

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de  
construction d'un ensemble de logements, commerces et parkings  
« Aménagement de l'îlot Jaurès » à Champigny-sur-Marne (Val-de-Marne)**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur la construction d'un ensemble immobilier dans le centre-ville de Champigny-sur-Marne. Le projet comprend la réalisation de 314 logements, dont 112 logements sociaux, un parking souterrain de 440 places et de plusieurs commerces en rez-de-chaussée, pour une surface de plancher totale de 23 415 m<sup>2</sup>. Le projet nécessite la démolition des bâtiments existants. La future gare du Grand Paris Express (GPE) « Champigny-Centre », interconnexion entre la ligne 15 Sud et la ligne 15 Est, s'implantera à environ 500 mètres.

Les principaux enjeux environnementaux concernent la pollution des sols, les déplacements et les nuisances associées, et les risques naturels. L'étude d'impact est de bonne qualité, tant pour l'analyse de l'état initial de l'environnement que pour celle des impacts du projet. Les informations apportées sont claires, pertinentes et permettent de bien caractériser les thématiques environnementales importantes. Le projet propose des mesures de réduction adaptées et a globalement pris en compte l'environnement de manière satisfaisante. À titre d'exemple, l'étude d'impact a bien pris en compte les risques liés aux risques naturels, notamment afin d'éviter les inondations par remontée de nappe.

Les principales remarques de l'autorité environnementale portent sur les points suivants :

- L'état des sols et des eaux souterraines est compatible avec les usages projetés, sous réserve de la mise en place de certaines dispositions prévues par le projet (notamment, recouvrement des zones de pleine terre par 30 cm de terre saine, prélèvements de gaz des sols en fond de fouille à l'issue des travaux de terrassement pour confirmer l'absence de pollution) ;
- Des précisions devront être apportées pour limiter l'impact des flux générés par le projet sur les conditions de circulation, ainsi que sur les effets cumulés avec les chantiers du GPE qui seront concomitants ;

Enfin, l'autorité environnementale souligne que le projet s'inscrit dans une politique de reconquête d'une friche urbaine, dans un objectif de densification et de mixité sociale et dans la dynamique urbaine liée à l'arrivée du GPE.

## 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.

Le projet de construction d'un ensemble de logements, commerces et parkings à Champigny-sur-Marne, qui entre dans la catégorie des projets soumis à la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 36° du tableau annexé à cet article<sup>1</sup>), a été soumis à étude d'impact par décision n° DRIEE-SDDTE-2012-027 de l'autorité environnementale en date du 10 septembre 2012. Cette décision a été principalement motivée par la susceptibilité d'incidences du projet concernant la pollution des sols et des eaux souterraines, le paysage et le patrimoine, les nuisances liées au trafic routier (pollution de l'air, bruit) et aux travaux.

#### **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 la phase de mise à disposition 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.

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact (Trans-Faire - décembre 2016) relative au projet de construction d'un ensemble de logements, commerces et parkings « Aménagement de l'îlot Jaurès » à Champigny-sur-Marne (Val-de-Marne), dans le cadre de la demande de permis de construire n° PC 94017 16 N1168. L'avis sera joint au dossier mis à disposition du public.

#### **1.3. Contexte et description du projet**

Le projet, présenté par Bouygues Immobilier, porte sur la construction d'un ensemble de logements, commerces et parkings à Champigny-sur-Marne (Val-de-Marne), commune de 76 000 habitants située à une dizaine de kilomètres au sud-est de Paris.

Le projet s'implante sur un terrain d'une superficie de 9 017 m<sup>2</sup> situé dans le centre-ville de Champigny-sur-Marne, à 500 mètres de la Marne, au sein d'un quartier à dominante d'habitat collectif et pavillonnaire. Il est bordé au sud par la rue Jean Jaurès (route départementale RD4) qui est un axe routier structurant de la commune. La future gare du Grand Paris Express (GPE) « Champigny-Centre », interconnexion entre la ligne 15 Sud (mise en service prévue en 2022) et la ligne 15 Est (mise en service prévue en 2030), s'implantera à environ 500 mètres du projet. Le site est actuellement une friche urbaine en grande partie imperméabilisée, occupée par des bâtiments d'activités peu qualitatifs

<sup>1</sup> Selon la réglementation en vigueur de juin 2012 à décembre 2016.

(garage, atelier, hangar), des stationnements, des habitations et des commerces dont une partie est à l'abandon. La réalisation de l'opération nécessite la démolition préalable des constructions présentes, pour laquelle un permis de démolir a été délivré en 2014 : douze logements (dont cinq sont inoccupés) et cinq locaux à vocation de commerces ou de services sont concernés. Le projet prévoit une possibilité de relogement pour ces habitations ou de relocalisation de ces activités dans l'opération.

### Le site du projet



(Source : étude d'impact)

### Perspective du projet depuis la rue Jean Jaurès



(Source : étude d'impact)

Le programme de construction, représentant une surface de plancher globale d'environ 23 415 m<sup>2</sup>, comprend la réalisation de :

- 314 logements dont 112 logements sociaux ;
- environ 4 000 m<sup>2</sup> de commerces (un supermarché et des petits commerces) et 200 m<sup>2</sup> de locaux d'activités, implantés en rez-de-chaussée des immeubles ;
- un parking souterrain de 440 places, pour partie réservé à l'opération de logements (290 places) et pour partie à usage public (150 places), avec des accès distincts.

Les bâtiments seront d'une hauteur variant de RDJ+4 à RDJ+7 avec deux niveaux de sous-sol. L'étude d'impact indique que l'opération permettra l'accueil d'environ 685 habitants et de 75 emplois.

L'opération sera réalisée en une seule tranche de travaux d'une durée prévisionnelle de 47 mois qui devrait débuter courant 2018.

## **2. L'analyse des enjeux environnementaux**

L'analyse de l'état initial de l'environnement est de bonne qualité. Les informations apportées sont claires, pertinentes et permettent de bien caractériser les thématiques environnementales importantes pour ce site et ce projet. Les principaux enjeux environnementaux, explicités ci-dessous, sont la pollution des sols, les déplacements, les nuisances sonores, la qualité de l'air et les risques naturels. Les autres thématiques sont d'un niveau d'enjeu plus modéré (paysage, patrimoine, biodiversité, eau...) et n'appellent pas de remarque de l'autorité environnementale.

Le chapitre relatif à l'état initial est illustré de cartes et schémas facilitant la compréhension et des synthèses sont présentées pour chaque thématique en début de paragraphe, ce qui est apprécié. La synthèse générale des enjeux environnementaux, présentée sous forme de cartographie (page 173), aurait utilement pu être accompagnée d'explications littérales. Des études spécifiques ont été menées pour ce qui concerne notamment la pollution des sols, la géotechnique, les déplacements, le bruit et la biodiversité, ce qui est à souligner. Elles sont annexées à l'étude d'impact, permettant ainsi de disposer d'une information complète.

### **Pollution des sols**

L'étude d'impact indique que plusieurs sites industriels recensés dans la base de données BASIAS<sup>2</sup> sont proches du site, dont une activité de fabrication de coutellerie à proximité immédiate. Les investigations de sols réalisées montrent que l'ensemble des échantillons présentent des pollutions en métaux, et de manière plus ponctuelle, en hydrocarbures, HAP<sup>3</sup>, BTEX<sup>4</sup>, COHV<sup>5</sup> et PCB<sup>6</sup>, sur les deux premiers mètres de profondeur. Certaines concentrations en fraction soluble et sulfates dépassent les seuils d'admissibilité en installations de stockage de déchets inertes. Des traces de COHV ont également été relevées dans les eaux souterraines.

En outre, les diagnostics réalisés sur les bâtiments ont conclu à la présence d'amiante et de plomb dans certains matériaux, ce qui nécessitera des précautions spécifiques au moment des démolitions.

### **Déplacements et nuisances associées**

Le secteur jouxte des routes qui sont des axes structurants de la commune. La rue Jean Jaurès (RD4), au sud, supporte un trafic moyen journalier important de l'ordre de 28 000

<sup>2</sup> BASIAS : base de données d'anciens sites industriels et activités de service

<sup>3</sup> HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques

<sup>4</sup> BTEX : Benzène, Toluène, Ethylbenzène, Xylènes

<sup>5</sup> COHV : composés organiques halogénés volatils

<sup>6</sup> PCB : polychlorobiphényles

véhicules et la rue Dupertuis (RD130), à l'est, un trafic de l'ordre de 18 000 véhicules. L'étude de trafic réalisée montre que les conditions actuelles de circulation aux alentours du projet sont difficiles aux heures de pointe : des remontées de files d'attente importantes sont observées sur plusieurs carrefours.

Pour ce qui concerne les transports en commun, le site est desservi par la gare du RER A « Champigny », située à environ 800 mètres, la gare du RER E « Champigny-Boullereaux », à environ 1,3 kilomètres, ainsi que par des lignes de bus. L'implantation d'une future gare du Grand Paris Express est prévue à moyen terme à 500 mètres du périmètre opérationnel.

La qualité de l'air est présentée à l'aide de données assez anciennes (2006) et mériterait d'être approfondie pour mieux définir les polluants à prendre en compte. La présence de routes à fort trafic sur le secteur constitue une source importante d'émissions polluantes.

L'étude acoustique et les mesures réalisées permettent de qualifier l'ambiance sonore du site, qui est élevée aux abords des axes routiers importants et modérée sur le reste du périmètre, voire calme au cœur de la zone. La rue Jean Jaurès et la rue Dupertuis font l'objet d'un classement sonore qui définit la largeur des secteurs affectés par le bruit. L'ensemble du site du projet est concerné par ce secteur. L'étude d'impact rappelle bien que ce classement impose, pour les nouveaux bâtiments à usage d'habitation, des prescriptions d'isolement acoustique à respecter.

#### **Risques naturels : remontée de nappe, mouvements de terrain**

Le projet est situé dans une zone de sensibilité très élevée pour le phénomène d'inondation par remontée de nappe, selon la cartographie fournie par le BRGM<sup>7</sup>. Les relevés piézométriques réalisés montrent que la première nappe d'eau souterraine rencontrée est située, en période normale, vers 32,5 à 33,5 NGF<sup>8</sup>, soit à une profondeur comprise entre 9 et 12 mètres. En période de crue de la nappe, ce niveau d'eau peut remonter jusqu'à 36,3 NGF (crue décennale) ou 37,3 NGF (crue centennale). Le niveau le plus bas du projet, prévu à la côte 34,5 NGF, est donc situé au-dessus du niveau de la nappe en période normale, mais en dessous en période de crue.

La commune de Champigny-sur-Marne est concernée par le risque de mouvements de terrain liés à la présence d'anciennes carrières. L'étude d'impact indique bien qu'aucune exploitation souterraine ou à ciel ouvert n'est recensée au droit du site, mais que des zones d'anciennes carrières sont situées à proximité immédiate.

### **3. L'analyse des impacts environnementaux**

#### **3.1 Justification du projet retenu**

L'étude d'impact indique que l'opération se justifie par l'opportunité de requalifier un ancien site d'activité, proche du centre-ville et d'une future gare du Grand Paris Express. Dans un contexte de rareté du foncier, l'ambition du projet est de répondre aux enjeux de densification tout en garantissant un confort de vie aux futurs usagers.

Le chapitre relatif aux principales solutions de substitution examinées décrit davantage l'évolution du projet depuis le début de sa conception en 2011 que des solutions alternatives. Mais il retrace bien le travail itératif mené au fur et à mesure de la réalisation des études techniques, qui ont permis d'intégrer les enjeux environnementaux et d'optimiser le projet.

---

<sup>7</sup> BRGM : Bureau de recherches géologiques et minières.

<sup>8</sup> NGF : nivellement général de la France. Ce réseau de repères altimétriques disséminés sur le territoire est le réseau de nivellement officiel en France métropolitaine.

Un chapitre traite de la compatibilité du projet avec les documents supra-communaux, comme le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie et le schéma régional de cohérence écologique (SRCE). La compatibilité du projet avec ces documents est analysée sur la base de leurs principaux objectifs et des dispositions mises en œuvre par le projet pour y répondre.

Au regard du SDRIF, le projet s'inscrit dans un « quartier à densifier à proximité d'une gare ». Ces quartiers doivent être des lieux privilégiés de la densification, tant en termes d'offre d'habitats que d'emplois, afin de favoriser la mobilité par les transports collectifs. L'objectif de densification est une augmentation minimale de 15 % de la densité moyenne sur la commune, qui varie de 40 à 120 logements/ha sur les quartiers d'habitat collectif et de 20 à 40 logements/ha sur les secteurs pavillonnaires. Le projet, qui présente une densité d'environ 350 logements à l'hectare, respecte donc bien cette disposition.

L'autorité environnementale souligne que le projet s'inscrit dans une politique de reconquête d'une friche urbaine, dans un objectif de densification et de mixité sociale tel que voulu par le SDRIF.

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

Les impacts du projet sont analysés de manière claire et adaptée, en distinguant la phase de chantier et la phase d'exploitation (c'est-à-dire liée au projet finalisé). Les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts (listées pages 369 à 371), présentées sous forme de fiches, sont pertinentes.

Les principaux impacts du projet concernent la prise en compte de la pollution des sols, des déplacements et des nuisances associées, des risques naturels et les effets cumulés et sont détaillés ci-après.

Le projet a pris en compte les autres thématiques environnementales de manière satisfaisante. Afin de limiter le ruissellement, les eaux pluviales seront collectées dans trois bassins enterrés d'un volume global de 251 m<sup>3</sup> pour limiter le rejet au réseau communal à un débit de 5 L/s/ha pour une pluie décennale. La création d'environ 3 050 m<sup>2</sup> d'espaces verts sur dalle et de 780 m<sup>2</sup> de toitures végétalisées contribuera également à la régulation des eaux pluviales. Concernant la biodiversité, des mesures concernant la lutte contre les espèces envahissantes et la gestion raisonnée des espaces verts sont à souligner. En termes de paysage urbain, l'implantation des bâtiments en quinconce permet de préserver des percées visuelles lointaines, et les hauteurs ont pris en compte le bâti environnant dans le respect des règles fixées par le plan local d'urbanisme de la commune (un secteur de plan masse définit les hauteurs, emprises et implantations des constructions). Le projet se trouve en dehors du périmètre de protection de l'église Saint-Saturnin, qui est un monument historique classé, et ne présente pas de co-visibilité avec celui-ci.

Un objectif de consommation énergétique inférieur de 10 % à celui de la réglementation thermique RT2012 est visé pour les logements sociaux. Pour le reste de l'opération, l'objectif sera conforme à la RT2012. Le site n'étant pas desservi de manière proche par un réseau de chaleur, l'approvisionnement énergétique des différents bâtiments sera géré par deux chaufferies collectives au gaz. Des panneaux solaires thermiques sont également prévus en toiture des logements sociaux pour produire de l'eau chaude sanitaire.

Enfin, étant donné la proximité des habitations, d'un groupe scolaire et d'une maison de retraite, des dispositions seront prises pendant la phase de travaux, d'une durée prévisible de 47 mois, pour limiter les nuisances. Elles seront encadrées par la mise en place d'une charte de « chantier propre » et concernent notamment la gestion des déchets, la circulation, la limitation des risques de pollution et les nuisances sonores.

### **Impacts liés à la pollution des sols**

Le projet prévoit la réalisation de deux niveaux de sous-sols sur la quasi-intégralité de la parcelle et les terres excavées seront éliminées en filières agréées. Les volumes de déblais ont été estimés, ainsi que le nombre de poids lourds nécessaires (environ 25 poids lourds par jour pendant six mois, selon l'estimation la plus défavorable), ce qui est apprécié.

Une évaluation qualitative des risques sanitaires a été réalisée et montre que l'état des sols et des eaux souterraines est compatible avec les usages projetés, sous réserve que les zones restant en pleine terre soient recouvertes d'une couche de 30 cm de terre saine. En outre, à l'issue des travaux de terrassement, il est prévu la mise en place de prélèvements de gaz des sols en fond de fouille afin de confirmer l'absence de pollution et la compatibilité sanitaire du site. Dans le cas contraire, l'autorité environnementale rappelle que le maître d'ouvrage devrait alors réaliser un plan de gestion en se référant à la circulaire du 8 février 2007 relative aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués.

### **Impacts liés aux déplacements et nuisances associées (qualité de l'air, bruit)**

L'augmentation de trafic générée par le projet a été estimée. Les logements induisent un trafic le matin et le soir, alors que l'activité commerciale génère du trafic essentiellement le soir. Ainsi, les flux générés seraient de l'ordre de 125 véhicules à l'heure de pointe du matin et de 465 véhicules à l'heure de pointe du soir. L'impact de ce trafic supplémentaire sur les conditions de circulation, déjà difficiles à l'heure actuelle, est significatif, en particulier sur la rue Dupertuis qui voit son trafic augmenter de 20 % à l'heure de pointe du soir et atteint la saturation.

Deux solutions d'aménagement du carrefour rue Jean Jaurès/rue Dupertuis sont étudiées pour réduire l'impact du projet : optimisation des temps de feux, solution qui n'aurait qu'un effet réduit, ou élargissement de la rue Dupertuis de deux à trois files au niveau du carrefour. Cette dernière solution, qui nécessiterait de disposer d'emprises foncières importantes, aurait de meilleurs résultats en termes de fonctionnement. Toutefois, l'autorité environnementale note qu'un aménagement routier dans le contexte de développement urbain du centre-ville n'est pas souhaitable car il serait contraire à la fonction du secteur. Elle recommande d'étudier d'autres mesures pour limiter l'impact du projet sur la circulation, comme le développement des modes actifs, l'analyse de la qualité des accès aux gares, et la réglementation et/ou limitation du stationnement.

L'impact du projet sur la qualité de l'air est appréhendé de manière générale. Toutefois, le projet prévoit des mesures pour limiter l'exposition de la population aux pollutions atmosphériques : privilégier l'utilisation de matériaux de construction et de peintures peu émissifs notamment en composés organiques volatils, activités en pied d'immeuble compatibles avec la présence d'habitations, choix d'essences à surface foliaire importante pour augmenter la capacité d'épuration de l'air des espaces paysagers.

Pour ce qui concerne le bruit, le projet a retenu une orientation du bâti permettant de réduire les nuisances sonores dans les espaces situés en cœur d'îlot. L'étude acoustique réalisée a permis de déterminer les isolements de façade à mettre en œuvre pour respecter la réglementation acoustique.

### **Impacts liés aux risques naturels**

L'étude d'impact a pris en compte de manière satisfaisante les risques liés aux risques naturels. Le niveau le plus bas du projet étant situé sous le niveau de crue de la nappe, et afin d'éviter les inondations par remontée de nappe, il est prévu que le sous-sol soit protégé par un cuvelage étanche associé à un plancher porté résistant aux sous-pressions hydrostatiques, comme cela a été préconisé par l'étude géotechnique. Cette étude a par ailleurs défini des prescriptions concernant notamment les fondations des constructions, pour tenir compte des risques liés à la nature des sols. En outre, l'étude d'impact rappelle

qu'un rabattement de la nappe par pompage pourrait être nécessaire pendant la réalisation des travaux, ce qui impliquerait une procédure au titre de la loi sur l'eau<sup>9</sup>.

#### **Effets cumulés**

L'étude d'impact présente différents projets dans les alentours du site, dont les projets du Grand Paris Express (ligne 15 et gare). L'évaluation des effets cumulés potentiels reste assez générale et cite notamment les conditions de déplacements, les travaux ou la prise en compte du risque d'inondation.

Compte tenu des calendriers d'exécution du projet d'aménagement et de la gare du Grand Paris Express, qui sont concomitants et pour lesquels des difficultés de circulation sont prévisibles en période de travaux, l'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des effets cumulés sur cet aspect et d'envisager des mesures de réduction (coordination des différentes opérations d'aménagement par exemple).

#### **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 présenté pour ce projet est de bonne qualité et reprend de manière cohérente et structurée les informations apportées dans l'étude d'impact

#### **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'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,  
Préfet de Paris



Michel DELPUECH

---

<sup>9</sup> Loi sur l'eau : articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement.