



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 21 octobre 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur un projet immobilier à destination principale de logements,
sis à l'angle du Boulevard Gallieni (D9) et de la rue de la Bongarde
à Villeneuve-la-Garenne (92)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur un projet immobilier à destination principale de logements, se développant à VILLE-NEUVE-LA-GARENNE (92), à l'angle du Boulevard Gallieni (D9) et de la rue de la Bongarde, et sur l'étude d'impact associée, datée de février 2020. L'avis est émis dans le cadre d'une demande de permis de construire.

Ce projet, porté par la SNC Cogedim Paris Métropole, a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n°DRIEE-SDDTE-2019-222 du 29 octobre 2019.

Sur une emprise foncière de 9 950 m², le projet prévoit la construction de deux immeubles édifiés jusqu'en R+11, destinés à accueillir 308 logements, des commerces en pied d'immeubles, une crèche, ainsi qu'un local destiné à la RATP, le tout développant une surface de plancher totale de 23 092 m² sur un niveau de sous-sol entièrement dédié au stationnement des véhicules automobiles (320 places).

La MRAe identifie pour ce projet les principaux enjeux environnementaux suivants : la stabilité et la qualité des sols, la ressource en eau potable, les risques d'inondation, l'environnement sonore, la qualité de l'air, le cadre de vie, les consommations énergétiques et le cumul d'incidences avec les autres projets en cours sur le secteur d'étude.

L'étude d'impact présente l'état initial et l'état projeté en s'appuyant sur la réalisation d'études thématiques (sur la pollution de sols, la qualité de l'air, l'environnement sonore, le trafic routier, l'énergie ...), mais elles ne sont pas annexées. En conséquence, la MRAe ne peut pas se prononcer pleinement sur les méthodologies poursuivies et les conclusions qui en sont tirées. L'étude d'impact semble minorer à la fois le périmètre de projet à prendre en considération, au regard des perspectives d'urbanisation existant sur l'ensemble du site, et à la fois certains enjeux en présence, pour lesquels elle ne présente pas ou peu de mesure d'évitement, de réduction, voire de compensation, des impacts négatifs susceptibles d'être générés par le projet. Or, pour la MRAe, le site d'implantation du projet soulève des enjeux environnementaux, dont certains (le risque d'inondation, la pollution des sols, le bruit...) révèlent un caractère notable. Leur prise en compte dans le projet doit être renforcée, compte-tenu notamment du projet de crèche envisagé.

La MRAe recommande en particulier :

- de compléter l'étude d'impact ou, le cas échéant, de l'actualiser le moment venu, par une présentation des aménagements prévus sur le foncier libre de toute construction présent au sud du site et de les prendre en compte dans l'analyse globale des impacts du présent projet ;
- d'annexer à l'étude d'impact l'ensemble des rapports d'études thématiques réalisées, notamment l'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) et le plan de gestion de la pollution des sols et des gaz de sols ;
- de compléter l'analyse des incidences du projet sur la ressource en eau potable, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation ;
- de présenter des mesures d'évitement et de réduction des impacts de la pollution atmosphérique et des pollutions sonores sur les futurs usagers, notamment les jeunes enfants, et de justifier de leur efficacité ;
- de présenter une étude plus détaillée des impacts d'une crue sur les futurs usagers du site et de proposer des mesures de réduction de la vulnérabilité et de mise en résilience du nouveau quartier ;
- de compléter l'étude d'impact sur son volet paysager, en justifiant notamment l'insertion du projet dans l'environnement urbain immédiat et dans des vues plus éloignées, et en justifiant que les options

programmatische et architecturale retenues correspondent à celles de moindre impact au regard des pertes d'ensoleillement générées par le projet sur les immeubles voisins ;

- de mieux justifier le projet au regard des impacts sanitaires et environnementaux qu'il génère et de son relatif éloignement des principales centralités du territoire communal ;
- de joindre un bilan des avantages et des inconvénients des différentes options étudiées de localisation de la crèche au regard des incidences environnementales et sanitaires, justifiant l'option retenue.

D'autres recommandations plus ponctuelles sont par ailleurs formulées dans l'avis détaillé qui suit.

Avis disponible sur les sites Internet de la MRAe et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Préambule

Vu le code de l'environnement, notamment le chapitre II du titre II du livre 1^{er} ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;

Vu l'arrêté du 11 août 2020 relatif au référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (MRAe), notamment le préambule de ce référentiel ;

Vu les arrêtés du 11 août 2020 et du 24 août 2020 portant nomination, respectivement, de membres de missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable et du président de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 27 août 2020 portant délégation en application de l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable et abrogeant la décision du 2 juillet 2020 sur le même objet ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France des 12 et 13 octobre 2020 déléguant à Philippe Schmit, son président, la compétence à statuer sur le présent dossier ;

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 24 août 2020.

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

Le déléguataire 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.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Cet avis doit être joint au dossier de consultation du public.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	5
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
2 Contexte et description du projet.....	5
3 L'analyse des enjeux environnementaux du projet.....	10
3.1 Les risques naturels.....	10
3.2 La qualité des sols.....	11
3.3 L'alimentation en eau potable.....	12
3.4 La gestion des eaux pluviales.....	13
3.5 Le trafic routier et les pollutions associées.....	13
3.6 Les consommations énergétiques.....	17
3.7 L'intégration paysagère du projet.....	17
3.8 Le cumul d'effets avec d'autres projets connus.....	18
4 Justification du projet retenu.....	18
5 Information, consultation et participation du public.....	19

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Les dispositifs européens d'évaluation environnementale des projets se fondent 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.

L'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et R.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Compte tenu de ses caractéristiques (plus de 10 000 m² de surface de plancher totale), le projet immobilier projeté à l'angle du Boulevard Gallieni (D9) et de la rue de la Bongarde à VILLENEUVE-LA-GARENNE (92) relevait de la procédure d'examen au cas par cas prévue au titre de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision n°DRIEE-SDDTE-2019-222 du 29 octobre 2019¹, principalement en raison de l'exposition de populations nouvelles aux risques d'inondation, à une pollution des sols, aux risques et pollutions des activités présentes dans la zone industrielle de la Litte proche, et d'un cumul d'effets lié aux projets d'aménagement projetés au sein du quartier de la Bongarde (notamment en matière de déplacements, de qualité de l'air, de nuisances sonores et de cadre de vie).

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.

À l'issue de la phase de 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 ou l'une ou l'autre de ses composantes (différents permis de construire).

Le présent avis est rendu à la demande de la ville de Villeneuve-la-Garenne, dans le cadre d'une demande de permis de construire portée par la SCN Cogedim Paris Métropole.

Le dossier de saisine comprend :

- le formulaire CERFA de demande de permis de construire et les pièces qui s'y rattachent ;
- l'étude d'impact datée de février 2020.

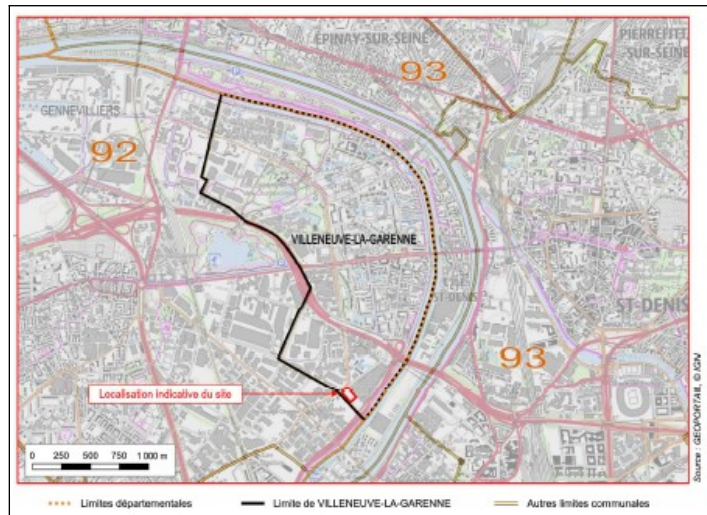
2 Contexte et description du projet

✓ Le site d'implantation

Le présent projet immobilier se développe dans le quartier de la Bongarde situé à l'extrémité sud du territoire de VILLENEUVE-LA-GARENNE, commune du département des Hauts-de-Seine qui comptait environ 24 500 habitants en 2016 (Cf. Ei p. 48).

Depuis le 1er janvier 2016, cette commune est intégrée au sein de l'Établissement Public Territorial (E.P.T.) « Boucle Nord de Seine ».

1 <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/driee-sddte-2019-222.pdf>



Localisation du site de projet (Source : Étude d'impact p. 10)

Le site du projet, d'une superficie foncière de 9 950 m², est localisé à proximité de la Seine (à 150 mètres en son point le plus proche) et en contiguïté du centre commercial Quartz, inauguré en avril 2014. Selon l'étude d'impact, avec 85 000 m², 165 boutiques, 3 000 places de stationnement et 8 millions de visiteurs par an, il s'agit du deuxième plus grand centre commercial des Hauts-de-Seine.

L'étude d'impact rappelle que ce centre commercial a été construit dans le cadre du programme de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) de la Bongarde, créée en 2005 et supprimée en décembre 2016, et qui visait à redévelopper l'activité et le commerce dans un quartier qui avait connu le départ de nombreuses entreprises, laissant vacants de grandes emprises foncières et bâtiments d'activités vieillissants. La ZAC, dans le périmètre de laquelle se situe le présent projet, prévoyait la réalisation d'une surface hors œuvre nette globale d'environ 100 000 m², dont un peu plus de 80 000 m² pour un centre commercial, ainsi que la requalification des espaces publics (voiries, jardin public ...). Selon l'étude d'impact, la majorité des aménagements prévus dans la ZAC de la Bongarde a été réalisée.



Le site de projet et ses abords (Source : Étude d'impact p. 18)

Pour la MRAe, l'étude d'impact aurait gagné à davantage présenter les activités industrielles et commerciales constituant l'environnement urbain dans lequel s'inscrit le projet, notamment le centre commercial (horaires de fonctionnement, trafic routier généré, intégration paysagère, stationnement ...), compte tenu des incidences que ces activités sont susceptibles de générer sur le site du projet et ses futurs usagers.

De manière générale, le projet se développe dans un secteur, en très grande majorité, occupé par un tissu d'activités mais mutant ces dernières années vers une plus grande mixité. En témoignent selon l'étude d'impact deux programmes de logements, dénommés « Terre de Quartz » (141 logements) et « Les Jardins de la Bongarde » (137 logements) actuellement en cours de travaux dans le secteur proche du projet (p. 94). Depuis 2015 la ville de Villeneuve-la-Garenne a en effet autorisé la construction de logements dans le quartier à travers notamment une évolution de son plan local d'urbanisme (PLU).

La ville entend poursuivre ce développement de l'offre résidentielle dans le secteur de la Bongarde, à travers la dernière modification de son PLU visant notamment à ouvrir à l'urbanisation le site du présent projet et à encadrer cette urbanisation nouvelle du secteur dans le cadre d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) laquelle définit en particulier le principe d'une coulée verte rue de la Bongarde, de nouveaux alignements, des commerces en rez-de-chaussée, la requalification des espaces publics, etc.

Lors de l'élaboration de l'étude d'impact, la modification du PLU permettant l'ouverture à l'urbanisation du site du projet était toujours en cours². D'après les informations dont dispose la MRAe, cette modification a été adoptée le 5 février 2020³.

Enfin, l'étude d'impact présente les servitudes d'urbanisme qui s'appliquent actuellement au site, notamment celles liées à un périmètre de protection rapproché d'un captage d'eau destinée à la consommation humaine et celles liées à la présence de lignes électriques à haute tension (225 kV) transitant en aérien. L'étude d'impact indique (p. 93) que le démantèlement et l'enfouissement de deux lignes à haute tension longeant l'A86, à environ 400 mètres au nord du site du projet, sont prévus dans le cadre des JO 2024 (Cf. Supra - Chapitre 4) et que les servitudes y afférentes seront *de facto* supprimées. Elle précise par ailleurs (p. 69 et 70) que le projet nécessite le déplacement d'une ligne HTA existante dans l'emprise du site, située, d'après le plan reproduit dans l'étude d'impact, le long du boulevard Gallieni. L'étude d'impact n'indique pas clairement comment s'articulent ces différentes lignes électriques et ne précise pas le calendrier des opérations de démantèlement et d'enfouissement, ni leurs incidences potentielles sur le projet.

La MRAe recommande de présenter plus clairement l'état existant des lignes électriques haute tension aériennes, ainsi que le calendrier des opérations de démantèlement et d'enfouissement envisagés et leurs incidences potentielles sur le projet.

La présence d'une conduite de gaz longeant le site du projet (boulevard Gallieni) est également mentionnée dans l'étude d'impact, sans en tirer les conséquences en termes d'urbanisation.

La MRAe observe enfin que le site du projet est contiguë à une emprise foncière libre de toute construction (au sud du site de projet délimité en rouge dans l'illustration ci-dessous). D'après les informations dont dispose la MRAe⁴, cette emprise s'inscrit dans le périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du secteur Bongarde au plan local d'urbanisme de la ville, tel que modifié en février dernier, et a vocation dans ce cadre à accueillir une extension du centre commercial Quartz par l'implantation d'activités commerciales et d'un programme de loisir.



(Source : Ei p. 18)

Selon la MRAe, il doit être considéré que ce foncier à valoriser et le projet de la SCN Cogedim Paris Métropole, en fonction des éléments ou des principes urbanistiques et architecturaux qu'ils ont en communs et des liens de fonctionnalité existant entre eux, constituent un seul et même projet au sens de l'évaluation environnementale, en application des dispositions de l'article L. 122-1-III du code de l'environnement⁵. En conséquence, ces deux composantes doivent faire l'objet d'une étude d'impact unique, au besoin

2 Cette modification a été dispensée d'évaluation environnementale après un examen au cas par cas de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) d'Ile-de-France par décision n°MRAe 92-014-2019 en date du 27 juin 2019.1 : http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190627_mrae_decision_cas_par_cas_modification_plu_de_villeneuve-la-garenne_92_.pdf

3 <https://www.villeneuve92.com/toutes-les-demarches/urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/>

4 https://www.villeneuve92.com/fileadmin/user_upload/OAP_approuve_-_05022020.pdf

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact ou, le cas échéant, de l'actualiser le moment venu, par une présentation des aménagements prévus sur le foncier libre présent au sud du site et par une analyse globale des impacts du projet constitué des deux composantes d'implantation envisagée sur le secteur.

✓ **Le projet immobilier**

Le projet immobilier porté par la SNC Cogedim Paris Métropole se développe sur une emprise foncière de 9 950 m².

Il consiste en la construction d'un ensemble immobilier de 23 092 m² de Surface de Planchers (SdP) à destination principale d'habitation : 308 logements projetés représentant une surface de plancher de 22 293 m².

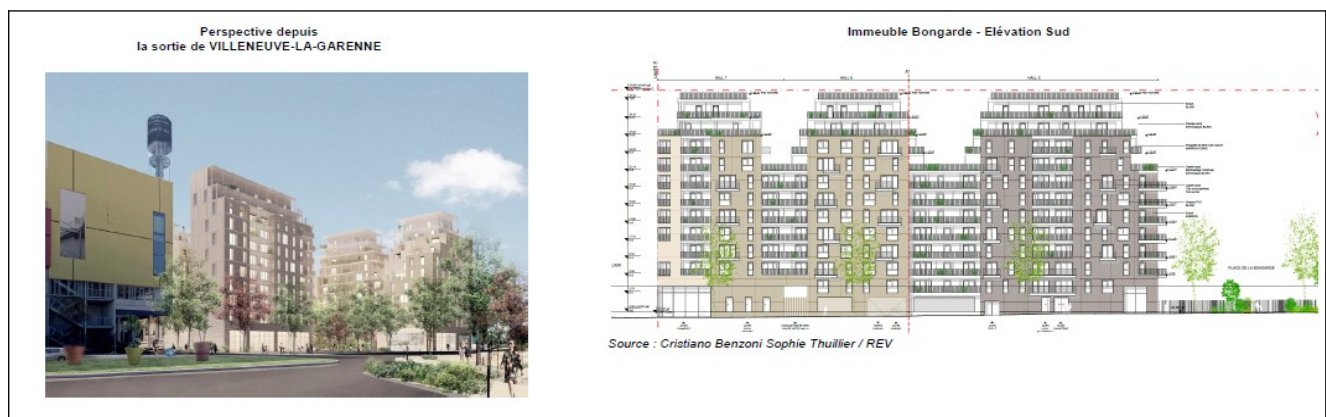
L'étude d'impact indique par ailleurs que le projet intègre des commerces en pieds d'immeubles (pour environ 800 m² de SdP), une crèche et un local dédié à la RATP. Hormis le fait d'annoncer que ces locaux seront livrés sous forme de coque à aménager par les futurs acquéreurs, l'étude d'impact n'apporte aucun détail supplémentaire : nombre de berceaux, nature du local RATP...

L'ensemble immobilier projeté est composé de deux immeubles distincts en superstructure dénommés dans le dossier :

- « immeuble Bongarde », implanté dans la partie ouest du site, à l'angle du boulevard Gallieni (D9) et de la rue de la Bongarde, et édifié de R+5 à R+11 ;
- « immeuble Quartz », édifié en R+2 à R+11 dans la partie est du site (à proximité du centre commercial éponyme) et qui accueillera notamment la crèche projetée (en rez-de-chaussée).



(Source : Ei p. 19)



(Source : Ei p. 20)

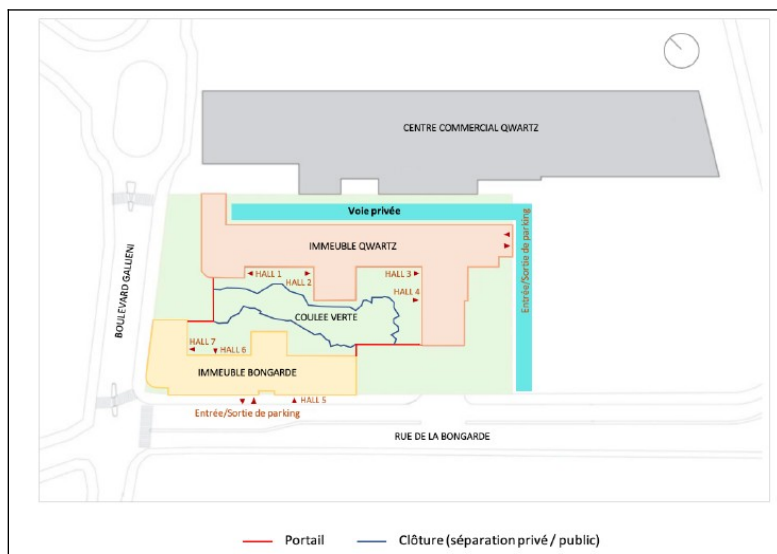
5 « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrages, afin que ses incidences soient évaluées dans leur globalité »

L'ensemble immobilier comporte un seul niveau de sous-sol, entièrement dédié au stationnement des véhicules automobiles : 320 places de stationnement automobile sont ainsi projetées, dont 312 destinées aux logements, 4 à la crèche et 4 aux commerces. Ces places sont réparties entre le sous-sol commun (223 places), et le rez-de-chaussée et le R+1 de l'immeuble Quartz (pour un total de 97 places). La desserte des stationnements en sous-sol s'organise depuis l'accès/sortie aménagé au rez-de-chaussée de l'immeuble Bongarde. Le projet prévoit également des locaux destinés au stationnement des vélos (sur 405 m²)⁶ disposés au niveau du rez-de-chaussée.

Les deux immeubles projetés sont par ailleurs séparés par une « coulée verte » reliant deux places publiques situées aux extrémités du site, en bordure de la rue de la Bongarde et du boulevard Gallieni (cf plan de masse ci-avant). Il est prévu que ce cheminement, qui restera sous une domanialité privée, soit ouvert au public en journée et fermé la nuit.

La création d'une voie privée en limite de propriété avec le centre commercial est également projetée. Selon l'étude d'impact, cette voie, qui intègre les contraintes d'accès de service et de secours du centre commercial, permettra d'assurer, à la fois, une desserte des surfaces de parkings du projet immobilier, un accès aux véhicules de collecte des ordures ménagères et une « transition harmonieuse » avec le centre commercial.

Les espaces libres du projet sont composés d'espaces minéralisés (environ 3 300 m²) et d'espaces de pleine terre. Les superficies respectives des espaces verts projetés et des espaces en pleine terre ne sont pas précisées.



(Source : Ei p. 61)

✓ Le chantier

Le délai prévisionnel global des travaux nécessaires à la construction du projet immobilier est estimé à 28 mois environ.

L'édification de cet ensemble immobilier n'implique pas de démolition préalable : le terrain d'assise du projet est aujourd'hui libre de toute construction, les bâtiments occupant précédemment le site ayant été démolis en 2010 (en lien avec la construction du centre commercial Quartz).

En revanche, le projet générera, compte tenu notamment du sous-sol projeté, un volume global de déblais estimé à environ 28 600 m³ (p. 67). L'étude d'impact présente les filières potentielles d'évacuation et de traitement de ces déblais⁷ : un volume de l'ordre de 7 600 m³ à 8 600 m³ de terres non conformes aux critères d'acceptation en Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) est ainsi estimé.

Le volume de déchets produits pendant le chantier (hors terrassement) est estimé à environ 5 200 m³ (p. 81).

Enfin, une estimation des flux de camions générés par le chantier est présentée : en moyenne, 250 camions par mois desserviront le site durant l'ensemble du chantier, avec un pic à 600 camions par mois pendant les 4 mois de terrassement.

6 Superficie mentionnée p. 21 du RNT, mais il est indiqué 376 m² en p. 62 de l'Ei.

7 Au regard des valeurs limites définies par l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes dans les installations de stockage de déchets.

3 L'analyse des enjeux environnementaux du projet

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

- les risques naturels et en particulier le risque d'inondations ;
- la pollution des sols et la compatibilité du site avec les usages projetés ;
- l'alimentation en eau potable ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- le trafic routier et les pollutions associées ;
- les consommations énergétiques ;
- l'intégration paysagère du projet ;
- le cumul d'effets avec d'autres projets connus.

Seuls ces principaux enjeux seront traités ci-après dans un chapitre dédié dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les incidences potentielles du projet, les autres thématiques environnementales n'appelant pas d'observation de la part de la MRAe.

3.1 Les risques naturels

✓ La géologie

L'étude d'impact rappelle que la commune de Villeneuve-la-Garenne est implantée dans un méandre de la Seine, qui détermine une vaste plaine alluviale qui a été exploitée dans des ballastières et des sablières créées dans les années 1960 puis remblayées par la suite.

Or, ces exploitations ont pu fragiliser les sols.

L'étude d'impact mentionne qu'une campagne de reconnaissances dont certaines à l'intérieur des limites du site du projet a été réalisée en janvier 2018 et conclut à l'absence de sablières et de risque lié à la qualité des remblais au droit du site.

Les études géotechniques n'ayant pas été annexées à l'étude d'impact, la MRAe n'a donc pas été en mesure de se prononcer pleinement sur la méthodologie poursuivie et l'ensemble des résultats observés.

Or, la MRAe signale que les remblais existants sur le secteur présentent de mauvaises propriétés mécaniques et hydrauliques : faible cohésion et fortes perméabilités (voire fissures ou vides et cavités), ce qui amène pour les constructions lourdes à concevoir des fondations adaptées, à l'instar du centre commercial Quartz qui a été construit avec des fondations profondes avec utilisation de pieux.

La MRAe observe d'une part que le projet en R+11 prévoit des fondations superficielles de type semelles filantes ou isolées (page 67 de l'étude d'impact) et d'autre part que les sols pourraient être fragilisés dans le cadre de l'enfouissement des lignes à haute tension.

En revanche, la MRAe rappelle que si des fondations profondes devaient être adoptées, les pieux de portance ne devraient en aucun cas atteindre la couche géologique des Sables de Beauchamp, unique barrière sanitaire entre la nappe alluviale de la Seine très polluée et la nappe du Lutécien.

✓ Les risques d'inondation et les eaux souterraines

L'étude d'impact rappelle que le site est :

- en Territoire à Risque Important d'inondation (TRI)⁸, avec un niveau de submersion inférieur à un mètre dans le cadre du scénario dit « d'occurrence moyenne » ;
- en zone orange ou zone C du Plan de Prévention du Risque d'Inondation (PPRi) de la Seine, soit des zones urbaines à l'intérieur desquelles s'appliquent des mesures visant à « y permettre une évolution normale [...] mais sans autoriser une densification excessive qui serait de nature à accroître l'importance de la population résidente tout en imposant des précautions de nature à limiter les risques ».

⁸ Soit des zones dans lesquelles les risques d'exposition aux inondations sont potentiellement les plus notables et appelle à ce titre une action volontariste et à court terme. Pour chaque TRI, une cartographie a été définie pour enrichir la connaissance sur les surfaces inondables et les risques y afférents pour trois types d'événements (fréquent, moyen, extrême).

En cas de crue analogue à la crue de référence de 1910, le site du projet serait submergé, selon la cartographie des aléas du PPRi, majoritairement sous moins d'un mètre et pour une partie restante sous moins de 0,5 m d'eau.

Le projet, compte tenu des bâtiments projetés sur un site aujourd'hui libre de toute construction, va générer un obstacle important en cas de très forte crue. Il est indiqué (p. 291) que les surfaces prises à la crue par le projet, estimées sur une superficie de 3 954 m², seront compensées par l'inondation des espaces verts et des extérieurs, par les surfaces inondables du RdC (sur environ 8 300 m²), ainsi que par le sous-sol inondable.

Pour la MRAe, une présentation plus détaillée de ces surfaces de compensation des volumes d'expansion de la crue, démontrant cette assertion, aurait mérité d'être produite, en prenant en compte les impacts cumulés des projets voisins. Par ailleurs, l'étude d'impact ne présente aucune mesure d'évitement et de réduction des impacts d'une crue sur le projet.

La MRAe rappelle que ces éléments devront être établis dans le cadre de la déclaration au titre de la loi sur l'eau (rubrique 3.2.2.0), dans la mesure où le projet génère une surface soustraite supérieure ou égale à 400 m².

La MRAe recommande :

- **de justifier le calcul des volumes de compensation des surfaces prises à la crue ;**
- **de présenter une étude plus détaillée des impacts d'une crue sur les populations exposées, en particulier les enfants en bas-âge, ainsi que les mesures de réduction de la vulnérabilité et de mise en résilience envisagées du nouveau quartier.**

Le site est en outre concerné par un risque d'inondation par phénomène de remontée de nappe, selon la cartographie établie par le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM). À ce titre, des estimations du niveau de la nappe au droit du site de projet, en cas de crue décennale et centennale, ont été conduites : la nappe se situerait respectivement à une profondeur d'environ 2,50 m à 3,30 m par rapport au terrain naturel.

L'étude d'impact indique donc que, compte tenu du niveau de sous-sol projeté, un rabattement de nappe est à prévoir en phase chantier afin de garantir des travaux de fond de fouille à sec, et de limiter le débit d'exhaure durant cette phase à un volume inférieur à 80 m³/h, seuil au-delà duquel une autorisation au titre de la rubrique 1.2.2.0 de la nomenclature de la loi sur l'eau serait nécessaire.

Pour la MRAe, ce dimensionnement du débit d'exhaure en phase chantier doit être confirmé, compte tenu à la fois de la proximité de la Seine (environ 150 m), du phénomène de remontée de nappe et de la surface du sous-sol à créer.

3.2 La qualité des sols

Le site de projet intègre un site répertorié au sein de la base de données BASIAS (Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service). Il correspond à une ancienne activité de fabrication d'agrafes exploitée jusqu'en 2010. L'étude d'impact rappelle les autres activités anciennement exploitées sur le site : traitement et revêtement de métaux, chaudronnerie, fabrication de colorants, etc.

Un Secteur d'Information sur les Sols (SIS)⁹ est par ailleurs situé en vis-à-vis du site, de l'autre côté de la rue de la Bongarde. Il s'agit du SIS dénommé « LE NIGEN PHARMA » qui s'étend sur une superficie d'environ 5,3 ha sur le territoire de la commune voisine de GENNEVILLIERS.

L'étude d'impact rappelle que des travaux de dépollution ont été menés en 2011 par l'ancien propriétaire du site, sur la base des résultats d'investigations *in situ* menées en 2005, 2006, et 2011 et qui avaient mis en évidence une pollution diffuse des sols, notamment en hydrocarbures et en métaux. Ces travaux ont consisté en l'excavation de 1 400 m³ de terres impactées, puis leur évacuation après traitement sur site.

⁹ Dispositif prévu à l'article L.125-6 du code de l'environnement qui prévoit la délimitation des secteurs où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et de mesures de gestion de la pollution pour préserver la sécurité, la santé ou la salubrité publiques et l'environnement.

Dans le cadre de la réalisation du présent projet, de nouvelles investigations ont été réalisées en 2019 et elles ont notamment mis en évidence la présence de métaux dont du plomb (les teneurs observées ne sont pas indiquées), d'hydrocarbures et de composés organo halogénés volatils (COHV). Par la suite, de nouvelles investigations sur le site ont été réalisées en janvier 2020, afin de contrôler la qualité des sols et des gaz du sol au niveau du futur fond de fouille du présent projet. Les résultats sur les sols mettent en évidence des teneurs en hydrocarbures inférieures aux critères d'acceptation en Installation de Stockage de Déchets Inertes (jusqu'à 86 mg/kg pour les hydrocarbures totaux et jusqu'à 3,6 mg/kg pour les hydrocarbures poly-aromatiques). En revanche, s'agissant des gaz du sol, les résultats des analyses ont mis en évidence la présence de teneurs significatives en COHV, principalement de tétrachloroéthylène et de trichloroéthylène.

Selon l'étude d'impact, les travaux de terrassement nécessaires au projet contribueront à l'assainissement des sols. Le volume et les filières de traitement de ces terres impactées sont précisés. Entre 7 600 m³ et 8 600 m³ de terres sont non conformes aux critères d'acceptation en « Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux » (ISDND) et devront donc faire l'objet d'un traitement en filière spécifique.

Afin de maîtriser les impacts environnementaux résiduels, des dispositions complémentaires sont prévues, notamment la couverture par un horizon de terres saines (d'une épaisseur de 0,30 m) des terres restant en place au droit des zones en extérieur. Il est par ailleurs indiqué qu'en cas d'impact résiduel après travaux, des restrictions d'usage pourraient être mises en place.

D'après l'étude d'impact (p. 312), la mise en œuvre d'un plan de gestion, dont les mesures ont fait l'objet d'une analyse des risques résiduels (ARR) fondée sur une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS), devrait permettre de garantir la compatibilité du site avec les usages projetés, y compris l'accueil de population sensible.

Ni l'EQRS, ni le plan de gestion n'ayant été annexés à l'étude d'impact, la MRAe n'a pas été en mesure de se prononcer pleinement sur la méthodologie poursuivie et la pertinence des mesures envisagées.

La MRAe s'interroge ainsi sur les espaces extérieurs et leur accessibilité par le public. Il n'est en effet nullement démontré que leur couverture par un horizon de terres saines d'une épaisseur de 0,30 m soit de nature à garantir l'absence de tout risque de contamination. La MRAe recommande notamment de s'assurer, en cas de terres accessibles aux enfants de la crèche, de l'absence de tout risque sanitaire, en particulier au regard des teneurs en plomb¹⁰.

La MRAe recommande d'annexer l'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) et le plan de gestion des pollutions des sols à l'étude d'impact et d'apporter des précisions sur la gestion des espaces extérieurs et leur compatibilité avec les usages qui y sont projetés, en particulier s'ils doivent accueillir des enfants en bas-âge.

3.3 L'alimentation en eau potable

L'étude d'impact rappelle que le projet est concerné par les périmètres de protection du champ captant d'eau destinée à la consommation humaine de l'usine de production de Villeneuve-la-Garenne, qui est alimentée via dix-huit ouvrages de prélèvement.

Le site est ainsi localisé à l'intérieur des périmètres de protection rapprochée (PPR) de certains de ces captages.

Les servitudes d'urbanisme liées à ces PPR sont bien rappelées dans l'étude d'impact (p. 212).

En revanche, pour la MRAe, les incidences du projet au regard de la préservation de la qualité de la ressource en eau ne sont pas suffisamment analysées. Ainsi, aucune mesure n'est présentée en cas de pollution accidentelle pendant le chantier, ou en cas d'inondations en phase d'exploitation (au regard de l'éventuelle migration de polluants vers le champ captant) ou de tout autre incident pouvant avoir un impact sur la ressource en eau.

¹⁰ Le Haut Conseil de la Santé Publique (HCSP), dans un avis de juin 2014, fixe un seuil d'alerte à 300 mg/kg et un seuil de vigilance à 100 mg/kg dans les sols.

La MRAe recommande de compléter l'analyse des incidences du projet sur la ressource en eau potable, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation.

3.4 La gestion des eaux pluviales

En matière de gestion des eaux pluviales (p. 292), le projet prévoit l'abattement des premières pluies (c'est-à-dire les 10 premiers millimètres), via les toitures végétalisées et les espaces verts sur dalle. En revanche, le traitement des autres pluies n'est pas encore arrêté.

À ce stade de l'avancement du projet, il est attendu que l'étude d'impact estime le volume à traiter et les dispositifs associés. À cet égard, l'étude d'impact se borne à rappeler qu'aucune eau pluviale ne pourra être infiltrée directement à la parcelle compte tenu de la présence d'un captage d'eau destinée à la consommation humaine à proximité.

La MRAe recommande d'apporter dans l'étude d'impact des compléments sur la gestion des eaux pluviales au-delà des premières pluies.

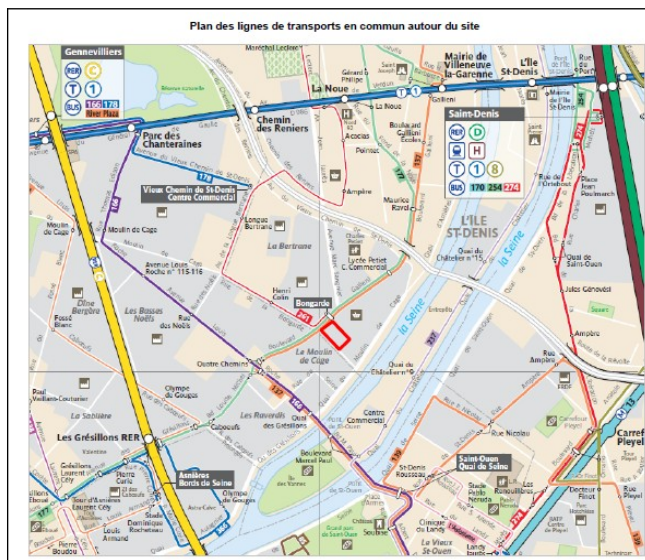
3.5 Le trafic routier et les pollutions associées

✓ Le trafic routier

En ce qui concerne la desserte routière du site et de ses abords, elle est notamment assurée par :

- le réseau national : l'autoroute A86 au nord ;
- le réseau départemental et régional : la D9 (boulevard Gallieni) au nord et la D7 (quai du Moulin de Cage) à l'est ;
- le réseau local : la rue de la Bongarde au sud.

Le secteur du projet bénéficie par ailleurs d'une desserte directe en transport en commun, mais uniquement assurée par des lignes de bus marquant un arrêt au droit du site (arrêt « Bongarde »), permettant selon l'étude d'impact un rabattement relativement rapide à destination d'axes importants supports de modes lourds de transports en commun (station des Grésillons du RER C, ligne 13 du métro et tramway T1).



Plan des dessertes du réseau RATP autour du site (Source : Ei p.113)

Selon l'étude d'impact, la desserte du secteur bénéficiera également de plusieurs projets de transports en commun, en particulier :

- le projet de la future ligne 15 Ouest du Grand Paris Express reliant les stations « Pont de Sèvres » et « Saint-Denis Pleyel » à la gare « Les Grésillons » située à Gennevilliers (92) et dont la mise en service est prévue en 2030 ;

- les projets de prolongements de la ligne de tramway T1 vers l'ouest dont les mises en service sont prévus en 2024 et 2030 et de la ligne 14 du métro qui permettra de rejoindre la mairie de Saint-Oen puis le futur pôle d'échanges « Saint-Denis Pleyel » en 2023.

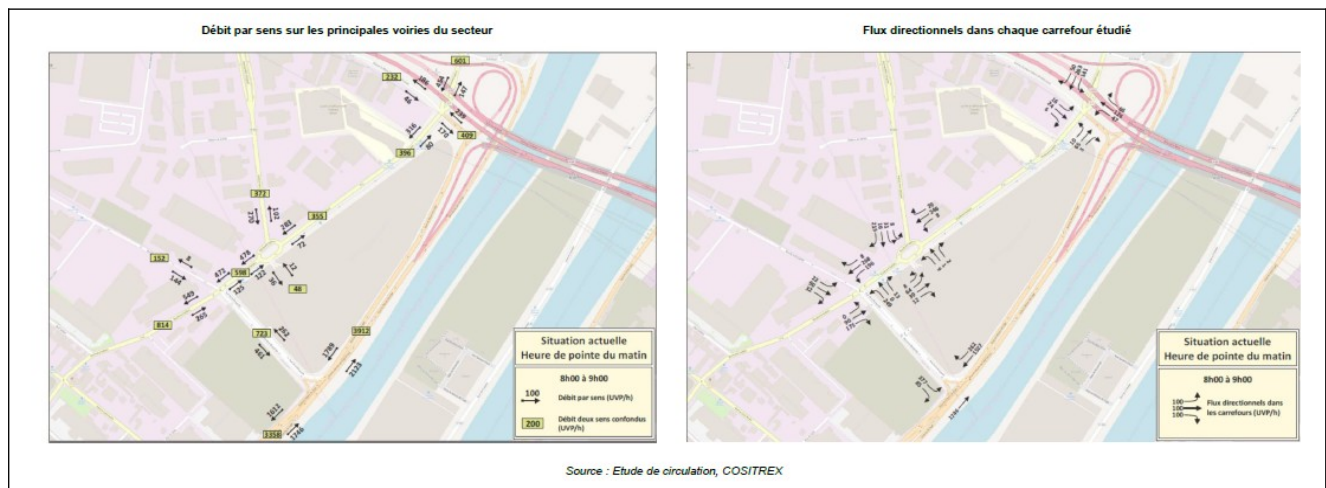
La MRAe préconise de préciser les temps de parcours, à pied et en vélo, entre le site du projet et les modes lourds de transports en commun, existants et futurs.

En termes de circulations douces, le boulevard Gallieni, en bordure du site, est aménagé pour la circulation des vélos. Pour le reste, le site est, selon l'étude d'impact, globalement bien connecté vers le nord, mais manque d'aménagements en direction du sud. En outre, selon l'étude d'impact, les voiries bordant le projet sont sécurisées pour les piétons : le boulevard Gallieni, lié à la desserte relativement satisfaisante en bus et la proximité du centre commercial, connaîtrait une circulation piétonne particulièrement dense, alors que les autres voies la mobilité piétonne serait plus faible.

Afin de caractériser le trafic routier aux abords du site, une étude de déplacements a été réalisée (en juin 2019), sur les principaux axes et carrefours desservant le site.

On observe ainsi en Heure de Pointe du Matin (H.P.M.) et en Heure de Pointe du Soir (H.P.S.) :

- entre 1400 et 2000 véhicules sur la RD7 ;
- entre 400 et 700 véhicules sur la rue Gallieni ;
- entre 150 et 400 véhicules sur la rue de la Bongarde.



(Source : Ei p. 108)

Afin de pouvoir apprécier précisément les incidences propres au projet, une comparaison des trafics automobiles entre une situation au « fil de l'eau » (situation à l'horizon de livraison du projet mais sans sa mise en œuvre) et la situation projetée a été réalisée.

Selon l'étude d'impact, ces simulations ont tenu compte des différents projets identifiés dans un large périmètre et susceptibles d'avoir une influence sur les niveaux de trafics.

Il apparaît ainsi qu'à l'horizon 2023, ce sont de l'ordre de 147 UVP/h¹¹ à 258 UVP/h supplémentaires qui emprunteront la rue de la Bongarde à l'heure de pointe du matin et à l'heure de pointe du soir. Les autres voies subiraient un impact globalement limité. En ce qui concerne les carrefours, il est indiqué qu'ils conservent des réserves de capacité satisfaisantes.

L'étude d'impact (p. 303) conclut à l'absence d'incidences négatives du projet sur le fonctionnement de la circulation dans le secteur.

✓ La qualité de l'air

En ce qui concerne la qualité de l'air dans le secteur d'étude, l'analyse s'appuie en premier lieu sur les résultats des stations AIRPARIF « Saint-Denis » et « Gennevilliers ».

L'étude d'impact (p. 221) indique qu'aucune station dans le secteur du projet n'est situé en bordure de l'autoroute A86 (à environ 500 m à vol d'oiseau du site), mais que la station « Saint-Denis » est en

11 Unité Véhicule Particulier par heure.

bordure de l'autoroute A1 permettant ainsi de disposer d'informations concernant la qualité de l'air en situation de très fort trafic.

Les résultats montrent qu'entre 2013 et 2018, en situation urbaine, les moyennes annuelles sont respectées pour tous les polluants mesurés, mais que les valeurs journalières recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour les PM_{2,5}¹² ne sont pas respectées chaque année.

Sur cette même période 2013-2018, en situation de trafic :

- les moyennes annuelles en dioxyde d'azote (NO₂)¹³ sont largement dépassées chaque année ;
- pour les PM₁₀, la valeur limite en moyenne annuelle et le nombre de dépassements en moyenne journalière correspondant à la norme n'ont jamais été respectés entre 2013 et 2018 ;
- les teneurs annuelles en PM_{2,5} respectent la valeur limite depuis 2015. Cependant, le nombre de dépassements en moyenne journalière demeure supérieure à la norme ;
- les teneurs en monoxyde de carbone CO ont été respectées chaque année entre 2013 et 2018 (tendance à la baisse).

L'étude d'impact présente ensuite une appréciation de la qualité de l'air au niveau du site et de ses environs pour les années 2015 et 2018, issue de la modélisation réalisée par AIRPARIF. Des teneurs élevées de dioxyde d'azote, de PM₁₀ et de PM_{2,5}, voire très élevées au niveau des axes de circulation, sont mises en évidences.

Il s'avère donc que le site est particulièrement soumis à la pollution au dioxyde d'azote et aux particules fines liée essentiellement au trafic routier.

Pour caractériser plus finement la qualité de l'air sur le site et ses abords, une campagne de mesures *in situ* a été réalisée du 29 août au 17 septembre 2019 (p. 226). La représentativité de cette période n'est pas justifiée. Les polluants mesurés sont les suivants : le dioxyde d'azote (NO₂), et les particules fines PM₁₀ et PM_{2,5}.

Il en ressort que les valeurs réglementaires pour le NO₂ (de 40 µg/m³ en moyenne annuelle et 200 µg/m³ en moyenne horaire) sont dépassées au niveau des 3 points de mesures les plus proches du site, avec des valeurs comprises entre 41,7 µg/m³ et 59,5 µg/m³.

En revanche, aucun dépassement des seuils recommandés par l'OMS n'a été constaté en ce qui concerne les PM_{2,5} et les PM₁₀.

En outre, l'étude d'impact analyse les incidences des trafics automobiles générés par le projet en termes d'émission de polluants, comparativement à la situation actuelle et à la situation « au fil de l'eau ».

Evolution des émissions pour les principaux polluants

IMMA	NOx	PM10	PM2,5	Particules à l'échappement	CO	SO ₂	COVNM	Benzène	NO ₂	BaP	Arsenic	Nickel
Evolution Situation projetée / Situation fil de l'eau	+ 3,5 %	+ 3,5 %	+ 3,5 %	+ 3,5 %	+ 3,6 %	+ 3,5 %	+ 3,5 %	+ 3,8 %	+ 3,7 %	+ 3,7 %	+ 3,5 %	+ 3,5 %
Evolution Situation projetée / Situation actuelle	- 21,3 %	- 8,3 %	- 14,4 %	- 43,4 %	- 38,3 %	+ 3,2 %	- 57,2 %	- 54,3 %	- 22,4 %	- 7,8 %	+ 3,4 %	+ 3,1 %

(Source : Ei p. 287)

Des résultats observés, l'étude d'impact conclut à des incidences non significatives du projet sur la qualité de l'air et, en conséquence, elle ne prévoit pas de mesures d'évitement et de réduction des impacts de la pollution atmosphérique sur les futurs usagers du projet.

En revanche, pour la MRAe, le projet, de par sa localisation dans un environnement très routier, exposera notamment des enfants en bas-âge à une qualité de l'air dégradée, justifiant de mener une réflexion sur la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction des impacts sanitaires de cette exposition.

12 Les particules fines (PM_{2,5}) contiennent des produits toxiques tels que des métaux ou des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dont certains sont cancérigènes.

13 Très présents dans les gaz d'échappement.

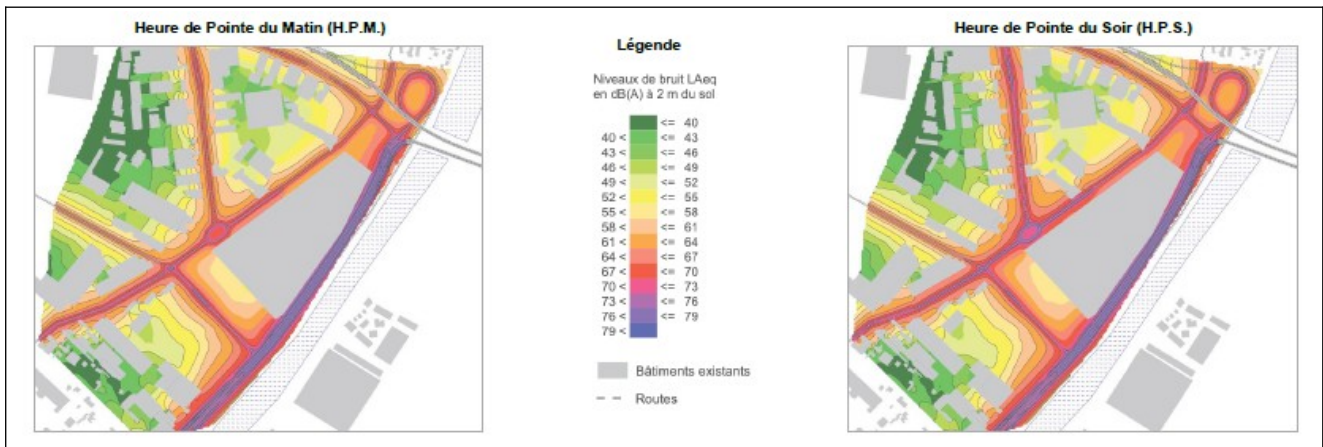
La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact des mesures d'évitement et de réduction des impacts de la pollution atmosphérique ambiante sur les futurs usagers du projet, notamment sur les populations sensibles et de justifier de leur efficacité.

✓ L'environnement sonore

L'étude d'impact rappelle que :

- d'après le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (P.P.B.E.) des Hauts-de-Seine, qui a été approuvé en décembre 2017, le site n'est pas localisé à l'intérieur des zones de dépassement des valeurs limites, à savoir 68 dB(A) pour l'ensemble d'une journée et 62 dB(A) pour la période nocturne ;
- d'après le classement acoustique des infrastructures de transport terrestres¹⁴, le site est concerné par les nuisances sonores du boulevard Gallieni (D9) classé en catégorie 4, soit une voie modérément bruyante mais imposant une isolation phonique renforcée des bâtiments.

Afin de caractériser plus précisément l'environnement sonore sur le site et ses abords, une étude acoustique a été réalisée. Cette étude s'appuie sur les données des trafics routiers aux heures de pointe du matin et du soir issues de l'étude de circulation. Il en ressort un niveau de bruit L_{Aeq}^{15} à 2 m du sol compris entre 55 dB(A) en cœur du site du projet à 64 dB(A) le long de la rue de la Bongarde.



(Source : Ei p. 123)

Des résultats observés, l'étude d'impact (p. 310) conclut que les incidences sur le confort acoustique des futurs occupants seront « positives », dans la mesure où l'isolement acoustique des façades de l'ensemble immobilier sera non seulement conforme à la réglementation applicable mais également, sur les parties les plus exposées, renforcé.

La MRAe rappelle que le respect de la réglementation relative à l'isolement acoustique des logements ne saurait être considéré comme une mesure de réduction de l'impact. Elle s'interroge par ailleurs sur la qualification de « positives » attribuées à des incidences liées à l'exposition d'une population nouvelle à des niveaux de bruits relativement élevés, même réduites par des mesures ponctuelles de renforcement de l'isolement acoustique des façades.

Pour la MRAe, le caractère suffisant des mesures de réduction envisagées reste à démontrer, au regard des niveaux sonores relevés, de l'incertitude liée à l'emplacement exact de la future crèche et de l'absence de prise en compte de la fréquentation des espaces extérieurs¹⁶.

La MRAe recommande d'examiner la possibilité de proposer des mesures d'évitement et de réduction complémentaires des impacts de la pollution sonore sur la santé des futurs occupants des bâtiments.

14 Tel qu'issu de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 sur le bruit, les voies sont classées de la catégorie 5 pour les moins bruyantes à la catégorie 1 pour les plus bruyantes.

15 Valeur exprimant le niveau sonore (niveau de pression acoustique), en décibel (Db).

16 Afin de protéger la santé des populations, l'Organisation Mondiale de la Santé recommande un niveau sonore du trafic routier de 53 dB(A) (Lden), soit un niveau de 53 dB durant 24h, et de 45 dB(A) (Ln), soit un niveau de 45 dB en période nocturne.

3.6 Les consommations énergétiques

Selon l'étude d'impact (p. 71), le projet vise les niveaux de performance énergétique de la réglementation thermique (RT) 2012.

Dans l'optique de parvenir à ces niveaux de performance, qui correspond à l'état de la réglementation en vigueur actuellement, le projet s'appuie sur une solution énergétique dans laquelle la production de chaleur nécessaire au chauffage des bâtiments et à la fourniture de l'eau chaude sanitaire sera réalisée par une chaufferie en rez-de-chaussée équipée de deux chaudières gaz à condensation. Selon l'étude d'impact, le choix de cette solution prend en compte les enseignements d'une étude de faisabilité (technique et économique) des diverses solutions d'approvisionnement en énergie qui ont été étudiées (systèmes solaires thermiques et photovoltaïques, cogénération, etc.). Cette étude de faisabilité n'est pas annexée à l'étude d'impact.

La MRAe rappelle que la réglementation thermique 2020, qui imposera à tous les nouveaux bâtiments d'être à énergie positive¹⁷, sera applicable dès la mi 2021. Dans ces conditions, le niveau de performances énergétiques poursuivi gagnerait à être plus ambitieux.

La MRAe recommande d'annexer à l'étude d'impact l'étude de faisabilité énergétique et de relever le niveau de performance énergétique des bâtiments au regard des futures dispositions de la réglementation thermique (RT) 2020.

3.7 L'intégration paysagère du projet

L'intégration du projet dans l'environnement urbain environnant est analysé succinctement dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact (p. 297) conclut à des incidences positives du projet sur le paysage aux motifs que le projet s'inscrit dans les obligations qui découlent de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du secteur de la Bongarde, telles que le principe d'une coulée verte, l'implantation de commerces en rez-de-chaussée, une hauteur maximale de 35 mètres.

Pour la MRAe, au regard de la proximité du projet avec la Seine et le centre commercial Quartz, des hauteurs projetées (R+11), de l'environnement industriel et des perspectives de développement résidentiel du quartier, les enjeux d'intégration paysagère apparaissent forts, notamment en ce qui concerne la problématique des coutures entre le site du projet et les parcelles voisines, et celle des vues plus lointaines depuis la rive opposée de la Seine, ce que l'étude d'impact ne permet pas d'apprécier.

Au titre de ces impacts figurent également la dégradation des conditions d'ensoleillement dont bénéficient les occupants des bâtiments avoisinants. Ces impacts ont été étudiés, sur la base d'une étude technique spécifique (p. 285).

Il en ressort notamment que les incidences négatives du projet concernent quatre bâtiments voisins :

- le centre commercial Quartz, sur sa façade sud-ouest qui est fortement affectée pendant les diverses saisons de l'année : de 2 à 5 heures en été et plus de 6 heures en hiver, soit la quasi-totalité de son ensoleillement direct ;
- les façades sud et ouest (coté boulevard Gallieni) du programme « Les Jardins de Bongarde » (actuellement en cours de construction), qui subiront une perte partielle d'ensoleillement, mais uniquement pendant la période hivernale (entre une heure et deux heures d'ensoleillement) ; Elles ne sont pas atteintes par les ombres portées du projet pendant les autres saisons de l'année ;
- les façades des bureaux situés au 9-17 boulevard Gallieni qui perdent deux à trois heures d'ensoleillement en matinée en période hivernale, soit approximativement 50 % de leur ensoleillement journalier pendant cette période.
- les façades nord-est et sud-est du bâtiment situé de l'autre côté de la rue de la Bongarde, qui sont ombragées par les bâtiments du projet deux à trois heures en début de matinée en période estivale.

17 C'est-à-dire émettant plus d'énergie qu'en consommant.

L'étude d'impact conclut néanmoins que l'impact du projet sur l'ensoleillement des bâtiments qui l'entourent sera négligeable, au motif que l'ensoleillement en condition réelle est bien inférieur au rayonnement solaire théorique des simulations.

Toutefois, au regard des pertes d'ensoleillement notables qui ont été mises en évidence, il aurait été pertinent d'examiner les possibilités de mettre en œuvre des mesures d'évitement ou de réduction, y compris par certains ajustements de la proposition architecturale, ou de démontrer que cet examen a été réalisé et que le choix programmatique et architectural retenu correspond à l'option la plus efficace, notamment pour cet enjeu.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact sur son volet paysager, notamment en justifiant son intégration dans l'environnement urbain immédiat et dans des vues plus éloignées. Elle recommande également de compléter par un examen des mesures d'évitement et de réduction envisageables au regard des pertes d'ensoleillement générées par le projet sur les immeubles voisins, et de justifier que l'option programmatique et architecturale retenue correspond à celle de moindre impact notamment sur cet enjeu.

3.8 Le cumul d'effets avec d'autres projets connus

L'étude d'impact rappelle en premier lieu que les études sur les déplacements, le climat, ou encore la qualité de l'air menées dans le cadre du présent projet prenaient déjà en compte les incidences des autres projets identifiés dans l'environnement du secteur et elle en reprend les éléments les plus saillants dans un chapitre dédié (4.2, p. 313).

Pour les autres thématiques, l'étude d'impact se limite à indiquer que l'appréciation des incidences cumulées est difficilement réalisable. Or, pour la MRAe, les conséquences des projets de résidentialisation sur le secteur de la Bongarde, en matière notamment de cadre de vie et d'exposition de nouvelles populations à des risques d'inondations, pourraient avoir des impacts significatifs.

La MRAe observe, en outre, que la liste de projets à prendre en considération a été constitué au sein d'un périmètre d'étude d'environ 4,3 km² qui a été défini « à dire d'expert ». Sa pertinence n'est donc pas démontrée. En outre, les perspectives d'aménagements sur la parcelle aujourd'hui libre de toute construction située en contiguïté du site, et celles éventuellement connues du terrain en friche situé de l'autre côté de la rue de la Bongarde à Gennevilliers, auraient pu être présentées dans ce chapitre, à défaut d'être pleinement prises en compte dans le périmètre du projet comme il se devrait (cf *supra*).

4 Justification du projet retenu

L'étude d'impact justifie le projet retenu en rappelant que :

- d'après le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (S.D.R.I.F.), document stratégique d'aménagement et d'urbanisme la région à l'horizon 2030, le site est identifié en tant que « secteurs à fort potentiel de densification » ;
- ce projet s'inscrit dans les dynamiques d'ouverture à la résidentialisation et d'amélioration du cadre de vie du secteur de la Bongarde, telle qu'autorisées au PLU de la ville depuis 2015 dans un secteur auparavant dédié aux seules activités ;
- ce projet s'inscrit dans les obligations qui découlent de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du PLU, notamment le principe d'une coulée verte de 10 mètres de large ouverte sur la Seine.

Pour la MRAe, ces justifications ne sauraient être suffisantes et l'étude d'impact aurait dû justifier cette résidentialisation nouvelle à l'aune des impacts sanitaires et environnementaux qu'elle génère, et pas seulement à l'aune de la planification urbaine. La MRAE s'interroge par ailleurs sur l'accessibilité des futurs usagers du site aux principaux équipements publics de la ville : les équipements scolaires les plus proches (le groupe scolaire Jules Verne et le projet d'école sur le quartier Galliéni) se situent ainsi à environ 1 km du projet et les accès à pied nécessitent le franchissement de la zone très routière autour du viaduc de l'A86.

La MRAE recommande de mieux justifier le projet au regard des impacts sanitaires et environnementaux qu'il génère et de son relatif éloignement des principales centralités du territoire communal.

En ce qui concerne les variantes étudiées, l'étude d'impact précise que la programmation a évolué à la demande de la ville de Villeneuve-la-Garenne, d'un projet ne prévoyant initialement que des surfaces de logements et de commerces à un projet intégrant une coulée verte en cœur d'îlot ouverte au public et une crèche. Toutefois, l'étude d'impact ne justifie pas ces évolutions programmatiques au regard des enjeux sanitaires et environnementaux qui en découlent, notamment s'agissant de la santé des futurs usagers du site dont des enfants en bas-âge.

De manière générale, ce chapitre sur la justification du projet retenu et sur les variantes programmatiques qui ont été étudiées est, selon la MRAe, trop succinct.

L'implantation d'une crèche sur des sols pollués doit ainsi être justifiée au regard de la circulaire du 08 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles, qui prévoit que la construction de tels établissements doit être évitée, notamment lorsqu'il s'agit d'anciens sites industriels et, qu'en cas d'impossibilité de trouver un site alternatif non pollué, un bilan étayé des avantages et inconvénients des différentes options de localisation doit être produit.

Par ailleurs, une réflexion sur la mutualisation des espaces de stationnement avec le centre commercial du Quartz (et ses 3000 places) pour répondre aux besoins du projet aurait pu être menée pour améliorer le coefficient de pleine terre du projet et encourager l'usage des modes doux.

La MRAe recommande de joindre au dossier un bilan des avantages et des inconvénients des différentes options étudiées de localisation de la crèche au regard des incidences environnementales et sanitaires, justifiant l'option retenue dans le cadre du projet.

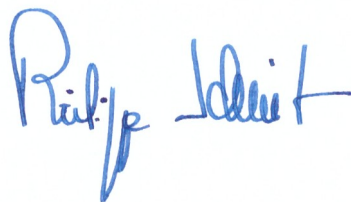
5 Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier de consultation 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 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 leur projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui 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,



Philippe Schmit