



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-
France

Le 30 NOV. 2017

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1335-17

Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement du Pôle Héloïse à Argenteuil (Val-d'Oise)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du Pôle Héloïse à Argenteuil (Val-d'Oise), datée de juillet 2017, réalisée par le bureau d'études Arcadis, et présentée par la société Fiminco, dans le cadre de la procédure de demande de permis de construire.

Le projet s'implante sur un site urbain de 2,2 hectares situé près de la Seine. Il est ceinturé d'infrastructures routières (routes, pont), d'équipements culturels et du centre commercial Côté Seine.

Le projet consiste en la réalisation d'un ensemble immobilier mixte composé d'un complexe cinématographique de 1 700 places et de deux « blocs » de commerces et de restaurants, sur lesquels reposeront six immeubles accueillant 156 logements et une salle de spectacle pouvant accueillir 3 810 personnes. L'ensemble du projet culminera à 43 mètres de hauteur et développera 40 427 mètres carrés de surface de plancher. Il prévoit également 787 places de stationnement automobile en infra et super-structures, ainsi que des voies de déplacements doux (places, mails).

Les principaux enjeux environnementaux du projet concernent les risques d'inondations (débordement, remontée de nappe), les déplacements et les pollutions et nuisances associées, la continuité écologique formée par la Seine, l'insertion paysagère, les consommations énergétiques, les risques technologiques générés par la proximité de l'établissement Safran Aircraft Engines à Colombes (risque de surpression) et par une canalisation de transport de gaz localisée à proximité et la présence possible sur le site de vestiges archéologiques.

L'étude d'impact est concise et relativement bien illustrée.

L'autorité environnementale recommande de :

- justifier le choix d'implanter le projet sur un site inondable, présentant en outre un potentiel de renaturation dans un secteur très urbain où le trafic routier est par ailleurs congestionné ;
- approfondir l'étude des effets cumulés du projet avec les autres projets environnants ;
- préciser les modes de déplacements des usagers et les hypothèses de trafic routier ;
- évaluer l'augmentation des émissions polluantes dans l'air et de décrire les impacts sanitaires correspondants sur les populations, en présence et à venir ;
- approfondir l'étude énergétique en termes de consommations liées aux usages, de prise en compte des gaz à effet de serre, et de faisabilité du recours à des énergies renouvelables ;
- consolider l'étude paysagère à l'aide notamment de points de vue éloignés ;
- étudier la compatibilité du projet avec les risques et contraintes d'urbanisme générés par l'établissement Safran Aircraft Engines et par la canalisation de transport de gaz localisée à proximité du site.

* * *

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

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

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

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7.

Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

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

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public 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 la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du Pôle Héloïse à Argenteuil (Val-d'Oise), datée de juillet 2017, réalisée par le bureau d'études Arcadis, et présentée par la société Fiminco. L'Autorité environnementale a été saisie le 5 octobre 2017 par la commune d'Argenteuil pour avis sur le projet et son étude d'impact, dans le cadre de la procédure de permis de construire.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet est localisé à Argenteuil, commune urbaine de 106 817 habitants¹ située à six kilomètres au nord-ouest de Paris, et qui fait partie de l'Établissement Public Territorial « Boucle Nord de Seine » (450 000 habitants) et de la Métropole du Grand Paris.

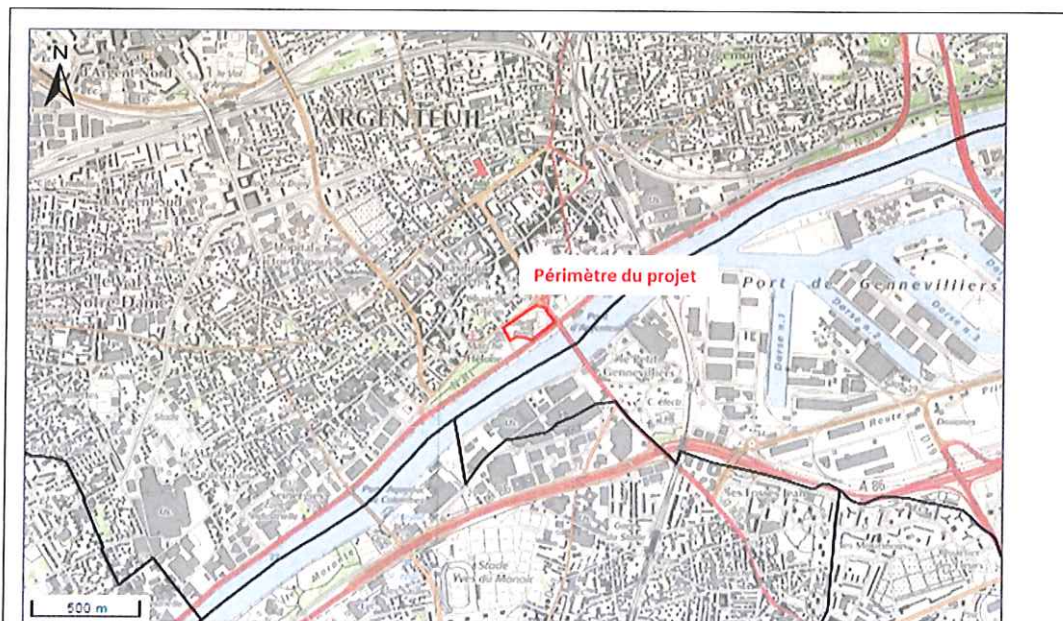
Le projet s'implante en centre-ville, sur les bords de Seine, en aval immédiat du pont d'Argenteuil, sur un site urbanisé de 22 248 mètres carrés accueillant actuellement deux salles de spectacle de 1 700 places au total, un parking de 280 places, des espaces verts et un jardin public.

Le site est ceinturé de routes (quai de Bezons—RD 311, avenue Gabriel Péri, boulevard Héloïse), de commerces (marché Héloïse), et d'équipements publics (gymnase Marcel Cerdan, maison des jeunes et de la culture, conservatoire de musique). Le centre commercial Côté Seine est localisé à 200 mètres au nord-est.

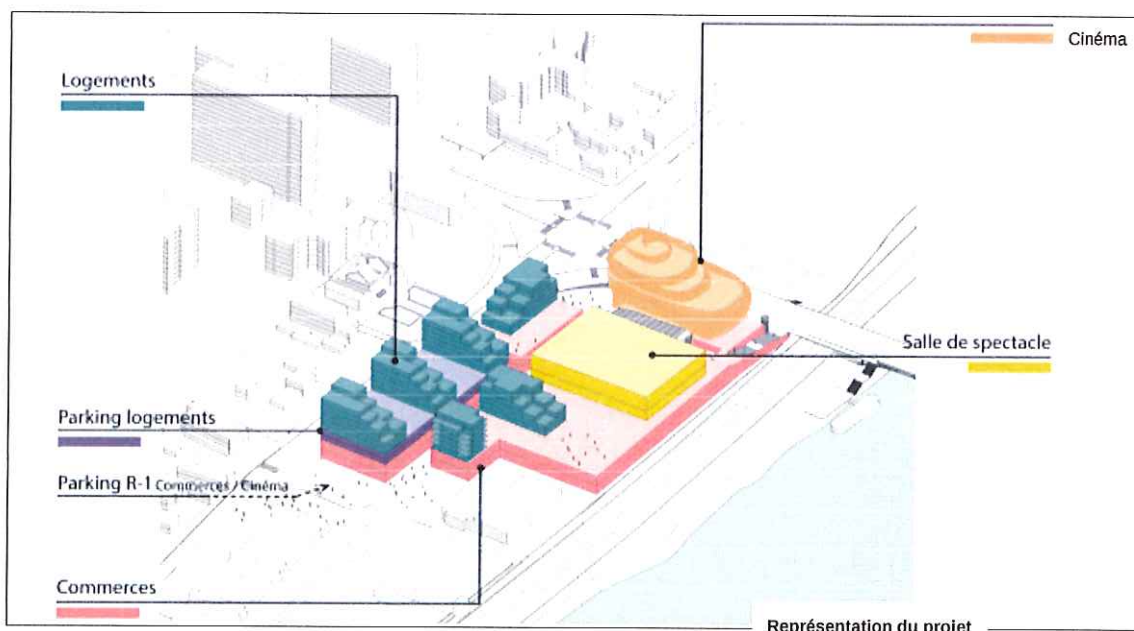
Le site présente des atouts du fait de sa position en entrée de ville, de sa proximité à la Seine, de la présence d'axes structurants, d'équipements culturels et de commerces.

Le projet a pour objectifs de renforcer l'offre commerciale d'Argenteuil et l'attractivité du cœur de ville, et de créer un pôle culturel contigu avec les équipements culturels proches, tout en répondant à la demande régionale en logements.

¹ en 2013.



La commune, initialement détentrice des parcelles du site, a approuvé leur cession à la société Fiminco, qui porte le projet (page 14). Le projet consiste en la réalisation d'un ensemble immobilier mixte composé de 156 logements, de commerces, de restaurants, et d'une salle de spectacle pouvant accueillir 3 810 personnes. L'ensemble est réparti entre le « bloc Héloïse », au nord, et le « bloc Seine », au sud (voir illustrations page 21 et 22). Les deux blocs reposent sur des socles s'élevant de R-1 à R+1 et accueillant les commerces ainsi que 594 places de parking en sous-sol pour les clients des commerces et du cinéma. Sur ces socles (en R+2), le projet prévoit la réalisation de la salle de spectacle, d'espaces verts (publics et privés) et de six immeubles de logements collectifs en R+1² incluant 193 places de parking en superstructure (R+2 et R+3). Le projet inclut, par ailleurs, un complexe cinématographique de 1 700 places, isolé des deux blocs, et représentant le point haut du projet (43,2 mètres de hauteur). L'ensemble du projet développe 40 427 mètres carrés de surface de plancher, et prévoit également l'aménagement de deux places et de voies douces à rez-de-chaussée, et d'un belvédère avec vue sur la Seine en R+2.



² d'après la figure 20.

Le maître d'ouvrage a planifié des travaux sur une durée de deux ans (débutant en mai 2018), pour une livraison du projet au deuxième trimestre 2020.

L'Autorité environnementale recommande de préciser le nombre d'usagers du projet (habitants, clients de la zone commerciale, et spectateurs se rendant dans le cinéma ou la salle de spectacle) et de justifier le calendrier des travaux, en tenant compte du calendrier de la procédure d'autorisation environnementale auquel le projet est soumis. L'Autorité environnementale recommande, le cas échéant, de mettre à jour l'étude d'impact en fonction de la nouvelle date de livraison du projet.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Le projet s'implante sur un site à enjeux environnementaux relativement forts (zone inondable, sensibilité très élevée aux remontées de nappe, infrastructures routières environnantes congestionnées en heures de pointe, interception d'une continuité écologique régionale formée par la Seine, proximité d'une canalisation de transport de gaz présentant des risques pour la sécurité, possibles vestiges archéologiques). Le projet est par ailleurs, du fait de son ampleur, susceptible d'avoir un impact sur les déplacements et nuisances associées, le paysage, et les consommations énergétiques.

Gestion de l'eau

La Seine est localisée à environ 50 mètres au sud-est du site et s'écoule vers le sud-ouest du territoire. La nappe alluviale de la Seine a été localisée sur le site en décembre 2016 à une cote comprise entre 22,04 et 24,2 mètres NGF (page 61). Cette nappe accompagne la Seine et son niveau varie en fonction de celui du fleuve. Il existe une probabilité très élevée que le niveau de cette nappe s'approche de la surface (page 64).

Gestion des risques d'inondations

La commune appartient au territoire à risques importants d'inondation (TRI) de la métropole francilienne (page 64), prioritaire dans le cadre de la prévention des risques d'inondation. Or, le projet s'implante en zone inondable sachant que 2,4 % de la superficie communale est inondable. Environ les deux tiers du site du projet (représentés page 67) sont ainsi inondables et sont inclus dans le zonage réglementaire, en « zone bleue », du Plan de Prévention du Risque d'Inondation (PPRI) de la Seine (page 65). Les constructions nouvelles y sont autorisées, sous réserve de certaines conditions (sensibilité des usages, résistance des structures et du second œuvre, positionnement des planchers, compensation hydraulique des remblais, étanchéité des souterrains, mesures de gestion de crise, etc.) .

Lors d'une crue centennale, le niveau de l'eau peut s'élever sur le site jusqu'à 1,25 mètres de hauteur (page 67). En revanche, le site n'est pas inondable lors d'une crue décennale (page 67).

Espaces verts et continuités écologiques

Le site présente une surface restreinte d'espaces verts ainsi qu'une faible biodiversité. L'autorité environnementale précise que les environs du site sont très urbains et souffrent d'un important déficit en espaces verts, notamment dans un rayon de deux kilomètres.

L'autorité environnementale précise également que le site intercepte une continuité écologique³ à restaurer au titre du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Cette continuité est liée à la présence de la Seine et de son lit majeur, qui constituait un écosystème fonctionnel avant l'urbanisation du secteur. L'objectif de restauration de cette continuité écologique s'applique au projet (voir pages 69 et 70 du plan d'actions du SRCE), en tant qu'aménagement urbain susceptible de réserver une emprise à l'aménagement de milieux naturels.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude de cet enjeu.

Paysage

Le paysage du site et de ses abords, de topographie plane, est marqué par la Seine, par des infrastructures routières (dont le pont d'Argenteuil), et par le tissu urbain local. Le site présente également un potentiel paysager du fait de sa position en entrée de ville et de la proximité de petits parcs urbains (à l'est et à l'ouest).

L'étude d'impact présente une analyse illustrée du paysage environnant (à l'aide d'un photoreportage et d'un plan de localisation des prises de vues correspondantes). Il ressort que le site est particulièrement

³ Dénommée « corridor alluvial multi-trames ».

visible depuis le pont d'Argenteuil. L'étude d'impact gagnerait toutefois à intégrer davantage de vues lointaines.

L'autorité environnementale recommande, par ailleurs, de consolider l'étude paysagère du site, à la lumière de l'atlas des paysages du Val-d'Oise, en étudiant les formes urbaines et l'architecture environnante (infrastructures, bâtiments d'un seul tenant du marché, petits bâtiments collectifs, barres d'immeubles, etc.), et en précisant la visibilité du site depuis des points de vue éloignés (notamment depuis la rive opposée).

Archéologie

Il existe une forte probabilité que des vestiges archéologiques soient présents sur le site (page 88). L'autorité environnementale recommande de préciser si une démarche d'archéologie préventive serait pertinente pour vérifier cette information et de présenter les éventuels échanges avec le service de l'État compétent dans ce domaine (Direction Régionale des Affaires Culturelles, DRAC).

Risques technologiques

L'autorité environnementale précise que le site en concerné par un risque technologique relatif à l'établissement Safran Aircraft Engines situé sur la commune de Colombes (effets de surpression). L'autorité environnementale recommande d'étudier les enjeux liés à cet établissement.

L'autorité environnementale précise par ailleurs que le site est localisé au nord (et à proximité) d'une canalisation de transport de gaz. Cette canalisation est susceptible de générer des risques pour la sécurité des personnes et des biens dans son environnement proche. Elle fait à cet égard l'objet d'un porter à connaissance de l'État générant des contraintes d'urbanisme (sur une bande de 70 mètres de largeur depuis la canalisation) qui s'imposent à certains aménagements de grande hauteur ou accueillant du public. L'autorité environnementale recommande d'étudier les enjeux liés à cette canalisation.

Déplacements, pollutions et nuisances associées

Déplacements. Le site bénéficie d'un maillage routier dense à ses abords et dans ses environs. Sur le boulevard Héloïse, le trafic routier avoisine, tous sens confondus, les 10 000 véhicules/jour. Le trafic routier journalier des autres voies environnantes aurait pu également être précisé. Au regard de l'étude de trafic réalisée par le maître d'ouvrage, le trafic routier est saturé dans le secteur en heures de pointe (matin et soir en semaine, samedi après-midi), notamment sur le pont d'Argenteuil (RD122 - avenue Gabriel Péri) et sur le boulevard Héloïse (pages 108 à 111).

Le périmètre du projet est bien desservi par le réseau de bus, avec trois arrêts à proximité et deux lignes dont la fréquence est satisfaisante. La gare RER d'Argenteuil est localisée à 750 mètres au nord. L'autorité environnementale précise qu'une nouvelle ligne de Transport en Commun en Site Propre (TCSP), en projet sur la commune, pourrait permettre à l'avenir de réduire les difficultés de trafic mentionnées plus haut.

Le PLU prévoit un renforcement des liaisons douces sur le territoire communal (page 107). L'étude d'impact pourrait préciser l'accessibilité du site via les modes doux.

L'autorité environnementale recommande de :

- préciser le trafic moyen journalier sur l'ensemble des voies ceinturant le site ;
- décrire l'accessibilité du site via les modes doux ;
- décrire les éventuels usages environnants sensibles à la pollution de l'air émise par le projet (crèches, équipements sportifs, etc.).

Air. La description de la qualité de l'air (page 114) est très succincte. Ces dernières années, les concentrations en dioxyde d'azote sur la station Airparif d'Argenteuil respectaient la réglementation. L'autorité environnementale précise toutefois que la commune est en zone sensible pour la qualité de l'air, ce qui suggère qu'un autre paramètre de qualité de l'air, (les pm 10, particules fines) a fait l'objet d'un dépassement réglementaire dans les années précédentes⁴.

⁴ <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/zone-sensible-pour-la-qualite-de-l-air-r666.html>.

L'Autorité environnementale recommande de caractériser les sources de pollution atmosphérique à l'échelle du site (routes alentour notamment) et d'évaluer les principales émissions polluantes existantes sur la zone d'influence du projet en termes de pollution de l'air (à définir par le maître d'ouvrage). L'autorité environnementale recommande par ailleurs de décrire les éventuels usages environnants sensibles à la pollution de l'air émise par le projet (crèches, équipements sportifs, etc.).

Bruit. Les principales sources de bruit sur la zone d'étude sont liées au trafic routier de la RD 311 et du boulevard Héloïse, classés en catégories 2 et 3 au titre du classement sonore départemental des infrastructures de transport terrestre.

3. L'analyse des impacts environnementaux

L'étude d'impact est concise et relativement bien illustrée. Toutefois, certains enjeux environnementaux du site et du projet devraient être étudiés (risques liés à une canalisation de gaz, caractérisation des remontées de nappe, identification d'éventuels vestiges archéologiques) et d'autres mieux analysés (continuité écologique à restaurer, déplacements, consommations énergétiques, paysage, les effets cumulés). La justification du projet pourrait également être approfondie.

3.1 Justification du projet retenu

Plusieurs scénarios ont été étudiés par le maître d'ouvrage lors de la conception du projet. La profondeur des terrassements a été réduite (passage de R-2 à R-1) limitant ainsi les impacts sur la ressource en eau et les risques d'inondation. Par ailleurs, l'étude d'impact décrit un certain nombre de mesures de réduction des impacts du projet sur l'environnement et le coût de certaines de ces mesures.

En outre, l'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de justifier l'urbanisation d'un site présentant un potentiel de renaturation au titre du SRCE, dans un secteur déficitaire en espaces verts. À cet égard, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) identifie un espace vert et de loisir (en superposition partielle avec un quartier à densifier à proximité d'une gare) susceptible de concerner le site. Le SDRIF prévoit également de préserver les emprises dédiées aux espaces verts publics existants (page 43 des orientations générales du SDRIF).

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) définit une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur le site. Cette OAP prévoit la réalisation d'un pôle commercial et de loisir. Contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier, le projet s'implante en zone « UA » du PLU et non en zone « UGP3 ».

L'autorité environnementale recommande de :

- justifier le choix d'implanter le projet sur un site inondable (le site, inondable aux deux tiers, a été choisi alors que 97,6 % de la superficie communale n'est pas inondable) et dans un secteur où le trafic routier est déjà fortement congestionné ;
- justifier l'urbanisation du site alors que celui-ci présente un potentiel de renaturation au titre du SRCE, que le tissu urbain environnant est fortement déficitaire en espaces verts et que le SDRIF pourrait identifier sur le site un espace vert à préserver ;
- approfondir la démarche de réduction des impacts du projet (en se référant aux parties correspondantes du présent avis pour plus d'information) ;
- prendre en compte les enjeux et impacts liés à l'ensemble des projets à l'étude, ou en cours, localisés dans un rayon de deux kilomètres autour du site.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Les principaux impacts du projet concernent les risques d'inondation (débordement, remontée de nappe), les déplacements automobiles en lien avec la qualité de l'air, la continuité écologique formée par la Seine, l'évacuation des eaux de fond de fouille lors des travaux, la modification du paysage du quartier, les consommations énergétiques du projet, l'exposition du projet aux risques technologiques liés à la canalisation de transport de gaz localisée à proximité, et la destruction de possibles vestiges archéologiques sur le site.

Gestion de l'eau

Le projet conduira à l'imperméabilisation de surfaces supplémentaires et prévoit la réalisation d'un parking qui sera utilisé chaque jour par de nombreux automobilistes. Par conséquent, le projet pourrait conduire à davantage de pollution dans les eaux pluviales ruisselant sur le site. Le projet prévoit une régulation de ces eaux par rétention transitoire dans des bassins dédiés (en toiture et sous le mail commercial), avant rejet au réseau pluvial collectif équipant le secteur. Le dispositif de gestion des eaux pluviales du projet inclura également un séparateur à hydrocarbures (page 145). L'Autorité environnementale signale que les retours d'expériences sur les installations de ce type montrent une faible efficacité pour traiter les pollutions chroniques des eaux pluviales telles que celles du parking.

Lors des travaux, les terrassements seront réalisés jusqu'à une profondeur de 23,7 mètres NGF (page 121), ce qui implique la possibilité de présence d'eau en fond de fouille lors des terrassements. Un rabattement de nappe lors des travaux est donc possible, contrairement à ce qui est indiqué pages 50/51.

Le projet relève des rubriques de la nomenclature de la loi sur l'eau :

- 1.1.1.0 (pose de piézomètres) et une déclaration aurait du être sollicitée avant leur pose ;
- 3.2.2.0 (aménagement dans le lit majeur de la Seine), relevant du régime de l'autorisation. En conséquence, le projet est soumis à une procédure d'autorisation environnementale unique au titre du code de l'environnement.

L'autorité environnementale recommande de :

- justifier le recours à un séparateur à hydrocarbures, eu égard à l'efficacité de ce type de dispositif pour traiter la pollution chronique des eaux pluviales du parking ;
- préciser si un rabattement des eaux de fond de fouille lors des travaux est prévu et sinon pourquoi.

Gestion des risques d'inondation

Le projet conduira à exposer de nouveaux habitants et autres usagers aux risques d'inondations.

Le maître d'ouvrage prévoit des mesures de réduction de l'exposition des nouveaux usages aux inondations centennales : résistance des matériaux de construction (hors murs)⁵ à l'eau, positionnement des planchers suffisamment haut⁶, cuvelage étanche des parkings souterrains, mesures diverses de gestion de crise (pages 44 et 124). Les mesures d'évitement éventuelles ne sont pas présentées.

Un aménagement en zone inondable est par ailleurs susceptible d'aggraver les risques d'inondations en aval. A ce titre, le maître d'ouvrage prévoit une compensation de cet impact hydraulique par la création d'un parking souterrain partiellement inondable (pages 124 à 126). Sur la base d'un modèle hydraulique, l'étude d'impact conclut à l'absence d'impact significatif du projet sur le niveau d'eau de la Seine en crue centennale⁷ (page 126). Après une inondation, le parking sera vidangé. Ces eaux, susceptibles d'être polluées, seront rejetées à la Seine. Selon l'étude d'impact, cette évacuation des eaux sera rapide (page 44). L'autorité environnementale recommande de préciser le débit et le taux de pollution du rejet de vidange du parking, ainsi que leur régularité au titre de la loi sur l'eau.

Enfin, selon l'étude d'impact, l'ensemble des prescriptions du PPRI sera respecté par le projet (page 126). La démonstration de cette compatibilité est toutefois peu étayée.

L'autorité environnementale recommande de :

- justifier la démarche d'évitement du risque d'inondation, et la résistance des matériaux de construction du bâti à l'eau (a minima sous la côte des plus hautes eaux connues) ;
- préciser le débit et le taux de pollution du rejet lors de la vidange du parking, ainsi que leur régularité au titre de la loi sur l'eau ;
- approfondir l'analyse de la compatibilité du projet avec le PPRI.

Espaces verts et continuités écologiques

Le projet prévoit 6 536 mètres carrés d'espaces verts hors sol sur environ deux tiers des toitures des commerces (page 35). Ces espaces verts sont représentés pages 33 et 37. Ils seront composés d'espèces locales, non exotiques, et non allergènes.

L'autorité environnementale s'interroge cependant sur la fonctionnalité écologique de ces espaces verts, en synergie avec l'écosystème environnant, et recommande de justifier l'articulation du projet avec les objectifs fixés par le SRCE sur le site (voir pages 69 et 70 du plan d'actions du SRCE).

⁵ sous la côte des plus hautes eaux connues plus 0,5 mètres.

⁶ 20 centimètres au-dessus des plus hautes eaux connues.

⁷ avec une marge d'erreur d'un centimètre.

Paysage

L'architecture du projet est décrite et illustrée de manière détaillée pages 17 à 40, à l'aide de plans, de perspectives lointaines, et de vues d'ambiance.

L'autorité environnementale recommande toutefois d'illustrer davantage l'étude d'impact à l'aide de représentations graphiques des points de vue éloignés (orientés vers le projet), notamment depuis la rive opposée.

Les structures du projet seront à dominante de verre et de métal, en teintes claires. Le complexe cinématographique et la salle de spectacle se démarqueront particulièrement dans le paysage.

Le projet accordera également une place importante au végétal, avec 6 536 mètres carrés d'espaces verts surélevés, principalement en R+2.

Le projet fera l'objet d'un épannelage dégressif vers la Seine, s'achevant en R+2 par un belvédère offrant une vue sur la Seine.

Les commerces du projet animeront son rez-de-chaussée ainsi que le boulevard Héloïse. Le mail central du projet, localisé entre les deux blocs immobiliers, permettra d'ouvrir une percée visuelle allant du marché Héloïse vers le parc des berges, situé à l'est.

Risques technologiques

L'autorité environnementale recommande d'étudier la compatibilité du projet avec les risques liés à l'établissement Safran Aircraft Engines situé sur la commune de Colombes (effet de surpression) et rappelle qu'il convient de saisir le préfet de département afin de s'assurer que les dispositions constructives mises en œuvres au sein du projet sont compatibles avec les contraintes inhérentes à cet établissement.

L'autorité environnementale recommande également d'étudier la compatibilité du projet avec les risques et contraintes d'urbanisme générés par la canalisation de transport de gaz (au sud), en se rapprochant de l'exploitant de cette canalisation.

Déplacements, pollutions et nuisances associées

Déplacements. Le projet s'implante dans un secteur présentant un trafic routier déjà fortement congestionné. Selon une étude réalisée par le maître d'ouvrage, le projet générera un trafic d'environ 700 véhicules/heure le soir et de 1 300 véhicules/heure le samedi après-midi. Cette étude gagnerait à expliciter les hypothèses de génération de ce trafic pour chaque groupe d'usagers. L'augmentation de trafic aura pour origines principales les communes d'Argenteuil et de Bezons. Le projet prévoit des aménagements de la voirie et des modifications des feux (page 132). Toutefois, le carrefour RD 311/RD 48 sera fortement impacté (perte de capacité de 22 % en heure de pointe du samedi).

Pour accueillir les automobilistes, 787 places de parking⁸ sont prévues, dont 30 réservées au covoiturage. Le projet prévoit également des mesures favorables aux déplacements doux (deux mails accessibles aux piétons et aux cyclistes, et deux petites places et un belvédère piétons).

L'étude d'impact gagnerait à décrire les modalités de liaison avec la gare RER d'Argenteuil et à préciser les modes de déplacements prévisionnels des usagers du projet.

L'autorité environnementale recommande de :

- justifier l'implantation du projet dans un secteur où le trafic routier est très congestionné ;
- préciser les hypothèses de génération de trafic routier du projet ;
- décrire les modalités de liaison avec la gare RER d'Argenteuil.

Air. L'étude d'impact indique que l'impact résiduel du projet sur la qualité de l'air est faible (page 134). L'Autorité environnementale recommande d'évaluer l'augmentation des émissions sur le territoire communal ou toute autre zone d'étude pertinente à délimiter, et de décrire les impacts sanitaires de cette augmentation sur la population locale (notamment sur les éventuels usages sensibles), augmentée de celle du projet.

Bruit. L'étude d'impact estime que le trafic routier généré par le projet n'aura pas d'impact significatif sur le bruit au voisinage du site (page 133).

⁸ 594 pour les clients des commerces et du cinéma, et 193 pour les logements.

L'autorité environnementale précise que, conformément à la réglementation en vigueur, une étude spécifique portant sur les impacts de la salle de spectacle serait nécessaire.

Maîtrise de l'énergie

Le maître d'ouvrage a réalisé une étude des consommations énergétiques et de l'approvisionnement en énergie des logements. Il prévoit de les chauffer au gaz (page 49). Il a également envisagé le raccordement à un réseau de chaleur urbain, mais cette solution n'a pas été retenue bien qu'émettant moins de gaz à effet de serre, et sans être pour autant plus coûteuse. Les énergies renouvelables n'ont pas non plus été retenues, au motif qu'elles sont moins efficaces pour le chauffage (cas de la géothermie), ou qu'elles ne permettent que la production d'électricité (cas du photovoltaïque).

L'autorité environnementale précise que la commune d'Argenteuil présente un potentiel technico-économique très fort pour le développement de la géothermie superficielle⁹.

L'autorité environnementale recommande :

- d'évaluer les consommations énergétiques de l'ensemble des usages du projet ;
- de décrire les caractéristiques bioclimatiques et thermiques des bâtiments ;
- de justifier sur la base de critères économiques et environnementaux, de ne pas recourir à un réseau de chaleur et/ou aux énergies renouvelables, et de ne pas envisager l'exploitation en synergie de plusieurs ressources.

4. L'analyse du résumé non technique

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

Le résumé non technique reprend les principales informations de l'étude d'impact, mais l'Autorité environnementale recommande de restreindre aux résultats prégnants de l'étude d'impact, et de développer les paragraphes relatifs au risque d'inondation et ceux relatifs aux effets sur les déplacements et nuisances associées (une page minimum).

5. Information, consultation et participation du public

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

Le préfet de région, autorité environnementale



Michel CADOT

⁹ voir cartographie <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/carte-le-potentiel-technico-economique-de-a2011.html>.