



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 12 septembre 2019
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe)
sur le projet de construction d'un ensemble immobilier résidentiel
situé route de la Libération à Pontault-Combault (77)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un ensemble immobilier résidentiel, route de la Libération à Pontault-Combault (Seine-et-Marne). Il fait suite à la décision n° DRIEE-SDDTE-2019-030 du 13 février 2019 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale sur ce projet, et est émis dans le cadre de la demande de permis de construire déposée par la SCCV Pontault-Combault Libération auprès de la Ville de Pontault-Combault. Il porte sur l'étude d'impact datée de juillet 2019.

Le projet prévoit, sur un site de 1,9 ha actuellement occupé par des bâtiments d'activité industrielle, de construire 250 logements et divers équipements, développant une surface de plancher totale de 18 300 m². Il s'implante à l'interface d'un tissu d'habitat pavillonnaire et d'un parc d'activité, au droit d'un giratoire d'accès à la Francilienne (RN 104).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent les incidences du changement d'usage des sols (démolitions, sols pollués), l'exposition de nouvelles populations aux nuisances engendrées par le trafic routier, l'évolution du paysage et la prévention des risques naturels (remontées de nappes et retrait-gonflement des argiles).

La MRAe considère que sur la forme, l'étude d'impact est claire et bien proportionnée aux enjeux environnementaux du projet.

La MRAe recommande de :

- préciser l'occupation des futurs locaux à destination de services et en cas d'installation d'une crèche, de démontrer la compatibilité de l'état des terrains avec les usages projetés ;
- caractériser plus précisément les conséquences du projet d'élargissement de la Francilienne et les situations de congestion pouvant en résulter à l'entrée du giratoire ;
- préciser les stratégies de réduction du trafic routier mise en œuvre à l'échelle de ce secteur d'entrée de ville et de développement des circulations douces en connexion avec la coulée verte du Morbras ;
- mettre en place des mesures de suivi de l'état des sols, des nuisances sonores et de la qualité de l'air, en phase d'exploitation du projet, afin de prévenir d'éventuelles incidences sanitaires pour les futurs habitants.

Ces recommandations, ainsi que d'autres plus ponctuelles, sont 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 et sur celui de la MRAe.

Préambule

Vu la décision du Conseil d'État n°400 559 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 ;

Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;

Vu les arrêtés du 12 mai 2016, du 19 décembre 2016, du 16 octobre 2017, 17 avril et 28 juin 2018 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision du 12 juillet 2018 de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, abrogeant la décision du 2 mars 2017 sur le même objet ;

Vu la délégation de compétence donnée le 5 septembre 2019 par la MRAe d'Île-de-France à Jean-Paul Le Divenah, son président, pour le dossier concernant le projet de construction d'un ensemble immobilier résidentiel à Pontault-Combault (77) ;

Conformément aux dispositions de l'article Article R122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le ou les préfets de département sur le territoire desquels est situé le projet et le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 19 juillet 2019.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Jean-Paul Le Divenah et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	4
1.1 Présentation de la réglementation.....	4
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	4
2 Contexte et description du projet.....	4
3 Analyse des enjeux environnementaux.....	6
3.1 Le changement d'usage des sols.....	7
3.1.1 Démolitions.....	7
3.1.2 Sols pollués.....	7
3.2 L'exposition des populations aux nuisances engendrées par le trafic routier.....	8
3.2.1 Trafic routier.....	8
3.2.2 Nuisances sonores.....	8
3.2.3 Pollution atmosphérique.....	9
3.3 L'évolution du paysage.....	9
3.4 La prévention des risques naturels.....	10
3.4.1 Remontées de nappes.....	10
3.4.2 Retrait-gonflement des argiles.....	10
4 Justification du projet retenu.....	11
5 Information, consultation et participation du public.....	11

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° 400 559 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 est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39.a¹) et au titre de la décision n° DRIEE-SDDTE-2019-030 du 13 février 2019, portant obligation de réaliser une évaluation environnementale.

Cette décision est notamment motivée par la nécessité d'analyser la compatibilité des usages projetés avec l'état des sols, l'exposition des populations futures aux nuisances engendrées par le trafic routier, l'insertion paysagère du projet et ses incidences sur les masses d'eau souterraines.

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 déposée auprès de la Ville de Pontault-Combault. Il porte sur l'étude d'impact datée de juillet 2019².

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

2 Contexte et description du projet

Le maître d'ouvrage du projet, *Pontault-Combault Libération*, est une société civile de construction vente (SCCV), regroupant les promoteurs immobiliers *Elgéa* et *Nexity*

Les principaux objectifs du projet sont, d'après l'étude d'impact (*tome A, page 4*) :

- de développer l'offre de logement, en particulier à caractère social ;
- de requalifier ce secteur d'entrée de ville.

Ces objectifs font l'objet de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) *secteur nord place du 18 juin* inscrite au plan local d'urbanisme (PLU) de Pontault-Combault.

Dans ce tissu industriel déclinant, l'OAP « secteur nord place du 18 juin » prévoit le développement de nouveaux logements et la création d'équipements, le transfert ou le développement de l'activité économique étant désormais projeté au sein de zones à urbaniser sises à l'écart des zones à dominante résidentielle.

L'OAP « secteur nord place du 18 juin » prévoit des dispositions tant programmatiques qu'environnementales pour d'une part, assurer une évolution qualitative et équilibrée de ce secteur en entrée de ville et d'autre part, répondre

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.a du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, sont soumis à examen au cas par cas les « travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme (...) supérieure ou égale à 10 000 m² et inférieure à 40 000 m². »

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

à ses obligations légales vis-à-vis de la loi SRU (le parc social ne représente que 17,6 % des logements au lieu des 25% exigibles)

Le projet s'implante sur un site industriel inoccupé, d'une superficie de 1,9 ha, au droit du giratoire d'accès à la Francilienne (RN 104) par la route de la Libération. Il s'inscrit dans un secteur caractérisé par un tissu pavillonnaire au nord et à l'ouest et des entrepôts d'activité au sud et à l'est.

Le projet de construction d'un ensemble immobilier résidentiel vise, après démolition de l'existant, à réaliser 250 logements du T1 au T6, dont 53 % de logements sociaux, en vue d'accueillir environ 700 habitants. Le programme développe au total 18 300 m² de surface de plancher. Le projet comprend notamment (cf figures):

- la construction de sept bâtiments de logements collectifs, d'un à quatre étages sur un niveau de sous-sol ;
- la construction de trente maisons d'un étage ;
- le développement d'une offre de services communs (non précisés) sur trois locaux (287 m² au total) ;
- l'aménagement de 375 m de voie nouvelle privative et de 427 places de stationnement, dont 332 en souterrain et 36 en garage, ainsi que de 604 m² destinés au stationnement des vélos ;
- l'aménagement de 4 115 m² d'espaces verts de pleine terre, de 1 845 m² d'espaces végétalisés en rez-de-chaussée et de 1 558 m² de toitures végétalisées.

La promenade qui longe le projet à l'ouest sera rétrocédée à la commune (page 14 de l'étude d'impact, tome A).

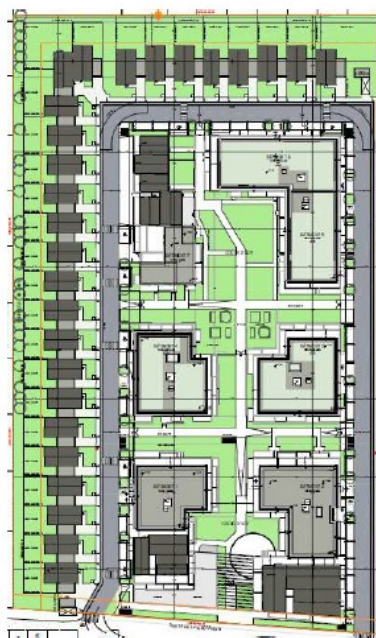


Figure 1 : Source : Étude d'impact – Tome A-page 10

Par ailleurs, l'étude d'impact prend en compte le projet d'élargissement à 2 × 3 voies de la Francilienne (RN 104), entre les échangeurs de la RN 4 de l'autoroute A 4. Ce projet a été déclaré d'utilité publique (DUP) en 1999 et la dernière phase des travaux est en cours.



Fig. 2 : localisation du projet (source : étude d'impact)



Fig. 3 : vue actuelle du site (source : étude d'impact)



Fig. 4 : vue aérienne du projet (source : étude d'impact)

La MRAe considère que sur la forme, l'étude d'impact est claire et proportionnée aux enjeux environnementaux du projet.

3 Analyse des enjeux environnementaux

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

- les incidences du changement d'usage des sols (démolitions, sols pollués) ;
- l'exposition de nouvelles populations aux nuisances engendrées par le trafic routier (bruit, air) ;
- l'évolution du paysage ;
- la prévention des risques naturels (remontées de nappe, retrait-gonflement des argiles).

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les incidences potentielles du projet.

3.1 Le changement d'usage des sols

Le site d'implantation du projet est aménagé pour un usage industriel depuis les années 1970. Il a notamment accueilli des activités de stockage de matériaux, de garage automobile et d'atelier de plastique.

3.1.1 Démolitions

D'après l'étude d'impact, le terrain est actuellement constitué à 27 % d'emprises bâties (deux bâtiments industriels et maison du gardien), à 65 % d'enrobés bitumeux et à 8 % d'espaces verts (alignement de peupliers et boisement à l'est).

Conformément aux articles R. 111-43 et suivants du code de la construction et de l'habitation, le maître d'ouvrage a réalisé un diagnostic portant sur la gestion des déchets issus de la démolition. Celui-ci indique que la démolition des bâtiments et de l'enrobé engendrera 5 778 t de déchets, répartis selon leur potentiel de valorisation et leur dangerosité (*tome C, page 49*). Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre un tri des déchets sur le chantier et à respecter les préconisations de tri et de valorisation issues du diagnostic.

Par ailleurs, un premier rapport de repérage a mis en évidence la présence d'amiante dans les bâtiments. Le maître d'ouvrage réalisera, comme prévu par la réglementation, des investigations complémentaires, identifiées dans le dossier (*tome C, page 47*), à mettre en œuvre les procédures adéquates de désamiantage et un suivi rigoureux des pratiques en phase chantier, afin de protéger la santé des intervenants et des populations futures.

Le projet porte à 22 % la part du terrain occupé par des espaces verts de pleine terre. La réduction de l'imperméabilisation des sols est donc un impact potentiellement positif du projet. Toutefois, celle-ci peut également favoriser le transfert de polluants.

3.1.2 Sols pollués

En effet, la pollution des sols est avérée et constitue un enjeu fort du projet. Après un premier rapport en 2018, le maître d'ouvrage a réalisé un diagnostic complet de l'état des sols en juillet 2019 (*tome B, pages 16-18*). Ces deux rapports mettent en évidence des anomalies en matière de taux d'hydrocarbures et en métaux au droit du site.

L'évaluation des risques sanitaires repose sur un certain nombre de mesures, parmi lesquelles l'évacuation des terres polluées, la réalisation de vides sanitaires, le recouvrement des jardins et espaces verts par 50 cm de terre saine et l'absence de jardins potagers. Dans le cas où l'ensemble de ces mesures ne seraient pas respectées, l'évaluation des risques sanitaires devra être actualisée.

Le projet prévoit d'aménager des jardins potagers sur-élevés par apport de terres saines sur les sols en place. La MRae considère cette précaution comme insuffisante en raison du risque de mélange ultérieur de ces terres.

Les futurs habitants devront être informés du risque lié à la consommation de végétaux qui seraient produits en pleine terre, du fait de la présence de plomb.

Au-delà des recommandations émises dans le rapport de dépollution (PC 16-5, page 23), la MRae recommande :

- ***d'éviter la réalisation de jardins potagers au droit des secteurs pollués au plomb ;***
- ***en toute hypothèse, de poser un grillage avertisseur à la limite des terres saines et des sols pollués.***

Par ailleurs, l'occupation des locaux destinés à des « services communs » n'est pas définie dans l'étude d'impact. L'évaluation des risques sanitaires repose sur le fait qu'« aucun usage sensible de type crèche n'est prévu » (*annexe 10, page 83*). Or l'étude d'impact acoustique indique que le projet prévoit la réalisation d'une micro-crèche (*annexe 1, page 24*), considéré comme un établissement accueillant des populations sensibles. Selon la circulaire inter-ministérielle du 8 février 2007, l'implantation de tels établissements sur des sols pollués doit être évitée, même dans le cas où l'évaluation quantitative des risques démontrerait l'acceptabilité du projet. Il est de la responsabilité du maître d'ouvrage de s'assurer de la compatibilité de l'état des milieux avec les usages projetés.

La MRae recommande :

- ***de préciser l'occupation des futurs locaux à destination de services ;***
et en cas d'installation d'une crèche de démontrer la compatibilité de l'état des milieux avec cet usage, au regard de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

3.2 L'exposition des populations aux nuisances engendrées par le trafic routier

Les enjeux sanitaires du projet sont aussi marqués par le fait que les populations futures seront exposées au bruit et à la pollution engendrés par le trafic routier.

3.2.1 Trafic routier

Le maître d'ouvrage a mis en œuvre des comptages directionnels au droit du carrefour giratoire qui jouxte le site d'implantation du projet et permet l'accès à la Francilienne (*tome B, pages 56-58*). Ceux-ci indiquent notamment qu'environ 2 500 véhicules³ entrent actuellement sur le giratoire en heure de pointe. L'étude d'impact indique également que des remontées de files se créent sur les entrées par la route de la Libération et par la rue des Prés Saint-Martin. Ces situations de congestions nécessitent d'être quantifiées plus précisément avant et après projet. En effet, elles concernent directement l'entrée et la sortie du futur ensemble immobilier et sont susceptibles de nuisances ponctuelles importantes (klaxons, accélérations et freinages répétés, etc.) et d'être aggravées par les flux induits par le projet

En revanche, le corps de l'étude d'impact ne présente pas les données de trafic de la Francilienne. Or d'après l'étude de déplacements (*annexe 2 de l'étude d'impact*), après élargissement à 2 x 3 voies (horizon 2025), le trafic attendu en heure de pointe du soir, au droit du projet, est d'environ 10 000 véhicules tous sens confondus. La donnée du trafic moyen journalier annuel (TMJA, en véhicules par jour) serait également un indicateur pertinent. L'étude d'impact indique que l'élargissement de la Francilienne améliorera globalement la situation au droit des carrefours, compte-tenu des aménagements projetés (*tome C, page 30*). Toutefois, la fluidification des conditions de circulations entraîne, de façon générale, un « appel d'air » et une augmentation du trafic. L'étude d'impact doit préciser dans quelle mesure ce facteur a été pris en compte.

Les hypothèses considérées pour évaluer le trafic émis par le projet sont, quant à elles, bien précisées (*tome C, page 29*). L'estimation projetée est de 96 véhicules en entrée ou sortie de l'ensemble immobilier en heure de pointe. À l'horizon du projet, les calculs réalisés indiquent que les réserves de capacité du giratoire sont suffisantes. Toutefois, ces résultats théoriques doivent être accompagnés d'une caractérisation plus précise des situations de congestion potentielles d'accès au giratoire sur l'avenue de la Libération, sources de nuisances pour les futurs habitants.

La MRAe recommande de caractériser plus précisément les conséquences du projet d'élargissement de la Francilienne quant à la pollution sonore et atmosphérique, ainsi que les situations de congestion éventuellement aggravées à l'entrée du giratoire.

En ce qui concerne les transports en commun, le site d'implantation du projet est principalement desservi par les lignes de bus du *Centre commercial des 4 chênes* au sud. Ils permettent de relier le site à la gare d'Émerainville Pontault Combault (via la ligne A) et la gare de Roissy-en-Brie (via la ligne D). Le chemin piéton depuis le projet vers cette desserte nécessite d'être caractérisé qualitativement. À l'échelle du site d'implantation, il est prévu d'aménager une liaison sur la frange ouest du terrain, le long du fossé et à l'arrière des futurs pavillons, pour les modes actifs (cyclistes, piétons). Cette liaison devrait rejoindre « à terme » le ruisseau du Morbras au nord, qui traverse la commune d'est en ouest et le long duquel sont prévus des aménagements permettant la circulation des piétons et des cyclistes, au sein d'une « coulée verte ». Ces éléments susceptibles de favoriser l'usage de modes de circulation actifs sur le secteur nécessitent être précisés.

De plus, l'étude d'impact doit indiquer si l'objectif communal de requalification de cette entrée de ville s'accompagne d'une réflexion globale destinée à réduire sa vocation routière, notamment induite par la présence d'importantes surfaces commerciales au sud de la route de la Libération.

La MRAe recommande, afin de réduire les nuisances auxquelles seront exposés les futurs habitants, de préciser la stratégie de réduction du trafic routier mise en œuvre à l'échelle de ce secteur d'entrée de ville et de développement des circulations douces en connexion avec la coulée verte du Morbras.

3.2.2 Nuisances sonores

D'après le classement sonore des infrastructures de transport terrestre⁴, le projet est entièrement situé dans le secteur affecté par le bruit de la Francilienne, classée en 1^{re} catégorie du classement sonore départemental des infrastructures terrestres, la plus bruyante. Les bâtiments les plus proches de la Francilienne sont situés à environ 150 mètres de celle-ci (p. 54 du tome C). Le maître d'ouvrage a caractérisé l'état initial à partir de deux points de mesures, d'une modélisation du site et d'une extrapolation des résultats (*annexe 1*). La méthode et les résultats sont présentés clairement dans le corps de l'étude d'impact (*tome B, page 69-72*). Ceux-ci classent l'ensemble du

3 En Unités Véhicule Particulier (UVP), établies selon la correspondance : un véhicule léger = 1 UVP, un poids-lourds = 2 UVP et un deux-roues = 0,3 UVP

4 Arrêté préfectoral du 12 mars 1999, qui prescrit également des mesures d'isolation acoustiques.

site en zone d'ambiance modérée de jour et de nuit, soit des niveaux sonores ne dépassant pas 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit. Toutefois, ces résultats ne concordent pas avec la carte de bruit stratégique émise par la préfecture de la Seine-et-Marne (*tome B, page 68*) selon laquelle la quasi-totalité du site est soumise à des niveaux sonores dépassant les 60 dB(A) en journée. Cette différence doit être expliquée.

La modélisation acoustique réalisée à l'état projet (*tome C, pages 35-43*) qui prend en compte les données de trafic à l'horizon 2025, conclut à des objectifs réglementaires d'isolation acoustique en façade des logements supérieurs en majorité à 30 dB. Il est indiqué dans le cadre de cette modélisation que « *l'élargissement de la RN 104 [Francilienne] comprend également la mise en place d'écrans acoustiques* ». Les modalités de mises en œuvre de cette mesure, qui ne relève pas de la responsabilité de la SCCV Pontault-Combault Libération mais dont dépendent les résultats d'isolation acoustique, nécessitent d'être précisées. De manière générale, l'étude d'impact ne saurait traiter la problématique des nuisances sonores que sous l'angle du respect de la réglementation relative à l'isolement acoustique, mais doit retracer et justifier l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction de cet impact qui ont guidé la conception de ce projet.

Par ailleurs, les résultats sont présentés en valeur moyenne sur les plages horaires 6h-22h et 22h-6h. Or cette opération ne permet pas d'appréhender les pics de bruit. Par exemple, les résultats détaillés (*annexe 1, page 14*) révèlent des niveaux sonores supérieurs à 65 dB vers 16 h.

La MRAe recommande :

- **de justifier la différence entre les résultats de la modélisation sonore effectuée par le maître d'ouvrage et les données figurant sur la carte de bruit stratégique publiée par la préfecture ;**
- **d'affiner la projection des nuisances sonores auxquelles seront exposés les futurs habitants du site, particulièrement en cas d'accueil de population sensible, en considérant un ensemble de plages horaires plus courtes et représentatives.**

3.2.3 Pollution atmosphérique

Le maître d'ouvrage a appliqué la note technique 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, dont les éléments de méthode sont également pertinents pour ce projet de construction.

Compte-tenu de la sensibilité du projet en matière de qualité de l'air, le maître d'ouvrage a réalisé, du 10 au 24 avril 2019, une campagne de mesures autour du site (*tome B, pages 85-91*). Celles-ci portent sur le dioxyde d'azote (NO₂), les benzène, toluène, éthylbenzène, et xylène (BTEX) et les particules fines (PM10 et PM2,5). L'étude conclut à de fortes teneurs en dioxyde d'azote et en particules fines dans l'air ambiant.

Ces résultats ont ensuite été extrapolés pour caractériser la situation avec projet, en intégrant le trafic estimé (*tome C, pages 45-46*). L'hypothèse d'une amélioration des moteurs conformément aux normes européennes et d'un renouvellement associé du parc automobile permet au maître d'ouvrage d'envisager une amélioration de la qualité de l'air. Pour la MRAe, la réduction de l'exposition des futurs habitants à la pollution atmosphérique mérite également d'inscrire le projet dans une stratégie globale et efficace de réduction du trafic routier sur le secteur, tel que recommandé au chapitre 3.2.1 du présent avis.

Par ailleurs, d'après l'étude d'impact (*tome C, pages 66-67*), le maître d'ouvrage n'envisage pas de mettre en œuvre un suivi des incidences du projet, en phase exploitation, concernant les nuisances et pollutions. Or leur cumul est susceptible d'avoir un impact non-négligeable sur la santé humaine. Il convient donc de prévenir les éventuelles incidences sanitaires du projet et d'en informer les futurs habitants.

La MRAe recommande de mettre en place des mesures de suivi de l'état des sols, des nuisances sonores et de la qualité de l'air, en phase d'exploitation du projet, afin de prévenir d'éventuelles incidences sanitaires pour les futurs habitants.

3.3 L'évolution du paysage

Le contexte paysager du site est bien caractérisé dans le dossier (*tome B, pages 37-40*). Celui-ci est marqué par des entrepôts d'activités et des aménagements routiers au sud et à l'est, tandis que la « *résidentialisation* » de ce secteur d'entrée de ville se traduit par la présence d'un tissu pavillonnaire entre le site et le centre-ville au nord. Par ailleurs, l'étude d'impact indique que la déclivité entre la route de la Libération et la vallée du Morbras constitue une opportunité d'ouverture du paysage.

Le maître d'ouvrage prend en compte ce diagnostic, en traitant notamment la répartition des hauteurs bâties. De plus, au regard de la situation actuelle, la diversification des volumes bâtis, la végétalisation du site (dont la plantation de 90 arbres de haute tige), l'ouverture des espaces publics (qui reste à confirmer) et l'arrivée de nouveaux habitants sont des éléments susceptibles de favoriser l'animation urbaine et d'améliorer le contexte paysager du secteur.

Ainsi considéré, le projet est donc susceptible d'améliorer le paysage d'un secteur à l'interface de tissus résidentiel et d'activité. En revanche il convient de considérer réciproquement que le projet a également pour effet d'exposer de nouveaux habitants à un paysage plutôt dégradé vers les entrepôts d'activité au sud et les ouvrages routiers à l'est. Il convient donc d'étudier plus précisément les perceptions paysagères depuis le site vers l'extérieur et la façon dont celles-ci sont susceptibles d'évoluer.

Il convient également de préciser si l'objectif communal de requalification de ce secteur d'entrée de ville, auquel participe le projet, est conduit à être poursuivi et, le cas échéant, selon quelles modalités. En effet, l'affirmation selon laquelle « *le nouveau quartier va s'ouvrir sur la rue, en créant une façade urbaine, attractive et en connexion avec la route de la Libération* » (tome C, page 24) dépend également de l'évolution du secteur.

3.4 La prévention des risques naturels

Enfin, le site est soumis à des risques élevés de remontées de nappe et de retrait-gonflement des argiles.

3.4.1 Remontées de nappes

Au nord du site, la nappe d'eau souterraine est affleurante : le maître d'ouvrage a mesuré des niveaux d'eau souterraine inférieurs à 50 cm. À partir des données relevées, l'étude d'impact présente une modélisation du fonctionnement de la nappe en vue d'étudier les impacts du projet (tome B, pages 22-25). Une étude hydrogéologique réalisée en juillet 2019 a permis de simuler les rabattements de nappe nécessaires en phase chantier ainsi que l'impact permanent du projet sur les écoulements souterrains (tome C, pages 12-14).

Les volumes d'eau à extraire en phase chantier sont estimés entre 50 000 m³ à 100 000 m³. Le maître d'ouvrage a bien identifié que *le projet nécessite de faire l'objet d'un dossier de déclaration au titre de l'article R. 214-1 du code de l'environnement (loi sur l'eau)*.

En phase d'exploitation, le projet a pour effet de relever le niveau de la nappe de 0,6 m en limite nord-est du site. D'après le dossier, le remblaiement du site limitera l'affleurement de la nappe mais provoquera toutefois des phénomènes de « *suintement* ». Le projet prévoit donc des dispositifs de drainage et de pompage intermittent. Le fonctionnement de ces dispositifs et les incidences du projet sur les eaux souterraines seront précisés dans le dossier loi sur l'eau.

Compte-tenu des incidences négatives du projet sur la nappe d'eau souterraine et des mesures nécessaires à la mise en œuvre du projet, la gestion du risque d'inondation par remontées de nappe demande à être prise en compte.

La MRAe recommande de préciser les modalités de gestion du risque d'inondation par remontées de nappe.

3.4.2 Retrait-gonflement des argiles

Enfin, le projet s'implante en zone d'aléa fort de retrait-gonflement des argiles. Celui-ci soumet les constructions dont les fondations sont les plus superficielles (telles que les maisons individuelles) à des phénomènes de tassement différentiel qui provoquent, à long terme, un risque de dommage pour les structures. Cet aléa est accentué par le changement climatique.

Le maître d'ouvrage a mené une étude géotechnique (annexe 7), notamment destinée à définir les dispositions constructives qu'implique ce risque. Les conclusions sont présentées dans l'étude d'impact (tome C, pages 9-10). Cette étude préconise des fondations sur pieux de 2 m à 3 m, ancrés au sein de la formation des Marnes d'Argenteuil. D'après l'étude d'impact, les particularités de « *ce contexte géotechnique très sensible* » (annexe 7, page 28) nécessitent de compléter les études de sol et de conception du projet.

4 Justification du projet retenu

Suite à la décision n° DRIEE-SDDTE-2019-030 du 13 février 2019, portant obligation de réaliser une évaluation environnementale, le maître d'ouvrage a réalisé un ensemble d'études complémentaires visant à justifier (requalification d'une entrée de ville, construction de logements sociaux) et à réduire les incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine. Cette démarche nécessite d'être approfondie selon les recommandations émises dans le présent avis.

Aussi, l'un des objectifs de l'étude d'impact est de motiver les choix d'aménagement retenus, eu égard notamment à des critères environnementaux. En ce sens, le projet participe à améliorer l'environnement paysager de ce secteur d'entrée de ville, mais il expose de nouvelles populations à des sources de nuisances et pollutions.

5 Information, consultation et participation du public

Le résumé non technique donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact, de façon claire et proportionnée.

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 ou 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, ainsi que sur celui de la MRAe

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jean-Paul Le Divenah', is written over a faint circular stamp.

Jean-Paul Le Divenah