

IMMEUBLES DE LOGEMENTS

6,8 et 22 Boulevard Gallieni
92390 Villeneuve-la-Garenne

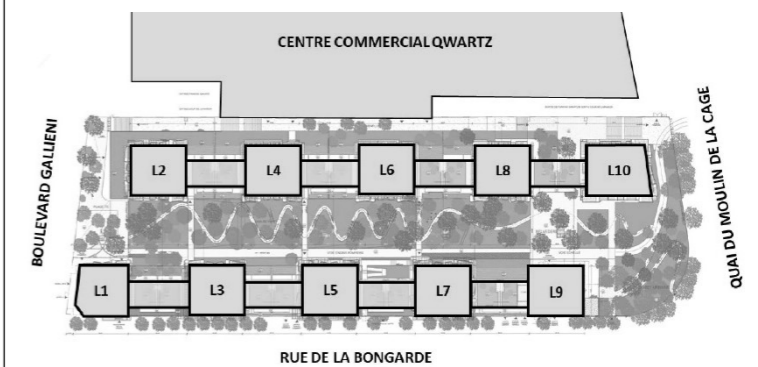
MAITRISE D'OUVRAGE

SNC COGEDIM PARIS METROPOLE

87, rue de Richelieu 75002 Paris

MAITRISE D'ŒUVRE

Valode & Pistre



Dossier de Participation du Public
par Voie Electronique (P.P.V.E.)

Bilan et synthèse des
observations recueillies
et propositions du public

Octobre 2023

SOMMAIRE

	Pages
1 - ORGANISATION DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (P.P.V.E)	3
1.1 - Rappels du cadre réglementaire et justifications de la procédure de P.P.V.E.	3
1.2 - Déroulement de la participation du public	3
2 - BILAN DE LA P.P.V.E. ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS	5
2.1 - Bilan de la procédure	5
2.2 - Synthèse des observations formulées par le public et indication de celles dont il a été tenu compte	5
3 - MODALITES DE MISE À DISPOSITION DE LA SYNTHESE DE LA P.P.V.E.	49
ANNEXES	50
Annexe 1 : Arrêté du maire en date du 1 ^{er} septembre 2023 prescrivant l'ouverture de la P.P.V.E.	
Annexe 2 : Publicité de la P.P.V.E. :	
- Avis d'information préalable à l'ouverture de la P.P.V.E.	
- Insertions de cet avis dans Le Parisien du mardi 29 août 2023 et Les Echos du mardi 29 août 2023	
- Prises de vue de l'avis d'information préalable à l'ouverture de la P.P.V.E. affiché en mairie et sur le lieu prévu pour la réalisation du projet et ses abords (prises de vue extraites des procès-verbaux de constats d'huissier dressés les 31 août 2023 et 18 septembre 2023)	
- Aperçu de la publication sur le site internet de la Ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE informant le public de la P.P.V.E.	
Annexe 3 : Aperçu de la page du site internet de la Ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE dédiée à la procédure de P.P.V.E. pour le projet	
Annexe 4 : Recueil des contributions	

1 - ORGANISATION DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (P.P.V.E.)

1.1 - Rappels du cadre réglementaire et justifications de la procédure de P.P.V.E.

Selon les dispositions de l'article L.123-2 du Code de l'Environnement, les demandes de permis de construire portant sur des projets de travaux, de construction ou d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas effectué par une autorité environnementale sont dispensées d'enquête publique. Les dossiers de ces demandes doivent néanmoins, en vertu du même article L.123-2 (cf. §. I. alinéa 1°), faire l'objet d'une procédure de Participation du Public par Voie Electronique (P.P.V.E.).

Article L.123-2 du Code de l'Environnement

I.- Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L.122-1 à l'exception (...) des demandes de permis de construire, d'aménager ou de démolir et des déclarations préalables, prévues au livre IV du code de l'urbanisme, portant sur des projets de travaux, de construction ou d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas prévu au IV de l'article L.122-1 du présent code. Les dossiers de demande pour ces autorisations d'urbanisme font l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique selon les modalités prévues à l'article L.123-19 ; (...) »

Le projet prévu aux 6, 8 et 22 boulevard Gallieni à VILLENEUVE-LA-GARENNE (92) consiste en la création d'un ensemble immobilier de 640 logements, accompagnés d'une crèche, de commerces, une coulée verte et 662 places de stationnement, représentant une Surface de Planchers (SdP) totale de 41 598 m².

Au regard de son programme, un dossier de demande d'examen au cas par cas a été adressé à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (D.R.I.E.A.T.) d'Ile-de-France (dossier enregistré sous le n°F01121P0249 et réceptionné complet le 29 novembre 2021). A l'issue de l'examen de ce dossier, la D.R.I.E.A.T. a, dans sa décision en date du 6 janvier 2022 (n°DRIEAT-SCDD-2022-003), estimé que ce projet nécessitait la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-3-1 du Code de l'Environnement.

Enregistrée sous le n°PC 09 207 823 E0003, une demande de permis de construire pour la réalisation de ce projet a été déposée le 31 mars 2023 par la Société en Nom Collectif (SNC) COGEDIM PARIS METROPOLE (87, rue de Richelieu 75002 PARIS) maître d'ouvrage du projet représenté par M. ROLINET Raphaël. Ce dossier a ensuite fait l'objet, le 31 mai 2023, d'un dépôt de pièces complémentaires et substitutives de la part du pétitionnaire.

Le projet étant soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas, la délivrance du permis de construire est soumise à une P.P.V.E. en vertu des textes ci-dessus rappelés.

1.2 - Déroulement de la participation du public

La procédure de P.P.V.E. a été mise en œuvre dans le cadre des modalités définies en particulier par les articles L.123-19 et R.123-46-1 du Code de l'Environnement.

1) Publicité de la P.P.V.E.

Les modalités de mise à disposition ont été portées à la connaissance du public par (cf. annexe 2) :

- une information sur une page dédiée sur le site internet de la Ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE mise en ligne le 24 août 2023 ;
- un avis d'information préalable à l'ouverture de la P.P.V.E. mis en ligne sur le site internet de la Ville (<https://www.registre-numerique.fr/cogedim-projet-villeneuve-extension-qwartz>) et publié par voie d'affichage à l'Hôtel de Ville et au droit du site et ses abords ;
- une insertion de cet avis dans deux journaux diffusés dans le département (Le Parisien, Les Echos), quinze jours avant l'ouverture de la mise à disposition du dossier, plus précisément le mardi 29 août 2023.

2) Consultation du dossier et accès aux documents

Selon les modalités définies dans l'arrêté du maire en date du 1^{er} septembre 2023 prescrivant l'ouverture de la P.P.V.E. :

- l'ensemble du dossier de P.P.V.E. était consultable sur le site internet dédié à la P.P.V.E. : <https://www.registre-numerique.fr/cogedim-projet-villeneuve-extension-qwartz> ;
- un registre dématérialisé, mis à la disposition du public durant 32 jours, du 18 septembre 2023 au 19 octobre 2023 inclus, sur le site internet dédié à la P.P.V.E. (<https://www.registre-numerique.fr/cogedim-projet-villeneuve-extension-qwartz>) a permis aux personnes intéressées de faire part de leurs observations et remarques ;
- un dossier sur support papier était consultable en Mairie (au rez-de-chaussée du Centre Technique Municipal sis 11-23 avenue du Chemin-des-Reniers 92390 VILLENEUVE-LA-GARENNE) aux jours et heures d'ouvertures suivants :
 - du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Toute information complémentaire pouvait être demandée auprès de la Mairie de VILLENEUVE-LA-GARENNE par mail à l'adresse suivante : service-urbanisme@villeneuve92.com ou par courrier à l'adresse suivante :

A l'attention de Monsieur LOBBES
Centre Technique Municipal
11-23 avenue du Chemin des Reniers
92390 VILLENEUVE-LA-GARENNE

3) Composition du dossier de P.P.V.E.

Le dossier de P.P.V.E. comprend :

- le dossier de demande de Permis de Construire du projet, enregistré sous le n°PC 09 207 823 E0003 lors de son dépôt le 31 mars 2023, et ayant ensuite fait l'objet, le 31 mai 2023, d'un dépôt de pièces complémentaires et substitutives :

01-PDG-	29-0800-PC8-Environ.lointain
02-001-Liste	30-1000-PC10-Autorisat°-Occupation
03-002-Formulaire	31-1100-PC11-Etude d'impact
04-003-Tableau des surfaces	32-1101-PC11-Annexes étude d'impact
05-004-Extrait K-BIS du pétitionnaire	32B-1301-PC13-Attestation PPRI
06-005-Attestation du propriétaire	33-1601-PC16-1-Attestation de prise en compte
07-006-Engagement de solidarité de l'ouvrage	34-1602-PC16-1-Etude de faisabilité
08-0101-PC1-Plan de situation du terrain	35-1605-PC16-5-Attest gestion de la pollution de site pollué
09-0201-PC2-Plan géomètre	36-1700-PC17-Tableau de surface SdP logts
10-0202-PC2-Plan de masse	37-3900-PC39-Accessibilité formulaire ERP
11-0204-PC2-Plan de réseaux divers	38-3901-PC39-Notice accessibilité PMR
12-0205-PC2-Plan assainissement	39-3910-PC39-Plan de situation
13-0207-PC2-Plan des réseaux existants	40-3920-PC39-Crèche
14-0301-PC3-Coupe transversale L5-L6	41-4000-PC40-Sécurité contre l'incendie
15-0302-PC3-Coupe transversale L8-L9	42-4001-PC40-Notice de sécurité incendie
16-0401-PC4-Notice décrivant le terrain	43-4003-PC40-SI-Plan réseaux incendie ext
17-0402-Note gestion des EP-VRD annexes PC4	45-4011-PC40-SI-Plan de masse-accès pompiers
18-0403-PC4-Annexe-programme environnement	46-4014-PC40-SI-Façade de la rue Bongarde
19-0404-PC4-Classement du bt-annexe	47-4015-PC40-SI-Facade int coulée verte nord-sud
20-0501-PC5-Façade nord-ouest-Bld Gallieni	48-4040-PC40-Crèche-ERP
21-0502-PC5-Façade sud-ouest-rue de la Bongarde	49-5001-ANX-Plan niv S1
22-0503-PC5-Façade nord-est-sur Venelle	50-5002-ANX-Plan niv P0
23-0504-PC5-Façade sud-est-Quai du Moulin de Cage	51-5003-ANX-Plan niv P1
24-0505-Façade sud-ouest-coulée verte coupe longitudinale	52-5004-ANX-Plan niv P2
26-0507-PC5-Plan de toiture	53-5005-ANX-Plan niv N3
27-0600-PC4-Environnement	54-5006-ANX-Plan niv N4 étage courant
28-0700-PC7-Environ. proche	0506 VPA VLG DPC FAC NE2 GEN PC5 B

- les avis émis par les services consultés sur ce dossier de demande de Permis de Construire :

Messagerie Avis VNF	Avis EPT
Avis direction de l'eau du département	Avis RATP
AvisPC DRN 2023 PC09207823E0003 VilleneuveLaGarenne vs	Avis SIDPC
AvisPCcomplémentaire DRN 2023 PC09207823E0003 VilleneuveLaGarenne vs	Avis assainissement
Avis archéo	Avis pompiers
Avis commission communale ERP	Avis RTE
Avis ARS	

- la décision du préfet de la région Ile-de-France n°DRIEAT-SCDD-2022-003 du 6 janvier 2022 de soumettre le projet à une évaluation environnementale (étude d'impact) ;
- l'évaluation environnementale (étude d'impact, compris son résumé non technique) prévue notamment par les articles L.122-1 et R.122-2 du Code de l'Environnement (ainsi que le dossier des annexes techniques utilisées pour son élaboration) ;
- l'avis rendu le 9 août 2023 (n°APJIF-2023-043) par l'autorité environnementale compétente, en l'occurrence la Mission Régionale d'Autorité environnementale (M.R.Ae) d'Île-de-France, sur l'évaluation environnementale (étude d'impact) ;
- le mémoire du pétitionnaire en réponse à l'avis rendu par la M.R.Ae le 9 août 2023 ;
- une note de présentation indiquant notamment :
 - les coordonnées du maître d'ouvrage du projet,
 - l'objet de la P.P.V.E. ainsi que les¹ caractéristiques les plus importantes du projet,
 - un résumé des principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet soumis à P.P.V.E. a été retenu,
 - la mention des textes qui régissent la P.P.V.E. et l'indication de la façon dont celle-ci s'insère dans la procédure administrative relative au projet,
 - les décisions pouvant être adoptées au terme de la P.P.V.E.,
 - les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation.
- un document mentionnant les autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet ;
- un document intitulé « Note PPRI » (comprenant le complément d'information fourni par le maître d'œuvre rédigé en août 2023 en réponse au courrier de la D.R.I.E.A.T. Ile-de-France).
- l'arrêté du maire en date du 1^{er} septembre 2023 prescrivant l'ouverture de la P.P.V.E. ;
- l'avis d'information préalable à l'ouverture de la procédure de P.P.V.E.

¹ Pour information, en retour, dans un courrier en date du 5 septembre 2023, le Département Risques Naturels de la D.R.I.E.A.T. Ile-de-France a indiqué que, finalement, sur la base des précisions et compléments apportés, le projet n'appelait pas de remarque (cf. copie de ce courrier joint en annexe 2 du Mémoire en réponse également joint dans le dossier de P.P.V.E.)

2 - BILAN DE LA P.P.V.E. ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

2.1 - Bilan de la procédure

Des statistiques ont été établies et fournies par Publilégal, société spécialisée en consultation publique en charge de la mise à disposition par voie dématérialisée du dossier de P.P.V.E. mis au point pour la réalisation du projet immobilier objet du présent dossier.

Ces statistiques montrent que durant la période durant laquelle le registre dématérialisé a été mis à la disposition du public (soit du 18 septembre 2023 au 19 octobre 2023 inclus) sur le site internet dédié à cette procédure de P.P.V.E. :

- ce site dédié a été visité à 108 reprises (nombre total de connexions),
- après décompte des connexions multiples (c'est-à-dire par un même visiteur), il s'avère que 54 visiteurs distincts se sont connectés au site,
- au cours du nombre total de connexions énoncé précédemment, 1 053 visualisations et 557 téléchargements de documents (parmi ceux mis à disposition sur le site dédié) ont été enregistrés.

Finalement, une seule contribution a été déposée sur le registre numérique et publiée sur le site internet dédié le 25 septembre 2023. Le contenu de cette contribution est reprise dans son intégralité en annexe n°4 du présent document.

2.2 - Synthèse des observations formulées par le public et indication de celles dont il a été tenu compte

La seule contribution déposée sur le registre numérique a été structurée par son auteur en 3 parties distinctes :

- La prise en compte des recommandations de la M.R.Ae (« *Les recommandations de l'AMRAE ont-elles été suivies d'effet ?* » pour reprendre textuellement le contenu de ladite contribution (cf. annexe n°4)).
- La prise en compte des demandes formulées par l'Agence Régionale de Santé (A.R.S.) d'Ile-de-France (« *Avis de l'ARES du 20/07/2023 (...) Ces demandes ont-elles été satisfaites ?* » pour reprendre textuellement le contenu de ladite contribution (cf. annexe n°4))
- La formulation de remarques générales sur le projet (ces remarques portant sur les thèmes suivants : équipements scolaires, transports en commun, aménagements de voirie, paysage, valeur immobilière, sûreté publique, travaux)

1. La prise en compte des recommandations de la M.R.Ae

Réponse d'ordre général concernant cette partie de la contribution :

Jointes ci-après, à titre de rappels, un extrait de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement :

« (...) V.- Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet.

Les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, dès leur adoption, ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai fixé par décret en Conseil d'Etat sont mis à la disposition du public sur le site internet de l'autorité compétente lorsque cette dernière dispose d'un tel site ou, à défaut, sur le site de la préfecture du département.

L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage.

VI.- Les maîtres d'ouvrage tenus de produire une étude d'impact la mettent à disposition du public, ainsi que la réponse écrite à l'avis de l'autorité environnementale, par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. »

Conformément aux dispositions prévues par le §. VI de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement repris précédemment :

- les réponses aux diverses recommandations formulées par l'autorité environnementale compétente, en l'occurrence la Mission Régionale d'Autorité environnementale (M.R.Ae) d'Ile-de-France, dans son avis (n°APJIF-2023-043) rendu le 9 août 2023 sur l'étude d'impact, ont fait l'objet d'un document de la part du maître d'ouvrage (appelé « Mémoire en réponse ») ;
- ce document était joint dans le dossier mis à disposition du public dans le cadre de la procédure de P.P.V.E. (comme cela est indiqué dans le 3) du chapitre 1.2 ci-avant).

Les éléments présentés ci-après reprennent les réponses extraites du « Mémoire en réponse » à chacune des observations reprises, dans la contribution déposée sur le registre numérique, de l'avis formulé par la M.R.Ae d'Ile-de-France dans son avis rendu le 9 août 2023 sur l'étude d'impact :

a) « Réviser à nouveau le projet au regard des impacts sanitaires et environnementaux qu'il est susceptible de générer, s'agissant notamment de l'implantation de la crèche et de l'usage de la voiture compte tenu de son relatif éloignement des principales centralités du territoire communal »

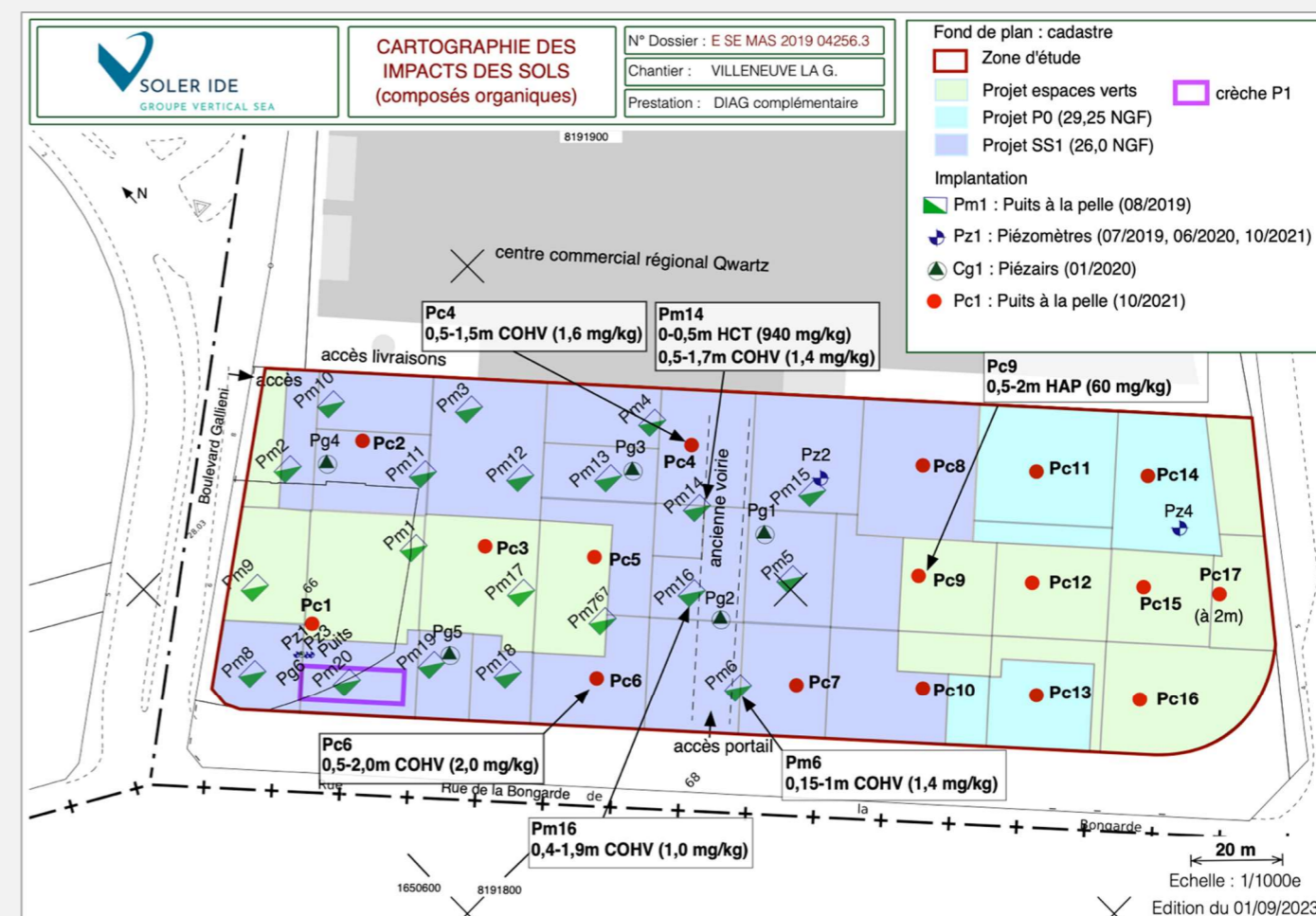
Réponse :

⇒ **Réponse à la question relative à l'implantation de la crèche**

Concernant le choix d'inscrire une crèche dans le programme du projet, il est important de rappeler, comme cela est indiqué dans la partie 6 de l'étude d'impact (cf. page 412) que la Ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE a souhaité, comme elle le fait désormais pour les différents programmes immobiliers de cette importance (qui pour mémoire doit permettre la réalisation d'environ 640 logements) et parce qu'elle manque d'équipement de ce type sur son territoire, qu'une crèche soit intégrée au programme de l'opération. Cet équipement permettra de satisfaire les besoins des familles qui occuperont à terme ces logements.

Concernant l'implantation choisie pour la crèche au sein du périmètre du projet, il est important de souligner que :

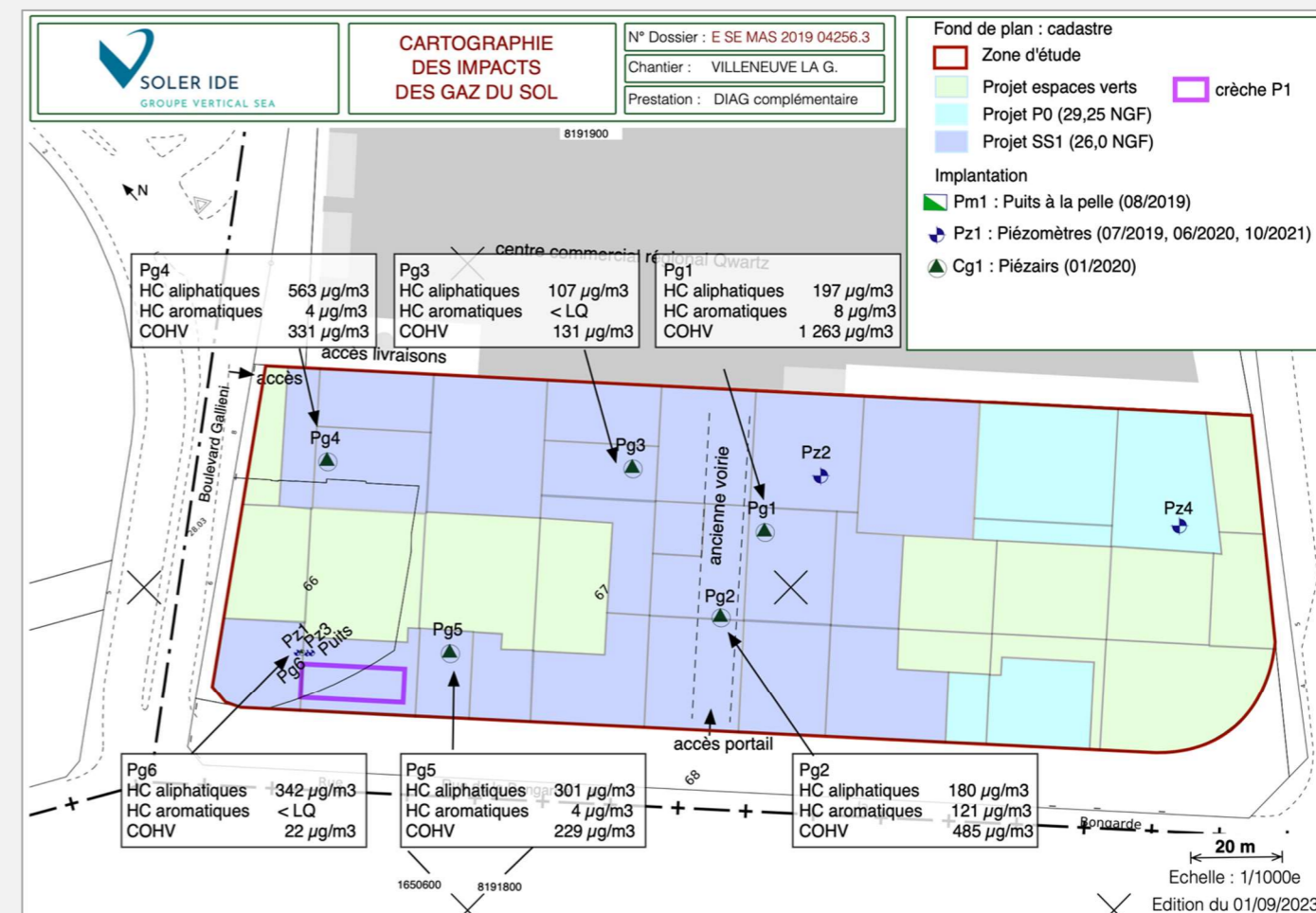
- Pour mémoire, le site, comme d'autres emprises foncières alors situées dans le quartier dit de la Bongarde et qui ont récemment accueilli des programmes de logements (notamment « Les Jardins de Bongarde » et « Terre de Quartz »), était encore localisé au début des années 2000 à l'intérieur d'une vaste zone industrielle (cf. chapitres 2.1.1 et 3.3.2 (chapitre comportant notamment des vues aériennes du site et de ses abords) de l'étude d'impact).
- De plus, en marge d'un projet d'immeubles de bureaux prévus sur un niveau de sous-sol qui a finalement été abandonné, le site a déjà fait l'objet, en 2011, d'importants travaux de dépollution (cf. chapitre 3.3.3 de l'étude d'impact).
- Par ailleurs, la zone dans laquelle les locaux de la future crèche (délimitée de façon indicative sur les illustrations jointes par un encadré de couleur violet) sont prévus est localisée :
 - hors des zones ponctuellement impactées en composés organiques ;



Source : SOLER IDE Cartographie établie sur la base des résultats des investigations réalisées pour les besoins du « Diagnostic de l'état des milieux actualisé » rédigé en Mars 2023 par SOLER IDE (cf. annexe n°12 jointe dans le dossier dans lequel ont été compilées les études techniques et qui a été transmis à la M.R.Ae en même temps que l'étude d'impact)

- pas à proximité des plus fortes teneurs en composés volatils relevés dans les gaz du sol (dans cette zone, ces composés ont été quantifiés en faibles teneurs).

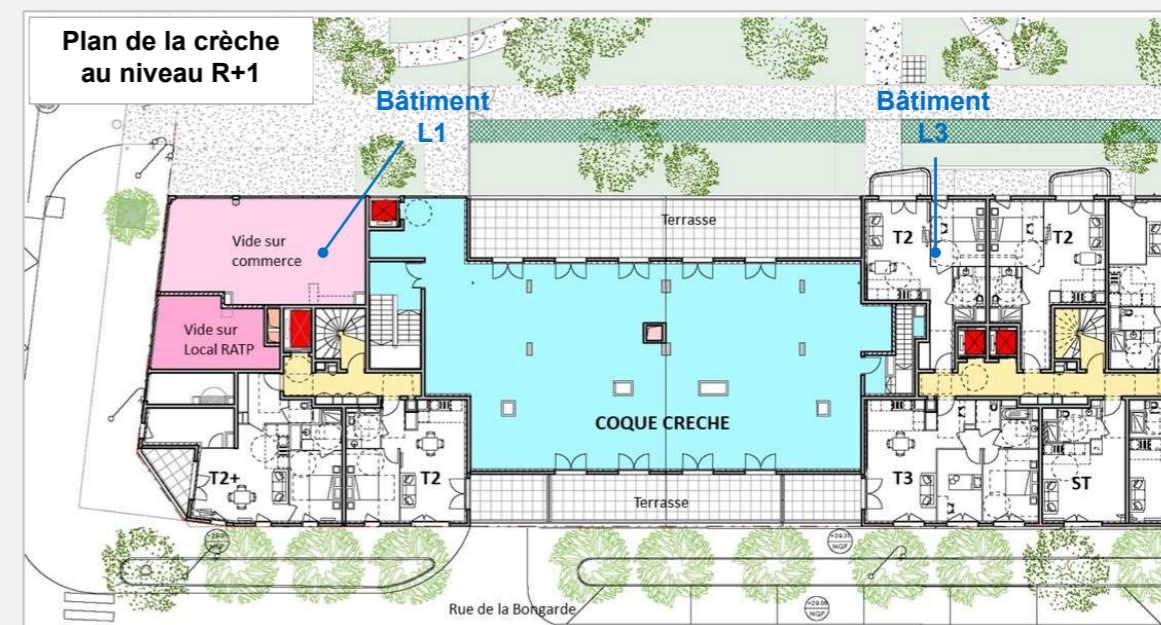
Source : SOLER IDE
 Cartographie établie sur la base des résultats des investigations réalisées pour les besoins du « Diagnostic de l'état des milieux actualisé » rédigé en Mars 2023 par SOLER IDE (cf. annexe n°12 jointe dans le dossier dans lequel ont été compilées les études techniques et qui a été transmis à la M.R.Ae en même temps que l'étude d'impact)



- En outre, les investigations menées dans cette zone montrent que les eaux souterraines ne présentent aucune anomalie significative.
- De surcroît, la crèche est prévue entre les bâtiments L1 et L3 longeant la rue de la Bongarde, au niveau R+1 du projet (également nommé niveau P1) c'est-à-dire au-dessus de 2 niveaux à usage de parkings (le niveau Rez-de-chaussée (ou niveau P0), lequel comprend uniquement le hall d'accès à cette structure, et le niveau SS1 disposé en sous-sol).

Comme cela est indiqué dans le passage de la partie 6 de l'étude d'impact qui lui est spécifiquement consacrée (cf. pages 412 et 413), cette localisation empêchera toute possibilité de transferts des gaz du sol, en particulier, de composés organiques volatils, vers l'intérieur de la crèche. L'espace extérieur dont disposera la crèche, situé en terrasse de ce même niveau, donc sur dalle, sera aménagé avec un apport de terres saines. De plus, cette localisation de la crèche, de surcroît au-dessus de la côte casier P.P.R.I., permettra également d'éviter d'exposer ses occupants au risque d'inondation par expansion des eaux de la Seine même en cas de crue centennale.

Source : Valode & Pistre Architectes



Ainsi, en phase définitive, après l'excavation des remblais pour la réalisation du projet, la pollution résiduelle au droit du local de crèche sera liée uniquement aux faibles teneurs en gaz du sol.

Une Analyse des Risques Résiduels (A.R.R.) prédictive a été établie en 2020 (dans le cadre du « Plan de Gestion » réalisé par SOLER Environnement, cf. page 53 et suivantes de ce document / pages 648 et suivantes du dossier des études techniques transmis à la M.R.Ae), en considérant les plus fortes teneurs en gaz du sol. Les résultats de cette analyse, repris dans le chapitre 4.1.2.17 de l'étude d'impact (cf. page 379), montrent que, dans la configuration prévue (telle qu'énoncée précédemment), après réalisation des travaux d'excavation prévus (avec traitement hors site des volumes de terres concernés et estimés en filières spécifiques, cf. chapitre 1.6.1. page 116 de l'étude d'impact) et dans le respect des dispositions prévues lors de la phase de fonctionnement du projet (cf. §. B du chapitre 1.3.3 de l'étude d'impact (cf. page 101), les risques sanitaires prédictifs, lié à l'état résiduel décrit schématiquement sur l'illustration ci-contre, seront conformes aux seuils recommandés selon la méthodologie nationale (soit Excès de Risque Individuel (ERI) < 10⁻⁵ et Quotient de Danger (QD) < 1, cf. tableau ci-dessous).

Résultats des calculs des risques sanitaires

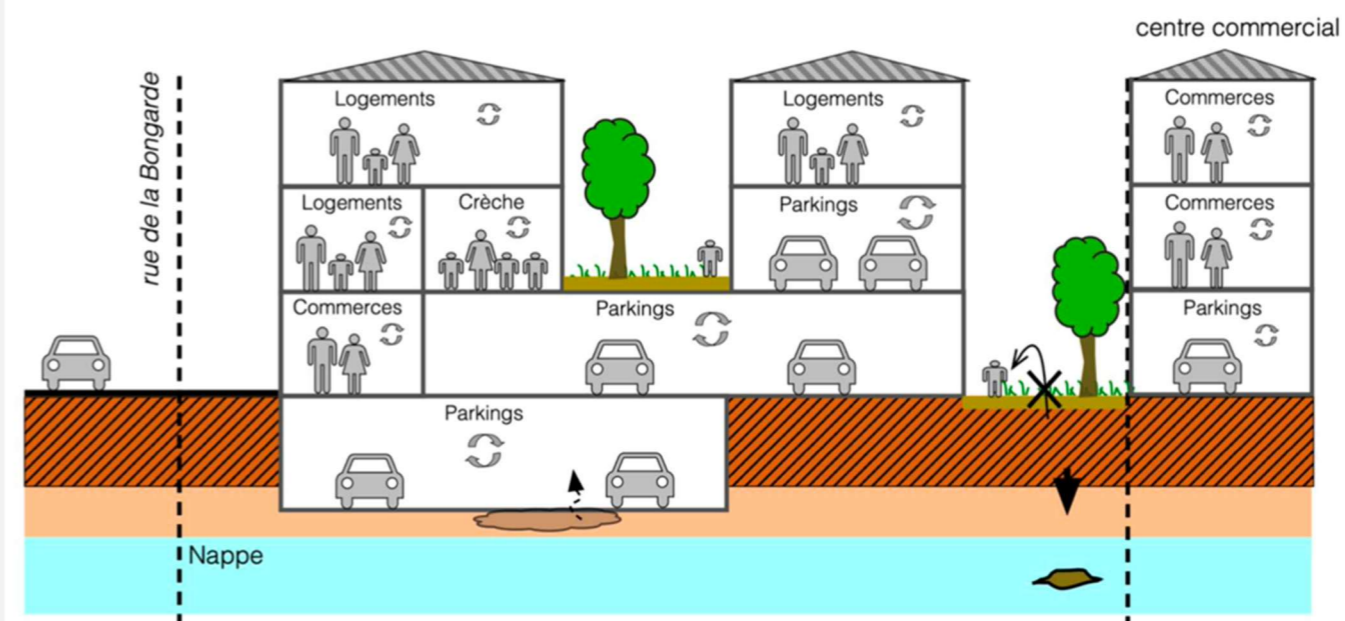
Seuils	Résidents adultes		Résidents enfants	
	Substances sans seuil ERI	Substances à seuil QD	Substances sans seuil ERI	Substances à seuil QD
Scénarios	< 10 ⁻⁵	< 1	< 10 ⁻⁵	< 1
Logements (RdC sur R-1)	3,59.10 ⁻⁸	3,81.10 ⁻⁴	7,17.10 ⁻⁹	3,81.10 ⁻⁴
Parkings (R-1)	2,09.10 ⁻⁹	2,22.10 ⁻⁵	4,18.10 ⁻¹⁰	2,22.10 ⁻⁵

Seuils	Employés		Enfants en crèche	
	Substances sans seuil ERI	Substances à seuil QD	Substances sans seuil ERI	Substances à seuil QD
Scénarios	< 10 ⁻⁵	< 1	< 10 ⁻⁵	< 1
Commerces ou crèche (RdC sur R-1)	1,38.10 ⁻⁸	1,04.10 ⁻⁴	9,83.10 ⁻¹⁰	1,04.10 ⁻⁴
Parkings (R-1)	1,76.10 ⁻⁹	1,34.10 ⁻⁵	1,26.10 ⁻¹⁰	1,34.10 ⁻⁵

Source : Plan de Gestion, Février 2020 (document réalisé en marge du projet prévu précédemment sur la partie nord du site), SOLER Environnement

Source : SOLER Environnement (devenu SOLER IDE)

Schéma conceptuel après réalisation du projet (situation projetée)



Légende :

Lithologie, sources et impacts de pollutions :

- Couche de forme sableuse
- Remblais ou terrain naturel avec localement des impacts en métaux
- Impact ponctuel en hydrocarbures (HCT, HAP)
- Présence de composés organiques volatils dans les gaz du sol
- Terrain naturel
- Eaux souterraines avec impact en métaux

Voies d'exposition et transfert de pollution :

- Ingestion de sol et contact cutané
- Volatilisation et inhalation
- Accumulation / inhalation
- Migration vers les eaux souterraines
- Absence ou annulé

Mesures de gestion :

- Remblais de terres saines

De plus, il est important de préciser que l'Agence Régionale de Santé (A.R.S.) d'Île-de-France, à l'examen des pièces qui lui ont été communiquées (et notamment de l'étude d'impact) a émis un avis favorable au permis de construire, le 20 juillet 2023.

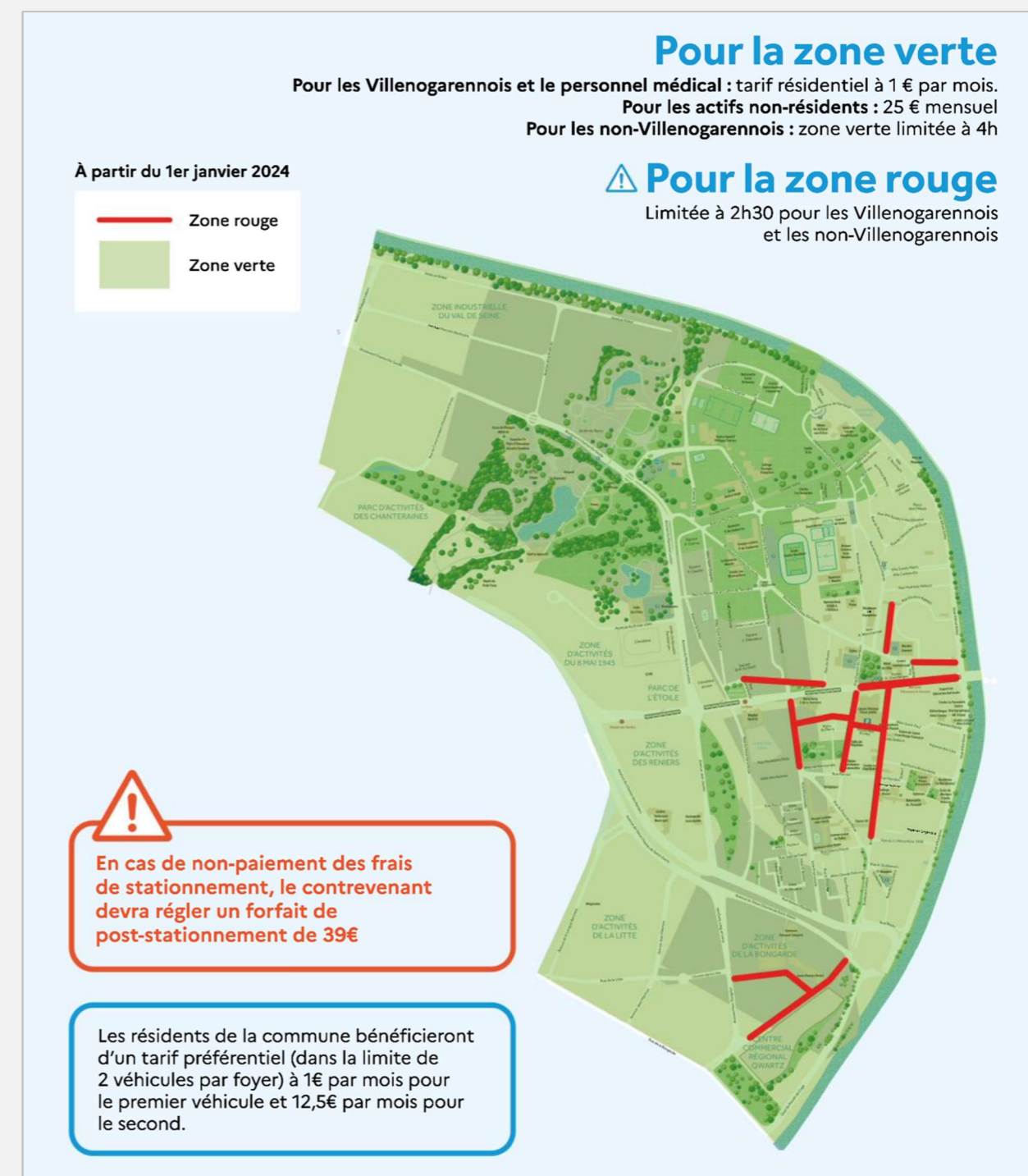
⇒ **Réponse à la question relative à l'usage de la voiture au regard du positionnement du projet par rapport aux principales centralités du territoire communal**

Tenant compte de cette observation portée sur ce sujet dans l'avis n°APJIF-2022-061 formulé le 28 juillet 2022 par la M.R.Ae sur l'étude d'impact d'un projet précédent, des compléments d'information ont été apportés dans le §. D du chapitre 2.1.2 de l'étude d'impact (cf. page 153 de l'étude) montrant notamment que les équipements scolaires les plus proches, situés en centre-ville, plus au nord, étaient :

- Tout d'abord, aisément accessibles, grâce à la desserte assurée par les lignes de bus existantes depuis l'arrêt « La Bongarde » situé directement au droit du site sur le boulevard Gallieni. Ainsi, comme il a été précisé page 153 de l'étude d'impact :
- La ligne n°137 dispose d'une fréquence de passage d'environ un bus toutes les 13 minutes aux heures de pointe. Le temps de trajet en bus entre l'arrêt « La Bongarde » et l'arrêt « Boulevard Gallieni Ecoles » (situé à moins de 300 m à pied du groupe scolaire Jules Verne), via seulement le boulevard Gallieni, est d'environ 6 mn. Au total, un enfant montant dans un bus de la ligne n°137 à l'arrêt « La Bongarde » pourra donc être présent dans l'enceinte du groupe scolaire Jules Verne **en 10 mn environ**.
- La ligne n°177 dispose d'une fréquence de passage d'environ un bus toutes les 6 minutes aux heures de pointe. Le temps de trajet en bus entre l'arrêt « La Bongarde » et l'arrêt « Pointet » (situé face au groupe scolaire Jules Verne), via le boulevard Gallieni et la rue du Fond de la Noue, est d'environ 7 mn. Au total, un enfant montant dans un bus de la ligne n°177 à l'arrêt « La Bongarde » pourra donc être présent dans l'enceinte du groupe scolaire Jules Verne **en moins de 10 mn**.
- La ligne n°261 dispose d'une fréquence de passage d'environ un bus toutes les 15 minutes aux heures de pointe. Le temps de trajet en bus entre l'arrêt « La Bongarde » et l'arrêt « Acacia » (situé à moins de 300 m à pied du groupe scolaire Jules Verne), via notamment la rue de la Bongarde et l'avenue de la Longue Bertrane, est d'environ 9 mn. Au total, un enfant montant dans un bus de la ligne n°261 à l'arrêt « La Bongarde » pourra donc être présent dans l'enceinte du groupe scolaire Jules Verne **en 12 mn environ**.

Plus globalement, le centre-ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE, et l'ensemble des équipements dont il dispose, sont aisément accessibles depuis l'arrêt « La Bongarde », et donc le site du projet, en moins de 15 mn environ. Cette donnée mais également la décision de la ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE d'adopter le stationnement payant à compter du 1^{er} janvier 2024 devraient concourir à encourager l'utilisation de ces lignes de bus pour se rendre dans le centre-ville (prévue en zone rouge, comme d'ailleurs les abords du centre commercial Quartz, dans laquelle la durée de stationnement sera limitée à 2h30, cf. illustration jointe).

Source : Ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE
Magazine municipal, n° de septembre 2023

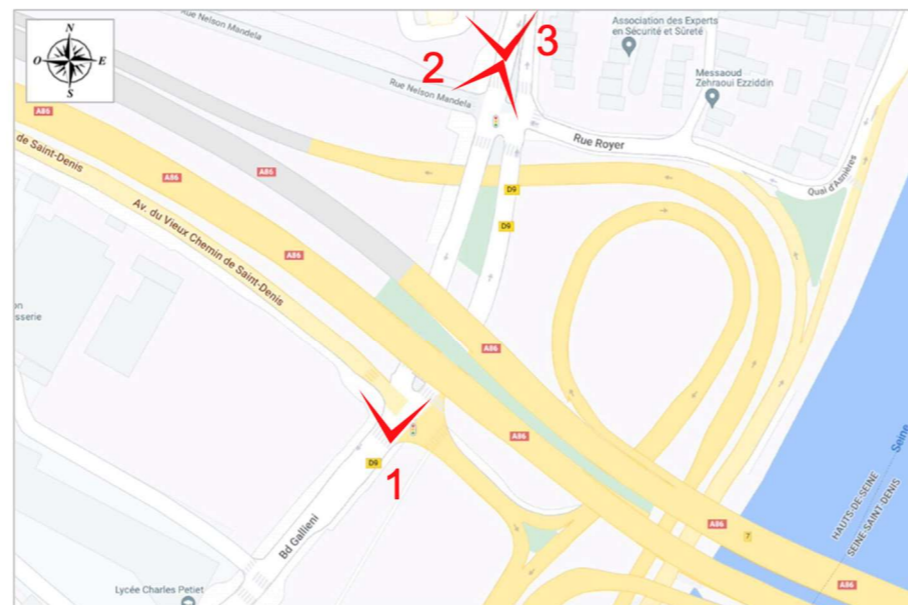


Le projet a été conçu en considérant le maintien de cette desserte par ces différentes lignes de bus au droit du site. Toutefois, comme cela est indiqué dans le §. C du chapitre 2.1.2 de l'étude d'impact (cf. page 152 de l'étude dont une copie est reprise ci-contre), si une personne décidait de se rendre en centre-ville à pied, notamment un enfant décidant de se rendre jusqu'au groupe scolaire Jules Verne il ne devrait rencontrer aucune difficulté particulière au regard des aménagements existants (carrefours à feux avec passage piétons protégés, cheminements piétons, etc. cf. prises de vue jointes) lesquels devraient certainement être complétés à l'avenir au regard des perspectives de développement de la zone et plus généralement de l'ensemble du territoire de la commune de VILLENEUVE-LA-GARENNE).

Source : Google Map / Google Street View

Extrait de l'étude d'impact (page 152)

Plan de localisation au niveau du viaduc de l'A86



Traversée (depuis le sud) du le passage protégé avenue du Vieux chemin de Saint-Denis avant le passage sous le viaduc de l'A86



Traversée du passage protégé aménagé sur la rue Nelson Mandela après le passage sous le viaduc de la bretelle d'accès à l'A86



Cheminement piéton le long du boulevard Gallieni en direction du centre-ville après la traversée du protégé aménagé sur la rue Nelson Mandela



b) « Produire les résultats détaillés des études de sols de janvier 2020 et d'octobre 2021 »

Réponse :

Tout d'abord, il convient de préciser que les dates indiquées ne correspondent pas aux dates d'édition des rapports d'étude de sols réalisés à ce jour mais aux périodes de différentes investigations menées sur les sols dans le cadre d'études techniques réalisées pour les besoins de projets précédemment envisagés sur le site (sur lesquels la M.R.Ae a d'ailleurs fourni un avis sur chaque étude d'impact correspondante alors rédigée).

En outre, les rapports d'études techniques, à partir desquels les informations concernant ces investigations ont été extraites pour figurer dans l'étude d'impact du projet sur lequel porte le présent avis, et dans lesquels figurent l'intégralité des résultats des investigations menées, ont bien été joints dans un dossier spécifique compilant l'ensemble des études techniques utilisées (comme la copie de la page 2 de ce document présentant son sommaire général permet de le vérifier) lequel a été communiqué à la M.R.Ae en même temps que l'étude d'impact.

L'avis de la M.R.Ae indique d'ailleurs sur ce point (pages 10 et 11) que « Dans son avis précédent, l'Autorité environnementale recommandait de joindre à l'étude d'impact les études de sols réalisées dans le cadre du projet ainsi que celles antérieures dont les conclusions sont citées dans le dossier afin de permettre d'apprécier l'importance des pollutions affectant le site. Ce complément est présent dans le dossier ». Ces documents correspondent plus précisément aux pièces n°10, 11 et 12 de ce dossier telles qu'énoncées dans le sommaire ci-contre.

Ci-contre : Extrait de la page 2 du dossier compilant les annexes techniques à l'étude d'impact (utilisées pour son élaboration et adressé à la M.R.Ae avec l'étude d'impact)

Rapports d'études techniques utilisés lors l'élaboration de l'étude d'impact

Sommaire général

	Pages
1. « Etude d'impact acoustique », Mars 2023, ALTIA	3
2. « Etude de circulation », Mars 2023, COSITREX	31
3. « Volet faune - flore », Mars 2023, GREEN AFFAIR	89
4. « Etude, par simulations numériques, de l'impact solaire du projet de construction d'un ensemble immobilier à destination principale d'habitation », Mars 2023, OPTIFLOW	170
5. « Délimitation de zones humides sur critères pédologiques et floristiques », Novembre 2021, DIAGOBAT - SOLER Hydro	224
6. « Volet Air et Santé - Etat actuel & Analyse des impacts », Mars 2023, TECHNISIM Consultants	254
7. « Mission géotechnique G2 AVP », Mars 2023, SOL Conseil	462
8. « Détermination de la perméabilité des terrains en place en vue de l'infiltration des eaux pluviales », Novembre 2021, SOLER Hydro	493
9. « Niveau des Plus Hautes Eaux (N.P.H.E.) », Mars 2022, SOLER Hydro	512
10. « Diagnostic de l'état des milieux », Octobre 2019, SOLER Environnement	559
11. « Plan de gestion », Février 2020, SOLER Environnement	622
12. « Diagnostic de l'état des milieux complémentaire actualisé », Mars 2023, SOLER IDE	700
13. « Etude thermique : application de la RE2020 », Mars 2023, AB Environnement	790
14. « Analyse de Cycle de Vie : application de la RE2020 », Mars 2023, AB Environnement	803
15. « Etude de score ICU (Ilot de Chaleur Urbain) », Mars 2023, GREEN AFFAIR	809

Ainsi :

- Les résultats détaillés des investigations (et non de l'étude de sols elle-même) réalisées en janvier 2020 telles que mentionnées dans le §. C du chapitre 3.3.3. (pages 232 à 234) sont présentés dans le « *Plan de Gestion* » réalisé par SOLER Environnement et édité en Février 2020. **Ces résultats apparaissent donc dans ce document qui correspond à la pièce n°11 du dossier des études techniques tel qu'il a été communiqué à la M.R.Ae en même temps que l'étude d'impact (cf. pages 622 à 699 de ce dossier que la M.R.Ae a confirmé avoir reçu (cf. précédemment)).**

En particulier :

- le plan de localisation des sondages tel qu'il apparaît page 232 de l'étude d'impact est extrait de l'annexe 5 du « *Plan de Gestion* » (cf. pages 664 et 665 du dossier des études techniques transmis à la M.R.Ae) ;
 - la présentation de la stratégie d'investigation telle qu'elle apparaît page 232 de l'étude d'impact est extraite du chapitre 4.2.1 du « *Plan de Gestion* » (cf. pages 24 et 25 de ce document / pages 633 et 634 du dossier des études techniques transmis à la M.R.Ae) ;
 - la présentation des résultats des analyses d'échantillons réalisées sur sols bruts et leur interprétation telles qu'elles apparaissent page 232 de l'étude d'impact sont extraites des chapitres 4.2.7 et 4.2.8 du « *Plan de Gestion* » (cf. page 28 de ce document / page 635 du dossier des études techniques transmis à la M.R.Ae) ;
 - la présentation des résultats des analyses d'échantillons de gaz du sol et leur interprétation telles qu'elles apparaissent pages 233 et 234 de l'étude d'impact sont extraites des chapitres 4.3.4 et 4.3.5 du « *Plan de Gestion* » (cf. pages 31 à 33 de ce document / pages 637 et 638 du dossier des études techniques transmis à la M.R.Ae).
- Les résultats détaillés des investigations (et non de l'étude de sols elle-même) réalisées en octobre 2021 telles que mentionnées dans le §. D du chapitre 3.3.3. (page 235) sont présentés dans le « *Diagnostic de l'état des milieux complémentaire actualisé* » édité par SOLER IDE en Mars 2023. **Ces résultats apparaissent donc dans ce document qui correspond à la pièce n°12 du dossier des études techniques tel qu'il a été communiqué à la M.R.Ae en même temps que l'étude d'impact (cf. pages 700 à 789 de ce dossier que la M.R.Ae a confirmé avoir reçu (cf. précédemment)).**

En particulier :

- le plan de localisation des sondages tel qu'il apparaît page 235 de l'étude d'impact est extrait de l'annexe 11 du « *Diagnostic de l'état des milieux complémentaire actualisé* » (cf. page 787 du dossier des études techniques transmis à la M.R.Ae) ;
- la présentation de la stratégie d'investigation telle qu'elle apparaît page 235 de l'étude d'impact est extraite du chapitre 4.2.1 du « *Diagnostic de l'état des milieux complémentaire actualisé* » (cf. page 22 de ce document / page 710 du dossier des études techniques transmis à la M.R.Ae) ;
- l'interprétation des résultats telle qu'elle apparaît page 235 de l'étude d'impact a été rédigée à partir des éléments extraits des chapitres 4.2.2 du « *Diagnostic de l'état des milieux complémentaire actualisé* » (cf. pages 22 et 26 de ce document / pages 710 et 712 du dossier des études techniques transmis à la M.R.Ae).

Dans son avis, en marge de cette même recommandation n°4 (cf. page 11 de cet avis), la M.R.Ae indique que « *L'analyse du gaz du sol montre des valeurs élevées pour le trichloréthylène (jusqu'à 887 mg/m³) et le tétrachloréthylène (jusqu'à 315 mg/m³)* ». Or la lecture des données concernant ces deux substances de la part de la M.R.Ae telles qu'elles apparaissent dans le tableau figurant page 234 de l'étude d'impact (tableau extrait de la page 32 du « *Plan de Gestion* » rédigé en Février 2020 par SOLER Environnement / page 637 du dossier des études techniques transmis à la M.R.Ae) est erronée puisque l'unité de référence prise en compte (indiquée dans la 2^{ème} colonne de ce tableau) n'est pas le « mg/m³ » (milligramme par mètre cube) mais le « microg/m³ » - ou encore également écrit le « µg/m³ » comme dans le texte de l'étude d'impact accompagnant ce tableau - (microgramme par mètre cube). Considérant l'équivalence entre ces deux unités (à savoir que 1 mg/m³ = 1 000 microg/m³ ou (µg/m³)), cette précision modifie donc significativement l'énoncé des résultats présentés par la M.R.Ae. mais surtout leur interprétation.

Par ailleurs, dans ce même avis, toujours en marge de cette même recommandation n°4 « *L'Autorité environnementale note que les détails des sondages de sol ne sont pas présents dans le dossier alors qu'ils sont déterminants pour la localisation de certaines activités* ». Or, les détails de ces sondages localisés sur le plan énoncé précédemment et figurant page 235 de l'étude d'impact apparaissent bien dans les annexes n°5 à n°7 du « *Diagnostic de l'état des milieux complémentaire actualisé* » édité par SOLER IDE en Mars 2023 et **correspondant à la pièce n°12 du dossier des études techniques tel qu'il a été communiqué à la M.R.Ae en même temps que l'étude d'impact. Ces annexes sont les suivantes :**

- Annexe 5 : les coupes lithologiques et les prises de vue de chacun des 17 sondages complémentaires (cf. pages 728 à 738 de ce dossier) ;
- Annexe 6 : les résultats d'analyses des échantillons de sols (cf. pages 738 et 739 de ce dossier), présentés sous forme de 6 tableaux pouvant difficilement être repris dans le corps de l'étude d'impact pour des questions de lisibilité (ces tableaux comportant notamment 35 et 37 colonnes) ;
- Annexe 7 : les bordereaux d'analyses des différents échantillons prélevés dans les sols (cf. pages 739 à 779 de ce dossier).

c) « Reprendre l'évaluation quantitative des risques sanitaires sur la base d'un état initial conforme aux constats de l'observatoire AIRPARIF et d'y intégrer les chiffres de flux routiers dans une situation habituelle et non atypique »

Réponse :

⇒ **Comparatif des concentrations modélisées par l'observatoire AIRPARIF et des concentrations modélisées dans le volet « Air et Santé » (utilisées dans l'étude d'impact)**

Association agréée de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France, AIRPARIF produit des cartes de modélisation des concentrations moyennes annuelles de certains polluants dans l'air (PM10, PM2.5, NO₂). Ces cartes, dont d'ailleurs de larges extraits figurent dans le §. B du chapitre 3.6.3. de l'étude d'impact (cf. pages 263 et 264) pour les années 2017 à 2019 (période pré-COVID 19), incluent l'ensemble des sources d'émissions contribuant aux concentrations dans l'air (industrie, transport routier, autres transports, résidentiel, tertiaire, énergie, etc.).

Le volet « Air et Santé », tel qu'il a été rédigé pour l'étude d'impact du projet objet du présent dossier par le bureau d'études TECHNISIM Consultants, a pour but de déterminer l'impact des modifications des flux de circulation liées au projet sur la qualité de l'air et la santé. Ainsi, comme mentionné dans l'étude, les modélisations réalisées ne prennent en compte que les émissions liées au trafic routier des brins dont les trafics ont été fournis (ce réseau routier incluant les brins de l'autoroute A86) sur la zone d'étude. De fait, les résultats présentés sont obligatoirement différents et inférieurs aux modélisations réalisées par AIRPARIF.

Pour déterminer les impacts du projet, les variables d'intérêt sont donc les variations observées entre les différents scénarios modélisés (et non les modélisations en valeurs absolues) afin d'observer l'évolution des émissions du trafic routier dans le futur (par comparaison de la situation au fil de l'eau en 2026 par rapport à la situation initiale) et l'influence du seul projet sur la qualité de l'air locale (comparaison entre la situation projetée et la situation au fil de l'eau à un même horizon futur, en l'occurrence pour l'étude d'impact du projet objet du présent dossier, en 2026).

⇒ **Représentativité des flux routiers utilisés dans l'étude**

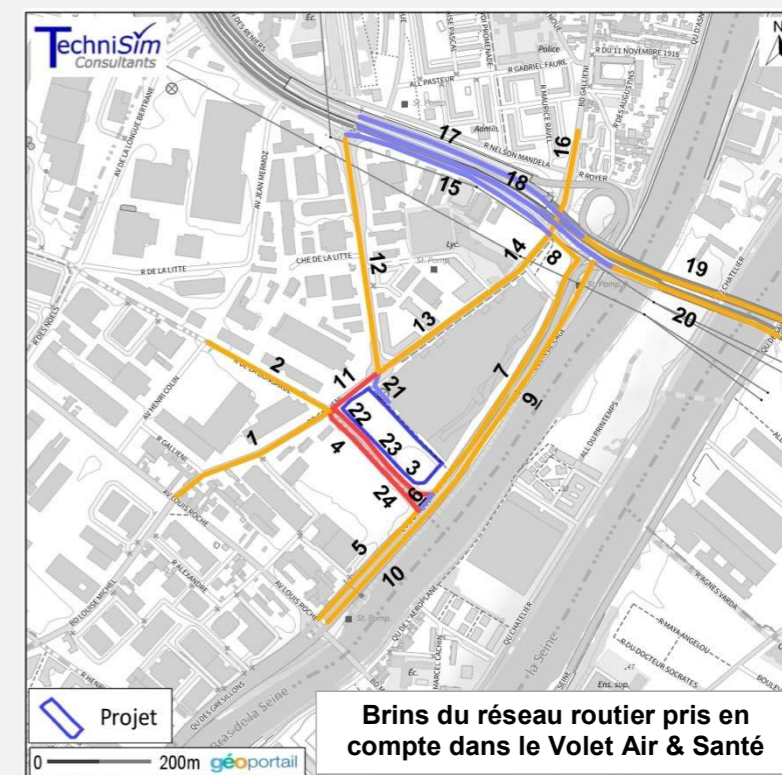
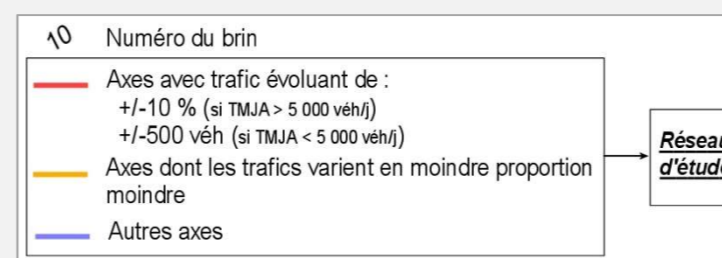
S'agissant de la question de l'intégration « des chiffres de flux routiers dans une situation habituelle et non atypique » énoncée par l'Autorité environnementale dans sa recommandation, il convient au lecteur de se reporter ci-après, dans ce même document, à la réponse apportée à la recommandation n°16 de la M.R.Ae.

Par ailleurs, concernant l'appréciation de l'état de la qualité de l'air dans le secteur du projet et de ses évolutions futures, il est utile de rappeler que les données d'entrée concernant les flux routiers utilisées dans le volet « Air et Santé » (et donc l'étude d'impact du projet sur laquelle porte l'avis de la M.R.Ae), sont issues de la reconstitution d'un Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) à partir des trafics relevés ou estimés aux heures où ils sont les plus importants (dites également « heures de pointe »), c'est-à-dire le matin et le soir pour les jours de semaine et le soir pour la journée du samedi (en raison de la présence à proximité du site du centre commercial Quartz), trafics issus de l'étude de circulation réalisée par COSITREX.

La carte jointe ci-contre (figurant également dans le chapitre 3.6.4 de l'étude d'impact, page 270) illustre les variations de trafics (basées sur les données en TMJA entre les situations projetée et au fil de l'eau en 2026) les différentes voiries considérées dans le volet « Air et Santé » (parmi lesquelles figurent, outre les voies jouxtant le projet, une large section de l'autoroute A86 au nord).

Ces éléments constituent la base sur laquelle s'est fondé le bureau d'études TECHNISIM Consultants pour produire notamment, par simulation numérique, les différentes cartographies de la dispersion des principaux polluants (NO₂, PM10 et PM2.5) liés aux trafics routiers sur ces brins dans le cadre des diverses situations étudiées (existante, au fil de l'eau, projetée et cumulée), cartographies reprises dans l'étude d'impact (pages 272, 334 et 388).

Source : « Volet Air & Santé », TECHNISIM Consultants



En marge de sa recommandation, la M.R.Ae indique : « que les hypothèses optimistes du maître d'ouvrage sont basées sur un flux de 282 véhicules sortant du site de projet en heure de pointe du matin, chiffre relativement bas, et qu'aucune entrée n'est envisagée alors que le programme prévoit une crèche et des commerces ». Or :

- Concernant la crèche (prévue pour environ 20 berceaux), une large majorité des enfants du futur équipement destinés à être accueillis au sein de cet équipement proviendra des familles qui occuperont les logements du projet. La dépose de ces enfants s'effectuera donc à pied et non en voiture.
- S'agissant des commerces, le projet a été conçu pour permettre l'implantation de restaurants lesquels, en général, ne génèrent pas de trafics routiers aux heures de pointe du matin et du soir en semaine (8h / 9h et 17h30 / 18h30) et le samedi après-midi (17h / 18h).

⇒ **Précisions concernant l'Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires (E.Q.R.S.) concernant la qualité de l'air réalisée par TECHNISIM Consultants**

Le volet « Air & Santé » réalisé par le bureau d'études TECHNISIM Consultants s'appuie sur les documents suivants :

- La note technique du 22 février 2019 du Ministère de la transition écologique et solidaire (NOR TRET1833075N) relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières (cette note technique abrogeant la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n°2005-273 du 25 février 2005).

Cette note a été établie afin de fournir aux services de maîtrise d'ouvrage routière en particulier des Directions Régionales de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL), Directions Interdépartementales des Routes (DIR) des indications méthodologiques sur l'élaboration et le contenu attendu du volet « Air & Santé » des études d'impact des infrastructures routières du réseau routier national. Elle constitue par ailleurs une aide à l'examen des études d'impact pour les services en charge de leur instruction environnementale. Les maîtres d'ouvrage routiers autres que l'Etat peuvent également s'inspirer de ce document dans la réalisation de leurs propres projets.

Il a toutefois été intégré le fait que le projet consiste en la réalisation d'une opération immobilière et non celle d'une infrastructure routière. En effet, la méthodologie de la note précitée est adaptable afin de répondre à une problématique d'aménagement étant donné que la population potentielle induite par l'aménagement va modifier les flux de trafic de la zone.

- Le guide méthodologique sur le volet « Air & Santé » des études d'impact routières (venant préciser les attentes et le contenu des études) réalisé par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) du 22 février 2019, document annexe à la note technique précitée (NOR TRET1833075N).

Ce guide stipule les polluants à prendre en compte dans les études :

Polluants de la Note technique du 22/02/2019 à considérer pour les émissions du réseau d'étude		Polluants de la Note technique du 22/02/2019 à ajouter pour l'EQRS
Oxydes d'azote (NOx)	COVNM	16 HAP ¹ dont le BaP 1,3-butadiène Chrome
Monoxyde d'azote (NO)	Benzène	
Dioxyde d'azote (NO ₂)	Dioxyde de soufre (SO ₂)	
Particules PM10	Arsenic	
Particules PM2,5	Nickel	
Monoxyde de carbone (CO)	Benzo(a)pyrène (BaP)	

Dans le cas présent, comme cela est indiqué dans le chapitre 3.6.4 de l'étude d'impact (cf. page 269), ont également ajoutés les polluants recommandés par l'ANSES ainsi que les polluants dont les Valeurs Toxicologiques de Référence (VTR) sont connues pour la réalisation de l'E.Q.R.S. :

Polluants issus de la recommandation de l'ANSES en juillet 2012		Polluants dont les VTR sont connues	
Ammoniac	Acroléine	Toluène	Mercure Plomb Particules diesel à l'échappement
Dioxines	Propionaldéhyde	Xylènes	
Furanes	Ethylbenzène	Cadmium	
Naphtalène	Formaldéhyde		
Acétaldéhyde			

¹ Somme des HAP suivants : acénaphthène, acénaphtylène, anthracène, benzo(a)anthracène, benzo(a)pyrène, benzo(b)fluoranthène, benzo(k)fluoranthène, benzo(ghi)pérylène, chrysène, dibenzo(a,h)anthracène, fluorène, fluoranthène, indéno(1,2,3-cd)pyrène, phénanthrène, pyrène et benzo(j)fluoranthène

Ainsi, l'E.Q.R.S. réalisée correspond à une approche majorante comparativement aux attendus de la note technique en termes de nombre de polluants pris en compte.

Parmi les polluants visés par la note technique dans le cadre de l'E.Q.R.S., certains ne disposent pas de « Valeur Toxicologique de Référence » (VTR). Pour les principaux polluants émis par le transport routier ne disposant pas de VTR (dioxyde d'azote, poussières - PM10 et PM2,5), la note technique du 22 février 2019 préconise de comparer les résultats des modélisations aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (O.M.S.). C'est ce qui a été fait dans le Volet « Air & Santé ». Les principaux enseignements ont été fournis dans l'étude d'impact (cf. pages 267 et 268, 378 et 399).

A titre de rappels

- La démarche d'E.Q.R.S. a été proposée pour la première fois en 1983 par l'Académie des Sciences (National Research Council) aux Etats-Unis. La définition généralement énoncée souligne qu'elle repose sur « l'utilisation de faits scientifiques pour définir les effets sur la santé d'une exposition d'individus ou de populations à des matériaux ou à des situations dangereuses ».

La circulaire du 9 août 2013 relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation, rappelle l'intérêt de la démarche de l'E.Q.R.S. dans une demande d'autorisation d'exploiter : « *La démarche d'évaluation des risques sanitaires permet de hiérarchiser les différentes substances émises par un site, leurs sources et les voies d'exposition, en vue de définir des stratégies de prévention et de gestion spécifiques à chaque installation. Il s'agit d'un outil de gestion et d'aide à la décision. Elle ne peut cependant déterminer ni l'impact réel du site sur la santé des populations riveraines, ni l'exposition réelle des populations. Seules des études épidémiologiques ou d'imprégnations pourraient apporter des éléments de réponse sur ces deux points.* »

Ainsi, de la même manière que pour l'impact du projet sur la qualité de l'air, les variables d'intérêt sont donc les variations observées entre les valeurs des indicateurs sanitaires calculés pour les différents scénarios modélisés afin d'observer l'évolution des indicateurs sanitaires dans le futur (comparaison fil de l'eau par rapport à la situation actuelle) et l'influence du projet sur ces mêmes indicateurs (comparaison entre la situation projet et la situation Fil de l'eau à un même horizon futur).

- Les conclusions de l'E.Q.R.S. ainsi réalisée pour le projet objet du présent dossier et comprise dans le volet « Air & Santé » réalisé par le bureau d'études TECHNISIM Consultants sont les suivantes :
 - pour les polluants possédant des VTR (cf. page 142 de l'étude technique rédigée par TECHNISIM Consultants / page 395 du dossier compilant les études techniques utilisées pour l'élaboration de l'étude d'impact adressé en même temps que cette dernière à la M.R.Ae) :

« *L'aménagement projeté n'est pas de nature, a priori, à exercer d'impact significatif sur la santé des populations environnantes comparativement à la situation sans projet (différences minimales pour les valeurs des indicateurs sanitaires entre les situations au fil de l'eau et projetée). La localisation du projet n'est pas de nature à induire une exposition des futurs résidents supérieure à celle des résidents de la zone d'étude hors du projet (les valeurs des indicateurs sanitaires pour les résidents du projet sont inférieures à celles pour les résidents hors projet). La situation cumulée est majoritairement positive, les indicateurs sanitaires sont globalement inférieurs à ceux en situation Fil de l'eau.* »
 - pour les polluants ne possédant pas de VTR (cf. page 137 de l'étude technique rédigée par TECHNISIM Consultants / page 390 du dossier compilant les études techniques utilisées pour l'élaboration de l'étude d'impact adressé en même temps que cette dernière à la M.R.Ae) :

« *En considérant uniquement les émissions des brins routiers dont les trafics ont été fournis, il est possible de constater que les recommandations annuelles de l'O.M.S. pour le NO₂ et les particules PM10 et PM2.5 sont respectées en situation actuelle, à l'horizon 2026 avec ou sans projet et à l'horizon 2035 en situation cumulée. Cela, pour tous les lieux vulnérables et pour les habitants de la zone d'étude et du projet.*

Les concentrations en NO₂, PM10 et PM2.5 calculées aux horizons futurs sont toutes inférieures ou égales à celles calculées en situation actuelle.

La réalisation du projet en comparaison au scénario sans projet ne va pas modifier l'exposition des populations de la zone d'étude (résidents hors projet), (les différences de concentrations sont très faibles voire négligeables entre les situations projetée et au fil de l'eau).

Les effets cumulés sont positifs, une légère diminution des concentrations est observée comparativement à la situation au fil de l'eau.

Les concentrations calculées pour les résidents du projet sont toutes inférieures à celles calculées pour les résidents hors projet, à situation et horizon équivalents.

En définitive, les résidents du projet ne seront pas plus exposés à la pollution atmosphérique que les habitants de la zone d'étude hors du projet. La réalisation du projet n'induit pas une modification significative de l'exposition des habitants de la zone d'étude hors projet. »

Néanmoins, pour les polluants sans VTR et pour lesquels AIRPARIF produit des cartes de modélisations (NO₂, PM10 et PM2.5), il est possible de cumuler les résultats de modélisations de l'étude aux concentrations modélisées par AIRPARIF, afin de réévaluer les concentrations en valeur absolues pour la situation actuelle et en faisant l'approximation que les concentrations de fond en situation actuelle seront les mêmes aux horizons futurs (cette approche est majorante puisque les concentrations de fond vont nécessairement baisser dans le futur avec le renouvellement du parc automobile et la progression de la part de véhicules électriques, la mise en place progressive de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) et donc des interdictions de circulation des véhicules anciens (l'emprise du projet étant située dans le périmètre de la ZFE)).

Le tableau ci-joint rappelle, sous forme synthétique, les résultats des modélisations de l'étude réalisée par TECHNISIM Consultants (ces résultats étant par ailleurs repris page 378 et 399 de l'étude d'impact), pour les polluants ne disposant pas de VTR, en considérant uniquement les émissions des brins routiers dont les trafics ont été fournis (incluant l'autoroute A86).

Les résultats des modélisations AIRPARIF (incluant toutes les sources d'émissions et non uniquement le trafic routier) au cœur de l'emprise projet en 2022 : NO₂ = 26 µg/m³ / PM10 = 21 µg/m³ / PM2.5 = 11 µg/m³.

De fait, considérant les concentrations modélisées par AIRPARIF (tenant compte de toutes les sources d'émissions) pour 2022 dépassent les recommandations de l'O.M.S. ; si l'on ajoute ces concentrations aux résultats des modélisations de l'étude du projet ; les recommandations de l'O.M.S. seront dépassées pour toutes les situations dans le futur (pour rappel : approche majorante puisque les concentrations en polluants vont diminuer dans le futur). **Il n'en reste pas moins que les conclusions comparatives d'un scénario à l'autre restent valables puisque les variations absolues sont identiques.**

La réalisation du projet n'entraîne pas de variations significatives des concentrations en polluant au niveau des résidents de la zone d'étude, sur l'emprise projet et au niveau du bâtiment d'implantation de la crèche.

Pour les situations futures, les concentrations diminuent par rapport à la situation actuelle, que ce soit avec ou sans le projet.

Comparaison aux recommandations de l'O.M.S. pour les substances sans VTR (NO₂, PM10, PM2.5)

NO ₂ (µg/m ³) Moyenne annuelle	Recommandation annuelle de l'O.M.S.			10 µg/m ³
	Situation actuelle	Sans projet	Avec projet	Situation cumulée
RESIDENT HORS PROJET	6,9	5,3	5,3	2,4
RESIDENT PROJET	4,8	3,8	4,1	1,8
CRECHE PROJET	3,6	2,8	3,1	1,4
PM10 (µg/m ³) Moyenne annuelle	Recommandation annuelle de l'O.M.S.			15 µg/m ³
	Situation actuelle	Sans projet	Avec projet	Situation cumulée
RESIDENT HORS PROJET	1,8	1,6	1,6	1,4
RESIDENT PROJET	1,4	1,2	1,4	1,2
CRECHE PROJET	1,0	0,9	1,0	0,9
PM2,5 (µg/m ³) Moyenne annuelle	Recommandation annuelle de l'O.M.S.			5 µg/m ³
	Situation actuelle	Sans projet	Avec projet	Situation cumulée
RESIDENT HORS PROJET	1,3	1,0	1,0	0,9
RESIDENT PROJET	1,0	0,8	0,9	0,7
CRECHE PROJET	0,7	0,6	0,7	0,6
<i>Nota Bene</i>	<i>Ces résultats considèrent uniquement l'effet des émissions des brins routiers dont les trafics ont été fournis.</i>			

Légende

Seuil respecté

Seuil dépassé

d) « Prendre en compte les lignes directrices de l'OMS pour apprécier les nuisances sonores »Réponse :

Comme cela est déjà indiqué dans le chapitre 4.1.2.17 page 374 de l'étude d'impact (dans le 2nd bas de page), il est important de préciser que l'Organisation Mondiale pour la Santé (O.M.S.) prend en référence les indicateurs de bruit L_{den} (niveau de bruit moyen sur 24h) et / ou L_{night} (niveau de bruit moyen de 22h à 6h) lesquels sont construits à partir de leurs composantes (L_{day} de 6h à 18h, $L_{evening}$ de 18h à 22h et L_{night}). Or l'étude d'impact acoustique a été réalisée par un bureau d'étude spécialisé dans les problématiques acoustiques, la société ALTIA, à partir de l'étude de circulation communiquée par le bureau d'étude COSITREX et pour laquelle des comptages de véhicules (exprimés en U.V.P./h.¹) ont été effectués uniquement aux heures de pointes du matin et du soir (H.P.M. et H.P.S.), heures durant lesquelles les trafics routiers sont les plus élevés et donc les incidences sur l'environnement potentiellement les plus importantes.

Les comptages pris en référence représentent la fréquentation des axes routiers autour du site pour les heures les plus critiques de la journée en matière de niveaux de bruit et ne correspondent pas un niveau moyen sur toute la journée. Les indicateurs de bruit préconisés par l'O.M.S. ne peuvent donc pas directement être comparés avec les niveaux de bruit estimés pour les besoins de l'étude d'impact sur la base des données des trafics routiers pour les heures de pointe.

¹ Unités de Véhicules Particuliers / heure ; pour mémoire (cf. étude d'impact) : 1 voiture = 1 U.V.P., 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 U.V.P., 1 deux-roues = 0,5 U.V.P.

e) « Proposer des mesures adaptées pour éviter et réduire les impacts pour les habitants et usagers »Réponse :

Les isolements acoustiques des façades du bâtiment respecteront l'arrêté 23 juillet 2013 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit (cf. page 23 de l'étude acoustique rédigée par ALTIA / page 14 du dossier compilant les études techniques utilisées pour l'élaboration de l'étude d'impact adressé en même temps que cette dernière à la M.R.Ae).

De plus, suite à l'analyse des cartes de bruit représentant les niveaux de bruit en façade dans l'état projeté, les objectifs d'isolement de façade ont été revus à la hausse côté rue de Bongarde pour que le bruit de la circulation future n'émerge pas dans les logements construits, notamment lors des heures de pointes.

Concernant les niveaux de bruits à l'extérieur des logements en terrasse et à l'intérieur fenêtres ouvertes, les cartes de bruit montrent que le point le plus critique se situe le long du quai du Moulin de Cage (D7). Classée voie de catégorie 3 (cf. chapitre 2.3.3 de l'étude d'impact), cette route définit des zones de dépassement des valeurs limites réglementaires pour le bruit routier à savoir : $L_{den} \geq 68$ dB(A) (sur 24h) et L_{night} (de 22h à 6h) (source : Bruitparif, cf. §. A du chapitre 2.1.4 de l'étude d'impact). Le projet est limitrophe d'une de ces zones de dépassement (parmi celles définies sur 24h), mais aucun logement n'y est directement inclus. Ces logements sont localisés à au moins 15 m de l'infrastructure, avec interposition de la végétation. De plus, la majorité des logements de cet immeuble, et du projet en général, bénéficient d'une double orientation. Les futurs occupants pourront fermer les fenêtres donnant sur les voies les plus bruyantes et ouvrir les fenêtres donnant sur les façades latérales plus calmes.

f) « Revoir le projet pour présenter dans la partie sud-est (partie la plus exposée aux nuisances phoniques) une programmation autre que résidentielle ou d'accueil de publics sensibles de façon à éviter l'exposition d'une population importante à des nuisances sonores manifestement excessives »

Réponse :

Les niveaux de bruits prévisionnels en façade sont inférieurs aux critères pris en compte dans la définition des Points Noirs du Bruit (PNB)¹ et permettent donc la création de logements avec des isollements de façade adaptés.

¹ Un Point Noir de Bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (LAeq (22h-6h)).

g) Reprendre l'analyse de la pollution de l'air et de ses projections à 2026 selon une méthode plus rigoureuse et sur la base d'hypothèses plausibles

Réponse :

⇒ **Explication des diminutions des émissions observées dans l'étude comparativement aux variations sur 10 ans des émissions de l'E.P.T. Boucle Nord de Seine**

Dans son avis, la M.R.Ae écrit (page 15) « L'analyse des incidences du projet [...] présente les résultats d'une modélisation à l'horizon 2026 qui conduit à un bilan relativement favorable : (-32,1 % pour le NOx, -13 % pour les PM10, -19,8 % pour les PM2,5, -46,7 % pour les particules à l'échappement, -29,4 % pour le CO, +9,8 % pour le SO₂, -34,8 % pour les COVNM, -56,1 % pour le Benzène, -23,9 % pour le NO₂, -5,4 % pour le BaP, +6,9 % pour l'arsenic et +13,8 % pour le nickel). Ces résultats affichent donc des réductions d'émissions importantes sur une durée limitée, alors qu'à échelle du territoire de l'EPT Boucle Nord de Seine, les émissions de NOx par exemple ont baissé de 51 % entre 2005 et 2019 (pour une nouvelle baisse de 32,1 % entre 2023 et 2026 selon la modélisation), celles des PM2,5 ont baissé de 41 % en 14 ans (pour une nouvelle baisse annoncée de 19,8 % en trois ans), celles des COVNM de 46 % en 14 ans (pour une baisse de 34,8 % en trois ans). »

Cette comparaison présentée par la M.R.Ae est incorrecte puisque le comparatif n'est pas basé sur les mêmes données. En effet, les évolutions présentées dans l'étude d'impact du projet ne concernent que les variations des émissions du transport routier sur le réseau routier étudié tandis que les évolutions entre 2005 et 2019 au niveau de l'E.P.T. Boucle Nord de Seine sont les évolutions globales de l'ensemble des sources d'émissions du territoire de l'E.P.T. (transport routier, transport ferroviaire, transport fluvial, résidentiel, tertiaire, énergie, industries, déchets, chantiers, plateformes aéroportuaires, agriculture, émissions naturelles). Les données de l'E.P.T. sont rappelées dans le tableau ci-joint (repris de la page 35 du Volet « Air et Santé » / page 288 du dossier compilant les études techniques utilisées pour l'élaboration de l'étude d'impact adressé en même temps que cette dernière à la M.R.Ae, et figurant également page 262 de l'étude d'impact).

Emissions annuelles du Territoire « Boucle Nord de Seine » en polluants atmosphériques et en GES en 2005, 2010, 2015 et 2019 - Toutes sources d'émissions confondues (en tonnes ou milliers de tonnes / an)

	NOx (t/an)	COVNM (t/an)	PM10 (t/an)	PM2,5 (t/an)	SO ₂ (t/an)	NH ₃ (t/an)	GES (kt/an)
Emissions en 2005	3 246	3 379	400	308	476	53	1 579
Emissions en 2010	2 337	2 328	346	260	208	137	1 299
Emissions en 2015	1 930	1 878	282	204	90	40	1 133
Emissions en 2019	1 587	1 810	260	182	69	48	1 063
Evolution entre 2005 et 2019	- 51 %	- 46 %	- 35 %	- 41 %	- 85 %	- 8 %	- 33 %

Source : Données AIRPARIF

Il est donc tout à fait cohérent d'obtenir (dans le chapitre 4.1.2.2 page 332 et de l'étude d'impact) des variations importantes sur une courte période de temps (c'est-à-dire d'ici à l'horizon 2026, horizon de la livraison prévisionnelle du projet) pour les émissions du transport routier du réseau d'étude seul par rapport aux variations sur l'ensemble des sources d'émissions cumulées de l'E.P.T. Boucle Nord de Seine puisque la comparaison présentée par la M.R.Ae ne porte pas sur les mêmes données d'entrée.

⇒ Méthodologie employée dans l'étude

Comme énoncé dans la réponse à la recommandation n°6 figurant dans ce document, le volet « Air & Santé » réalisé par le bureau d'études TECHNISIM Consultants s'appuie, à la fois, **sur la Note technique NOR : TRET1833075N du 22 février 2019** relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières réalisée par le ministère de la transition écologique et solidaire et le ministère des solidarités et de la santé **et**, pour le contenu et les attendus des études, **sur le guide méthodologique sur le volet « Air et Santé » des études d'impact routières** (venant préciser les attentes et le contenu des études) **réalisé par le CEREMA** (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ; établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires).

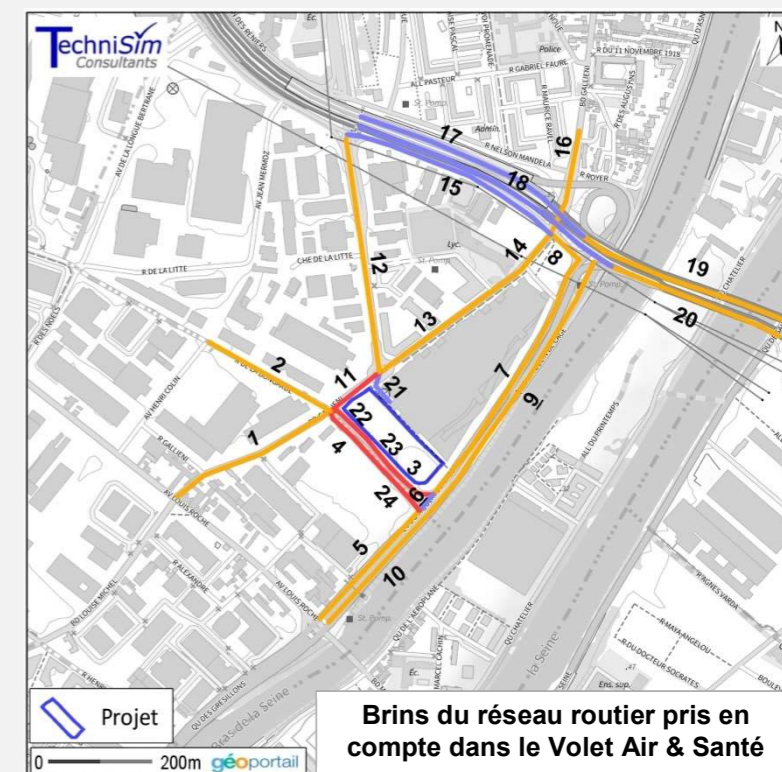
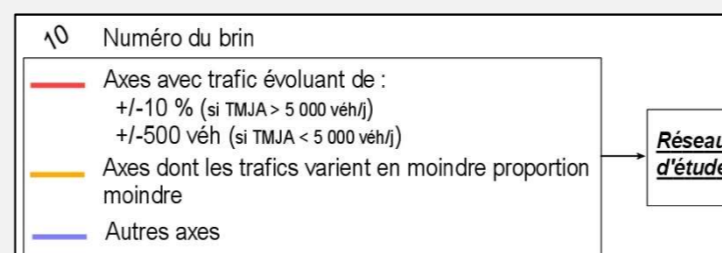
Pour chaque situation étudiée pour les besoins de l'étude d'impact, les données relatives aux trafics routiers ont été fournies par le bureau d'études COSITREX, en charge de l'étude de circulation. La situation initiale prend en compte des comptages routiers réalisés en décembre 2021, hors période de restrictions de déplacements liées à la crise sanitaire (cf. réponse à la recommandation n°16 figurant dans ce document pour plus de précisions sur la valeur de ces données). Les situations futures (situation projetée en 2026 et situation cumulée) simulées par le bureau d'études prennent en considération les projets avoisinants en fonction de la date d'échéance considérée.

Le calcul des émissions de polluants atmosphériques au niveau des routes du réseau d'étude a été réalisé en utilisant la méthodologie et les facteurs d'émissions du logiciel COPERT V.

Pour chacune des situations étudiées, comme cela est expliqué dans le chapitre 3.6.4. de l'étude d'impact (cf. pages 269 et 270), les éléments pris en compte comme données d'entrée par le bureau d'études TECHNISIM Consultants sont les suivants (cf. données détaillées fournies dans le tableau ci-après à la fin de cette réponse) :

- le trafic pour chaque tronçon exprimé en Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) (données recalculées à partir des trafics aux heures de pointes semaine et des heures de pointe spécifiques au samedi (le soir) - du fait de l'affluence sur le centre commercial Quartz voisin - fournies par le bureau d'études COSITREX exprimées en Heure de Pointe du Matin (H.P.M.) et du Soir (H.P.S.)) ;
- la vitesse de circulation ;
- la longueur de chacun des brins identifiés dans le réseau routier pris en considération illustré ci-contre.

Source : « Volet Air & Santé », TECHNISIM CONSULTANTS



COPERT (COmputer Program to calculate Emissions from Road Transport) est un modèle élaboré au niveau européen (MEET¹, CORINAIR, etc.) par différents laboratoires ou instituts de recherche sur les transports (INRETS, LAT, TUV, TRL, TNO, etc.). Diffusé par l'Agence Européenne de l'Environnement (AEE), cet outil permet d'estimer les émissions atmosphériques liées au trafic routier des différents pays européens. Bien qu'il s'agisse d'une estimation à l'échelle nationale, la méthodologie COPERT s'applique, dans certaines limites, à des résolutions spatio-temporelles plus fines (1 heure ; 1 km²) et permet ainsi d'élaborer des inventaires d'émission à l'échelle d'un tronçon routier, appelé « brin », ou du réseau routier d'une zone précise ou d'une agglomération.

¹ MEET : Methodology for Calculating Transport Emissions and Energy Consumption - DG Transport, Commission Européenne - 1999.

Ce modèle COPERT V, développé sous l'égide de l'Agence Européenne de l'Environnement afin de permettre aux états membres d'effectuer des inventaires homogènes de polluants liés au transport routier, intègre l'ensemble des données disponibles aujourd'hui, et permet en outre le calcul de facteurs d'émission moyens sur une voie donnée ou un ensemble de voies, pour peu que les véhicules circulant sur cette voie constituent un échantillon représentatif du parc national.

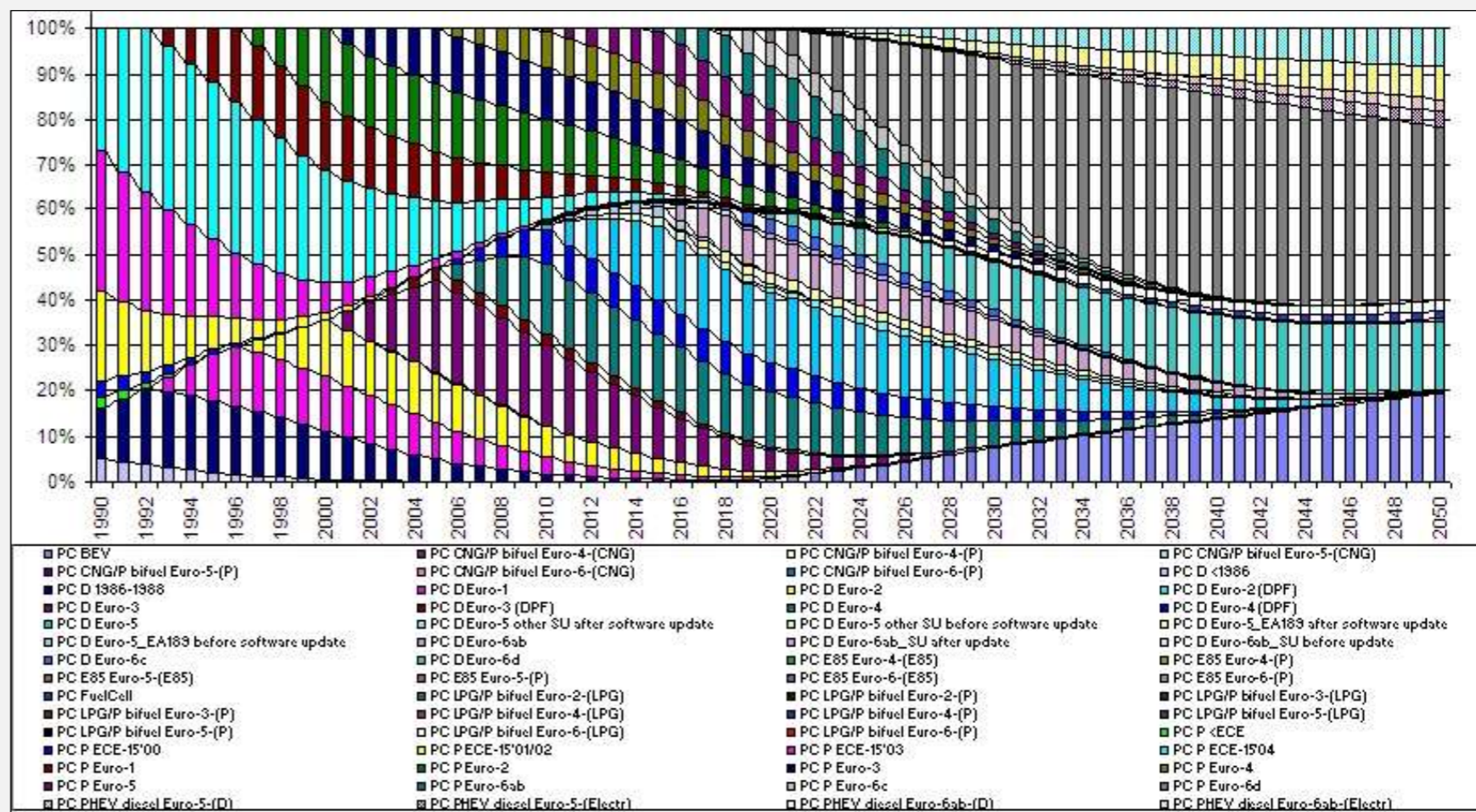
COPERT V est capable d'utiliser le flux de véhicules sur chaque tronçon donné, soit par des comptages, soit par un modèle de trafic. Le flux total par tronçon est alors décomposé par type de véhicules selon la classification européenne PRE ECE, ECE et Euro.

Cette ventilation utilise les données du parc automobile français, déterminé en 2022 par l'UGE-IFSTTAR (Université Gustave Eiffel - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux), pour l'intervalle 1990-2050, incluant les projections de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) Avec Mesures Existantes (AME). Ce scénario AME vise à décrire, à l'horizon 2050, l'effet des politiques publiques actuelles en prenant en compte l'ensemble des mesures portées par l'Etat français jusqu'à une certaine date (31 décembre 2019 dans cette version) sur la consommation d'énergie et les gaz à effet de serre¹.

Les parcs disponibles pour le moment ne prennent pas en compte les spécificités de mise en place des Zones à Faibles Emissions (ZFE). Ainsi les résultats présentés dans l'étude sont légèrement majorants.

Evolution de la composition du parc de voitures particulières selon la motorisation et les classes de véhicules (en %) version 2022 scénario AME des parcs IFSTTAR

La figure ci-jointe présente l'évolution de la composition du parc de voitures particulières (simulation IFSTTAR 2022 scénario AME) et des motorisations alternatives.



Source : Handbook Emission Factors for Road Transport (HBEFA)

¹ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Synth%C3%A8se_du_sc%C3%A9nario_AME2021_postQAQC%5B1%5D.pdf

Le modèle d'émission du système européen COPERT V calcule les quantités de polluants rejetées par le trafic sur les différentes voies de circulation introduites dans le modèle.

Comme indiqué dans la réponse à la recommandation n°6 figurant dans le présent document, les polluants considérés sont ceux de la Note technique du 22 février 2019 et ceux recommandés par l'ANSES¹, ainsi que les polluants dont les Valeurs Toxicologiques de Référence (VTR) sont connues. Les émissions sont ainsi évaluées d'après les facteurs d'émission de méthodologies reconnues, principalement à partir du nombre de véhicules et de la vitesse de circulation ainsi que de la longueur des trajets. Les données obtenues sont les émissions en kg de polluants par jour.

En conclusion, les hypothèses pour le calcul des émissions liés au trafic automobile sur le réseau d'étude sont plutôt majorantes (non prise en compte de la ZFE, projections des parcs automobile selon le scénario bas carbone avec mesures existantes (et non avec mesures supplémentaires)).

Données trafics utilisées dans le modèle par TECHNISIM Consultants
Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA)* et vitesses des véhicules pour chaque brin routier du réseau routier étudié

Brin n°	Longueur (m)	Situation initiale (2021)				Situation au fil de l'eau (horizon 2026)				Situation projetée (horizon 2026)				Situation cumulée (horizon 2035)			
		TMJA				TMJA				TMJA				TMJA			
		PL ² (véh/j)	Vitesse PL ² (km/h)	VL ³ (véh/j)	Vitesse VL ³ (km/h)	PL ² (véh/j)	Vitesse PL ² (km/h)	VL ³ (véh/j)	Vitesse VL ³ (km/h)	PL ² (véh/j)	Vitesse PL ² (km/h)	VL ³ (véh/j)	Vitesse VL ³ (km/h)	PL ² (véh/j)	Vitesse PL ² (km/h)	VL ³ (véh/j)	Vitesse VL ³ (km/h)
1	344	729	50	8856	50	729	50	9740	50	729	50	10634	50	729	50	10626	50
2	272	142	50	1486	50	142	50	1499	50	142	50	1516	50	142	50	1956	50
3	103	114	50	1973	50	114	50	1973	50	114	50	2569	50	114	50	2569	50
4	163	231	50	4428	50	231	50	4816	50	231	50	5903	50	231	50	6621	50
5	286	360	50	14725	50	360	50	16451	50	360	50	16816	50	360	50	18012	50
6	42	318	50	13471	50	318	50	15090	50	318	50	15090	50	318	50	16041	50
7	544	431	50	15444	50	431	50	17063	50	431	50	17659	50	431	50	18610	50
8	75	69	50	5303	50	69	50	5655	50	69	50	6088	50	69	50	6724	50
9	580	691	50	19303	50	691	50	21906	50	691	50	22406	50	691	50	24227	50
10	299	501	50	16129	50	501	50	18451	50	501	50	18723	50	501	50	20071	50
11	122	638	50	8851	50	638	50	9861	50	638	50	11504	50	638	50	11561	50
12	463	302	50	5864	50	302	50	6509	50	302	50	7128	50	302	50	7646	50
13	340	268	50	4974	50	268	50	5736	50	268	50	5897	50	268	50	5939	50
14	93	278	50	6263	50	278	50	7134	50	278	50	7296	50	278	50	7491	50
15	448	55	50	2614	50	55	50	2926	50	55	50	2926	50	55	50	3329	50
16	211	321	50	7994	50	321	50	8564	50	321	50	8835	50	321	50	9256	50
17	497	6965	90	62685	90	6965	90	62880	90	6965	90	62880	90	7308	90	67053	90
18	566	6965	90	62685	90	6965	90	62685	90	6965	90	62685	90	7308	90	65084	90
19	432	7405	90	66645	90	7405	90	66955	90	7405	90	67065	90	7776	90	72864	90
20	353	7405	90	66645	90	7405	90	66945	90	7405	90	67075	90	7776	90	71460	90
21	70	31	50	5339	50	31	50	5339	50	31	50	5339	50	31	50	5339	50
22	91	114	50	1973	50	114	50	1973	50	114	50	3440	50	114	50	3440	50
23	75	114	50	1973	50	114	50	1973	50	114	50	3004	50	114	50	3004	50
24	100	231	50	4428	50	231	50	4816	50	231	50	5409	50	231	50	6127	50

* Données recalculées à partir des trafics exprimés aux heures de pointe issus de l'étude de circulation réalisée par COSITREX

² PL : Poids Lourds

³ VL : Véhicules Légers

¹ Avis de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail relatif à la sélection des polluants à prendre en compte dans les évaluations des risques sanitaires réalisées dans le cadre des études d'impact des infrastructures routières - 12 juillet 2012

h) Reconsidérer la programmation projetée conduisant à exposer au risque d'inondation un nombre important de nouveaux habitants et usagers, notamment le public sensible de la crèche prévue en zone C du PPRI, au regard notamment des dispositions du règlement de la zone C du PPRI des Hauts-de-Seine.

Réponse :

Il est important de rappeler que, dans le cadre de la conception du projet, c'est-à-dire à différents stades d'avancement du projet jusqu'au dépôt du dossier de demande de Permis de Construire, plusieurs rendez-vous de présentation ont eu lieu, notamment en mars 2023, avec le service du Pôle Interdépartemental Risques d'Inondation (P.I.R.I.N.) de la D.R.I.E.A.T. Ile-de-France. Ces échanges ont permis de faire valider les principes des dispositions prises en vue du respect des prescriptions du Plan de Prévention du Risque Inondation (P.P.R.I.) de la Seine dans les Hauts-de-Seine.

Sur la base de ces échanges, plusieurs éléments ont ainsi été produits :

- dans le cadre du dossier de demande de permis de construire : constituant une des pièces de ce dossier (pièce PC13), une notice de conformité au P.P.R.I. de la Seine dans les Hauts-de-Seine a ainsi été produite (en plus de l'attestation - seulement exigible - certifiant la réalisation de cette étude et constatant que le projet prend en compte ces conditions au stade de la conception prévue au regard des dispositions prévues par l'article R.431-16 du Code de l'Urbanisme (alinéa f)) ;
- dans le cadre du Porter à Connaissance au titre de la Loi sur l'Eau : étant notamment soumis à la rubrique 3.2.2.0 de la nomenclature loi sur l'eau, des calculs de compensations des surfaces et volumes pris à la crue ont été réalisés.

Jugés essentiels pour l'appréciation des incidences sur l'environnement et la santé humaine mais également des mesures à mettre en œuvre, dès la phase de conception, pour la protection des personnes et des biens, ces éléments ont été repris et expliqués dans l'étude d'impact aux chapitres 1.4.5 (cf. pages 108 et 109), 2.3.1. (pages 178 à 182) et 4.1.2.4 (pages 335 à 340) ainsi que dans la partie 5 de l'étude d'impact (cf. pages 401 et suivantes).

Par ailleurs, il convient de préciser qu'en réponse au courrier reçu de sa part après le dépôt du dossier de demande de permis de construire, un complément d'information rédigé par le Maître d'œuvre du projet sous forme d'une note a été adressé à la D.R.I.E.A.T. Ile-de-France en août 2023. En retour, dans un courrier en date du 5 septembre 2023, le Département Risques Naturels de la D.R.I.E.A.T. Ile-de-France a indiqué que, finalement, sur la base des précisions et compléments apportés, le projet n'appelait pas de remarque (cf. copie de ces documents en annexe 2 du présent document).

i) Démontrer que le projet est compatible avec le plan de gestion des risques inondations Seine-Normandie 2022-2027 approuvé le 3 mars 2022.

Réponse :

L'étude d'impact intègre déjà, dans sa partie 5 (cf. plus précisément page 406), un tableau dans lequel sont présentées les différentes dispositions prévues dans le projet pour assurer sa compatibilité avec les 4 grands objectifs (lesquels sont déclinés en 80 dispositions) du Plan de Gestion des Risques d'inondation (P.G.R.I.) du bassin Seine-Normandie approuvé le 3 mars 2022 par le préfet coordonnateur pour la période 2022-2027, à savoir (pour mémoire) :

1. Aménager les territoires de manière résiliente pour réduire leur vulnérabilité.
2. Agir sur l'aléa pour augmenter la sécurité des personnes et réduire le coût des dommages.
3. Améliorer la prévision des phénomènes hydrométéorologiques et se préparer à gérer la crise.
4. Mobiliser tous les acteurs au service de la connaissance et de la culture du risque.

Visiblement non perçu par la M.R.Ae, ce tableau est repris page suivante.

Compatibilité du projet avec les objectifs et les dispositions du Plan de Gestion des Risques d'Inondation (P.G.R.I.) du bassin Seine-Normandie

Réf. objectif	Désignation (disposition)	Projet*	Justification
1	Evaluer et réduire la vulnérabilité aux inondations : - des territoires ; - des quartiers, bâtiments, et activités économiques.	C	Le site est situé en zone inondable et est compris dans la zone « C: Zones urbaines denses » du plan de zonage du PPRI de la Seine. La compensation des volumes pris à la crue a été prise en considération : le projet rend à la crue de la surface et du volume par rapport à l'état existant. Le projet est conçu pour favoriser les écoulements, puisque le niveau P0 (équivalent au rez-de-chaussée) sera presque entièrement inondable.
	Planifier un aménagement du territoire résilient aux inondations.		Le risque d'inondation par ruissellement pluvial est limité par les dispositifs de gestion spécifique des eaux pluviales. Les espaces végétalisés du site permettront de gérer directement les petites pluies sans rejet au réseau.
	Eviter et encadrer les aménagements dans le lit majeur des cours d'eau.		Le projet permet de renforcer la connaissance sur la réduction de la vulnérabilité des territoires avec un dimensionnement structurel du sous-sol avec la réalisation d'une étude hydrogéologique de remontée de nappe et un dimensionnement structurel du cuvelage pour une remontée de nappe à la cote + 27,05 m NGF.
	Planifier un aménagement du territoire tenant compte de la gestion des eaux pluviales.		
2	Inscrire la réduction de l'aléa inondation dans une stratégie à long terme à l'échelle d'un bassin de risque cohérent.	NC	-
	Agir sur les écoulements en respectant le fonctionnement naturel des cours d'eau.	C	La compensation des volumes pris à la crue a été prise en considération : le projet rend à la crue de la surface et du volume par rapport à l'état existant. Le projet est conçu pour favoriser les écoulements, puisque le rez-de-chaussée sera presque entièrement inondable.
	Agir sur l'aléa en préservant et restaurant les zones d'expansion des crues et les milieux humides contribuant au ralentissement des écoulements d'eau.	C	Le projet favorise l'expansion de la crue de la Seine en surface et en volume par rapport à l'état existant. Par ailleurs, un diagnostic spécifique a conclu à l'absence de zone humide.
	Préserver et restaurant les milieux naturels et les espaces côtiers contribuant à limiter le risque de submersion marine.	NC	Le site n'est situé ni en zone côtière ni en zone de littoral.
	Prévenir et lutter contre le ruissellement à l'échelle du bassin versant.	C	Le projet est concerné par la rubrique 2.1.5.0. Il permet l'abattement des petites pluies de 10 mm et prévoit la mise en place de caisson de rétention et de rétention à ciel ouvert pour la gestion des eaux pluviales jusqu'à une pluie de 30 ans conformément au S.D.A.G.E. 2022-2027. Le ruissellement est limité par la mise en place d'une superficie importante d'espaces verts sur dalle, de pleine terre et en toiture. Le débit de fuite au réseau de 2 l/s/ha sera respecté grâce notamment à la mise en place de régulateur. Les problématiques d'imperméabilisation du site ont été prises en compte dans la mesure où les prescriptions du service d'assainissement (débit de fuite) sont respectées, et que les petites pluies de 10 mm sont gérées à la parcelle sans rejet.
3	Renforcer les outils de surveillance, de prévision et de vigilance des phénomènes hydro-météorologiques et de leurs conséquences possibles en termes d'inondation ou de submersion des territoires pour mieux anticiper la crise.	NC	-
	Se préparer à la gestion de la crise pour raccourcir le délai de retour à la normale.	NC	-
	Tirer profit de l'expérience.	NC	-
4	Renforcer la connaissance : - sur les aléas inondation - des enjeux en zone inondable et en zone impactée	NC	-

* C : Concerné / NC : Non concerné

j) **Présenter une analyse de la situation de l'îlot en cas d'inondation précisant à partir de quel scénario, chaque réseau (y compris de transport) ne serait plus en capacité de fonctionner, et décrire les éventuels fonctionnements en mode dégradé prévus.**

Réponse :

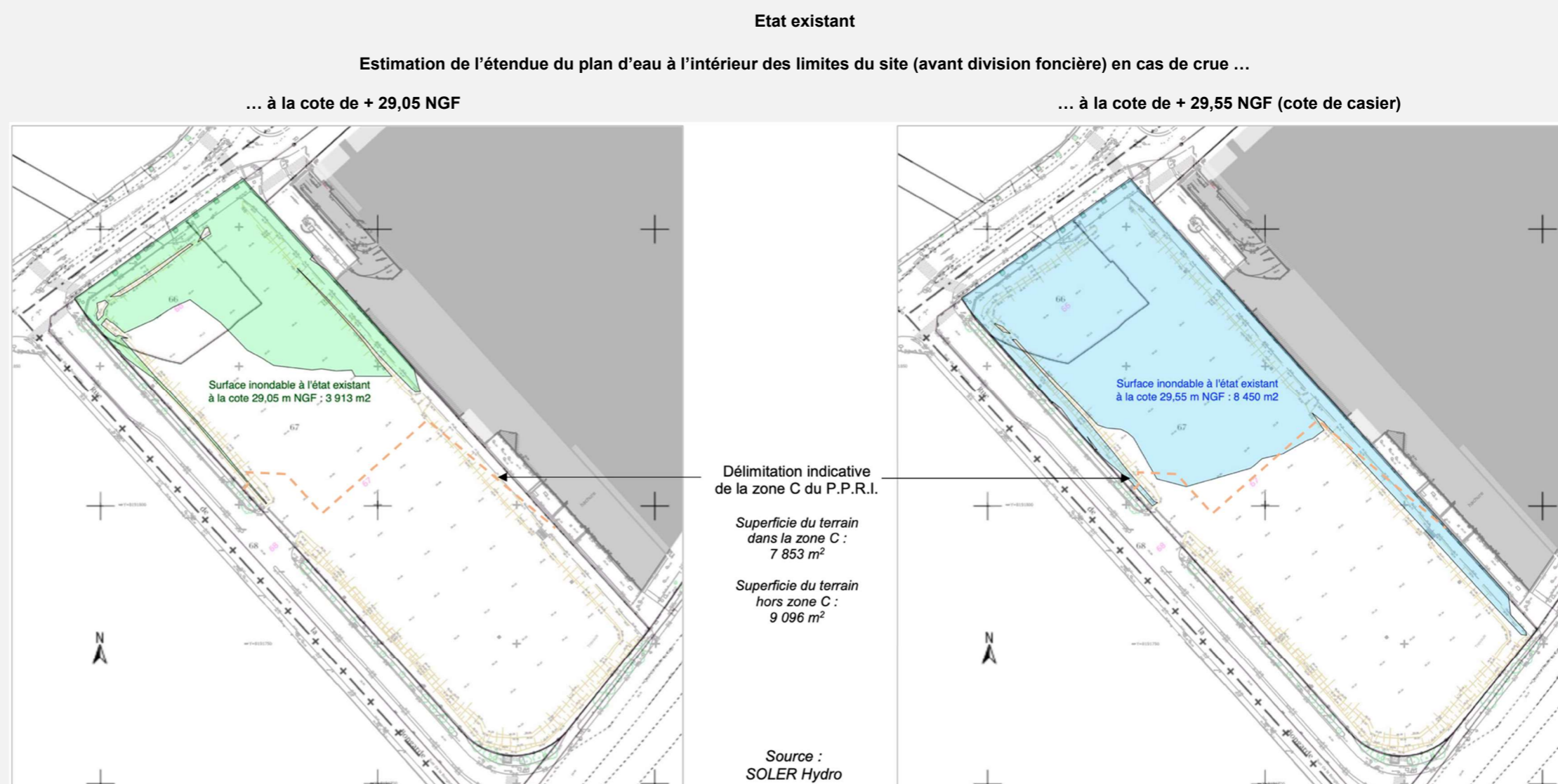
Dans le cadre de la conception du projet, l'analyse relative à la compréhension des mécanismes d'inondation à l'état existant et à l'état projet correspond notamment aux études P.P.R.I. pour la crue centennale (cote casier de + 29,55 m NGF) et au dossier Loi sur l'Eau via la rubrique 3.2.2.0. de la nomenclature définie à l'article R.214-1 du Code de l'Environnement, rubrique relative aux « installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau ».

Le site ne sera pas inondable pour les crues inférieures c'est-à-dire notamment pour les crues de références décennale ou cinquantennale.

En cas de débordement du fleuve :

- Dans le cadre de l'état existant (cf. illustrations ci-jointes reprise de la page 182 de l'étude d'impact), le site d'étude n'est que partiellement inondable. Observée qu'à partir du moment où le niveau de l'eau atteint la cote + 28,45 m NGF, l'inondabilité intervient par le boulevard Gallieni et ne concerne que la partie Nord-ouest du site. En raison de son altimétrie, à la cote + 31,05 m NGF, la partie Sud-Est du site, coté quai du Moulin de Cage (D7), n'est pas inondée.

- Dans le cadre de l'état projeté, les mesures de conception prises dans le cadre des prescriptions du P.P.R.I. permettent de respecter le principe de sécurisation des biens et des personnes. La zone de la coulée verte, le quai du Moulin de Cage et la rue de la Bongarde ne seront pas inondées même en cas de crue centennale. La cote la plus basse du niveau P0 du projet étant de + 29,25 m NGF, la hauteur d'eau maximale en cas de crue centennale sera alors de 0,30 m, permettant ainsi une circulation des véhicules.



k) Démontrer à nouveau la cohérence du projet avec le paysage environnant des bords de Seine et le tissu urbain continu, notamment en ce qui concerne l'immeuble de grande hauteur constitué par la tour « totémique ».

Réponse :

⇒ **Précision réglementaire concernant l'immeuble L10**

Prévu en R+18 et qualifié de tour « totémique » par la M.R.Ae, il est important de rappeler que l'immeuble L10 n'est pas un « Immeuble de Grande Hauteur (I.G.H.) » au sens de la réglementation en matière de sécurité incendie (reprise dans les articles R146-1 et suivants du Code de la Construction et de l'Habitation). En effet, la hauteur du plancher bas du dernier niveau de ce bâtiment, définie par rapport au niveau du sol le plus haut accessible aux engins des services de secours et de lutte contre l'incendie, étant inférieure à 50 m, cet immeuble ne peut être qualifié d'« Immeuble de Grande Hauteur (I.G.H.) ».

Comme il est indiqué dans le chapitre 1.4.2. de l'étude d'impact (cf. page 106), cet immeuble d'habitation est classé en 4^{ème} famille définie à l'article 3 l'arrêté du 31 janvier 1986 (modifié en dernier lieu par un arrêté du 7 décembre 2020) relatif à la protection contre l'incendie des bâtiments d'habitation (ne relevant pas de qualification I.G.H.).

⇒ **Précision réglementaire concernant le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de VILLENEUVE-LA-GARENNE**

Il est important de préciser que, par délibération du 21 décembre 2021, le Conseil du territoire Boucle Nord de Seine a autorisé le Président de l'Etablissement Public Territorial (E.P.T.) à engager une procédure de modification du P.L.U. de VILLENEUVE-LA-GARENNE (modification n°2) ayant notamment pour objectif de « densifier et de renforcer la mixité fonctionnelle du secteur de la Bongarde » secteur dans lequel est situé le projet objet du présent document, se traduisant notamment dans le document par une augmentation du plafond des hauteurs autorisé de 42 m jusqu'à 64 m.

S'appuyant sur le dossier d'examen au cas par cas élaboré en application des dispositions des articles R.104-11 à R.104-14 du Code de l'Urbanisme, la M.R.Ae Ile-de-France a, par décision n°DKIF-2022-031 en date du 23 mars 2022, décidé de soumettre ce projet de modification à évaluation environnementale. Le projet de cette modification du P.L.U. a fait l'objet, le 1^{er} juin 2023, d'un avis de la part de la M.R.Ae (n°APPIF-2023-045).

Ce projet de modification a été soumis à enquête publique du 19 juin 2023 au 21 juillet 2023. A son issue, le commissaire enquêteur a rendu, le 23 août 2023, son rapport dans lequel il rendait un avis favorable à ce projet de modification.

⇒ **Le bâtiment signal et la cohérence du projet du projet avec le paysage**

Situé à la limite de la Seine-Saint-Denis, bordé par la Seine et face à L'ILE-SAINT-DENIS, le projet s'inscrit dans un contexte de reconquête d'anciens sites industriels qui bordaient les quais de Seine de GENNEVILLIERS et de SAINT-OUEN.

Tous ces nouveaux projets répondent à une demande de diversification des formes urbaines et tendent tous vers une plus grande densité largement promue par la puissance publique qui est aujourd'hui à la recherche d'un modèle alternatif à l'étalement urbain.

L'architecture actuelle se doit aussi de répondre aux attentes du « développement durable » et pour cela la densification est identifiée comme un élément clef du développement. Elle est également un moyen de favoriser les mobilités douces ou les transports en commun.

Au sein du projet, le bâtiment signal (c'est-à-dire l'immeuble L10), en R+18, est positionné le long du quai du Moulin de Cage (D7). Son positionnement est décalé par rapport aux autres immeubles de logements prévus.

Repérage des bâtiments de plus de 35 m de hauteur

Il s'ancre dans le développement du secteur nord de la banlieue au nord de PARIS, au même titre que plusieurs Z.A.C. voisines avec plots émergents à plus de 35 m, repérées dans le plan ci-après (lesquels sont également visible sur la prise de vue jointe page suivante).

A une distance de moins d'1 km, sont notamment positionnés, les immeubles de logements R+12 à R+18 dans la Z.A.C. PSA à ASNIERES-SUR-SEINE et des immeubles de Z.A.C. du Village Olympique à SAINT-DENIS.

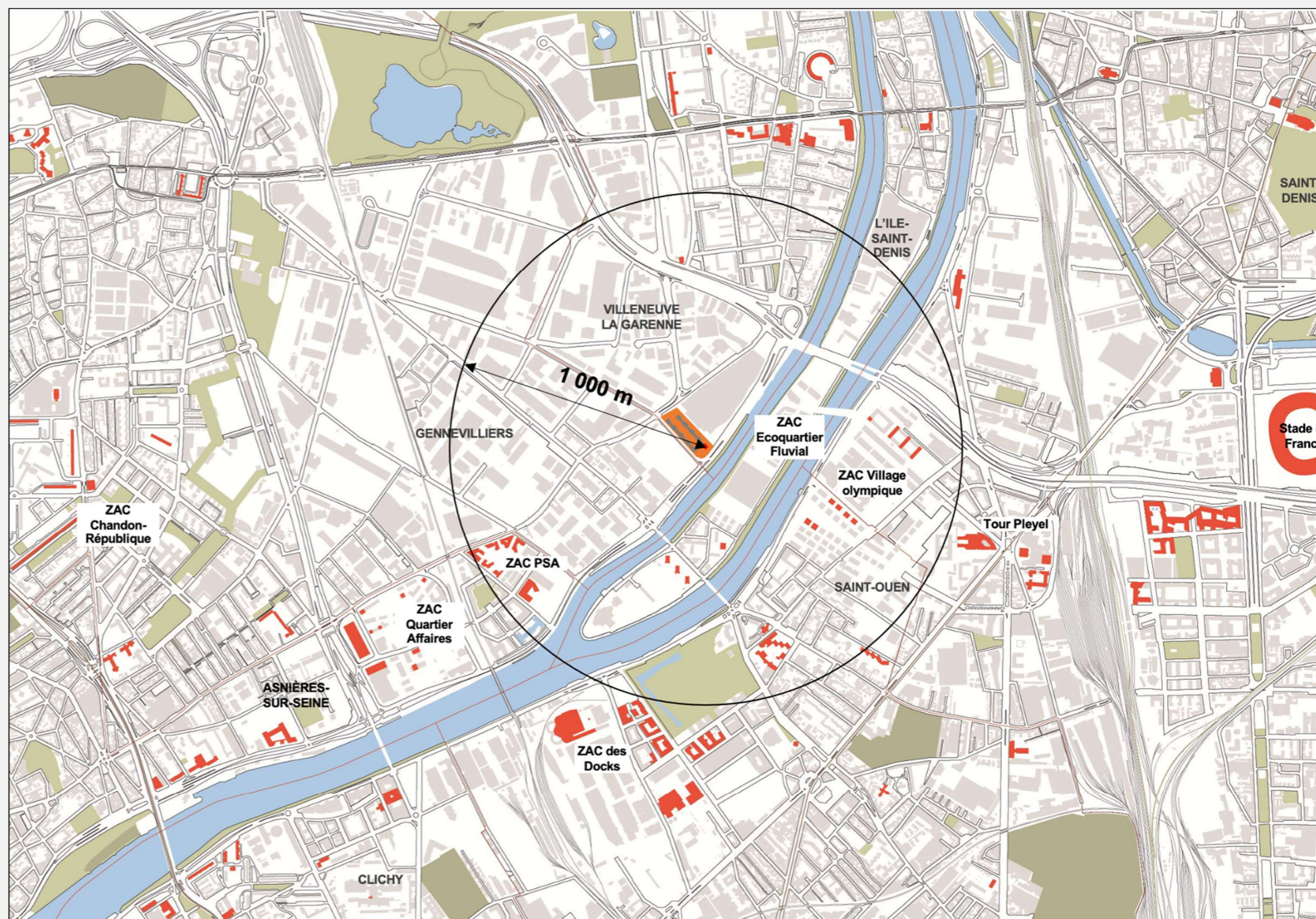
A moins de 1,5 km, certains immeubles de la Z.A.C. Parc d'Affaires à ASNIERES et de la Z.A.C. des Docks à SAINT-OUEN, la Tour Pleyel à SAINT-DENIS, etc.

A environ 2,5 km, la Z.A.C. Chandon-République à GENNEVILLIERS.

Son emplacement le long des quais apparaît pertinent pour les raisons suivantes :

- Il répond au Village Olympique situé de l'autre côté de la Seine et annonce le futur ouvrage de liaison (une passerelle vraisemblablement) qui doit permettre de les relier.
- Il s'intègre comme une émergence ponctuelle d'un nouveau quartier qui annonce la mutation urbaine de Villeneuve-la-Garenne.

Source :
Valode & Pistre
architectes



**Vue panoramique depuis ASNIERES-SUR-SEINE sur les chantiers en cours à GENNEVILLIERS
(situés devant le site du projet objet du présent dossier) et les nouvelles constructions sur L'ILE-SAINT-DENIS (à droite)**



Source :
Valode & Pistre
architectes

⇒ Le rapport du projet avec le centre commercial Quartz voisin

La M.R.Ae estime que « les points de vue qui ont été choisis depuis les étages supérieurs ou à l'extrémité du projet offrent des vues de biais sur la Seine (...), ce qui ne permet pas d'apprécier le cas des logements pour lesquels le vis-à-vis pourrait être le plus désavantageux ».

Dans la partie nord-est du projet, les bâtiments L2, L4, L6, L8 et L10 ont été positionnés le long du Centre Commercial Quartz, dans le but de libérer un grand parc urbain. Les perspectives présentées page 358 de l'étude d'impact, et reprises page suivante, ont été produites depuis des étages intermédiaires, à savoir les 2^{ème} et 3^{ème} étages de deux de ces bâtiments situés au cœur du site, en l'occurrence les bâtiments L4 et L6, et non aux extrémités nord-ouest (au niveau de laquelle se trouve le bâtiment L2) et sud-ouest (au niveau de laquelle se trouve le bâtiment L10) de cette partie du projet qui auraient permis des vues plus dégagées.

Elles illustrent les vues dégagées latérales depuis les balcons de ces étages situés à environ 16 m du centre commercial, pour les vues n°1 et n°3, et depuis les balcons encore plus proches de cet équipement car situés à 10,65 mètres, pour les vues n°2 et n°4 (cf. en complément de l'illustration de l'implantation des constructions page 62 de l'étude d'impact).

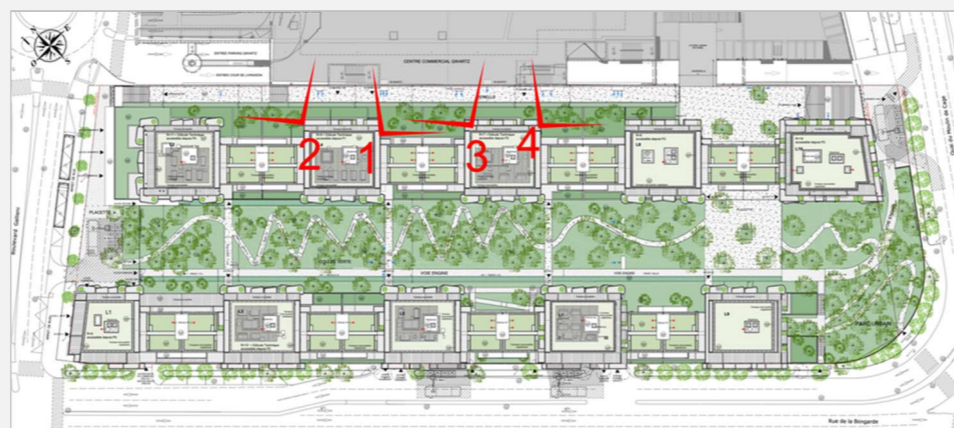
Les vues de face sur le Centre commercial depuis les différents balcons du projet n'auraient été d'aucune utilité.

Rappel de la page 358 de l'étude d'impact

.... depuis le 2^{ème} étage du bâtiment L4



Plan de toiture (illustration jointe à titre indicatif)



.... depuis le 2^{ème} étage du bâtiment L6



.... depuis le 3^{ème} étage du bâtiment L4



.... depuis le 3^{ème} étage du bâtiment L6



Source :
Valode & Pistre architectes

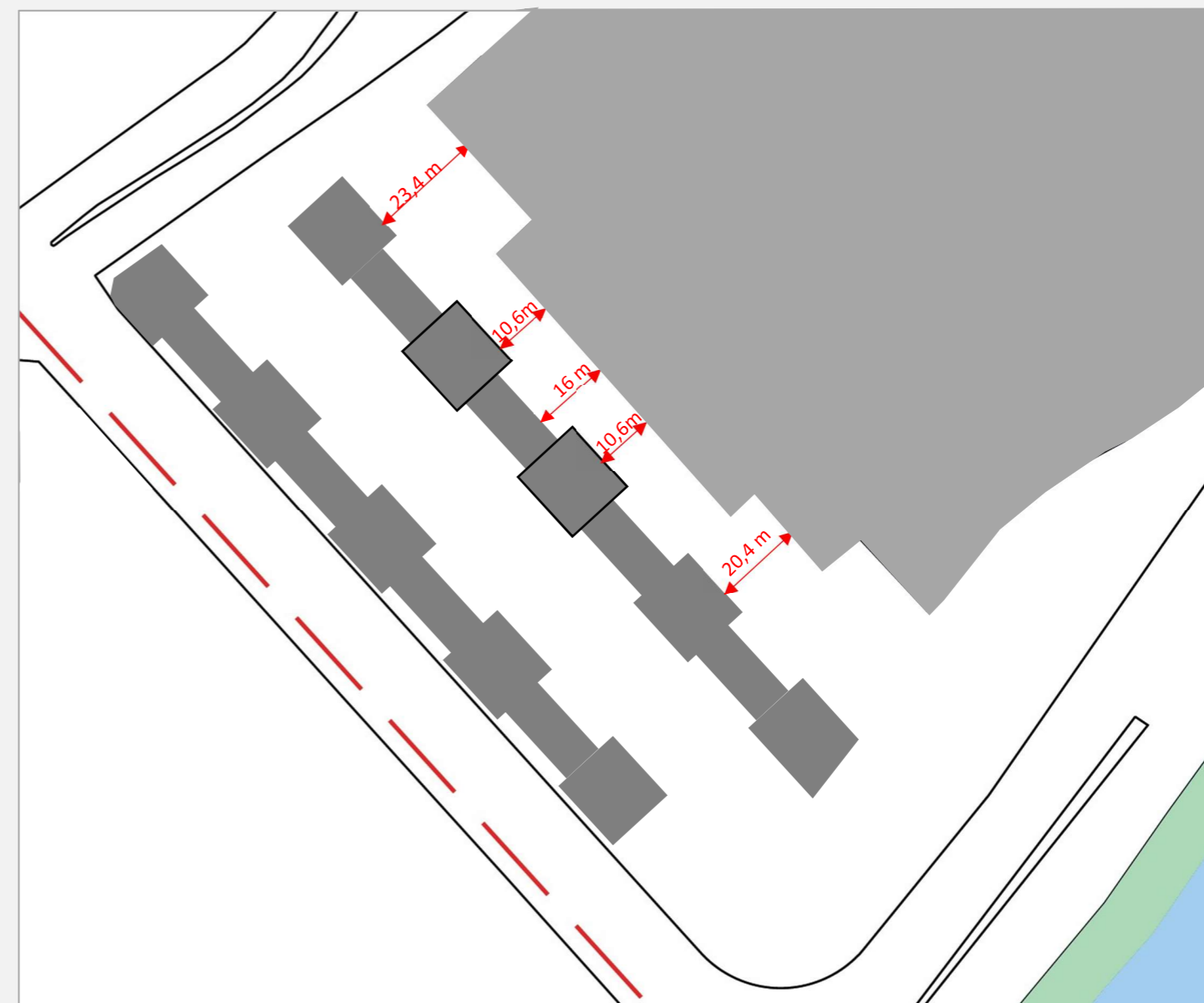
Implantation des constructions prévues dans la partie nord-est du projet par rapport au Centre Commercial Quartz voisin

Comme le montre l'illustration jointe, la distance entre les différents bâtiments de cette partie nord-est du projet et le Centre Commercial Quartz voisin est généralement supérieure à 16 m, ce qui correspond à une largeur confortable de voie urbaine.

Sur l'ensemble de l'opération, seuls 46 logements (soit environ 7 % du nombre total de logements prévus) sont concernés par un « rétrécissement » ponctuel à 10,60 m entre, d'une part, les bâtiments L4 et L6 et, d'autre, le centre commercial.

En comptabilisant uniquement les logements mono-orientés, le nombre de logements concernés est de seulement 16 appartements (soit 2,5 % du nombre total de logements prévus).

Il est important de préciser qu'il n'y a pas de vues directes depuis le centre commercial vers les appartements.



Source :
Valode & Pistre
architectes

l) Démontrer les fonctionnalités écologiques et paysagères du projet compte-tenu de ses ambitions affichées de continuité avec la trame verte locale et de sa localisation en bord de Seine, et, le cas échéant, de définir des mesures visant au maintien et au développement de la biodiversité.

Réponse :

L'emprise foncière de l'opération, se trouvant dans un tissu urbain dense, n'est pas insérée dans un corridor linéaire, néanmoins, elle peut constituer un espace relais intégré dans un corridor en « pas japonais » (ponctué d'espace-relais). Le projet aidera à la dispersion d'espèces animales ou végétales entre les différents éléments de la trame verte locale comme les berges de la Seine toutes proches (berges végétalisées et présence d'alignements d'arbres), le Parc des Chanteraines (étendu sur environ 82 ha à un peu plus de 1,2 km au nord, à cheval sur les territoires des communes de GENNEVILLIERS et de VILLENEUVE-LA-GARENNE), le Parc de Sévines (étendu sur plus de 12 ha à environ 1,5 km à l'ouest, sur la commune de GENNEVILLIERS) et le Grand Parc des Docks (étendu sur environ 12 ha à environ 700 m, au sud, sur la commune de SAINT-OUEN), au sein d'une matrice plus ou moins hostile.

Actuellement, le site ne représente pas un espace relais fonctionnel pour la faune. En effet, il abrite un espace ouvert dégradé composé d'herbacées et arbustifs ayant poussé spontanément. Cet habitat ne constitue pas un espace relais attractif pour l'avifaune qui préfère se déplacer dans les milieux semi-ouverts à fermés (bosquets arborés, alignements d'arbres, massifs arbustifs). De plus, le site étant entouré par une palissade pleine, il n'est pas accessible pour les animaux terrestres (mammifères, reptiles et insectes non volants).

Par ailleurs, l'emprise foncière de l'opération est localisée entre des axes routiers très larges (plus de 20 m de largeur) à double sens de circulation avec plusieurs files dans chaque sens (la rue de la Bongarde et deux axes du réseau départemental de voirie à savoir le Boulevard Gallieni (D9) et le Quai du Moulin de Cage (D7)). Ces axes routiers très empruntés constituent des obstacles presque infranchissables pour certaines espèces à déplacement terrestre.

Comme cela est exposé dans l'étude d'impact, et afin de favoriser les continuités écologiques du site avec les espaces avoisinants et d'augmenter le potentiel d'accueil du site, différentes mesures seront mises en place : mise en place de clôtures perméables à l'avifaune, plantation d'arbres qui seront connectés aux alignements d'arbres existants, création d'habitats qualitatifs et attractifs pour la faune, installation de gîtes pour la faune spécifiques et d'éclairages visant à limiter la pollution lumineuse.

Une fois ces actions entreprises, les espaces vers du site, principalement développés au sein de la coulée verte comprenant notamment 110 arbres, 3 500 m² de pleine terre plantée et 6 300 m² de pleine terre selon la définition du P.L.U. de VILLENEUVE-LA-GARENNE, pourront relier les arbres d'alignement présents en périphérie aux arbres se trouvant le long de la Seine et ainsi être empruntés par l'avifaune.

Conscients des enjeux climatiques actuels, le projet sera également labelisé BiodiverCity®. Ce label a pour objectif d'attester que la conception et la construction de notre projet fait une place importante à la nature. Il s'appuie sur une approche multicritères organisée autour :

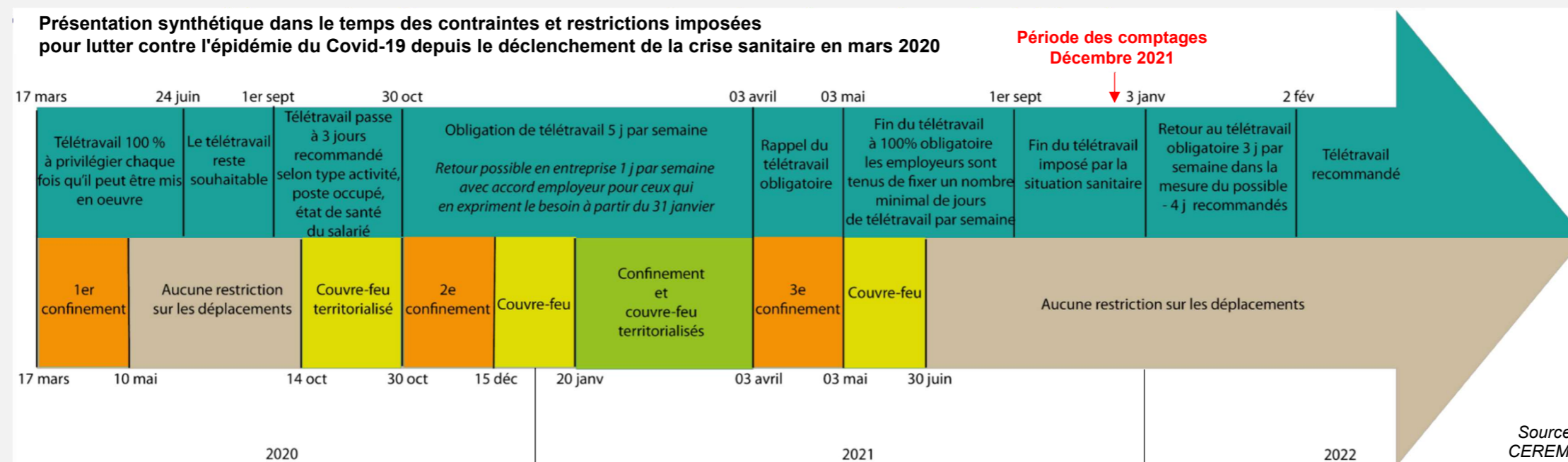
- De l'engagement du maître d'ouvrage à mener une stratégie de biodiversité : Gestion écologique des espaces verts et mise en place d'animations afin de faire perdurer la démarche écologique lors de l'exploitation des bâtiments.
- Des moyens mis en œuvre pour une architecture écologique : Maximisation des espaces végétalisés à travers la végétalisation des toitures et de certaines façades par des plantes principalement locales et d'intérêt pour la faune. De plus, afin de minimiser l'impact du projet sur la faune, des vitrages visant à limiter le risque de collision des oiseaux et des éclairages respectueux de la faune nocturne seront installés.
- Des bénéfices pour les usagers : Cheminement, installation de mobiliers et pelouse permettant de se promener et de se détendre dans les espaces verts. La mise en place de panneaux pédagogiques permettra, en plus des animations, de sensibiliser les occupants à la biodiversité du site. Une démarche est par ailleurs engagée afin de développer le sens des passants : installation de plantes odorantes, aménagements des espaces verts permettant d'écouter le chant des oiseaux et les stridulations des criquets.

m) Réaliser une nouvelle campagne de comptages routiers dans une période ayant les caractéristiques du trafic habituel et de reprendre les modélisations effectuées à partir de ces comptages routiers en veillant à intégrer le cumul de l'ensemble des projets se développant à proximité, à déterminer les impacts du projet sur la saturation de l'A86 et ses bretelles, exprimés en termes de pollutions atmosphériques et sonores supplémentaires générées par le projet et à prévoir les mesures de la séquence éviter, réduire, compenser qui s'imposent.

Réponse :

La réalisation d'une nouvelle campagne de comptages routiers que celle réalisée en décembre 2021 (plus précisément le jeudi 9 décembre 2021) ainsi que la reprise des modélisations effectuées à partir de ces comptages routiers ne s'imposent pas pour les raisons suivantes énoncées pour partie dans le §. B du chapitre 2.1.2 (cf. page 144), rappelées et complétées ci-après :

- Tout d'abord, il est donc important de rappeler que la période durant laquelle ont été réalisés, par le bureau d'études COSITREX en charge de l'étude de circulation, les comptages pour caractériser l'état initial de la circulation des véhicules automobiles dans le secteur (en décembre 2021 pour mémoire) **ne s'inscrit pas parmi l'une des périodes de confinement décidée par le gouvernement français** dans la lutte contre la propagation de l'épidémie de COVID-19 et consistant principalement à restreindre les déplacements de la population au strict nécessaire (courses alimentaires, soins et travail quand le télétravail n'était pas possible). En effet, pour mémoire, sur le territoire métropolitain, 3 périodes de confinement (total ou partiel, compris les prolongations décidées par l'exécutif) ont été imposées à la population : la première du 17 mars au 11 mai 2020 non inclus, la seconde du 30 octobre au 15 décembre 2020 non inclus et la troisième et dernière du 3 avril au 3 mai 2021 non inclus (ce dernier commençant même dès le 19 mars 2021 pour 16 départements français dont ceux de la région Ile-de-France).



Comme le précise l'illustration précédente, **aucune contrainte particulière ne pesait également sur les déplacements à l'époque de la réalisation de ces comptages**, la dernière période de restriction de ces déplacements ayant pris fin le 30 juin 2021.

En outre, destinées à freiner les différentes vagues de coronavirus, l'obligation de télétravailler faite aux salariés qui le pouvaient a été mise en place à plusieurs reprises sous différentes formes. Or, **en décembre 2021, aucune imposition de télétravail était en vigueur** (la précédente période ayant pris fin le 1^{er} septembre 2021 et la période suivante ayant débuté le 3 janvier 2022).

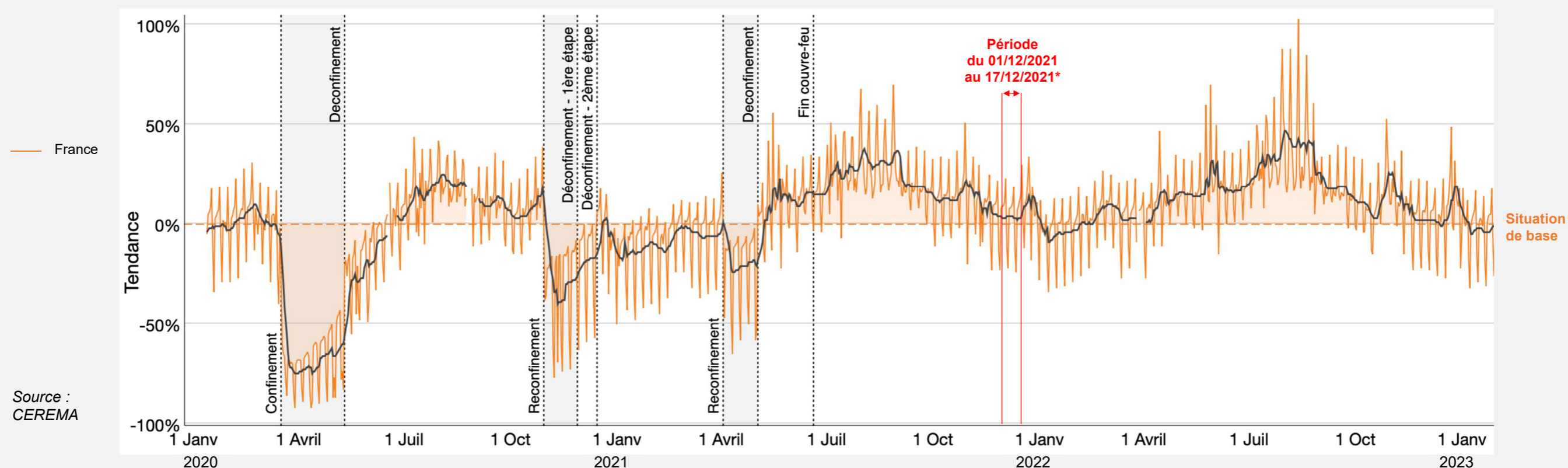
- Par ailleurs, comme cela est également indiqué page 144 de l'étude d'impact, le choix de ne pas réaliser de nouveaux comptages ne s'appuie pas sur des « a priori » mais notamment sur les résultats des analyses menées par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) pour mesurer l'impact sur le trafic routier des périodes de confinement et de déconfinement.

Pour mémoire (cf. page 144 de l'étude d'impact), le CEREMA est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Il accompagne l'Etat et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport. Parmi les missions qui lui ont été attribuées figure notamment celle de concourir à la mise en œuvre de politiques et services de mobilités efficaces, sobres et accessibles à tous, adaptés aux spécificités des territoires et aux besoins de leurs populations. Pour cela, il est nécessaire pour le CEREMA notamment d'observer et d'analyser la mobilité au sein d'un territoire.

Comme cela est indiqué page 144 de l'étude d'impact, pendant la crise sanitaire, le CEREMA a construit des indicateurs permettant de mieux comprendre l'impact sur le trafic routier des diverses phases de confinement et de déconfinement. Une plateforme a ainsi été mise en place pour suivre l'évolution du trafic routier aux niveaux national, régional et des agglomérations (accès à cette plateforme grâce au lien suivant : <https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/>).

Comme l'explique le CEREMA sur la page d'accès à cette plateforme, les indicateurs ont été construits en comparant le trafic actuel à un trafic « avant crise » qui correspond à la situation avant confinement. Pour les indicateurs nationaux et régionaux, la référence « avant crise » est basée sur les débits moyens journaliers entre le 13 janvier et le 2 février 2020, pour éviter les effets liés aux vacances scolaires. Ces indicateurs ont été déterminés à partir des données de trafic de plus de 1200 stations de comptage réparties sur l'ensemble du réseau routier national non concédé. Depuis mi-octobre 2020, ces indicateurs intègrent également 450 stations réparties sur l'ensemble du réseau routier national concédé. Le niveau « 0 » représente donc une situation « avant crise » et la courbe donne directement l'évolution de trafic observée.

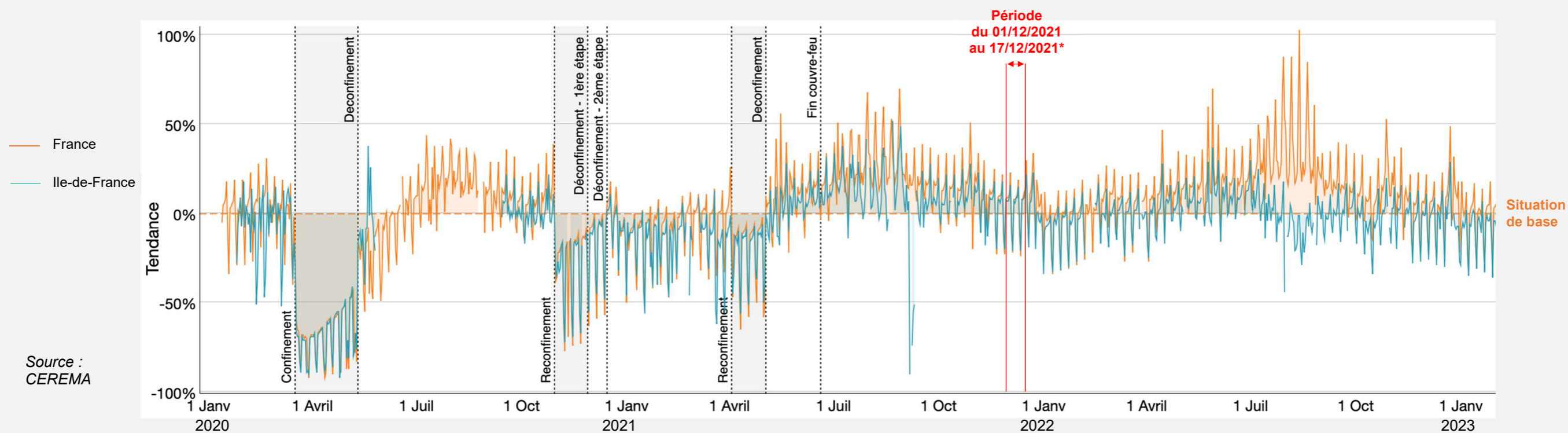
L'évolution du trafic routier (tous véhicules) à l'échelle nationale de Février 2020 à Janvier 2023



* Rappel : Selon le calendrier scolaire de l'année 2021-2022, la zone C (comprenant l'académie de Créteil), la période des vacances de Noël 2021 commençait le samedi 18 décembre 2021 et se terminait le lundi 3 janvier 2022.

Fourni par le CEREMA, le graphique ci-avant montre, qu'au niveau national, et durant la période de décembre 2021 précédant les vacances scolaires de la zone C, les niveaux des trafics automobiles comptabilisés étaient très proches de ceux comptabilisés en situation d'« avant crise ».

Comparaison des évolutions du trafic routier (tous véhicules) à l'échelle nationale et à l'échelle de la région Ile-de-France de Février 2020 à Janvier 2023



* Rappel : Selon le calendrier scolaire de l'année 2021-2022, la zone C (comprenant l'académie de Créteil), la période des vacances de Noël 2021 commençait le samedi 18 décembre 2021 et se terminait le lundi 3 janvier 2022.

Egalement fourni par le CEREMA, le graphique ci-avant montre, qu'au niveau de l'Ile-de-France, et durant la période de décembre 2021 précédant les vacances scolaires de la zone C, durant laquelle ont été réalisés les comptages directionnels dans le secteur du projet par COSITREX, les niveaux des trafics automobiles comptabilisés étaient également très proches de ceux comptabilisés en situation d'« avant crise » (les évolutions, sur cette même période, étant même presque rigoureusement identiques à celles comptabilisées au niveau national).

- La remise en question, par l'Autorité environnementale, de la représentativité des comptages réalisés par COSITREX en décembre 2021, « dans la mesure où le recours au télétravail restait (alors) très important » est également discutable au sens où par exemple, comme le montrent la frise et les courbes fournies par le CEREMA et jointes précédemment, à compter du 2 février 2022 (date marquant la fin de la dernière période de télétravail obligatoire de cette période de crise), les niveaux des trafics routiers restaient comparables à ceux comptabilisés en situation d'« avant crise » (voire, même, étaient plus importants concernant les trafics au niveau national) alors que, selon les données INSEE, en 2022, environ 19 % des salariés ont télétravaillé au moins un jour par semaine (22 % en 2021) contre seulement 4 % en 2019 (donc avant la période COVID-19) selon la DARES¹.
- En outre, et comme cela est déjà indiqué page 144 de l'étude d'impact, dans ce contexte post périodes de confinement et de restriction, il est difficile de penser que les comptages réalisés par COSITREX en décembre 2021, dans un secteur dans lequel est présent un des principaux centres commerciaux d'Ile-de-France, à l'approche des fêtes de fin d'année (hors de périodes de congés scolaires de fin d'année), puissent révéler des trafics routiers existants sous-évalués.

¹ « Télétravail durant la crise sanitaire : Quelles pratiques en janvier 2021 ? Quels impacts sur le travail et la santé ? », DARES, Analyses, Février 2022 (n°9)

- Enfin, il est utile de préciser que, pour les besoins de l'étude d'impact d'un des précédents projets alors envisagé sur le site (étude d'impact sur laquelle la M.R.Ae a d'ailleurs rendu un avis le 21 octobre 2020), des comptages directionnels avaient été réalisés dans le quartier en juin 2019 dans le cadre d'une étude de circulation déjà réalisée par COSITREX.

La comparaison entre les volumes de trafic comptabilisés sur les différentes sections du quartier entre les comptages de juin 2019 et ceux de décembre 2021 (utilisés dans l'étude d'impact du projet sur laquelle la M.R.Ae a porté son avis), telle qu'elle peut être réalisée à l'appui des cartographies jointes ci-après, montre que les trafics sont équivalents, avec +/- 5 % de variation (considérée par le bureau d'études comme étant la fourchette de variabilité normale des trafics). Ci-dessous figurent les illustrations graphiques présentant les volumes de trafic sur le réseau de voirie du quartier aux heures de pointe du matin et du soir relevés en juin 2019 et en décembre 2021.

Comptages des trafics à l'Heure de Pointe du Matin (H.P.M.) - Situation initiale

... comptages réalisés en juin 2019



... comptages réalisés en décembre 2021



Source : COSITREX

Comptages des trafics à l'Heure de Pointe du Soir (H.P.S.) - Situation initiale

... comptages réalisés en juin 2019



... comptages réalisés en décembre 2021



Source : COSITREX

En conséquence, au regard des éléments précédents, il ne s'avère pas opportun :

- Ni de corriger les trafics comptabilisés pour dresser la situation initiale basée sur les comptages routiers réalisés par COSITREX (situation initiale objet du §. B du chapitre 2.1.2. de l'étude d'impact (cf. pages 143 et suivantes)) ;
- Ni de reprendre les modélisations de trafics tenant compte de ces résultats telles qu'elles ont été utilisées notamment pour l'appréciation des incidences du projet (cf. chapitre 4.1.2.10 pages 362 et suivantes de l'étude d'impact) ainsi que de procéder aux autres estimations demandées dans la recommandation (en matière de bruit et de qualité de l'air) basées sur les données (relevés et estimations) de l'étude de circulation réalisée par COSITREX.

S'agissant de la question relative au cumul des incidences du projet avec celles des projets avoisinants, il est important de rappeler que :

- Que les différentes incidences du projet présentées dans le chapitre 4.1.2 (cf. pages 318 et suivantes de l'étude d'impact), durant la phase d'exploitation du projet, résultent d'analyses (menées pour la plupart - et notamment pour les thématiques de la circulation automobile, le bruit et la qualité de l'air - par des bureaux d'études techniques spécialisés) intégrant les incidences des projets avoisinants identifiés alors prévus en exploitation à la livraison prévisionnelle du projet, à savoir en 2026. Il est ainsi écrit, dans le préambule de la partie 4 de l'étude d'impact (cf. page 290), que :

(...) « la méthodologie retenue pour permettre une appréciation juste et réelle des effets du seul projet objet de la présente étude tient compte de l'évolution de l'environnement urbain aux abords du site à l'horizon de la livraison prévisionnelle du projet, soit en 2026. Elle prend donc en considération les principaux projets, en cours ou futurs déjà programmés susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement à cette date, repérés au sein d'un large périmètre d'étude. » (...)

Les projets pris en compte dans les appréciations ainsi réalisées apparaissent notamment sur les illustrations de la situation « au fil de l'eau » (en 2026) figurant page 291 et de la situation projetée (également en 2026) figurant page 292 de l'étude d'impact.

- Que les différentes incidences cumulées présentées dans le chapitre 4.2 (cf. pages 382 et suivantes de l'étude d'impact) résultent également d'analyses (menées pour la plupart - et notamment pour les thématiques de la circulation automobile, le bruit et la qualité de l'air - par des bureaux d'études techniques spécialisés) intégrant les incidences, non plus d'une partie, mais de l'ensemble des projets avoisinants identifiés alors prévus en exploitation soit en 2035 (correspondant à l'échéance du projet identifié dont l'achèvement prévisionnel est le plus tardif, en l'occurrence le projet de requalification du centre-ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE (projet n°9 de la liste ainsi établie). Les projets pris en compte dans les appréciations ainsi réalisées apparaissent notamment sur l'illustration de la situation cumulée (en 2035) figurant page 384 de l'étude d'impact.

n) Accompagnement par les collectivités publiques compétentes sur ce projet et la mutation de ce quartier par un développement de l'offre de transport en commun et un réaménagement des espaces publics afin d'inciter à la pratique des mobilités actives, notamment au niveau du quai du Moulin de la Cage, au caractère routier très prononcé et dont le profil coupe les habitants du quartier des berges de la Seine.

Réponse :

Il convient de rappeler que l'offre actuelle de transport en commun du secteur est présentée dans le §. D du chapitre 2.1.2 de l'étude d'impact (cf. pages 153 et suivantes). Comme le montrent les éléments de ce chapitre, cette offre est presque exclusivement constituée de lignes du réseau de bus géré par la RATP, le site étant directement desservi à l'arrêt « *Bongarde* » implanté au droit de celui-ci de part et d'autre du boulevard Gallieni par les 3 lignes de ce réseau citées page 153 de l'étude d'impact, à savoir :

- la ligne n°137 « *Porte de Clignancourt - Villeneuve-la-Garenne ZI Nord* » ,
- la ligne n°177 « *Asnières Gennevilliers Gabriel Péri - Villeneuve-la-Garenne ZI Nord* » ,
- la ligne n°261 « *Gare de Franconville - Saint Gratien RER - Villeneuve-la-Garenne Bongarde* » .

L'examen de l'extrait du « Plan Nord de PARIS » édité par la RATP en avril 2022 (disponible alors après consultation du site internet en mars 2023) figurant sur cette même page montre :

- Tout d'abord, qu'il aurait été plus juste d'inclure dans cette présentation de l'offre par bus du secteur (et non plus seulement directement du site du projet) :
 - les arrêts supplémentaires dispensés par ces mêmes lignes dans les environs du site : en effet, à un peu moins de 400 m du site à pied (soit en moins de 5 mn de marche), sont localisés notamment :
 - l'arrêt « *Henri Colin* » sur la rue de la Bongarde au nord-ouest du site desservi par la ligne n°261 (arrêt désormais positionné sur la rue des Noëls, non loin de cet emplacement, selon la nouvelle édition (datée d'avril 2023 et désormais disponible) de cette carte consultée sur le site internet de la RATP) ;
 - l'arrêt « *Lycée Petiet - C. Commercial* » sur le boulevard Gallieni au nord-est du site desservi par les lignes n°137 et n°177 ;
 - l'arrêt « *Quatre Chemins* » sur le boulevard Gallieni au sud-ouest du site également desservi par les lignes n°137 et n°177.
 - la desserte supplémentaire assurée par la ligne n°166 « *Gennevilliers - ZAC des Louvresses - Porte de Clignancourt* » à l'arrêt « *Quatre Chemins* » sur l'avenue Louis Roche, à proximité de son intersection avec le boulevard Gallieni au sud-ouest du site, également à environ 400 m du site à pied (soit en moins de 5 mn de marche).
- Ensuite, qu'il aurait fallu insister :
 - sur le rôle structurant dans ce secteur joué par la gare « Les Grésillons » desservie par la ligne C du RER assurant la liaison « Pontoise - Versailles » en irriguant l'Ouest et le centre de PARIS et préciser, en complément des informations fournies page 153 concernant son accessibilité par la ligne de bus n°177 en seulement 3 mn, qu'elle est localisée à une distance de moins d'un kilomètre via les boulevards Gallieni et Louise Michel empruntés par cette même ligne de bus (soit un trajet d'environ 10 mn pour un piéton) ;
 - les perspectives importantes de développement qu'offre, au niveau de cette gare (avec toutefois la réalisation d'une nouvelle station réalisée à proximité, capable d'accueillir jusqu'à 60 000 voyageurs par jour), la connexion de la ligne C du RER avec la future ligne 15 ouest actuellement en travaux (présentée pages 155 et 156 de l'étude d'impact) et dont la mise en service est prévue, à ce stade, à l'horizon 2030.

Concernant justement le développement de l'offre de transport en commun, et au regard notamment des perspectives de développement précédemment énoncées, il convient de souligner que la ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE est actuellement en négociation avec la RATP pour étudier les solutions envisageables destinées à améliorer la desserte de bus dans le secteur dans lequel est localisé le projet.

En matière de réaménagement des espaces publics destiné à inciter à la pratique des mobilités actives, il est utile de préciser que la ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE a engagé une réflexion sur la mise en place d'une liaison, encore non définie (passerelle, etc.), avec L'ILE-SAINT-DENIS pour rejoindre les secteurs du Village Olympique et Pleyel, les élus de ces 2 communes ayant approuvé ce principe de continuité et de franchissement au-dessus de la Seine.

En outre, il est important de rappeler que des pistes cyclables provisoires ont été matérialisées en 2020 et 2021 par le Département des Hauts-de-Seine.

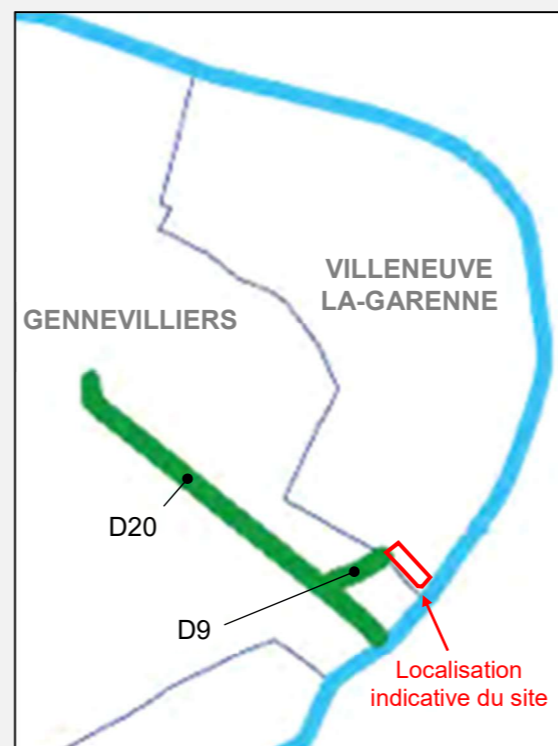
En effet, pour mémoire, lors de la préparation du 1^{er} déconfinement, la crainte d'un report massif des usagers des transports en commun vers la voiture a conduit le Gouvernement à souhaiter la mise en œuvre d'une offre alternative à la voiture. Les associations cyclistes ont proposé cette solution qui a ensuite été reprise par le Gouvernement et les Collectivités. Un plan de déploiement de pistes cyclables provisoires a été proposé par le Département des Hauts-de-Seine aux maires à partir du 27 avril 2020. Les études d'implantation de ces pistes ont ensuite été lancées ainsi que la préparation d'une campagne de comptage pour qu'elles soient en place rapidement après le déconfinement. Le plan de déploiement a été conçu pour qu'il réponde le plus possible à la demande de report des transports en commun lourds vers le vélo et que l'installation nécessite le moins de travaux de génie civil possible. Les premières pistes ont été mises en service dès le 11 mai 2020. Au total, 31,4 km de routes départementales ont été équipées par le Département en 2020 et 3,2 km en 2021. Seulement 0,6 km ont été démontés depuis pour tenir compte des contraintes de circulation.

Parmi les axes sur lesquels ces pistes cyclables provisoires ont été tracées non loin du site du projet objet du présent dossier figurent la D20 ainsi qu'une partie de la D9 (boulevard Gallieni) - axe permettant de rejoindre la gare « Les Grésillons » - située sur le territoire de la ville voisine de GENNEVILLIERS, entre la rue de la Bongarde et l'avenue Louis Roche (D20).

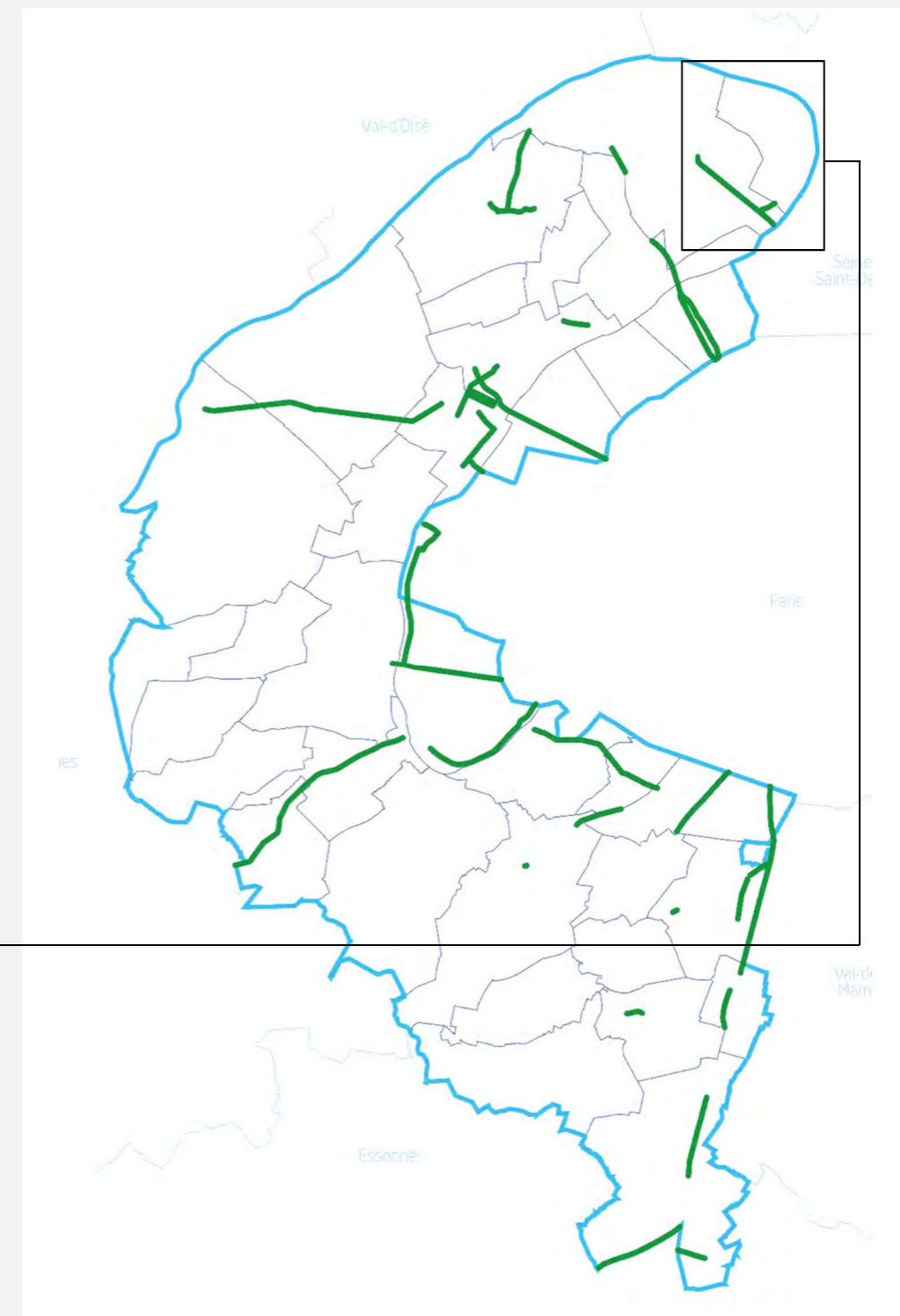
Vue sur la section du boulevard Gallieni (D9) avec pistes cyclables provisoires



Source : Google Street View (Février 2023)



Carte des aménagements cyclables provisoires réalisés à l'échelle des Hauts-de-Seine en 2020 et 2021

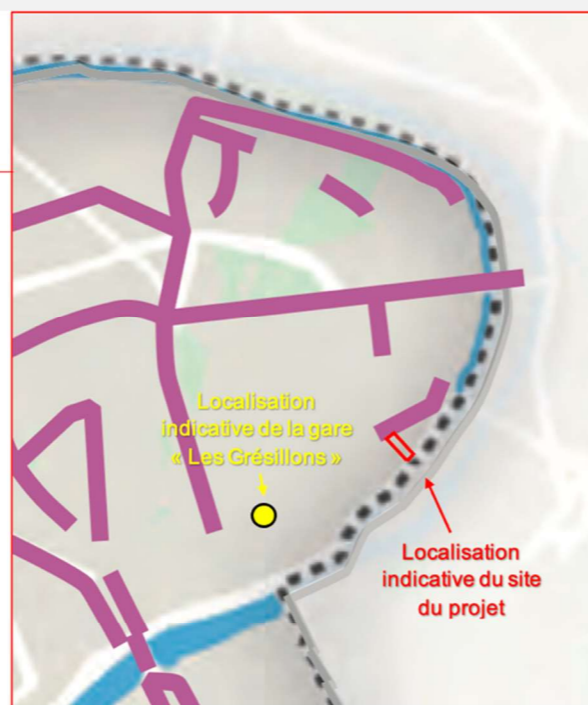
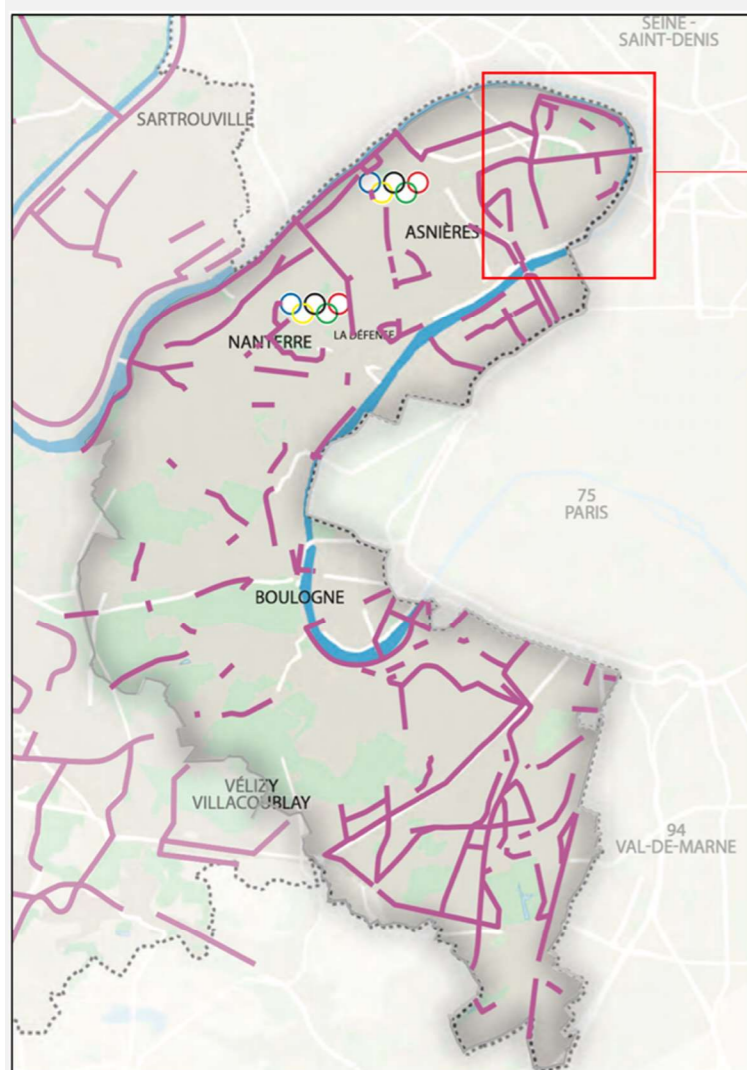


Source : Schéma directeur cyclable (Plan vélo 2022-2028), Département des Hauts-de-Seine

Dans le cadre du Plan Vélo 2022-2028 adopté par l'assemblée départementale en février 2022 et qui ambitionne la réalisation d'un total de 120 km d'itinéraires cyclables supplémentaires aux 151 km existants (comptabilisés au début de l'année 2021), le département des Hauts-de-Seine a prévu de pérenniser ces pistes cyclables provisoires (cf. Axe n°1, Objectif n°1, Action n°1 du Schéma directeur cyclable (Plan vélo 2022-2028)).

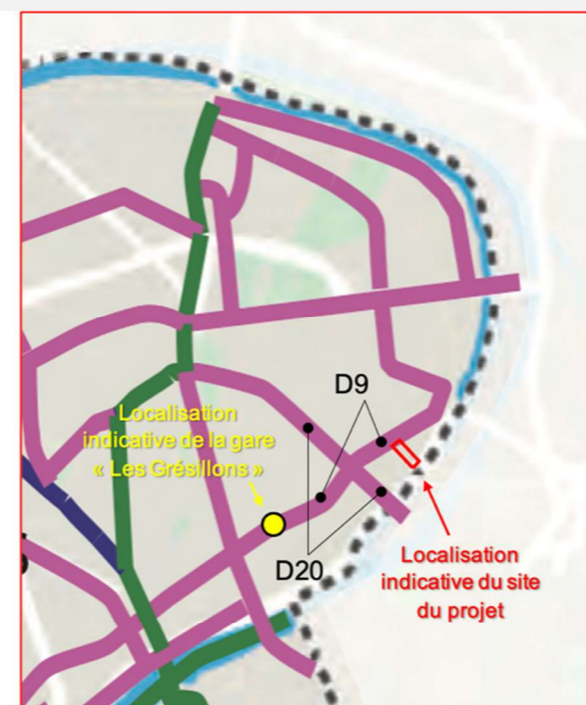
Par ailleurs, la nécessité d'assurer une parfaite accessibilité du futur pôle de transport au niveau de la gare « Les Grésillons » lié à l'arrivée d'ici 2030 de la ligne 15 ouest ont conduit le département à intégrer notamment la partie de la D9 comprise entre la D20 et ce futur pôle (section actuellement dépourvue d'aménagements) parmi les sections de voiries départementales sur lesquels des itinéraires cyclables supplémentaires sont prévus. Bénéficiant de locaux sécurisés aménagés pour leur stationnement dans le cadre de la réalisation du projet, les utilisateurs de vélos pourront ainsi rejoindre aisément ce pôle de transport en moins de 5 mn.

Etat des lieux en 2021

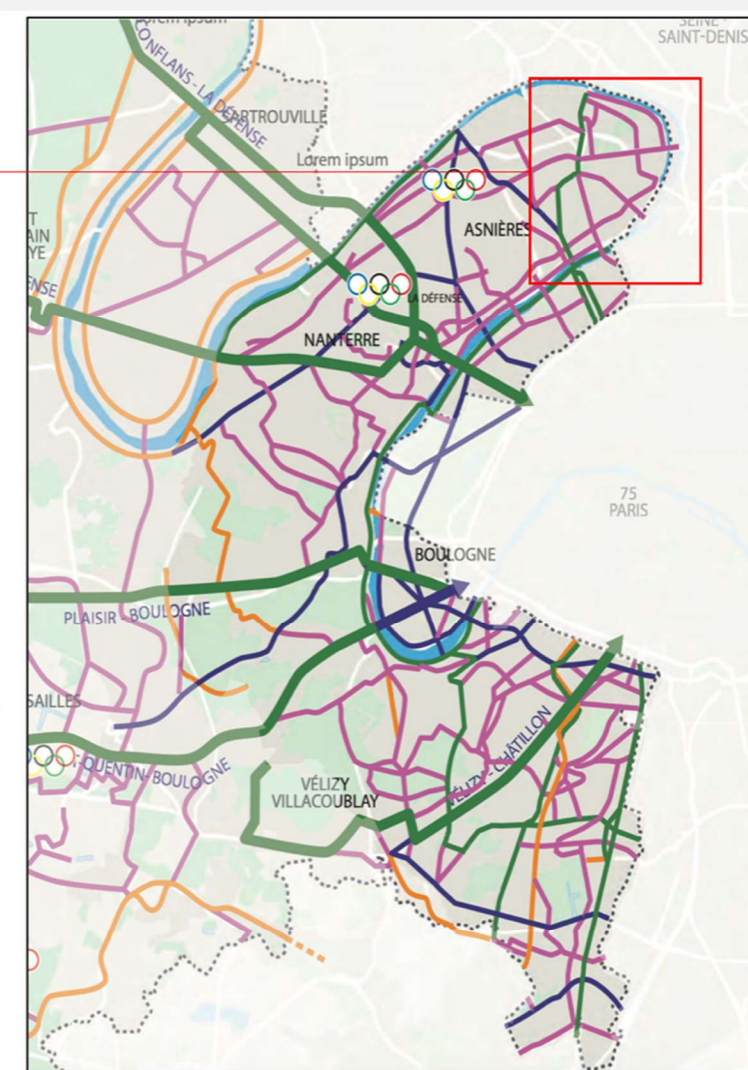


— Itinéraires existants

Schéma directeur à terme (horizon 2028)



- Itinéraires interdépartementaux
- Itinéraires structurants
- Desserte urbaine principale
- Itinéraires de loisirs
- Coupures urbaines
- Gares rurales
- Sites olympiques Paris 2024
- Itinéraires RER V



Source : Schéma directeur cyclable (Plan vélo 2022-2028), Département des Hauts-de-Seine

o) Etudier des solutions constructives alternatives (matériaux, réduction de la dimension du parking...) afin de réduire l'empreinte carbone du projet.

Réponse :

Il est important de rappeler :

- Qu'en matière de dimensionnement des parkings, les surfaces destinées au stationnement des véhicules automobiles ont déjà été fortement réduites par rapport au projet précédent (sur lequel la M.R.Ae Ile-de-France avait rendu, le 9 février 2023, l'avis n°APJIF-2023-008). En effet, dans ce dernier, les surfaces de stationnement alors prévues permettaient de dégager une capacité globale de 1 110 places pour le stationnement de véhicules automobiles. L'abandon, dans le projet modifié objet du présent dossier, des surfaces prévues jusqu'alors au stationnement de la clientèle du centre commercial voisin a permis une baisse très significative (environ - 40,5 %) de cette capacité globale désormais chiffrée à 660 places (cf. notamment le §. B du chapitre 1.2.5 de l'étude d'impact, page 94). Parallèlement, la surface des locaux prévus pour le stationnement des vélos a été multipliée par 3,5 (862 m² dans le projet précédent contre 2 893 m² dans le projet actuel).
- Qu'une Analyse du Cycle de Vie (A.C.V.) avait été réalisée, au stade d'élaboration de l'étude d'impact, par un bureau d'études sur deux des bâtiments du projet (L5 et L6) afin notamment de vérifier leur conformité au volet environnemental de la RE2020. Les principaux enseignements de cette étude figurent pages 296 à 298 de l'étude d'impact. Sur la base du calcul des divers indicateurs prévus dans cette méthode afin d'apprécier les impacts environnementaux du projet sur l'ensemble du cycle de vie des matériaux de construction alors pris en compte, et pour une durée de vie des bâtiments estimée à 50 ans, les résultats ainsi obtenus montrent notamment que le projet respectera les objectifs de performance environnementale définis par la RE2020.

Des pistes de réflexion sont actuellement à l'étude afin de réduire encore l'impact carbone du projet et donc améliorer ses performances sur le plan environnemental. Ces pistes concernent notamment des matériaux susceptibles d'être intégrés dans le projet (liste prévisionnelle et non exhaustive) :

- utilisation de béton bas carbone dans une partie des planchers de la superstructure,
- utilisation de peinture écologique ayant un faible impact environnemental sur une partie des murs et planchers intérieurs.

p) Afficher l'élévation des températures liées à l'îlot de chaleur urbain généré par le projet.

Réponse :

S'agissant de la méthodologie utilisée dans l'étude d'impact pour évaluer les incidences du projet au regard du phénomène d'ICU (Score ICU, cf. chapitre 4.1.2.1, pages 330 et 331), sur la base d'une comparaison prenant notamment en considération l'état actuel du site, il est important de rappeler que celle-ci, fondée sur le calcul de l'albédo des différences surfaces prévues, a été retenue en tenant compte d'une directive émise dans une des recommandations émises par la M.R.Ae dans le cadre de son avis n°APJIF-2023-008 rendu le 9 février 2023 sur l'étude d'impact du projet précédemment envisagé sur ce même site :

Extrait page 20 de l'avis M.R.Ae n°APJIF-2023-008 : « S'agissant de la lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain, l'étude actualisée liste les choix réalisés afin de limiter l'impact du projet : large végétalisation, surface imperméables claires, fenêtres munies de système d'occultation thermique. Aucune quantification de l'impact de ces mesures, fondées par exemple sur un calcul d'albédo, n'a été réalisé. Les ajouts apparaissent en conséquence insuffisants à l'Autorité environnementale qui estime que la suffisance et l'efficacité des mesures choisies ne sont pas démontrées. »

La méthodologie utilisée dans l'étude d'impact, tenant compte directement du calcul de l'albédo des différences surfaces prévues tel que demandé alors par la M.R.Ae (et non sur l'appréciation de l'élévation des températures à l'échelle de la parcelle désormais évoquée), a permis de cartographier, sur chaque type de surface prévu, l'impact du projet sur l'effet d'ICU en quantifiant un score ICU (cf. détails page 330 de l'étude d'impact).

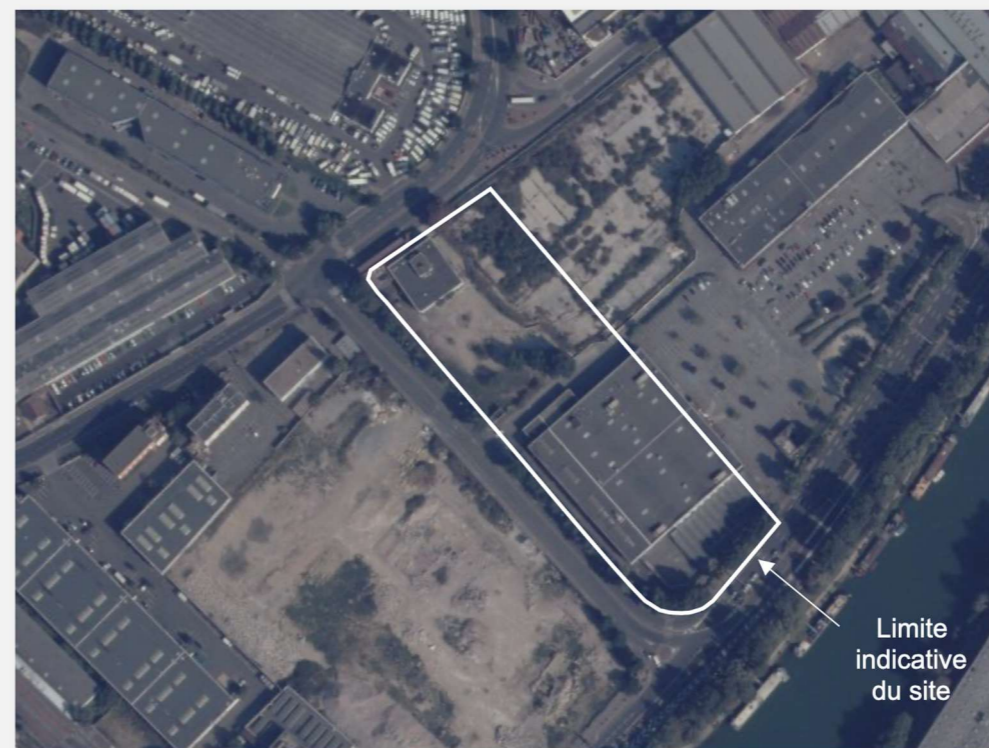
q) Démontrer l'efficacité des mesures retenues pour lutter contre le phénomène d'îlots de chaleur urbains.

Réponse :

Tout d'abord, il apparaît évident que le développement d'un projet immobilier sur un site aujourd'hui dépourvu de toute construction et en état de friche implique nécessairement une augmentation de l'effet d'ICU.

Il convient également de se rappeler que l'état d'occupation de l'emprise foncière du projet n'est pas ce qu'on pourrait nommer son « état naturel ». Pour mémoire, jusque dans les années 2000, et depuis de nombreuses années, celle-ci, localisée au cœur d'une vaste zone industrielle, était presque entièrement artificialisée. La partie alors non construite, zone de terre légèrement enherbée, servait au stationnement de véhicules automobiles, avant de faire l'objet d'importants travaux de démolition dans le cadre du projet de la Z.A.C. de la Bongarde (cf. chapitres 2.1.1 et 3.3.2 (chapitre comportant notamment des vues aériennes du site et de ses abords) de l'étude d'impact, page 228) ayant notamment permis de construire le centre commercial Quartz voisin.

Occupation du site et de ses environs en mars 2000



Occupation du site et de ses environs en août 2008

Source :
Site internet
« Remonter le temps »

Occupation bâtie du site en janvier 2009



Partie nord du site - Vue sur l'angle du boulevard Gallieni et de la rue de la Bongarde, depuis le boulevard Gallieni



Partie sud du site - Vue depuis la rue de la Bongarde



Partie sud du site - Vue depuis le quai du Moulin de Cage

Source :
Google Street View

Pour mémoire également, les principales actions prévues dans le projet pour limiter l'impact du développement par rapport à la friche actuellement présente sur le site sont les suivantes :

- Mise en œuvre de revêtements de sol clairs à faible absorptivité.
- Végétalisation d'une partie des toitures par une strate herbacée basse.
- Mise en place de pergola au niveau des systèmes techniques.
- Renforcement de la végétalisation au niveau de la coulée verte et des cheminements.

Afin de limiter davantage cette augmentation de l'effet d'ICU par rapport à la situation actuelle, des optimisations ont bien été étudiées mais ont finalement été jugées non compatibles. Il s'agit en particulier de :

- La création d'espaces végétalisés sur la totalité des surfaces en toiture des bâtiments
La stratégie énergétique du projet s'appuie sur une solution technique composée d'un ensemble de Pompes à Chaleur (PAC) Air / Eau haute performance. Cette solution technique implique l'installation de systèmes en toiture ne permettant pas la végétalisation intégrale de ces espaces.
- La densification du nombre d'arbres au niveau de la coulée verte
Cependant, le projet prévoit déjà la plantation d'un nombre important d'arbres. La coulée verte doit également servir de lieu de détente, loisir et rencontre, et la plantation d'arbres supplémentaires ne permettrait pas aux usagers des bâtiments de pouvoir profiter pleinement de cet espace.
- La création de points d'eau
Afin d'avoir un impact significatif, la surface des points d'eau doit être importante. Cela peut entraîner différentes problématiques. En effet, la mise en place de fontaines sur minéral clair nécessite un entretien important et représente un coût non négligeable. De plus, l'implantation de points artificiels (ex : mare, étang) peut être la cause de nuisances liées au développement d'une biodiversité non souhaitée (moustiques). En outre, la création de points d'eau peut entraîner des surconsommations d'eau impactant l'empreinte carbone du développement.

r) Il est constaté une sous-estimation des qualifications des impacts résiduels, des risques sanitaires, des pollutions sonores, des offres de transport. Ces qualifications ont-elles été réestimées à la hausse ?

Réponse :

Les différentes incidences analysées dans le cadre de l'étude d'impact ont été appréciées dans le cadre d'études techniques menées par des sociétés spécialisées dans le cadre des réglementations spécifiques qui leur sont imposées. Ces incidences, et notamment celles énoncées, n'ont pas été sous-estimées.

2. La prise en compte des demandes formulées par l'Agence Régionale de Santé (A.R.S.) d'Ile-de-France

Le contributeur a ainsi demandé si les recommandations suivantes formulées par l'A.R.S. d'Ile-de-France dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de construire ont été prises en compte :

- Tous les pieux atteignant la formation des sables de Beauchamp devront s'arrêter avant la formation des marnes et caillasses avec une côte de +2m au-dessus du toit des marnes et caillasses.
- Soit mis à la disposition de l'ARS et SUEZ EAU France les données d'enregistrement sur les forages des pieux (profondeurs et paramètres techniques des pieux réalisés).

Réponse :

S'agissant de la première recommandation de l'A.R.S. d'Ile-de-France énoncée ci-avant, seuls les bâtiments non édifiés sur sous-sol devront être fondés sur pieux. Les contraintes imposées par l'A.R.S. d'Ile-de-France seront prises en compte lors du dimensionnement des fondations par notre bureau d'études géotechnique. L'avis de l'A.R.S. d'Ile-de-France sera par ailleurs intégré au dossier marché afin que les préconisations soient respectées par l'entreprise.

S'agissant de la seconde recommandation de l'A.R.S. d'Ile-de-France énoncée ci-avant, lors de la signature du marché avec l'entreprise, il sera bien spécifié que les données d'enregistrement sur les forages des pieux devront être mises à disposition de l'A.R.S. d'Ile-de-France et de SUEZ EAU.

3. La formulation de remarques générales sur le projet

a) *Aucune infrastructure d'accueil des enfants scolarisés que ce soit pour les futurs habitants de ce projet ou pour les résidents actuels du quartier BONGARDE.*

Réponse :

Une réflexion a été menée démontrant que les équipements actuels sur la commune pouvaient à court terme supporter l'afflux d'enfants en scolarisation. Par ailleurs, le groupe scolaire Gallieni nord a été identifié comme nécessaire au renouvellement urbain entrepris par la collectivité sur les quartiers du centre-ville et de Gallieni sud. Son dimensionnement doit justement prendre en compte ce nouveau projet.

Parallèlement la Ville a signé en 2022 un Projet Partenarial d'Aménagement avec l'Etat et la Métropole du Grands Paris dont les objectifs sont :

- Maîtriser la vision de production de logements à terme pour une diversification de l'habitat
- Pérenniser et valoriser « l'esprit village »
- Décliner les mobilités en fonction des polarités existantes et futures.

Les principaux enjeux identifiés pour l'aménagement de ce secteur au sud de la Ville vont au-delà du développement d'une nouvelle offre de logements afin de diversifier les fonctions au sud de la ville. Il s'agit également d'accompagner cette mutation par une offre de proximité en équipement publics (2 groupes scolaires de 15 classes chacun et un gymnase à horizon 2028).

b) *Qu'est-il prévu pour accroître les moyens de transports existants et déjà surchargés (1 ligne de tramway et 3 lignes de bus) compte tenu de forte densité de la population actuelle et future ?*

Réponse :

Cette remarque s'inscrit en écho à celle formulée par la M.R.Ae Ile-de-France dans son avis rendu le 9 août 2023 sur l'étude d'impact et reprise dans la première partie de la contribution portée sur le registre dématérialisé utilisé pour la procédure de P.P.V.E. (cf. précédemment §. 1 n) concernant l'accompagnement par les collectivités publiques compétentes de la mutation du quartier dans lequel s'inscrit le projet immobilier objet du présent dossier en matière de développement de l'offre de transport en commun.

Comme cela est indiqué dans la réponse à cette remarque de la M.R.Ae (extraite du Mémoire en réponse compris dans le dossier mis à disposition du public dans le cadre de la P.P.V.E.), la gare « Les Grésillons » située de moins d'un kilomètre du site du projet via les boulevards Gallieni et Louise Michel assure un rôle structurant dans ce secteur appelé à se renforcer dans les années à venir.

Aujourd'hui desservie par la ligne C du RER assurant la liaison « Pontoise - Versailles » en irriguant l'Ouest et le centre de PARIS, cette gare, accessible en seulement 3 mn par la ligne de bus n°177 depuis les abords du site du projet, constituera à l'horizon 2030 un véritable pôle de transports offrant de nouvelles perspectives en matière de déplacement grâce à la réalisation d'une nouvelle station réalisée à proximité desservie par la future ligne 15 ouest actuellement en travaux et qui sera capable d'accueillir jusqu'à 60 000 voyageurs par jour (selon les données fournies la Société du Grand Paris en charge du développement du projet du Grand Paris Express)

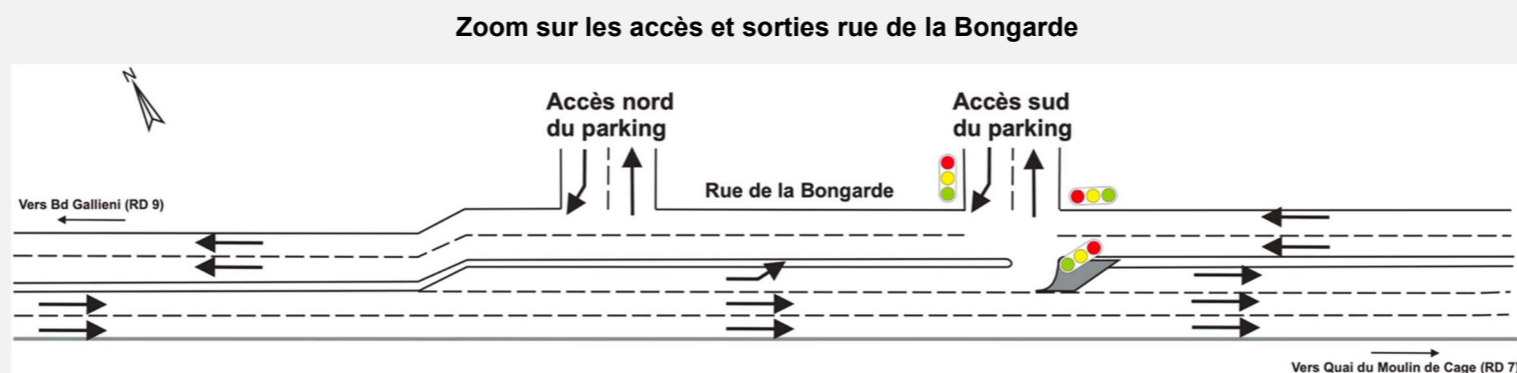
Concernant le développement de l'offre de transport en commun, au regard notamment des éléments précédemment énoncés, il convient de souligner que la ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE est actuellement en négociation avec la RATP pour étudier les solutions envisageables destinées à améliorer la desserte de bus dans le secteur dans lequel est localisé le projet.

c) Est-il préconisé des solutions suite à l'augmentation du flux routier du fait de l'accroissement de la population ?

Réponse :

L'étude des incidences du projet sur la circulation a été réalisée par un bureau d'études techniques spécialisé sur les problématiques des déplacements. Repris dans l'étude d'impact, les enseignements de cette étude (par ailleurs jointe dans le dossier des annexes techniques mis à disposition du public dans le dossier de P.P.V.E.) montrent que les trafics supplémentaires attendus n'auront qu'un impact limité sur le fonctionnement des différents carrefours étudiés aux abords du site.

Des aménagements seront toutefois nécessaires sur la rue de la Bongarde pour desservir les emplacements de parkings du projet prévus en ouvrage. Une proposition d'aménagement a été formulée dans l'étude d'impact (cf. page 414) tout en indiquant que « l'aménagement définitif de la rue de la Bongarde et de ses abords au droit du site sera défini par la collectivité. »



Source : Etude d'impact (page 414)

Cette proposition résulte de l'étude de différents scénarii ayant conduit à n'envisager finalement l'accès des véhicules automobiles uniquement par la rue de la Bongarde.

Cependant, le profil en largeur de la rue de la Bongarde (2 voies puis 3 voies alternativement dans chaque sens) ne permet pas, pour des raisons de sécurité, des mouvements de tourne-à-gauche sur et depuis cet axe. Sauf à prévoir un aménagement spécifique. La proposition ci-avant a ainsi été conçue avec la mise en place de feux tricolores pour gérer l'entrée et la sortie sud des véhicules à destination et en provenance des parkings.

La solution proposée permet à la fois d'assurer la sécurité et la fluidité de la circulation sur la rue de la Bongarde et au niveau des deux carrefours formés par cet axe avec le boulevard Gallieni, au nord-ouest, et avec le Quai du Moulin de Cage (D7), au sud-est.

Par ailleurs, dans le cadre du projet, les mobilités douces sont mises en avant avec notamment la mise en place de nombreux locaux vélos sur le projet. Consciente du contexte socio-économique actuel, la ville met tout en place pour favoriser la création d'axes et de mobilités décarbonés.

d) Paysage dénaturé du fait de la construction de 10 bâtiments de plus de 6 étages et plus particulièrement de la tour SIGNAL (18 étages). Ce projet correspond-il à l'esprit « VILLAGE » présenté par le maire de la commune de VLG aux nouveaux résidents des JARDINS DE LA BONGARDE lors de la réunion de bienvenue fin 2021 ?

Réponse :

Cette remarque s'inscrit en écho à celle formulée par la M.R.Ae Ile-de-France dans son avis rendu le 9 août 2023 sur l'étude d'impact et reprise dans la première partie de la contribution portée sur le registre dématérialisé utilisé pour la procédure de P.P.V.E. (cf. précédemment §. 1 k) concernant la cohérence du projet avec le paysage.

Ainsi, comme cela est indiqué dans la réponse à cette remarque de la M.R.Ae (extraite du Mémoire en réponse compris dans le dossier mis à disposition du public dans le cadre de la P.P.V.E.), le projet s'inscrit dans un contexte de reconquête d'anciens sites industriels qui bordaient les quais de Seine de GENNEVILLIERS et de SAINT-OUEN.

Tous ces nouveaux projets (localisés dans la carte figurant dans la réponse reprise dans le §.1 k) répondent à une demande de diversification des formes urbaines et tendent tous vers une plus grande densité largement promue par la puissance publique qui est aujourd'hui à la recherche d'un modèle alternatif à l'étalement urbain.

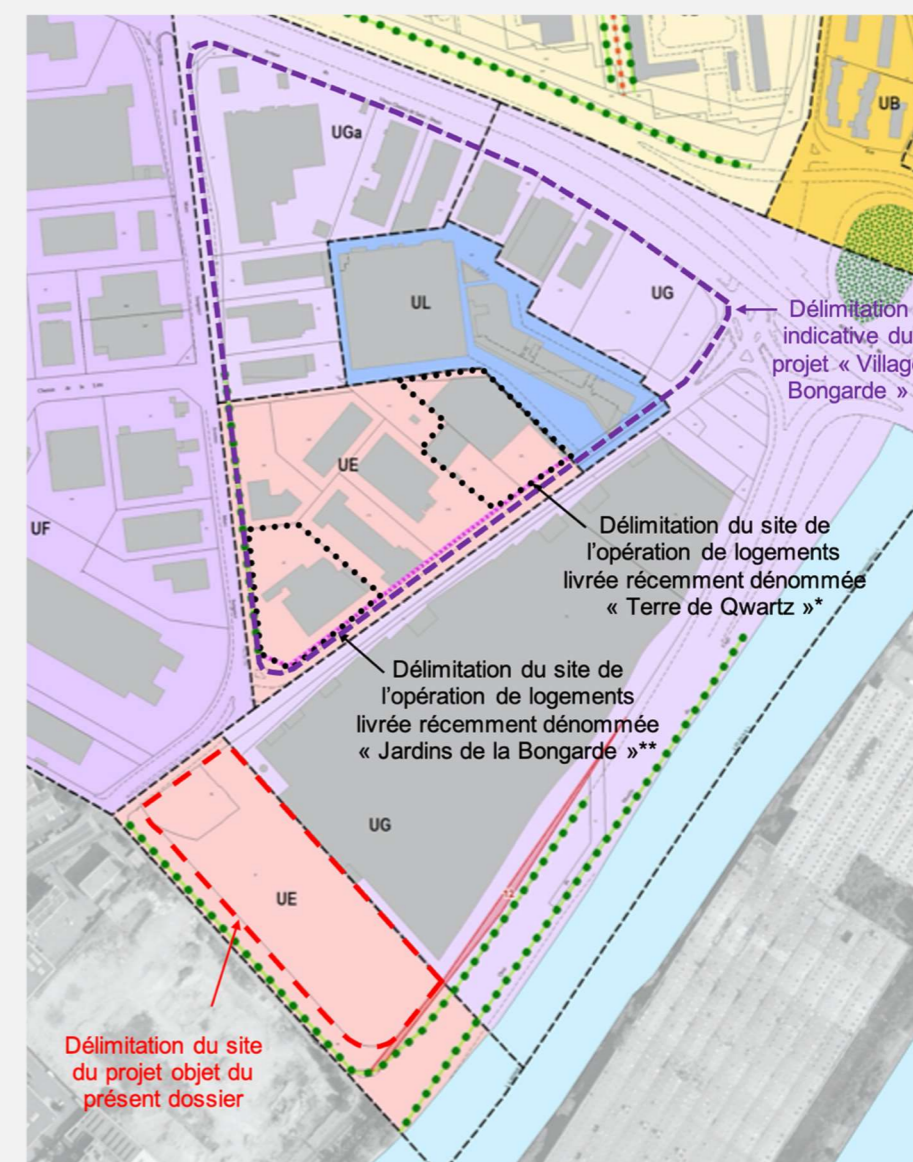
L'architecture actuelle se doit aussi de répondre aux attentes du « développement durable » et pour cela la densification est identifiée comme un élément clef du développement. Elle est également un moyen de favoriser les mobilités douces ou les transports en commun.

Au sein du projet, un seul bâtiment signal (c'est-à-dire l'immeuble L10) positionné le long du quai du Moulin de Cage (D7) est prévu en R+18. Décalé par rapport aux autres immeubles de logements prévus, l'emplacement de ce bâtiment le long des quais est apparu pertinent en particulier pour les raisons suivantes :

- Il répond aux constructions du Village Olympique situé de l'autre côté de la Seine et annonce le futur ouvrage de liaison (une passerelle vraisemblablement) qui doit permettre de les relier.
- Il s'intègre comme une émergence ponctuelle d'un nouveau quartier qui annonce la mutation urbaine de VILLENEUVE-LA-GARENNE à l'une de ses entrées de ville.

Enfin, il est utile de rappeler que l'opération des « Jardins de la Bongarde » à laquelle se réfère le contributeur dans son observation s'inscrit dans un projet plus vaste dénommé « Village Bongarde » (d'où très certainement le terme de village repris dans la remarque). Comme le précise l'étude d'impact jointe au dossier de demande de permis de construire, ce projet d'aménagement global présenté par le groupement SOGEPROM-VINCI et désigné parmi les lauréats de l'appel à projets dénommé « Inventons la Métropole du Grand Paris » lancé la Métropole du Grand Paris (MGP) est prévu sur une emprise foncière comprise entre le boulevard Gallieni, l'avenue Marc Sangnier et l'avenue du Vieux Chemin de l'Île-Saint-Denis.

Or, comme le montre l'illustration ci-contre (extraite de l'étude d'impact du dossier de demande du permis de construire), le projet objet de la présente procédure de P.P.V.E. ne s'inscrit pas à l'intérieur de cette emprise foncière.



Source : Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de VILLENEUVE-LA-GARENNE (avant modification)

e) Dévaluation de la valeur des biens immobiliers du fait d'une densité importante de la population dans une même zone, de transports non adaptés, de l'absence d'infrastructure, d'augmentation du flux routier, etc.

Réponse :

Conçu par un architecte de renom, l'agence Valode & Pistre architectes, le projet permet la réalisation d'un programme immobilier qualitatif respectant en particulier les objectifs de la Réglementation Environnementale (RE) 2020 (celle-ci étant applicable pour les logements collectifs depuis le 1^{er} janvier 2022).

Par ailleurs, outre le label BiodiverCity®, il a pour objectif l'obtention de la certification NF Habitat HQE délivrée par CERQUAL Qualitel Certification (organisme certificateur de l'Association QUALITEL), associée au respect des 10 engagements COGEDIM à savoir :

- une meilleure qualité de l'air intérieur pour tous,
- une conception optimisée des immeubles assurant un bon confort d'été,
- plus de luminosité et un confort acoustique renforcé,
- des appartements conçus pour être adaptés au télétravail,
- des espaces extérieurs plus grands et aménageables,
- des locaux vélos aménagés dans tous les immeubles,
- une biodiversité favorisée au sein de nos espaces extérieurs collectifs,
- une certification NF Habitat HQE assurant notamment des matériaux durables,
- des bâtiments plus sobres : émissions de CO₂ réduites, économies d'énergie,
- des dispositifs permettant des économies d'eau.

Comme cela est notamment indiqué dans le présent document :

- En matière de développement de l'offre de transport en commun, la ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE est actuellement en négociation avec la RATP pour étudier les solutions envisageables destinées à améliorer la desserte de bus dans le secteur dans lequel est localisé le projet. Ces améliorations s'inscriront dans les nouvelles perspectives offertes à terme dans le secteur avec la future desserte de la ligne 15 ouest (actuellement en travaux) à proximité de la gare des Grésillons, située à moins de 10 mn à pied du site (3 mn en bus).
- La ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE a engagé une réflexion sur la mise en place d'une liaison, encore non définie (passerelle, etc.), avec L'ILE-SAINT-DENIS pour rejoindre les secteurs du Village Olympique et Pleyel en facilitant ainsi la pratique des mobilités actives (les élus de ces 2 communes ayant approuvé ce principe de continuité et de franchissement au-dessus de la Seine).
- Les enseignements de l'étude des incidences du projet sur la circulation réalisée par un bureau d'études techniques spécialisé sur les problématiques des déplacements montrent que les trafics supplémentaires attendus n'auront qu'un impact limité sur le fonctionnement des différents carrefours étudiés aux abords du site.

f) Augmentation de l'insécurité.

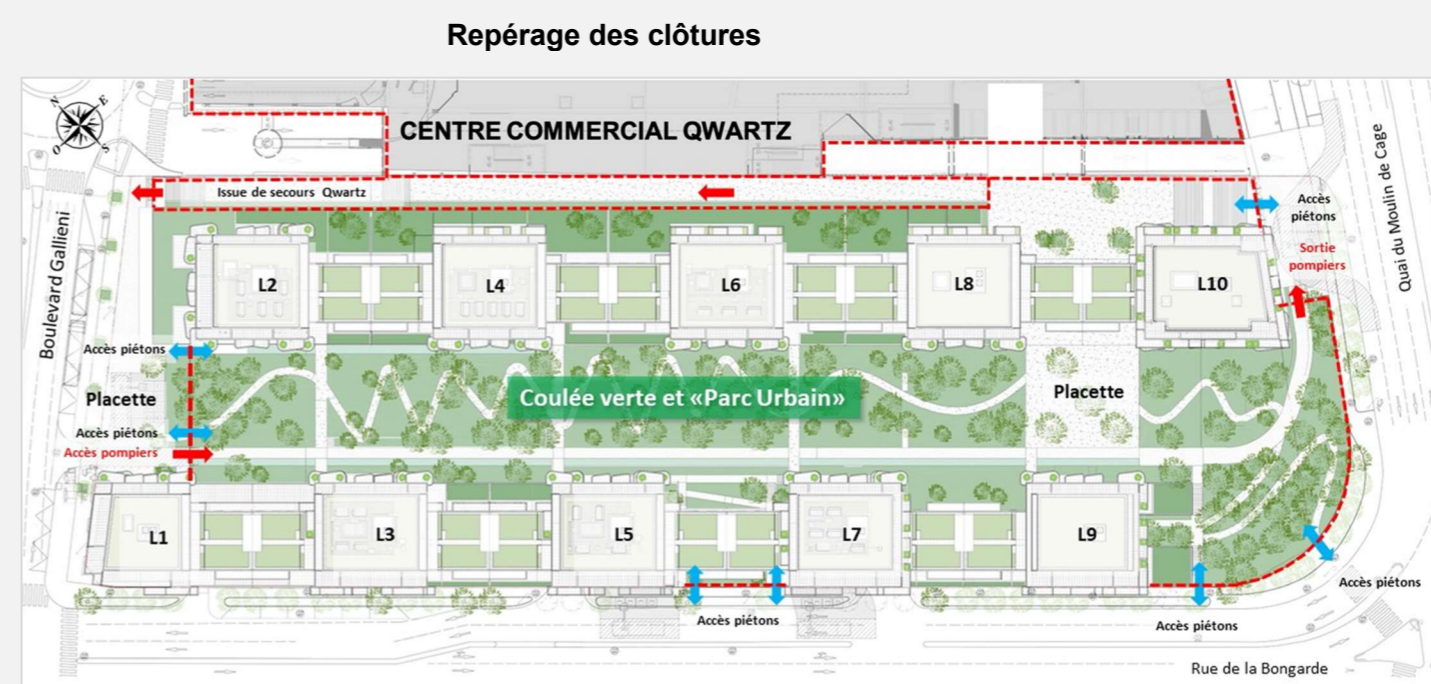
Réponse :

Comme le montrent les éléments le décrivant figurant dans la demande de permis de construire, notamment ceux figurant dans l'étude d'impact, le projet se veut, avant tout, ouvert sur la ville et en continuité avec l'espace urbain. Avec cette volonté de faire du mail central un espace piéton ouvert à tous, les clôtures en limite de terrain seront ouvertes dans la journée et fermées la nuit, en accord avec la Ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE.

Par suite des impacts du socle de parking sur sa façade Sud, l'issue de secours du centre commercial Quartz voisin, aménagée à l'angle Nord-Ouest du projet, est sécurisée par des clôtures métalliques. Celles-ci sont implantées au pied des escaliers débouchant au niveau du boulevard Gallieni et du Quai du Moulin de Cage. L'ensemble des clôtures n'excèdera pas 2 m de haut.

Côté boulevard Gallieni, et pour les clôtures des parkings des bâtiments L1 et L3, elles seront ajourées de 0,50 cm jusqu'à la hauteur de la cote casier pour favoriser le passage de la crue en cas d'inondation. Respectant les contraintes du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (P.P.R.I.), cette disposition est conforme aux échanges avec la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (D.R.I.E.A.T.) d'Île-de-France et la Police de l'Eau.

Source : Valode & Pistre architectes



Par ailleurs, chaque immeuble disposera d'un sas avec contrôle d'accès sur chacune des portes. Chaque hall d'entrée disposera d'un éclairage par détection de présence (y compris le sas).

S'agissant de l'éclairage des espaces extérieurs (bien qu'aucune étude, à ce jour, ne démontre le lien entre éclairage et insécurité ne soit pas démontré¹), l'étude définitive du dispositif, le nombre et la position des candélabres seront définis précisément en phase projet pour être en conformité avec les normes et règlements en vigueur. Il est toutefois bon de rappeler que la nécessité de prendre en compte les impacts des émissions de lumière artificielle sur l'environnement a été confirmée dans le cadre des dispositions législatives du Grenelle de l'Environnement. Elle s'est traduite tout d'abord par l'article 41 de la loi Grenelle 1 disposant que « les émissions de lumière artificielle de nature à présenter des dangers ou à causer un trouble excessif aux personnes, à la faune, à la flore ou aux écosystèmes, entraînant un gaspillage énergétique ou empêchant l'observation du ciel nocturne feront l'objet de mesures de prévention, de suppression ou de limitation ». L'article 173 de la loi Grenelle 2 a détaillé la manière selon laquelle ces objectifs peuvent être atteints et a inscrit la prévention des nuisances lumineuses dans le Code de l'Environnement (cf. articles L.583-1 et suivants).

Les articles R.583-1 à R.583-7 du Code de l'Environnement définissent notamment les installations concernées par cette réglementation², le zonage permettant d'adapter les exigences aux enjeux des territoires concernés (agglomération, espaces naturels, sites astronomiques). Les principales prescriptions techniques concernant la conception et le fonctionnement de ces installations sont réglementées par un arrêté ministériel du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses. Cet arrêté comprend également des prescriptions concernant la temporalité durant laquelle les différents bâtiments et lieux concernés peuvent être éclairés. Ces mesures (sauf les éclairages des chantiers) peuvent être adaptées si ces installations sont couplées avec des dispositifs de détection de présence ou avec un dispositif d'asservissement à l'éclairage naturel. Le dispositif à mettre en œuvre sur le projet et à ses abords (domaine public) devra donc s'inscrire dans le respect de ces dispositions réglementaires.

¹ Il conviendrait plutôt de parler de sentiment d'insécurité.

² A savoir les installations lumineuses destinées à l'éclairage extérieur destiné à favoriser la sécurité des déplacements, des personnes et des biens et le confort des usagers sur l'espace public ou privé, en particulier la voirie (à l'exclusion des dispositifs d'éclairage et de signalisation des véhicules), à l'éclairage de mise en valeur du patrimoine, du cadre bâti, ainsi que des parcs et jardins, à l'éclairage des équipements sportifs de plein air ou découvrables, à l'éclairage des bâtiments (compris l'illumination de leurs façades et leur éclairage intérieur émis vers l'extérieur), l'éclairage des parcs de stationnements non couverts ou semi-couverts, l'éclairage événementiel extérieur (constitué d'installations lumineuses temporaires utilisées à l'occasion d'une manifestation artistique, culturelle, commerciale ou de loisirs) et l'éclairage de chantiers en extérieur.

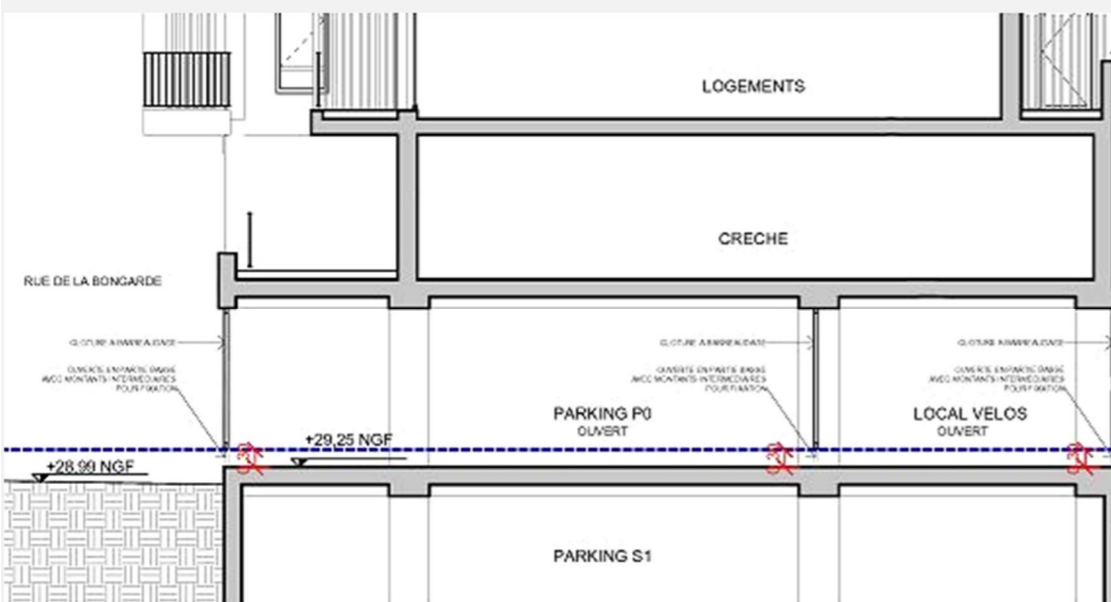
Barreaudage à claire-voie du socle des bâtiments L1 et L3 laissent passer la crue



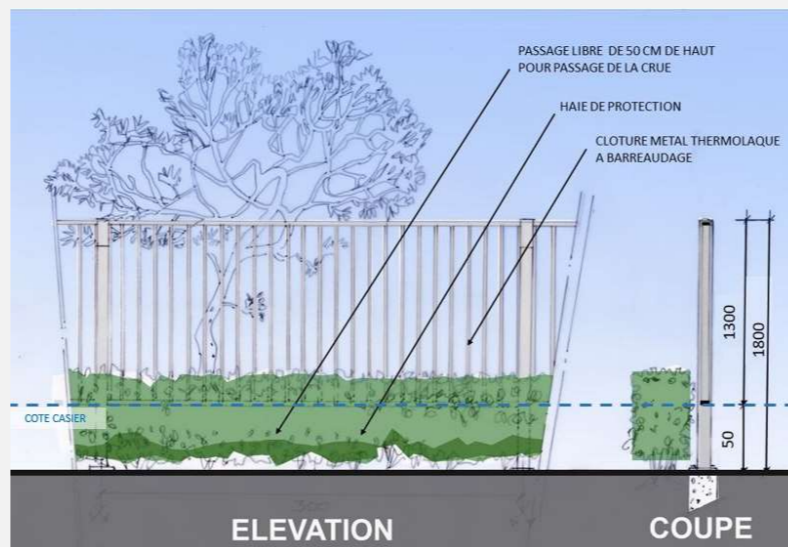
Élévation, côté rue de la Bongarde, de la clôture en rez-de-chaussée des bâtiments L1 et L3 pour le passage de la crue



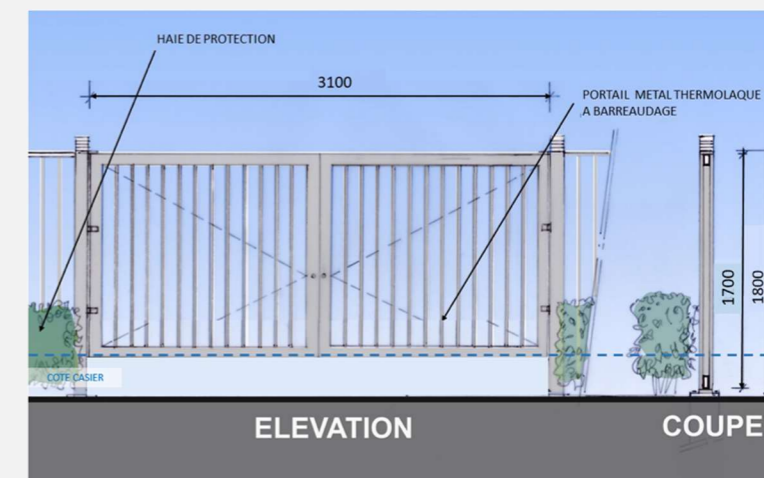
Coupe sur la clôture en rez-de-chaussée des bâtiments L1 et L3 pour le passage de la crue rue de la Bongarde



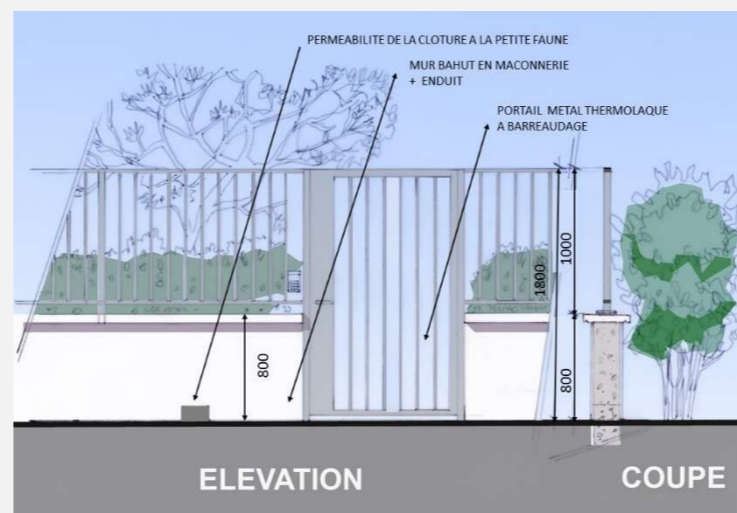
Détail de la clôture boulevard Gallieni avec passage libre pour écoulement de la crue et haies de protection



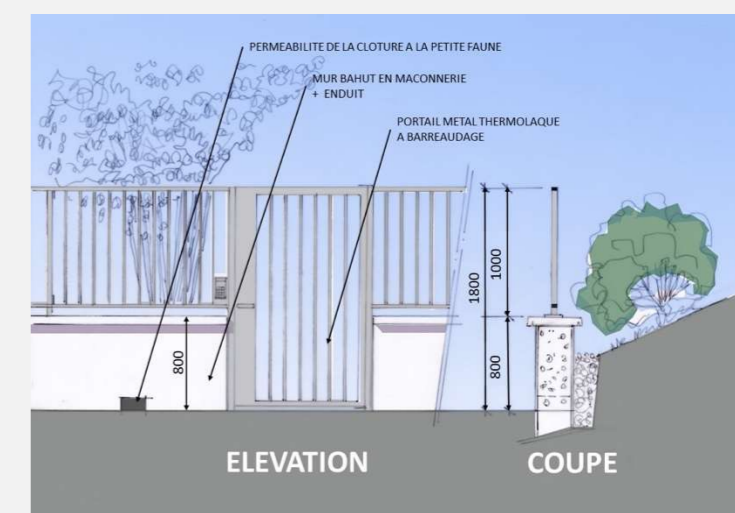
Détail du portail de la clôture pour le passage des véhicules pompiers boulevard Gallieni



Détail de la clôture pour le passage piéton rue de la Bongarde



Détail de la clôture pour le passage piéton Quai du Moulin de Cage



Source : Valode & Pistre

Des ouvertures régulières sont pratiquées pour permettre le passage de la petite faune dans les murs bahut réalisés pour les clôtures du passage piéton rue de la Bongarde et en limite de propriété le long du Quai du Moulin de Cage.

g) Existe-t-il un RICT de BTP consultant et un rapport technique de BET STUCTURE ? si oui, merci de les mettre à disposition du public pour consultation.

Réponse :

Le Rapport Initial de Contrôle Technique (RICT) est un document produit par le bureau de contrôle à l'issue de la phase PRO/DCE¹ et n'est donc pas produit à ce stade. Celui-ci sera par conséquent effectué ultérieurement et en tout état de cause avant le démarrage de travaux.

Le bureau d'étude Structure produira également son Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) et descentes de charges lors de la phase PRO/DCE.

3 - MODALITES DE MISE À DISPOSITION DE LA SYNTHESE DE LA P.P.V.E.

Conformément aux dispositions prévues par l'article VI de l'arrêté du 1^{er} septembre 2023 précité prescrivant son ouverture, à l'issue de la participation du public, le maire de VILLENEUVE-LA-GARENNE se prononcera par arrêté sur la demande de permis de construire déposée par la SNC COGEDIM PARIS METROPOLE.

La décision relative à la demande de permis de construire, ci-dessus mentionnée, ne pourra être prise avant l'expiration d'un délai permettant la prise en considération des observations et propositions déposées par le public et qui ne peut être inférieur à quatre jours.

Au plus tard à la date de la publication de la décision du maire de VILLENEUVE-LA-GARENNE sur la demande de permis de construire et pour une durée minimale de trois mois, la ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE rendra public, sur son site internet : <https://www.villeneuve92.com>, le présent dossier comprenant la synthèse des observations et propositions du public, avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, ainsi qu'un document séparé exposant les motifs de la décision.

¹ Phase d'Etudes de Projet arrivant conjointement avec la réalisation du Dossier de Consultation des Entreprises (DCE)

Annexes

Annexe 1 : Arrêté du maire en date du 1^{er} septembre 2023 prescrivant l'ouverture de la P.P.V.E.


Annexe 2 : Publicité de la P.P.V.E. :

- Avis d'information préalable à l'ouverture de la P.P.V.E.
- Insertions de cet avis dans Le Parisien du mardi 29 août 2023 et Les Echos du mardi 29 août 2023
- Prises de vue de l'avis d'information préalable à l'ouverture de la P.P.V.E. affiché en mairie et sur le lieu prévu pour la réalisation du projet et ses abords (prises de vue extraites des procès-verbaux de constats d'huissier dressés les 31 août 2023 et 18 septembre 2023)
- Aperçu de la publication sur le site internet de la Ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE informant le public de la P.P.V.E.

Annexe 3 : Aperçu de la page du site internet de la Ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE dédiée à la procédure de P.P.V.E. pour le projet

Annexe 4 : Recueil des contributions

Annexe 1 - Arrêté du maire en date du 1^{er} septembre 2023 prescrivant l'ouverture de la P.P.V.E. (1 / 2)



République Française
VILLE DE VILLENEUVE-LA-GARENNE
Département des Hauts-de-Seine

N° URB_2023_09_01

ARRETE MUNICIPAL

2.1.2 Documents d'urbanisme

OBJET : ARRETE DU MAIRE DE VILLENEUVE-LA-GARENNE PRESCRIVANT L'OUVERTURE D'UNE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (PPVE) DANS LE CADRE DU PROJET DE PERMIS DE CONSTRUIRE COGEDIM SUR LE SITE SITUE RUE DE LA BONGARDE

Le Maire de la Ville de Villeneuve-la-Garenne,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme,

Vu le Code de l'Environnement et notamment l'article L 123-19, relatif aux projets soumis à participation du public par voie électronique,

Vu le Plan Local d'Urbanisme de Villeneuve la Garenne, approuvé par le Conseil municipal le 1^{er} octobre 2015, modifié par délibération du Conseil territorial de l'EPT Boucle Nord de Seine en date du 5 février 2020 ;

Vu la procédure de modification du Plan Local d'Urbanisme de Villeneuve-la-Garenne, actuellement en cours, ayant fait l'objet d'une enquête publique des 19 au 21 juillet 2023 ;

Vu la demande de permis de construire n°09207823E0003 déposée par la SNC COGEDIM PARIS METROPOLE, représentée par Monsieur ROLINET Raphaël, le 31 mars 2023 complétée le 31 mai 2023 2023 concernant le projet de construction de 640 logements accompagnés d'une crèche, de commerces, une coulée verte et 662 places de stationnement sur un terrain sis 6,8,22 boulevard Gallieni à Villeneuve-la-Garenne,

Vu la décision du Préfet de la région Ile-de-France n° DRIEAT-SCDD-2022-003 du 6 janvier 2022, soumettant le projet de permis de construire pour la construction de logements accompagnés d'une crèche, de commerces, de stationnements à évaluation environnementale,

Vu l'étude d'impact réalisée au titre du projet et versée au dossier mis en ligne,

Vu l'avis de la MRAE n° APJIF-2023-043 en date du 09 août 2023 sur l'étude d'impact,

Vu le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale,

Vu les pièces de la procédure de participation du public par voie électronique applicable à la demande de permis de construire n°09207823E0003 précitée, constituées conformément aux articles L. 123-12, L. 123-19 et R. 123-8 du code de l'environnement ;

Considérant que la demande de permis de construire n°09207823E0003 est soumise à la procédure d'examen au cas par cas, au titre de la rubrique 39 a) de l'annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement ;

Considérant que ce projet a été soumis à évaluation environnementale, après examen au cas par cas, par décision du Préfet de Région n° DRIEAT-SCDD-2022-003 du 6 janvier 2022 ;

Considérant qu'il convient dès lors de mettre en œuvre, dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de construire précitée, une procédure de participation du public par voie électronique, conformément aux dispositions de l'article L 123-19 du Code de l'environnement ;

Sur proposition du Directeur Général Adjoint et du Directeur de l'Urbanisme,

ARRETE

ARTICLE I : Il sera procédé à une participation du public par voie électronique **du 18 septembre 2023 au 19 octobre 2023, soit pendant 32 jours consécutifs** sur la demande de permis de construire n°09207823E0003 déposée par la SNC COGEDIM PARIS METROPOLE, pour la construction de 640 logements accompagnés d'une crèche, de commerces, d'une coulée verte, de places de stationnement sur un terrain sis 6,8,22 boulevard Gallieni à Villeneuve-la-Garenne.

ARTICLE II : Le dossier mis à la consultation du public dans le cadre de cette participation par voie électronique comprend :

- Le dossier de demande de permis de construire,
- Les avis émis sur cette demande,
- L'évaluation environnementale (étude d'impact) et son résumé technique,
- L'avis de l'autorité environnementale,
- Le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis,
- Une note de présentation du dossier mis à la consultation,
- Un document mentionnant les autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet
- L'arrêté prescrivant l'ouverture de la participation du public par voie électronique,

ARTICLE III : Le dossier sera consultable sur le site internet de la Ville de Villeneuve-la-Garenne: <https://www.registre-numerique.fr/cogedim-projet-villeneuve-extension-qwartz> où les personnes intéressées pourront en prendre connaissance et faire part de leurs observations et remarques sur le registre électronique qui sera mis à leur disposition pendant toute la durée de la procédure de participation du public par voie électronique.

Toute observation transmise après la clôture de la participation ne pourra être prise en compte.

Le dossier sur support papier sera consultable en Mairie (Au rez-de-chaussée du Centre Technique Municipal) 11-23 avenue du Chemin-des-Reniers (Villeneuve-la-Garenne 92 390) aux jours et heures d'ouverture suivants :

- Du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h00

Toute information complémentaire peut être demandée auprès de la Mairie de Villeneuve-la-Garenne par mail à l'adresse : service-urbanisme@villeneuve92.com

ARTICLE IV : Un avis informant le public de la participation par voie électronique, est mis en ligne sur le site internet de la Ville de Villeneuve-la-Garenne : <https://www.registre-numerique.fr/cogedim-projet-villeneuve-extension-qwartz>, 15 jours avant le début de la participation électronique du public et pendant toute la durée de la consultation.

Annexe 1 - Arrêté du maire en date du 1^{er} septembre 2023 prescrivant l'ouverture de la P.P.V.E. (2 / 2)

Cet avis est également porté à la connaissance du public par voie d'affiches. Dans les mêmes délais, l'avis est affiché en Mairie sur les panneaux d'affichage dédiés à cet effet.

Le responsable du projet procède à l'affichage de l'avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches doivent être visibles et lisibles de là ou, s'il y a lieu, des voies publiques, et être conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par arrêté du ministre chargé de l'environnement.

Il fait également l'objet d'une publication dans deux journaux diffusés dans le département (Le Parisien, Les Echos).

ARTICLE V : A l'expiration du délai de la procédure de participation du public par voie électronique mentionnée à l'article I, le registre électronique sera automatiquement clos le 19 octobre 2023 à minuit

A l'issue de ce délai, le Maire de la Commune de Villeneuve-La-Garenne, en qualité d'autorité organisatrice de la procédure, rédige le document de synthèse relatant le déroulement de la procédure et recensant les observations, questions et propositions déposées par le public, avec indication de celles dont il a été tenu compte. Ce document de synthèse sera adressé au maître d'ouvrage de l'opération de construction.

Le dossier soumis à la procédure de participation du public par voie électronique, le document de synthèse des observations et propositions du public, avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, sont ensuite publiés et consultables sur le site internet de la Ville pendant trois mois à partir de la publication de la décision relative à la demande de permis de construire.

ARTICLE VI : A l'issue de l'instruction, le Maire de la Commune de Villeneuve-la-Garenne statue par arrêté sur la demande de permis de construire, précitée, déposée par la SNC COGEDIM PARIS METROPOLE.

La décision relative à la demande de permis de construire, ci-dessus mentionné, ne pourra être prise avant l'expiration d'un délai permettant la prise en considération des observations et propositions déposées par le public et qui ne peut être inférieure à quatre jours.


ARTICLE VII : L'ensemble des frais induits par la présente procédure de participation du public par voie électronique sont à la charge de la SNC COGEDIM PARIS METROPOLE.

ARTICLE VIII : Toute information concernant le projet de construction de cet ensemble immobilier pourra être sollicitée par courrier auprès du responsable du projet :

SNC COGEDIM PARIS METROPOLE
87 rue de Richelieu
75002 Paris

ARTICLE IX : Monsieur le Maire de la Commune de Villeneuve-la-Garenne est chargé de l'exécution des dispositions du présent arrêté qui sera transmis à Monsieur le Préfet des Hauts-de-Seine. Le présent arrêté fera l'objet des mesures de publicités requises par les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales.




Pascal PELAIN
Maire de Villeneuve-la-Garenne
Conseiller Régional d'Île-de-France
Conseiller délégué de la Métropole du Grand Paris

Hôtel de Ville
28 avenue de Verdun
92390 Villeneuve-la-Garenne

01 40 85 57 00

01 47 98 73 56

www.villeneuve92.com

Annexe 2 - Publicité de la P.P.V.E. (1 / 6)

Avis d'information préalable à l'ouverture de la P.P.V.E.



MAIRIE DE VILLENEUVE LA GARENNE

PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE

Avis d'information préalable à l'ouverture de la procédure de Participation du Public par Voie Electronique (P.P.V.E.)

En application des dispositions prévues par les articles L.122-1 et L.123-19 du Code l'Environnement, il sera procédé à une consultation du public du 18 septembre 2023 au 19 octobre 2023 inclus du dossier concernant le projet ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire n° PC 09207823E0003 déposée le 31 mars 2023 puis complétée le 31 mai 2023. Ce projet concerne la construction, sur un site situé 6,8, 22 boulevard Gallieni à VILLENEUVE-LA-GARENNE (92 390) d'un ensemble immobilier d'une Surface de Plancher (SdP) totale de 41 598 m² comprenant une coulée verte, des logements en accession, des logements sociaux, une crèche, trois commerces à rez-de-chaussée, édifiés sur un étage en infrastructure et deux niveaux en superstructure pour le parking.

Le maître d'ouvrage de ce projet est la Société en Nom Collectif (S.N.C.) COGEDIM PARIS METROPOLE - 87 rue de Richelieu, représentée par M. ROLINET Raphaël.

Le dossier mis à disposition du public dans le cadre de cette participation par voie électronique comprend :

- Le dossier de demande de Permis de Construire,
- Les avis émis sur cette demande,
- L'étude d'impact et son résumé technique,
- L'avis de l'autorité environnementale,
- Le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis,
- Une note de présentation du dossier mis à la consultation,
- Un document mentionnant les autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet,
- L'arrêté du maire prescrivant l'ouverture de la participation du public par voie électronique ainsi que l'avis d'information préalable à l'ouverture de la procédure de participation du public par voie électronique.

Le dossier sera consultable sur le site internet de la commune de VILLENEUVE-LA-GARENNE (<https://www.registre-numerique.fr/cogedim-projet-villeneuve-extension-qwartz>), où les personnes intéressées pourront en prendre connaissance et faire part de leurs observations et propositions sur le registre électronique qui sera mis à leur disposition le temps de la participation du public par voie électronique. Toute observation ou proposition transmise après la clôture de la participation ne pourra être prise en compte.

Un dossier sur support papier sera consultable en Mairie au rez-de-chaussée du Centre Technique Municipal 11-23 avenue du Chemin-des-Reniers (Villeneuve La Garenne 92 390) aux jours et heures

d'ouvertures suivants :

- du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Toute information complémentaire peut être demandée auprès de la Mairie de VILLENEUVE-LA-GARENNE par mail à l'adresse suivante : service-urbanisme@villeneuve92.com

Toute demande d'information complémentaire peut également être adressée par courrier à l'adresse suivante :

A l'attention de Monsieur Lobbes
Centre Technique Municipal
11-23 avenue du Chemin des Reniers
Villeneuve la Garenne
92 390

Quinze jours au moins avant l'ouverture de la mise à disposition, le présent avis sera mis en ligne sur le site internet de la Ville et publié par voie d'affichage à l'Hôtel de Ville, au Centre Technique Municipal et dans deux journaux locaux diffusés dans le département.

A l'issue de la phase de mise à disposition, une synthèse des observations et des propositions formulées par le public ainsi qu'un bilan de la procédure seront rédigés. Ils seront adressés au maître d'ouvrage du projet de construction, la S.N.C. COGEDIM PARIS METROPOLE qui adressera une réponse au Maire de VILLENEUVE-LA-GARENNE.

Le maire de la commune de VILLENEUVE LA GARENNE (Mairie située 28, avenue de Verdun 92390 Villeneuve-la-Garenne) est compétent pour statuer sur la demande de permis de construire n°PC 092 078 23 E0003. La décision prendra la forme d'un arrêté municipal accordant le permis de construire ou d'un arrêté municipal refusant l'autorisation ou d'une décision tacite valant refus en cas de silence gardé par l'administration au-delà du délai d'instruction.

Le dossier soumis à la participation du public par voie électronique, la synthèse des observations et des propositions formulées par le public ainsi que le bilan de la procédure rédigés à l'issue de la participation, la réponse du maître d'ouvrage à la synthèse ainsi que la décision du Maire de VILLENEUVE-LA-GARENNE relative à la demande de permis de construire n° PC 092 078 23 E0003 seront consultables sur le site internet de la commune (<https://www.registre-numerique.fr/cogedim-projet-villeneuve-extension-qwartz>) pendant 3 mois à partir de la publication de la décision relative à la demande.

Annexe 2 - Publicité de la P.P.V.E. (2 / 6)

Insertions de l'avis d'information préalable à l'ouverture de la P.P.V.E.

... dans Le Parisien du mardi 29 août 2023

... dans Les Echos du mardi 29 août 2023

VIII ANNONCES 92

Le Parisien est officiellement habillé pour l'année 2023 par la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements : 80 - 75 - 77 - 78 - 81 - 82 - 83 - 84 - 95. La tarification des annonces judiciaires et légales définie par l'arrêté du ministre de la Culture et de la Communication du 27 décembre 2022 est en vigueur pour le département d'habitation. Tarification au forfait. Constitution de sociétés civiles et commerciales. (SA) 5766 HT - (SAS) 1896 HT - (SARL) 1896 HT - (SNC) 2320 HT - (SARL) 1404 HT - (SARL) 1896 HT. Nomination des liquidateurs des sociétés civiles ou commerciales. 2320 HT - CLOUTIER de la liquidation des sociétés civiles ou commerciales. 108 HT. Tarification au caractère (espace hors) des constitutions et nominations des liquidateurs et cteurs. (S) 1896 HT - (S) 93 94 (0,2320 HT) - (S) 77 78 - 95 (0,2212).

JUDICIAIRES ET LÉGALES

Le Grand Parisien
Mardi 29 août 2023

Avis divers

Consultez aussi nos annonces sur <http://avisdemarches.leparisien.fr>

LES MARCHÉS PUBLICS

Consultez aussi nos annonces sur <http://avisdemarches.leparisien.fr>

Marchés + de 90 000 Euros

Mairie de Villeeneuve La Garenne

1 rue Frédéric Bastiat - 75008 Paris
www.publegal.fr
Tél : 01 42 96 09 43

AVIS D'INFORMATION PRÉALABLE À L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE (P.P.V.E.)

En application des dispositions prévues par les articles L.122-1 et L.123-19 du Code de l'Environnement, il sera procédé à une consultation du public du **18 septembre 2023 au 19 octobre 2023** inclus du dossier concernant le projet ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire n° PC 09207823E0003 déposée le 31 mars 2023 puis complétée le 31 mai 2023. Ce projet concerne la construction, sur un site situé 6,8, 22 boulevard Gallieni à VILLENEUVE-LA-GARENNE (92 390) d'un ensemble immobilier d'une Surface de Plancher (SDP) totale de 41 598 m² comprenant une coulee verte, des logements en accession, des logements sociaux, une crèche, trois commerces à rez-de-chaussée, édifiés sur un étage en infrastructure et deux niveaux en superstructure pour le parking.

Le maître d'ouvrage de ce projet est la Société en Nom Collectif (S.N.C.) COGEDIM PARIS METROPOLE - 87 rue de Richelieu, représentée par M. ROLINET Raphaël.

Le dossier mis à disposition du public dans le cadre de cette participation par voie électronique comprend :

- Le dossier de demande de Permis de Construire,
- Les avis émis sur cette demande,
- L'étude d'impact et son résumé technique,
- Le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis,
- Une note de présentation du dossier mis à la consultation,
- Un document mentionnant les autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet,
- L'arrêté du maire prescrivant l'ouverture de la participation du public par voie électronique ainsi que l'avis d'information préalable à l'ouverture de la procédure de participation du public par voie électronique.

Le dossier sera consultable sur le site internet de la commune de VILLENEUVE-LA-GARENNE (<https://www.registre-numerique.fr/cogedim-projet-villeneuve-extension-quartz>), ou les personnes intéressées pourront en prendre connaissance et faire part de leurs observations sur le registre électronique qui sera mis à leur disposition le temps de la participation du public par voie électronique. Toute observation ou proposition transmise après la clôture de la participation ne pourra être prise en compte.

Un dossier sur support papier sera consultable en Mairie au rez-de-chaussée du Centre Technique Municipal 11-23 avenue du Chemin-des-Reniers (Villeeneuve La Garenne 92 390) aux jours et heures d'ouvertures suivants :

- du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Toute information complémentaire peut être demandée auprès de la Mairie de VILLENEUVE-LA-GARENNE par mail à l'adresse suivante : service-urbanisme@villeneuve92.com

Toute demande d'information complémentaire peut également être adressée par courrier à l'adresse suivante :

A l'attention de Monsieur Lobbes
Centre Technique Municipal
11-23 avenue du Chemin des Reniers
Villeeneuve la Garenne
92 390

Quinze jours au moins avant l'ouverture de la mise à disposition, le présent avis sera mis en ligne sur le site internet de la Ville et publié par voie d'affichage à l'Hôtel de Ville, au Centre Technique Municipal et dans deux journaux locaux diffusés dans le département.

A l'issue de la phase de mise à disposition, une synthèse des observations et des propositions formulées par le public ainsi qu'un bilan de la procédure seront rédigés. Ils seront adressés au maître d'ouvrage du projet de construction, la S.N.C. COGEDIM PARIS METROPOLE qui adressera une réponse au Maire de VILLENEUVE-LA-GARENNE.

Le maire de la commune de VILLENEUVE LA GARENNE (Mairie située 28, avenue de Verdun 92390 Villeeneuve-la-Garenne) est compétent pour statuer sur la demande de permis de construire n° PC 092 078 23 E0003. La décision prendra la forme d'un arrêté municipal accordant le permis de construire ou d'un arrêté municipal refusant l'autorisation ou d'une décision tacite valant refus en cas de silence gardé par l'administration au-delà du délai d'instruction.

Le dossier soumis à la participation du public par voie électronique, la synthèse des observations et des propositions formulées par le public ainsi que le bilan de la procédure rédigés à l'issue de la participation, la réponse du maître d'ouvrage à la synthèse ainsi que la décision du Maire de VILLENEUVE-LA-GARENNE relative à la demande de permis de construire n° PC 092 078 23 E0003 seront consultables sur le site internet de la commune (<https://www.registre-numerique.fr/cogedim-projet-villeneuve-extension-quartz>) pendant 3 mois à partir de la publication de la décision relative à la demande.

EP 23-467 / contact@publegal.fr

Le Parisien

Publiez votre annonce légale avec Le Parisien

Formulaires certifiés pour une annonce conforme

Attestation de parution gratuite sous 1h pour le greffe

Paiement 100% sécurisé

Affichage en temps réel

Rendez-vous sur leparisien.annonces-legales.fr

ferrari publicité

Agence de Publicité Légale, Judiciaire, Institutionnelle et Formalités des sociétés

Pour la publication
Légales et Judiciaires
01 42 96 06 50
agence@ferrari.fr

Toutes nos
annonces en
respectant
de QR Code
www.ferrari.fr

Section 1 : Identification de l'acheteur
Nom complet de l'acheteur : SIREN N° National d'identification : 2192062300011 Ville : Puteaux Code Postal : 92800 Groupement de commandes : Non

Section 2 : Communication
Type de procédure : Procédure adaptée ouverte
Capacité économique et financière - conditions / moyens de preuve : Au titre des capacités financières appréciables d'après le chiffre d'affaires des trois derniers exercices disponibles.
Capacités techniques et professionnelles - conditions / moyens de preuve : Au titre des capacités techniques et professionnelles appréciables d'après les effectifs moyens annuels du candidat et l'importance du personnel d'encadrement pour chacune des 3 dernières années ; l'outil, le matériel et l'équipement technique dont le candidat dispose pour la réalisation du marché ; la liste des travaux exécutés au cours des cinq dernières années indiquant le montant, le détail des sous-critères public et privé. Technique d'achat : Sans objet
Date et heure limite de réception des plis **02 octobre 2023 à 12h 00**
Présentation des offres par catalogue électronique. Interdite
Réduction du nombre de candidats : Non
Possibilité d'attribution sans négociation. Oui
L'acheteur exige la présentation de variantes : Non
Critères d'attribution : Pour l'ensemble des lots, les offres seront jugées et notées en fonction des critères définis et notés ci-après :
Critère 1 - Méthodologie d'exécution des travaux : 15 points
Critère 2 - Moyens humains et matériels déployés : 20 points
Critère 3 - Planning prévisionnel d'exécution des travaux : 20 points
Critère 4 - Développement durable : 10 points
Critère 5 - Le prix : 35 points
Le détail des sous-critères pour chacun des critères visés ci-dessus est indiqués à l'article 8.2 du règlement de la consultation.

Section 4 : Identification du marché
Intitulé du marché : Travaux d'aménagement du Jardin de l'Eglise Notre Dame de Pitié à Puteaux
Code CPV principal : 45122700
Description succincte du marché : Travaux d'aménagement du jardin de l'Eglise Notre Dame de Pitié à Puteaux
Notes descriptives : Génie civil, Espaces verts / Eclairage public.
Lieu principal d'exécution du marché : Place de la Vieille Epile et le Quai Dion Bouton à Puteaux
Valeur estimée (H.T.) : 730000 euros
La consultation comporte des tranches : Non
La consultation prévoit une réservation de tout ou partie du marché : Non
Marché aléatoire : Oui

Section 5 : Lots
Description du lot : Lot 1 - Voirie et Réseaux Divers (VRD), fontainerie et abri

FINANCE & MARCHES

en bref

Credit Suisse : l'autorité de la concurrence examine l'achat par UBS

Le gendarme des marchés américain enquête sur The Change Company

Créances hypothécaires La Securities and Exchange Commission (SEC) américaine enquête sur The Change Company, un prêteur californien qui s'engage à promouvoir l'accès à la propriété dans les communautés défavorisées, au sujet de ses titres adossés à des créances hypothécaires (+ mortgage-backed securities). Ces MBS sont détenus par plusieurs grands gestionnaires de fonds de Wall Street, selon Bloomberg.



Départ surprise de la patronne du groupe minier Fortescue

MATIÈRES PREMIÈRES

La directrice générale Fiona Hicks a démissionné six mois seulement après son arrivée.

La compagnie minière australienne a enregistré une baisse de ses profits en raison de la faible demande d'acier en Chine.

Etienne Goetz

À la surprise générale, Fiona Hicks, la patronne de Fortescue Metals, a démissionné dimanche. Cette décision a été prise « conjointement » avec le conseil d'administration du quatrième producteur de fer au monde, indique un communiqué, sans donner davantage de précisions. Le départ de Fiona Hicks ramène à la tête de la compagnie la tête des 200 plus grandes entreprises australiennes cotées.

La dirigeante a été remplacée les 20 ans du groupe fondé par le milliardaire Andrew Forrest et à laquelle Fiona Hicks était bien présente, a confirmé Fortescue.

Baisse des cours du minerai
Le départ de Fiona Hicks intervient également au moment où la compagnie minière a publié ses résultats annuels au recule. Sur l'exercice fiscal clos à fin juin, Fortescue a enregistré un résultat net part du groupe en baisse de 22,6 %, à 4,8 milliards de dollars, pour un chiffre d'affaires de 16,9 milliards de dollars, en baisse de 5,9 %.

La contre-performance est comparable à celle de ses concurrents BHP et Rio Tinto, qui ont tous pâti de la baisse de leurs cotés de production de la baisse des cours du minerai de fer sur les marchés internationaux. Le prix de vente moyen de la tonne cette année s'est élevé à 95 dollars pour Fortescue, contre 100 dollars l'an passé.

Le reflux des prix de vente s'explique par une demande plus faible que prévu en Chine, liée à un redémarrage très timide et surtout à la crise du secteur immobilier, principal consommateur d'acier et donc de minerai de fer.

Sanction en Bourse
Les comptes ont également été dégradés à hauteur de 726 millions de dollars par une dépréciation d'actifs concernant la mine d'Iron Bridge liée à l'explosion de ses coûts, alors que la production venait tout juste de commencer. Les premiers livraisons ont été réalisées en juillet dernier.

À la Bourse de Sydney, le titre de Fortescue a perdu 5,0 %. Les investisseurs sanctionnent avant tout le flou qui entoure la direction du groupe. « Les conditions d'observation sont manifestement difficiles », reconnaît auprès de Bloomberg Adrian Prendergast, analyste chez Morgans Financial, finance chez Energy, la dirigeante avait pour mission de faire entrer le groupe dans une nouvelle ère. Il s'agissait avant tout de développer des projets en Afrique et dans les métaux critiques pour la transition. Avec sa division Fortescue Energy, le groupe avait aussi l'ambition de devenir un

acteur de premier plan dans l'hydrogène vert.

La compagnie minière australienne nourrit de grandes ambitions sur la baisse de ses émissions de gaz à effet de serre. Le groupe s'est fixé pour objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2030 pour ses opérations d'extraction.

Les concurrents de Fortescue, Rio Tinto et BHP se sont seulement engagés à réduire respectivement de 50 % et de 30 % leurs émissions directes d'ici à 2030.

Lire « Criblé » Page 28

annonces judiciaires & légales

Mairie de Villeeneuve La Garenne

Avis d'information préalable à l'ouverture de la procédure de Participation du Public par Voie Electronique (P.P.V.E.)

En application des dispositions prévues par les articles L.122-1 et L.123-19 du Code de l'Environnement, il sera procédé à une consultation du public du **18 septembre 2023 au 19 octobre 2023** inclus du dossier concernant le projet ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire n° PC 09207823E0003 déposée le 31 mars 2023 puis complétée le 31 mai 2023. Ce projet concerne la construction, sur un site situé 6,8, 22 boulevard Gallieni à VILLENEUVE-LA-GARENNE (92 390) d'un ensemble immobilier d'une Surface de Plancher (SDP) totale de 41 598 m² comprenant une coulee verte, des logements en accession, des logements sociaux, une crèche, trois commerces à rez-de-chaussée, édifiés sur un étage en infrastructure et deux niveaux en superstructure pour le parking.

Le maître d'ouvrage de ce projet est la Société en Nom Collectif (S.N.C.) COGEDIM PARIS METROPOLE - 87 rue de Richelieu, représentée par M. ROLINET Raphaël.

Le dossier mis à disposition du public dans le cadre de cette participation par voie électronique comprend :

- Le dossier de demande de Permis de Construire,
- Les avis émis sur cette demande,
- L'étude d'impact et son résumé technique,
- L'avis de l'autorité environnementale,
- Le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis,
- Une note de présentation du dossier mis à la consultation,
- Un document mentionnant les autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet,
- L'arrêté du maire prescrivant l'ouverture de la participation du public par voie électronique ainsi que l'avis d'information préalable à l'ouverture de la procédure de participation du public par voie électronique.

Le dossier sera consultable sur le site internet de la commune de VILLENEUVE-LA-GARENNE (<https://www.registre-numerique.fr/cogedim-projet-villeneuve-extension-quartz>), ou les personnes intéressées pourront en prendre connaissance et faire part de leurs observations et propositions sur le registre électronique qui sera à leur disposition le temps de la participation du public par voie électronique. Toute observation ou proposition transmise après la clôture de la participation ne pourra être prise en compte.

Un dossier sur support papier sera consultable en Mairie au rez-de-chaussée du Centre Technique Municipal 11-23 avenue du Chemin-des-Reniers (Villeeneuve La Garenne 92 390) aux jours et heures d'ouvertures suivants :

- du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

Toute information complémentaire peut être demandée auprès de la Mairie de VILLENEUVE-LA-GARENNE par mail à l'adresse suivante : service-urbanisme@villeneuve92.com

Toute demande d'information complémentaire peut également être adressée par courrier à l'adresse suivante :

A l'attention de Monsieur Lobbes
Centre Technique Municipal
11-23 avenue du Chemin des Reniers
Villeeneuve la Garenne
92 390

Quinze jours au moins avant l'ouverture de la mise à disposition, le présent avis sera mis en ligne sur le site internet de la Ville et publié par voie d'affichage à l'Hôtel de Ville, au Centre Technique Municipal et dans deux journaux locaux diffusés dans le département.

A l'issue de la phase de mise à disposition, une synthèse des observations et des propositions formulées par le public ainsi qu'un bilan de la procédure seront rédigés. Ils seront adressés au maître d'ouvrage du projet de construction, la S.N.C. COGEDIM PARIS METROPOLE qui adressera une réponse au Maire de VILLENEUVE-LA-GARENNE.

Le maire de la commune de VILLENEUVE LA GARENNE (Mairie située 28, avenue de Verdun 92390 Villeeneuve-la-Garenne) est compétent pour statuer sur la demande de permis de construire n° PC 092 078 23 E0003. La décision prendra la forme d'un arrêté municipal accordant le permis de construire ou d'un arrêté municipal refusant l'autorisation ou d'une décision tacite valant refus en cas de silence gardé par l'administration au-delà du délai d'instruction.

Le dossier soumis à la participation du public par voie électronique, la synthèse des observations et des propositions formulées par le public ainsi que le bilan de la procédure rédigés à l'issue de la participation, la réponse du maître d'ouvrage à la synthèse ainsi que la décision du Maire de VILLENEUVE-LA-GARENNE relative à la demande de permis de construire n° PC 092 078 23 E0003 seront consultables sur le site internet de la commune (<https://www.registre-numerique.fr/cogedim-projet-villeneuve-extension-quartz>) pendant 3 mois à partir de la publication de la décision relative à la demande.

EP 23-467 / contact@publegal.fr

BOURSE

Deux ex-traders de JP Morgan écopent de peines de prison

Deux anciens négociants en métaux ont été reconnus coupables de tentative de manipulation de marché par un tribunal de Chicago, la semaine dernière.

Rachel Cotte

Les manipulations de cours avaient duré durant des années. Mardi, l'ancien directeur du trading de métaux précieux de JP Morgan, Michael Novak, et l'ex-trader Gregg Smith ont été condamnés à respectivement un et deux ans de prison par un tribunal de Chicago, rapporte Bloomberg. Ils devront aussi s'acquitter d'amendes de 35.000 et 50.000 dollars.

De 2008 à 2016, tous deux ont tenté de manipuler les cours de plusieurs métaux précieux, et en particulier de l'or. Leur technique préférée ? Le « spoofing », c'est-à-dire le passage de faux ordres en vue de faire monter ou baisser les prix, qui sont ensuite annulés très rapidement avant leur exécution. Ce procédé est illégal depuis la loi Dodd-Frank, adoptée en 2010 aux Etats-Unis pour mieux réguler certaines pratiques financières après la crise des subprimes.

« Spoofing » proliquo

D'après le ministère de la Justice américain, les agissements des deux traders ont entraîné plus de 10 millions de dollars de pertes pour les investisseurs. « Ce qui s'est passé est équivalent à diffuser des messages « faux bouger le marché », a fustigé le juge Edmund Chang. Les avocats des deux financiers ont annoncé leur intention de faire appel de cette condamnation. Lors du procès, Gregg Smith a été décrit comme « le « spoiler » le plus proliquo que le gouvernement ait poursuivi ».

De son côté, JP Morgan avait accepté en 2020 de payer 920 millions de dollars pour mettre fin aux accusations du ministère de la Justice à son encontre. Selon Bloomberg, il s'agit de la plus lourde amende infligée à une institution financière accusée de manipulation de marché depuis la crise financière de 2008.

Ces dernières années, les procureurs fédéraux ont intensifié leur lutte contre le « spoofing », assez courante dans le secteur des matières premières. Fin 2021, deux anciens traders de métaux de Deutsche Bank, eux aussi adeptes de cette pratique, avaient été condamnés à des peines d'un an et un jour de prison. Deux autres négociants, employés de Bank of America, ont été condamnés à la même peine en mars 2023 pour des faits similaires.

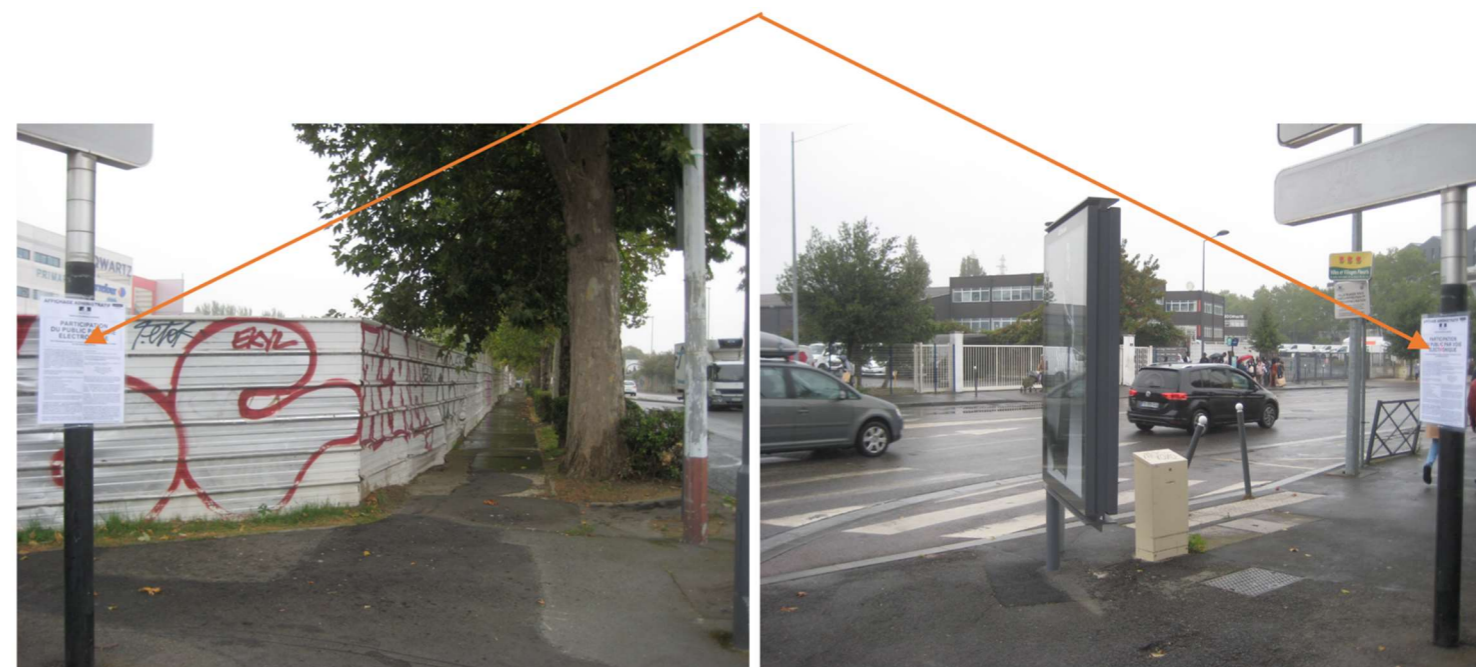
Annexe 2 - Publicité de la P.P.V.E. (3 / 6)

Prises de vue de l'avis d'information préalable à l'ouverture de la P.P.V.E. affiché en mairie et sur le lieu prévu pour la réalisation du projet et ses abords
(prises de vue extraites du procès-verbal de constat d'huissier dressé le 31 août 2023)

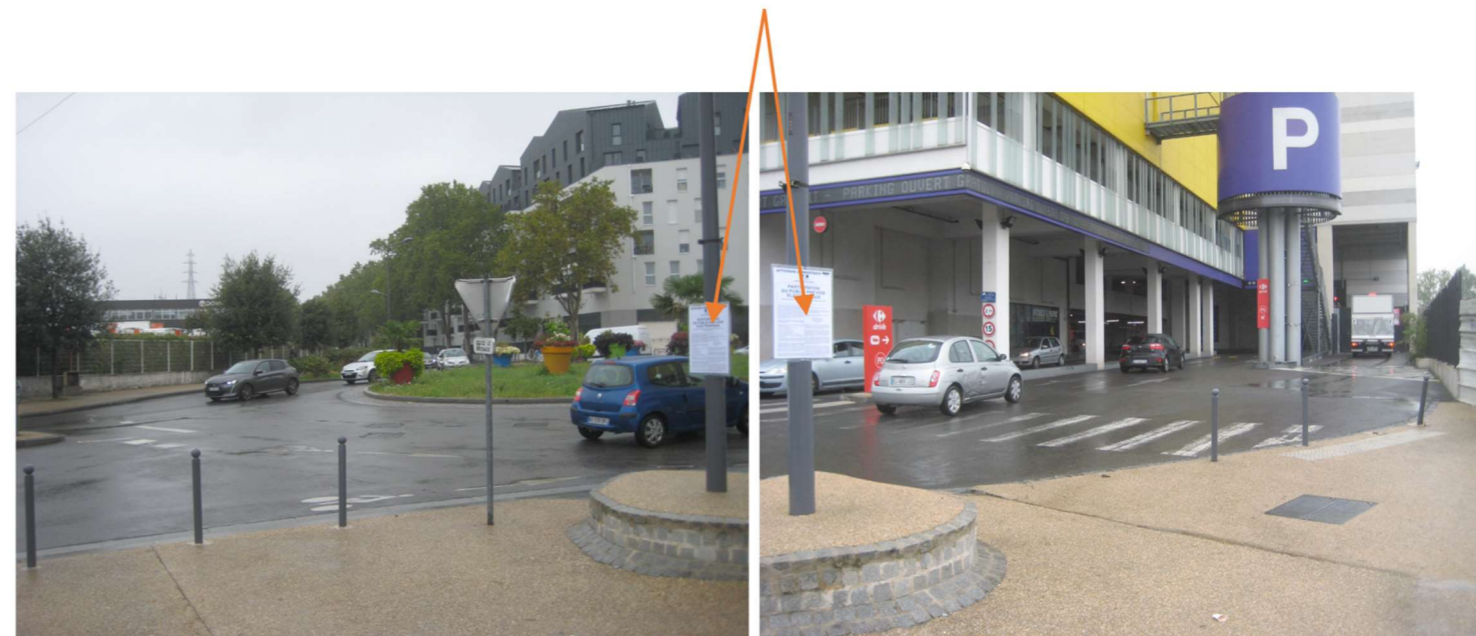
Affichage en Mairie de VILLENEUVE-LA-GARENNE



Affichage à l'angle de la rue de la Bongarde et du boulevard Gallieni à VILLENEUVE-LA-GARENNE



Affichage au 22, boulevard Gallieni à VILLENEUVE-LA-GARENNE



Annexe 2 - Publicité de la P.P.V.E. (4 / 6)

Prises de vue de l'avis d'information préalable à l'ouverture de la P.P.V.E. affiché en mairie et sur le lieu prévu pour la réalisation du projet et ses abords
(prises de vue extraites du procès-verbal de constat d'huissier dressé le 18 septembre 2023)

Affichage en Mairie de VILLENEUVE-LA-GARENNE



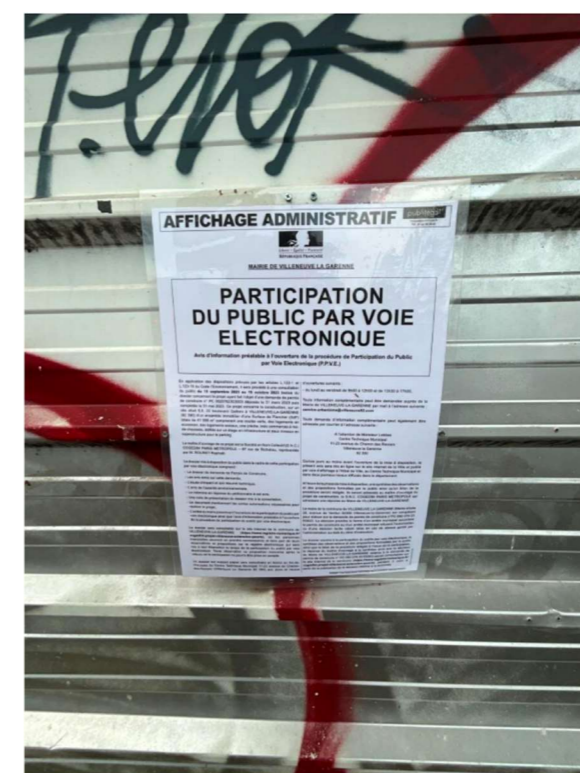
Affichage au 22, boulevard Gallieni à VILLENEUVE-LA-GARENNE



Annexe 2 - Publicité de la P.P.V.E. (5 / 6)

Prises de vue de l'avis d'information préalable à l'ouverture de la P.P.V.E. affiché en mairie et sur le lieu prévu pour la réalisation du projet et ses abords
(prises de vue extraites du procès-verbal de constat d'huissier dressé le 18 septembre 2023 (suite))

Affichages à l'angle de la rue de la Bongarde et du boulevard Gallieni à VILLENEUVE-LA-GARENNE



Annexe 2 - Publicité de la P.P.V.E. (6 / 6)

Aperçu de la publication sur le site internet de la Ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE informant le public de la P.P.V.E.

VILLENEUVE 92
Le site du quotidien à Villeneuve-la-Garenne

Je recherche... Services en ligne

LA FABRIK CARRÉ ENTREPRISES Découvrir À tout âge S'impliquer Vivre à Villeneuve Temps libre

Vous êtes ici : Accueil > Infos pratiques > Toutes les actualités

Infos pratiques

- Plan du site
- Toutes les actualités
- Tous les rendez-vous
- Flux RSS
- Contact
- Accessibilité
- Marchés publics
- Espace presse
- Mentions légales
- Crédits

Consultation publique - Cogedim - Projet Villeneuve extension Qwartz

ACTUALITÉS, TRANSPORTS-MOBILITÉ, ENVIRONNEMENT, CITOYENNETÉ

En application des dispositions prévues par les articles L.122-1 et L.123-19 du Code de l'Environnement, il sera procédé à une consultation du public du 18 septembre 2023 au 19 octobre 2023 inclus du dossier concernant le projet ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire n° PC 09207823E0003 déposée le 31 mars 2023 puis complétée le 31 mai 2023. Ce projet concerne la construction, sur un site situé 6, 8, 22 boulevard Gallieni à VILLENEUVE-LA-GARENNE (92 390) d'un ensemble immobilier d'une Surface de Plancher (SdP) totale de 41 598 m² comprenant une coulée verte, des logements en accession, des logements sociaux, une crèche, trois commerces à rez-de-chaussée, édifiés sur un étage en infrastructure et deux niveaux en superstructure pour le parking.

Le maître d'ouvrage de ce projet est la Société en Nom Collectif (S.N.C.) COGEDIM PARIS METROPOLE - 87 rue de Richelieu, représentée par M. ROLINET Raphaël.

CONSULTATION PUBLIQUE DU 18 SEPTEMBRE 2023 AU 19 OCTOBRE 2023 INCLUS

Le dossier sera consultable sur le site internet de la commune de VILLENEUVE-LA-GARENNE, où les personnes intéressées pourront en prendre connaissance et faire part de leurs observations et propositions sur le registre électronique qui sera mis à leur disposition le temps de la participation du public par voie électronique. Toute observation ou proposition transmise après la clôture de la participation ne pourra être prise en compte.

[>> Consulter le dossier](#)

Le dossier de consultation comprend :

- Le dossier de demande de Permis de Construire,
- Les avis émis sur cette demande,
- L'étude d'impact et son résumé technique,
- L'avis de l'autorité environnementale,
- Le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis,
- Une note de présentation du dossier mis à la consultation,
- Un document mentionnant les autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet,
- L'arrêté du maire prescrivant l'ouverture de la participation du public par voie électronique ainsi que l'avis d'information préalable à l'ouverture de la procédure de participation du public par voie électronique.

À télécharger

Avis d'info préalable VDEF
PDF - 144 KO

Consultation sur place :

Un dossier sur support papier sera consultable en Mairie au rez-de-chaussée du Centre Technique Municipal 11-23 avenue du Chemin-des-Reniers (Villeneuve La Garenne 92 390) aux jours et heures d'ouvertures suivants : du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h00

Contact :

Toute information complémentaire peut être demandée auprès de la Mairie de VILLENEUVE-LA-GARENNE par mail à l'adresse suivante : service-urbanisme@villeneuve92.com

Toute demande d'information complémentaire peut également être adressée par courrier à l'adresse suivante :

A l'attention de Monsieur Lobbes
Centre Technique Municipal
11-23 avenue du Chemin des Reniers
92 390 Villeneuve-la-Garenne

Éléments réglementaires :

Quinze jours au moins avant l'ouverture de la mise à disposition, le présent avis sera mis en ligne sur le site internet de la Ville et publié par voie d'affichage à l'Hôtel de Ville, au Centre Technique Municipal et dans deux journaux locaux diffusés dans le département.

A l'issue de la phase de mise à disposition, une synthèse des observations et des propositions formulées par le public ainsi qu'un bilan de la procédure seront rédigés. Ils seront adressés au maître d'ouvrage du projet de construction, la S.N.C. COGEDIM PARIS METROPOLE qui adressera une réponse au Maire de VILLENEUVE-LA-GARENNE.

Le maire de la commune de VILLENEUVE LA GARENNE (Mairie située 28, avenue de Verdun 92390 Villeneuve-la-Garenne) est compétent pour statuer sur la demande de permis de construire n°PC 092 078 23 E0003. La décision prendra la forme d'un arrêté municipal accordant le permis de construire ou d'un arrêté municipal refusant l'autorisation ou d'une décision tacite valant refus en cas de silence gardé par l'administration au-delà du délai d'instruction.

Le dossier soumis à la participation du public par voie électronique, la synthèse des observations et des propositions formulées par le public ainsi que le bilan de la procédure rédigés à l'issue de la participation, la réponse du maître d'ouvrage à la synthèse ainsi que la décision du Maire de VILLENEUVE-LA-GARENNE relative à la demande de permis de construire n° PC 092 078 23 E0003 seront consultables sur le site internet de la commune pendant 3 mois à partir de la publication de la décision relative à la demande.

[>> Consulter le résultat de la consultation.](#)

Publié le 24 août 2023

HAUT DE PAGE

Annexe 3 : Aperçu de la page du site internet de la Ville de VILLENEUVE-LA-GARENNE dédiée à la procédure de P.P.V.E. pour le projet

(<https://www.registre-numerique.fr/cogedim-projet-villeneuve-extension-qwartz>)

REGISTRE NUMERIQUE
PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE

🏠 Dossier d'enquête Consulter **Participer**

COGEDIM - PROJET VILLENEUVE EXTENSION QWARTZ

OUVERT LE 18/09/2023 À 00 HEURE, CE REGISTRE SERA CLOS LE 19/10/2023 À MINUIT



Le projet immobilier est situé 6,8,22 boulevard Gallieni à Villeneuve-La-Garenne à proximité immédiate du centre commercial Quartz qui borde le Quai du Moulin de cage. Il consiste en la requalification d'un terrain d'environ 1,7 ha actuellement en friche. Il propose un nouveau quartier mixte dans le prolongement des nouvelles réalisations du quartier de la Bongarde.

Il prévoit :

- Une coulée verte et un parc urbain d'environ 6900m² de 110 arbres à grand et moyen développement et une centaine d'arbustes.
- La construction de 640 logements collectifs dont 57 logements sociaux
- Deux commerces de proximité regroupés sur une place qui anime et marque l'entrée du site boulevard Gallieni
- Une crèche de 360m²

Ce projet répond à l'objectif d'être en cohérence avec la trame urbaine du quartier de la Bongarde en :

- Aménageant un vaste espace central végétalisé piétonnier « la coulée verte », reliant le boulevard Gallieni, la rue de la Bongarde, et le Quai du Moulin de cage
- Proposant un quartier mixte sur le plan fonctionnel et social qui favorise la rencontre, la cohabitation et le partage tout en préservant l'intimité des habitants.
- En proposant une majorité de logements avec des extensions extérieures, soit en terrasses, balcons ou jardins plantés aux niveaux inférieurs

Le projet souhaite répondre à un engagement environnemental fort car il vise les critères de la certification NF HABITAT HQE, le label Biodiversity et la RE 2020.

L'opération prévoit également une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert via des toitures terrasses végétalisées et la création de noues paysagères ainsi que la création d'espaces publics favorisant l'usage des mobilités douces.

Annexe 4 : Contributions

Contribution n°1 déposée le 25 septembre 2023 sur le registre numérique

I. LES RECOMMANDATIONS DE L'AMRAE ONT-ELLES ETE SUIVIES D'EFFET (cf AVIS AMRAE 2023)**Et notamment celles qui ont un impact sur les résidents actuels du quartier « Bongarde » telles que par exemples :**

- réviser à nouveau le projet au regard des impacts sanitaires et environnementaux qu'il est susceptible de générer, s'agissant notamment de l'implantation de la crèche et de l'usage de la voiture compte tenu de son relatif éloignement des principales centralités du territoire communal ;
- produire les résultats détaillés des études de sols de janvier 2020 et d'octobre 2021 ;
- reprendre l'évaluation quantitative des risques sanitaires sur la base d'un état initial conforme aux constats de l'observatoire Airparif et d'y intégrer les chiffres de flux routiers dans une situation habituelle et non atypique ;
- prendre en compte les lignes directrices de l'OMS pour apprécier les nuisances sonores ;
- proposer des mesures adaptées pour éviter et réduire les impacts pour les habitants et usagers ;
- Revoir le projet pour présenter dans la partie sud-est (partie la plus exposée aux nuisances phoniques) une programmation Île-de-France Avis n° APJIF-2023-043 en date du 09/08/2023 sur le projet immobilier mixte rue Gallieni à Villeneuve-la-Garenne (92) retour sommaire 23/26 autre que résidentielle ou d'accueil de publics sensibles de façon à éviter l'exposition d'une population importante à des nuisances sonores manifestement excessives
- reprendre l'analyse de la pollution de l'air et de ses projections à 2026 selon une méthode plus rigoureuse et sur la base d'hypothèses plausibles ;
- reconsidérer la programmation projetée conduisant à exposer au risque d'inondation un nombre important de nouveaux habitants et usagers, notamment le public sensible de la crèche prévue en zone C du PPRI, au regard notamment des dispositions du règlement de la zone C du PPRI des Hauts-de-Seine ; - démontrer que le projet est compatible avec le plan de gestion des risques inondations Seine-Normandie 2022-2027 approuvé le 3 mars 2022 ;
- présenter une analyse de la situation de l'îlot en cas d'inondation précisant à partir de quel scénario, chaque réseau (y compris de transport) ne serait plus en capacité de fonctionner, et décrire les éventuels fonctionnements en mode dégradé prévus ;
- démontrer à nouveau la cohérence du projet avec le paysage environnant des bords de Seine et le tissu urbain continu, notamment en ce qui concerne l'immeuble de grande hauteur constitué par la tour « totémique » ;
- démontrer les fonctionnalités écologiques et paysagères du projet compte-tenu de ses ambitions affichées de continuité avec la trame verte locale et de sa localisation en bord de Seine, et, le cas échéant, de définir des mesures visant au maintien et au développement de la biodiversité ;
- réaliser une nouvelle campagne de comptages routiers dans une période ayant les caractéristiques du trafic habituel et de reprendre les modélisations effectuées à partir de ces comptages routiers en veillant à intégrer le cumul de l'ensemble des projets se développant à proximité, à déterminer les impacts du projet sur la saturation de l'A86 et ses bretelles, exprimés en termes de pollutions atmosphériques et sonores supplémentaires générées par le projet et à prévoir les mesures de la séquence éviter, réduire, compenser qui s'imposent ;
- Accompagnement par les collectivités publiques compétentes sur ce projet et la mutation de ce quartier par un développement- Île-de-France Avis n° APJIF-2023-043 en date du 09/08/2023 sur le projet immobilier mixte rue Gallieni à Villeneuve-la-Garenne (92) retour sommaire 24/26 de l'offre de transport en commun et un réaménagement des espaces publics afin d'inciter à la pratique des

1

- mobilités actives, notamment au niveau du quai du Moulin de la Cage, au caractère routier très prononcé et dont le profil coupe les habitants du quartier des berges de la Seine ;
- d'étudier des solutions constructives alternatives (matériaux, réduction de la dimension du parking...) afin de réduire l'empreinte carbone du projet ;
 - d'afficher l'élévation des températures liées à l'îlot de chaleur urbain généré par le projet ;
 - de démontrer l'efficacité des mesures retenues pour lutter contre le phénomène d'îlots de chaleur urbains ;

D'autre part, il est constaté une sous-estimation des qualifications des :

- Impacts résiduels
- Risques sanitaires
- Pollutions sonores
- Offres de transport

Ces qualifications ont-elles été réestimées à la hausse ?**II- AVIS DE L'ARES du 20/07/2023**

- Tous les pieux atteignant la formation des sables de Beauchamp devront s'arrêter avant la formation des marnes et caillasses avec une cote de +2m au dessus du toit des marnes et caillasses.
- Soit mis à la disposition de l'ARS et SUEZ EAU France les données d'enregistrement sur les forages des pieux (profondeurs et paramètres techniques des pieux réalisés)

Ces demandes ont-elles été satisfaites ?**III - REMARQUES GENERALES SUR LE PROJET :**

- Aucune infrastructure d'accueil des enfants scolarisés que ce soit pour les futurs habitants de ce projet ou pour les résidents actuels du quartier BONGARDE ;
- Qu'est-il prévu pour accroître les moyens de transports existants et déjà surchargés (1 ligne de tramway et 3 lignes de bus) compte tenu de forte densité de la population actuelle et future ?
- Est-il préconisé des solutions suite à l'augmentation du flux routier du fait de l'accroissement de la population ?
- Paysage dénaturé du fait de la construction de 10 bâtiments de plus de 6 étages et plus particulièrement de la tour SIGNAL (18 étages). Ce projet correspond-il à l'esprit « VILLAGE » présenté par le maire de la commune de VLG aux nouveaux résidents des JARDINS DE LA BONGARDE lors de la réunion de bienvenue fin 2021 ?
- Dévaluation de la valeur des biens immobiliers du fait d'une densité importante de la population dans une même zone, de transports non adaptés, de l'absence d'infrastructure, d'augmentation du flux routier, etc...
- Augmentation de l'insécurité
- Existe-t-il un RICT de BTP consultant et un rapport technique de BET STRUCTURE ? si oui, merci de les mettre à disposition du public pour consultation.

2