



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 22 mars 2019
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet de centre commercial sis 26 rue Henri Barbusse à
Argenteuil (95)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un centre commercial sis 26 rue Henri Barbusse à Argenteuil (95), pour l'enseigne O' Marché Frais, dans le parc d'activités des Berges de Seine. Il est porté par Terra Nobilis et est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire. Le projet a été soumis à étude d'impact par décision au cas par cas de l'autorité environnementale n°DRIEE-SDDTE-2018-002 du 8 janvier 2018

Le projet consiste sur un terrain de 2,3 hectares occupé par un ancien garage Renault en cours de démolition, en la construction d'un bâtiment d'une emprise au sol de 1,6 hectare, d'une surface de plancher de 18 500 m² et d'une hauteur de R+3 sur un niveau de sous-sol. Le projet prévoit plusieurs commerces (en RDC), leurs locaux techniques et administratifs, leurs réserves et 690 places de parking (en R+2 et R+3). Il comporte également l'ouverture d'une voie interne au site et des aménagements de voiries externes.

Le projet s'inscrit dans le cadre du projet de renouvellement urbain du « secteur de la Porte Saint-Germain et du parc d'activités des Berges de Seine » .

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent

- les déplacements, les pollutions et nuisances associées, dans un contexte déjà tendu ;
- les pollutions du sol de cet ancien site industriel ;
- le risque d'inondation lié à la proximité de la Seine, en particulier par remontées de nappe ;
- les effets cumulés avec d'autres projets, notamment avec ceux liés au projet de renouvellement urbain du quartier

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- préciser le calendrier de réalisation du projet y compris les travaux sur la voirie publique à l'extérieur du site,
- en l'absence, à ce stade, de cadre précis de programmation d'ensemble, présenter les enjeux environnementaux et sanitaires à l'échelle du secteur de la Porte Saint-Germain et du parc d'activités des Berges de Seine,
- qualifier et hiérarchiser les impacts du projet avant et après la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation,
- analyser l'impact des nuisances sonores sur les riverains les plus proches, sur la base de modélisation des nuisances sonores générées par le projet et proposer au besoin des mesures d'évitement ou de réduction ainsi que de suivi de ces mesures,

- confirmer la mise en œuvre des recommandations du rapport de pollutions de sols (traitement des pollutions, mise à jour de l'analyse des risques résiduels, conservation de la mémoire des pollutions sur le site et l'information des usagers sur les restrictions d'usage) préciser leur calendrier de mise en œuvre et, au besoin, adapter les mesures de maîtrise des risques sanitaires du projet,
- compléter l'analyse des impacts cumulés du projet avec les projets voisins, notamment ceux liés au renouvellement urbain du secteur de la Porte Saint-Germain et du parc d'activités des Berges de Seine.

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'Ile-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 de centre commercial sis 26 rue Henri Barbusse à Argenteuil (95), qui entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement (rubrique 39^{o1}), a été soumis à étude d'impact par décision de l'autorité environnementale (préfet de région) n°DRIEE-SDDTE-2018-002 du 8 janvier 2018.

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.

Le présent avis est rendu dans le cadre de la demande de permis de construire. Il porte sur l'étude d'impact datée de décembre 2018.

À la suite de la phase de concertation, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

1. Contexte du projet

Le projet vise à construire, au 26 rue Henri Barbusse à Argenteuil², un ensemble commercial de l'enseigne « O'Marché Frais » avec parcs de stationnement, dans le cadre du transfert et du développement du magasin actuel situé à 750 m sur la même rue. Le projet est porté par Terra Nobilis qui demande le permis de construire, le site étant actuellement en portage foncier par l'établissement public foncier (EPF) Ile de France.

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. La rubrique n°39 a) de ce tableau soumet à évaluation environnementale les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme comprise entre 10 000 et 40 000 m².

² La commune d'Argenteuil fait partie de l'établissement public territorial (EPT) Boucle Nord de Seine de la Métropole du Grand Paris, compétent en matière d'urbanisme

Il prend place sur une friche industrielle, occupée dernièrement, jusqu'en 2014, par un garage Renault. Le site actuel du magasin « O'Marché Frais » accueillera un ensemble immobilier dans le cadre du projet de la Ferme du Spahi³.

L'étude d'impact précise que le projet s'inscrit dans la dynamique plus large de rénovation urbaine du secteur dit « de la Porte Saint-Germain et du parc d'activités des Berges de Seine ». Elle en présente les principes opérationnels et les orientations d'aménagement, et replace cette opération de rénovation dans le cadre de contrats approuvés⁴ ou en projet, en particulier au titre du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) et du contrat d'intérêt national d'Argenteuil D'ici 2025, il y est prévu sur ce secteur environ 2 000 logements neufs et 160 000 m² d'immobilier d'entreprises en création ou en rénovation.

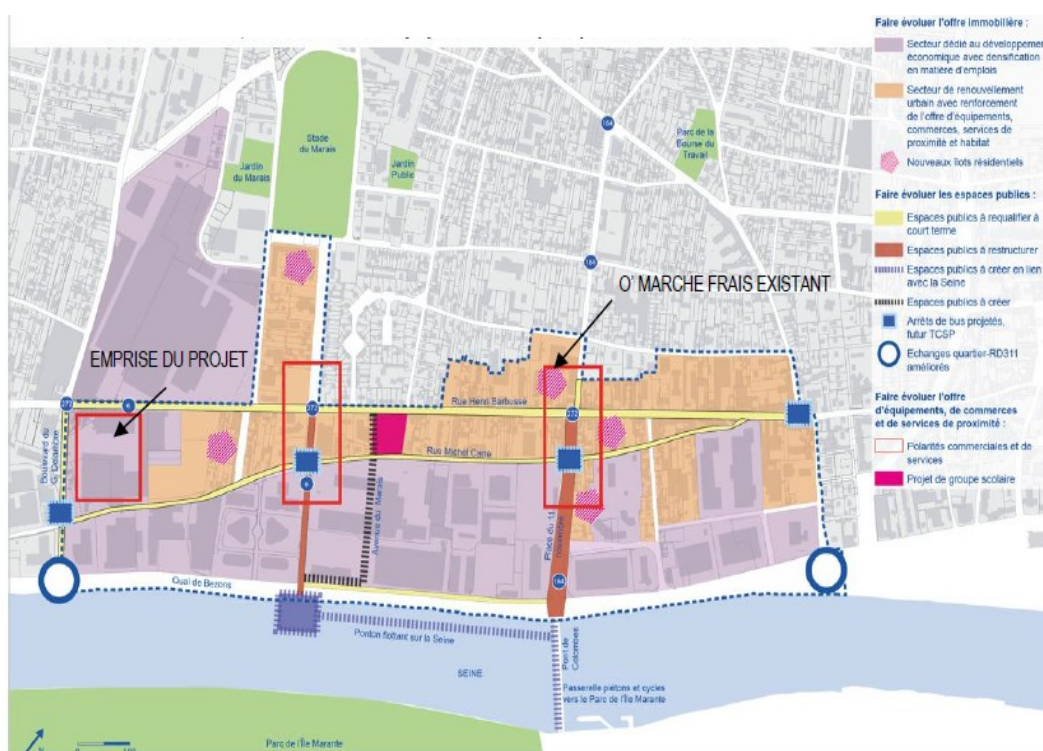


Schéma des orientations d'aménagement sur le secteur de la Porte Saint-Germain et de la Zone d'Activités des Berges de Seine (EI p.37)

L'étude d'impact précise les orientations d'aménagement envisagées pour ce quartier, notamment :

- développer un parc d'activités dynamique ;
- accompagner le développement d'une nouvelle offre de logements, résorber l'habitat dégradé et les friches, et améliorer l'habitat existant ;
- encourager l'implantation de commerces, services et équipements ;
- faciliter l'accès au quartier ;
- offrir de nouveaux espaces publics et privés, valoriser la présence de la Seine et développer une trame paysagère au sein des îlots ;

³ Le projet d'aménagement d'un ensemble de logements et de commerce sur l'îlot « Ferme du Spahi » a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'autorité environnementale (préfet de région) n°DRIEE-SDDTE-2018-206 du 1 septembre 2018.

⁴ En 2011, l'EPF du Val d'Oise, la Communauté d'agglomération Argenteuil-Bezons et les communes d'Argenteuil et de Bezons ont conclu une convention cadre, et deux conventions opérationnelles visant respectivement, la réalisation d'opérations à dominante d'habitat et de résorption de l'habitat indigne, et l'accompagnement de la dynamique de développement économique sur le territoire intercommunal, et concernant plus particulièrement, à Argenteuil, le quartier de la Porte Saint-Germain et la zone d'activités des Berges (qui correspondent au secteur de projet Porte Saint-Germain/Berges de Seine).

- Promouvoir de nouvelles constructions durables et respectueuses de l'environnement, du quartier et de son histoire, et favoriser la constitution d'un cadre de vie qualitatif.

La MRAE constate l'absence d'évaluation environnementale globale pour l'ensemble des opérations prévues à l'échelle du secteur de la Porte Saint-Germain et du parc d'activités des Berges de Seine. En effet, plutôt qu'opération par opération, cette échelle lui paraît la plus pertinente pour l'analyse des enjeux environnementaux et sanitaires, leurs éventuels impacts et les mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation à mettre en œuvre.

Elle note la modification engagée par l'établissement public territorial (EPT) Boucle Nord de Seine du plan local d'urbanisme (PLU) d'Argenteuil qui porte principalement sur le secteur de la Porte Saint-Germain, afin de favoriser son renouvellement urbain. Par décision n°MRAe 95-004-2019 du 14 mars 2019, cette modification est soumise à évaluation environnementale.

La MRAe recommande en l'absence, à ce stade, de cadre précis de programmation d'ensemble du secteur de la Porte Saint-Germain et du parc d'activités des Berges de Seine, de présenter le projet dans le contexte global de ce secteur, ainsi que les enjeux environnementaux et sanitaires à cette échelle.

Le terrain d'implantation d'une surface de 2,3 hectares se situe dans un contexte urbain dense. Il jouxte deux îlots d'habitations aux angles, implantés, nord-est et sud-ouest du site. Il est bordé par des sites industriels (au nord, à l'ouest, au sud) et par de futurs locaux d'activité (à l'est). Deux zones d'habitation sont situées à environ 150 m à l'ouest et à l'est du site.

Le terrain est délimité par les voies suivantes :

- au nord, la rue Henri Barbusse ;
- à l'ouest, le boulevard du Général Delambre, en limite de la commune de Bezons ;
- au sud, la rue Michel Carré.
- il est situé à 100 mètres de la RD 311, axe qui relie l'autoroute A15 au pont de Bezons (qui donne accès à l'autoroute A86 à Colombes).

L'étude d'impact précise l'historique du site, et notamment la dernière activité industrielle de Renault (réparation de véhicules), en arrêt depuis 2014. Le terrain comprend 4 bâtiments et est entièrement imperméabilisé.



Carte présentant les alentours du site objet la présente étude
 Carte présentant le site du projet et son environnement (EI, p.6)

2. Consistance du projet

L'étude d'impact présente le projet qui prévoit, après la démolition des bâtiments existants, la construction d'un bâtiment à usage de centre commercial d'une surface de plancher (SDP) de 18 500 m² environ, avec une surface de parkings 28 800 m² environ, en R+3 avec un niveau de sous-sol partiel, le tout sur une emprise au sol de 1,6 ha.

Le projet inclut sur le terrain lui même :

- 8 300 m² de SDP pour 7 commerces en RDC : une grande surface de vente (4 500 m²), et 6 autres variant entre 98 m² et 2031 m² ;
- leurs annexes (réserves, bureaux, locaux techniques et sociaux) situées en sous-sol, RDC et R+1 ;
- 690 places de places de stationnement en R+2 et R+3 ;
- 116 places pour les deux roues motorisées et pour les vélos
- 3 765 m² d'espaces verts en extérieur et des aménagements paysagers en R+2 ;
- des voiries internes, dont la création d'une voie nouvelle pour les livraisons et les clients entre la rue Henri Barbusse et la rue Michel Carré, un mail piéton devant la façade sud-ouest.

Il inclut également l'aménagement d'un carrefour à feux (entre la rue Michel Carré le boulevard du Général Delambre) et de 200 m de voiries sur le boulevard du Général Delambre. Cette composante indispensable du projet est présentée par l'étude d'impact (p 113 et suivantes, plan reproduit ci après). L'étude d'impact n'indique pas qui assurera la maîtrise d'ouvrage de ces travaux.

Aménagement retenu (octobre 2018) conforme aux préconisations de l'étude de trafic



Aménagement de voiries projeté (p 118) (le nord est à droite)

Les travaux de démolition des 4 bâtiments existants sont en cours de réalisation par l'EPF Ile-de-France. Ces travaux font pour la MRAE partie du projet et sont à appréhender dans l'étude d'impact du projet. .

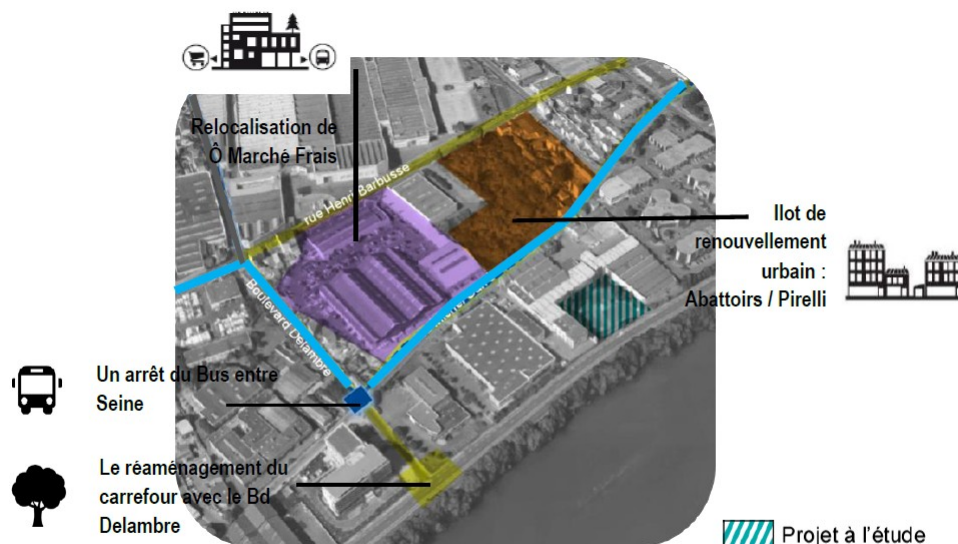
Le phasage et la durée du chantier sont peu détaillés, alors que la phase de chantier présente un enjeu fort, notamment en cas de cumul de ses impacts avec d'autres chantiers. .

La MRAe recommande de préciser le calendrier de réalisation du projet y compris les travaux sur la voirie publique à l'extérieur du site. .



Plan masse extrait du Permis de Construire
Plan masse, extrait du permis de construire (étude d'impact p 40)

Avis de la MRAe Ile-de-France en date du 22 mars 2019 sur le projet de projet de centre commercial
26 rue Henri Barbusse à Argenteuil (95)



Carte présentant le type d'urbanisation autour du site, Gmaps

Les projets d'aménagement à proximité du projet étudié (EI p.63)

2. L'analyse de l'état initial du site et de ses enjeux environnementaux

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

- les déplacements et les nuisances associées, dans un contexte déjà tendu et à proximité de logements ;
- les pollutions du sol de cet ancien site industriel ;
- le risque d'inondation lié à la proximité de la Seine, notamment par remontées de nappe ;
- les effets cumulés avec d'autres projets.

L'étude d'impact présente les servitudes liées grevant le site Outre celles liées à un risque moyen de retrait gonflement des argiles et à un risque d'inondation sur deux parties du sites (détails ci-après), le site est concerné par une servitude de dégagement liée à l'aéroport du Bourget à 330 mètres de hauteur, qui n'impacte pas le projet d'une hauteur de moins de 20 mètres.

a) Les déplacements, pollutions et les nuisances associées dans un secteur tendu

Les déplacements constituent un enjeu fort du projet, notamment compte tenu de la situation du projet à proximité de la RD311 qui supporte un trafic important, reliant l'A15 (à l'est) au pont de Bezons (à l'ouest) qui donne accès à l'autoroute A86.

L'étude d'impact s'appuie sur des études de trafic (2015), acoustique (2018) et de la qualité de l'air, figurant en annexe.

Transport en commun

Le site est bien desservi par les transports en commun , en particulier les 2 lignes de bus 6 et 272 , depuis les gares d'Argenteuil (ligne J du Transilien), de Houilles (RER A, ligne L) et de Sartrouville (RER A, ligne L). L'étude d'impact présente également le projet de transport en commun en site propre (TSCP) « Le Bus entre Seine » dont la mise en service est prévue entre 2024 et 2026, et qui reliera les gares d'Argenteuil au pont de Bezons (Tram 2) l avec un arrêt « Delambre / Carré » à proximité immédiate du projet.

Trafic routier

Le site est inutilisé depuis 2014 et n'engendre donc plus actuellement de trafic.

Un relevé de fonctionnement aux heures de pointe a été mené, ainsi que des tests de capacité aux intersections. Les difficultés se concentrent sur la RD 311, avec un trafic de 30 000 vh/j (véhicules par jour), et sur l'accès à la RD 311 par l'avenue du Marais (voie à l'est du projet) avec des remontées de files importantes sur cette avenue en heures de pointe le matin et le soir.

Les trafics sont également importants sur les voies bordant le projet : Rue H. Barbusse (10 000 vh/j tous sens confondus dont 5% de poids lourds) ; boulevard du Général Delambre (6 950 vh/j tous sens confondus dont 3% de poids lourds) ; rue M. Carré (2 250 vh/j tous sens confondus dont 2% de poids lourds).

Nuisances sonores

Le diagnostic sonore (2018) annexé à l'étude d'impact s'appuie sur la carte des comptages routiers (2015) diffusée par le département du Val d'Oise et sur une enquête de circulation (novembre 2015) comprenant des comptages réalisés aux abords du projet (EI p.55).

Des mesures ont été réalisées sur cinq points, en périodes diurne et nocturne, en limite de propriété dont deux au droit des habitations au nord-est et au sud-est. L'environnement sonore est qualifié de « relativement bruyant ». Les sources principales identifiées sont les voies routières proches, le passage d'avions, les activités et équipements des sites voisins (dont une casse automobile au niveau du boulevard du Général Delambre).

L'étude d'impact inclut la carte de classement des infrastructures terrestres (EI p.55), et précise que le projet est concerné par la rue Henri Barbusse classée en catégorie 45, sans préciser qu'elle affecte un secteur d'une largeur de 30 mètres.

Qualité de l'air

La qualité de l'air est un enjeu fort, en lien avec le trafic routier (de livraison, du personnel et des clients) engendré par le projet (EI, P.106), s'ajoutant au trafic existant.

Concernant la qualité de l'air, l'état initial présente des données d'émissions atmosphériques (données annuelles AIRPARIF de 2015 de 3 stations différentes). L'indice de pollution Citeair sur la commune d'Argenteuil est « faible » (EI, p.72).

b) Le risque de pollution des sols, liés aux anciennes activités industrielles sur le site

La pollution des sols constitue un enjeu fort du projet, compte tenu des pollutions présentes.

Le site s'inscrit dans un contexte marqué par la présence de 7 sites d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Le projet s'implante sur un site référencé dans la base de données BASIAS⁵ (n°IDF9501549), ayant accueilli, dès les années 1930, des activités industrielles, la dernière étant une activité de Renault (réparation et vente de véhicules neuf et d'occasion).

Le rapport de pollution annexé à l'étude d'impact s'appuie sur des diagnostics menés entre 2006 et 2018 et comprend un plan de gestion préliminaire et une analyse des risques résiduels (ARR) prédictive dans le cadre d'une reconversion du site en zone commerciale. Il conclut à la présence de plusieurs sources concentrées de pollution, ainsi que des pollutions plus ou moins marquées des sols, des gaz des sols et des eaux souterraines. Toutefois, compte tenu de la présence des anciens bâtiments, certaines investigations

⁵Base de données des anciens sites industriels et activités de services

restent à mener et ne permettent pas, pour la MRAe, de conclure sur le plan de gestion et l'analyse des risques résiduels.

Les investigations ont mis en évidence des pollutions du sol et des eaux souterraines, par des métaux, des hydrocarbures, des BTEX et des COHV⁶.

Le rapport souligne les points suivants :

- la présence d'anomalies en hydrocarbures dans les terrains restant a priori en place après les terrassements nécessaires au projet ;
- la présence de COHV dans les sols et les gaz du sol (deux zones d'impact plus concentrées en COHV ont été traitées en 2017) » ;
- la présence de concentrations en COHV dans les eaux souterraines en amont du site, dont l'impact pourrait provenir du site Dassault situé en amont du projet ;
- des impacts globalement diffus en métaux dans les remblais sont également identifiés.

L'étude d'impact reprend (p. 105) des recommandations émises dans le cadre du plan de gestion et de l'analyse des risques résiduels, qui visent à garantir une compatibilité du site avec les futurs usages, en prévoyant de réaliser, sans en préciser l'échéance, de nouvelles investigations (autres sources concentrées en hydrocarbures et en COHV, recherche des BTEX et de métaux, analyse de la qualité des eaux souterraines en aval du site), un plan de conception des travaux, ainsi qu'au terme des travaux de terrassement, la mise à jour de l'analyse des risques résiduels.

La MRAe note que, sauf pour deux d'entre elles, les sources concentrées en hydrocarbures et en COHV mises en évidence n'ont pas été à ce jour traitées, notamment sous l'ancien hangar. De plus, la recherche des BTEX n'a pas été réalisée de manière systématique et la présence de métaux dans les sols est insuffisamment recherchée. Enfin, les eaux souterraines en aval du site n'ont pas fait l'objet d'investigation (absence de piézomètre) alors que le site peut être à l'origine d'un flux de pollution. (p.103).

Ces éléments nécessitent des compléments, tels que ceux proposés dans le rapport annexe, mais dont l'échéance de réalisation n'est pas précisée dans l'étude d'impact.

En l'état actuel du dossier et dans l'attente de ces compléments, la compatibilité du site avec les usages projetés n'est pas, pour la MRAe, garantie.

La MRAe recommande de donner suite aux recommandations émises dans le rapport de pollution, de préciser leur calendrier de mise en œuvre et, au besoin, d'adapter les mesures de maîtrise des risques sanitaires du projet.

c) Les risques naturels : inondation et mouvements de terrain

L'étude d'impact présente un risque d'inondation qui constitue, selon l'étude d'impact un enjeu moyen pour le projet à trois égards :

- une petite partie du projet (84 m²) au sud-ouest est incluse dans la zone bleue du plan de prévention des risques inondation de la Seine Argenteuil-Bezons (17/02/2000)⁷. Cette zone concerne un espace vert avec une voirie pour l'accès pompier dans le projet ;

⁶BTEX : benzène toluène éthylène xylène / COHV : composés organiques hydrogénés volatils

⁷La zone bleue est une zone contenant des constructions et exposée à un moindre degré que la zone violette du PPRI : les crues y sont moins fréquentes et la hauteur de l'eau en règle générale inférieure à un mètre en cas de crue de référence. Des mesures de prévention administratives et techniques sont néanmoins à mettre en œuvre, tant pour assurer la protection des biens et des personnes que pour sauvegarder la qualité des eaux de la Seine. Comme en zone violette, les constructions implantées postérieurement à l'approbation du présent PPRI devront être suffisamment résistantes à la submersion pour ne pas subir de dommage notable lors d'une inondation par une crue de référence et donc pouvoir s'affranchir, dans le cas général, d'une indemnisation par les assurances. www.argenteuil.fr/cms_viewFile.php?idtf=269&path=Reglement-du-PPRI.pdf

- le risque de remontée de nappe est signalé, dans une zone à sensibilité très élevée avec une nappe sub-affleurante à affleurante (EI p.49), située à partir de 3 mètres de profondeur ;
- le projet est également concerné par la crue extrême de la Seine⁸. La parcelle du projet est entièrement soumise à cet aléa et la hauteur d'eau est comprise entre 1 et 2 mètres, ce qui n'est pas signalé dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact sur la vulnérabilité du site aux inondations par remontée de nappe et par la crue extrême de la Seine .

L'étude d'impact présente également le risque d'aléas moyen de retrait gonflement des argiles défini par le Plan de Prévention des Risques Naturels retrait gonflements des argiles (24/02/2014) auquel est soumis une partie du site.

d) Le paysage, la biodiversité et les continuités écologiques

Le site n'est inclus dans aucun zonage réglementaire de protection paysagère, architecturale ou archéologique. L'étude d'impact présente la carte des monuments historiques les plus proches, dont les périmètres de protection ne concernent pas le projet.

L'emprise du projet se situe dans un contexte urbain et est entièrement imperméabilisée. Aucun enjeu écologique n'a été recensé .

Le site est en partie situé dans le corridor alluvial en contexte urbain défini dans le schéma régional de C\$cohérence écologique (SRCE) de la région Île-de-France, Compte tenu des obstacles existants (RD 311 route à 4 voies puis bâtiment industriel), l'étude d'impact conclut à l'absence actuelle de connexion écologique entre la Seine et le site.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1. Justification du projet retenu

L'étude d'impact apporte la justification du projet par la nécessité de déplacer et d'étendre les activités du commerce principal, le site actuel (à 900 mètres du projet) étant un ensemble de bâtiments vieillissants et saturés, générant des difficultés de trafic.

L'étude d'impact précise également que le projet s'inscrit dans le cadre plus large de la rénovation urbaine (en projet) du secteur de la Porte Saint-Germain et du parc d'activités des Berges de Seine (2 000 logements 160 000 m² de locaux d'activités).

3.2. Les impacts du projet et les mesures proposées d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

Les principaux impacts analysés correspondent aux enjeux identifiés par la MRAe.

Ils sont décrits, mais sans qualification, ni hiérarchisation, avant et après la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

La MRAe recommande de qualifier et de hiérarchiser les impacts du projet avant et après la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

a) Les déplacements et les nuisances et pollutions associées

Les déplacements et les nuisances associées constituent, pour la MRAe, un enjeu fort du projet, dans un secteur déjà fortement impacté et dans un contexte de renouvellement urbain du quartier amenant de nouvelles populations.

⁸Atlas du territoire à risque important d'inondation (TRI) d'Île-de-France (tome 3 page 5)

Les déplacements

L'étude de trafic (2018) intègre l'impact cumulé de deux autres projets, la ZAC Coeur de Ville à Bezons et le projet d'aménagement Héloïse à Argenteuil, situés respectivement à 1,5 km et 2,5 km du projet, ainsi que le projet de TCSP (Bus entre Seine) dans les modélisations réalisées à l'horizon 2030. La MRAe note que d'autres projets méritent d'être intégrés à cette étude (voir « effets cumulés »).

L'étude d'impact indique que la mise en œuvre du projet d'ensemble commercial pourrait engendrer une augmentation du trafic routier, autour du site, via un déplacement et un triplement du trafic du centre commercial existant, soit de 1500 vh/j à 4500 vh/j pour une journée de samedi (EI p.28) pour les activités commerciales du site. Cependant, elle conclut (EI p.32) sur une diminution du trafic sur le site actuel reconverti en projet immobilier et sur un impact positif global, conclusions qui pour la MRAe paraissent paradoxales au vu des études de trafic méritent d'être réexaminées .

Des aménagements (aménagement de carrefour, élargissement du boulevard du Général Delambre, ouverture d'une voie de service) sont prévus dans le projet afin de faciliter de façon pérenne tant l'accès au centre commercial que la fluidité du trafic aux alentours. La planification de ceux de ces aménagements qui portent sur la voirie publique n'est pas précisée dans l'étude d'impact.

La principale mesure de réduction d'impact identifiée par l'étude d'impact consiste en la mise en place du TCSP « Bus Entre Seine », entre Argenteuil et Bezons, permettant de renforcer la régularité des lignes de bus existantes (notamment la 272 et la 3) et de réduire les temps de trajets vers le Pont de Bezons (T2) et les gares d'Argenteuil (Transilien J), Sartrouville (RER A, Transilien L) et Corneilles-en-Parisis (Transilien J) (EI p.42). Ce projet prévoit également le développement de voies cyclables.

La MRAe recommande de compléter l'analyse des impacts du projet sur les déplacements en mode doux et de préciser les calendriers respectifs de réalisation des aménagements routiers et du centre commercial .

Les nuisances sonores

Concernant les nuisances sonores (EI p.111), la principale source de bruit retenue pour évaluer l'impact du projet est le « *trafic généré par le projet essentiellement aux heures de pointe et le samedi après-midi* ». La nouvelle voie créée à l'arrière du projet sera une source supplémentaire de bruit.

Selon l'étude d'impact, les équipements et l'activité en elle-même seront peu générateurs de bruit, « l'impact sur les niveaux sonores sera donc limité » et il rappelle les émergences réglementaires qui seront à respecter.

Des mesures architecturales ont été retenues (EI, p.148). Ainsi, le projet a été « *orienté de sorte que les sources de bruits soient localisées à l'opposé des zones sensibles (hôtels et logements) situées en bordure du boulevard du Général Delambre et de la rue H. Barbusse* ». L'implantation des locaux techniques (local sprinkler au sous-sol) et groupes froids (local en R+3 à l'arrière du bâtiment, à l'opposé des habitations actuelles) a également été conçue en ce sens.

La MRAe observe toutefois que des logements sont prévus dans cette direction dans le schéma d'orientation du quartier (voir partie 1).

De même, le positionnement de l'accès au centre commercial a été considéré pour que le bruit généré par cette voie soit occulté par un bâtiment d'activités. De plus, il est précisé

que les habitations (à l'ouest) seront « isolées par des bandes d'espaces verts plantés d'arbres à hautes tiges ».

Ces mesures paraissent pertinentes, l'effet des rideaux boisés étant surtout psychologique. Néanmoins, sans modélisation des nuisances sonores générées par la future exploitation du projet commercial, à partir des volumes des immeubles existants et projetés et des voies projetées, il est difficile de prévoir l'efficacité de ces mesures pour les habitations les plus proches.

La MRAE recommande d'analyser l'impact des nuisances sonores sur les riverains les plus proches, sur la base de modélisation des nuisances sonores générées par le projet et de proposer au besoin des mesures d'évitement ou de réduction ainsi que de suivi de ces mesures.

La qualité de l'air

La qualité de l'air est un enjeu fort, en lien avec le trafic routier (de livraison, du personnel et des clients) engendré par le projet (EI, P.106).

Selon l'étude d'impact, le projet consiste en un déplacement du trafic actuel et d'une augmentation de celui-ci en adéquation avec l'offre commerciale du projet. Toutefois, « compte tenu du réseau routier existant autour de l'établissement (D311 et D41), l'impact sur l'air supplémentaire des véhicules transitant sur le site sera faible ».

Cette conclusion est, pour la MRAe à reconsidérer, notamment au regard de la conclusion du rapport (2018) annexé à l'étude d'impact qui met en évidence une augmentation des émissions des principaux polluants issus de la circulation de véhicules comprise entre 12,6 % pour les NOx et 19,2 % pour le monoxyde de carbone, engendrée par le projet (10 PL/jour, 4500 vh/j dans un rayon d'1 km).

La MRAe recommande de mieux évaluer la prise en compte de l'impact du projet sur la qualité de l'air.

b) Les sites et sols pollués

La pollution du site constitue, pour la MRAe un enjeu fort du projet.

L'étude d'impact n'analyse pas les démolitions des bâtiments et les diagnostics plomb et amiante à réaliser⁹. Elle doit être complétée sur ce point.

Le projet nécessite la dépollution du site, avec l'excavation de terres pendant le terrassement (jusqu'à 5,5 mètres de profondeur pour la mise en place du sous-sol partiel) et leur envoi vers des filières spécialisées conformément au plan de gestion. En corrélation avec les aménagements et usages projetés, comme déjà indiqué ci avant, un plan de gestion et une analyse des risques résiduels (ARR) prédictive ont été réalisés (2018).

Le plan de gestion prévoit :

- la mise en place d'une barrière physique pérenne (dalle, bitume, terres saines) pour protéger les usagers du site de la présence de métaux dans les remblais, qui ne feront pas l'objet de traitement ;

⁹ Si les locaux existants ont été construits avant 1949, il est fortement recommandé de faire procéder à une expertise pour rechercher la présence de plomb. Cette expertise doit être réalisée par une personne répondant aux conditions de l'article L. 271-6 du code de la construction et de l'habitation.

Si les bâtiments existants ont fait l'objet d'un permis de construire avant le 1er juillet 1997, un repérage des matériaux contenant de l'amiante par un bureau de contrôle agréé doit être effectué avant démolition des bâtiments existants. Un plan de retrait des matériaux amiantés doit être réalisé et transmis à la DIRECCTE et à la CRAMIF.

- des plans de maillage pour la gestion des déblais selon leurs types d'élimination autorisés ;
- la gestion des eaux d'exhaure en phase chantier avec un traitement préalable des eaux de la nappe située à 3 mètres de profondeur et polluée aux COHV. Toutefois, les débits de rabattement ne pouvant être « évalués en l'état actuel des connaissances », ce point ne peut, selon l'étude d'impact, être à ce stade, détaillé. Un système de traitement des eaux sera mis en œuvre avant tout rejet d'eau de pompage vers l'exutoire retenu ;
- des préconisations spécifiques pour les travaux de terrassement, notamment l'inertage et l'évacuation des cuves enterrées identifiées, suivi d'un contrôle et d'une gestion des terres (parois et fond de fouille), ainsi que des mesures pour les travailleurs des entreprises intervenantes.

L'analyse des risques résiduels (ARR), a été réalisée en considérant les usages et les aménagements prévus dans le cadre du projet. Elle prévoit une protection contre le dégazage des composés volatils vers l'air ambiant (sous-sol et rez-de-chaussée de bâtiment et air extérieur des espaces verts) basé sur les concentrations maximales mesurées. Deux mesures de gestion préalable sont prévues, le recouvrement des espaces verts par 30 cm de terres saines, séparées des terrains en place par un géotextile ou grillage avertisseur, et la protection des réseaux d'eau potable contre les composés organiques volatils.

L'ARR conclut que des investigations complémentaires sont nécessaires, notamment afin de :

- compléter les connaissances sur l'état du milieu souterrain ;
- réaliser sur la première année post-construction une surveillance de la qualité de l'air intérieur (COHV, BTEX et hydrocarbures aliphatiques et aromatiques) lors de deux campagnes, dans des conditions météorologiques et hydrologiques différentes.

La « conservation de la mémoire », indiquée dans le plan de gestion, ainsi que la mise en place de restrictions d'usage ne sont pas précisées dans l'étude d'impact. Ainsi, l'étude d'impact ne prévoit pas une information sur la pollution résiduelle et sur les restrictions d'usages à communiquer aux futurs usagers, entreprises de maintenance et autres, dans les différents documents transmis (documents d'urbanisme, actes de vente, contrats d'exploitation, règlements, etc.).

La MRAe recommande, afin de garantir une compatibilité du site avec les futurs usages :

- **que le maître d'ouvrage confirme qu'il donne suite aux recommandations du rapport de pollutions de sols**
- **de procéder :**
 - **au traitement des pollutions**
 - **à la mise à jour de l'analyse des risques résiduels,**
 - **à la conservation de la mémoire des pollutions sur le site,**
 - **et à l'information des usagers sur les restrictions d'usage du site.**

c) Les risques naturels : risque d'inondation

Concernant le risque d'inondation, aucune construction n'est prévue en zone bleue pour ce projet. .

Concernant le risque de remontée de nappe, l'étude d'impact mentionne (p.49) que le « *cuvelage étanche permettra d'empêcher que le sous-sol de l'immeuble ne soit inondé en cas de remontée importante de la nappe* » sans plus de précision. IL CONVIENT de veiller à ce que celui-ci puisse résister aux pressions hydrauliques exercées par la nappe alluviale lors des fortes crues.

Pour préciser les modalités du rabattement et de la gestion des eaux avant rejet, l'étude d'impact prévoit, avant les travaux, de réaliser une étude de niveau des plus hautes eaux et une étude des caractéristiques hydrauliques de l'aquifère pour estimer les débits de rabattement en fonction des modalités constructives retenues pour le sous-sol et les fondations.

fd) Le paysage, la biodiversité et les continuités écologiques

L'étude d'impact propose des vues du bâtiment commercial et de son insertion avec les constructions voisines (logements, hôtel, restaurant). Il est implanté en fond de parcelle, permettant l'aménagement d'aires de stationnement deux roues et la plantation d'arbres en entrée de site (façade sud-ouest).

Sur le site actuellement imperméabilisé, il est prévu 15 % d'espaces verts sur 3 800 m², ouverts au public en façade sud-ouest du projet et dans des patios situés sur dalle au niveau du parking au niveau R+2. Le projet prévoit la plantation de 116 arbres à haute tige en extérieur et des arbres à petit développement et arbustes sur dalle (patio du parc de stationnement et en limites de propriétés).

L'étude d'impact indique que ces espaces verts peuvent représenter un nouvel espace de colonisation pour la flore locale, puis pour l'avifaune.



Façade ouest du projet (étude d'impact p26)

e) La lutte contre le changement climatique et les consommations énergétiques

L'étude d'impact indique les modalités de chauffage et d'approvisionnement électrique pour les frigos, et l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture, sans détailler ces mesures (EI p.142).

f) Les travaux

Les travaux constituent, selon l'étude d'impact, un enjeu moyen compte tenu de la proximité des habitations.

Une charte « chantier à faibles nuisances – chantier vert » sera imposée aux entreprises par l'aménageur. L'étude d'impact présente des mesures pour diminuer l'impact de la phase chantier (EI, p.147), essentiels au regard des habitations voisines du site :

mesures pour la gestion des terres excavées (17 000 m³ dont 800 m³ de terres polluées) et des eaux d'exhaure potentiellement polluées (cf. plan de gestion), ainsi que pour éviter la pollution atmosphérique (interdiction de brûlage, arrosage des surfaces, ...) pour réduire les nuisances sonores.

L'étude d'impact ne précise pas l'estimation chiffrée du trafic routier (nombre de camions, de rotations selon les phases de dépollution, désamiantage, démolition puis de construction), dans cette zone urbaine dense et dans un secteur portant plusieurs projets de construction ;

La MRAe recommande d'apporter des précisions concernant le trafic en phase chantier du projet:

g) Le cumul des projets

L'étude d'impact présente succinctement (EI p.132) les deux seuls projets susceptibles, selon elle, de générer des effets cumulés avec le projet étudié : la zone d'aménagement concerté Coeur de Ville à Bezons et le projet d'aménagement Héloïse à Argenteuil, respectivement à 1,5 km et 2,5 km du projet. L'analyse des effets cumulés est peu fournie et ne traite pas les phases de chantier de ces projets .

L'analyse ne prend pas en compte le cumul des impacts du présent projet avec les autres opérations du programme de rénovation urbaine des quartiers des Berges de Seine et de la porte Saint-Germain.

La MRAe note également la présence d'autres projets à proximité ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale :

- aménagement d'un ensemble de logements et commerces sur l'îlot « ferme du Spahi »¹⁰ à Argenteuil ;
- aménagement du site Safran¹¹ à Argenteuil ;
- zone d'aménagement concertée « Bords de Seine » à Bezons.

La MRAE recommande de compléter l'analyser des impacts cumulés du projet avec les projets voisins, notamment ceux du secteur de la Porte Saint-Germain et du parc d'activités des Berges de Seine

¹⁰Décision DRIEE-SDDTE-2018-206 du 11/09/2018 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

¹¹Avis en date du 8 mars 2019 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France MRAe sur le projet d'aménagement du site Safran au 71, rue de la Tour Billy à Argenteuil (95)

4. 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 projet y est décrit de manière très succincte (la présence de parking n'est pas mentionnée), les éléments cartographiques sont synthétiques et lisibles. L'état initial, les enjeux et les impacts sont présentés sous la forme d'un tableau très synthétique. Plusieurs enjeux ne sont pas davantage abordés et d'autres le sont de manière incomplète, par exemple en présentant seulement l'état initial (pollution des sols). La démarche éviter, réduire compenser est bien présentée dans les tableaux de synthèse.

5. Information, consultation et 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 l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2. 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 flourish at the end.

Jean-Paul Le Divenah