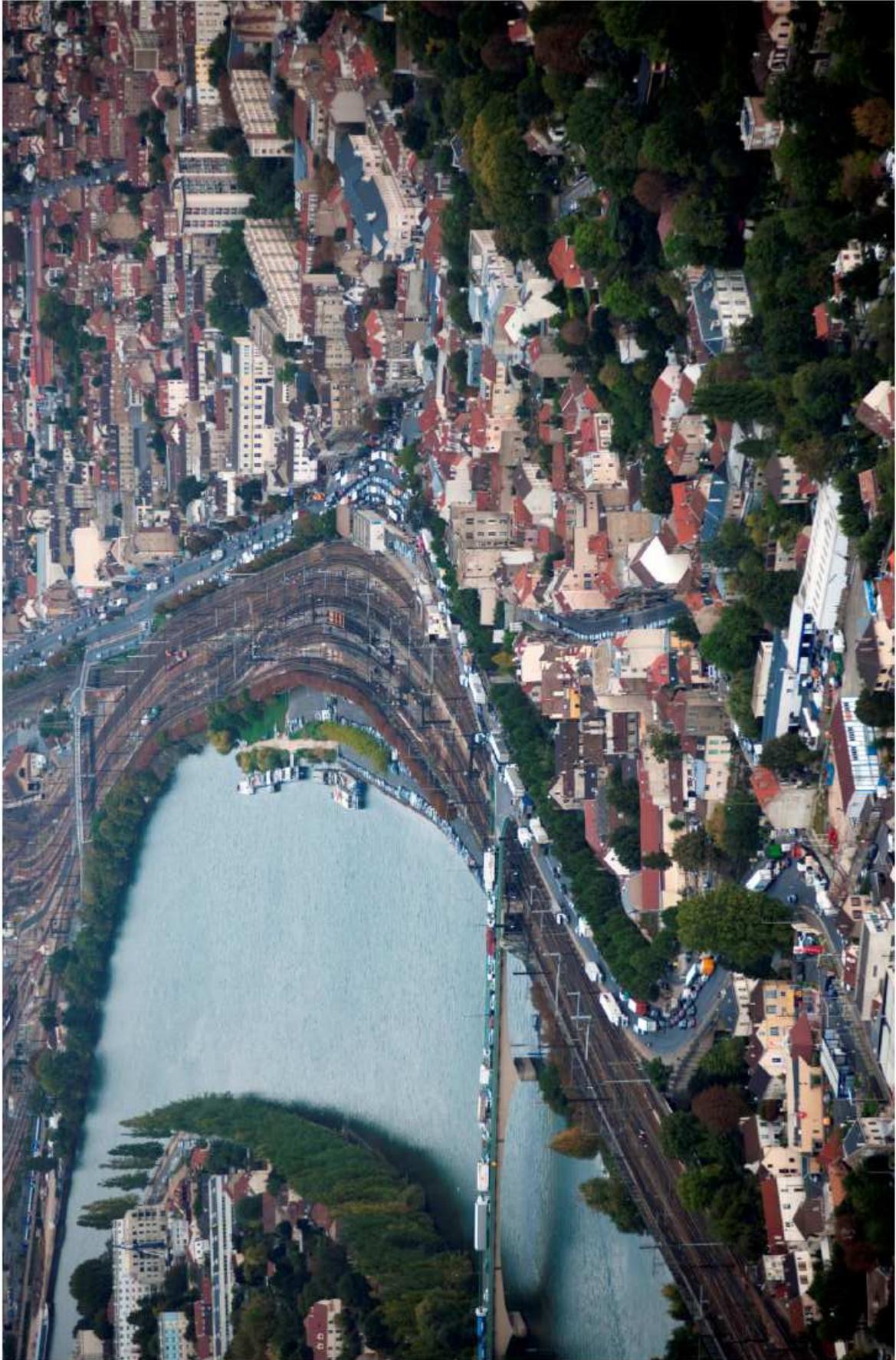
Les orientations d'aménagement proposent de développer de nouvelles liaisons paysagères, fonctionnelles et urbaines entre les vastes étendues naturelles du plateau, les coteaux verdoyants, la ville et les berges, en s'appuyant sur la topographie pour valoriser les vues sur le grand paysage. Les traversées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

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.

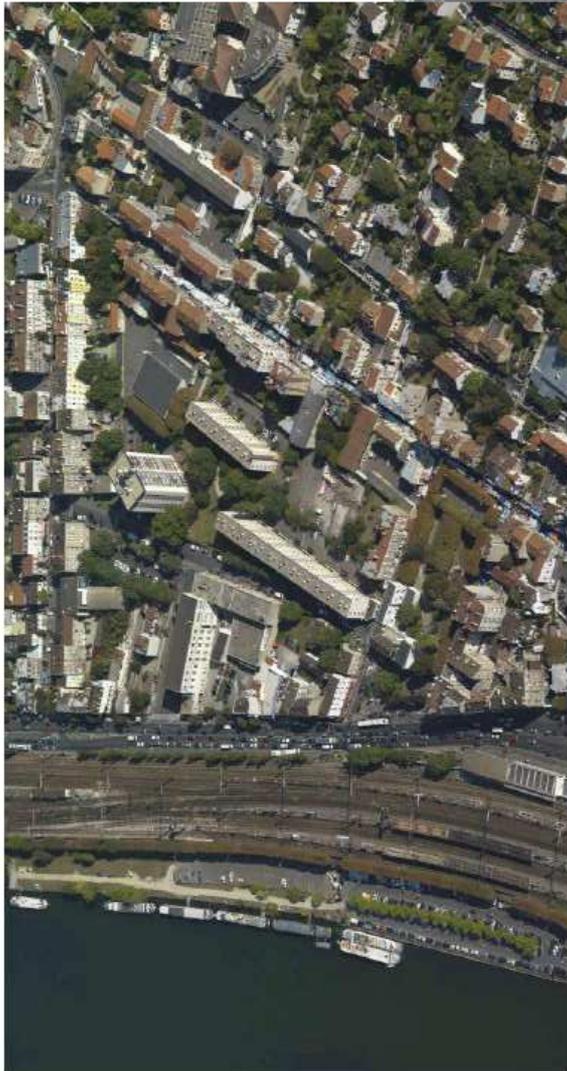
Dans son ensemble, le projet prévoit de rendre plus aéré et plus lisible le tissu urbain du centre-ville tout en confortant les tracés anciens.

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, 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.

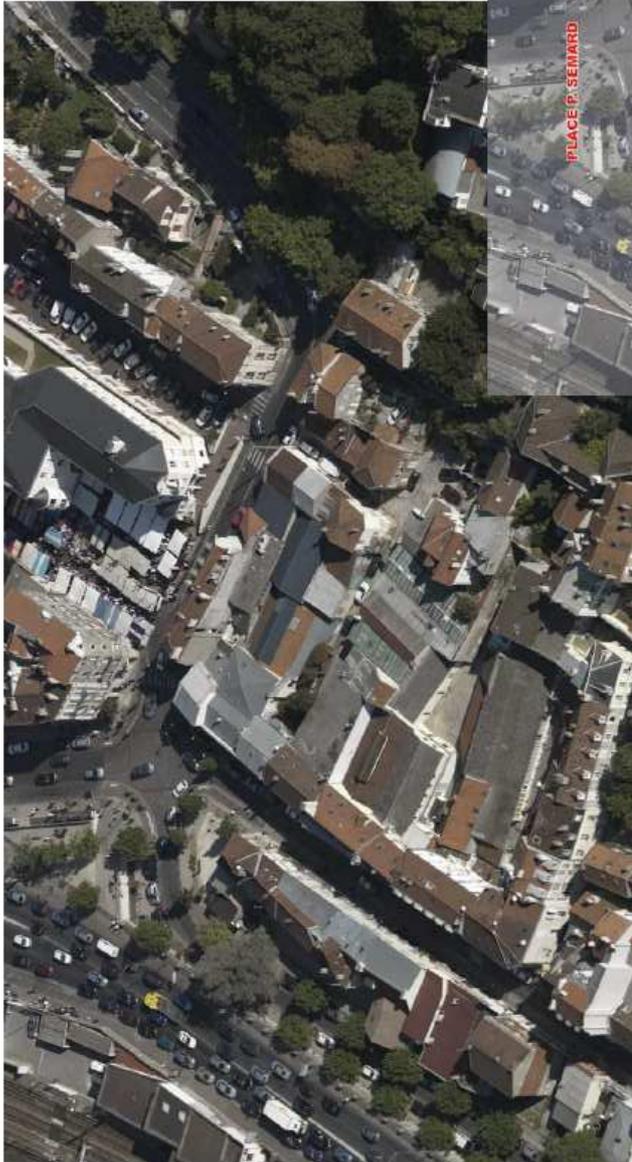
Vue aérienne générale Centre Urbain et axes structurants (source EPA ORSA / Philippe Guignard)



Ilot Carnot (source EPA ORSA / Philippe Guignard et Jean-Pierre Pranas-Descours)



Ilot Dazeville (source EPA ORSA / Philippe Guignard et Jean-Pierre Pranlas-Descours)



Ilot 46-52 Rue de Paris (source EPA ORSA / Philippe Guignard et Jean-Pierre Pranlas-Descours)



Ilot Lavoir (source EPA ORSA / Philippe Guignard et Jean-Pierre Pranlas-Descours)



Ilot de l'Orangerie et Pont d'Yerres (source EPA ORSA / Philippe Guignard et Jean-Pierre Pranlas-Descours)



8.7.1 Carnot Dazeville

Ce secteur constitue la partie la plus récente du centre-ville. Il est constitué :

- **Du secteur Carnot**, entrée Nord du centre-ville

Il comprend des équipements et espaces publics majeurs : Mairie et services municipaux, Poste, gare routière Dunant et présente la particularité de comporter des typologies variées, et des paysages urbains divers :

- Façade Ouest : les grandes infrastructures (RN6, RER) et la Seine au-delà des voies ferrées ;
- Façade Est, rue H. Leduc : morphologie urbaine moderne d'ensemble d'habitat collectif de la seconde moitié du XXème siècle avec des espaces libres généreux, et un immeuble émergeant à R+10, repère urbain du centre-ville ;
- Façade Sud : parvis et square de la Marie, perspective sur le pôle gare et le carrefour du Lion ;
- Façade Nord : l'avenue Carnot, axe primaire de liaison interquartier à l'échelle de la ville.

Il inclut l'îlot qui accueille les services municipaux du 9 rue de la Marne, à l'angle de la rue Janin, environnée par une morphologie urbaine de pavillonnaire et de petits immeubles R+3.

- **De la parcelle de l'Hôtel de Ville**, comportant un parvis sur la façade vers la RN6, très fréquenté du fait de la présence des arrêts de bus et du passage souterrain conduisant à la gare RER, et un jardin ainsi qu'un parking à l'arrière.

- **De la place Pierre Sénard et du carrefour du Lion**, très routiers, à la jonction de la rue de Paris, de l'avenue des Fusillés et de la RN6.

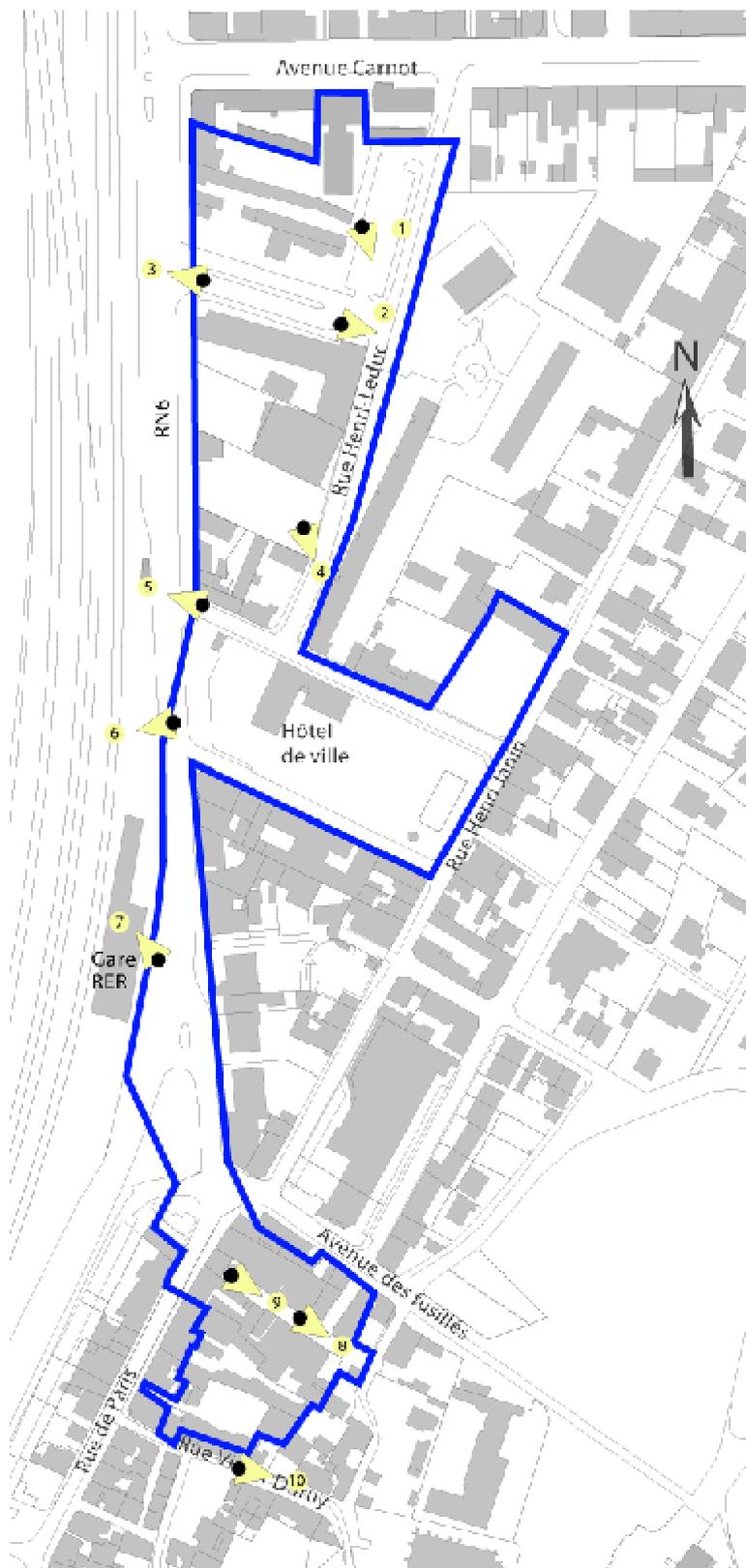
- **De l'îlot Dazeville.**

L'îlot Dazeville se trouve à l'entrée du centre ancien, mais également à la limite des coteaux et du parc Beauregard. Il bénéficie de la proximité de la gare mais aussi de l'animation commerciale de la rue de Paris et du marché.

L'implantation actuelle du bâti conserve la trace des anciens tracés parcellaires en lanières. Un passage permet de traverser l'îlot de la rue des Fusillés à la rue de Paris. Il est bordé par :

- la rue Victor Duruy, très marquée par les coteaux ; cette voie ancienne mène à l'église ;
- la place Solférino, havre de paix, se trouvant en retrait de l'activité de la rue Paris ; c'est la plus ancienne place de Villeneuve-Saint-Georges ;
- la rue du Moutier, ligne de rupture avec les coteaux ;
- l'avenue des Fusillés, qui relie le plateau au centre-ville.

Au cœur de l'îlot, on trouve des locaux d'activité, inadaptés et imbriqués dans un tissu à dominante résidentielle.



1 - Vue depuis la rue Henri Leduc sur l'îlot le plus au Nord de la ZAC



3 - Gare routière Henri Dunant



2 - Immeuble de la Poste



4 - Cœur d'îlot depuis la rue Henri Leduc

Figure 73 : Relevé Photographique

Source : Inddigo



5 - Croisement RN6 / rue de la Marne



6 - Hôtel de Ville



7 - Place Pierre Sépard



8 - Passage Dazeville vers le coteau



9 - Passage Dazeville vers la rue de Paris



10 - Rue Victor Duruy

8.7.2 46/52 rue de Paris

L'îlot 46-52 rue de Paris se trouve au sein du tissu caractéristique de la rue de Paris. Il est marqué par les anciens tracés du parcellaire et présente un dénivelé lié au coteau.

L'état du bâti y est très dégradé, et des constructions annexes, transformées en logement, de faible qualité en fond de parcelle ont engendré un fonctionnement complexe sur ces parcelles. La démolition du bâtiment en front de rue (travaux d'office liés à une procédure de péril) a laissé un espace vide très déqualifiant, souvent encombré de dépôts sauvages et de véhicules.

A l'arrière de cet îlot, on trouve une parcelle insérée dans le tissu du coteau, en surplomb de la rue de Paris, offrant un point de vue intéressant.

8.7.3 Place du Lavoir

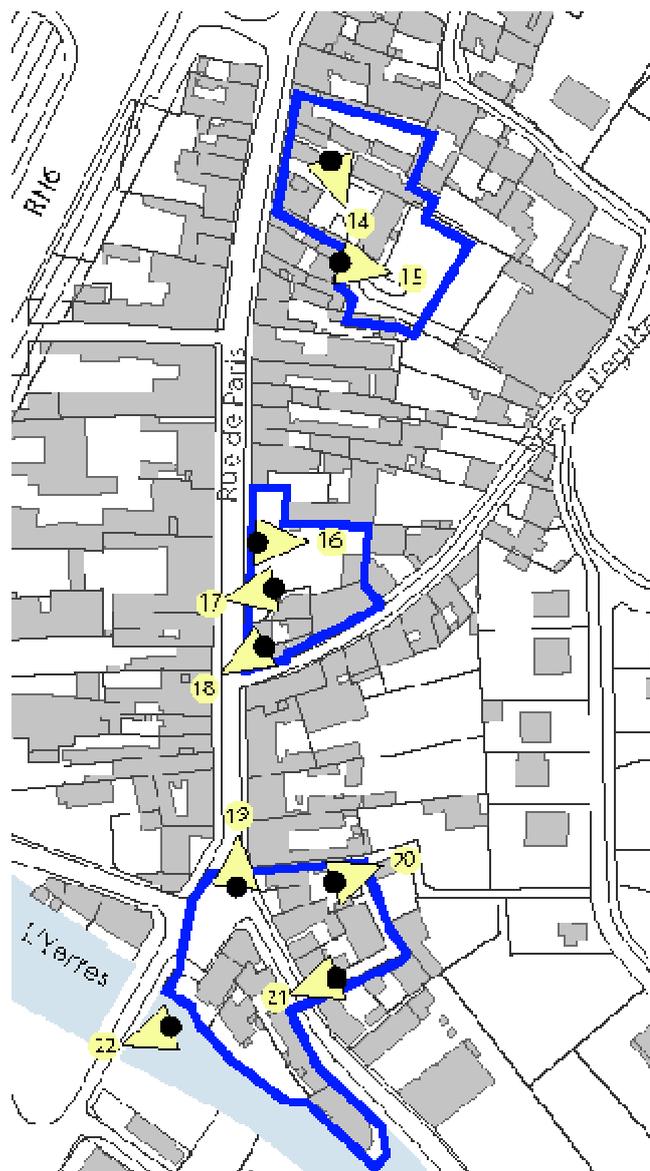
L'îlot de la place de Lavoir, se trouve à l'angle de la rue de Paris et la rue de l'Eglise. Aujourd'hui, cette place est entièrement minéralisée, elle est très peu utilisée par les riverains et relève d'avantage d'une « dent creuse » (démolition du front de rue) que d'un vrai lieu d'animation. On note une perspective intéressante vers la place Saint-Georges, dans la continuité de l'axe de la rue de Paris.

8.7.4 Orangerie - Pont de l'Yerres

L'îlot de l'Orangerie est bordé par la rue de Crosne (voie longeant l'Yerres) et le passage de l'Orangerie, pentu, qui relie l'allée de la Source à la rue de Crosne. Cet îlot est dans la perspective du paysage de l'Yerres et de la place Saint-Georges. Il y a donc ici un fort enjeu concernant le respect des vues sur le paysage et le relief général du secteur.

L'îlot du pont de l'Yerres est un lieu stratégique, une entrée de ville, au croisement de la place Saint-Georges du pont de l'Yerres, de la Rue Paris et des berges de l'Yerres. Il offre une bonne perspective sur la rue Paris d'une part, et sur les berges de l'Yerres et le pont de l'Yerres d'autre part. Les bâtiments d'angle, très dégradés (frappés d'une insalubrité irrémédiable en 2002), ont dû faire l'objet d'une démolition en septembre-octobre 2012, suite à un arrêté de péril avec injonction de démolition qui a reconnu la dangerosité de l'immeuble.

L'angle très aigu au débouché du pont de l'Yerres vers la rue de Crosne crée des difficultés de circulation sur ce carrefour très fréquenté (la rue de Crosne est empruntée notamment pas les ambulances qui rejoignent l'hôpital de Villeneuve-Saint-Georges) et génère un effet de congestion.



14 - Arrières du 52 rue de Paris



15 - Arrières du 46 rue de Paris



16 - Vue de la rue de Paris depuis la place du Lavoir



17 - Place du Lavoir



18 - Croisement de la rue de Paris et de la rue de l'Eglise



19 - Croisement de la rue de Paris et de la rue de Crosne - Place Saint-Georges, démolis



21 - Passage de l'Orangerie



20 - Arrière-cour depuis le passage de l'Orangerie



22 - Immeubles de la rue de Crosne donnant sur l'Yverres



La rue de Paris (vue vers la place Sémard / carrefour du Lion)

Crédit : EPA ORSA / Benoît Grimbert

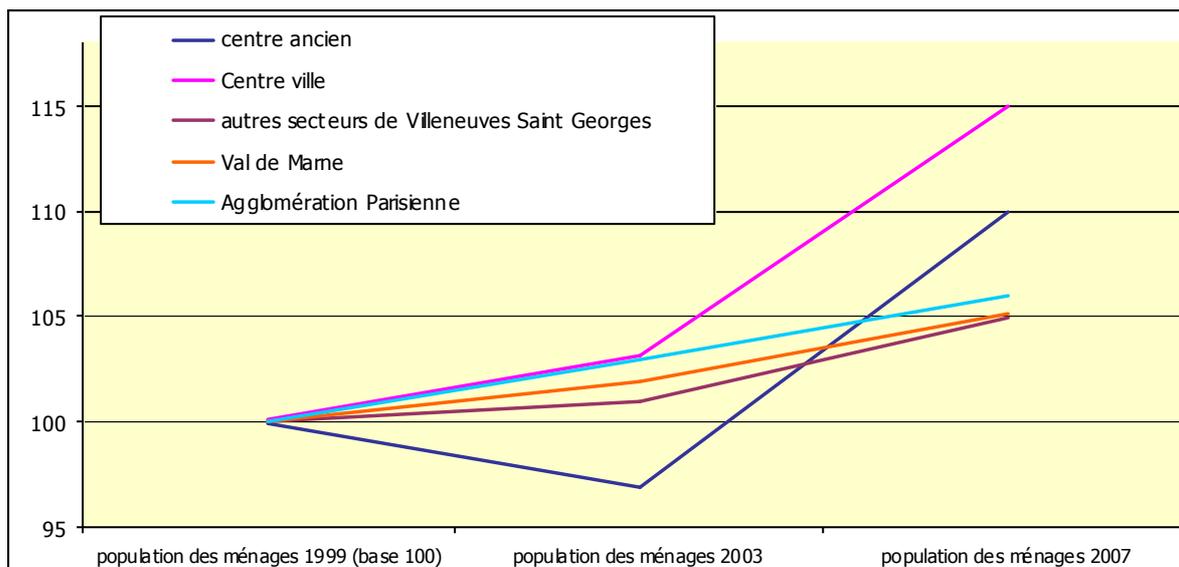


Figure 74 : Evolution de la population des ménages 1999-2007

Source : FILOCOM - Urbanis



9

LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

9.1 LA POPULATION COMMUNALE (SOURCE INSEE 2009)

La commune de Villeneuve-Saint-Georges accueille 31 013 habitants selon le recensement de la population de 2009, soit 3 544 habitants/km², inférieure à la valeur moyenne du département, proche de 5 400 habitants/km².

Après un ralentissement de la croissance de la population entre 1975 et 1990 (- 1,7 % par an entre 1975 et 1982, et - 0,5 % par an entre 1982 et 1990), on observe une **reprise importante de la croissance démographique depuis 1990, qui s'est accélérée depuis 1999**, malgré un déficit migratoire constant. Cette évolution s'explique par une hausse sensible du taux d'accroissement naturel (+ 1,30 % par an), plus importante que celle observée sur le département (+ 0,9 % par an) ou la région.

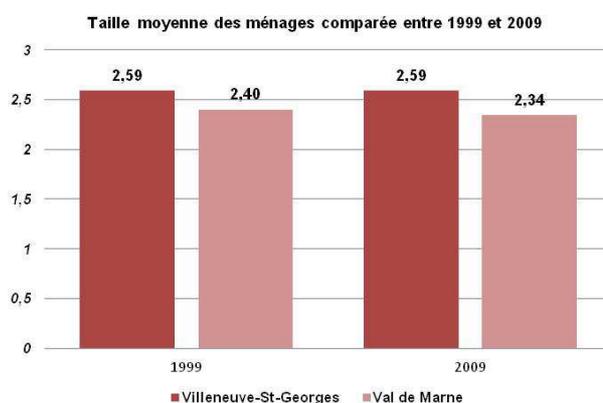
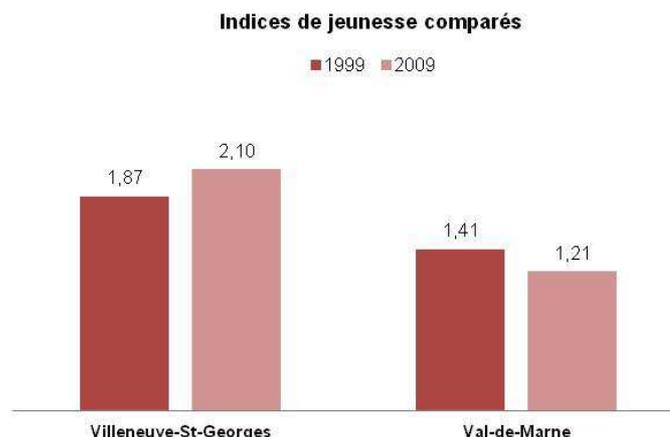
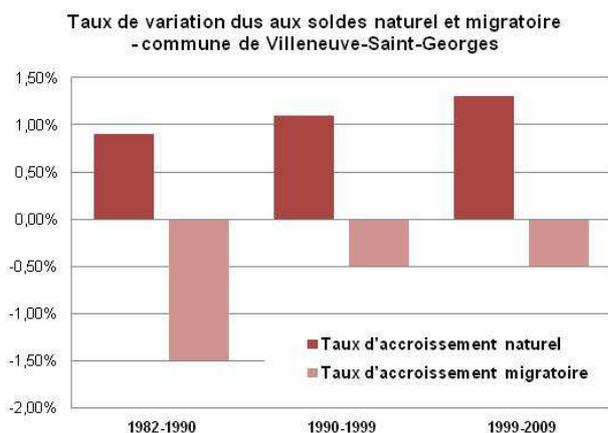
La commune a enregistré en moyenne 625 naissances par an pendant la première décennie des années 2000, et la courbe des naissances suit une pente ascendante, alors que la mortalité diminue : le taux de natalité atteint en 2009 20 naissances pour 1 000 habitants, contre 15 pour 1 000 à l'échelle du département.

Cette vitalité du solde naturel s'explique par la jeunesse de la population. Si le solde migratoire est globalement déficitaire, la commune demeure attractive pour les 20-30 ans.

L'indice de jeunesse, qui mesure le rapport entre les moins de 20 ans et les plus de 60 ans, est de 2.10, soit près du double de la moyenne nationale. Contrairement à la tendance départementale, cet indice a augmenté entre 1999 et 2009 : si la part relative des 75 ans et + s'est renforcée dans la structure de la population, la croissance des moins de 20 ans a été toutefois plus rapide, notamment dans la tranche des 0-10 ans.

Les moins de 20 ans représentent 29,2 % de la population villeneuvoise, alors que la moyenne départementale s'établit à 24,2 % en 2009.

Enfin, la taille moyenne des ménages de 2009 reste identique à celle de 1999 (2,59). Ce taux, supérieur à la moyenne départementale (2,34) indique une occupation familiale des logements. L'absence de densification est singulière à la commune, qui s'inscrit dans une dynamique contraire aux tendances départementale et nationale.



Source : FILOCOM 2009

9.1.1 La population du centre-ville

Le périmètre du PNRQAD compte environ 3 700 habitants (estimation à partir de Filocom 2009, le PNRQAD correspondant à une partie des sections cadastrales AP et AO, regroupant au total 4 650 habitants), soit plus de 14 % de la population communale.

La population du centre a augmenté depuis 1999, surtout entre 2003 et 2007.

Cette **croissance démographique (+ 500 habitants de 2003 à 2009) dans le centre-ville, qui a eu lieu sans construction de nouveaux logements**, s'explique par :

- une forte natalité,
- une augmentation de la taille moyenne des ménages se traduisant dans certains cas par une sur occupation des logements,
- une baisse de la vacance,
- un phénomène de division des logements en petites unités (45 % des logements ont une surface inférieure à 35 m²),
- l'aménagement de locaux divers (combles, caves, annexes, ...) en logements.

Contrairement au phénomène général de desserrement des ménages, **la taille des ménages du centre-ville augmente**.

La taille moyenne des ménages, de 2,38 personnes, est plus faible que dans l'ensemble de la commune (2,59), ce qui s'explique par la structure du parc de logements (davantage de petites surfaces). Cependant, cette valeur est supérieure à celle

communément observée dans les tissus anciens aux caractéristiques comparables et est élevée au regard de la structure du parc (elle atteint 2,53 dans le centre ancien).

Le centre comprend majoritairement des petits ménages : 40 % des ménages en 2007 sont composés d'une seule personne. Néanmoins, on observe une forte progression des familles, le nombre de ménages de 4 personnes ou plus a crû de 24 % depuis 2003. Les petits ménages tendent à baisser, alors que le nombre de ménages familiaux (avec 1 enfant dans le centre ancien, et avec 2 enfants ou plus dans le centre-ville) progresse.

Cette évolution de la taille moyenne des ménages est symptomatique des difficultés de poursuite des parcours résidentiels pour des ménages captifs, qui s'effectuent dans un marché spécialisé : faute de pouvoir accéder au parc locatif social, ils se reportent par défaut sur le parc locatif privé, plus accessible, mais aussi beaucoup plus cher. Ce phénomène entraîne une pression sur les équipements publics, notamment scolaires et s'accompagne d'une **dégradation des conditions d'habitat et de confort**.

9.1.2 Le niveau de revenu

Selon les derniers relevés de la Direction Générale des Impôts, **le revenu net imposable moyen par foyer fiscal était sur le territoire de Villeneuve-Saint-Georges de 17 092 €, soit plus de 30 % inférieur au revenu net équivalent sur l'ensemble du Val-de-Marne.**

50 % des ménages sont imposés contre 64 % dans le Val-de-Marne.

Enfin, Villeneuve-Saint-Georges est la seule commune du Val-de-Marne dont le revenu médian des habitants se détériore depuis le début des années 2000.

Le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges constitue une poche de précarité au sein de la commune dont les indicateurs socio-économiques l'inscrivent parmi les quartiers les plus défavorisés d'Île-de-France :

- les revenus des habitants sont aussi faibles, voire plus, que ceux observés en ZUS et dans la première couronne francilienne,
- le revenu des ménages augmentent moins vite qu'ailleurs,
- le taux de chômage croît plus vite que sur d'autres territoires comparables.

Il accueille des ménages modestes, et pour certains en grandes difficultés :

- 1 ménage sur 4 dispose de revenus inférieurs à 30 % des plafonds PLUS,
- 491 ménages vivent sous le seuil de pauvreté (moins de 306 €/mois hors allocations) soit 1 ménage sur 4 (source : Filocom 2009),
- 1 ménage sur 5 est entièrement dépendant des revenus de transfert.

On note un effet de frontière sociale très marquée entre le centre et les secteurs pavillonnaires plus aisés à proximité immédiate (les sections cadastrales du centre-ville et du centre ancien intégrant une partie de ce parc pavillonnaire).

Les occupants du centre, et en particulier les locataires du parc privé, sont plus pauvres que ceux du reste de la commune alors que ce secteur ne compte pas de logement social. De façon générale, les revenus des ménages du parc locatif privé sont inférieurs à ceux du parc locatif social.

9.2 L'ACTIVITE ECONOMIQUE

9.2.1 La population active à Villeneuve-Saint-Georges

L'INSEE recense 20 720 actifs en 2009 (contre 18 742 en 1999), soit 75 % de la population, 64 % de la population communale sont des actifs en activité et **10,6 % sont en recherche d'emploi** (soit un taux de chômage de 14,6 %, supérieur à la moyenne régionale et même départementale). C'est dans la tranche d'âge des 15-24 ans que le taux de chômage est le plus important : il est de 17 % pour les hommes et 21 % pour les femmes.

Les personnes sans diplôme représentent 28 % de la population, soit 3 % de plus qu'en 1999.

A plus de 87 %, les actifs occupent un emploi dans le secteur tertiaire (commerces, services aux entreprises, services aux particuliers). Les catégories socio professionnelles majoritairement représentées sont :

- les employés et les ouvriers (76 % des actifs ayant un emploi),
- les professions intermédiaires 22 %,
- les cadres et professions intellectuelles ne représentent que 7 %.

Cette répartition est inversée par rapport au profil moyen val-de-marnais : la part d'ouvriers (qualifiés et non qualifiés) est près de deux fois plus élevée et la part de cadres et chefs d'entreprises plus de deux fois plus faible.

Deux secteurs d'activité sont en nette surreprésentation parmi les salariés habitant le centre de Villeneuve-Saint-Georges : la construction (10 % des salariés y travaillent contre 5 % des salariés dans le Val-de-Marne), et les services opérationnels (18 % contre 12 % : il s'agit notamment d'agents d'entretien ou de sécurité).

Près d'un quart des actifs villeneuvois travaillent dans la commune. 1/4 se rendent dans une autre commune du Val-de-Marne et près de la moitié travaillent en dehors du département.

9.2.2 Le tissu économique villeneuvois

Villeneuve-Saint-Georges dispose d'un tissu économique riche et varié, composé essentiellement de petites entreprises : **85 % des établissements emploient moins de 10 salariés**. Seuls 8 établissements emploient plus de 100 salariés (source : Garp) et parmi eux : le Centre Hospitalier Intercommunal, USP Nettoyages et la Mairie de Villeneuve-Saint-Georges.

L'INSEE recense, au 31 décembre 2007, 1 308 établissements actifs. Ceux-ci se répartissent de la manière suivante :

- Services : 53,5 % (notamment santé et action sociale),
- Commerce et réparations : 18,7 %,
- Construction : 20,9%,
- Industrie : 6,9 %.

Près de 80 % des établissements implantés sur la commune regroupent des activités de commerces et de services, notamment liées aux transports et la part des activités de construction est de 6 points supérieure à la moyenne départementale.

La surreprésentation de ces secteurs d'activité à Villeneuve-Saint-Georges mais également sur l'ensemble du territoire de l'EPA ORSA, par rapport à l'ensemble du territoire francilien, est principalement due à la proximité du MIN de Rungis et à l'existence de la gare de triage de Villeneuve, important nœud ferroviaire. L'ensemble des secteurs d'activités, fonction publique comprises, emploient 11 431 personnes.

Selon UNISTATIS, en 2010, 551 établissements sont actifs (hors entreprises individuelles et EURL) Ceux-ci se répartissent de la manière suivante :

Tableau 45 : Répartition par secteurs d'activités des établissements et en effectifs salariés (Source : UNEDIC, 2010)

Secteurs d'activités	Part en établissement
Services	53,5%
Commerces et réparations	18,7%
Construction	20,9%
Transport, entreposage	3,6%
Industrie	6,9%

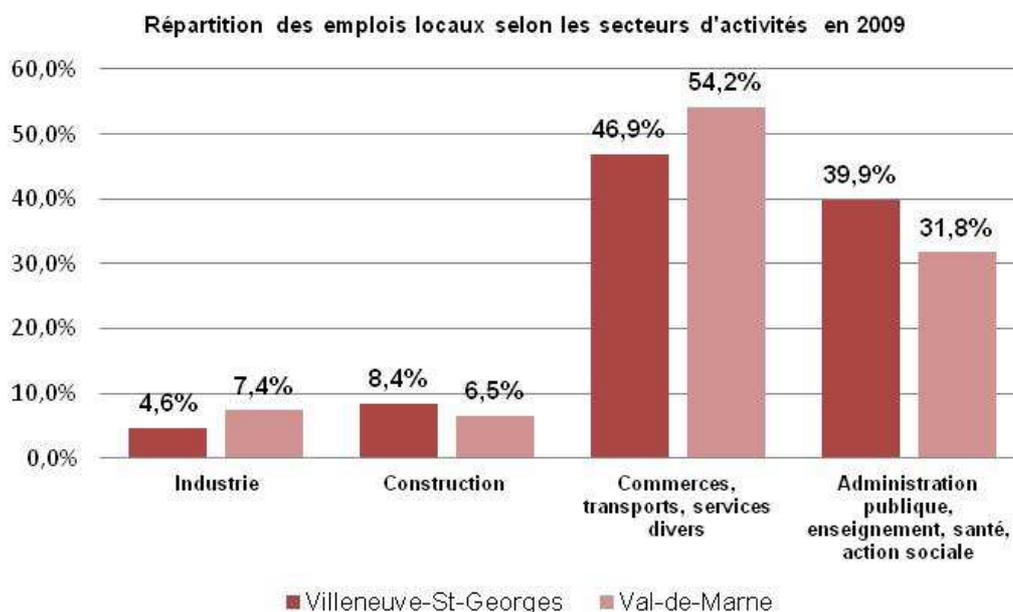


Figure 75 : Répartition des emplois locaux selon les secteurs d'activités (INSEE 2009)

La Ville met à disposition du tissu économique local un accueil et un réseau d'accompagnement à destination des entreprises en place ou désirant s'implanter sur la commune au travers des actions du service Développement Economique et de divers partenariats avec les structures suivantes :

- L'Espace pour Entreprendre à Choisy-le-Roi, association d'accompagnement des porteurs de projets et créateurs d'entreprises ;
- Seine Amont Initiative, plate-forme d'initiative basée à Ivry-sur-Seine, aide et conseille les créateurs d'entreprises, notamment dans leur recherche de financements (prêts d'honneur) ;
- La mission locale intercommunale, gérée en partenariat avec la commune de Valenton.

Malgré la présence d'activités importantes (hôpital, triage), Villeneuve-Saint-Georges présente un taux d'emploi inférieur à 1 (0,86). Pour référence, le taux d'emploi à l'échelle d'ORSA est de 0,95.

9.2.3 Le commerce

Le nombre de commerces est globalement supérieur aux moyennes du département. **Près de deux tiers des commerces de la ville sont concentrés dans le centre-ville.**

Les commerces très présents en rez-de-chaussée de la rue de Paris témoignent de la vitalité commerciale du quartier qui comporte également des équipements et des services importants pour la population. Toutefois, on observe un turn-over important des enseignes et une **dégradation de l'offre commerciale**, en termes de qualité et de diversité, qui va de pair avec la dévalorisation du bâti dans le centre ancien. La taille des locaux commerciaux et leur degré de vétusté sont peu compatibles avec les demandes actuelles. D'autre part des problèmes d'insécurité contribuent à l'évasion de la clientèle sur le secteur du centre-ville. Enfin, dans le tissu actuel très contraint (voies étroites, parcelles très denses), l'offre de stationnement n'est pas adaptée à la fréquentation des commerces et notamment des petites et moyennes surfaces commerciales. Les commerces alimentaires du centre-ville, Franprix et ED/DIA sont toutefois très fréquentés par la population du centre-ville, dans la mesure où les grandes surfaces commerciales sont relativement éloignées. Les centre-commerciaux avoisinants (Valdoly, BelleEpine et Créteil-Soleil) proposent néanmoins une offre commerciale suffisante pour les besoins du centre-ville.

Le périmètre du PNRQAD comporte près de 180 commerces, principalement répartis sur **deux polarités commerciales** :

- le centre ancien qui accueille près de 80 commerces (restauration rapide, esthétique et coiffure, prêt-à-porter, alimentation générale) en particulier sur la rue de Paris,
- l'avenue Carnot, perpendiculaire à la RN6, qui regroupe une trentaine de commerces (banque, coiffure, restauration) plus qualitatifs ;

auxquels il faut ajouter 80 commerces présents répartis dans le reste du centre-ville (rue Henri Leduc, H. Janin, rue de la Marne, Place P. Sémard, rue de Verdun, front RN6, Mendes France).

Le marché central a été reconstruit en 1997, et les études commerciales ont démontré son attractivité. Cependant, la halle est peu lisible, vieillissante, peu lumineuse et installée en surplomb du niveau de la rue Henri Janin, ce qui occasionne des problèmes d'usages récurrents (stationnement, circulation, déchets, ...) entre riverains, forains et commerçants sédentaires.

Les études commerciales ont par ailleurs démontré que le marché potentiel permet de faire vivre environ 130 activités commerciales. La redynamisation commerciale passe donc par une réduction du nombre d'activités, et un resserrement du linéaire du centre ancien vers le secteur animé par les flux des gares RER et routière, et du marché forain.



Figure 76 : La Mairie

Crédit : EPA ORSA / Benoît Grimbert

9.3 LES EQUIPEMENTS PUBLICS COMMUNAUX

9.3.1 Education

Selon l'INSEE (2008), sur une population de 3 250 enfants de 0 à 6 ans (soit 10,39 % de la population villeneuvoise), on compte :

Tableau 46 : Part d'enfants entre 0 et 6 ans à Villeneuve-Saint-Georges

Source : INSEE 2008

	Données chiffrées	Taux
Enfant de 0 à 3 ans	1 669	5,33 %
Enfants de 3 à 6 ans	1 581	5,05 %

9.3.1.1 Enfance

La Ville dispose de :

- 12 écoles dont 7 groupes scolaires, 4 maternelles et 1 élémentaire :
 - Anatole France : école maternelle et élémentaire (36 avenue Anatole France)
 - Berthelot : école maternelle et élémentaire (32 rue Curie)
 - Condorcet : école maternelle et élémentaire (rue Gambetta)
 - Jean de la Fontaine : école maternelle (rue Albert Camus)
 - Jean Zay : école maternelle (8 allée Mozart)
 - Jules Ferry : école élémentaire et collège (48 rue Henri Janin)
 - Marc Seguin : école maternelle et élémentaire (111 avenue Anatole France)
 - Paul Bert : école maternelle et élémentaire (place Moulierat)
 - Paul Vaillant Couturier : école maternelle (parc de Beauregard)
 - Saint-Exupéry : école maternelle et élémentaire (8 rue Saint-Exupéry)
 - Victor Duruy : école maternelle (12 rue Garibaldi)
 - École des Poètes : école maternelle et élémentaire (12 rue Garibaldi).
- 3 collèges (Jules Ferry, Pierre-Brossolette et Roland Garros) et 1 lycée (Arago) :
 - Lycée François Arago (36, avenue de l'Europe).
 - Collège Pierre Brossolette (38, avenue du Président Kennedy)
 - Collège Jules Ferry (46, rue Henri-Janin)
 - Collège Roland Garros (6, rue Roland-Garros)

Les écoles Jules Ferry (élémentaire) et Paul Vaillant Couturier (maternelle) accueillent les enfants du centre-ville.

Les groupes scolaires ne disposent d'aucune salle de classe supplémentaire disponible et les classes sont déjà saturées. Ils ne pourront donc pas accueillir d'élèves supplémentaires.

Tableau 47 : Nombre d'enfants scolarisés en école maternelle (3 à 6 ans)

Source : Service de l'enfance, septembre 2011

	Nombre de classes	Capacité d'accueil	TPS	PS	MS	GS	TOTAL
Anatole France	5	140	0	48	36	56	140
Berthelot	9	225	0	70	77	68	215
Condorcet	11	275	0	77	86	95	258
La Fontaine	7	175	6	50	48	58	162
Jean Zay	6	150	0	36	57	54	147
Marc Seguin	5	125	0	39	31	45	115
Paul Bert	4	100	0	34	30	33	97
Poètes	3	75	0	25	21	16	62
PVC	7	175	0	62	53	62	177
St Exupéry	8	200	0	55	68	75	198
Victor Duruy	5	125	0	39	41	37	117
Jean Zay	6	150	0	36	57	54	147
Marc Seguin	5	125	0	39	31	45	115
Paul Bert	4	100	0	34	30	33	97
TOTAL	70	1765	6	535	548	599	1 688

9.3.1.2 Petite enfance

- 3 centres de PMI :
 - Mozart - 8 allée Mozart à proximité du Quartier Nord
 - Condorcet - rue Condorcet sur le Plateau
 - Centre de PMI/CPEF de Carnot - 31 avenue Carnot
- 3 crèches :
 - Crèche collective départementale René Quenouille de 60 berceaux, quartier du Bois Matar (7 rue des acacias) : 63 enfants inscrits au 31 janvier 2011 (chiffres ville 2011).
 - Crèche collective départementale Roland Garros de 60 berceaux, quartier nord (6 rue Roland Garros) : 61 enfants inscrits au 31 janvier 2011 (chiffres ville 2011).
 - Crèche multi-accueil municipale de 30 berceaux (22 places crèches et 8 places halte-garderie), centre-ville (Maison de la Petite Enfance, rue Beauregard). En 2011, 71 enfants ont fréquenté le multi-accueil. La moyenne mensuelle d'inscrits était de 44 pour 30 places (chiffres ville 2011).

L'étude globale de la demande en mode d'accueil réalisée par la Ville en 2011, fait état de **734 demandes de places en crèche en 2011 pour 81 admissions (soit 11 % des demandes)** :

- 433 demandes au multi-accueil (crèche et halte-garderie confondues)
 - Demandes de crèche : 336
 - Demandes halte-garderie : 97
- 398 demandes dans les crèches départementales.

L'offre d'accueil petite enfance est donc bien inférieure aux besoins des familles. La demande reste très forte et les structure existantes ne suffisent pas à satisfaire les demandes.

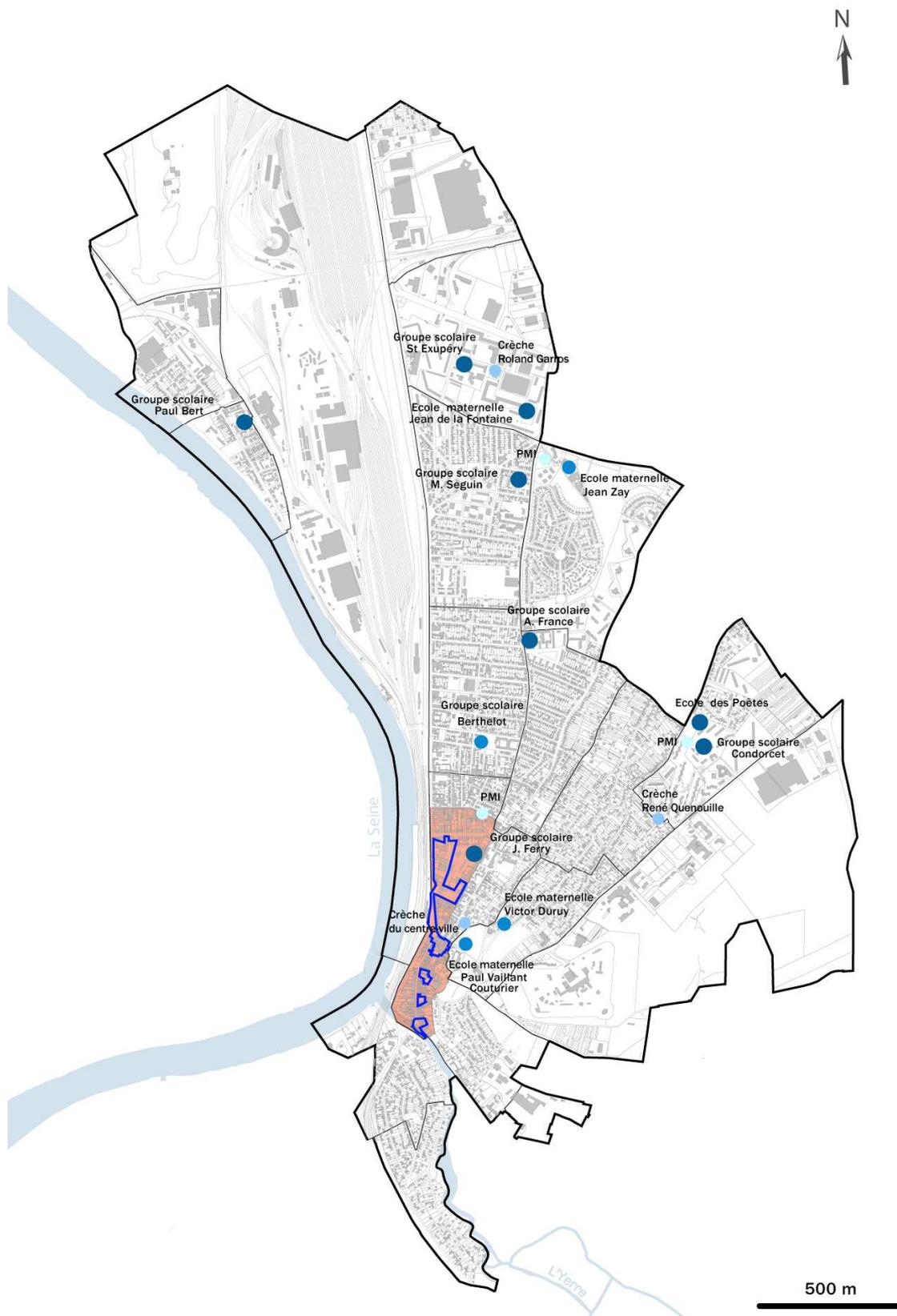


Figure 77 : Les structures d'accueil de la petite enfance et de l'enfance à Villeneuve-Saint-Georges

Source : Commune de Villeneuve-Saint-Georges / EPA ORSA

9.3.2 Equipements sportifs et culturels

La ville de Villeneuve-Saint-Georges dispose d'équipements culturels répartis dans ses différents quartiers : deux bibliothèques, un conservatoire municipal de musique et de danse, un théâtre municipal (Sud-Est théâtre) et un centre social où se déroulent de nombreuses activités culturelles. A moins de 100 mètres du site de projet, avenue Carnot, l'espace André Bouquet propose des expositions et des animations artistiques, scientifiques ou historiques, notamment pour les publics scolaires.

La médiathèque Honoré de Balzac est très proche du projet, à environ 20 mètres du premier site de la ZAC. La commune souhaite la relocaliser dans la rue de Paris et améliorer les conditions d'accueil du public.

La commune possède également de nombreux équipements sportifs (stades, gymnases, ...) exploités en collaboration avec les communes de Valenton et Villeneuve-le-Roi. Le gymnase Jules Ferry se situe sur la rue Henri Leduc, en bordure de la ZAC.

Le **Foyer Jean Cocteau**, à l'intérieur de la ZAC dans le secteur Carnot, comprend des salles de réunion (mises à disposition d'associations) et accueille également les activités du judo club Villeneuvois, de l'Alpha Club (gymnastique) et du conservatoire (cours de danse) dans le gymnase situé à l'arrière du bâtiment.

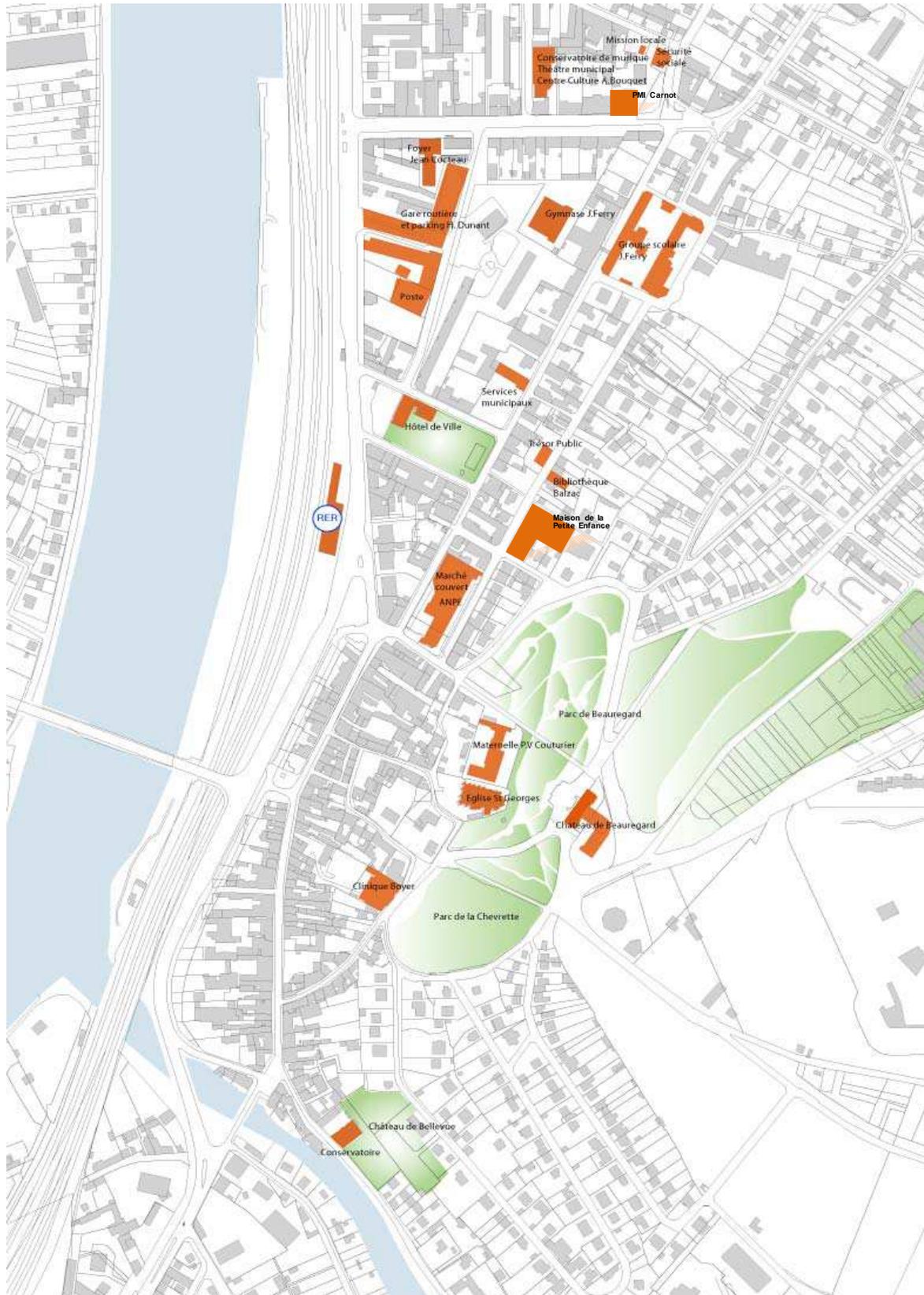


Figure 78 : Les équipements dans le centre-ville



10

LE LOGEMENT

10.1 LE LOGEMENT DANS LA COMMUNE

On observe sur Villeneuve-Saint-Georges une croissance régulière et continue du nombre de logements depuis 1968. 94 % des 12 443 logements recensés en 2009 (INSEE) sont des résidences principales et le taux de vacance (5 % en 2009) a fortement diminué ces dernières années. Il s'agit surtout de logements de taille moyenne et de grands logements (3 pièces et plus). Les maisons individuelles représentent 30 % du parc de logement.

En 2009, l'INSEE dénombre 3 487 logements sociaux, soit un tiers des résidences principales. Selon l'inventaire SRU, le taux de logements sociaux est de 40 %. Ce taux prend en compte des places en structures d'hébergement et des logements conventionnés dans le parc privé. Le taux de statut d'occupation locatif (privé et HLM) est supérieur à de nombreuses villes limitrophes et à la moyenne constatée dans le Val-de-Marne.

Une proportion importante du bâti a été construite entre 1945 et 1975 (40 %). Et le bâti ancien représente encore une part non négligeable du patrimoine, puisque **40 % des logements datent d'avant 1945**.

10.2 LE LOGEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

Le périmètre PNRQAD comprend 1 815 logements (Filocom 2007). **Il ne comporte pas de logement social, et au sein du parc privé, le statut locatif est majoritaire.** Une majorité d'immeuble est en copropriété mais une part encore importante d'immeuble est en mono-propriété locative.

Le parc de logement du centre-ville présente les caractéristiques suivantes :

- **3/4 des immeubles du périmètre ont été construits avant 1948,**
- **une très forte densité de logements pouvant aller au-delà de 100 logements/ha,**
- **une part importante de petits logements, avec sur certains îlots, des sites de la ZAC des superficies moyennes de 20 à 30 m²/ par logement.**

10.2.1 Une très forte présence d'habitat ancien dégradé

La commune de Villeneuve-Saint-Georges présente un taux de logements privés potentiellement indignes (PPPI) supérieur à 20 %. **A l'échelle du centre-ville** (sections AO et AP), **le taux de PPPI est de 36,4 %, soit 700 logements** et il atteint même 40 % sur certains îlots. Ce pourcentage est 5 fois supérieur à la moyenne du Val-de-Marne.

Le parc locatif privé est majoritairement du parc privé potentiellement indigne (51,1 %). Le parc en accession est relativement moins touché (17,8 % de PPPI), mais il le reste davantage que dans les autres territoires franciliens.

En termes d'évolution, la part de PPPI a davantage augmenté dans le parc locatif, et surtout dans la section cadastrale couvrant le centre-ville. En effet, entre 2003 et 2007, la part du parc locatif potentiellement indigne est passée de 37,5 % à 47,8 % sur cette section.

Le centre ancien de Villeneuve-Saint-Georges concentre les phénomènes fréquemment observés dans les centres anciens dégradés :

- 45 % des logements du parc locatif privé font moins de 35 m²,
- le parc détenu par des personnes morales, souvent attirées par les fortes rentabilités locatives, a quasiment doublé entre 1999 et 2007 dans ce secteur (de 15 % à 29 % du total),
- l'augmentation du parc locatif (+ 80 logements entre 1999 et 2007) est due à la diminution de la vacance et, dans une moindre mesure, à la division des logements. La plupart de ces nouveaux logements sont des petites surfaces.

Un diagnostic de l'état du bâti a été réalisé par le bureau d'études Urbanis en 2010 dans le périmètre du centre-ville, concerné en particulier par les problèmes d'habitat ancien dégradé. Ce relevé portait sur l'état de l'enveloppe extérieure de chaque immeuble ainsi que sur les parties communes accessibles (halls, cours et cages d'escaliers).

La classification des immeubles enquêtés (410) se base sur trois catégories : 1/3 des immeubles sont considérés en bon état (pas de travaux particuliers à court ou moyen terme) ; et **2/3 sont dans un état moyen** (immeubles présentant souvent des désordres ponctuels ne nécessitant pas d'intervention immédiate mais à moyen terme c'est-à-dire dans les 5 à 10 ans) **ou mauvais** (constructions présentant plusieurs signes extérieurs de dégradation et un manifeste retard d'entretien).

Cette expertise a également mis en évidence d'importants dysfonctionnements :

- Une **faible isolation thermique** des constructions.
- Des pratiques de **re-division du bâti**, ces re-divisions pouvant entraîner une indécence, voire une insécurité des logements ou des parties communes : exigüité, multiplication des canalisations d'alimentation. Ces modifications du bâti d'origine semblent souvent réalisées sans véritable maîtrise d'œuvre et sans garantie d'un travail de qualité et du respect de la réglementation sur le logement (isolation acoustique entre logements, sécurité incendie, etc.).

Ce phénomène est à mettre en relation avec le taux de sur-occupation. En 2007, 1 ménage sur 10 est en situation de sur-occupation lourde (moins de 9 m² par personne), soit une augmentation de 28 % depuis 1999 à l'échelle du centre-ville.

- Une **occupation de locaux impropres à l'habitation** (annexes et caves habitées), cause certaine d'insalubrité pouvant dans certains cas entraîner des troubles de santé pour les occupants.

L'ancienneté du bâti se traduit surtout par des problèmes au niveau des parties communes qui présentent un mauvais état général (conséquence d'une absence totale ou d'un défaut d'entretien courant), voire de grands risques de fuites ou d'infiltrations dans les structures, nécessitant des interventions urgentes.

Répartition des résidences principales par statut d'occupation - centre-ville / ensemble commune

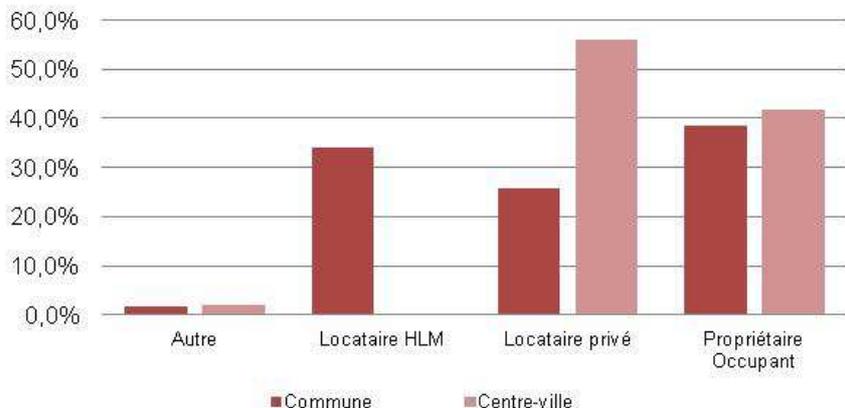


Figure 79 : Répartition des résidences principales par statut d'occupation en 2009

Source : FILOCOM, 2009

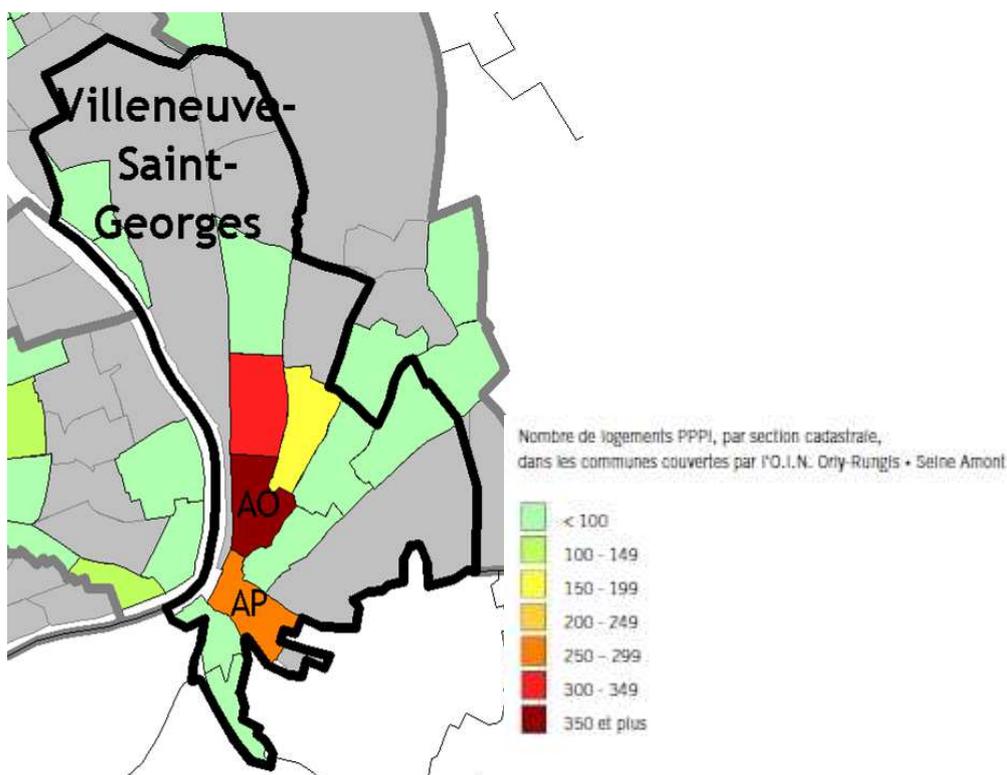


Figure 80 : Nombre de logements PPPI par section cadastrale

Source : FILOCOM 2007

10.2.2 Un parc ancien énergivore entraînant une forte précarité énergétique

Du fait de l'ancienneté du parc de logement, du manque d'entretien des bâtiments et de leurs problèmes structurels (façades, toitures, menuiseries, ...), **les immeubles du centre-ville sont très peu performants sur le plan énergétique. 13 % des bâtiments ont été qualifiés d'épaves thermiques** (diagnostic Urbanis). Découlant directement de ce constat, les dépenses énergétiques des ménages sont importantes et pèsent fortement sur leur budget modeste. Une pré-enquête sociale réalisée sur un échantillon de 40 ménages montre que le taux d'effort dans le logement, entendu comme le loyer plus les dépenses énergétiques, est supérieur à 40 % pour près de la moitié des ménages malgré les aides existantes (APL). Si l'on enlève les dépenses énergétiques, ce taux passe à 30 %.

10.2.3 Les OPAH

Depuis une quinzaine d'années, la commune s'est engagée dans différentes procédures afin de lutter contre l'habitat privé dégradé ou indigne dans le secteur du centre ancien. Celui-ci a fait l'objet depuis le milieu des années quatre-vingt-dix de **4 OPAH (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat) successives (1994-1996, 2000-2002, 2003-2005 et 2006-2010)** et de **3 opérations de RHI (Résorption de l'Habitat Insalubre)**.

Les dernières opérations (depuis 2000) ont davantage investi le volet urbain et foncier, ainsi que le volet « copropriétés dégradées ». Les aspects sociaux de la rénovation des bâtiments ont mieux été appréhendés. La dernière OPAH s'est aussi articulée à des dispositifs départementaux : une MOUS (Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale) « Hôtels meublés » sur l'ensemble du Val-de-Marne, qui a ciblé 5 hôtels meublés du centre. La SIEMP (Société immobilière d'économie mixte de la Ville de Paris) missionnée par la DDE et l'ANAH travaille plus particulièrement en direction des hôtels du centre ancien. La transformation de certains établissements est un objectif pour la ville, mais ses moyens d'action sont limités.

Si ces OPAH ont permis d'éviter le pire d'un scénario au fil de l'eau, leur bilan reste **mitigé**, du fait de la **difficulté à traiter la dureté opérationnelle des adresses** qui ont résisté à 10 ans d'intervention. La requalification pérenne du patrimoine nécessite d'importants moyens financiers et opérationnels, via une appropriation publique par exemple et une intervention à l'échelle de plusieurs parcelles, dans une **logique opérationnelle d'ensemble, et pas seulement une intervention ciblée à l'adresse**.

La nouvelle OPAH de renouvellement urbain (2012-2017) comporte un volet copropriétés dégradées renforcé, qui cible 18 adresses prioritaires. Le volet coercitif sera mis en œuvre grâce aux mesures de police sanitaire et à une Opération de Restauration Immobilière (ORI) ciblée (jusqu'à présent jamais mise en œuvre à Villeneuve-Saint-Georges). La convention a été signée en juillet 2012.

10.2.4 Dynamique du marché immobilier

Selon l'étude Urbanis de 2010, Villeneuve-Saint-Georges a connu un fort rattrapage des prix immobiliers entre 2003 et 2008 (+ 169 %), tout en restant la commune la moins chère du Val-de-Marne. Cette hausse est essentiellement imputable à l'augmentation des prix dans le centre-ville. **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**.

Les données recueillies par les notaires sur les transactions immobilières renseignent sur les catégories socio-professionnelles des vendeurs et des acquéreurs de logements et donnent des éléments d'évolution.

On constate plusieurs traits d'évolution des caractéristiques des vendeurs et des acquéreurs de biens immobiliers sur le centre de Villeneuve-Saint-Georges :

- Les vendeurs sont pour beaucoup des retraités. Ces derniers tendent visiblement à quitter le secteur. Beaucoup vendent, assez peu achètent.
- Les employés et les ouvriers, jusque récemment assez peu présents sur le marché immobilier à l'achat, le sont de plus en plus (44 % des acquéreurs).
- Le positionnement des catégories de population plus aisées sur le marché (cadres et professions intellectuelles supérieures) est stable. Ces dernières représentent un acquéreur sur 10, et un vendeur sur 10. Elles sont néanmoins moins présentes sur le marché villeneuvois que les catégories intermédiaires.
- Les personnes morales (généralement des petits investisseurs en SCI), sont également assez présentes, même si elles tendent à l'être moins qu'auparavant (on en trouve davantage parmi les vendeurs que parmi les acquéreurs).

Le centre de Villeneuve-Saint-Georges est attractif vis-à-vis des classes d'âge actives, en particulier des 25-39 ans : ces derniers représentent 37 % des chefs de ménages, contre une moyenne communale de 29 % et départementale de 27 %, ce qui reflète le renouvellement important de la population du centre-ville, autrefois plutôt âgée. Cette donnée de marché vient confirmer l'analyse des tendances démographiques des dix dernières années.

10.2.5 Les hôtels meublés

L'hôtel meublé est un type de logement encore très présent dans le centre-ville.

Ils sont souvent mobilisés dans le cadre du 115 pour répondre aux hébergements d'urgence et/ou à des besoins de logement très spécifiques.

Huit hôtels meublés, représentant une centaine de chambres, ont été identifiés par les commissions de sécurité dans le centre-ville par la MOUS hôtels meublés, dont 5 sur la rue de Paris (14, 33, 52, 100, 104ter rue de Paris). Il existe également d'autres adresses connues dans le centre-ville (avenue Carnot, place Pierre Sépard, rue H. Janin, ...).

Parmi ces hôtels, 4 sont considérés comme prioritaires au titre de la MOUS « hôtels meublés » : les 33 et 52 rue de Paris, le 24 place Pierre Sépard et le 36 avenue Carnot.

Dans le périmètre de la ZAC, on compte 4 hôtels meublés.

10.2.6 La lutte contre l'insalubrité

L'habitat qualifié « d'indigne » porte atteinte à la dignité humaine de ceux qui l'occupent par son état physique ou ses conditions d'usage. La lutte contre ce phénomène constitue une priorité d'action nationale, inscrite dans le plan de cohésion sociale, le plan santé/environnement, la lutte contre l'exclusion et figure, à ce titre, dans les engagements européens de la France.

L'habitat indigne est générateur d'atteinte au bien-être physique, mental ou social des occupants, ce qui comprend aussi bien les risques pour la santé physique (saturnisme, intoxication au CO₂, électrocution, allergies, ...) que le mal-être lié à l'isolement, ou à la sur occupation, pouvant conduire à des comportements violents, la perte de l'estime de soi, la dépression, des retards psychomoteurs, l'échec scolaire, l'éclatement de la cellule familiale, ...

.....

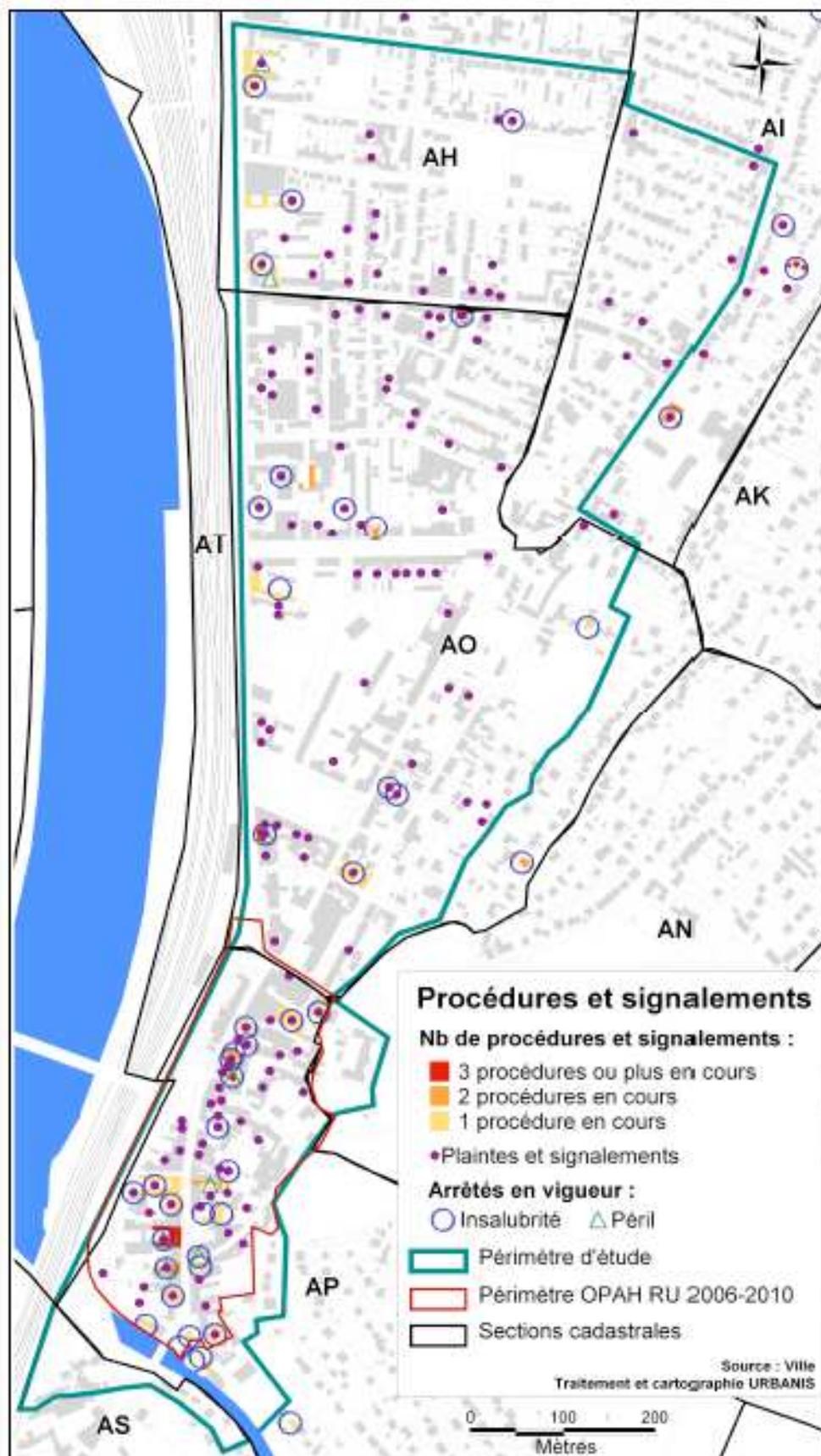
On rencontre dans le périmètre du PNRQAD de nombreux cas de caves ou sous-sols, combles non aménagés, cabanons, garages ou autres locaux ne présentant pas les caractéristiques minimales pour être considérés comme des logements, mais qui sont toutefois habités.

Les risques pour les occupants de ces logements, et notamment les risques sanitaires, sont nombreux, multiples et se conjuguent. Par exemple, le manque de ventilation peut ne présenter qu'un risque sanitaire (humidité) ou au contraire constituer un danger (intoxication au CO), une chaudière à combustion non raccordée à un conduit de fumée constitue un danger (intoxication au CO), les installations électriques défectueuses peuvent, selon les cas, constituer un risque ou un danger.

De plus, le bâtiment ancien est une source prépondérante du saturnisme car il a été un grand consommateur de plomb et de produits dérivés tels que les canalisations ou les peintures à la céruse. En particulier, le plomb contenu dans certaines peintures anciennes peut provoquer des intoxications aiguës ou subaiguës lorsque celles-ci sont ingérées par des enfants parce que dégradées ou libérées à l'occasion de travaux.

Dans le cas de Villeneuve-Saint-Georges, l'habitat ancien du centre-ville, très dégradé, étant essentiellement privé, les mesures de repérage et d'amélioration n'ont pas forcément été conduites par les propriétaires. Il n'existe pas de données épidémiologiques pour qualifier l'état sanitaire des populations occupant ces locaux, devant souvent faire face à de nombreuses difficultés conjuguées (mal-logement, difficultés d'accès aux soins, précarité énergétique, etc.).

La lutte contre l'insalubrité et le saturnisme est un volet majeur de l'action du Service Communal d'Hygiène et de Santé. Les actions contre l'insalubrité ont été conduites dans le cadre des OPAH et des opérations de RHI et se poursuivent pour permettre l'action publique dans le cadre de la ZAC et du DC2I (péril ordinaire pour démolition d'un immeuble, arrêtés d'insalubrité irrémédiable pour des immeubles relevant du DC2I). Quant à la lutte contre le saturnisme infantile, elle est menée par le SCHS qui s'appuie sur les articles du Code de la Santé publique imposant le diagnostic des locaux affectés et permettant de mettre en demeure les propriétaires de réaliser des travaux palliatifs. La ville s'est également dotée d'un détecteur de plomb, pour effectuer des mesures complémentaires aux études préalables aux procédures de RHI ou d'OPAH. La présence de plomb a été repérée sur 51 adresses de la rue de Paris.



Source : URBANIS juin 2011

Figure 81 : Nombre de procédures et signalements – Périmètre OPAH-RU

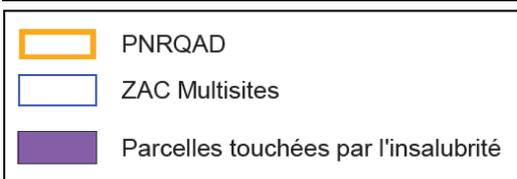


Figure 82 : Parcelles touchées par l'insalubrité

Source : DGFIP, EPA ORSA, 12/11/2012



Figure 83 : Parcelles touchées par un péril

Source : DGFIP, EPA ORSA, 12/11/2012



Figure 84 : Réseau routier Île-de-France

Source : EPA ORSA



Figure 85 : La gare RER

Crédit : EPA ORSA / Benoît Grimbart



11

MOBILITES

11.1 ACCESSIBILITE ROUTIERE METROPOLITAINE, RESEAU LOCAL ET TRAFIC AUTOMOBILE

Un réseau structuré autour de la RN6, saturée aux heures de pointe

Villeneuve-Saint-Georges est bien desservie en matière d'infrastructures routières. La ville est située au cœur d'un maillage de voiries structurantes et bénéficie d'un accès privilégié au réseau routier francilien et national grâce à la RN6 qui permet de rejoindre les liaisons circonférentielles (périphérique, A86 et Francilienne), elles-mêmes entrecoupées par les radiales : A10, N20, A6, N7, N5, N19, N4, A4.

Alors qu'à l'échelle métropolitaine, les infrastructures de transport sont structurées essentiellement en radiales (Nord-Sud notamment), **la présence de la RN6 et du pont de Villeneuve fait de la commune de Villeneuve-Saint-Georges un lieu de passage important des flux en rocade**. Ce phénomène est accentué du fait du nombre restreint de ponts pour la traversée de la Seine : au nord, le premier pont après le pont de Villeneuve est à environ 5 km à Choisy-le-Roi ; au sud, le pont le plus proche est à Juvisy, à 7 km. Cette situation entraîne une **concentration des flux métropolitains sur la RN6, traversant Villeneuve-Saint-Georges, accentuée aux heures de pointe**.

En 2007, les données trafic comptabilisaient **44 600 véhicules par jour circulant sur la N6**, dont 6 % de poids-lourds dans le sens N/S et 12 % de poids lourds dans le sens S/N, soit respectivement 2 700 et 5 400 par jour. La N6, accès principal de la commune, arrive à saturation en heure de pointe matin (HPM) au niveau de l'entrée de la commune. Cette situation s'explique par la proximité du pont de Villeneuve, très sollicité, qui affiche une saturation comprise entre 80 et 100% en HPM (données 2005), mais aussi par le passage de nombreux bus, qui traversent la RN6 pour certains, accentuant la congestion. Le trafic est fort tout au long de la semaine (06h à 21h), y compris le week-end (à partir de 9h).

Le réseau local de Villeneuve-Saint-Georges est fortement structuré par la Nationale 6, qui regroupe les flux d'échanges régionaux. Le schéma de circulation dans le centre-ville est organisé pour éviter les stratégies d'évitement de la RN6 qui conduiraient au report d'une partie du trafic sur le réseau de desserte interne du centre-ville.

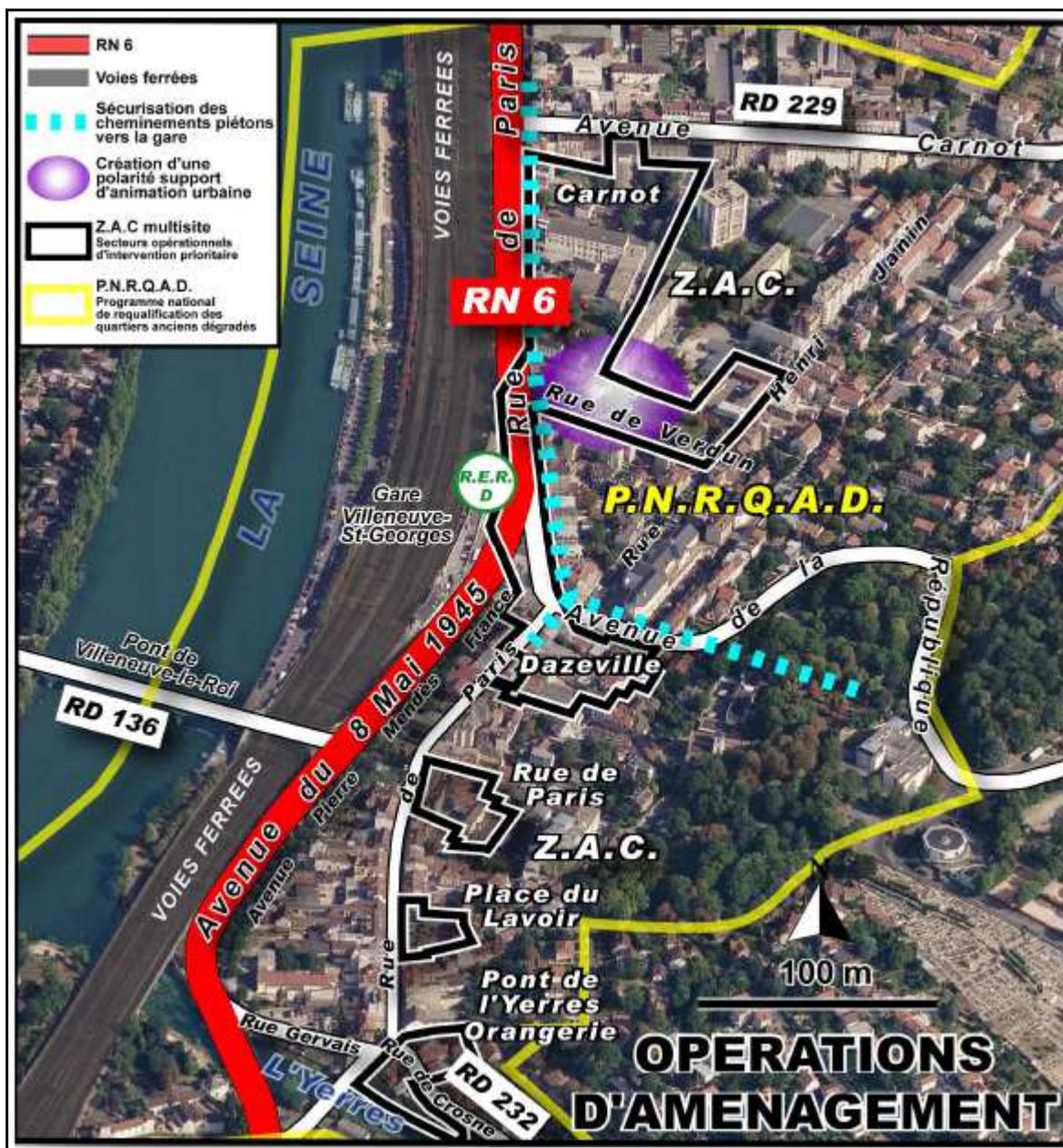


Figure 86 : Axes de circulation à proximité des îlots de projet

Source : IRIS Conseil, 2011

Les îlots de la ZAC sont principalement desservis par :

- **la rue de Paris** : cette ancienne voie royale, constitue la colonne vertébrale de l'urbanisation de la ville. A l'est, de petites rues desservent le coteau. Le secteur souffre de la proximité du pont de Villeneuve qui accentue les problèmes de circulation automobile, engendrant un afflux de véhicules que les voies, par leur gabarit et leur convergence, ne parviennent pas à absorber ;
- **la rue Henri Janin**, dans le prolongement de la rue de Paris vers le nord ;
- **l'avenue Carnot et l'avenue de la République**, axes Est-Ouest principaux du centre-ville ;
- **la place Pierre Sénard**, sur laquelle donne la gare du RER D, est le lien physique entre les deux parties du centre-ville.

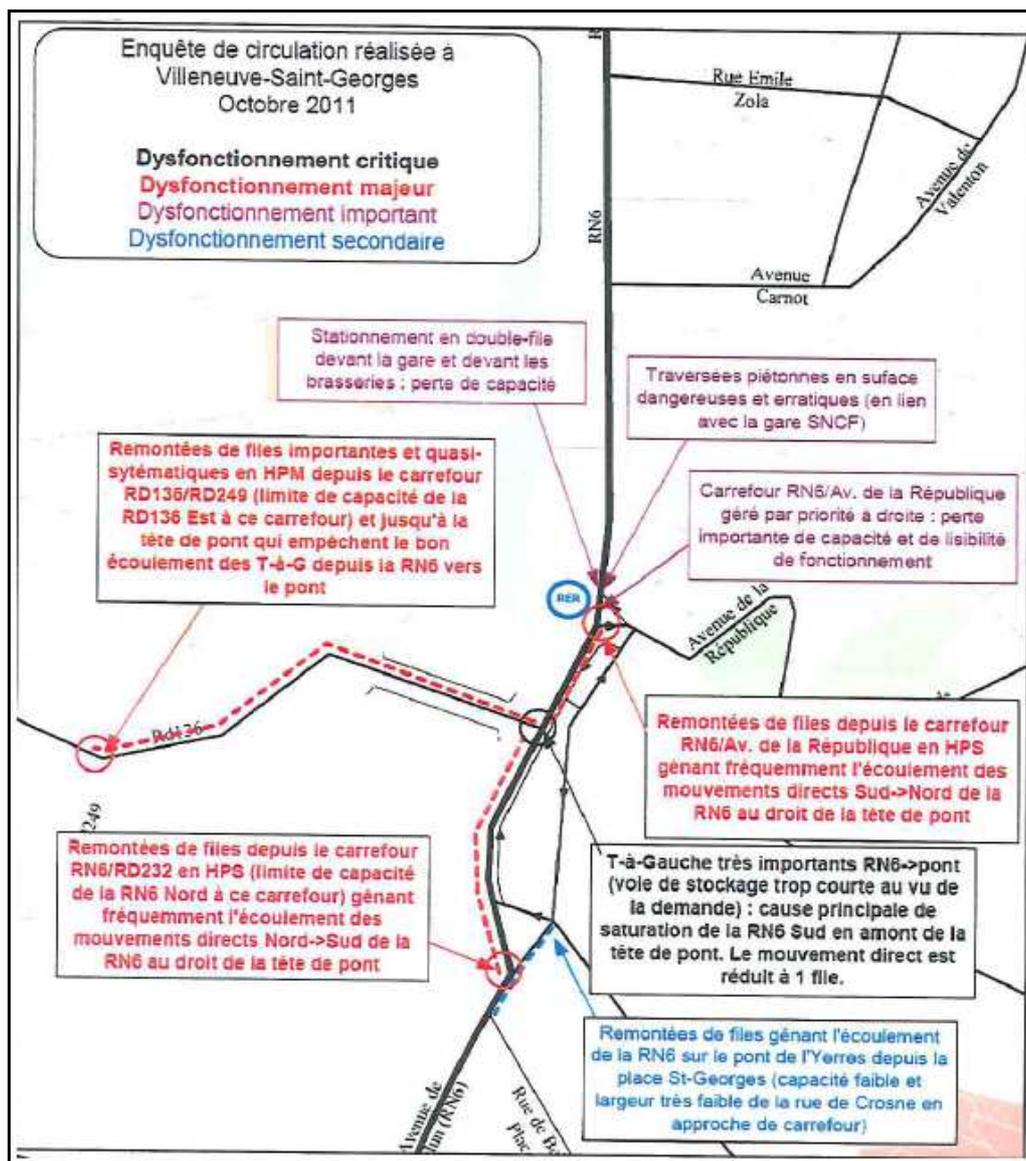


Figure 87 : Principaux dysfonctionnements à proximité du périmètre de la ZAC

Source : IRIS Conseil, 2011

Le dimensionnement des voiries locales est globalement adapté. Cependant, certains **carrefours ont été identifiés comme des points durs** et nécessiteraient des aménagements (modification du gabarit des voies, implantation de feux tricolores) :

- le carrefour de la rue de Paris et de la rue de Crosne, dont la configuration en épingle est peu adaptée à la fréquentation des poids lourds et au croisement des véhicules ne permet pas un écoulement fluide du trafic, alors même qu'il est emprunté par de nombreuses ambulances qui se dirigent vers l'hôpital ;
- le carrefour de l'avenue des Fusillés avec la rue de Paris, au niveau de la place Sénard, est très sollicité par les transports en commun et pour le rabattement vers la gare et l'entrée sur la RN6 et connaît des dysfonctionnements.

Dans le cadre de l'aménagement de la RN6, un diagnostic circulation a été établi par CDVIA pour le compte de la Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA).

Ce diagnostic circulation met en évidence que les principaux dysfonctionnements proches des îlots de la ZAC se rencontrent au niveau de la RN6 provoquant des saturations dans les voies sécantes.

Un projet d'aménagement est en cours d'étude pour améliorer le fonctionnement du réseau routier. Sur les 3 propositions d'aménagements effectuées, celle qui est pour l'instant la plus envisageable préconise notamment :

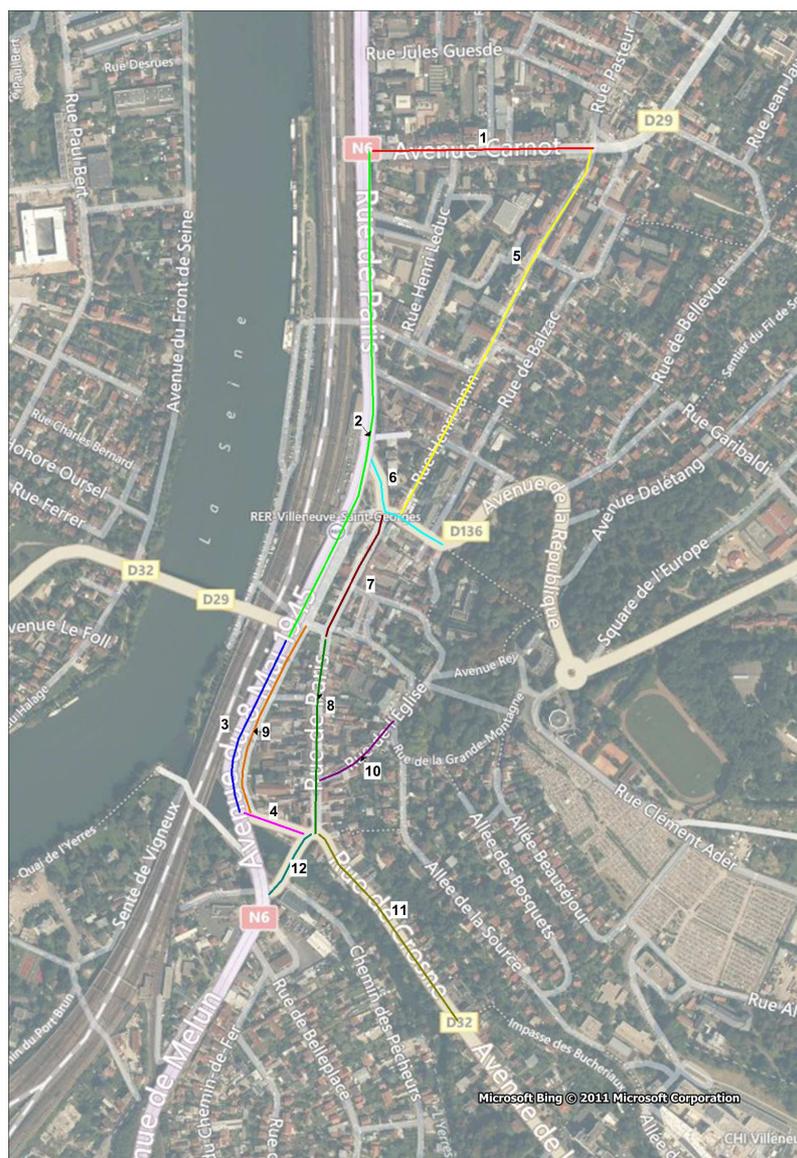
- l'aménagement d'un giratoire au niveau de la place Sémard,
- la suppression du « tourne à gauche » de la RN6 vers Villeneuve-le-Roi dans le sens sud/nord.

Ces aménagements et les aménagements complémentaires proposés sont expliqués et localisés sur la figure suivante :



Figure 88 : Aménagements en cours d'étude sur le périmètre de la ZAC

Source : IRIS Conseil, 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

Figure 89 : Trafic Moyen Journalier Annuel sur les voies du centre-ville

Source : IRIS Conseil, SECAD 2009, CG 64 2008

.....
Les données de trafic ont été obtenues à partir des données de l'étude SECAD 2009 et de celles du CG94 2008.

Une étude du trafic est actuellement en cours de réalisation. Ces résultats préliminaires sont à manier avec précaution.

Le trafic sur les voies principales du centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges ne dépasse les 10 000 véhicules/jour. L'avenue de la République et l'avenue Carnot sont les voies structurantes les plus fréquentées avec près de 10 000 véhicules/jour. Le trafic sur ces axes est en adéquation avec le plan de circulation. Il existe un couloir bus à sens unique sur l'avenue de la République qui est l'axe le plus chargé, ce qui permet de privilégier la circulation des bus dans le sens du rabattement sur la gare RER de Villeneuve-Saint-Georges (ligne J1, J2, G1, G2). Sur les voies interquartier, la circulation est faible en moyenne sur une journée. **L'axe le plus chargé correspond à l'axe parallèle à la N6 constitué de la rue de Paris et de la Rue Henri Janin** qui traverse le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges depuis la route de Crosnes jusqu'à l'avenue Carnot.

A l'échelle locale du périmètre de la ZAC, on note également **un faible maillage entre les berges, le coteau et le plateau**, les difficultés de franchissements des divers obstacles géographiques conduisant à un enclavement du centre, contrevenant aux fonctions urbaines.

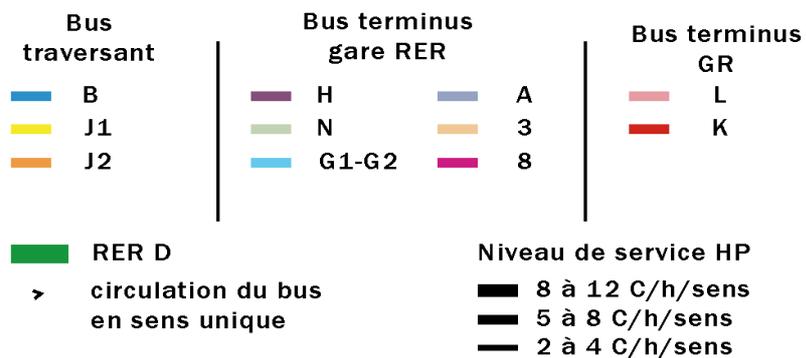
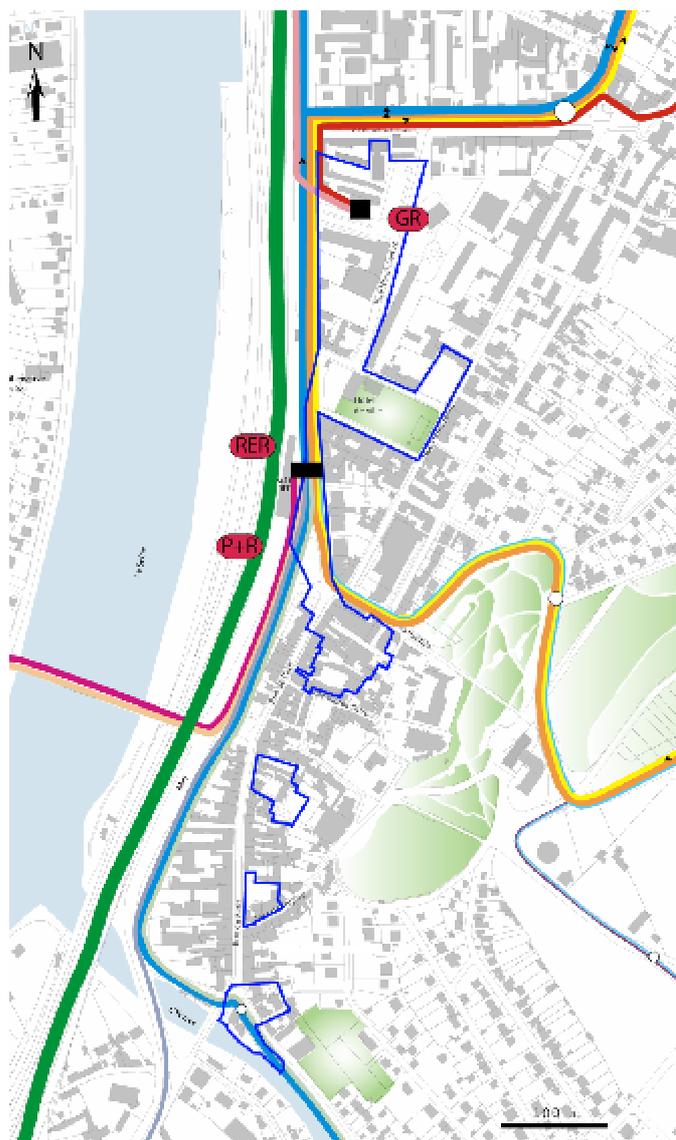


Figure 90 : Réseau bus dans le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges

Source : PTV/EPA ORSA

11.2 LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'INTERMODALITE

Le pôle multimodal offre une bonne accessibilité métropolitaine en transports collectifs

11.2.1 RER D

Le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges bénéficie d'un accès direct au réseau de **RER D** francilien qui propose une **offre de transports collectifs très attractive pour les échanges avec Paris** notamment. La gare de Villeneuve-Saint-Georges est un nœud du réseau, à la jonction des deux branches sud du RER D vers Melun et Malesherbes ; 14 000 usagers quotidiens (près de 50 %) de la gare sont des voyageurs en correspondance.

L'offre RER est de :

- 12 trains/h vers Paris gare de Lyon (temps de parcours de 10 à 16 minutes), 8 trains/h vers Corbeil-Essonnes (temps de parcours de 35 à 36 minutes) et 4 trains/h en direction de Melun (temps de parcours de 24 à 27 minutes) en HPM ;
- 10 trains/h vers Paris gare de Lyon, 6 trains/h en direction de Corbeil-Essonnes et 4 trains/h en direction de Melun en heure creuse.

Environ 13 000 villeneuvois utilisent chaque jour le RER D principalement pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études, selon une enquête réalisée par PTV dans le cadre du projet.

11.2.2 Réseau de bus

La gare de Villeneuve-Saint-Georges est desservie par 12 lignes de bus. La diversité de l'offre bus permet de proposer une **offre de rabattement en transports collectifs attractive sur le réseau RER**. Cependant, les difficultés de circulation sur la N6 pénalisent les utilisateurs du bus en heure de pointe en allongeant la durée du trajet de rabattement vers la gare.

De plus la localisation des arrêts de bus desservant la gare n'étant pas optimum, il arrive que des bus bloquent complètement le trafic lors d'un virage à gauche.

Une enquête réalisée sur trois jours en mars 2010 par le bureau d'études PTV à la demande de l'EPA ORSA auprès des usagers de la gare RER a permis d'identifier les lignes de bus les plus utilisées pour le rabattement vers la gare. Parmi les 13 000 personnes qui utilisent chaque jour la gare RER : 3 000 usagers utilisent les lignes J1 et J2, 1 100 utilisent la ligne K, 800 la ligne B et 800 les lignes G1 et G2.

11.3 MODES DOUX

Des itinéraires piétons pas toujours sécurisés et un contexte défavorable aux cyclistes

Dans le centre-ville, **le gabarit de certaines voies (anciennes rues étroites) ne permet pas d'aménager des trottoirs confortables**. Mais **le principal dysfonctionnement observé relatif aux circulations piétonnes concerne la traversée de la RN6 au droit du parvis de la gare, au niveau de la Place Sémard**. De nombreux piétons prennent des risques en traversant la chaussée alors qu'il existe un passage souterrain, pour éviter un détour vers les carrefours équipés de passages piétons situés à plusieurs dizaines de mètres.

Sur le territoire de la commune de Villeneuve-Saint-Georges, trois pistes cyclables sont recensées au titre des itinéraires prioritaires par le SDIC (Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables) :

- Villeneuve-Saint-Georges – Sucy-en-Brie
- Saint-Maurice – Villeneuve-Saint-Georges
- Alfortville – Villeneuve-Saint-Georges

Une piste cyclable le long de la Seine permettra de relier Villeneuve-Saint-Georges à Paris, sa continuité vers les berges de l'Yerres n'est cependant pas assurée, même s'il existe à partir de Crosne des aménagements d'itinéraires doux jusqu'à Varennes-Jarcy.

Ces pistes permettent d'atteindre le centre-ville et le périmètre de la ZAC. Toutefois, **plusieurs facteurs comme les axes routiers à franchir ou à longer (pont de Villeneuve, RN6) pour se rendre dans le centre-ville, qui ne comportent pas d'aménagements sécurisés pour les vélos, et les dénivelés importants (vers le parc de Beauregard et le plateau), ne favorisent pas l'utilisation du vélo**, notamment pour le rabattement vers la gare de Villeneuve-Saint-Georges ; d'autant plus que l'offre de stationnement à la gare RER est limitée et non sécurisée.

11.4 STATIONNEMENT

Une offre de stationnement suffisante mais sous-optimisée pour le fonctionnement du centre-ville

L'offre en stationnement sur le centre-ville, estimée à 1 030 places, est très diversifiée avec une proportion de l'offre plus importante au Nord (42 %) de la gare de Villeneuve-Saint-Georges qu'au Sud (21 %). Le parking des berges de Seine (380 places) constitue à lui seul 37 % de l'offre de stationnement sur le secteur du centre-ville, il accueille essentiellement des actifs qui empruntent le RER D.

Le stationnement est payant et réglementé en centre-ville mais il existe un tarif résidents très attractif. Une offre de stationnement gratuite est présente sur le coteau, au sud de l'église, qui correspond à un secteur quasi exclusivement résidentiel situé sur les hauteurs du centre-ville.

Le secteur du centre-ville est globalement très sollicité en stationnement notamment entre 10h et 18h. Les taux de saturation dépassant les 100 % indiquent un degré de stationnement illicite.

Cette structuration des stationnements ne bénéficie pas au fonctionnement du centre-ville à plusieurs égards :

- l'offre disponible à proximité des commerces sur la voie publique n'est pas suffisante pour susciter des achats dans le centre-ville,
- le stationnement qui occupe l'espace des berges de Seine, prive le centre-ville d'un espace qui pourrait être un lieu de respiration et d'animation pour le centre-ville,
- les pratiques ne permettent pas l'utilisation optimale du stationnement disponible, en particulier du fait du tarif très attractif pour les résidents qui occupent pour certains des places sur l'espace public plutôt que d'utiliser celles qui leurs sont réservées sur l'espace privé ; leurs véhicules immobiles sur de longues périodes bloquent la rotation des places qui est favorable à une mutualisation des usages.

D'après une enquête de stationnement réalisée par PTV en 2010-2011, on peut estimer la demande de stationnement dans le centre-ville et la décomposer par motif :

- 460 résidents sont stationnés la nuit dans le centre-ville, parmi lesquels environ 215 restent stationnés en journée,

- 250 actifs se garent dans le centre-ville pendant leur journée de travail,
- 250 véhicules en journée et 120 en soirée sont garés pour des motifs d'achat ou de visite de résidents,
- près de 400 actifs utilisant la gare de Villeneuve-Saint-Georges pour se rendre au travail déposent leur voiture en journée sur le parking des berges et pour quelques-uns dans le centre-ville.

L'offre de stationnement du centre-ville n'est donc pas sous-dimensionnée, même si **la faible rotation liée aux usages des résidents et des actifs pénalise les visiteurs à certaines heures de la journée.**



12

LES NUISANCES URBAINES

12.1 QUALITE DE L'AIR-SANTE

12.1.1 Définition

Au sens de la loi sur « l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie », la pollution atmosphérique est « l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessives ».

12.1.2 Les polluants atmosphériques

Les polluants atmosphériques se décomposent en deux catégories : polluants primaires (SO₂, CO, Plomb, ...) et polluants secondaires, formés à partir de polluants primaires sous l'action de réactions chimiques complexes (NO_x, O₃, ...). **Les transports** sont à l'origine de la plus grosse part des émissions polluantes.

Les oxydes d'azote (monoxyde d'azote NO et dioxyde d'azote NO₂) résultent de la combinaison de l'azote et de l'oxygène de l'air à haute température. Ils proviennent essentiellement de l'utilisation des combustibles fossiles (pétrole, charbon, et gaz naturel). La principale source est le trafic routier.

Le dioxyde de soufre (SO₂) se forme à partir des combustibles fossiles qui contiennent du soufre. L'industrie (installations thermiques, raffineries, ...) en est la principale source.

L'ozone (O₃), polluant secondaire majeur se forme au niveau du sol par l'action des rayons ultraviolets sur les polluants primaires que sont les oxydes d'azote, les composés organiques volatiles et le monoxyde de carbone. Il ne doit pas être confondu avec l'ozone stratosphérique ou « couche d'ozone ».

Les particules en suspension de taille inférieure à 10 micromètres (PM10) proviennent, comme l'ozone, de productions locales (industrie, transport, chauffage) et de phénomènes de transfert de pollution d'origine lointaine s'étendant sur de vastes territoires.

Les principales valeurs mentionnées dans la réglementation sont synthétisées dans le tableau ci-après.

Tableau 48 : Critères nationaux de qualité de l'air

Source : Inddigo - synthèse des articles R.221-1 et suivants du Code de l'Environnement

	Valeurs limites	Objectifs de qualité	Seuil de recommandation et d'information	Seuils d'alerte
NO₂	Moyenne annuelle : 40 µg/m ³ . En moyenne horaire : 200 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 18 heures par an.	Moyenne annuelle : 40 µg/m ³	En moyenne horaire : 200 µg/m ³	Moyenne horaire : 400 µg/m ³ (200 µg/m ³ si dépassement de ce seuil à J-1 et risque de dépassement de ce seuil à J+1)
NO_x	Moyenne annuelle (équivalent NO ₂) : 30 µg/m ³ (protection de la végétation).			
SO₂	Moyenne annuelle (pour les écosystèmes) : 20 µg/m ³ Moyenne journalière : 125 µg/m ³ sur 3 j/an Moyenne horaire : 350 µg/m ³ sur 24 h/an Moyenne hivernale (pour les écosystèmes) : 20 µg/m ³	Moyenne annuelle : 50 µg/m ³	Moyenne horaire : 300 µg/m ³	Moyenne horaire sur 3 heures consécutives : 500 µg/m ³
Plomb	Moyenne annuelle : 0,5 µg/m ³	Moyenne annuelle : 0,25 µg/m ³		
PM₁₀	Moyenne annuelle : 40 µg/m ³ Moyenne journalière : 50 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 35 j/an	Moyenne annuelle : 30 µg/m ³	Moyenne sur 24 heures : 80 µg/m ³	Moyenne sur 24 heures : 125 µg/m ³
CO	Moyenne sur 8 heures : 10 000 µg/m ³			
Benzène	Moyenne annuelle : 5 µg/m ³	Moyenne annuelle : 2 µg/m ³		

12.1.3 Rappels sur la réglementation de la qualité de l'air

Afin de préserver la qualité de l'air des générations futures, de nombreux textes sont apparus, aussi bien au niveau national qu'au niveau Européen et international. Trois approches réglementaires coexistent et se complètent :

L'approche « *source* » vise à contrôler les émissions de polluants par des contraintes sur les émetteurs de polluants, qu'ils soient fixes ou mobiles. L'instauration de valeurs limite d'émissions à partir de 1970, puis leurs réductions successives ont engendré une baisse considérable des émissions unitaires des véhicules. Les valeurs limites d'émissions des véhicules légers ont par exemple été réduites d'environ 90 % pour le CO, les hydrocarbures et les NO_x, et de 70% pour les particules entre 1970 et 1996.

L'approche « *qualité du milieu* » fixe des valeurs de qualité de l'air ambiant à ne pas dépasser, sur la base de la protection de la santé ou des écosystèmes.

La Directive-Cadre 96/62/CEE découlant de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 énonce des principes de base en vue de :

- fixer les objectifs de qualité (valeurs guides) et les seuils d'alerte
- définir les réseaux de mesure et les méthodes qui permettront d'avoir une évaluation uniforme de la qualité de l'air dans toute l'Union Européenne,
- informer le public des niveaux de pollution (en particulier lorsque les seuils d'alerte sont atteints),
- maintenir la qualité de l'air là où elle est bonne, l'améliorer si besoin est.

En France, la loi sur l'air définit différentes actions à engager :

Surveillance de la qualité de l'air : la loi prévoit la mise en place d'un réseau de surveillance de la qualité de l'air avant le 1^{er} janvier 2000. Elle accorde en outre au public, le droit à l'information sur la qualité de l'air et ses effets sur la santé et l'environnement. L'Etat doit publier un rapport annuel sur la qualité de l'air et son évolution possible ainsi qu'un inventaire des émissions de polluants atmosphériques et des consommations d'énergie,

Plans régionaux pour la qualité de l'air (PRQA) : afin d'atteindre les objectifs de qualité de l'air, les préfets élaborent des plans qui définissent les orientations devant permettre de réduire la pollution atmosphérique,

Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) : ces plans concernent les agglomérations de plus de 250 000 habitants et certaines zones où les valeurs limites peuvent ne pas être respectées. Ils définissent aussi les procédures d'alerte,

Etudes d'impact : Elles sont réalisées dans le cadre de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature et doivent intégrer l'étude des effets des ouvrages sur la santé. En outre, dans le cas des infrastructures de transport, l'étude doit comporter une analyse des coûts collectifs et des avantages du projet pour la collectivité.

Elle contient aussi des dispositions applicables aux plans de déplacements urbains (PDU), à l'urbanisme, et enfin, des mesures techniques nationales de prévention de la pollution atmosphérique et d'utilisation rationnelle de l'énergie.

De plus, le décret n°74-415 du 13 mai 1974 relatif aux « *contrôles des émissions polluantes dans l'atmosphère et à certaines utilisations de l'énergie thermique* » (modifié) a vu la création de zones de protection spéciales (ZPS). Dans chaque département, les ZPS sont instituées par arrêté interministériel dans des zones où la pollution atmosphérique est jugée trop forte. Ces arrêtés peuvent imposer des contraintes permanentes à certaines installations fixes, par exemple sur les combustibles ou l'entretien des appareils de combustion. Il existe actuellement 5 zones de protections spéciales :

- L'ensemble des départements d'Ile-de-France (2 zones géographiques : **Z1**, départements de Paris, Hauts de Seine, Seine-Saint-Denis et **Val-de-Marne** ; **Z2**, départements de Seine-et-Marne, des Yvelines, de l'Essonne et du Val-d'Oise),
- Département du Nord,
- Département du Rhône,
- Département des Bouches-du-Rhône,
- Département du Bas-Rhin.

Ces ZPS sont amenées à être progressivement remplacées par les PPA.

L'approche « *plafonds nationaux d'émissions* », essentiellement internationale, vise à diminuer les quantités globales de polluants par les Etats, dans l'objectif de protéger le milieu naturel ou la santé. Sont concernés essentiellement les polluants susceptibles de se déplacer au-delà des frontières et qui ont un effet néfaste, comme les polluants acides ou les précurseurs de l'ozone troposphérique.

12.1.4 Air ambiant - Réglementation

Depuis 1980, la Communauté Européenne a établi des valeurs limites à ne pas dépasser ainsi que des valeurs guides (objectif de qualité) pour différents polluants atmosphériques. Ces directives Européennes (1999/30/CE et 2000/69/CE) ont donné lieu, en France, au vote de différents décrets relatifs à la qualité de l'air, à ses effets sur la santé et à sa surveillance.

Les critères nationaux de qualité de l'air résultent du décret n°2002-213 du 15 février 2002 relatif à la surveillance et la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites. Ils ont été définis à partir des recommandations de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) et d'études épidémiologiques.

La plupart des réglementations et des seuils pour les polluants atmosphériques dus au trafic routier sont regroupées dans les tables 6. et 7.

Tableau 49 : Recommandations de l'OMS pour la protection de la population générale contre la pollution atmosphérique. Valeurs guides pour des polluants pris isolément et pour des effets autres que le cancer, odeur et gêne

	Durée d'exposition					
	10-15 min	30 min	1 heure	8 heures	24 heures	Année
Benzène	6 × 10 ⁻⁶ risques supplémentaires par µg/m ³ sur une vie					
Dioxyde d'azote (NO ₂)			200		150	40
Dioxyde de soufre (SO ₂)	500		350		125	50
Monoxyde de carbone (CO)	100 000	60 000	30 000	10 000		
Ozone (O ₃)				120		
Particules (PM10)					70	
Plomb (Pb)						0,5
Particules totales en suspension (PTS)					120	
Fumées noires (FN)					125	50
Formaldéhyde (HCHO)		100				
Toluène (CH ₃ C ₆ H ₅)					7500	

Tableau 50 : Normes de qualité de l'air Françaises

	Dioxyde d'azote (NO ₂)	Dioxyde de soufre (SO ₂)
Seuil d'information	200 µg/m ³ moyenne horaire	300 µg/m ³ moyenne horaire
Seuil d'alerte	400 µg/m ³ moyenne horaire 200 µg/m ³ moyenne horaire si dépassement la veille de ce seuil et risque de dépassement le lendemain.	500 µg/m ³ moyenne horaire sur 3 heures consécutives.
Valeurs limites	2001 : 58 µg/m ³ moyenne annuelle 290 µg/m ³ moyenne horaire (pas plus de 0,2 % du temps) 2001-2010 : Décroissance linéaire 2010 : 40 µg/m ³ moyennes annuelles 200 µg/m ³ moyenne horaire (pas plus de 0,2 % du temps)	20 µg/m ³ moyenne annuelle et hivernale (écosystèmes) 125 µg/m ³ moyenne journalière (pas plus de 0,8 % du temps) 2001 : 470 µg/m ³ moyenne horaire (pas plus de 0,3 % du temps) 2001-2005 : Décroissance linéaire 2005 : 350 µg/m ³ moyenne annuelle (pas plus de 0,3 % du temps)
Objectifs de qualité	40 µg/m ³ moyenne annuelle NO _x < 30 µg/m ³ (protection des écosystèmes)	50 µg/m ³ moyenne annuelle

	Ozone (O ₃)
Seuil d'information	---
Seuil d'alerte	360 µg/m ³ moyenne horaire
Objectifs de qualité	110 µg/m ³ moyenne 8 heures (santé) 200 µg/m ³ moyenne horaire (végétation) 65 µg/m ³ moyenne journalière (végétation)

	PM ₁₀
Valeurs limites	(à ne pas dépasser plus de 9,6 % du temps) 2005 : 40 µg/m ³ en moyenne annuelle 50 µg/m ³ moyenne journalière (à ne pas dépasser plus de 9,6 % du temps)
Objectifs de qualité	30 µg/m ³ en moyenne annuelle

	Benzène (C ₆ H ₆)	Monoxyde de carbone (CO)
Valeurs limites	2001-2005 : 10 µg/m ³ en moyenne annuelle 2005-2010 : Décroissance linéaire dans le temps 2010 : 5 µg/m ³ en moyenne annuelle	
Objectifs de qualité	2 µg/m ³ en moyenne annuelle	10 000 µg/m ³ moyenne 8 heures

Article R.221-1 du Code de l'environnement relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites.

12.1.5 Emissions des véhicules – Réglementation Européenne

Les préoccupations, vis-à-vis de la dégradation de la qualité de l'air, ont poussé les autorités Américaines, puis plus tardivement les instances Européennes, à adopter une réglementation stricte afin de réduire les émissions de polluants par les gaz d'échappement des véhicules. La part des transports dans les émissions anthropiques, l'augmentation du nombre de véhicules, ainsi que l'étude des effets des polluants sur la santé et l'environnement ont poussé les pouvoirs publics à adopter des normes de plus en plus strictes.

A chaque nouvelle étape, les véhicules neufs doivent donc répondre à des normes d'émissions plus strictes en fonction de leur taille et du carburant qu'ils consomment. La mise au point de nouvelles technologies, telles que le pot catalytique (qui équipe les VP et les VUL à essence depuis juillet 1992 et les véhicules Diesel depuis le 1^{er} janvier 1997) peut s'avérer nécessaire afin de respecter ces normes.

Les valeurs à ne pas dépasser sont déterminées selon un protocole expérimental très précis, qui servira pour l'homologation des véhicules et l'étude de conformité en production. Les émissions sont mesurées alors que le moteur est soumis à des conditions de conduites représentatives de leur utilisation dans différentes circonstances de la circulation réelle (successions de phases d'accélération, décélération, ralenti, vitesse constante). Les gaz concernés par ces normes sont le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures totaux (HC), le monoxyde (NO) et le dioxyde d'azote (NO₂) rassemblés sous le terme d'oxydes de carbone NO_x, auxquels viennent s'ajouter les particules en suspension.

12.1.6 La qualité de l'air en Île-de-France

Le bilan 2010 de la qualité de l'air publié par Airparif, l'Association de surveillance de la qualité de l'air francilien montre que la qualité de l'air en Île-de-France reste soumise à des niveaux de pollution importants au cœur de l'agglomération parisienne et à proximité du trafic.

A l'échelle de l'Île-de-France, le dioxyde d'azote, les particules, le benzène et l'ozone dépasse chaque année certains seuils définis par la réglementation européenne et française. Pour le dioxyde d'azote, les particules et le benzène, les dépassements sont essentiellement en situation de proximité du trafic automobile, plus rarement en situation de fond. Les dépassements en ozone, s'ils sont généralement plus importants en zone rurale, existent aussi en cœur d'agglomération parisienne.

Des polluants comme le monoxyde de carbone et le dioxyde de soufre ne sont plus du tout problématiques en Île-de-France. Leur concentration sont très faibles et les moyennes très inférieures aux seuils réglementaires.

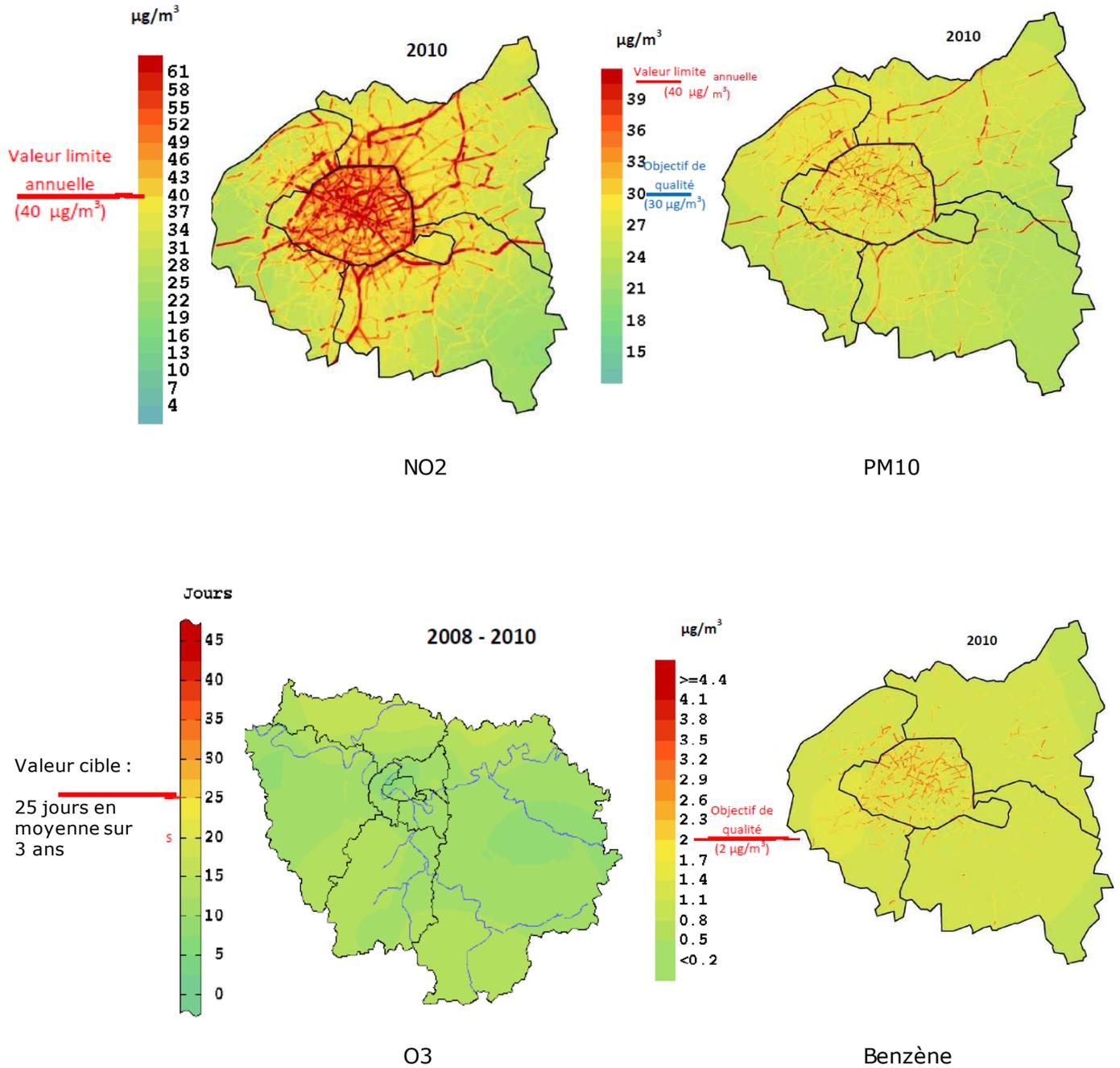


Figure 91 : Pollution de l'air par différents polluants : NO2, PM10, O3 et Benzène

La politique mise en place doit permettre de les respecter à l'avenir, malgré leur exigence :

- Dioxyde de soufre (SO₂) divisé par 20 en 40 ans ;
- Particules (« fumées noires ») divisées par 8 en 40 ans, particules fines stables ou en diminution ;
- Oxyde d'azote (NO_x) en stabilité décroissante ;
- Ozone (O₃) en augmentation modérée ;
- Composés organiques volatils (COV) en lente décroissance ; leurs émissions proviennent essentiellement de l'utilisation de solvants dans divers secteurs et les transports routiers.

12.1.7 La qualité de l'air en Val-de-Marne

Dans le Val-de-Marne, les mesures des différents polluants en situation de fond sont comparables à celles des autres départements de petite couronne. Les moyennes annuelles du département sont proches des moyennes de l'ensemble de l'agglomération parisienne. Les dépassements des seuils réglementaires sont comparables à ceux des autres départements. En proximité au trafic automobile, en dioxyde d'azote, la valeur limite annuelle et l'objectif de qualité sont dépassés, comme dans tous les départements à proximité. Les niveaux d'ozone sur le département du Val-de-Marne, même s'ils dépassent certains seuils, sont conformes au niveau moyen régional.

L'étude de la pollution de l'air dans le val de marne Ouest publié en juillet 2009 par Airparif (Juillet 2009 - AirParif / DDASS 94) a été réalisée sur les axes A 86, A4, N305, N186, N19, N6, N7, A6, N 406 et D1 ; elle ne prend pas en compte spécifiquement le périmètre du site d'étude mais la commune de Villeneuve-Saint-Georges a été intégrée au réseau de points de mesure avec la mise en place d'une analyse en zone résidentielle (laboratoire n°21 Allée Jusselin à 70 m de la RN6).

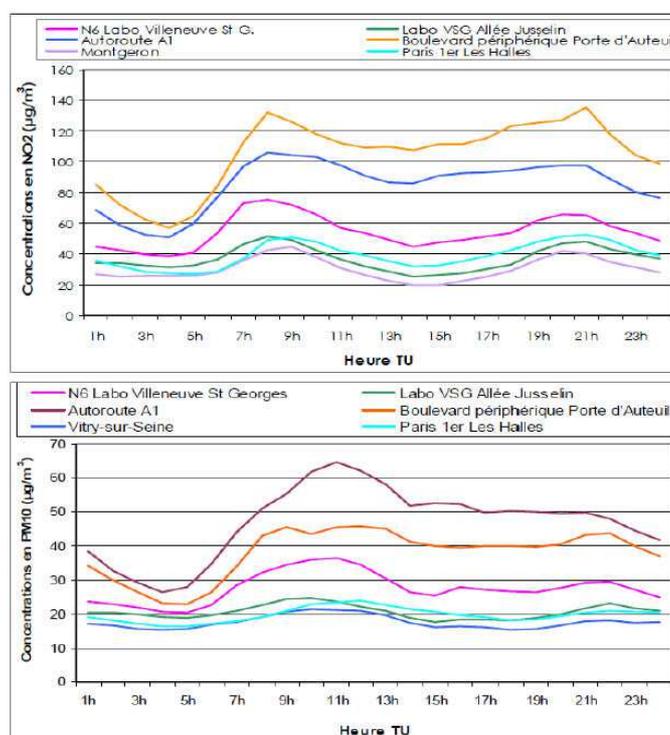


Figure 92 : Résultats de l'étude AirParif publiée en juillet 2009

Elle confirme les résultats généraux obtenus dans les études précédemment citées : **les résultats les plus élevés en dioxyde d'azote sont relevés sur les axes routiers à fort trafic et notamment sur la RN6 (concentration moyenne annuelle de 55 µg/m³), avec une forte décroissance des concentrations observées lorsque l'on s'éloigne de plus de 50 mètres des infrastructures.** Le rôle prépondérant des conditions de vent est également conforté, un vent fort facilitant la dispersion des polluants, un vent de nord rabattant la pollution du cœur de l'agglomération parisienne vers les zones périphériques Sud.

Les profils journaliers des oxydes d'azote (NO et NO₂) et des particules (PM₁₀ et PM_{2,5}) sont caractérisés par des niveaux de pollution plus importants le matin et en début de soirée, correspondant aux pointes de trafic routier liées aux déplacements domicile travail, qui engendrent des émissions importantes. Ces pointes sont plus marquées pour les oxydes d'azote que pour les particules (plus grande diversité de sources) et sont accentuées pour les secteurs proches des infrastructures.

En termes de déclenchements de la procédure d'information et d'alerte en Île-de-France, l'année 2010 a été plutôt moyenne :

- les déclenchements relatifs aux particules ont été 2 à 3 fois moins nombreux qu'en 2009 et 4 à 5 fois moins qu'en 2007 ;
- les déclenchements relatifs au NO₂ et à l'ozone sont relativement stables en 2010, 2009 et 2007.

En 2010, plusieurs stations du Val-de-Marne ont dépassé les seuils d'informations lors des journées de dépassements.

Une modélisation des niveaux moyens annuels pour différents polluants confirme qu'au droit des axes majeurs :

- les seuils réglementaires pour les NO_x sont dépassés régulièrement ;
- sur les routes nationales (notamment la RN6) les concentrations sont proches de 70 µg/m³, donc supérieures aux normes françaises et européennes ;
- sur le réseau routier secondaire, les concentrations modélisées sont proches ou dépassent le seuil de l'objectif de qualité (40 µg/m³) ;
- les objectifs de qualité pour le benzène (2 µg/m³) sont atteints ou dépassés pour les axes majeurs de circulation (2,5 à 3 µg/m³). En situation éloignée, les concentrations sont assez homogènes et deux fois plus faibles, avec un faible impact des axes secondaires et une distance d'influence de l'ordre de 150 m ;
- les objectifs de qualité pour les particules (PM₁₀) (30 µg/m³) sont atteints ou dépassés pour les axes majeurs de circulation (35 à 40 µg/m³). En situation éloignée, les concentrations sont assez homogènes et nettement plus faibles (niveau de fond de l'ordre de 25 µg/m³), avec un faible impact des axes secondaires et une distance d'influence de l'ordre de 100 m. A noter que l'OMS recommande une valeur de 20 µg/m³.

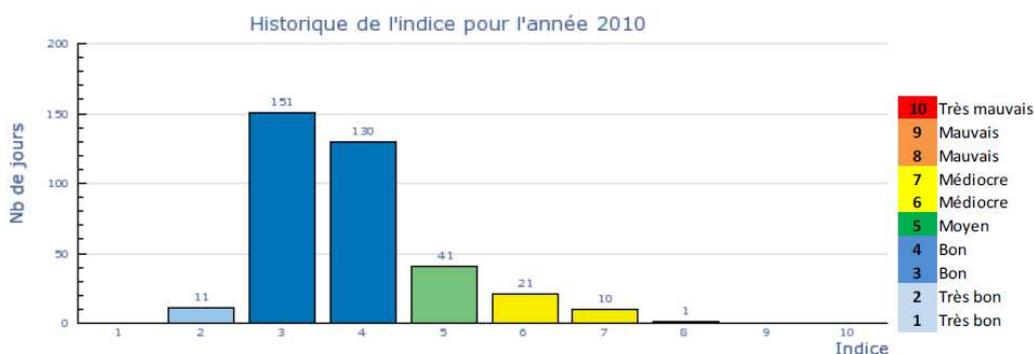


Figure 93 : Répartition de l'indice ATMO sur le département Val-de-Marne en 2010

12.1.8 La qualité de l'air à Villeneuve-Saint-Georges

Les concentrations maximales des produits, notées dans les tableaux suivants, correspondent au cumul des concentrations issues de la dispersion des émissions provenant de l'ensemble des routes.

Ces concentrations sont relevées à 1,5 m du sol, là où l'impact est le plus important pour l'homme. La table suivante présente les concentrations maximales obtenues pour l'horizon initial (2011) et cela pour chaque polluant.

Produits	CO	NO2	COV	PM10	SO2	Cd	Ni	C6H6
Valeurs maximales (µg/m ³)	37.4	38.52	5.2	3.4	0.55	6.72 ^E -05	4.8 ^E -04	0.061

Les concentrations maximales se retrouvent au niveau de la RN6, où le trafic est le plus important.

La table qui suit reprend les valeurs maximales obtenues pour chaque polluant et les compare aux valeurs seuils.

Polluants	Seuil Objectif qualité (µg/m ³)	Seuil Valeur limite (µg/m ³)	Valeurs Maximales (µg/m ³)
NO ₂	40	40	38.52
C ₆ H ₆	2	5	0.061
PM10	30	40	3.4
SO ₂ (Valeur horaires)	50	20 (pour les écosystèmes)	0.55
CO (voir chap. III.6.3.)	-	1992	37.4

Les concentrations observées sont en deçà des valeurs limites et des objectifs de la qualité de l'air.

12.2 L'ENVIRONNEMENT SONORE

Le bruit se compose de sons d'intensités et de hauteurs différentes. L'intensité d'un son est appréciée par rapport à une grandeur physique : la pression acoustique. La plus petite pression acoustique perceptible par l'oreille humaine a été choisie comme unité, c'est le décibel, noté dB.

Dans les appareils de mesures, le niveau sonore est corrigé par des filtres pour correspondre le mieux à la sensation sonore reçue par l'oreille humaine. On parle alors de décibels A, notés dB(A).

Les effets du bruit sur l'environnement présentent un caractère subjectif qui varie avec les personnes et les situations. Il existe toutefois des seuils à ne pas dépasser pour ne pas exposer l'organisme à des conséquences dangereuses. Le graphique ci-après figure une échelle de bruits.

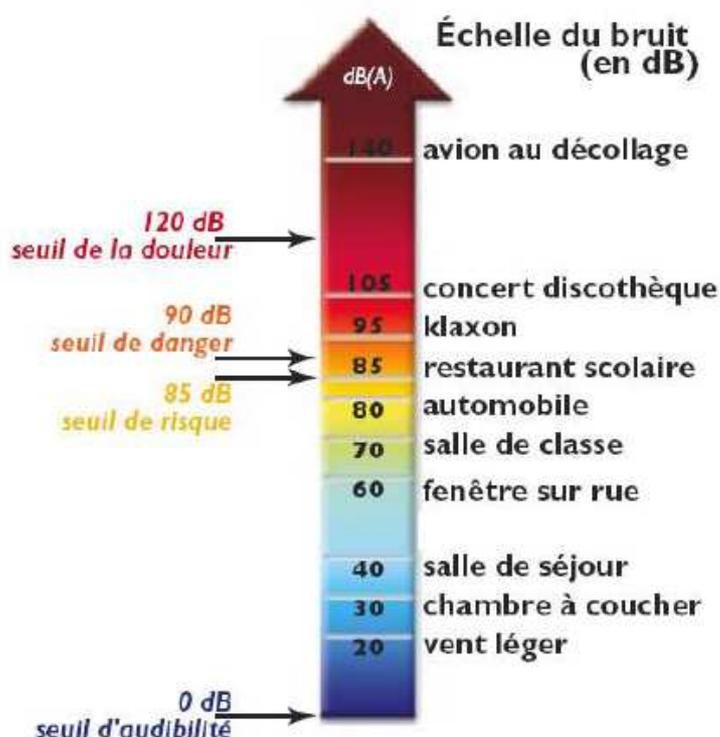


Figure 94 : Echelle de bruit

12.2.1 Réglementation

La loi du 31/12/1992 dite loi « bruit », premier texte global et fondateur en la matière, renforce la législation existante sur le bruit. Cette loi cadre a pour objet principal d'offrir un cadre législatif complet à la problématique du bruit et de poser des bases cohérentes de traitement réglementaire de cette nuisance. Les dispositions prévues par cette loi :

- instaurent des mesures préventives pour limiter les émissions sonores,
- réglementent certaines activités bruyantes,
- fixent de nouvelles normes applicables aux infrastructures de transports terrestres,
- instaurent des mesures de protection des habitants touchés par le bruit des transports aériens financées par une taxe sur les aéroports,

- simplifient la constatation des infractions et créent de nouvelles catégories d'agents de l'Etat et des communes habilités à les constater,
- renforcent les mesures judiciaires et administratives pour l'application de la réglementation.

En matière d'urbanisme, par exemple, la loi bruit limite la constructibilité autour des aéroports. Sur le plan de l'acoustique des bâtiments, la loi impose une isolation renforcée près des zones affectées par les transports bruyants. L'accès à l'information sur les niveaux sonores via les documents d'urbanisme indique au citoyen les nuisances auxquelles il s'expose en choisissant son lieu d'habitation. Dans une approche curative, la loi crée les plans de gêne sonore autour des grands aéroports et organise l'attribution de l'aide à l'insonorisation des logements construits antérieurement dans ces zones. Mettant l'accent sur l'information, la concertation et le dialogue, la loi a par exemple créé les commissions consultatives de l'environnement, organes de concertation entre aviateurs, riverains, et élus. Concernant les matériels et engins bruyants, elle organise la limitation de leurs émissions sonores et encadre leur mise sur le marché.

12.2.2 Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly

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 d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances sonores et pour préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire. 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.

Modéliser la gêne autour des aéroports nécessite le recours à un indice de représentation. Conformément aux recommandations émises par l'ACNUSA en avril 2001, l'indice utilisé est l'indice **L_{den}** (*L=level, D=day, E=evening, N=night*), recommandé au niveau européen et adopté pour les autres modes de transport. Cet indice est construit sur une journée type, à partir des niveaux sonores en décibels à chaque passage d'avion, en tenant compte de la gêne accrue la nuit (de 22h à 6h) et aussi en soirée (de 18h à 22h). Ainsi, un vol de nuit équivaut à dix vols en plein jour et environ trois vols en soirée. Les valeurs de l'indice de gêne devant être utilisées pour déterminer les limites extérieures de ces zones sont les suivantes :

- Zone A : indice L_{den} égal à 70 ;
- Zone B : indice égal à une valeur comprise entre le L_{den} 65 et le L_{den} 62 ;
- Zone C : indice égal à une valeur comprise entre le L_{den} 57 et le L_{den} 55 ;
- Zone D : indice L_{den} égal à 50.

Le périmètre de la ZAC est localisé en zone C 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 secteurs de renouvellement urbain en zone C des PEB pour permettre le renouvellement de centres urbains constitués. Un secteur 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.

Le secteur de renouvellement urbain comprend :

- la ZAC multisite du centre-ville (Carnot, Dazeville, 46-52 Paris, Place du Lavoir, Orangerie, Pont de l'Yerres),
- l'opération « 45-53 ter rue de Paris » : construction de 35 logements, soit 82 habitants estimés (opération isolée).

L'augmentation de la capacité de logements neufs autorisés est fixée à 535 logements, soit 929 habitants.

En outre le nouveau Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport d'Orly a été approuvé le 21 décembre 2012 par arrêté inter-préfectoral n°2012/4046.

D'après la carte des zones de bruit, le PED révisé ne comporte plus de zone C comme l'a prévu l'article 24 de la loi MOLLE.

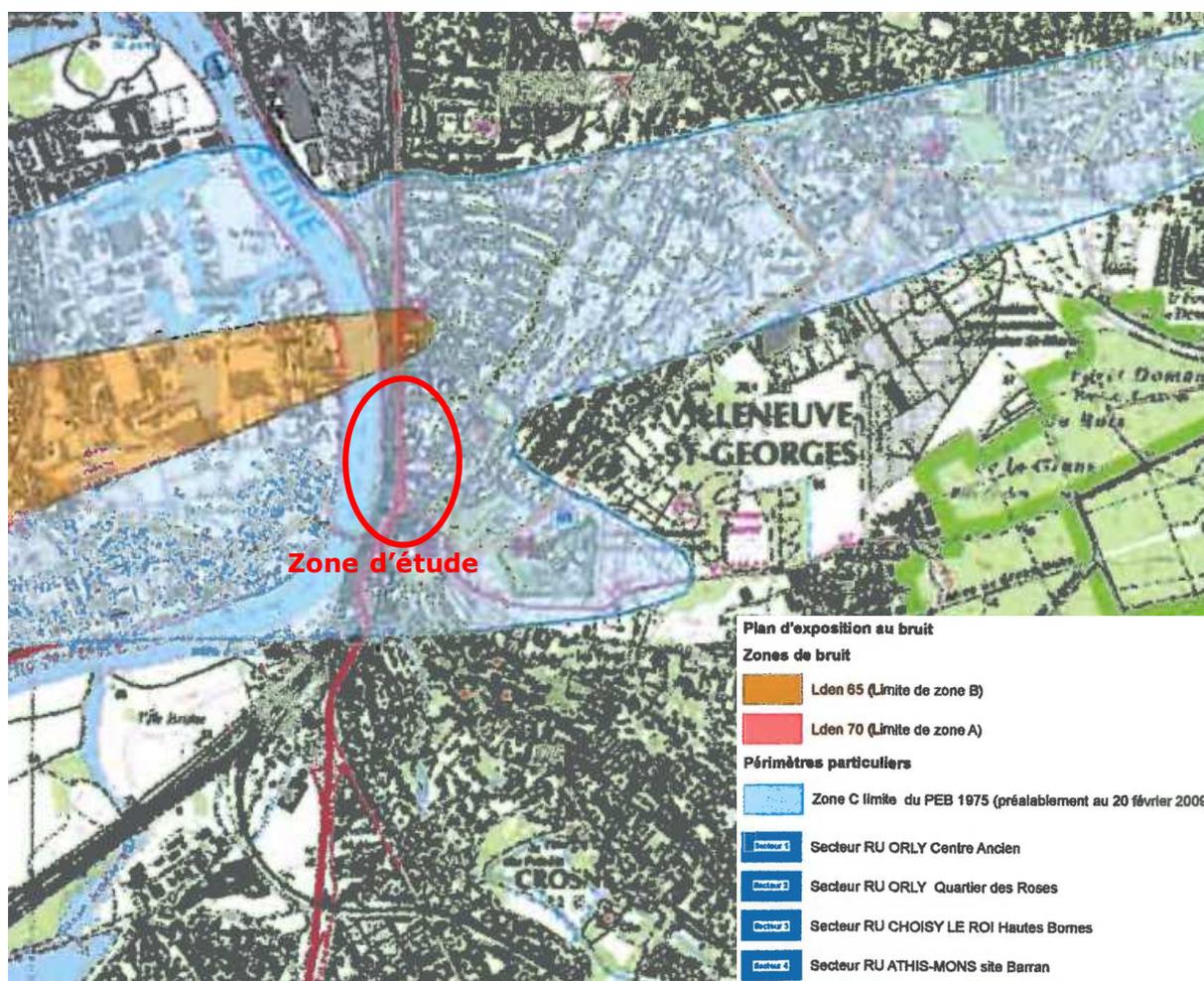


Figure 95 : Plan d'Exposition au Bruit Orly - Zonage approuvé le 21/12/2012

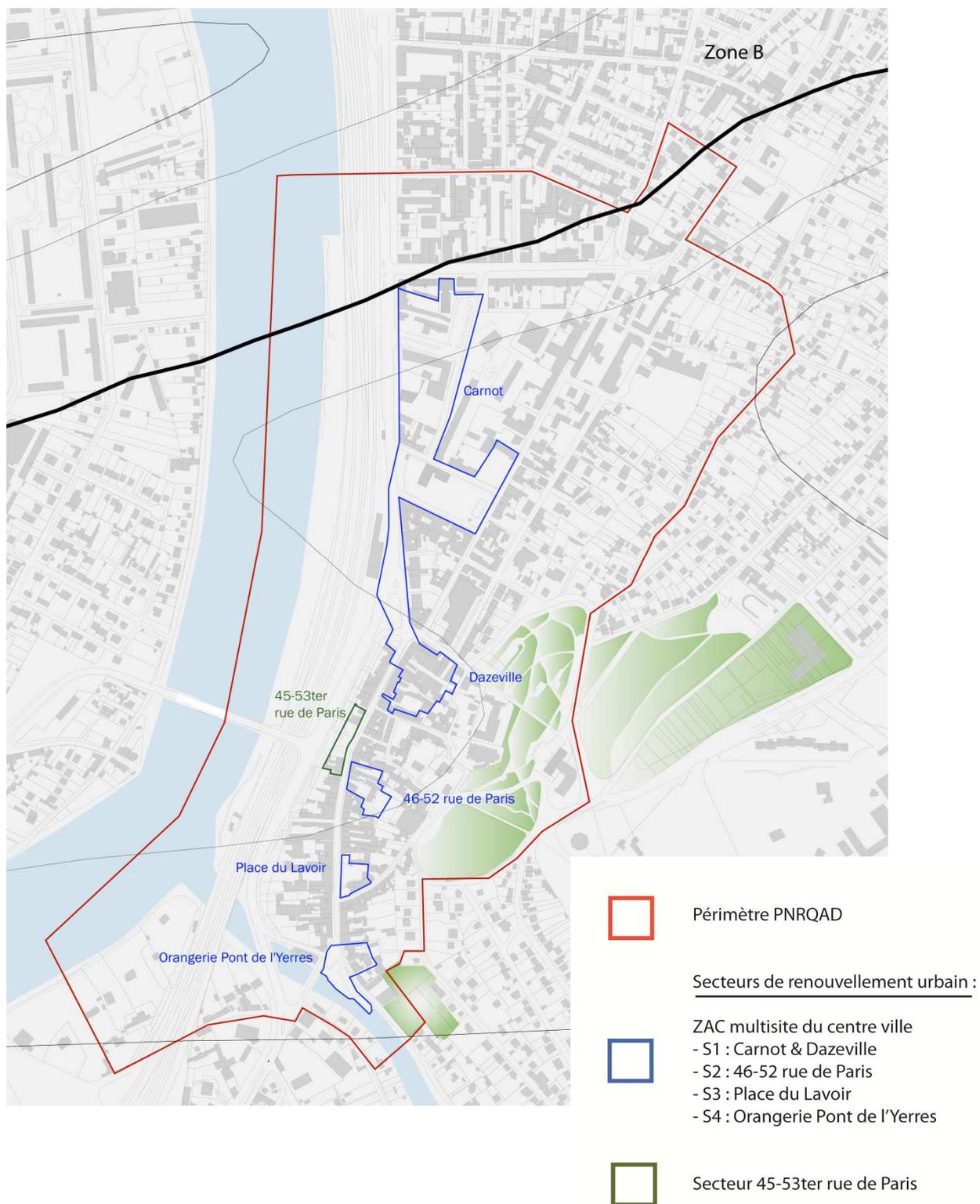


Figure 96 : Plan annexé à l'arrêté n° 2012/453 du 20 février 2012 portant délimitation du périmètre de renouvellement urbain

Source : EPA ORSA 2010

12.2.3 Cartographie du bruit à Villeneuve-Saint-Georges

L'ODES 94 a établi une cartographie des nuisances sonores sur l'ensemble du territoire de la commune, qui a permis d'identifier les zones notoirement affectées par le bruit, à proximité de la RN6 très fréquentée et de la voie ferrée attenante, ou du fait de la proximité de l'aéroport d'Orly.

Les sites de la ZAC se trouvent sur les secteurs très exposés, avec des niveaux de bruit potentiellement supérieurs à 65, voire à 70 dB(A).

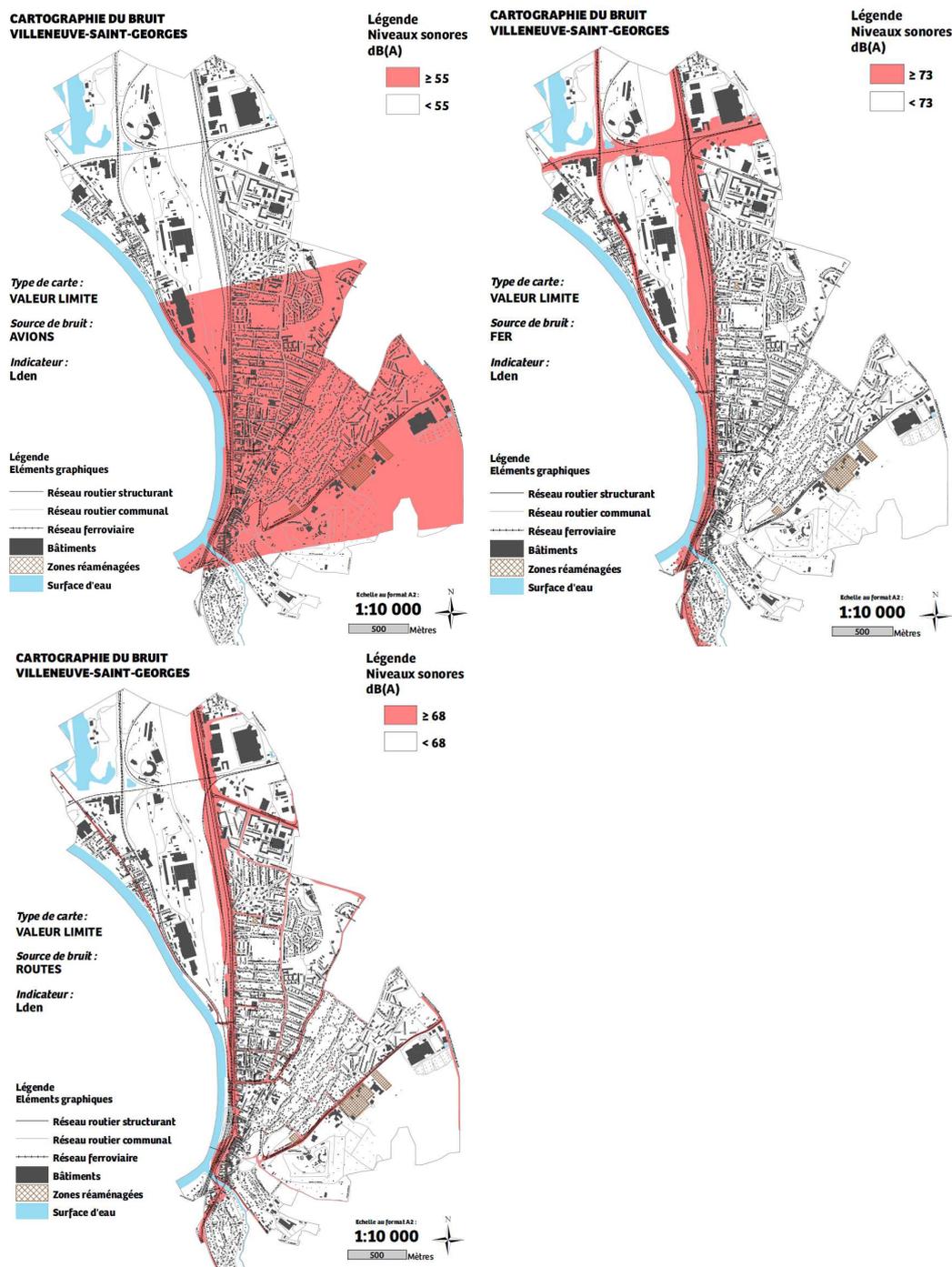


Figure 97 : Cartographie du bruit réalisée par l'ODES 94

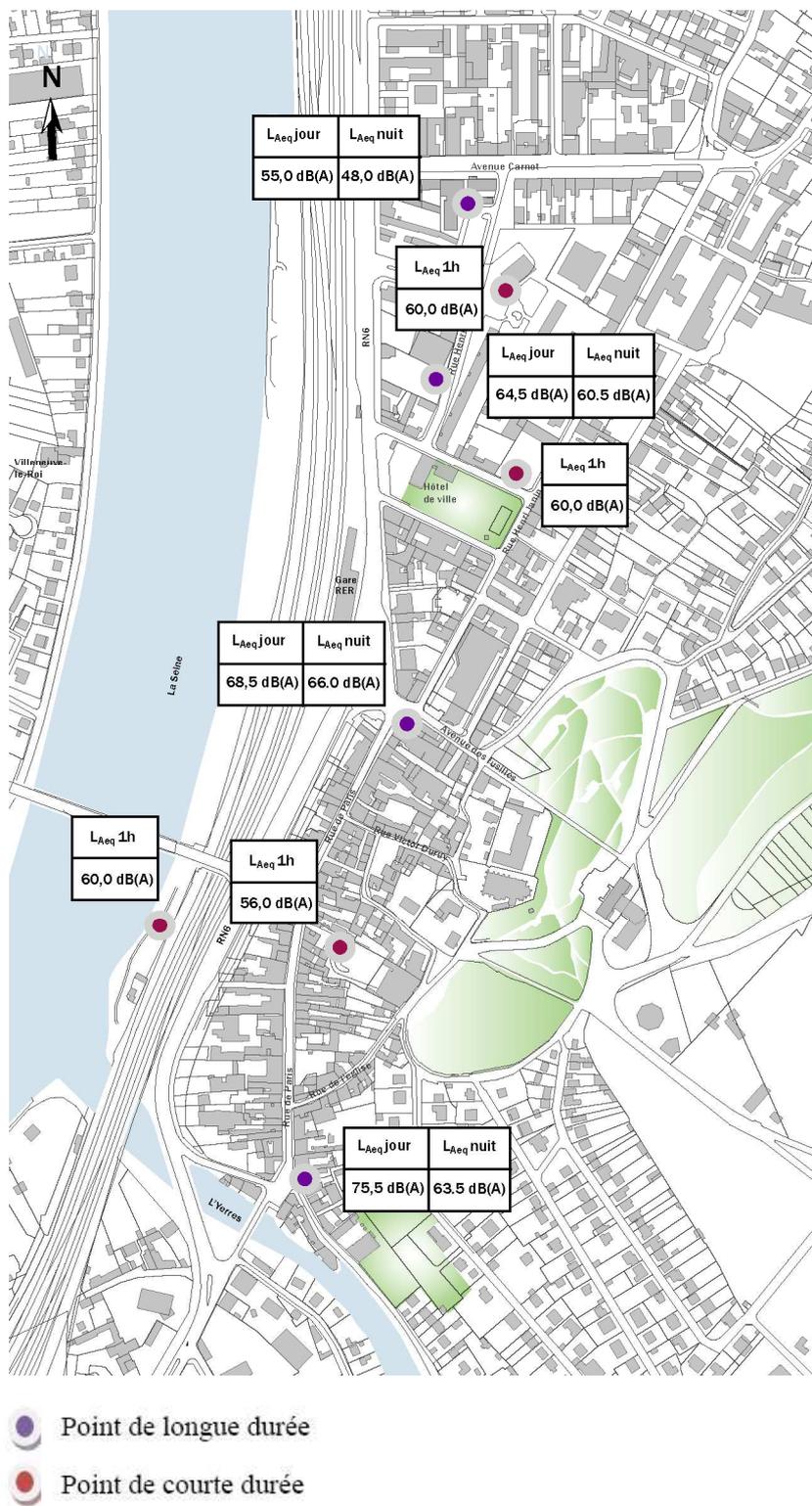


Figure 98 : Résultats de la campagne de mesures du bruit

Réalisée par Venathec les 24 et 25 juin 2010

12.2.4 Classement des infrastructures bruyantes à Villeneuve-Saint-Georges

Le réseau des principaux axes de transport terrestre est délimité en tronçons auxquels est affectée une catégorie sonore. Ce classement distingue cinq catégories, de la catégorie 1, la plus bruyante, à la catégorie 5, la moins bruyante. De part et d'autre de ces voies de transport, sont délimités des secteurs dits « affectés par le bruit », à l'intérieur desquels les futurs bâtiments sensibles au bruit (habitation, école, hôpital, hôtel) devront présenter une isolation de façade renforcée vis-à-vis du bruit provenant de l'extérieur.

A Villeneuve-Saint-Georges, plusieurs infrastructures sont classées en tant qu'infrastructures bruyantes. Les bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé et d'action sociale et les hôtels construits dans le périmètre défini pour chaque voie devront respecter des prescriptions minimales d'isolation acoustique contre les bruits extérieurs et devront prendre en compte les niveaux sonores de référence du tableau ci-après.

Tableau 51 : Niveaux sonores de référence (Source : Dossier DUP)

Voie	Catégorie	Niveau sonore au point de référence en période diurne (en dB(A))	Niveau sonore au point de référence, en période nocturne (en dB(A))	Largeur des secteurs affectés par le bruit
RN 6	RN / 2	79	74	250 m
avenue Carnot (RD 29)	RD / 3	73	68	100 m
place Pierre Sénard (RD 32)	RD / 5	63	58	10
rue de Paris (RD 32)	RD / 3	73	68	100 m
rue de Crosnes (RD 32)	RD / 3 et 5	73 (63)	68 (58)	10 à 100 m
voie SNCF (RER D, TGV, ligne grande ceinture IdF)	Fer / 1	83	78	300 m

12.2.5 Le diagnostic de l'environnement sonore sur le site de projet

12.2.5.1 Campagne de mesures, repérage de terrain et étude acoustique du bureau d'études PEUTZ

De la campagne de mesures réalisée les 24 et 25 juin 2010, du repérage terrain, de l'étude acoustique réalisé par le bureau d'études PEUTZ en 2012, il ressort que :

- **trois sources de bruit** se dégagent : le trafic routier, le trafic ferroviaire et le trafic aérien ;
- **le trafic routier est la source de bruit prépondérante** notamment le passage des bus et des camions. Le trafic aérien est noyé dans le bruit routier et ferroviaire le long de la RN6 ;
- les **niveaux sonores générés par les activités dans le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges sont élevés, supérieurs à 65 dB(A)** en période jour et nuit sur les différentes zones d'études avec de fortes amplitudes dues notamment à

la proximité du bâti avec les infrastructures de transports et au caractère discontinu du trafic routier ;

- la zone est d'ambiance sonore **non modérée de jour et de nuit pour les façades exposées en direct** au trafic de transport terrestre. Pour les façades **en vue indirecte, la zone serait d'ambiance sonore modérée de jour et de nuit** ;

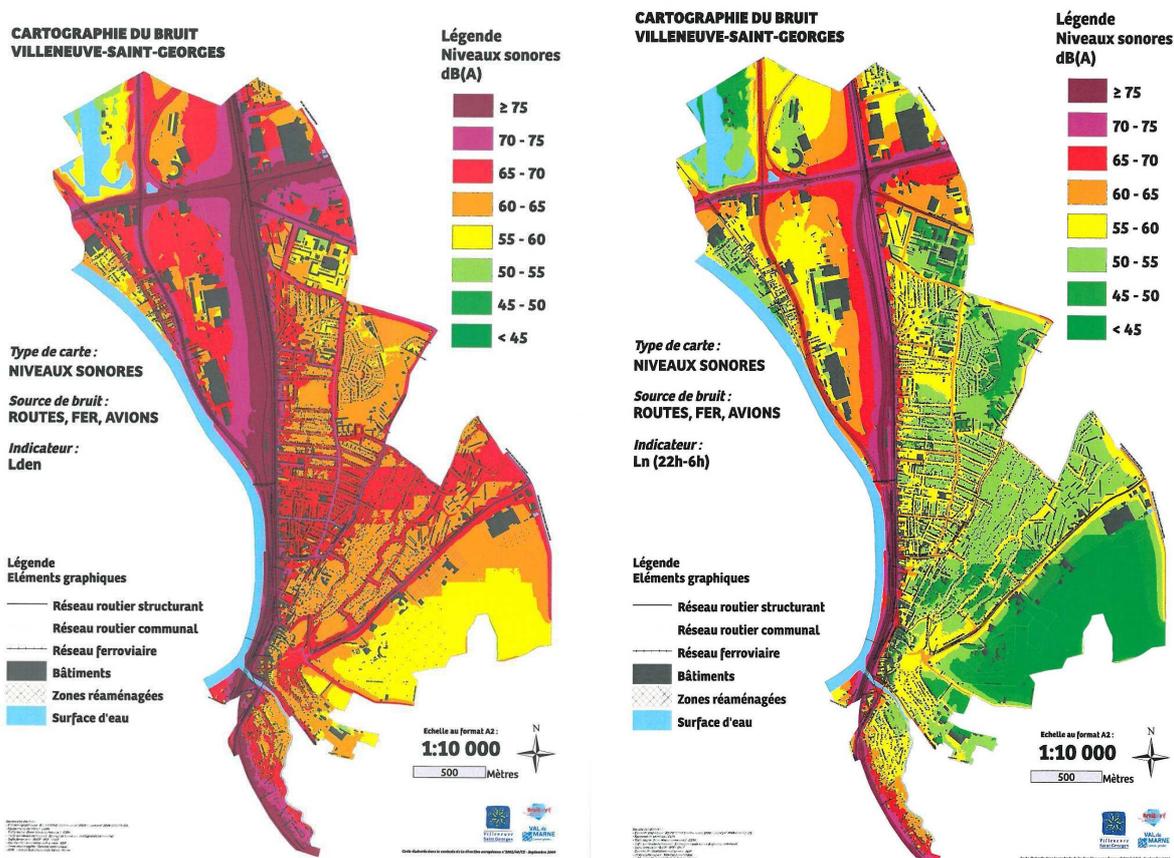


Figure 99 : Cartographie du bruit à Villeneuve-Saint-Georges, diurne et nocturne

Source : Étude PEUTZ 2012

- compte tenu de **l'état de dégradation des façades** constaté pour un grand nombre de bâtiments d'habitation, **ces niveaux sonores ne permettent pas d'atteindre un niveau de bruit de fond acceptable** à l'intérieur des logements ;
- une cartographie du bruit a été réalisée sur le territoire de Villeneuve-Saint-Georges et il a été déterminé 4 grandes catégories d'exposition au bruit :
 - l'axe Nord Sud le long de la RN6** ou la route et le train dominant. Les précautions en terme d'isollements seront les plus importantes,
 - les zones le long ou proches de voies circulantes** ou la multi exposition est équilibrée entre les diverses sources,
 - les cœurs d'îlot et les zones en hauteur** ou la protection sera dimensionnée plus principalement par les avions,
 - les zones intermédiaires** ou l'une ou l'autre des sources prendra le pas.

12.2.5.2 Étude du bureau d'études ALHYANGE acoustique

Modélisation du site à l'état initial

Un diagnostic acoustique a été réalisé par VENATECH en plusieurs points des zones d'étude.

La présente modélisation acoustique permet d'étendre cette caractérisation de l'ambiance sonore de la situation initiale à l'ensemble des 5 secteurs d'étude.

Un modèle acoustique 3D est donc réalisé via le logiciel CadnaA (Datakustik) en intégrant des paramètres tels que la topographie, le bâti, la végétation, la nature du sol, les caractéristiques des sources sonores routières et ferroviaires et les données météorologiques du site.

Les calculs prévisionnels sont basés sur la norme NF S 31-133 (février 2007) « Acoustique - Bruit des infrastructures de transports terrestres - Calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques ».

La méthode de calcul pour les voies routières est la NMPB 96.

La méthode de calcul pour les voies ferroviaires est la SRM II.

La figure suivante présente une vue 3D de la zone à l'état initial, vue depuis le Nord :

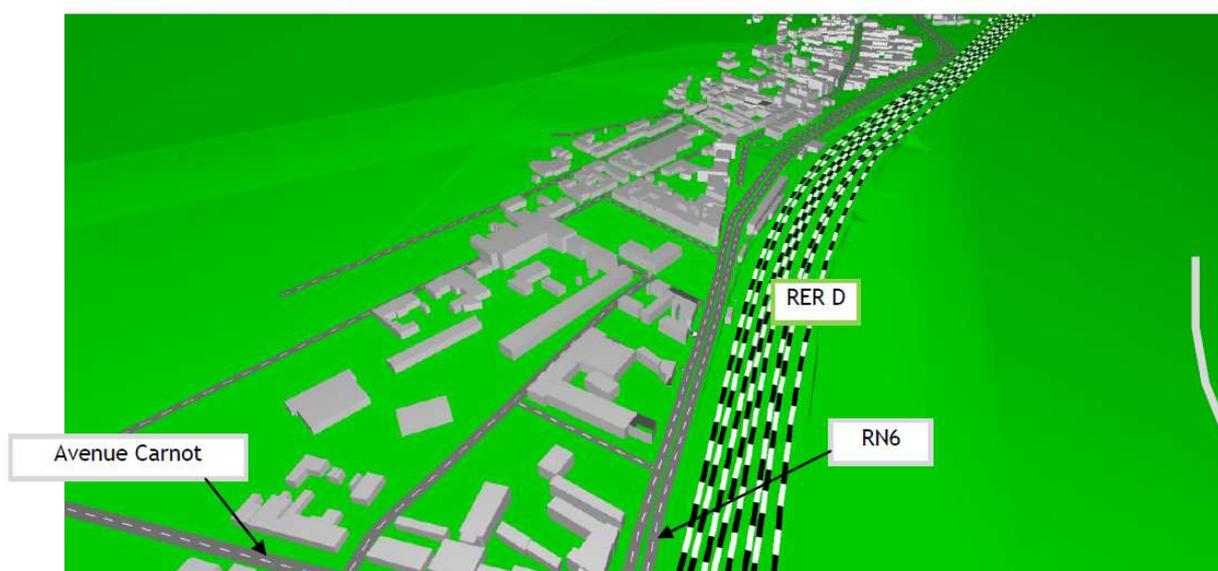


Figure 100 : Modélisation du site à l'état initial – (Bureau d'Etudes ALHYANGE)

Données et hypothèses

- Modélisation du site

Le plan d'ensemble du site, incluant les bâtiments de l'état actuel, a été importé dans le logiciel Cadna/A à partir du plan de masse « V2007_VSG_20121004_PLAN PROJET.dwg » du 23/05/2013 fourni par le BE SAFEGE.

La hauteur des bâtiments n'étant pas côté sur le plan masse, les hauteurs ont été évalués à partir de photos du site disponibles via Google Street et entrées dans Cadna/A.

- Tracé des infrastructures routières et ferroviaires

Le tracé des infrastructures routières et ferroviaires existantes a été inséré dans le logiciel Cadna/A à partir du plan masse « V2007_VSG_20121004_PLAN PROJET.dwg » fourni par SAFEGE. Le tracé 3D des routes et des voies ferrées n'étant pas indiqué dans

le plan masse, leurs hauteurs par rapport aux bâtiments existants ont été évaluées à partir de photos du site disponibles via Google Street et puis entrées dans Cadna/A.

- Trafics des infrastructures routières et ferroviaires

Les données de trafic (nombre de Véhicules Légers et Poids Lourds par jour et par période) sur les différents axes routiers ont été insérées dans le modèle informatique.

Les données considérées pour l'état existant ont été fournies par SAFEGE, Fluidyn, à partir d'IRIS Conseil, SECAD 2009.

Le trafic ferroviaire actuel a été calculé à partir des horaires de RER sur la ligne D, passant par la gare de Villeneuve-Saint-Georges, recueillis sur le site de la RATP.

Les données de trafics ferroviaires sont recueillies, par ligne ferroviaire, dans le tableau suivant :

Tableau 52 : Données de trafics ferroviaires
(Source : IRIS Conseil, SECAD, 2009)

Lignes	Nombre de train Jour (6h-22h)	Nombre de train Nuit (22h-6h)
Paris -> Corbeil	109	18
Corbeil-> Paris	136	15
Paris -> Malheshherbes	26	2
Malheshherbes -> Paris	28	0
Paris -> Melun	109	12
Melun -> Paris	106	14

- Autres paramètres

Les bâtiments sont considérés comme peu absorbants : $\alpha_w = 0,1$

Absorption du sol : $\alpha_w = 0,1$

Les passages d'avions n'ont pas été modélisés.

- Indicateurs utilisés

Les indicateurs utilisés sont les LAeq sur les périodes réglementaires : LAeq (6-22h) pour la période de jour et LAeq (22h-6h) pour la période nocturne.

Météorologie

Le calcul est effectué dans des conditions météorologiques homogènes (température de référence de 8 °C et taux d'humidité de 60 %).

Cartes de bruit situation initiale

Les cartes couleur ci-dessous représentent les impacts sonores des voies routières et ferroviaires calculés en dB(A) par pas de 10 m à une altitude de 1,5 mètre au-dessus du sol, en période diurne et nocturne, sur l'ensemble du site et pour chacun des 5 îlots.

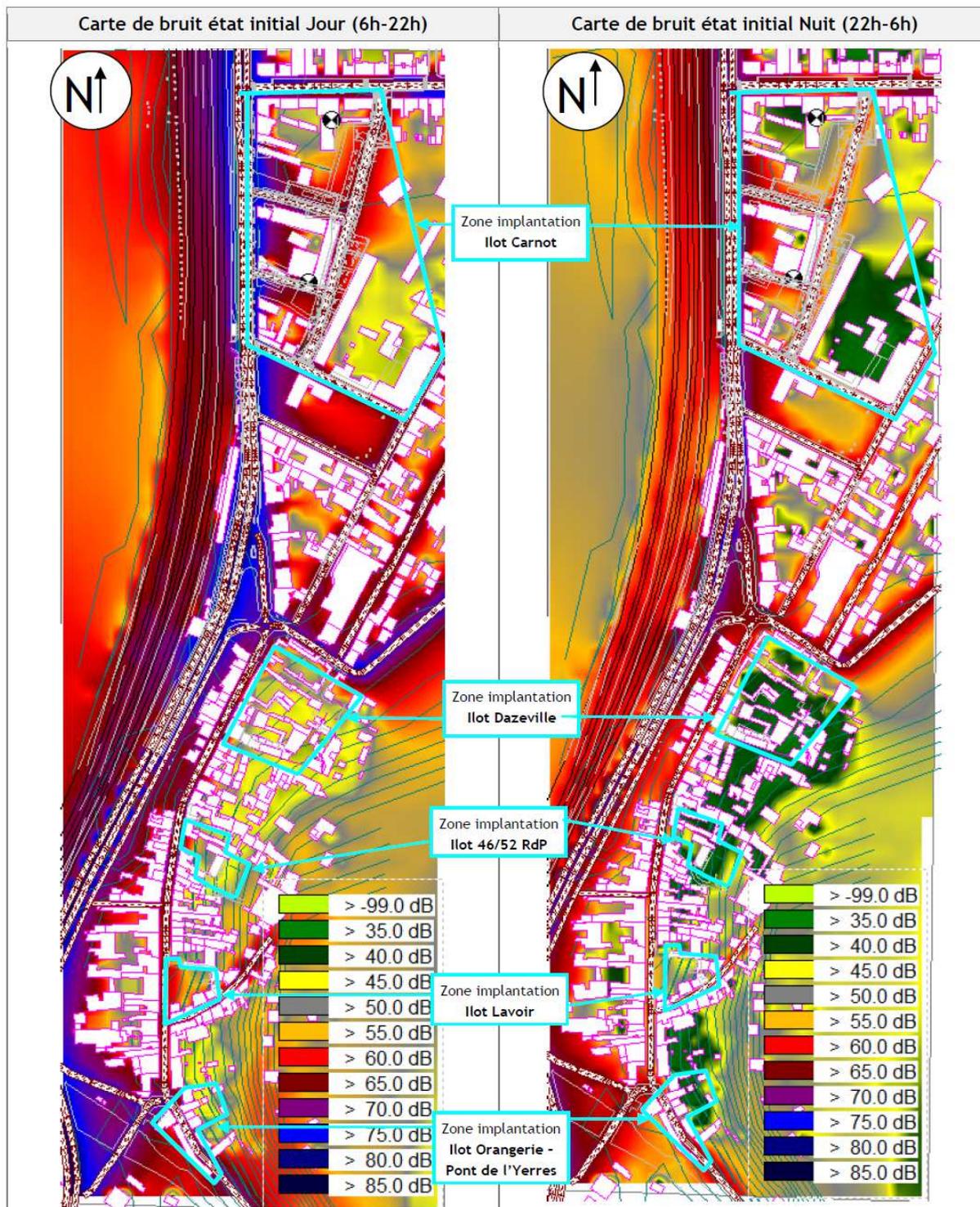
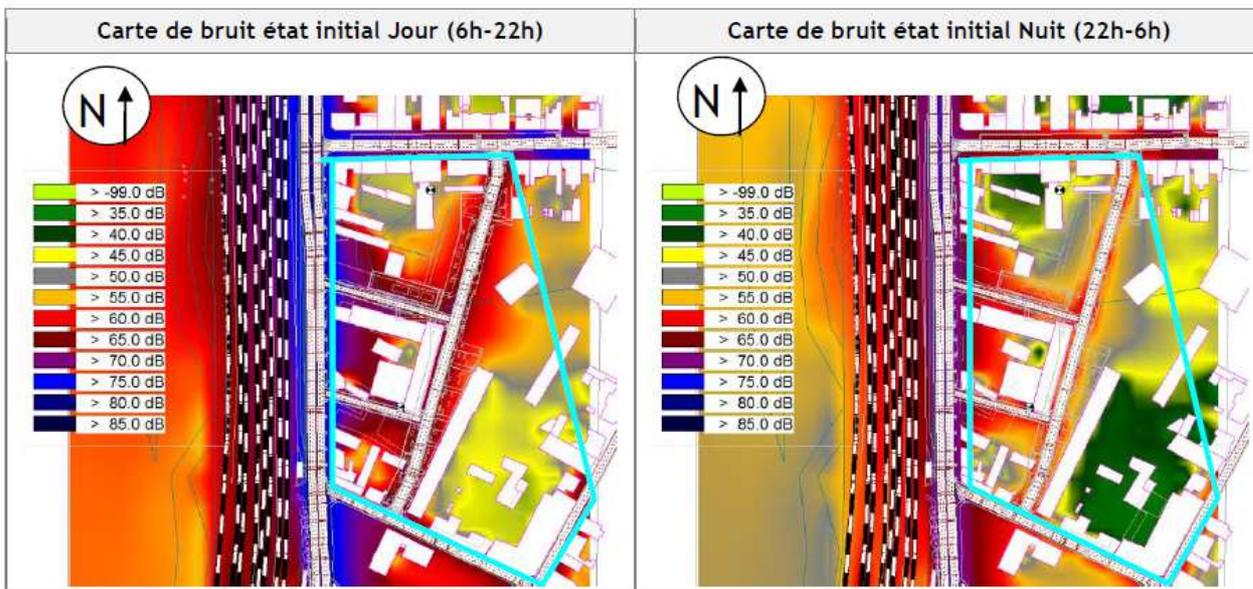


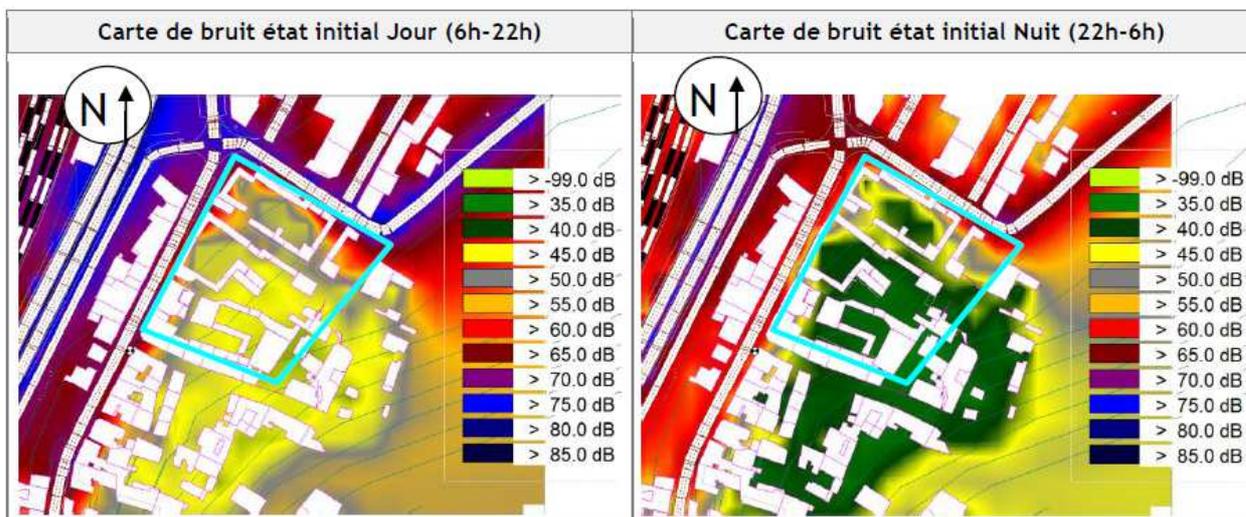
Figure 101 : Cartes de bruit de l'ensemble du site à l'état initial en dB(A), en périodes Jour et Nuit (Source : IRIS Conseil, SECAD, 2009)

Figure 102 : ZOOM : Cartes de bruit pour au niveau des emplacements des futurs îlots à l'état initial en dB(A), en périodes Jour et Nuit (IRIS Conseil, SECAD, 2009)

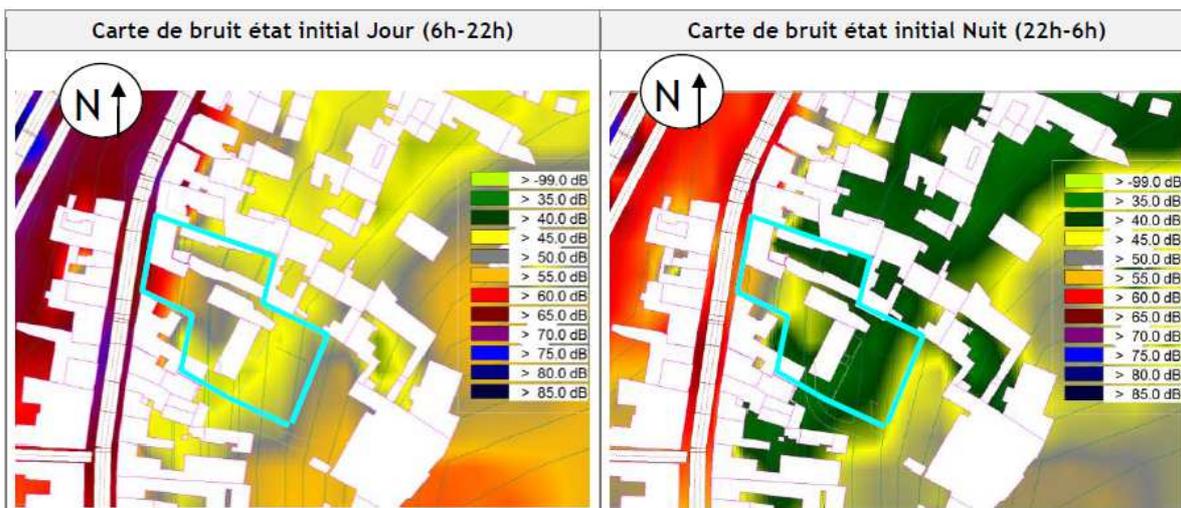
➤ **Emplacement futur îlot Carnot**



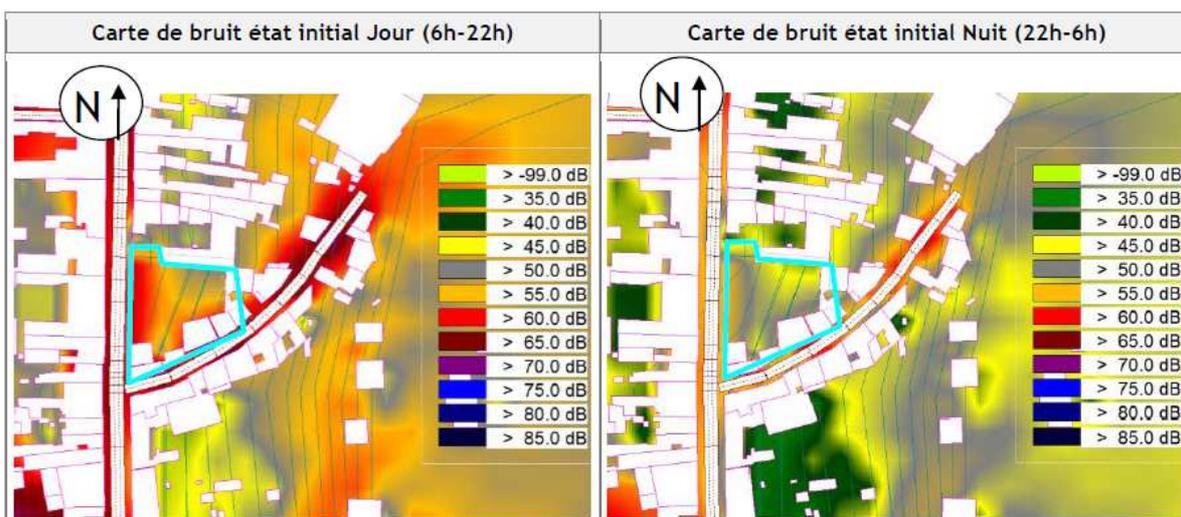
➤ **Emplacement futur îlot Dazeville**



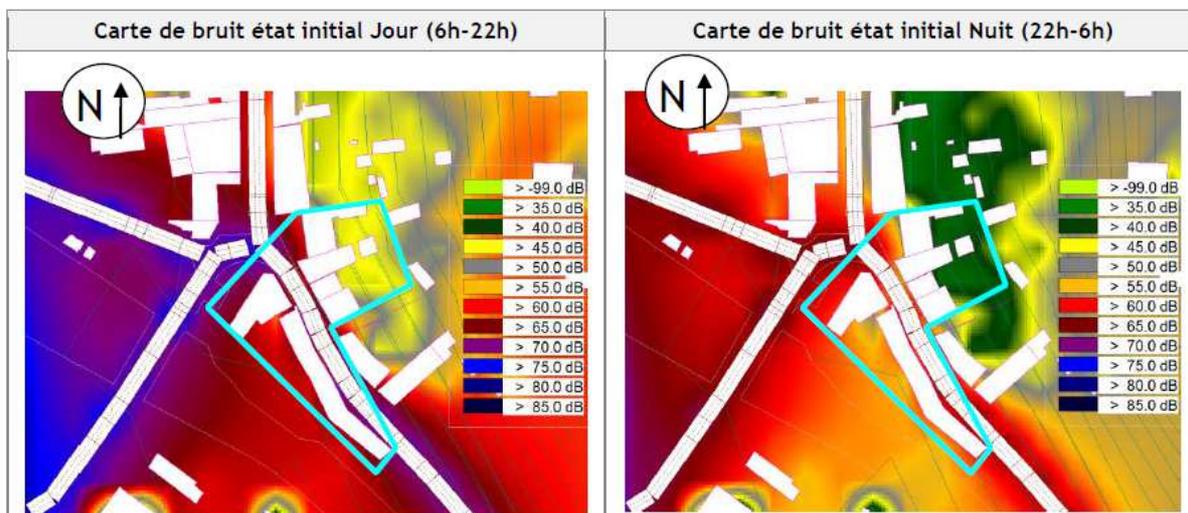
➤ **Emplacement futur îlot 46/52 rue de Paris**



➤ **Emplacement futur îlot Lavoisier**



➤ **Emplacement futur îlot Orangerie-Pont de l'Yerres**



Analyse modélisation état initial

En analysant les différentes cartes de bruit des 5 îlots, en au sens de l'arrêté du 5 mai 1996 on constate que les sites de ces futurs îlots sont :

- En zone d'ambiance sonore non modérée de jour et de nuit, pour les façades exposées en vue directe aux axes de transports terrestres, à savoir les voies ferrées, la RN6, l'avenue Carnot, la rue de Paris et la rue de Crosne.
- En zone d'ambiance sonore modérée de jour et de nuit pour les façades en vue indirecte des axes de transports terrestres. Les bâtiments le long des principaux axes routiers jouent le rôle d'écrans et génèrent des zones calmes en façade opposées aux axes routiers.



13

RESEAUX

13.1 RESEAU D'EAU POTABLE

Le réseau du centre-ville est récent ou a fait l'objet de travaux, il est donc réputé en bon état et le concessionnaire (Lyonnaise des Eaux) indique un surdimensionnement en pression du fait de la proximité des installations de production d'eau potable.

13.2 RESEAU D'ASSAINISSEMENT

Les informations suivantes sont tirées de l'« Étude capacitaire du réseau d'eaux usées de la commune de Villeneuve-Saint-Georges, Zone PNRQAD » réalisée par Hydratec en juin 2012 pour le Syage.

13.2.1 Eaux usées

Le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges est assaini par deux réseaux structurants :

- Le réseau de transport d'eaux usées du SIAAP (Syndicat Intercommunal de l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne) traverse le centre-ville sous la rue de Paris. Ce réseau reprend les effluents du SyAGE et du SIVOA (Syndicat Intercommunal de la Vallée de l'Orge Aval) pour les évacuer vers la station d'épuration de Valenton. Deux stations de refoulement, situées rue de Crosne, refoulent les effluents jusqu'à la rue des Fusillés par l'intermédiaire d'une canalisation en DN 900. Le réseau est ensuite gravitaire et de section variable (T180/110, DN 900, T150/90,). Sur ce tronçon, le réseau récupère les effluents de plusieurs secteurs de la commune de Villeneuve-Saint-Georges en plusieurs points par l'intermédiaire du réseau communal.
- Le réseau d'eaux usées communal, géré par le SyAGE, collecte les eaux usées des logements et les évacue vers le collecteur de transport du SIAAP. Il est strictement séparatif et principalement gravitaire, hormis un réseau ramifié sous pression sur la rue de Paris (collecteur DN 160 mm) composé de 38 microstations de refoulement. Les collecteurs gravitaires sont circulaires et de diamètre égal ou inférieur à 300 mm.

La carte suivante représente les réseaux d'assainissement desservant les sept secteurs du projet urbain de la ZAC. Le secteur Pierre Mendès France ne fait plus partie du projet.

Notons que le réseau d'eaux usées DN160 rue de Paris présente, suivant les indications du SyAGE, de nombreux désordres du fait d'un fonctionnement en refoulement et de problèmes inhérents à la récupération de gros déchets (lingettes, couches, etc.) déversés directement dans le réseau.

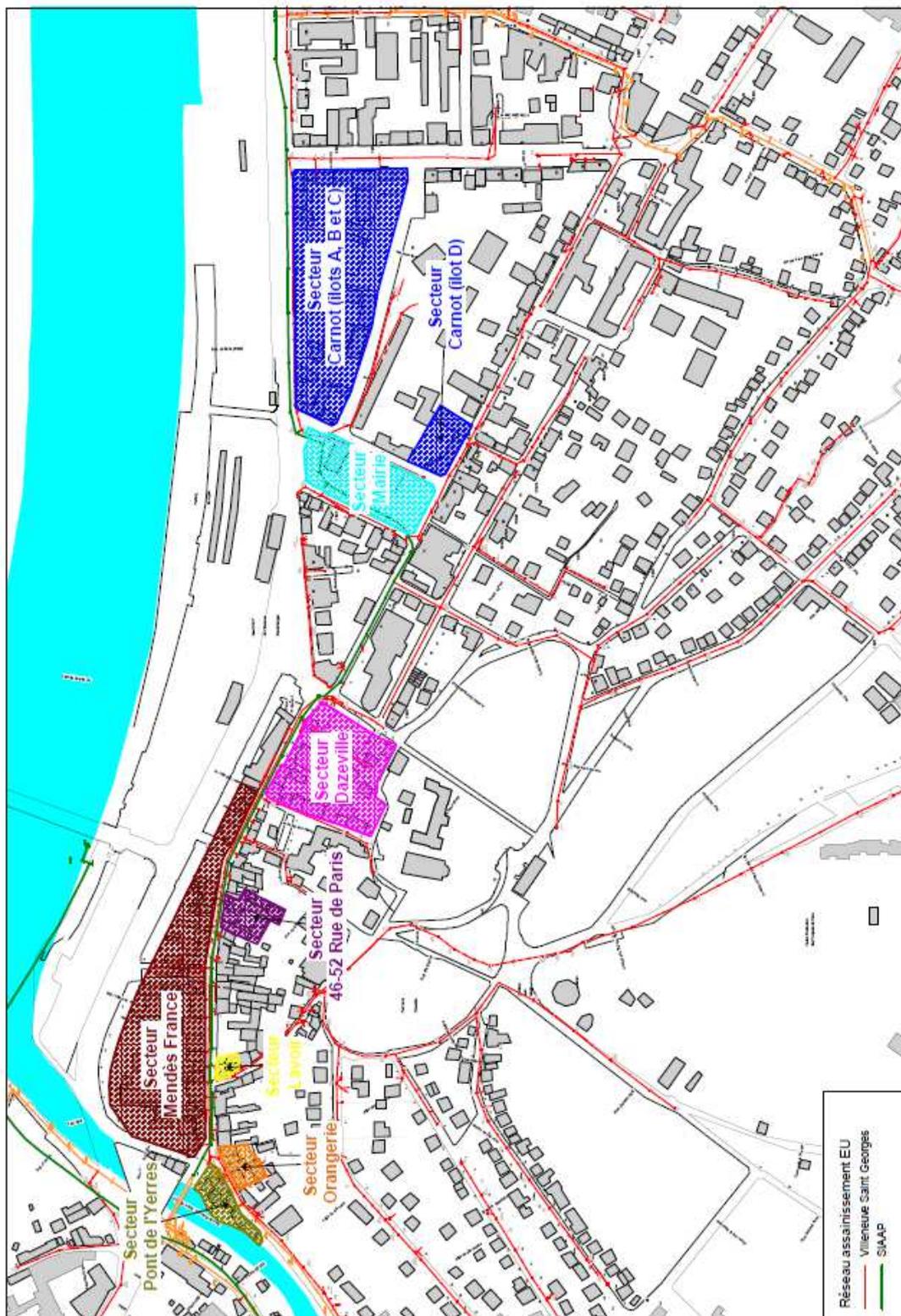
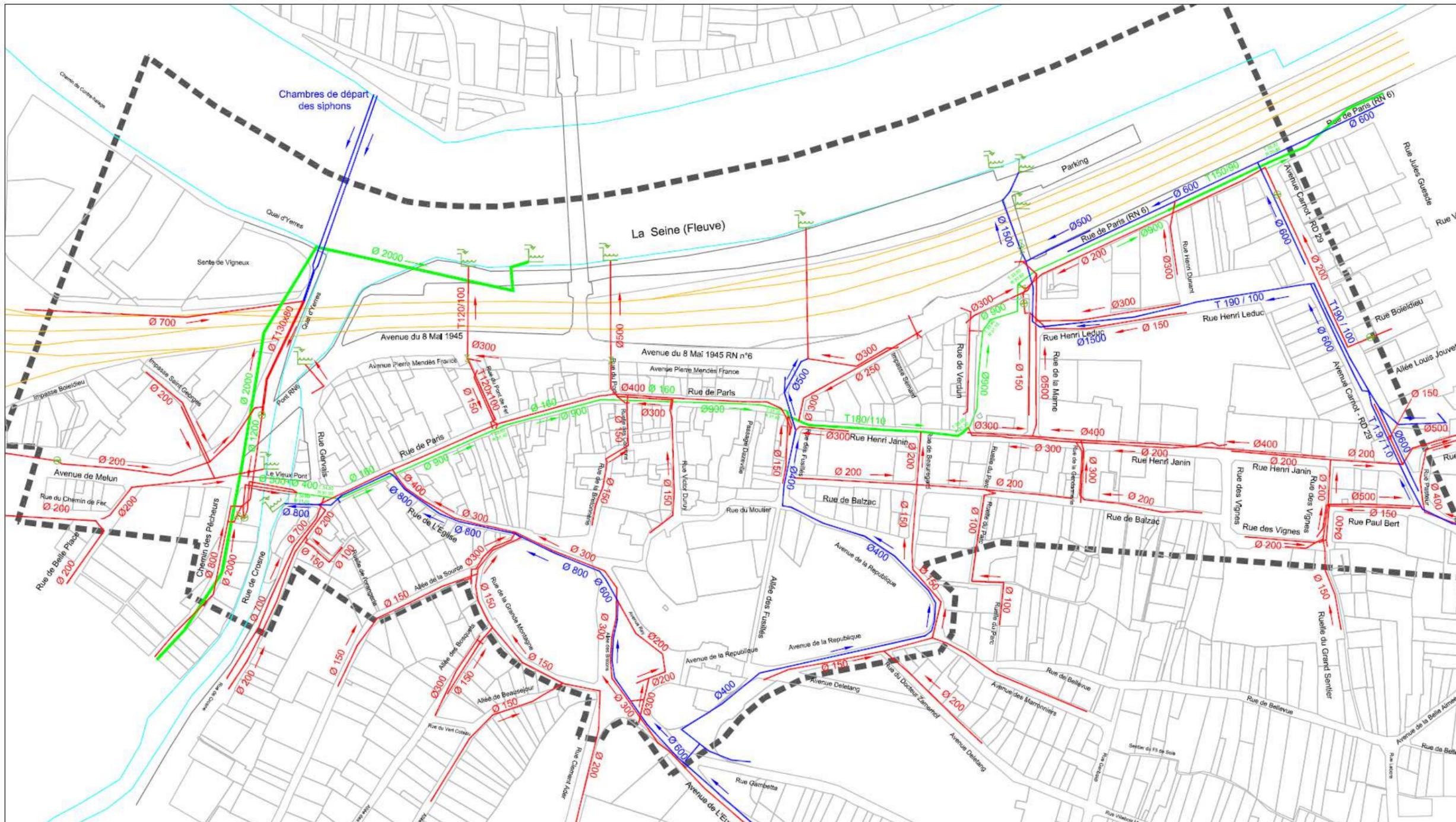


Figure 103 : Projet urbain

Source : Hydratech, 2012



Légendes:

- Limites
 - Réseaux SIARV
 - Réseaux SIAAP
 - Réseaux VAL DE MARNE
- Poste de relèvement
 - Déversoir
 - Vannes

Diagnostic réseaux VILLENEUVE Saint Georges (94190)
SCHEMA DES RESEAUX EXISTANTS - ASSAINISSEMENT CONCESSIONNAIRES

DATE	ECHELLE	PHASE	2/9
03/05/10	1/3000	Diagnostic	

L'ouvrage de transport des eaux usées du SIAAP a été intégré à l'ensemble des réflexions sur la problématique des réseaux que ce soit pour l'assainissement pluvial (impossibilité d'implanter de nouveaux réseaux dans la Rue de Paris), et pour l'assainissement eau usées (raccordement au collecteur des eaux usées strictes).

Le réseau du SIAPP est un réseau eaux usées, et est destiné à collecter exclusivement les eaux usées. Cependant sur certains tronçons de la rue de Paris, où aucun réseau pluvial n'existe, il est hautement probable qu'en situation actuelle ce réseau reçoit des volumes d'eaux pluviales non négligeables. Aussi, le projet induira une amélioration de la collecte des eaux pluviales dans la mesure où il a intégré une gestion à la source et une régulation des eaux pluviales avec une séparation stricte des eaux usées et des eaux pluviales.

Le projet de création de la ZAC a bien intégré la présence de la canalisation de transport des eaux usées du SIAAP, et les dispositions constructives à l'étude par les équipes de maîtrise d'œuvre intègrent cette contrainte forte. Une concertation avec le SIAAP est à l'étude.

13.2.2 Eaux pluviales

Le réseau d'assainissement dans le centre de Villeneuve-Saint-Georges est constitué d'un réseau séparatif, sous maîtrise d'ouvrage multiple :

- La DSEA pour le réseau d'assainissement départemental,
- Le SyAGE (anciennement SIARV) pour le réseau communal d'eaux usées et eaux pluviales,
- Le SIAAP pour le réseau d'assainissement interdépartemental.

La particularité du réseau pluvial, collectant les secteurs concernés par la ZAC multisite du centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges, est de fonctionner par des rigoles et caniveaux de surface pour rejoindre ensuite des canalisations enterrées se déversant en Seine ou dans l'Yerres.

La **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** et la Figure 105 présentent des exemples de drainage des eaux pluviales et des sources (via des barbacanes notamment).

Chaque rejet en Seine est ensuite équipé a minima d'un clapet anti-retour voire d'un poste anticrue, permettant de relever les eaux pluviales collectées.

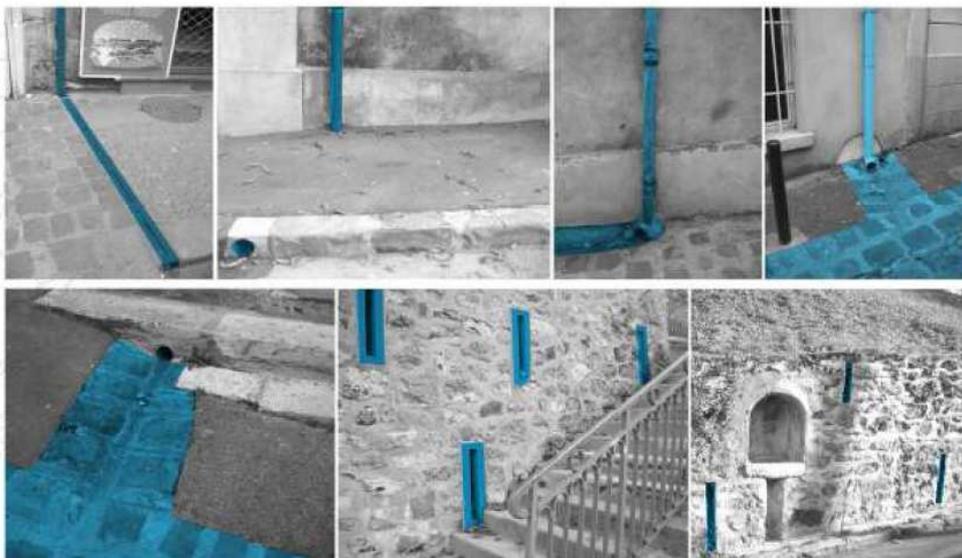


Figure 104 : Exemples de drainage des eaux pluviales et de sources (1/2)
Source : SyAGE 2012)

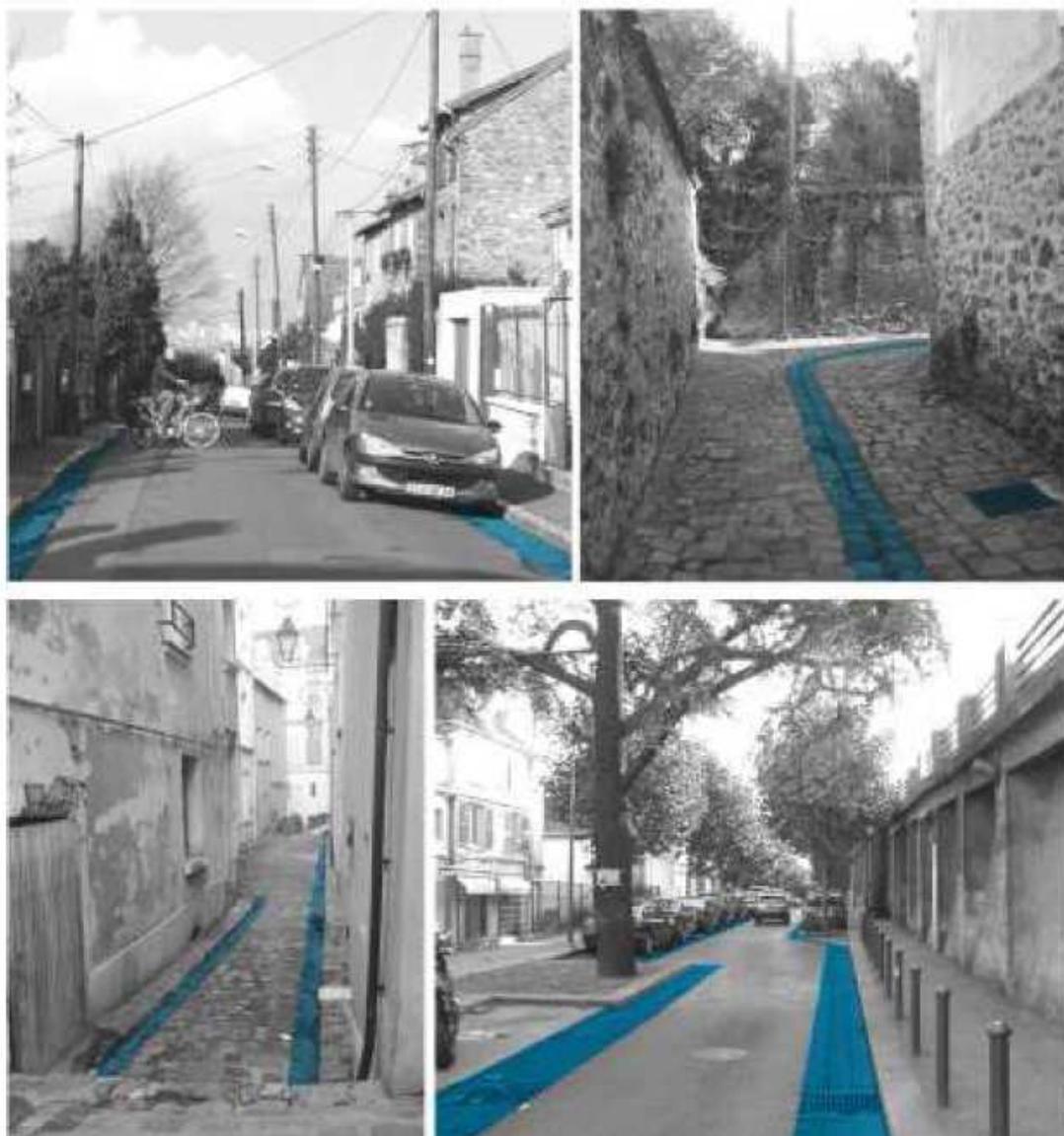


Figure 105 : Exemples de drainage des eaux pluviales et de sources (2/2)
(Source : SyAGE 2012)

Selon la commune, aucun dysfonctionnement majeur n'est constaté sur le réseau pluvial.

A- Les contraintes réglementaires

➤ Plan Local d'Urbanisme

Pour les différentes zones concernées du zonage du PLU, à savoir UA1, UA2 et UB, il existe un article concernant les prescriptions en matière de gestion des eaux pluviales : conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement.

Concernant la limitation des volumes et des débits d'eaux pluviales rejetés au réseau :

- Sous réserve de perméabilité suffisante des sols, les eaux pluviales « non polluées » issues des surfaces imperméabilisées (toitures, terrasses, allées de garages) doivent être infiltrées ;
- Le cas échéant et pour les eaux pluviales de voirie ou de parkings, un dispositif de limitation du débit rejeté doit être mis en place afin de compenser l'imperméabilisation des surfaces.

Toutefois, aucun débit de rejet ni période de retour pour le dimensionnement du stockage n'est précisé (par exemple, rejet limité à 2 l/s/ha jusqu'à une pluie de retour 20 ans). Le règlement du PLU précise néanmoins que le zonage des eaux pluviales fixera un tel débit, lorsque ce dernier entrera en vigueur.

Concernant le prétraitement des eaux pluviales avant rejet au domaine public, il est précisé que :

- les eaux issues des parkings de surface de plus de 5 places devront subir un traitement de débouage-déshuilage avant le rejet dans le réseau public pluvial, il en sera de même pour les eaux issues des voiries nouvelles ;
- Les eaux issues des parkings couverts ou souterrains de plus de 5 places subiront également un traitement de débouage-déshuilage avant leur rejet dans le réseau interne d'eaux usées.

Concernant les exutoires des eaux pluviales d'un projet, le règlement précise que les eaux pluviales doivent être rejetées en 1er lieu au caniveau ou au fossé de la voie publique, et en 2nd lieu dans une canalisation publique après autorisation des services concernés.

➤ **Le règlement d'assainissement de la DSEA 94**

Approuvé par délibération du Conseil Général le 13 décembre 2004, la Direction des Services de l'Environnement et de l'Assainissement du Val-de-Marne (DSEA 94) dispose d'un règlement d'assainissement, qui s'applique à tout nouveau branchement ou déversement dans le réseau départemental.

Dans le chapitre IV -article 29- du règlement, le Département impose, via un arrêté d'autorisation, une gestion des eaux pluviales à la parcelle et fixe un débit maximum à déverser dans le réseau ou l'ouvrage départemental.

Toutefois, la DSEA finalise actuellement un zonage pluvial dans lequel seul l'îlot Carnot sera contraint à un rejet à 2 l/s/ha avec une réduction de 25 % de ses surfaces imperméables par rapport à l'état actuel. Les autres îlots seront eux limités à un rejet maximum de 10 l/s/ha.

Afin d'anticiper ces prochaines règles, nous avons retenu ces dernières pour le dimensionnement des ouvrages de stockage des eaux pluviales.

➤ **Les prescriptions du SyAGE**

Outre le transport et la collecte des eaux usées, le Syndicat mixte pour l'Assainissement et la Gestion des eaux du bassin versant de l'Yerres (SyAGE) a la charge de gérer les eaux de pluie et leur ruissellement sur le domaine public.

Le SyAGE impose via son règlement un « zéro rejet », à savoir infiltrer la totalité des eaux pluviales au droit de la parcelle sans aucun rejet au domaine public.

Pour atteindre cet objectif, chaque usager doit :

- Prévoir un aménagement de sa parcelle limitant les surfaces imperméabilisées (trottoirs, parkings ou chaussées réalisés en revêtement perméable, par exemple),
- Prévoir des ouvrages d'infiltration, de préférence à ciel ouvert (une noue en entrée d'ouvrage constituant un dispositif de dépollution, en complément de son rôle hydraulique).

S'il est avéré que l'infiltration n'est pas possible, un dossier de demande de dérogation doit être présenté au SyAGE qui détermine le cas dérogatoire dans lequel le projet peut entrer. Dans ce cas, le débit de fuite est de 5 l/s/ha, conformément au zonage en vigueur.

En effet, l'article 6 du règlement précise que : « *Lorsque pour des raisons techniques, réglementaires ou de configuration des lieux l'infiltration totale des eaux pluviales n'est pas possible ou pertinente, le SyAGE peut accorder à titre dérogatoire une autorisation*

de raccordement imposant la mise en œuvre de dispositifs limitant le rejet, dans l'ordre de priorité suivant :

- 1 - ouvrage d'infiltration disposant d'un trop-plein raccordé au SP-EP [...],*
- 2 - ouvrage de rétention disposant d'un débit de fuite et d'un trop-plein raccordés au SP-EP [...],*
- 3 - raccordement sans mise en place de dispositifs d'infiltration ou de rétention. »*

Le volume utile de l'ouvrage d'infiltration ou de stockage doit, par ailleurs, permettre de contenir une pluie décennale (43 mm en 4 heures avec période intense de 30,6 mm en 30 minutes).

Afin de pérenniser l'ouvrage d'infiltration, il est préférable de prévoir, au niveau de chaque ouvrage d'engouffrement, un regard à décantation avec dispositif siphonide, de manière à piéger les matières décantables et les flottants. Ce regard devra être visitable afin d'en permettre un entretien régulier.

Selon les informations transmises par le SyAGE, la demande de raccordement doit être adressée par écrit au SyAGE accompagnée des justificatifs suivants :

- Les résultats du ou des tests de perméabilité du sol ;
- Une note de calcul sur le dimensionnement du dispositif d'infiltration et/ou du dispositif de stockage ;
- Un plan masse coté ;
- Un plan topographique indiquant le(s) dénivelé(s) du terrain ;
- De tout autre document nécessaire à l'instruction du dossier.

13.3 ÉLECTRICITE, GAZ ET TELECOMMUNICATION

L'ensemble du secteur est relié au réseau de distribution d'électricité. Notons également sur le secteur un certain nombre de postes de transformation :

- îlot Carnot Mairie : poste PTT à l'angle de la RN6 et de la rue Henri Dunant, poste Janin situé à proximité du collège Jules Ferry,
- îlot Dazeville : poste Dazeville situé impasse Dazeville,
- îlot rue de Paris : poste Port situé à l'angle de la rue de Paris et de la rue du Port,
- îlot Place du Lavoir : poste Chèvre situé au droit du n° 22 rue de Paris.

Ces postes sont reliés entre eux par un réseau HTA (1 000 à 50 000 volts en courant alternatif).

Le réseau de distribution de gaz desservant le centre-ville est un réseau enterré de canalisation, pour la plupart en moyenne pression PE (63 mm et 125 mm), avec quelques canalisations basse PE et acier (150 mm, 125 mm et 114 mm).

Notons également la présence du **réseau de transport de gaz** (AC DN150) qui traverse l'Yerres au niveau du pont de la RN6, passe le long de la Seine sur les berges de l'autre côté des voies ferrées et revient sur la RN6 (sur la rive Ouest) au niveau de la rue de la Marne.

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

Il n'existe pas de réseau haut débit dans le centre ancien, mais des points de raccordement possibles ont été identifiés sur certains secteurs de la commune.

14

DECHETS

La commune de Villeneuve-Saint-Georges est adhérente au Syndicat Mixte Intercommunal de Traitement des Déchets Urbains du Val-de-Marne (SMITDUVM) à qui elle a délégué le traitement des ordures ménagères produites sur son territoire.

La collecte des déchets ménagers résiduels ainsi que la collecte sélective sont assurées via les services d'un prestataire, OTUS (Bonneuil-sur-Marne). Le tri est opéré comme suit :

- Petits déchets toxiques en mélanges : apport volontaire ;
- Verre, emballages et papiers cartons : collecte sélective bi-flux :
 - verre,
 - journaux, magazine et emballages ;
- Encombrants ménagers divers : en déchetterie (avenue Winston) ;
- Ordures ménagères résiduelles : porte à porte ;
- Déchets verts : porte à porte.

Le ramassage des déchets de Villeneuve-Saint-Georges se base sur un découpage de la commune en cinq zones. La collecte des ordures ménagères a lieu deux fois par semaine pour les secteurs pavillonnaires et trois fois par semaine pour les secteurs collectifs.

- L'îlot Carnot fait partie du secteur « Ancien Val Pompadour » dont les ordures sont récoltées le mardi et vendredi et dont les déchets valorisables sont récoltés le vendredi.
- Les autres îlots de la ZAC font partie du secteur « Plateau Blandin » dont les ordures sont récoltées le mercredi et samedi et dont les déchets valorisables sont récoltés le samedi.

Les végétaux sont ramassés de façon hebdomadaire le lundi. Le verre est ramassé de façon bihebdomadaire indépendamment, les mardis et vendredis.

Les déchets encombrants et en mélange sont traités par l'entreprise GENERIS, à Villeneuve-Saint-Georges. Les déchets incinérables sont envoyés à l'usine d'incinération de Créteil et les déchets recyclables sont pris en charge par la société Thaïs à Villeneuve-le-Roi.

La figure suivante récapitule la gestion des déchets de la commune de Villeneuve-Saint-Georges.

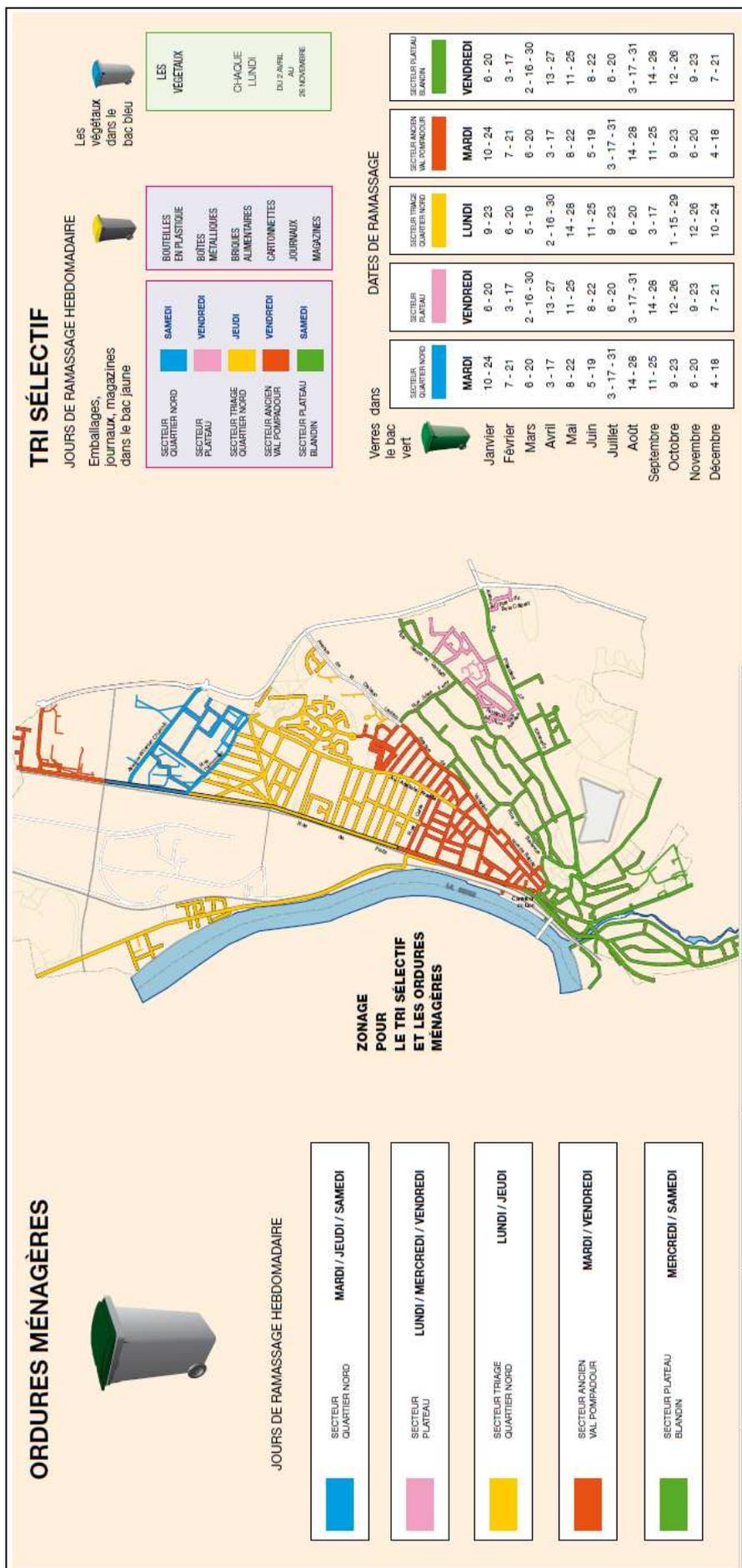


Figure 106 : Calendrier du ramassage des ordures ménagères et du tri sélectif 2012 de la commune de Villeneuve-Saint-Georges (Source : SMITDUMM)

15

RISQUES INDUSTRIELS ET TECHNOLOGIQUES

15.1 PLANS DE PREVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES

La loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages prévoit en son article 5 la mise en place de **Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)**. Ces PPRT ont pour objet de limiter les effets d'accidents susceptibles de survenir dans les installations classées SEVESO seuil haut et pouvant entraîner des effets sur la salubrité, la santé et la sécurité publiques directement ou par pollution du milieu. L'objectif d'un PPRT est donc d'apporter une réponse aux situations difficiles en matière d'urbanisme héritées du passé et de mieux encadrer l'urbanisation future autour des établissements SEVESO AS existants, pour l'essentiel à des fins de protection des personnes, tout en favorisant la réduction du risque à la source et la concertation entre les parties associées.

Dans le département du Val-de-Marne, deux sites sont concernés par l'élaboration de ces PPRT : les deux dépôts pétroliers de BP à Vitry-sur-Seine et de GPVM à Villeneuve-le-Roi.

L'élaboration des PPRT est pilotée par le Service Technique Interdépartemental d'Inspection des Installations Classées (STIIIC), avec l'assistance de la DDE du Val-de-Marne.

15.2 CANALISATION DE TRANSPORT DE GAZ SOUS PRESSION

Le site d'étude est concerné par le passage de canalisation de gaz sous pression notamment sur le secteur de l'Orangerie Pont d'Yerres.

Dans ce contexte des dispositions particulières s'appliquent en matière de construction.

Les canalisations font l'objet de 3 types de dispositions :

- elles bénéficient de servitudes qui visent à garantir l'intégrité de l'ouvrage,
- elles sont soumises à des règlements techniques de sécurité,
- néanmoins, le risque nul n'existant pas, elles génèrent des contraintes dans les zones de vigilance destinées à la protection des populations en cas d'accident.

Dans le cas du transport par canalisation, le scénario le plus redoutable est l'agression extérieure de la canalisation provoquée par un engin de terrassement. Les études de sécurité des canalisations sont à priori réalisées, sur la base de la prise en compte de ce scénario. Ces études sont obligatoires pour tous les ouvrages de transport dans le cadre de l'application de la circulaire 2006-64 du 4 août 2006.

.....

Dans la zone de vigilance, en cas de survenue de ce scénario, trois zones de dangers sont identifiées avec par ordre croissant d'exposition aux risques :

- la zone des dangers significatifs pour la vie humaine correspondant aux effets irréversibles,
- la zone des dangers graves correspondant aux premiers effets létaux,
- la zone des dangers très graves correspondant aux effets létaux significatifs.

Au-delà du respect des servitudes qui visent à garantir l'intégrité de l'ouvrage et des règlements techniques qui garantissent à priori sa sûreté, il apparaît nécessaire d'inciter les maires à la vigilance en matière de maîtrise de l'urbanisation dans les zones de dangers pour la vie humaine, de façon proportionnée à chacun des trois niveaux de dangers (significatifs, graves et très graves).

En particulier, si les maires envisagent de permettre réglementairement la réalisation de projets dans les zones de dangers pour la vie humaine, ils devront prendre à minima les dispositions suivantes :

- dans la zone des dangers significatifs correspondant aux effets irréversibles : informer le transporteur des projets de construction ou d'aménagement le plus en amont possible, afin qu'il puisse analyser l'éventuel impact de ces projets sur la canalisation,
- dans la zone des dangers graves correspondant aux premiers effets létaux : interdire la construction et l'extension des immeubles de grande hauteur et des établissements recevant du public de la 1ère à la 3ème catégorie,
- dans la zone des dangers très graves correspondant aux effets létaux significatifs : application des dispositions de la zone de dangers graves auxquelles s'ajoutent l'interdiction des établissements recevant du public (ERP) susceptibles de recevoir plus de 100 personnes.

Au stade actuel, le Maître d'Ouvrage a saisi GRT Gaz Val-de-Seine, et a engagé les procédures de Déclaration de Travaux (DT) sur le secteur Rue de Crosne, Place Saint-Georges, Rue de Paris.

La commune de Villeneuve-Saint-Georges n'est donc 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.

16

CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

16.1 LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE (SDRIF)

Le SDRIF en vigueur date de 1994. Le Conseil Régional d'Île-de-France a amendé le projet de SDRIF 2013. Le nouveau schéma directeur de la région Île-de-France a été approuvé par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre, publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel. Le Schéma a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de la région capitale.

Villeneuve-Saint-Georges appartient à l'entité dite « Cœur d'agglomération » du SDRIF qui comprend les communes en continuité de bâti avec Paris, urbanisées (au moins 80 % d'espaces urbanisés - MOS 1999) et denses (au moins 80 habitants + emplois à l'hectare urbain construit). 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 se situe à l'intersection des grands faisceaux Sud et Sud-Est :

- Le développement économique du faisceau Sud-Est, fortement lié à celui du faisceau Sud, notamment concernant les territoires de Massy-Saclay, des Portes de l'Essonne et du Centre Essonne, bénéficie de plusieurs pôles d'envergure internationale qui seront confortés.
- Le pôle d'Orly-Rungis-Nord Essonne, territoire stratégique du cœur d'agglomération du faisceau Sud doit contribuer au développement et à l'attractivité de l'ensemble de l'Île-de-France Sud, en lien avec les pôles voisins.



Figure 107 : Vue aérienne de Villeneuve-Saint-Georges et de la région parisienne

Crédit : EPA ORSA / Philippe Guignard



Relier et structurer

Les infrastructures de transport

Les réseaux de transports collectifs	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
	Niveau de desserte national et interdépartemental	—	—
Niveau de desserte métropolitaine	<ul style="list-style-type: none"> Réseau RER A RER B RER C RER D RER E 	<ul style="list-style-type: none"> Nouveau Grand Paris Tronc de référence 	← →
Niveau de desserte territoriale	—	—	—
Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris) Gare TGV	•	•	•

Les réseaux routiers et fluviaux	Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)
	Autoroute et voie rapide	—	—
Réseau routier principal	—	—	—
Franchissement	—	—	—
Amenagement fluvial	—	—	—

Les aéroports et les aérodromes

L'armature logistique

- ◆ Site multimodal d'enjeux nationaux
- ◆ Site multimodal d'enjeux métropolitains
- ◆ Site multimodal d'enjeux territoriaux

Polariser et équilibrer

Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle

○ Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares

■ Pôle de centralité à conforter

Préserver et valoriser

- Les fronts urbains d'intérêt régional
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- ◆ Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- ◆ Les continuités
Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau

Figure 108 : SDRIF – Zoom sur Villeneuve-Saint-Georges

16.2 LE PLU DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

La commune de Villeneuve-Saint-Georges est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) daté du 1^{er} juillet 2004. La mise en révision du PLU a été décidée par délibération du Conseil Municipal du 15 décembre 2011. La procédure de révision est actuellement en cours.

16.2.1 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) assure la cohérence du projet d'ensemble transcrit dans le PLU.

Le territoire communal est aujourd'hui en très grande partie urbanisé. Les secteurs non construits (Plateau, etc.) sont occupés par des espaces verts ou naturels qu'il convient de protéger et de préserver. Dans ce contexte, l'essentiel des évolutions futures se fera à l'intérieur des zones existantes.

Le PADD traduit ces objectifs pour le secteur du centre-ville au travers de différentes thématiques :

- priorité à la requalification du bâti ancien ;
- équipements : la commune s'avère assez bien dotée, notamment sur le secteur de projet. Le PADD prévoit « de préparer l'avenir et de se doter des moyens nécessaires aux évolutions futures » ;
- activités : le PADD recommande de s'appuyer sur les activités existantes sur l'axe RN6 / avenue Mendès France et de permettre l'implantation d'activités compatibles avec l'habitat ;
- commerce de proximité et services : les objectifs sont liés à une redynamisation de l'activité commerciale de proximité ;
- transports en commun, circulation, déplacements et stationnement : le PADD met en avant la proximité immédiate du projet de pôle intermodal ;
- espaces verts et patrimoine naturel : le PADD affirme la volonté de protéger et étendre les espaces verts pour favoriser leur utilisation par les habitants ;
- patrimoine bâti et formes urbaines : l'objectif est de permettre une évolution du bâti dans le respect des formes urbaines de qualité et une bonne insertion des constructions nouvelles dans le tissu existant, prendre en compte les orientations du projet d'AVAP et inciter à la qualité architecturale ;
- risques et nuisances : tenir compte des risques et des nuisances sur la vie quotidienne des habitants (trafic aérien, trafic routier de transit, risque inondation, ...).

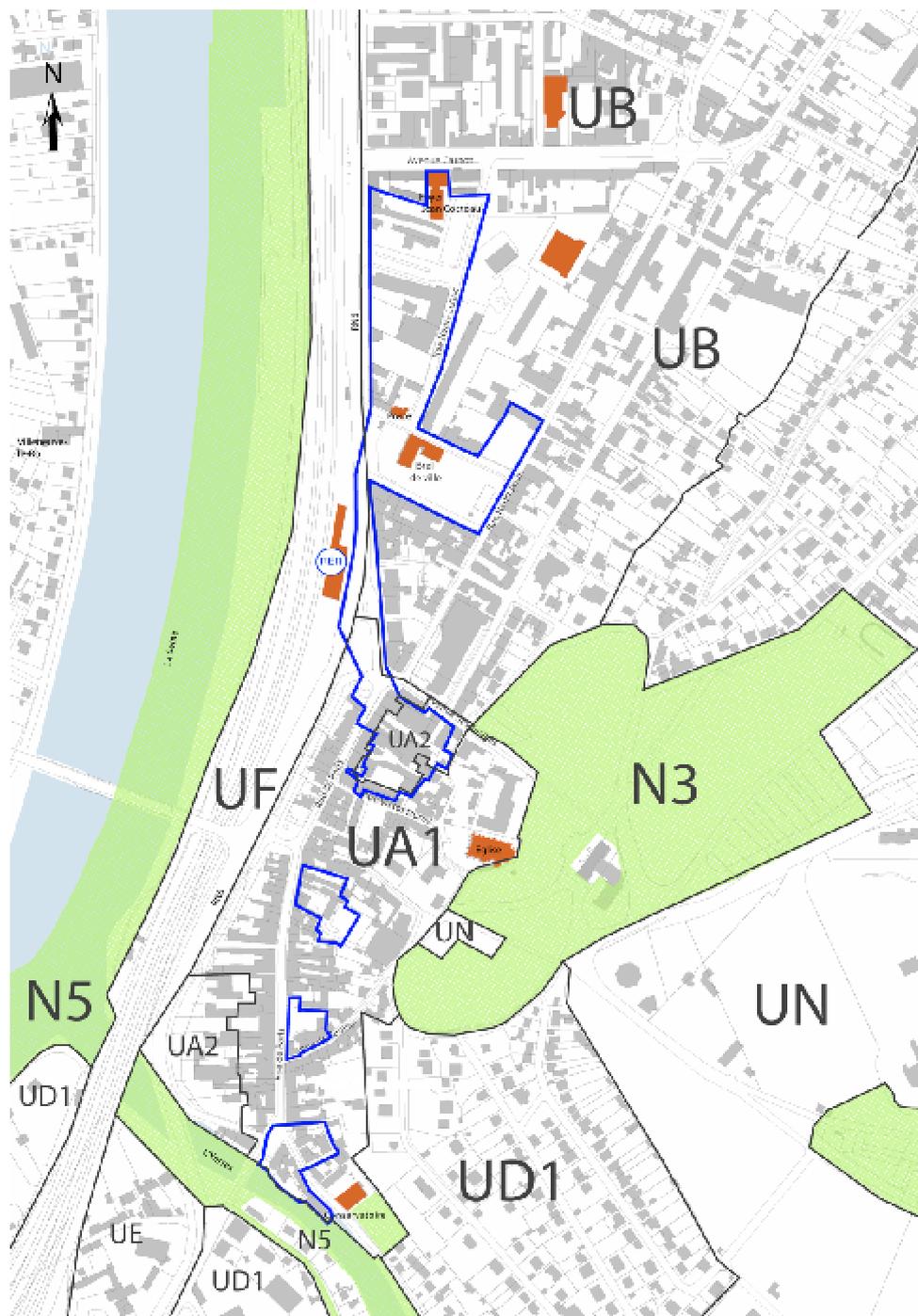


Figure 109 : Extrait du PLU - Centre-ville

16.2.2 Les zonages réglementaires

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.

A Villeneuve-Saint-Georges, dans les zones à vocation de logement, les établissements ou constructions générateurs de nuisances sont interdits (industries, exploitation agricole, dépôts de ferrailles ou de déchets, ...). La surface des constructions à usage d'artisanat et de commerce est limitée à 300 m² dans les zones UA et UB, disposition favorisant le développement des commerces et de l'artisanat de proximité répondant aux besoins des habitants et compatibles avec l'habitat.

En zone UA2, seuls étaient autorisés les travaux ayant pour objet l'adaptation, la réfection et/ou l'extension des constructions existantes, dans la limite de 10 % de SHOB existante avec un minimum de 25 m². Cette règle permettait de ne pas figer totalement cette zone pendant la période durant laquelle elle constituait un périmètre de constructibilité limitée.

La zone UA et certains secteurs de la zone UB sont concernés par l'AVAP. Dans ces secteurs, les travaux sur les constructions existantes, ou les constructions nouvelles devront respecter le règlement de l'AVAP. L'AVAP identifie les constructions à préserver, à réhabiliter à reconstruire ou à démolir.

Il n'y a pas d'obligation de réalisation de places de stationnement dans cette zone, celle-ci est simplement encouragée. Cette disposition tient compte des spécificités de la zone dans laquelle la réalisation de parking souterrain est rendue difficile par l'exiguïté des parcelles. La proximité de la gare RER, et la bonne desserte en transports en commun, conduisent à ne pas fixer d'obligation dans ce domaine.

16.2.3 Les orientations particulières pour le centre-ville

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) du centre ancien, application du règlement de l'AVAP).

Les objectifs de requalification du centre-ville passent également par la mise en valeur des cheminements piétons, hérités du passé viticole de la commune, la restauration et l'intégration des parcs de Beauregard et de la Chevrette, le renforcement les liens entre la ville, la Seine et l'Yerres.

16.2.4 Les servitudes dans la ZAC

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

Tableau 53 : Servitudes sur le périmètre de la ZAC multisite

Type de servitude	Concerne	Implication
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'Architecte des Bâtiments de France sur le projet, les PC, PD et autres autorisations (aménagement sur les espaces publics...)
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		

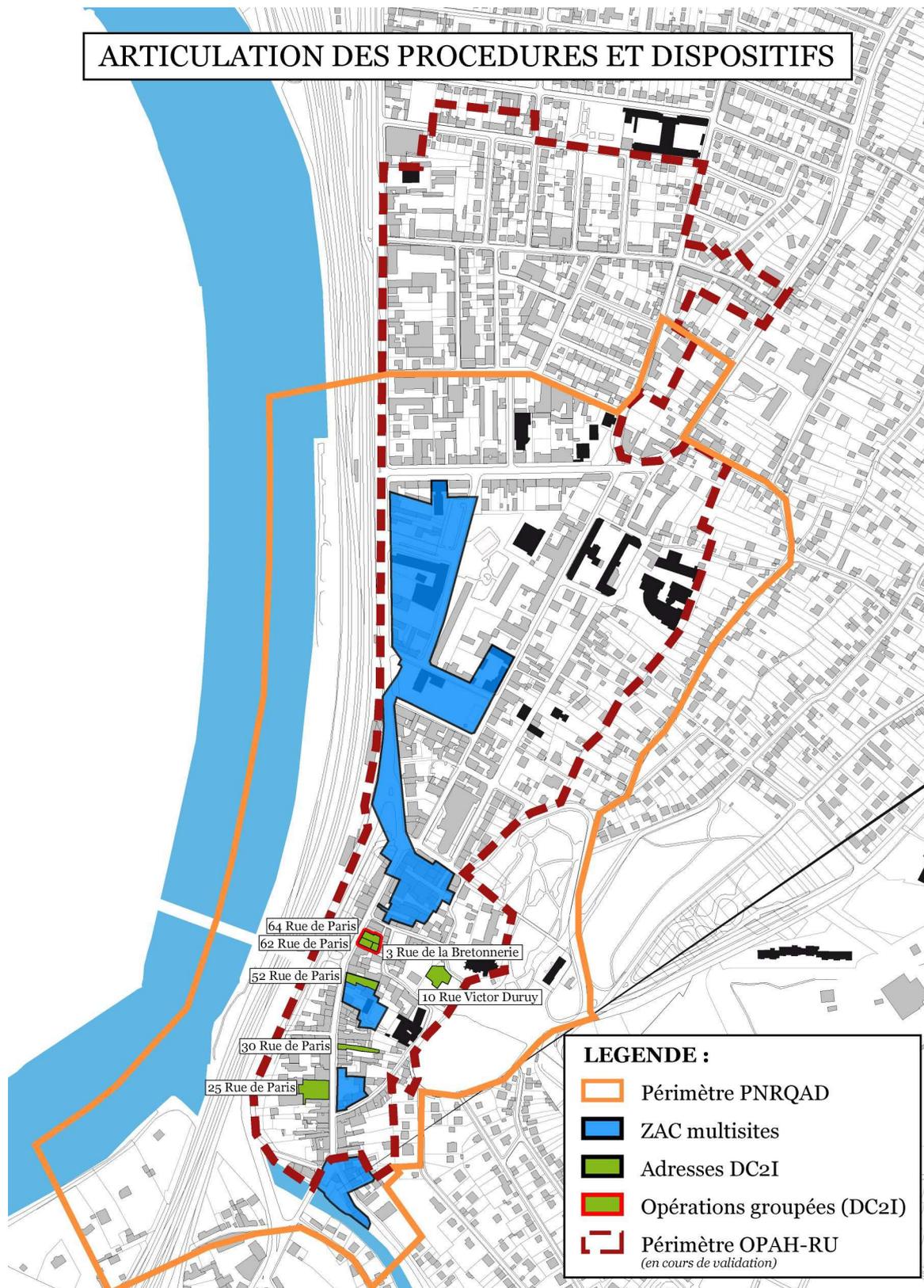


Figure 110 : Articulation des procédures

Source : EPA ORSA 2012

16.3 LE PROGRAMME NATIONAL DE REQUALIFICATION DES QUARTIERS ANCIENS DÉGRADÉS (PNRQAD)

Dans la continuité des grandes orientations territoriales définies par le Projet Stratégique Directeur du territoire ORSA, la commune de Villeneuve-Saint-Georges et l'EPA ORSA ont saisi l'opportunité du lancement du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD) pour présenter une candidature sur le centre-ville.

Depuis décembre 2009, le projet de centre-ville est lauréat du PNRQAD sur décision du Secrétaire d'Etat au Logement (Décret n° 2009-1780 du 31 décembre 2009).

La dégradation de la situation sociale, patrimoniale et urbaine dans le centre-ville exige en effet une mobilisation d'ampleur et coordonnée des acteurs publics et privés pour enclencher une dynamique de revitalisation crédible. La participation de Villeneuve-Saint-Georges au PNRQAD doit permettre une revitalisation du centre-ville en profondeur.

En prenant appui sur les quatre atouts du centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges (son patrimoine architectural et urbain, son excellente accessibilité métropolitaine, son rapport au grand paysage et son animation urbaine), les objectifs portés par le projet de requalification sont les suivants :

- Restructurer en profondeur le centre-ville pour mettre fin au processus de dégradation de l'habitat, de l'environnement urbain et du cadre de vie ;
- Améliorer les conditions d'habitat en luttant contre la précarité énergétique et en développant une offre résidentielle adaptée aux besoins des ménages ;
- Faire un quartier multifonctionnel durable en prenant en compte les enjeux de vulnérabilité aux risques, de mise en valeur du patrimoine, d'optimisation du pôle multimodal autour de la gare RER D et de revitalisation de l'appareil commercial ;
- Redonner au quartier son rôle de centre-ville rayonnant à l'échelle de la commune et de Seine Amont Sud-Est en améliorant les liaisons avec les autres quartiers ;
- Valoriser le patrimoine paysager en ouvrant la ville sur le grand paysage.

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.

La ZAC multisite du centre-ville est l'un des dispositifs opérationnels. Le réaménagement du centre-ville repose également sur des opérations de recyclage immobilier et de réhabilitation :

- Le Dispositif Coordonné d'Intervention Immobilière (DC2I), sous maîtrise d'ouvrage EPA ORSA, est un dispositif de recyclage immobilier ciblant des adresses particulièrement dégradées à fort enjeu patrimonial et urbain. Ces immeubles feront l'objet de travaux de réhabilitation et de restructuration d'ampleur afin de garantir leur sauvegarde.
- L'OPAH-RU, sous maîtrise d'ouvrage Ville, permet d'accompagner le processus de renouvellement urbain et les interventions de restructuration lourdes du bâti ancien mis en œuvre dans le cadre du projet de requalification. Il s'agit d'un dispositif d'accompagnement des propriétaires ou copropriétaires permettant de définir les programmes de réhabilitation nécessaires à la préservation de leurs biens et de rechercher les financements publics qui permettront leur réalisation. L'EPA Orly Rungis – Seine Amont est associé à l'opération.

- L'Opération de Restauration Immobilière (ORI) est le volet particulier de l'opération (DUP) visant quelques immeubles constituant des « points durs », fortement déqualifiant pour le quartier dans le cadre de l'OPAH-RU. Ce dispositif permettra d'imposer la réalisation effective de travaux lourds aux propriétaires.

La conjugaison de ces interventions doit permettre un profond renouvellement du centre-ville dans le respect du patrimoine villeneuvois.