



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 9 juillet 2018
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur un projet d'aménagement immobilier situé rue du Général Leclerc
à Franconville (Val-d'Oise)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur la construction d'un ensemble immobilier de 281 logements majoritairement collectifs, sur un terrain occupé en grande partie par un ancien site industriel à Franconville (Val-d'Oise), à proximité de l'autoroute A15 et d'un centre commercial. Il est émis dans le cadre de l'instruction d'une demande de permis de construire. Le projet a été soumis à étude d'impact par décision n° DRIEE-SDDTE-2018-040 en date du 9 mars 2018.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent la pollution du milieu souterrain, les nuisances sonores, la pollution de l'air, l'îlot de chaleur, les déplacements et le risque de mouvement de terrain.

Les principales recommandations de la MRAe peuvent se résumer comme suit :

- Le diagnostic de pollution du milieu souterrain doit être complété par la recherche d'éventuels composés organiques halogénés volatils (COHV). Des calculs d'évaluation du risque sanitaire doivent préciser les conclusions sur l'absence de risque. Des analyses en fond de fouille, après évacuation des zones polluées, devront être réalisées pour s'assurer de la réduction de la pollution ;
- En matière de bruit, réaliser une étude acoustique pour garantir une bonne efficacité des mesures proposées pour limiter les nuisances sonores pour les futurs habitants ;
- Les niveaux d'exposition de la population à la pollution de l'air doivent faire l'objet de mesures complémentaires, et le cas échéant, un suivi doit être mis en place ;
- Les phases de démolition, les diagnostics d'amiante et de plomb réalisés et les mesures prises pour limiter l'envol de poussières potentiellement polluées doivent être détaillés.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Avis détaillé

1. L'évaluation environnementale

1.1. Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet d'aménagement immobilier situé rue du Général Leclerc à Franconville (Val-d'Oise), qui entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39° du tableau annexé à cet article¹), a été soumis à étude d'impact par décision du préfet de région n° DRIEE-SDDTE-2018-040 en date du 9 mars 2018.

Cette décision a été principalement motivée par la susceptibilité d'incidences du projet concernant :

- les risques sanitaires par gestion ou inhalation liés à la pollution du site (site ayant accueilli une ancienne activité industrielle) y compris lors des travaux (émissions de poussières polluées) ;
- le risque de mouvement de terrain (zones de dissolution du gypse) ;
- le bruit (centre commercial, autoroute A15 et route départementale D14 à proximité) ;
- les déplacements ;
- et le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

¹ En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à une étude d'impact soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-du code de l'environnement, sont soumis à la procédure de cas par cas : les travaux, constructions et opérations d'aménagement constitués ou en création qui soit créé une surface de plancher supérieure ou égale à 10 000 m² et inférieure à 40 000 m² et dont le terrain d'assiette ne couvre pas une superficie supérieure ou égale à 10 hectares, soit couvre un terrain d'assiette d'une superficie supérieure ou égale à 5 ha et inférieure à 10 ha et dont la surface de plancher créée est inférieure à 40 000 m².

À la suite de la phase de participation du public sur le projet où cet avis est porté à sa connaissance et où il peut exprimer ses observations, l'avis de la MRAe est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis est rendu à l'occasion de deux demandes de permis de construire. Il porte sur l'étude d'impact² « Projet d'aménagement immobilier // Rue du Général Leclerc – Commune de Franconville (95) », référencée 18.238 et datée d'avril 2018, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet d'aménagement.

² Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à la pagination de l'exemplaire numérique de l'étude d'impact.

2. Contexte et description du projet

Le projet, présenté par Bouygues Immobilier, porte sur la construction de 281 logements majoritairement collectifs, à Franconville.

La commune de Franconville compte 34 000 habitants et est située à 17 kilomètres au nord-ouest de Paris, dans le département du Val-d'Oise. Le site du projet, d'une superficie d'environ 1,2 hectares, est localisé en bordure de l'autoroute A15 au sud, d'un centre commercial à l'ouest (IKEA), de la rue du Général Leclerc au nord (route départementale D14) et d'un secteur principalement résidentiel à l'est (Illustration 1 et Illustration 2). Il est actuellement occupé par quatre maisons et par un ancien site industriel (activité de conditionnement d'eau en bouteille), qui seront démolis, ainsi que par une zone boisée dont il convient de préciser la superficie dans le dossier qui sera mis à disposition du public.

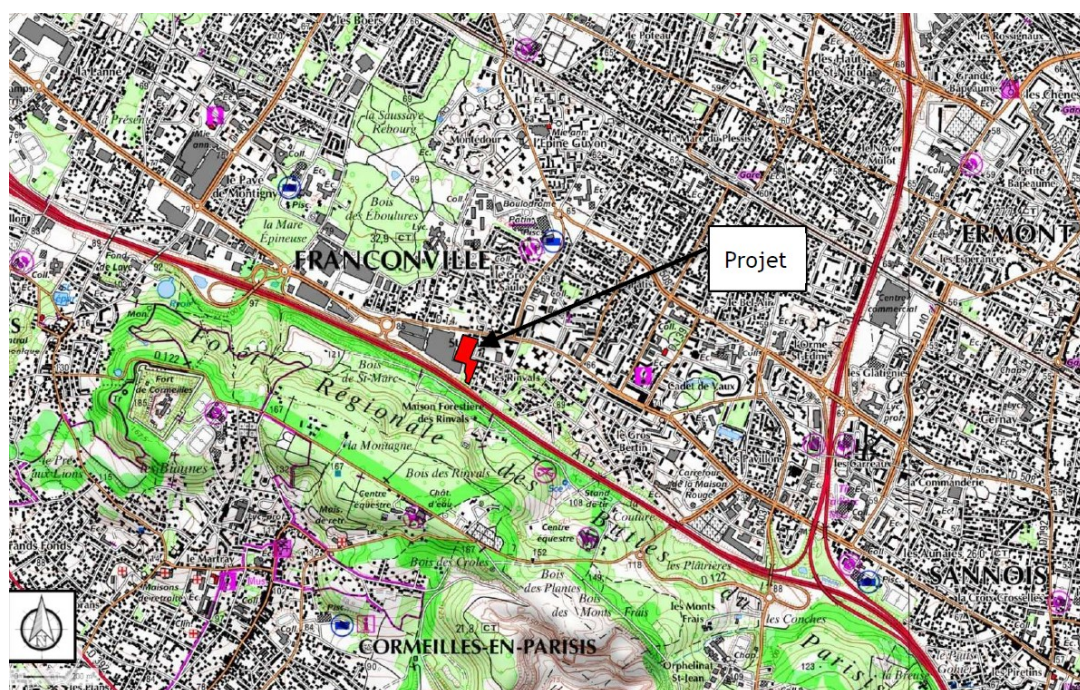


Illustration 1: Localisation du projet (source : étude d'impact - page 12)

Le projet fait l'objet de deux demandes de permis de construire : le PC n°095 252 18 00015 correspond au secteur du projet situé au nord-ouest de la rue Grosdemange, le PC n°095 252 18 00016 au secteur situé au sud-est. L'étude d'impact indique (page 186) que ce découpage est justifié par des zonages différents dans le plan local d'urbanisme : zonage UPa (correspondant à un emplacement réservé pour mixité sociale au titre de l'article L.151-41 du code de l'urbanisme, pour lequel « 20 % au moins des logements doivent être financés avec un prêt aidé par l'État ») pour le premier permis et zonage UP pour le deuxième.



Illustration 2: Périmètre du projet (source : Géoportail, annotations DRIEE)

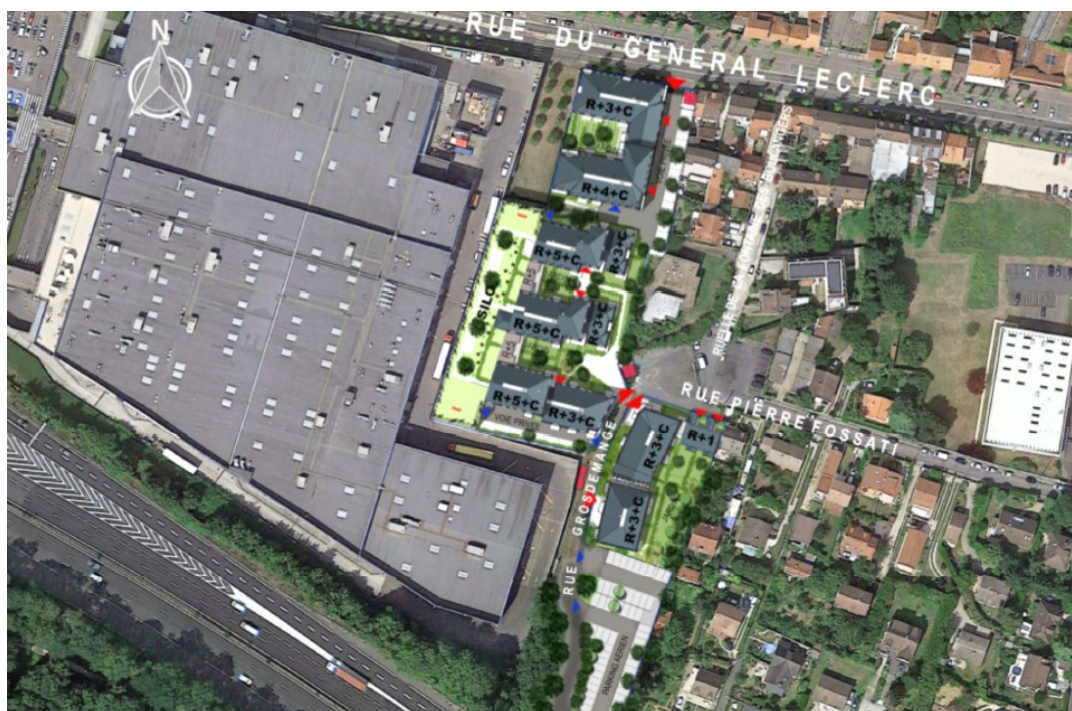


Illustration 3: Plan de masse du projet (source : étude d'impact - page 35)

Le projet (Illustration 3) prévoit la réalisation de 281 logements, répartis en sept bâtiments collectifs de type R+3+C à R+5+C et deux maisons individuelles de type R+1. L'opération comprendra 189 logements en accession et 92 logements intergénérationnels sociaux³. Les logements sociaux seront localisés dans les deux bâtiments les plus au nord.

³ Un tiers des logements sociaux est réservé pour des jeunes travailleurs et étudiants, un tiers pour des seniors et un tiers pour des familles (page 219).

La surface de plancher créée sera de 17 160 m². La population accueillie est estimée à environ 672 habitants⁴.

Un parking silo de six niveaux réservé au stationnement des futurs habitants, auquel trois bâtiments de logements viendront s'accoler, s'implantera le long de la parcelle en interface avec le magasin IKEA. La toiture du parking sera végétalisée. Le programme prévoit un total de 333 places de stationnement, dont 240 places dans le parking silo et le reste en extérieur (le long de la voirie ou sur le parking aérien situé au sud). L'accès principal à l'opération se fera depuis la rue Grosdemange. Un accès secondaire sera possible depuis la rue du Général Leclerc, pour desservir quelques places de stationnement en pied d'immeuble. En ce qui concerne les locaux à vélo, il est prévu (p. 227) 0,75m² pour les appartements d'une et deux pièces et 1,5m² pour les appartements de trois pièces ou plus.

3. L'analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux

L'analyse de l'état initial de l'environnement aborde l'ensemble des thématiques environnementales pertinentes. Pour certaines d'entre elles, une conclusion s'attache à caractériser l'enjeu pour le projet au regard de cette thématique, ce qui est apprécié. Il est nécessaire de faire l'exercice pour toutes les thématiques présentées (notamment pour le bruit et la qualité de l'air qui sont prégnantes pour le projet). Il manque également une synthèse générale et hiérarchisée mettant en avant les enjeux environnementaux les plus importants pour le projet.

Sur la forme, les thématiques de l'air et des déplacements sont présentées dans l'analyse de l'état initial en exposant la quasi-intégralité des études spécifiques menées (y compris la partie « effets du projet »), sans effort d'explications puis de synthèse, ce qui ne facilite pas la compréhension de l'étude d'impact pour un public non averti.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- la pollution du milieu souterrain ;
- les nuisances sonores ;
- la pollution de l'air ;
- les déplacements ;
- le risque de mouvement de terrain ;
- l'îlot de chaleur.

Les autres enjeux (eau, biodiversité, paysage) sont d'un niveau plus modéré.

Présentation du site

Le site du projet présente un dénivelé important, de 14,3 mètres entre son point haut situé à l'extrémité sud-ouest (au niveau de l'autoroute) et le point bas situé au niveau de la rue du Général Leclerc. La pente est prononcée sur la partie sud (pente d'environ 8 %) et plus modérée (pente d'environ 2 %) sur la partie nord.

Aucun cours d'eau n'est situé à proximité. Les études de sols ont montré la présence d'eau à faible profondeur, de l'ordre de 2,30 à 2,90 mètres (en partie sud), liées à des circulations d'eau qualifiées d'« anarchiques et conditionnées par la pluviométrie ». Aucune mesure de perméabilité des sols n'a été effectuée, mais l'étude d'impact indique que, compte-tenu notamment de la nature des sols en place, l'infiltration des eaux pluviales ne pourra pas être envisagée sur le secteur. Selon le dossier (pages 52 et 64), « *la gestion des eaux pluviales du projet devrait être réalisée par rétention avec rejet à débit de fuite réduit vers les eaux superficielles* ». La MRAe estime que cette indication nécessite d'être confirmée.

⁴ Cette estimation de la population accueillie est indiquée dans le chapitre relatif aux impacts sur les réseaux d'assainissement (page 292).

D'un point de vue écologique, le sous-bois présent au sud présente un intérêt, jugé moyen dans l'étude d'impact, lié à l'accueil de l'avifaune. Le reste du site est anthropisé.

En termes de paysage, l'étude d'impact souligne les caractéristiques de ce secteur : sa situation en interface entre un quartier résidentiel à l'est et les bâtiments commerciaux à l'ouest, la présence forte de l'autoroute, une topographie marquée et un état d'abandon lié à la désaffectation de l'ancienne usine d'embouteillage. Par ailleurs, aucun élément de patrimoine remarquable n'est répertorié dans les environs du site.

Pollution du milieu souterrain

Le site du projet est occupé par une ancienne usine de conditionnement d'eau en bouteille, référencée dans la base de données BASIAS⁵. Cette usine relevait d'un régime d'autorisation au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Dans le cadre de la cessation d'activité de cet établissement, des études de sols réalisées en 2011 avaient mis en évidence une pollution ponctuelle en hydrocarbures, au niveau des anciens groupes électrogènes, pollution compatible avec un usage industriel. Un diagnostic complémentaire a été réalisé en 2018 afin d'évaluer plus précisément la zone concernée par la pollution et d'appréhender les éventuels risques sanitaires pour les futurs usagers du projet immobilier. Douze sondages ont été effectués dans les sols, ainsi que des prélèvements d'eau souterraine.

Les résultats confirment la présence d'une pollution aux hydrocarbures (HCT⁶, HAP⁷) au niveau de la zone contaminée mise en évidence en 2011, sur un secteur d'une superficie estimée à environ 200 m² et à 2 mètres de profondeur, ainsi qu'en HCT au niveau d'un autre sondage (sondage ST4⁸). Les autres analyses de sols ne montrent pas de problème par rapport aux polluants recherchés (HCT, HAP, composés aromatiques volatils et métaux lourds). Les analyses sur les eaux souterraines montrent la présence de baryum (1 900 µg/l ce qui est nettement supérieur à la valeur de référence de 700 µg/l) ainsi que de trichlorométhane⁹ sous forme de traces.

Compte tenu de l'ancienne activité de fabrication de bouteilles en plastique, la MRAe recommande de rechercher dans les sols la présence d'éventuels composés organiques halogénés volatils (COHV).

Déplacements

L'étude d'impact souligne que le site bénéficie d'une « bonne desserte routière », du fait de la proximité d'infrastructures routières importantes, notamment l'autoroute A15 (dont un diffuseur est proche du site) et la rue du Général Leclerc (D14). Le trafic est de l'ordre de 192 800 véhicules par jour sur l'A15¹⁰, et de 14 000 véhicules par jour sur la D14¹¹. Si « *des difficultés de circulation aux heures de pointe* » sont mentionnées sur la rue du général

⁵ BASIAS (*Inventaire national d'anciens sites industriels et activités de service*) : Outil au service de la stratégie nationale en matière de gestion et de réhabilitation de sites pollués. Il se compose d'un inventaire répondant à trois objectifs principaux :

- recenser, de façon large et systématique, tous les sites industriels abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement,
- conserver la mémoire de ces sites,
- fournir des informations utiles aux acteurs de l'urbanisme, du foncier et de la protection de l'environnement.

⁶ HCT : hydrocarbures totaux.

⁷ HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques.

⁸ Le plan des sondages effectués en 2018 est présenté à la page 20/66 du diagnostic environnemental du milieu souterrain fourni en annexe (*Étude SEMOFI « Note de synthèse des résultats analytiques »*). Cette étude recommande également la réalisation de sondages complémentaires pour définir l'extension (surface et profondeur) de la pollution au niveau du sondage ST4 (page 34/66 de l'étude SEMOFI).

⁹ Le trichlorométhane est également appelé chloroforme.

Leclerc (page 191), les conditions de circulation sur le secteur, notamment sur l'autoroute ou le diffuseur, ne sont pas décrites. Seul le fonctionnement du carrefour entre la rue Fossati et la rue du général Leclerc, qui permettra l'accès principal au projet immobilier, a été étudié. Les conditions de circulation aux heures de pointe y sont présentées comme satisfaisantes, en dépit de quelques difficultés pour les véhicules effectuant un mouvement de tourne à gauche (depuis la rue Fossati vers la rue du Général Leclerc ouest) sur le carrefour à l'heure de pointe du soir¹².

Les moyens de transport en commun et les circulations douces font l'objet d'une présentation très succincte (page 202). L'étude d'impact se borne à rappeler la présence de cheminements piétons et d'une gare du RER C sur la commune, ainsi que d'une navette de bus dont un arrêt – le plus proche du projet – dessert le magasin d'ameublement. La qualité de la desserte des différents moyens de transport en commun n'est pas présentée¹³ : éloignement, fréquence, etc.

La MRAe note le relatif éloignement de la gare du RER C, à 1 500 mètres au nord du site (à vol d'oiseau), ce qui représente un trajet d'environ 25 minutes à pied ou de 11 minutes à vélo¹⁴.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse de l'accessibilité du site par transport en commun

Bruit

L'étude d'impact rappelle que l'autoroute A15 et la route départementale D14 sont classées comme infrastructures de transport bruyantes, respectivement de catégorie¹⁵ 1 et 3. Le projet se situe entièrement dans la zone de nuisances sonores (dite « secteur affecté par le bruit » selon les termes de la réglementation) de ces routes, ce qui impose pour les nouveaux bâtiments à usage d'habitation situés dans ces secteurs, des prescriptions d'isolement acoustique à respecter. Par ailleurs, la présence d'un mur anti-bruit en bordure de l'autoroute est mentionnée dans le paragraphe sur les milieux naturels (page 100) mais pas dans le chapitre relatif au bruit.

Le projet se situe également dans la zone D du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Les constructions devront ainsi faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcées.

Contrairement à ce qui est annoncé dans l'étude d'impact (chapitre « Méthodologie », page 333), aucune mesure acoustique in situ n'a été réalisée. L'ambiance acoustique du site a été présentée (page 131) à l'aide des données des cartes stratégiques de bruit, qui sont issues de modélisation.

Qualité de l'air

Une campagne de mesures in situ de la qualité de l'air a été réalisée pendant deux semaines. Les principaux polluants atmosphériques ont été recherchés : dioxyde d'azote

¹⁰ Données 2014, sur la section de l'autoroute A15 comprise entre la D909 et l'A115, soit plus à l'est que l'opération.

¹¹ 14 050 véhicules/jour en moyenne des jours ouvrés et 13 500 véhicules/jour en moyenne sur la semaine, selon l'étude de trafic CDVIA de 2018.

¹² L'étude d'impact indique (page 196) que « le stockage du mouvement de tourne à gauche depuis [la rue Fossati] vers la RD14 ouest vers A15 se stocke difficilement dans le carrefour à l'heure de pointe du soir ».

¹³ L'étude d'impact précise toutefois, dans un autre chapitre (Résumé non technique « Contexte du projet », page 33), que la gare du RER C est située à environ 1 500 mètres.

¹⁴ Temps de trajet estimés par le site Google Maps.

¹⁵ La réglementation relative aux voies bruyantes compte cinq catégories, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

(NO₂), particules¹⁶ PM₁₀, benzène. Trois points de mesure ont été répartis sur le site, à proximité de l'A15, au centre de la parcelle et en bordure de la D14 (cf. plan de la page 143). Les résultats confirment des concentrations plus importantes à proximité des axes de circulation. Une concentration en NO₂ supérieure à la valeur limite a été mesurée le long de la D14.

L'étude souligne également que les conditions de la campagne étaient de 30 à 40 % inférieures à la moyenne annuelle¹⁷ : un dépassement plus important est donc envisagé à l'échelle annuelle pour les deux points de mesures situés le long des axes routiers.

La MRAe note qu'un effort a été fait en termes de mesures de la qualité de l'air sur site et d'informations sur le manque de représentativité des résultats.

Compte tenu de l'importance de l'enjeu lié à la qualité de l'air, la MRAe recommande que les niveaux d'exposition de la population à la pollution de l'air fassent l'objet de mesures complémentaires et de suivi pour se rapprocher de conditions annuelles de pollution.

Risque de mouvement de terrain

Le secteur est exposé à un risque de mouvement de terrain lié à la présence de gypse en sous sol. Le gypse est un minéral très soluble à l'eau, ce qui peut provoquer l'instabilité des terrains.

Le site est également concerné par un risque de retrait et gonflement des argiles, dont l'aléa est jugé « moyen » à « fort » selon la cartographie fournie par le BRGM¹⁸.

Une étude a été réalisée afin de déterminer les caractéristiques géotechniques des sols et de proposer des mesures ou adaptations du projet (principes constructifs). Elle met en évidence la présence de zones décomprimées dans les sols, qui nécessiteront la mise en place de fondations profondes pour assurer la stabilité des bâtiments.

4. Les impacts du projet et les mesures proposées par le maître d'ouvrage

L'étude d'impact décrit les impacts du projet en distinguant la phase de chantier et la phase d'exploitation (c'est-à-dire liée au projet finalisé). Les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont présentées en parallèle, ce qui facilite la compréhension. En raison d'un problème de mise en forme, le tableau de synthèse des impacts et mesures envisagées, présenté pages 312 à 315, n'est pas lisible¹⁹.

L'analyse des impacts est souvent conduite de manière trop générale, sans s'appuyer sur des éléments factuels ou chiffrés. Les principaux impacts du projet concernent l'exposition des futurs habitants à la pollution du milieu souterrain, aux nuisances sonores et à la pollution de l'air, aux déplacements, aux risques de mouvement de terrain et à la constitution d'un îlot de chaleur.

Impacts liés à la pollution du milieu souterrain

L'étude de diagnostic du milieu souterrain conclut, sans calcul spécifique, qu'après extraction et évacuation des terres sur les deux zones polluées et en l'absence d'utilisation des eaux souterraines, le site sera compatible avec les usages futurs prévus par le projet

¹⁶ Les PM₁₀ sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres, notées PM en anglais pour « particulate matter ».

¹⁷ Sur la même période, les deux stations de mesure d'Airparif les plus proches du projet (Argenteuil et Gennevilliers) indiquaient des concentrations en NO₂ de l'ordre de 20 à 40 % inférieures à la moyenne annuelle.

¹⁸ BRGM : Bureau de recherches géologiques et minières.

¹⁹ Les tableaux des pages 313 à 315 apparaissent tronqués.

(usage résidentiel). L'étude d'impact reprend cette conclusion, en rajoutant néanmoins comme solution alternative possible le recouvrement des terres (pages 59 et 154)²⁰. Cette dernière solution n'étant pas mentionnée dans le rapport fourni en annexe, il conviendra de justifier pourquoi elle a été proposée et si elle permet également d'atteindre la compatibilité sanitaire du site avec l'usage souhaité.

La MRAe recommande :

- **de réaliser des calculs d'évaluation du risque sanitaire, afin de préciser les concentrations résiduelles à atteindre pour un usage d'habitation ;**
- **d'effectuer des analyses en fond de fouille, après réalisation des purges, pour s'assurer de la réduction de la pollution ;**
- **de présenter la solution retenue pour traiter la pollution des sols.**

La MRAe rappelle que s'agissant d'un terrain ayant accueilli une installation classée mise à l'arrêt définitif, et lorsqu'un usage différent de l'usage industriel est envisagé, le maître d'ouvrage doit produire à l'appui de sa demande de permis de construire une attestation établie par un bureau d'études certifié garantissant que les mesures de gestion de la pollution au regard du nouvel usage du terrain ont été prises en compte (article R.431-16 n) du code de l'urbanisme).

Enfin, la MRAe indique que l'ancienne usine d'embouteillage exploitait un forage d'eau potable, rebouché en avril 2017. Ce point n'est pas mentionné dans l'étude d'impact²¹. Il conviendra de s'assurer que l'intégrité du bouchon de ciment étanche assurant la condamnation de cet ouvrage est préservée lors des phases de chantier puis d'exploitation.

Impacts liés aux déplacements

L'augmentation du trafic routier lié au projet a été estimée à 110 uvp/h²² aux heures de pointe de la semaine, et à 80 uvp/h le samedi après-midi. L'étude de trafic réalisée conclut que cette augmentation de trafic n'entraînera pas de dysfonctionnement majeur du carrefour desservant le projet et que l'écoulement du trafic sur ce carrefour restera fluide à l'exception des « tourne à gauche » en heure de point comme mentionné ci-dessus.

Cependant, la proximité de l'autoroute et le relatif éloignement de la gare du RER C laissent craindre des pratiques modales favorisant l'usage de la voiture et donc un trafic et une demande de stationnement plus importants que prévu. Un suivi paraît nécessaire.

Par ailleurs, l'étude d'impact mentionne (page 227) la création de stationnements vélo pour les bâtiments situés à l'est de la rue Grosdemange (« projet rue Grosdemange ») mais pas pour ceux situés à l'ouest (« projet rue du Général Leclerc »).

La MRAe rappelle qu'en matière de stationnement de vélos, les normes du PDUIF et les dispositions de l'arrêté du 13 juillet 2016²³ doivent être respectées

La MRAe recommande de préciser les stationnements vélo prévus pour chaque composante du projet. .

²⁰ L'étude d'impact indique : « La qualité du terrain est compatible avec l'usage résidentiel envisagé sous réserve d'un traitement adapté des terres polluées par enlèvement et évacuation en filière adaptée ou recouvrement selon les recommandations du bureau d'étude SEMOFI, et sous réserve de ne pas avoir recours aux eaux souterraines superficielles pour des besoins de consommation ».

²¹ Le diagnostic environnemental du milieu souterrain signale la présence de cet ancien captage (page 15/66 de l'étude SEMOFI).

²² uvp/h : unité de véhicule particulier par heure. Cette unité, obtenue en appliquant un coefficient de pondération à chaque catégorie de véhicules (poids lourd, deux-roues, voiture), permet d'exprimer les volumes de trafic dans une grandeur unique et de simplifier les calculs ultérieurs.

²³ Arrêté du 13 juillet 2016 relatif à l'application des articles R.111-14-2 à R.111-14-8 du code de la construction et de l'habitation, qui détermine la capacité de stationnement vélo dans les bâtiments neufs.

Impacts liés au bruit

L'étude d'impact rappelle²⁴ que l'implantation de bâtiments avait été envisagée dans un premier temps sur la partie sud du site, en bordure de l'A15. Du fait des nuisances sonores dues à l'autoroute, ainsi que du fort dénivelé, ce scénario n'a pas été retenu.

La MRAe note que le dossier présenté pour l'examen au cas par cas indiquait un recul minimum de 100 mètres par rapport à l'autoroute et une hauteur des bâtiments limitée, de sorte que les logements soient en contrebas de l'autoroute (qui est équipée d'un mur anti-bruit). Il convient que ces éléments soient confirmés dans l'étude d'impact²⁵ et que s'ils ne le sont pas une justification soit apportée du choix retenu dans le projet. .

La note acoustique réalisée a permis de calculer les isolements acoustiques nécessaires, au vu de l'implantation des bâtiments. Elle rappelle les dispositions constructives préconisées (isolement acoustique attendu des murs, menuiseries, entrées d'air et volets roulants) qu'il est nécessaire d'appliquer. Elle précise par ailleurs²⁶ que « *le résultat obtenu est juste limite au classement demandé* » et attire l'attention sur le soin à apporter à la bonne réalisation des travaux en façade (pose des fenêtres, étanchéités...). Devant cette incertitude une vérification a posteriori est pour la MRAe nécessaire avec publication de ses résultats.

Selon l'étude d'impact, la présence du parking silo en bordure de la parcelle permettra de limiter les nuisances sonores. Cette affirmation n'est toutefois pas étayée par une analyse des nuisances sonores liées au centre commercial (trafic, horaires de livraison, manipulations, installations telles que ventilation, etc.). .

La MRAe note qu'au vu du dossier il est difficile de juger du niveau d'exposition aux bruits des futurs habitants de la résidence et de l'efficacité des mesures retenues (isolement des façades, orientations des bâtiments, effet tampon du parking silo...).

La MRAe recommande de réaliser une étude acoustique par des mesures in situ qui permette de garantir la bonne prise en compte de l'ensemble des nuisances sonores, ce qui est un enjeu fort pour le projet.

Impacts liés à la qualité de l'air

Afin de limiter les impacts du projet sur la qualité de l'air mais également sur les nuisances sonores (pages 282 et 283), l'étude d'impact propose de limiter la vitesse de circulation sur les voiries internes et d'inciter aux déplacements non motorisés par la mise en place de liaisons douces. Toutefois, la mise en place de liaisons douces ne dépend pas du porteur du projet mais relève des autorités gestionnaires des infrastructures routières. Il conviendrait de confirmer l'accord de ces autorités pour apprécier l'effectivité et la faisabilité de cette proposition.

De même, une étude plus approfondie est attendue notamment pour analyser l'exposition des habitants des immeubles du projet les plus proches de la D14 et de l'A15.

²⁴ Dans le document de 4 pages intitulé « Notice complémentaire – Principales solutions de substitution examinées », transmis à la MRAe en cours d'instruction.

²⁵ D'après les plans fournis dans le dossier (plan de masse PC2.1), la MRAe estime que le bâtiment le plus au sud est situé à environ 75 mètres du bord de l'autoroute.

²⁶ Page 10/10 de la note acoustique ETC de mai 2018, jointe en annexe à l'étude d'impact.

Prise en compte du risque de mouvement de terrain

L'étude géotechnique réalisée (de type conception avant-projet) a permis de proposer des dispositions constructives pour les bâtiments : fondations profondes de type pieux ou micro-pieux avec ancrage au sein des masses et marnes du gypse, dalle portée par les fondations.

La MRAe note qu'à ce stade de l'élaboration du projet, l'étude d'impact prend en compte de manière satisfaisante les risques de mouvements de terrain liés au gypse . Elle note que les dimensionnements des fondations seront affinés lors d'études ultérieures (étude de conception en phase projet).

Chantier

Le chantier se déroulera sur environ 24 mois. Le maître d'ouvrage s'engage à réaliser un chantier « propre à faible impact environnemental ». La charte « chantier propre » fera partie des pièces contractuelles des marchés des entreprises intervenant sur le chantier.

Des démolitions sont prévues (plan page 220) sur une surface de 3 463 m², mais cette phase n'est pas détaillée dans l'étude d'impact. L'étude d'impact ne précise pas si les diagnostics de plomb et d'amiante (dans les bâtiments et enrobés) ont été réalisés. Compte tenu de la présence à proximité de logements et d'un centre commercial, une attention particulière devra être portée lors des phases de démolition et de purge des sols pollués , à l'envol de poussières potentiellement polluées et amiantées²⁷.

La MRAe recommande de détailler les phases de démolition et les mesures prises pour limiter l'envol de poussières potentiellement polluées, notamment si des matériaux contenant de l'amiante étaient repérés dans les bâtiments à démolir.

Impacts liés au cadre de vie

L'analyse de l'intégration paysagère du projet dans l'étude d'impact est succincte (pages 272 et 273), sans expliciter le parti architectural retenu (choix ds hauteurs, des bâtiments compte tenu de la topographie et de la transition avec les quartiers voisins) et sans aucune visualisation du projet²⁸.

Le phénomène d'îlot de chaleur est également traité de manière trop générale (explications générales sur le phénomène, pages 214 et 215). La situation actuelle du site n'est pas présentée²⁹, et les impacts du projet sont abordés de manière peu compréhensible³⁰ (page 275 et 276).

La MRAe recommande de mieux analyser les effets îlots de chaleur susceptibles d'être créés par le projet et les mesures retenues pour y remédier.

²⁷ La MRAe rappelle qu'en cas de démolition, les bâtiments construits avant le 1er juillet 1997 doivent faire l'objet d'un repérage spécifique des matériaux et produits contenant de l'amiante avant démolition, conformément aux articles R.1334-19 et suivants du code de la santé publique. Les résultats de ce repérage doivent être transmis à toute personne physique ou morale susceptible d'intervenir lors de l'opération de démolition.

²⁸ Il faut pour visualiser le projet se reporter aux pièces constitutives des permis de construire, notamment les plans des façades (PC5) et l'insertion du projet (PC6).

²⁹ La carte thermographique d'été disponible sur le site CASSINI de l'APUR permet d'évaluer la situation du site au regard du phénomène d'îlot de chaleur (http://carto.apur.org:8080/page_accueil/) puis « Données environnementales »).

³⁰ Par exemple, le tableau des « changements de surfaces » (page 275) est peu explicite et semble indiquer une diminution des espaces verts, ce qui apparaît incohérent avec la conclusion que « la requalification de la zone industrielle vient conforter le futur îlot de chaleur en créant plus de surfaces vertes que le site actuel » (page 276).

Impacts liés à l'eau

Les impacts liés à l'eau sont traités de manière satisfaisante. Afin de limiter le ruissellement, les stationnements extérieurs seront réalisés en dalles perméables. Les eaux pluviales seront collectées dans des bassins de retenue enterrés³¹ puis rejetées au réseau public d'assainissement pluvial avec un débit de fuite limité à 2,5 l/s/ha pour une pluie de période de retour de 20 ans³². Le traitement de la pollution de ces eaux sera réalisé grâce à un décanteur lamellaire et un séparateur à hydrocarbures. En outre, il est prévu un entretien des ouvrages de retenue (visite annuelle, et nettoyage si besoin, tous les deux ans en moyenne).

Les eaux usées supplémentaires ont été estimées à environ 592 équivalents-habitants et seront traitées à l'usine d'épuration Seine-aval d'Achères du SIAAP³³, dont les capacités épuratoires sont suffisantes selon l'étude d'impact.

5. Justification du projet retenu

L'articulation du projet avec le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) est analysée de manière très partielle (pages 321 et 322), uniquement sous l'angle de l'eau (gestion des eaux pluviales, pollution, inondation)³⁴. La MRAe note que le site du projet est identifié par le SDRIF comme un secteur urbanisé à optimiser et dans le périmètre de développement à proximité des gares. Le projet prévoit la requalification d'une parcelle industrielle peu valorisée, en continuité de l'urbanisation existante et avec une densité de logements importante, ce qui est cohérent avec les orientations du SDRIF en matière de densification, d'optimisation des espaces urbains et de limitation de la consommation d'espaces agricoles. Il supprime néanmoins un espace vert aux abords de l'autoroute A15 au profit d'un parc de stationnement.

Par ailleurs, la MRAe note que le projet porte en partie sur une reconstruction de logements sociaux, s'inscrivant dans le cadre d'un projet de convention ANRU (Agence nationale pour la rénovation urbaine)³⁵. Il aurait été intéressant que le bilan environnemental pour les habitants qui seront relogés, notamment en termes de cadre de vie, soit présenté dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact présente le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune, dont le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) identifie le secteur du projet comme une zone de requalification des entrées de ville et de renouvellement urbain (carte page 186). Elle indique également que le site du projet fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP), avec laquelle le projet doit être compatible. Cette OAP n'est cependant pas présentée ni a fortiori l'articulation du projet avec cette OAP.

La MRAe recommande de présenter l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) définie par le PLU de Franconville sur le secteur du projet, et de présenter l'articulation du projet avec cette OAP.

L'étude d'impact présente³⁶ différentes options d'aménagements qui ont été envisagées pour le projet, et les raisons qui ont conduit au choix retenu : l'éloignement des bâtiments

³¹ Le volume de ces quatre bassins enterrés a été calculé et est indiqué page 246.

³² L'étude d'impact indique que pour des raisons techniques, les prescriptions du questionnaire du réseau (débit de fuite régulé à 2 l/s/ha) sont légèrement dépassées (page 245).

³³ SIAAP : Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne.

³⁴ La procédure de permis de construire n'oblige pas à une compatibilité du projet avec le SDRIF, c'est le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune qui doit être compatible avec ce schéma directeur.

³⁵ Cette information est apportée dans le courrier du maire sollicitant l'avis de l'autorité environnementale.

par rapport à l'autoroute, pour limiter les nuisances et prendre en compte le dénivelé important, le choix d'un parking silo (un parking en sous-sol n'étant pas possible) et le choix de l'accès principal au nouveau quartier par un carrefour existant (carrefour rue du Général Leclerc / rue Fossati).

La MRAe note que le choix d'un site qui implique d'exposer une population permanente importante à des nuisances et pollutions potentiellement importantes mérite d'être justifié au regard des alternatives raisonnables à l'échelle communale.

6. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le résumé non technique présenté pour ce projet d'aménagement immobilier est satisfaisant pour ce qui concerne l'analyse de l'état initial de l'environnement et la description du projet³⁷.

En outre, l'analyse des impacts du projet (page 39), présentée sous la forme du « tableau de synthèse des impacts et mesures » fourni dans l'étude d'impact, est partielle dans la mesure où elle ne reprend qu'une seule page de ce tableau³⁸.

La MRAe recommande avant la phase de participation du public de compléter le résumé non technique, de le mettre en cohérence avec les autres chapitres de l'étude d'impact et de l'actualiser selon la prise en compte de ses remarques dans le corps de l'étude d'impact.

³⁶ Dans le document de 4 pages intitulé « Notice complémentaire – Principales solutions de substitution examinées », transmis à la MRAe en cours d'instruction.

³⁷ Il est cependant à noter quelques incohérences avec le chapitre état initial de l'environnement de l'étude d'impact. Ainsi :

- page 21, il est indiqué que le site Natura 2000 le plus proche se situe à 30 km (Chantilly – Ermenonville) alors que l'état initial de l'environnement (page 81) mentionne à juste titre la zone Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis » FR1112013 ;

- page 24, le résumé non technique indique que le site classé le plus proche est le moulin de Sannois tandis que page 114 l'étude d'impact affirme que le site classé le plus proche est le celui du « Château de Boissy » au Plessis-Bouchard à 1,8 km.

³⁸ Le « tableau de synthèse des impacts et mesures », fourni dans l'étude d'impact en fin du chapitre sur l'analyse des effets du projet (pages 312 à 315), compte a priori 4 pages et n'est lui-même pas correctement présenté en raison d'un problème de mise en forme (cf. remarque du paragraphe 4 du présent avis).

7. Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier de participation du public.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
son président délégué,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J.P. Le Divenah', with a large, sweeping initial 'J'.

Jean-Paul Le Divenah