



Mission régionale d'autorité environnementale
Île-de-France

Avis en date du 9 octobre 2019 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet immobilier de la Friche Balzac situé à Argenteuil (Val-d'Oise)

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet immobilier, La Friche Balzac, situé à Argenteuil dans le département du Val-d'Oise. Il est émis dans le cadre de la procédure de permis de construire.

Le projet, porté par la société FERREAL, a pour objectif d'aménager 314 logements, une crèche, une résidence pour seniors de 130 logements, des espaces verts, des commerces et des locaux médicaux. Il s'implante sur une parcelle de 1,1 ha et développe 21 875 m² de surface totale de plancher.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont le trafic automobile et les pollutions et nuisances associées, la pollution des sols, la gestion des eaux pluviales, la consommation d'espaces et la biodiversité, le paysage, les mouvements de terrain et l'énergie.

L'étude d'impact mérite d'être améliorée sur plusieurs points. Outre l'analyse de l'état initial de l'environnement, souvent imprécis, la justification du projet doit être approfondie, compte-tenu notamment des effets potentiels du projet sur la santé (trafic et nuisances associées, pollution du sol), sur le paysage et sur la préservation des espaces naturels.

La MRAe recommande notamment :

1/ en matière de déplacements et nuisances de :

- quantifier les trafics actuels et futurs ;
- caractériser la qualité de l'air et l'ambiance sonore en période nocturne et diurne en intégrant les bruits de tous les modes de transport ;
- analyser l'effet d'îlot de chaleur produit par l'opération ;

2/ en matière de pollution des sols de :

- garantir la compatibilité du site avec ses futurs usages considérant des usages sensibles et la sécurité des salariés (en phase travaux) ;

3/ sur la gestion des eaux pluviales de :

- justifier de l'accès des bassins de rétention enterrés ;
- justifier, dans la demande administrative au titre de la loi sur l'eau (rubrique 2.1.5.0, 3;3;1.0) des mesures pour réguler les eaux pluviales en provenance du pont routier intégrant la fonction de la zone humide ;

4 / sur la consommation d'espaces et la biodiversité :

- d'évaluer plus précisément l'efficacité des mesures proposées relatives aux espèces végétales et animales rares et/ou protégées du site ;

5/ Sur le paysage :

- de mener l'analyse de l'enjeu en particulier considérant les vues : depuis les bâtiments existants sur les nouveaux bâtiments,
- et depuis les futurs bâtiments sur les façades nord et est (vues sur les infrastructures routières et ferrées) ;

6/ Sur l'énergie de :

- dimensionner les besoins du projet d'aménagement et conclure sur la source d'énergie finalement retenue.

Par ailleurs, des remarques plus ponctuelles sont émises dans le corps de l'avis.

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 le site 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 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 3 octobre par la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France à Jean-Paul Le Divenah, son président, pour le dossier concernant le projet Friche Balzac situé à Argenteuil (Val-d'Oise)

La consultation des membres de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France a été faite par Marie Deketelaere-Hanna, membre permanent le 4 octobre 2019, et 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.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Marie Deketelaere-Hanna, la MRAe rend l'avis qui suit.

Table des matières

1 Rappels réglementaires.....	4
1.1 L'évaluation environnementale.....	4
1.2 L'avis de l'autorité environnementale.....	4
2 Contexte et description du projet.....	4
3 Analyse des enjeux environnementaux.....	6
3.1 Le trafic, les pollutions et nuisances associées et les îlots de chaleur.....	7
3.2 La pollution des sols.....	9
3.3 Les eaux pluviales.....	10
3.4 Les espaces verts et la biodiversité.....	11
3.5 Le paysage.....	12
3.7 La consommation énergétique.....	13
4 Justification du projet.....	13
5 Résumé non technique - Participation du public.....	14

Avis détaillé

1 Rappels réglementaires

1.1 L'évaluation environnementale

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 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 de construction d'un ensemble immobilier à Argenteuil (Val-d'Oise), 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^{o1}).

Cet avis de la MRAe fait suite à une décision d'examen au cas par cas du 7 janvier 2019 du préfet de région portant obligation de réaliser une évaluation environnementale. Les enjeux ayant motivé cette décision concernent les espaces verts, la biodiversité, le paysage, le cadre de vie, les nuisances sonores liées aux déplacements (voies ferrées et pont routier à proximité immédiate du site), la présence d'une canalisation d'hydrocarbures et la pollution du sol.

1.2 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 procédure de permis de construire. Le projet est porté par la société FERREAL². 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

Argenteuil appartient, depuis le 1^{er} janvier 2016, à l'établissement public territorial Boucle Nord de Seine (T5) qui regroupe 7 communes (Gennevilliers, Asnières-sur-Seine, Colombes, Villeneuve-la-Garenne, Bois-Colombes, Clichy et Argenteuil) sur une superficie de 4 985 hectares, pour une population estimée à 430 757 habitants.

Le projet, porté par FERREAL, consiste, sur l'îlot Balzac d'une emprise de 11 000 m², à proximité de la gare du Val d'Argenteuil à Argenteuil (95) (cf plan de situation, figure 1), en la construction d'un ensemble immobilier

- 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. 122-2 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m²
- 2 FERREAL est une société anonyme qui exerce son activité dans le secteur de la promotion immobilière.

comportant la programmation globale suivante (page 318), développant une surface totale de plancher (SDP) de 31 305 m² (dont 21 875 m² pour les logements et les commerces) :

- 314 logements (20 595 m²) répartis sur 3 bâtiments (en R+7 voire R+8) cf page 382 ;
- 2 commerces (1 280 m²) ;
- une crèche de 60 berceaux (580 m²) ;
- des locaux médicaux (350 m²) ;
- une résidence de 130 logements pour seniors (8 500 m²) ;
- 3 863 m² d'espaces verts composés en partie de pleine terre, en périphérie ou en coeur d'îlots, comportant des essences locales d'arbustes, (sorbiers, houx, cornouillers, lierre,..) ainsi que nichoirs et hôtels à insectes pour favoriser la biodiversité.

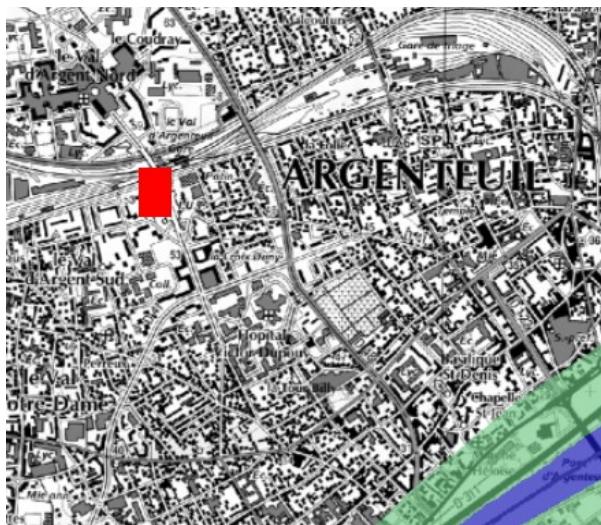


Fig. 1 : Localisation du site du projet – source : étude d'impact

Le site du projet , est délimité par (figure 2) :

- au nord, la rue Louis Lheraut qui longe la voie de chemin de fer (ligne SNCF Paris Mantes, Transilien ligne H, fret) ;
- à l'est, l'avenue Maurice Utrillo correspondant au pont passant au-dessus des voies ferrées des voies SNCF ;
- à l'ouest, la rue du Poirier Fourier ;
- au sud, il est bordé par le grand ensemble du Val d'Argent dont faisait partie la tour Balzac

Le site est facilement accessible par la route mais également en transports en commun, par les bus et la gare Val d'Argenteuil notamment se situant à 600 m environ au nord du site, de l'autre côté des voies ferrées (200 m à vol d'oiseau).

La MRAe note que le dossier ne présente pas de carte claire et précise de la localisation du site du projet. Le plan masse (fig 1 en page 25) est illisible. Des plans et coupes lisibles sont accessibles en pages 310 et suivantes, soit en fin d'étude d'impact ce qui ne facilite pas la compréhension du projet (figure 3).

La friche Balzac est une friche depuis 2005, date de la démolition de la tour Balzac. L'étude d'impact indique un démarrage des travaux en avril 2020.

Le projet se situe en zone UCa au PLU d'Argenteuil et est compatible avec le règlement de cette zone (p. 160 et suivantes de l'étude d'impact).

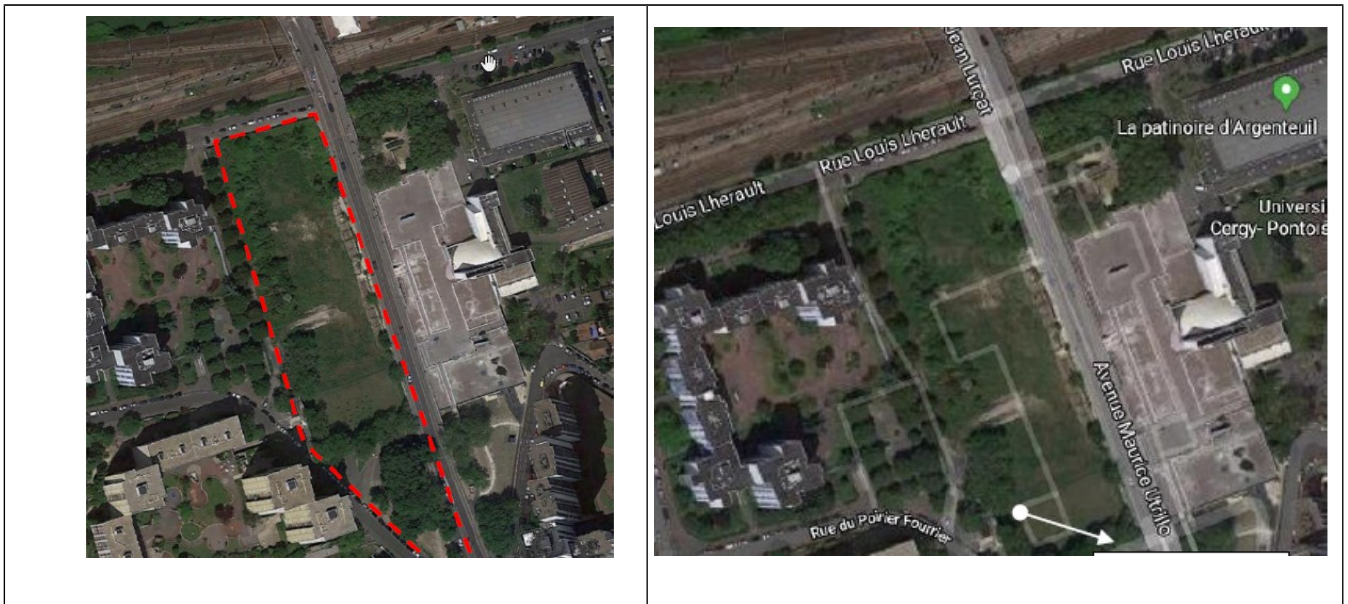


Fig. 2 : Vue aérienne du terrain et infrastructures de proximité – source : étude d'impact

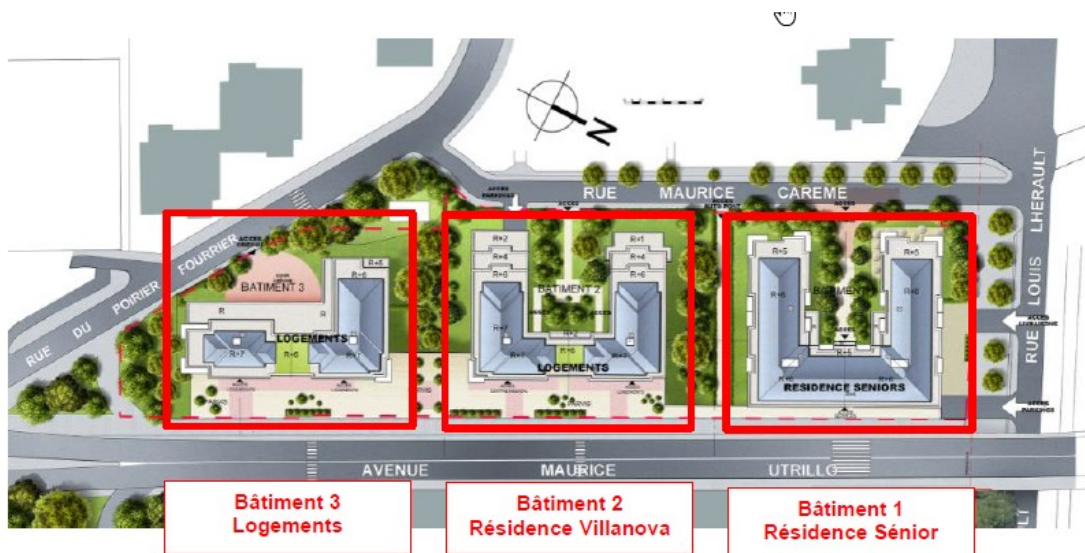


Fig. 3 : – Plan masse du projet (accès crèche par le bâtiment 3) - source : étude d'impact

3 Analyse des enjeux environnementaux

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

- les déplacements et nuisances associées ;
- la pollution des sols ;
- la consommation d'espace et la biodiversité ;
- le paysage ;
- les eaux pluviales, les zones humides ;
- les mouvements de terrain ;
- l'énergie ;

- les travaux de chantier.

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. La phase travaux est traitée transversalement, dans chaque thématique.

3.1 Le trafic, les pollutions et nuisances associées et les îlots de chaleur

Aucune estimation des trafics routiers, actuelle ni après projet, n'est présentée. Concernant les trafics générés par le projet, l'étude d'impact affirme, sans aucune justification (ni mesures ni simulation) que la majorité des déplacements générés par le projet aura peu d'impact sur la capacité et le fonctionnement actuel des carrefours. Cet enjeu est considéré par la MRAe, comme étant d'autant plus fort que les pollutions et nuisances générées comme le bruit et l'altération de la qualité de l'air peuvent affecter la santé des riverains.

La MRAe recommande d'évaluer la situation actuelle ainsi que les effets du projet sur l'évolution du trafic routier.

Considérant **la qualité de l'air**, l'état initial est analysé sur la base des données générales d'Airparif et est jugé comparable à celui du reste de l'Ile de France. La MRAe rappelle que la commune d'Argenteuil est située en zone sensible au sens du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE). La MRAe considère cet enjeu comme fort, compte tenu de la proximité de l'avenue Utrillo

La MRAe recommande de caractériser l'état initial de la pollution de l'air à la proximité de l'avenue Utrillo.

L'étude d'impact indique que dans le cadre du projet, compte tenu des impacts non significatifs en matière de qualité d'air et de santé, aucune mesure compensatoire n'est envisagée. Différents exemples d'actions de réduction sont présentées mais sans précision sur leur mise en œuvre dans le projet : réduction du trafic, (aménagement pour les modes de transports actifs, réduction du stationnement...), dispersion atmosphérique (morphologie des bâtiments, filtres végétaux...), localisation des établissements sensibles dans les zones où l'impact des émissions est faible.

La MRAe recommande que l'exposition du projet à la pollution soit quantifiée, et que les mesures proposées soient assorties de précision sur leur mise en œuvre.

Concernant le bruit, le projet étant situé en limite ou à proximité d'infrastructures bruyantes (EI p. 218 et suivantes), de catégorie 4 (avenue Utrillo à l'est), de catégorie 3 (boulevard de la Résistance) et de catégorie 1 et 2 (voies ferrées au nord de la rue Louis Lhérault ; comportant des lignes régulières et du fret), l'étude d'impact identifie à juste titre le bruit comme enjeu du projet .

L'étude d'impact présente les résultats de mesures sur 2 emplacements réalisées pour caractériser l'environnement sonore actuel (l'un près de la voie ferrée et l'autre près du pont routier prenant aussi les bruits de la voie ferrée). Cependant le jour des mesures, aucun train n'a circulé sur les voies extérieures les plus proches (cf annexe diagnostic acoustique vibratoire du terrain – p.10) et aucune mesure n'a été réalisée de nuit. Les résultats recueillis en journée montrent (EI p. 225) des valeurs atteignant 70 dB au niveau du pont routier et 60 dB en limite des voies ferrées (sans passages de train). Aucune nouvelle mesure n'a été réalisée depuis la décision d'obligation de réaliser une étude d'impact .

Cet enjeu est d'autant plus important que le projet doit accueillir des logements et des établissements sensibles.

La MRAe recommande de réaliser des mesures de bruit sur le site en périodes nocturne et diurne de circulation normale des trains.

Les niveaux sonores mesurés en façade n'étant pas très importants : « Deux autres points de mesures ont été réalisés sur le terrain de manière à pouvoir recalibrer notre modélisation (qui sera faite dans un second temps) ».

Ensuite, l'étude d'impact présente (p.226 et suivantes) une modélisation des objectifs d'isolement de façade à partir des deux mesures précédentes. Les isolements nécessaires sont importants d'après l'étude d'impact surtout en façade des logements des seniors donnant sur les voies ferrées (mesures supérieures à 80 dB en bordure de la rue Louis Lhéruault correspondant à une façade de la résidence seniors – cf illustration 1), ce qui entraîne des contraintes techniques (mises en place de châssis doubles).

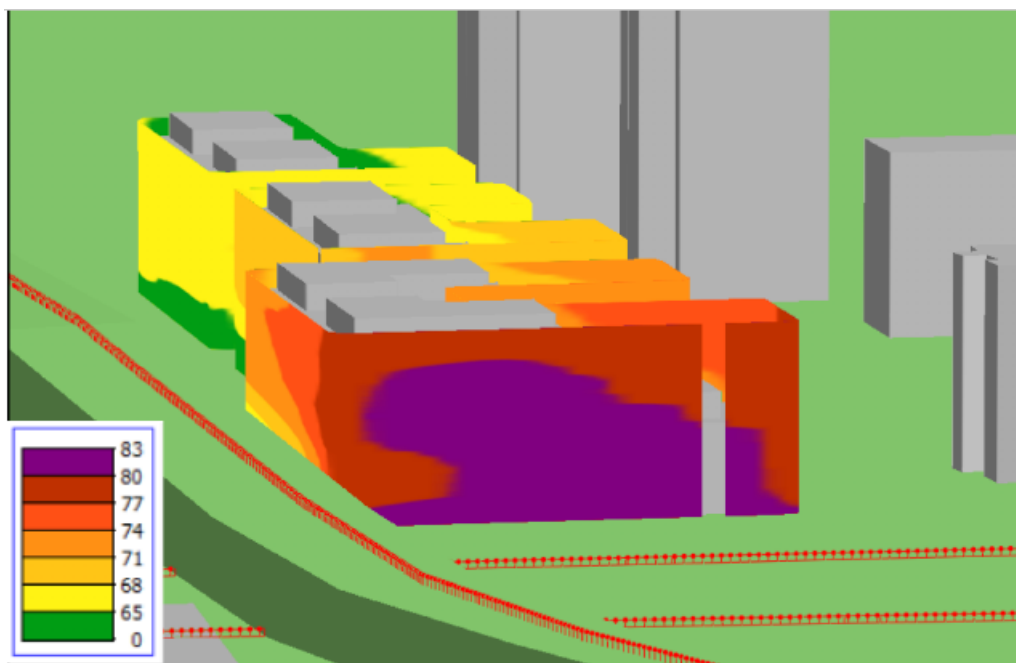


Illustration 1: Niveau sonore moyen, période 6h-22h en façade des bâtiments - vue Nord. Source étude d'impact p.227

Le maître d'ouvrage précise les objectifs d'isolement proposés dans l'étude d'impact (p. 228 et 229), ces objectifs étant présentés pour chaque façade et reportés sur le plan établi (figure 96 de l'EI p. 229), l'étude d'impact précisant qu'ils « doivent être respectés afin d'offrir le confort exigé aux habitants » (p. 231).

Toutefois, le dossier L'étude d'impact indique que si la voie ferrée est utilisée fréquemment ou avec des trains de marchandises, les niveaux sonores aux passages des trains pourront être plus audibles (« niveaux de vibrations plus forts pour les trains de frets, et émergence dans les logements plus importante de nuit ») et une gêne pourrait être ressentie (page 400). L'étude d'impact conseille à cet égard « de prévoir une désolidarisation vibratoire des logements les plus proches de la voie » (p. 402).

L'étude d'impact conclut qu'une modélisation devra être réalisée de façon à calculer plus précisément la propagation sonore sur la parcelle et pouvoir optimiser les isolements réglementaires, en se basant toutefois sur le classement réglementaire des voies et non sur les mesures réalisées sur le site.

La MRAe recommande :

- **de réaliser une modélisation pour calculer la propagation sonore sur la parcelle et optimiser les isolements réglementaires ;**
- **de mettre en œuvre un suivi en phase exploitation, une fois les immeubles achevés pour mettre en œuvre si nécessaire des mesures compensatoires complémentaires.**

Pour la phase chantier, l'étude d'impact détaille de façon satisfaisante les nuisances sur le bruit et l'air pouvant survenir pendant un chantier. Des solutions sont exposées.

Concernant les **îlots de chaleur**, la MRAe rappelle que cette problématique se pose pour tout projet augmentant les surfaces imperméabilisées, ce qui est le cas du présent projet puisqu'une ancienne friche totalement colonisée par la végétation, va faire l'objet d'un aménagement sur environ 60 % de la surface de parcelle. L'étude d'impact aborde à l'identique ce sujet dans l'état initial et dans la partie consacrée au projet, en rappelant les causes du phénomène (pages 71 et 256). L'étude d'impact conclut que la parcelle du projet n'étant pas totalement imperméabilisée et les revêtements prévus étant prioritairement minéraux et clairs, le projet devrait limiter la production d'îlots de chaleur.

La MRAe recommande de quantifier l'effet produit par l'imperméabilisation envisagée sur l'augmentation de température attendue l'été en particulier.

3.2 La pollution des sols

L'actuel terrain est une friche urbaine ayant accueilli par le passé, un ancien parking et la tour Balzac, aujourd'hui démantelés.

De manière générale, les investigations menées sur la qualité des sols et sur les gaz de sol sont satisfaisantes en termes de nombre de sondages et paramètres recherchés. Des investigations ont été menées dans le secteur qui sera occupé par la crèche. Les résultats mettent en évidence des anomalies en métaux lourds (Cd, Cu, Zn, Hg, Pb), HCT, et HAP et l'absence de concentrations notables en hydrocarbures, BTEX COHV et mercure volatil.

L'étude d'impact estime que les concentrations identifiées ont pour origine la mauvaise qualité des remblais et n'émet aucune préconisation concernant le projet d'aménagement et en particulier le projet de crèche. Elle indique en page 298 que les concentrations mesurées dans les sols ne sont pas retenues au regard des aménagements projetés à savoir une dalle à la base des bâtiments.

La MRAe relève que la présence d'une dalle n'est pas une justification suffisante et qu'en l'état, le pétitionnaire ne garantit pas la compatibilité du site avec les usages futurs notamment ceux sensibles.

La MRAe recommande d'examiner des solutions d'évitement ou de réduction (dépollution) notamment concernant les secteurs devant accueillir des populations sensibles (crèche et maison de retraite) afin de garantir la compatibilité du site avec ses futurs usages conformément à la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

Pour la phase travaux, les risques de pollution des sols et le risque amiante ont été considérés par le pétitionnaire puisque des diagnostics ont été réalisés avant travaux (pages 363 – 373).

Le projet va profondément modifier la topographie du site qui est de pente nord-sud. La qualité des terres doit donc faire l'objet d'une attention renforcée.

Le projet prévoit en effet :

- des remblais de rehausse de 0,3 à 0,5 m en moyenne et jusqu'à 1,9 m au droit du bâtiment 1 à l'ouest de la parcelle ;

- des déblais au droit des bâtiments 2 et 3, de 5,3 à 5,5 m en partie nord-est et sud-est.

3.3 Les eaux pluviales

La préservation des eaux souterraines et des eaux superficielles est prise en considération dans l'étude d'impact. La caractérisation des nappes est précise situant la première nappe rencontrée entre 9,7 et 12,4m par rapport au terrain naturel. Bien que les couches géologiques en présence soient relativement peu perméables (perméabilité de 10⁻⁶ m/s), les nappes sous-jacentes sont toutefois polluées, ce qui tend à prouver qu'elles sont exposées aux contaminations en provenance de la surface, impliquant une attention concernant la qualité des eaux produites dans le cadre du projet.

Le volet eaux pluviales représente également un enjeu au regard de l'imperméabilisation partielle projetée du site actuellement recouvert de végétation. La caractérisation des actuels ruissellements au droit du site est évoquée. Les eaux s'écouleraient selon une orientation nord-sud. La parcelle récupère une partie des eaux pluviales produites sur le pont qui alimenterait une pièce d'eau et un fossé le long de celui-ci.

L'étude d'impact en page 102, indique que le site, se situant en dehors de la carte des enveloppes d'alerte, ne conclut pourtant pas quant à la présence de zones humides. Une étude, en annexe 9, démontre pourtant, d'après les critères réglementaires en vigueur, l'existence d'une zone humide le long d'un fossé au droit du pont routier.

La MRAe recommande d'évaluer dans l'état initial les écoulements superficiels notamment ceux en provenance du pont et de mesurer la surface occupée par la zone humide.

Le projet prévoit l'imperméabilisation du site, respectant toutefois 35 % de pleine terre permettant l'infiltration d'une partie des eaux pluviales sur une surface de 1000 m² (p 334) que compte la superficie totale de pleine terre de 4 359 m² (p 380).

L'autre partie des eaux rejoindra le réseau après régulation par des bassins de rétention dont le dimensionnement repose sur la base d'une pluie de retour 10 ans et un rejet au réseau d'eaux pluviales avec un débit de 0,5l/s/ha et dont les volumes sont précisés p. 336 de l'étude d'impact pour chaque bâtiment, pour le parvis et pour les espaces extérieurs.

Seront par ailleurs envisagées des toitures végétalisées sans que le dossier ne présente de dimensionnement et une estimation des surverses ;

La MRAe souligne l'intérêt de l'infiltration assortie d'un dispositif de rétention pour éviter la saturation des réseaux. Elle relève aussi que des mesures de dépollution sont prévues pour prévenir tout risque de pollution en provenance des parkings à l'aide de filtres à sable et contribuer ainsi à protéger la ressource en eau et les réseaux. Il est également noté l'interdiction d'usage de phytosanitaires sur les espaces verts.

La MRAE souligne, compte tenu de l'infiltration d'une partie des eaux de ruissellement et de la surface de l'emprise du projet - qui, augmentée de la surface de sous bassin interceptée, est supérieure à 1 ha - que le projet relève *a minima* d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau en matière de gestion des eaux pluviales. La MRAE considère que cette obligation réglementaire doit être mentionnée dans l'étude d'impact.

La partie boisée le long du fossé abritant une zone humide, n'est pas conservée par le projet. La MRAe note que les effets du projet ne sont pas traités, d'une part sur la disparition de la zone humide elle-même et les mesures attendues en matière d'évitement de réduction ou de compensation, et d'autre part, sur le devenir des eaux pluviales du pont routier en l'absence du fossé qui joue actuellement le rôle de bassin de rétention naturel.

Les eaux usées produites sur le site, à savoir les eaux vannes seront collectées par un réseau *unitaire* puis dirigées vers la station d'épuration du secteur.

La MRAe recommande :

- **de justifier le choix de bassins de rétention enterrés et de préciser l'accès pour leur entretien ;**
- **de quantifier les apports d'eaux pluviales en provenance du pont routier qui alimentent une zone humide sur la parcelle du projet ;**
- **de préciser la surface de zone humide en présence (le fossé boisé le long du pont routier) ;**
- **de traiter des effets du projet (et des mesures proposées) sur la gestion des eaux pluviales et sur la zone humide dans le cadre de la procédure au titre de la loi sur l'eau (rubriques 2.1.5.0 et 3.3.1.0) ;**

3.4 Les espaces verts et la biodiversité

L'étude d'impact montre que l'environnement du projet ne comporte que très peu d'espaces verts. Même non connectés au sens des continuités écologiques, leur protection devrait représenter un enjeu pour le projet : espaces paysager, espaces de loisirs et de respiration. Concernant la problématique de la consommation d'espace vert, la MRAe note l'absence d'analyse sur le choix de la parcelle.

La MRAe recommande d'analyser l'enjeu de protection des espaces verts existants et de rappeler le contexte ayant justifié du choix du site pour le projet.

L'étude d'impact révèle que le site, malgré son statut de zone urbanisable, est devenu un refuge de nature en ville. Il renferme différents habitats : friche herbeuse, talus rudéral et boisé, friche herbeuse nitrophile rudérale et friche sèche ainsi qu'une zone humide (mentionnée en page 115), le long du pont, alimentée par les eaux pluviales et comportant des espèces végétales hygrophiles (saules, grands héliophytes, typhas et carex).

Des inventaires ont été réalisés. L'étude d'impact indique que le site comporte des espèces floristiques invasives, caractéristiques de l'artificialisation du milieu, mais aussi des espèces remarquables (page 117), dont la centaurée jaune, la Chlore perfoliée (*Blackstonia perfoliata*), de la famille des gentianes, sur la liste rouge mais non protégée en Ile de France.

Les inventaires ont permis d'identifier la présence d'oiseaux nicheurs, sédentaires et migrateurs, 12 espèces, surtout présentes dans la végétation des talus boisés (page 118), dont 8 sont protégées mais dont aucune n'est rare ou menacée d'après l'étude d'impact. Un reptile protégé a été identifié dans des blocs de béton, le lézard des murailles (*Podarcis muralis*), ainsi que la trace d'un hérisson, espèce également protégée ([Erinaceus europaeus](#)).

La MRAe note que :

- le dossier omet de préciser le caractère protégé du hérisson ;
- il ne précise pas la superficie de la zone humide en présence et la réglementation (voir volet eaux pluviales) ;
- le pétitionnaire ne qualifie pas le niveau d'enjeu de ce milieu redevenu naturel et des espèces au regard de sa richesse. Il mentionne en page 123, le caractère anthropique des milieux, des habitats à forte maturité mais non rares et la présence d'espèces invasives.
- le site présente au contraire un enjeu en tant qu'espace de nature intéressant du point de vue de la diversité de ses habitats en contexte urbain dense et du point de vue écologique, au regard des espèces végétales et animales présentes.

Le projet immobilier va entraîner la destruction d'individus des espèces identifiées sur le site et de leur habitat dont des espèces protégées (comme indiqué page 379). Le projet, après les terrassements, ne

comportera plus de zone humide (le fossé le long du pont routier sera remblayé) ni des actuelles zones boisées qui abritent les oiseaux.

Le projet propose en compensation des mesures telles que la plantation d'arbres (pour des motifs paysagers), des fauches tardives, et l'installation de 12 nichoirs ainsi que des murets exposés sud pour le lézard.

La MRAe note que l'étude d'impact omet de rappeler la réglementation en vigueur en cas de destruction d'espèce protégée et de son habitat, , le dépôt d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et de leur habitat, au regard des impacts résiduels du projet pouvant s'avérer nécessaire (art L411-1 et suivants du code de l'environnement).

La MRAe recommande, d'évaluer plus précisément l'efficacité des mesures de compensation proposées relatives aux espèces floristiques et faunistiques, rares et/ou protégées du site.

3.5 Le paysage

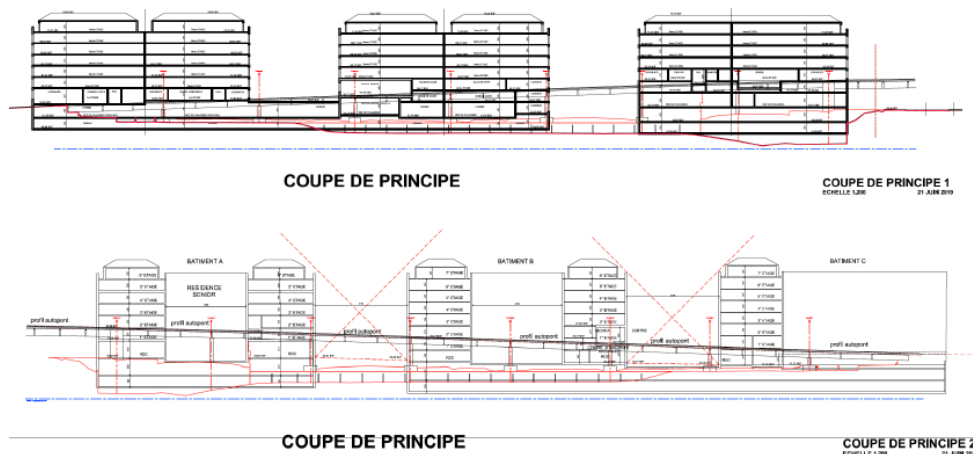


Fig. 4 : – Coupe de principe d'implantation des bâtiments du projet - source : étude d'impact

La description du paysage se limite à cinq lignes dans l'état initial (page 125), se résumant en trois ambiances, respectivement :

- l'ambiance ferroviaire/routière au nord et à l'est du projet avec le faisceau de voies ferrées et l'autopont (avenue Utrillo) ;
- l'ambiance « équipement public», à l'est, avec le parking silo de l'autre côté du pont routier ;
- l'ambiance « grand ensemble », à l'ouest et au sud avec des logements collectifs à proximité immédiate du site.

Le paysage n'est pas mentionné comme enjeu du projet.

La thématique paysagère est insuffisamment traitée selon la MRAe compte tenu de l'enjeu paysage que revêt le projet, notamment pour :

- les futurs habitants qui auront en vis-à-vis les infrastructures routières et ferroviaires, au nord et à l'est, surtout au niveau des premiers étages ;
- les actuelles habitations situées à l'ouest qui auront comme vue le futur ensemble à la place de l'actuel espace vert constitué par la friche (figure 4).

La MRAe recommande de compléter la description de l'état initial du paysage :

- **de vues de l'environnement du site (à différentes échelles) ;**
- **en illustrant les covisibilités actuelles du site en direction de l'environnement immédiat (notamment la façade ouest) ;**
- **de vues sur le site à différentes échelles.**

Le projet prévoit l'aménagement de volumes très perceptibles à savoir, 3 bâtiments de 7 étages (cf figure 4), qui viendront bloquer les perceptions immédiates des bâtiments situés à l'ouest de l'espace vert, qui donnent aujourd'hui sur celui-ci et le pont routier.

L'étude d'impact ne traite pas des effets du projet sur le paysage (aucun paragraphe ne lui est consacré). Elle indique toutefois en page 304 que le projet constitue l'opportunité de valoriser le quartier existant (friche urbaine) avec la création de nouveaux logements, commerces, équipements publics, voies de desserte locales et de zones d'espaces verts. La MRAe indique que ce constat n'est pas suffisant pour justifier d'une bonne insertion paysagère d'un projet.

Elle note d'après la coupe présentée en page 317 que les RdC et les 1^{ers} étages seront impactés par des vues sur les fondations du pont. Elle note également que la bande boisée existante le long du pont n'est pas maintenue. Le projet ne propose aucune mesure de réduction ou de compensation, comme le maintien de la bande humide, et des boisements déjà constitués ou l'aménagement d'autres. La distance entre la façade est et le pont semble d'ailleurs trop étroite pour l'envisager.

La MRAe recommande de fournir, avant et après projet, des cônes de vues :

- **sur le site et son environnement (à différentes échelles) ;**
- **depuis les bâtiments existants sur les nouveaux bâtiments pour évaluer notamment les incidences sur les vues depuis les actuels bâtiments situés à l'ouest ;**
 - **depuis les futurs bâtiments sur les façades nord et est (vues sur les infrastructures routières et ferrées) et notamment les vues depuis les premiers étages des immeubles et le risque de vues sur les piliers du pont ;**
 - **de proposer des mesures afin d'atténuer les impacts visuels.**

3.7 La consommation énergétique

L'étude d'impact passe en revue toutes les sources énergétiques renouvelables (pages 240 à 256), sans toutefois les dimensionner à l'échelle des besoins du projet d'aménagement et sans conclure quant à la source d'énergie finalement retenue.

La MRAe recommande de préciser quelle source d'énergie renouvelable sera utilisée..

4 Justification du projet

L'étude d'impact indique les orientations qui ont guidé le choix relatif au projet (page 310). La justification du projet ne présente qu'une variante au projet retenu . Il s'agit du projet initial présenté par FEREAL qui prévoyait la construction du programme immobilier au droit de la Friche Balzac et de l'autre côté du pont (avenue Utrillo), au niveau du Parking Inter Régional (PIR). L'abandon de ce scénario résulte de la volonté de maintenir l'escalier existant permettant les flux entre la rue Louis Lherault et le pont ainsi que la connexion avec l'espace paysager au-dessus du parking. Néanmoins, la ville d'Argenteuil réalisera une nouvelle voirie permettant de relier la rue Louis Lherault et la rue du Poirier Fourier.

La MRAe note que des variantes du projet n'ont pas été travaillées afin d'éviter certains effets sur les thématiques présentant des enjeux : le bruit, la pollution de l'air), la consommation d'espace, la perte de biodiversité et le paysage et les covisibilités.

5 Résumé non technique - Participation du public

Le résumé non technique proposé dans le dossier n'est pas assez synthétique notamment concernant les différents enjeux du projet.

Par ailleurs, le présent avis doit être joint au dossier mis à la disposition 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 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.

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



Jean-Paul LE DIVENAH