



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis délibéré en date du 9 octobre 2020  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet urbain des Agnettes à Gennevilliers (Hauts-de-Seine)**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet urbain de requalification du quartier des Agnettes situé à Gennevilliers (92) et son étude d'impact. Il est émis dans le cadre d'une procédure de création modificative de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) des Agnettes.

Le projet vise la requalification urbaine, sociale et environnementale du quartier des Agnettes, en le désenclavant et en le densifiant pour diversifier l'habitat. Le projet prévoit notamment la démolition de 402 logements, la requalification de 760 logements, la construction de 771 logements (la construction de 256 logements supplémentaires est envisagée), la restructuration de deux groupes scolaires. Près de 100 000 m<sup>2</sup> de surfaces de plancher seront construites, des voies sont créées.

La ZAC des Agnettes a été créée en 2016 sur un périmètre de 11,2 hectares. La présente procédure vise à étendre ce périmètre, porté à 21,5 ha, pour intégrer dans le périmètre opérationnel des secteurs de constructions et d'aménagement. Pour la MRAe, ce nouveau périmètre est intéressant car il se rapproche de celui du projet au sens de l'évaluation environnementale.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent le cadre de vie et les déplacements ; l'exposition des habitants à des risques, pollutions et nuisances ; les ressources et les milieux ; les effets cumulés avec d'autres projets.

L'étude d'impact a été améliorée depuis la procédure de création de la ZAC. Elle est illustrée, agréable à lire. Les enjeux sont bien identifiés et le projet prévoit des dispositions intéressantes pour les intégrer. La MRAe émet toutefois des recommandations visant à améliorer la prise en compte de certains enjeux. La MRAe note l'effort fait pour caractériser à une échelle assez fine certains enjeux, notamment les déplacements, le bruit, la pollution, au sein de la ZAC, alors que les voies et les bâtiments ne sont pas tous définis. Elle constate toutefois que malgré cet effort, et comme dans la plupart des ZAC, l'étude d'impact renvoie assez largement aux maîtres d'ouvrages des constructions le soin de traiter un certain nombre d'enjeux sur leurs parcelles, notamment sur les enjeux eau (un dossier loi sur l'eau étant annoncé), bruit (orientation des bâtiments), paysage. Pour la MRAe, au regard de l'ancienneté du projet, une évaluation des incidences plus approfondie était attendue.

La MRAe recommande ainsi de :

- mieux illustrer la transformation réelle du quartier et les interfaces majeures du projet avec son environnement ;
- approfondir l'analyse des déplacements pour identifier les éventuels points de saturation et évaluer le fonctionnement des principaux carrefours en limite du quartier ;
- approfondir l'analyse de la pollution sur le site, notamment pour garantir la compatibilité des sols avec les usages projetés concernant les groupes scolaires ;
- compléter l'étude d'impact en précisant les conséquences d'une crue de la Seine sur le secteur d'opération et les conditions de mise en sécurité des populations selon l'importance des niveaux d'inondation ;
- approfondir l'analyse des impacts du projet sur l'exposition de la population à des pollutions sonores, et notamment préciser comment la conception des îlots va garantir la réduction des pollutions sonores ;
- De reprendre l'étude d'impact afin d'intégrer dans les effets cumulés l'ensemble des projets en cours ou connus situés à moins d'un kilomètre du quartier et ce à l'horizon de la fin de l'opération et après la mise en service de la gare du Grand Paris Express.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

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

## Préambule

*La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 9 octobre 2020 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet urbain des Agnettes à Gennevilliers (92).*

*Étaient présents et ont délibéré : Eric Alonzo, Catherine Mir, François Noisette, Noël Jouteur et Philippe Schmit.*

*Excusée : Judith Raoul-Duval,*

*M. Jean-Jacques Lafitte s'est déporté pour ce dossier.*

*Était également présent : François Belbezet*

*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 13 août 2020, et a pris en compte sa réponse en date du 10 septembre 2020.*

*La MRAe a pris connaissance de l'avis émis par l'Autorité environnementale (préfet de la région Île-de-France) le 13 novembre 2015 portant sur le premier projet de ZAC des Agnettes,*

*Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, d'une visite du site et sur le rapport de Philippe Schmit, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.*

**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

<b>1 L'évaluation environnementale.....</b>	<b>5</b>
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
<b>2 Contexte et description du projet.....</b>	<b>5</b>
<b>3 Qualité de l'étude d'impact.....</b>	<b>8</b>
<b>4 Analyse des enjeux environnementaux.....</b>	<b>8</b>
4.1 Le paysage, le cadre de vie et les déplacements.....	9
4.1.1 Le paysage et le cadre de vie.....	9
4.1.2 Les déplacements.....	9
4.2 L'exposition des habitants à des risques, pollutions et nuisances.....	11
4.2.1 Risque d'inondation.....	11
4.2.2 Pollution des sols et sous-sols.....	12
4.2.3 Qualité de l'air.....	13
4.2.4 Pollution sonore.....	14
4.2.5 Îlot de chaleur.....	15
4.2.6 Chantier.....	15
4.3 Les ressources et les milieux.....	16
4.3.1 L'eau.....	16
4.3.2 Les déchets.....	17
4.3.3 Climat et énergie.....	17
4.4 Effets cumulés.....	17
<b>5 Justification du projet retenu.....</b>	<b>18</b>
<b>6 Information, consultation et participation du public.....</b>	<b>19</b>

# Avis détaillé

## 1 L'évaluation environnementale

### 1.1 Présentation de la réglementation

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

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

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.

Le projet urbain de requalification du quartier des Agnettes à Gennevilliers est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39<sup>o1</sup>).

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

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu à la demande du Président de l'Établissement Public Territorial (EPT) Boucle Nord de Seine dans le cadre de la demande de création modificative de la ZAC des Agnettes. Il porte sur l'étude d'impact datée de juillet 2020<sup>2</sup>.

L'autorité environnementale du préfet de région a émis un premier avis sur le projet, daté du 13 novembre 2015, dans le cadre du dossier de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC). Suite à la modification substantielle du projet et à l'actualisation de l'étude d'impact, la MRAe a été saisie dans le cadre de la procédure de création modificative de la ZAC des Agnettes.

À la suite 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.

## 2 Contexte et description du projet

Le projet urbain du quartier des Agnettes vise à assurer la requalification urbaine, sociale et environnementale du quartier, occupé principalement par une vingtaine de tours et barres de logements, et situé en bordure ouest de la commune de Gennevilliers à la limite avec la commune d'Asnières-sur-Seine.

Selon l'étude d'impact, les dysfonctionnements sociaux et urbains du quartier ont conduit la ville de Gennevilliers à lancer une réflexion sur la requalification de ce secteur en 2011, qui a abouti à l'adoption d'un schéma directeur de requalification urbaine, sociale et environnementale approuvé

- 1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> et les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup>.
- 2 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

en conseil municipal le 27 juin 2012. Le quartier des Agnettes a, par ailleurs, été retenu parmi les 200 quartiers prioritaires du nouveau programme national de renouvellement urbain financé par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU).

La ZAC des Agnettes a été créée en 2016 sur un périmètre de 11,2 hectares. Sur ce périmètre, étaient alors notamment prévus des créations de voirie, des démolitions, une densification par des constructions (550 logements sur le périmètre de la ZAC), la création de commerces, le déplacement d'un groupe scolaire, la résidentialisation des espaces. L'étude d'impact présentait la programmation du projet urbain, sur le périmètre du quartier, plus large, et prévoyant entre 650 et 700 constructions.

L'EPT a souhaité modifier le périmètre de la ZAC « afin d'intégrer l'ensemble des secteurs à enjeux du projet et de permettre leur mise en œuvre (rapport de présentation, p.6) ». Cette extension, notamment au nord et au sud-ouest, porte le périmètre de la ZAC à 21,5 ha. Elle permet d'intégrer dans le périmètre opérationnel des secteurs de constructions (logements et commerces) et d'aménagement (espaces publics, groupe scolaire Henri Wallon). L'évolution du projet est par ailleurs présentée p.272. La MRAe relève que ce périmètre plus large contribue à faire converger les périmètres du projet au sens de l'évaluation environnementale (à appréhender de manière globale) de l'étude d'impact (avec un périmètre d'étude de 32,5 hectares) et de l'autorisation (la procédure de ZAC).

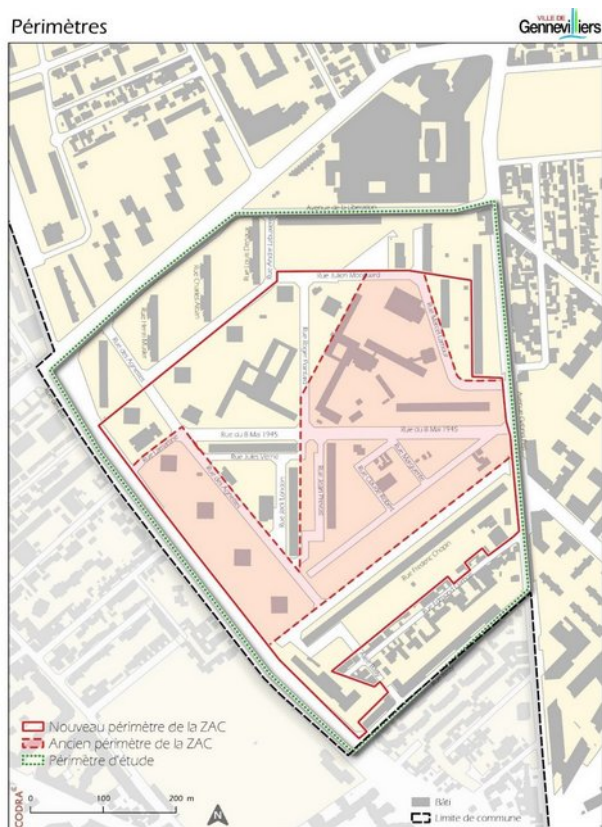


Illustration 1 : Périmètres d'étude et de ZAC – comparaison 2016-2020 (source : étude d'impact, p.9)



Illustration 2 : Principes de localisation des programmes - Schéma directeur des Agnettes – nouveau plan masse (source : étude d'impact, p.15)

A l'échelle de la ville, le projet s'inscrit dans un contexte urbain en pleine mutation. Il est notamment concerné à l'ouest par le prolongement récent de la ligne 13 du métro (station des Agnettes) et l'implantation future (en 2027) d'une station du Grand Paris Express (ligne 15), à l'est par la construction de l'écoquartier Chandon République et au nord par le projet de requalification du centre-ville en cours d'étude. À une plus large échelle, l'étude évoque l'émergence d'une grande coulée verte depuis l'île Seguin.

L'étude d'impact présente clairement les objectifs stratégiques et opérationnels du projet. Le programme de requalification a pour objectifs principaux d'ouvrir le quartier vers l'extérieur, de le densifier pour diversifier l'habitat et de compléter l'offre d'équipements. Il prévoit ainsi notamment :

– la disparition des voies en impasse, la création de nouvelles voies et le réaménagement des carrefours d'entrée du quartier. Le programme s'organisera autour d'un mail central Roger Poin-tard selon un axe nord-sud, assurant une connexion vers le quartier de l'Hôtel de ville ; d'un axe Est-Ouest (rue du 8 mai 1945) lieu privilégié d'implantation des commerces ; d'un « ring » entourant le quartier pour marquer son identité ;

– le rééquilibrage des espaces publics et privés avec la résidentialisation des espaces extérieurs des immeubles et l'installation de voies piétonnes et cyclables ; le mail central constituera « le lieu central et fédérateur du quartier » (p. 18) ;

– le maintien de 1 159 logements sociaux, la démolition de 296 sur la ZAC (la tour 9, rue des Agnettes et une partie de l'immeuble Victor Hugo, au Sud), et 104 au 11-21 rue des Agnettes (à l'emplacement de la future gare de la ligne 15, hors ZAC) ; la requalification/réhabilitation de 760 logements sociaux ; la construction de 771 logements au sein de la ZAC dont 30 sociaux (la construction de 256 autres logements est envisagée) ; le quartier devrait ainsi totaliser 1 949 logements sociaux et 741 logements en accession à la fin du projet ;

– le repositionnement des commerces, la réalisation d'un « centre d'affaires » (2 474 m<sup>2</sup>) et la restructuration des équipements : le projet prévoit notamment le déplacement du groupe scolaire Joliot Curie, la restructuration et extension du groupe scolaire Henri Wallon intégrant une nouvelle Maison de l'enfance, la création d'un équipement à vocation socio-culturelle (regroupant cinq structures existantes dont 4 présentes sur le quartier et une à l'extérieur).

Au final, le projet prévoit la construction (avec un total de 1 026 logements) de 99 164 m<sup>2</sup> de surfaces de plancher (SDP) soit une création nette de 64 644 m<sup>2</sup> par rapport à la situation de départ compte-tenu des démolitions. Les principes de programmation par îlot sont présentés.

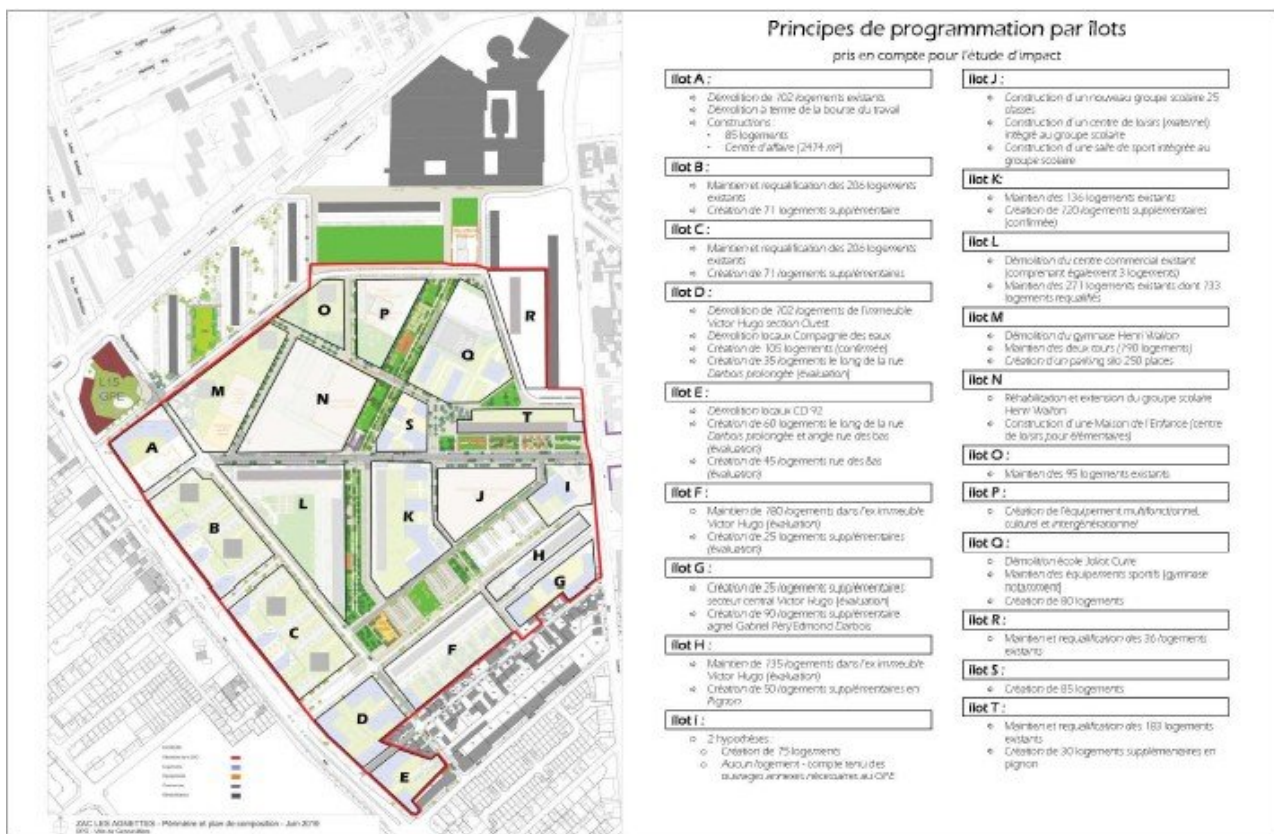


Illustration 3 : Principes de programmation par îlots (source : étude d'impact, p.26)

### 3 Qualité de l'étude d'impact

Sur la forme, l'étude d'impact est complète au regard du contenu de l'étude d'impact tel que défini à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Elle a été enrichie par rapport à l'étude d'impact de 2015, notamment sur des enjeux forts du projet (paysage et cadre de vie, bruit, pollution). Elle est illustrée, des synthèses par enjeu « à retenir » permettent d'accéder aux informations importantes, et elle inclut une synthèse des effets et mesures (p.277). La présentation du contexte du projet est pédagogique. Son format (300 pages) reste raisonnable.

Mais il y a des doublons : la problématique des enjeux est souvent répétée dans l'état initial et les impacts ; des enjeux sont abordés dans plusieurs parties ce qui nuit à leur lisibilité : les déplacements sont traités de manière précise à la fois dans la présentation du projet, l'état initial, les impacts, la méthodologie ; les îlots de chaleurs sont évoqués dans les émissions et le climat. Le plan ne permet pas d'identifier certains enjeux forts (pollution de sols et bruit traités dans nuisances). Les études thématiques devraient être annexées, pour les enjeux les plus sensibles (pollution des sols). Le périmètre d'étude (et donc certaines illustrations) pourrait être élargi pour mieux intégrer Asnières-sur-Seine, à proximité immédiate du site. Le scénario « fil de l'eau » est traité de manière qualitative et succincte.

La MRAe note que le périmètre d'étude demeure plus large que celui de la ZAC, notamment au nord et que la programmation sur l'îlot de la gare du Grand Paris express n'est pas arrêtée. Certaines mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les incidences du projet peuvent concerner des opérations en dehors de la ZAC : l'étude d'impact doit clarifier les conditions de leur mise en œuvre. Des opérations sont engagées (le permis de construire pour la reconstruction du groupe scolaire Joliot Curie a été instruit) : l'étude d'impact doit indiquer plus clairement ce qui est en cours et prévu et si besoin, adapter l'état initial et les mesures prévues (une vision globale des mesures prévues à l'échelle du projet est nécessaire, mais les marges de manœuvre sont plus réduites sur les « coups partis »).

Sur le fond, des analyses doivent être approfondies, comme indiqué dans le présent avis. L'estimation des dépenses liées à la mise en œuvre des mesures, limitée aux coûts de construction et réhabilitations, ne répond pas aux attendus du code de l'environnement, car elle ne permet pas de vérifier la bonne mise en œuvre des mesures sur les principaux enjeux (dépollution, amélioration de la desserte, entretien des espaces verts, fonctionnement des équipements, etc.). Elle doit donc être complétée pour préciser leur coût et les responsables de leur mise en œuvre. La MRAe constate également que malgré un effort significatif sur certains enjeux (bruit, déplacement, pollution), l'étude d'impact renvoie largement, aux maîtres d'ouvrages sur les îlots privés le soin de traiter un certain nombre d'enjeux.

***La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par :***

- ***l'estimation des dépenses liées à la mise en œuvre des mesures envisagées pour éviter, réduire les incidences négatives notables du projet,***
- ***l'exposé des exigences que chaque preneur de lot devra respecter ayant une incidence sur l'environnement ou sur la santé humaine.***

Le résumé non technique fourni dans le dossier donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Il pourrait être simplifié sur certains enjeux secondaires (géologie, météorologie) au bénéfice de visuels du projet.

La MRAe rappelle la nécessité de modifier le résumé non technique pour intégrer, le cas échéant, les modifications qui seraient apportées à l'étude d'impact en réponse aux observations formulées dans le présent avis.

### 4 Analyse des enjeux environnementaux

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

- le cadre de vie et les déplacements,
- l'exposition des habitants à des risques, pollutions et nuisances,



- les ressources et les milieux (eau, déchets, énergie),
- les effets cumulés avec d'autres projets.

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

## **4.1 Le paysage, le cadre de vie et les déplacements**

### **4.1.1 Le paysage et le cadre de vie.**

L'étude d'impact présente succinctement les unités paysagères du quartier en mettant en avant la mono-fonctionnalité de l'espace qui est destiné aux logements et occupé principalement par des logements collectifs de types tours et barres, et la présence importante d'espaces verts. L'étude d'impact signale que la ZAC des Agnettes se situe à 340 mètres du site inscrit de la « cité jardin » de Gennevilliers, au nord. Cette proximité, non signalée dans l'étude d'impact de 2015, est liée à l'extension du périmètre de la ZAC. La MRAe note que le périmètre d'étude ayant été élargi, ses limites sont plus proches de la cité jardin. Cette cité est décrite succinctement, sans que l'étude d'impact n'explique en quoi elle constitue un enjeu ou non pour le projet. Plus globalement, l'étude d'impact présente également le tissu urbain avoisinant le site et les secteurs de projet à proximité. Le quartier s'inscrit dans une dynamique de mutation et renouvellement urbain forte, avec par exemple la réalisation du projet « Chandon République » (reconversion urbaine d'une friche industrielle) ou de la ZAC du Centre-ville (52 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher projetés). L'étude d'impact n'expose toutefois pas vraiment en quoi ces projets ont pu orienter la conception du projet des Agnettes, ou permettre d'identifier des secteurs à enjeu sur le quartier.

L'étude d'impact présente de manière claire les principes d'aménagement du quartier, en justifiant les choix, au travers de quelques esquisses. La MRAe note en particulier avec intérêt la volonté d'organiser les flux, le maintien voire le renforcement de la part du végétal, la requalification des écoles et une « organisation en duos » pour organiser la densification : une nouvelle construction est associée à chaque bâtiment existant. L'impact du projet sur le paysage est traité de manière plus approfondie qu'en 2015. L'analyse est intéressante et illustrée. Elle reste toutefois assez générale en ce qui concerne la réalisation des futurs bâtiments. Compte-tenu de l'ancienneté du projet urbain, des visuels pourraient être ajoutées pour, îlot par îlot, illustrer les perspectives, les densités, les usages, et donc la transformation réelle du quartier. L'étude d'impact annonce (p.290) que les principes d'aménagement seront suivis par un architecte coordonnateur de l'ensemble de la ZAC. Ce point nécessite d'être développé pour justifier comment, concrètement les futures constructions vont être étudiées et encadrées. De même, les perceptions du projet depuis son environnement pourraient être davantage illustrées. L'arrivée de la ligne 15 constitue notamment un enjeu fort du projet. L'étude présente une vue depuis la rue Julien Mocqard (p.216), proche de la gare, mais sans la localiser précisément.

***La MRAe recommande d'ajouter à l'étude d'impact une présentation complète des interfaces paysagères et fonctionnelles majeures du projet avec son environnement et sa place dans la ville***

### **4.1.2 Les déplacements.**

#### *Etat initial*

L'analyse des conditions actuelles de déplacements et de stationnement sur le secteur des Agnettes est correctement réalisée. Une synthèse globale dégage les principaux enjeux (p. 127). Elle ne s'appuie pas sur une enquête auprès des habitants mais se base sur l'enquête globale de transport réalisée en 2010 (motifs et parts modales, à l'échelle d'un territoire intercommunal<sup>3</sup>), et sur les résultats du recensement INSEE de 2016 (mobilité des actifs, équipement en voiture, à l'échelle communale). Il en ressort une forte mobilité des habitants avec une majorité des déplacements (60 %) réalisés pour des motifs non contraints c'est-à-dire hors trajets domicile-travail/études. Mais les motifs contraints (école, études, travail) sont concentrés aux heures de pointe. L'étude souligne une forte utilisation de la marche et une utilisation relativement faible de la voiture. Les trajets vers les lieux de travail sont surtout réalisés en transport en commun.

3 Territoire composé par Asnières-sur-Seine, Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne.

Le quartier des Agnettes dispose d'une bonne desserte routière avec la proximité d'axes structurants : la RD11 (Louis Calmel), la RD109 (Gabriel Péri) et la RD19 (rue des Bas). La RN 315, connectée à l'autoroute A15, et l'A 86 sont situées à proximité. L'état du trafic routier aux abords du quartier a été évalué avec une étude de fréquentation menée en 2011 par le conseil départemental des Hauts-de-Seine, des comptages réalisés entre 2005 et 2019, et une étude réalisée en 2018 sur les abords de la future gare de la ligne 15. Il est toutefois difficile d'apprécier la pertinence de ces données, anciennes pour certaines, ou très localisées (autour de la gare). La RD19 assure une partie du transit entre Paris et l'A86 et connaît un trafic particulièrement intense (27 000 veh/jour). Le trafic sur la RD11 et la RD109 est soutenu mais moins élevé (17 000 et 19 000 veh/jour). Dans le quartier, trois voies principales assurent la distribution du trafic : la rue des Agnettes, la rue Julien Mocquard, la rue du 8 Mai 1945. Les trafics y sont plus modestes, entre 400 et 4 000 veh/jour (p. 115). Les deux principaux points d'entrée sont les intersections Calmel/ Agnettes, au nord du site, et l'intersection Gabriel Péri / 8 Mai 1945, à l'est. La rue des Agnettes est susceptible de servir d'itinéraire d'évitement des routes départementales en direction de Paris.

Une enquête sur le stationnement a recensé 2 143 places sur le secteur. La demande de stationnement est globalement élevée notamment au sud du périmètre pendant une grande partie de la semaine, les réserves de capacité sont importantes en journée mais du stationnement illicite est observé (p. 117).

En termes de transports collectifs, le site bénéficie d'une bonne couverture pour les parties nord et ouest avec notamment la présence de deux stations (Agnettes et Gabriel Péri) de la ligne 13 du métro qui constituent également des zones d'échanges avec des lignes de bus. L'étude note désormais la saturation élevée de la ligne 13 aux heures de pointes. La partie est du quartier bénéficie d'une couverture moins bonne compte tenu de son éloignement des deux pôles d'échanges. Une gare de la future ligne 15 du Grand Paris Express sera implantée sur le quartier des Agnettes à l'angle des rues des Bas et Louis Calmel.

Les conditions de déplacements en modes actifs sont bien appréhendées au moyen d'une présentation étayée et illustrée des aménagements présents aux abords du site. L'étude met en avant des conditions confortables de déplacements piétons à l'intérieur du site ainsi que sur les rues des Bas et Calmel. L'itinéraire à pied vers la station Gabriel Péri est décrit comme compliquée notamment en raison de l'absence d'aménagements aux intersections entre les rues Darbois et Gabriel Péri ainsi qu'entre les rues Basly et Gabriel Péri. L'état du réseau cyclable est présenté. Le site comporte quelques infrastructures mais souffre globalement de discontinuités. Le dossier indique que le schéma directeur des itinéraires cyclables de Gennevilliers (2012) prévoit un ensemble d'aménagements pour assurer le maillage du site et offrir des connexions avec les autres itinéraires structurants (av. Laurent Cély et av. des Grésillons). Le dossier ne précise toutefois pas le calendrier prévisionnel de ces aménagements.

### *Impacts du projet*

L'étude évalue les impacts du projet sur la circulation. La méthodologie pour les déplacements routiers est détaillée en fin d'étude d'impact (p. 299). Les besoins de déplacement sont évalués en évaluant par îlot les déplacements supplémentaires en heure de pointe, entrants et sortants, résultant des constructions et démolitions de logements et des équipements, et en appliquant les parts modales actuelles à l'échelle communale. Certaines hypothèses nécessitent d'être mieux justifiées (90 % des travailleurs présents au travail, maintien des parts modales à leur niveau actuel, taille moyenne des logements). L'étude souligne d'ailleurs que les hypothèses retenues sont majorantes (part modale maintenue, mais également estimation sur la base de 1 027 logements construits dans la ZAC).

Au total, l'étude d'impact conclut que, en heure de pointe du matin (la plus chargée), le projet va générer environ 303 déplacements supplémentaires entrants et environ 574 déplacements supplémentaires sortants, soit 877 au total en heure de pointe du matin, dont 342 réalisés en transports collectifs, notamment en lien avec station de métro Les Agnettes, environ 260 entièrement à pied. Plus de 190 véhicules supplémentaires sont attendus. Pour la MRAe, ce total paraît faible pour un projet prévoyant plus de 1 000 nouveaux logements.

Les effets sur le trafic sont évalués (p. 229), mais aucune étude de trafic (avec les hypothèses de distribution par exemple) n'est jointe. L'étude évalue les flux sur les voiries internes (p. 222), ce qui

est à souligner, même si l'étude souligne que la structure viaire principale du quartier sera conservée, étant constituée par les rues du 8 Mai 1945, des Agnettes, Julien Mocquard, Association et Victor Hugo. Le trafic routier supplémentaire généré par la ZAC, évalué en heure de pointe du matin, à 195 véhicules, dont 65 véhicules entrants et 130 véhicules sortants, ne devrait générer aucune difficulté de circulation ni dans le quartier, ni à ses abords. L'étude d'impact s'attache à justifier que les aménagements des voiries vont modifier la hiérarchie des voies et garantir une bonne circulation au sein du quartier. L'efficacité des aménagements pour réguler le trafic (et notamment limiter le trafic sur la rue du 8 mai 1945, qui relie le quartier des Agnettes au quartier République, ou le transit sur la rue des Agnettes) n'est pas démontrée. De plus, l'étude d'impact ne détaille pas le fonctionnement des carrefours entre les voies issues du quartier et les axes le desservant. Par exemple un nouveau carrefour sera aménagé à l'intersection de la rue André Labuxière, prolongée vers le nord, et la rue Louis Calmel, et le carrefour 8 Mai 1945 / Gabriel Péri sera aménagé. Pour la MRAe, une étude de trafic spécifique est nécessaire car des remontées de file pourraient apparaître sur la rue du 8 mai 1945. Ce risque de saturation à l'échelle du site est mentionné mais non traité. De même, l'étude d'impact note qu'un effort doit être mené pour « concilier circulation automobile et vie riveraine sur l'axe 8 Mai 1945 / Les Agnettes », sans plus de précisions.

**La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des déplacements pour :**

- **évaluer les conditions actuelles de déplacement sur le secteur,**
- **identifier les éventuels points de saturation dans le quartier et évaluer le fonctionnement des principaux carrefours en limite du quartier.**

Concernant les stationnements, le projet prévoit la construction de 0,5 place pour chaque logement social (soit 975 places pour les 1 949 logements sociaux, dont une partie dans un parking silo mutualisé de 250 places) et d'une place pour chaque logement en accession (soit 741, dans des parkings privés). L'étude d'impact annonce également que 577 places seront localisées sur voirie, principalement rue des Agnettes et rue du 8 Mai 1945. Elle note que le nombre de places prévu dépasse largement les besoins en stationnement, en signalant les effets négatifs pouvant en découler (l'usage de la voiture n'étant pas découragé). Aucune mesure concrète n'est prévue pour limiter ces effets.

L'étude d'impact liste (p. 231) des « mesures d'accompagnement » (organisation du stationnement, offre en bus) nécessaires pour que l'arrivée du Grand Paris Express puisse « produire ses effets positifs de manière optimale ». Les conditions de réalisation de ces mesures ne sont toutefois pas précisées.

**La MRAe recommande :**

- **d'étudier la stratégie de limitation du stationnement afin d'éviter un phénomène d'aspiration en raison de l'excès d'offre par rapport aux besoins, à court terme et à long terme (amélioration de l'offre de transports en commun),**
- **de préciser (liste, niveau d'engagement) les mesures d'accompagnement permettant de garantir le bon fonctionnement de la gare du Grand Paris Express et du quartier et les conséquences de cette nouvelle infrastructure de transport sur la vie du quartier.**

Enfin, le projet prévoit un ensemble intéressant d'aménagements piétonniers et cyclables qui permettront de favoriser les déplacements en mode actif à l'intérieur du quartier ainsi que vers l'extérieur en particulier vers la future gare des Agnettes et le centre commercial situé au nord, rue de la Libération. Cette partie n'appelle pas de remarques de la MRAe.

## **4.2 L'exposition des habitants à des risques, pollutions et nuisances**

### **4.2.1 Risque d'inondation**

Bordée par la Seine au sein d'une boucle, la commune de Gennevilliers est particulièrement concernée par le risque lié aux inondations par débordement des eaux de surface. Le site du projet est ainsi localisé en zone inondable (zone bleue<sup>4</sup>) selon le plan de prévention des risques

4 Secteurs urbanisés situés en aléa faible ou moyen. Cette zone est constructible, sous conditions.

d'inondation (PPRI) de la Seine dans les Hauts-de-Seine et comporte un îlot hors submersion (zone hachurée du PPRI). Le dossier explique que, selon la carte d'aléa d'inondation, les zones du quartier des Agnettes sont en zone de submersion jusqu'à 3 mètres. Outre le phénomène de débordement du fleuve, le risque d'inondation est également susceptible d'intervenir par le phénomène de remontée de nappes compte tenu de la présence au droit du secteur d'étude d'une nappe sub-affleurante. L'étude note que la nappe d'accompagnement de la Seine a été identifiée à une profondeur moyenne de l'ordre de 5 à 7 mètres sous le terrain naturel.

Ces enjeux sont bien identifiés dans l'étude d'impact (p 138 à 140), qui souligne par ailleurs (p 191) que le nombre de personnes supplémentaires potentiellement exposées au risque d'inondation est estimé à 1 900 (résidents et travailleurs). Le groupe scolaire Joliot Curie, situé en zone hachurée (hors submersion) du PPRI, est déplacé mais restera dans cette zone hors submersion. Le rapport de présentation précise (p 82) que le projet de ZAC dans son ensemble ne consommera pas de surface ou de volume sur le champ d'expansion de crue de la Seine. En effet, il a été retenu de limiter les remblais au strict minimum et de privilégier les remblais dans la zone « hors submersion » au-dessus de 29.30 m NGF. Le nivellement d'une partie des espaces publics et la création de noues en déblai le long des voiries publiques existantes permettent de réduire voire compenser l'impact des autres remblais réalisés à l'intérieur du champ d'expansion de crue de la Seine. Ces mesures correctives sont détaillées dans l'étude d'impacts (p. 238). Ces dispositions sont globalement satisfaisantes à l'échelle de la ZAC. L'étude d'impact pourrait toutefois évaluer la résilience du quartier en cas d'inondation.

L'étude d'impact renvoie assez largement aux maîtres d'ouvrages des constructions le soin de traiter cet enjeu sur leurs parcelles : par exemple elle souligne que les précautions constructives seront définies dans le cadre des études géotechniques préalables à chaque projet, et qu'il pourra être envisagé le cuvelage de certains parkings souterrains. Il est en outre indiqué que sur chaque parcelle au sein de la ZAC les projets devront respecter les règles du PPRI applicables. Ces mesures sont assez classiques mais selon la MRAe, dans une logique d'évaluation des incidences le plus en amont possible, l'étude d'impact aurait pu détailler îlot par îlot les modalités pratiques de mise en œuvre de ces mesures, ainsi que leur coût potentiel, dans la mesure où le projet conduit, in fine, à augmenter les dommages prévisibles liés aux inondations.

***La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en précisant les conséquences d'une crue de la Seine sur le secteur d'opération et les conditions de résilience du futur quartier selon l'importance des niveaux d'inondation.***

#### **4.2.2 Pollution des sols et sous-sols**

L'étude d'impact mentionne l'existence sur le périmètre d'étude de quatre sites référencés dans la base de données BASIAS (inventaire historique des sites industriels et activités de service) : trois sont référencés pour une activité de garages (dont un encore en activité), le dernier est une ancienne laverie. Un site référencé dans la base BASOL (sites et sols pollués appelant à une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatifs) est situé en limite immédiate du périmètre de la ZAC, sur la commune d'Asnières-sur-Seine : il s'agit de Lucas Aérospace FMS, ancien site de fabrication de composants électroniques. La MRAe signale que ce site est également reconnu comme Secteur d'Informations sur les sols (SIS<sup>5</sup>). Deux sites en activité recensés dans la base BASOL sont également identifiés à proximité immédiate du périmètre de la ZAC : les sites MERSEN (Traitement thermique), et ETG (ex Chausson, Emboutissage Tôlerie). La nappe sous-jacente, très polluée, fait l'objet d'une surveillance imposée par arrêté préfectoral.

L'étude d'impact a été complétée pour présenter les résultats d'une étude réalisée par SOLPOL en 2019 afin d'analyser la pollution et de réaliser un plan de gestion comprenant notamment une évaluation quantitative des risques Sanitaires (EQRS) pour le projet de l'école élémentaire Joliot Curie. Cette étude n'est toutefois pas jointe au dossier. Selon l'étude d'impact, les investigations réalisées ont consisté en 23 sondages à 1,5 m de profondeur répartis dans la ZAC. Aucune investigation des gaz du sol ou des eaux souterraines n'a été réalisée. L'étude d'impact précise toutefois (p. 149) que l'étude est toujours en cours en avril 2020 (p. 149) et que des investigations complémentaires pourraient être proposées sur ces milieux. Selon la MRAe, les investigations

5 Les secteurs d'Information sur les Sols (SIS) comprennent les terrains où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et la mise en place de mesures de gestion de la pollution pour préserver la sécurité, la santé ou la salubrité publique et l'environnement.

réalisées ne sont pas suffisantes pour caractériser la pollution sur le futur site du groupe scolaire (un seul sondage (T20) au droit de l'implantation de la future école et trois en périphérie (T19, T22 et T23) et à faible profondeur). De plus, des composés volatiles ont été identifiés au droit du sondage T22. Des investigations complémentaires dans les gaz du sol doivent être envisagées. De plus, la nappe alluviale sub-affleurante est impactée au droit des sites MERSEN et ETG et cette pollution peut migrer en direction du secteur de la ZAC, comme le souligne l'étude d'impact (p. 152).

Les résultats des analyses des sols ont montré des anomalies en métaux lourds au droit de 11 sondages, et la présence de concentrations notables en substances volatiles (BTEX, naphthalène et COHV) et semi-volatiles (HCT C12-C16) au droit de 11 sondages. Les calculs de risques sanitaires n'ont pas montré de dépassement vis-à-vis des seuils d'acceptabilité, aucune mesure de gestion particulière n'est préconisée, au regard des teneurs mesurées au droit du site. L'étude note que le recouvrement des terres par des terres saines sur 30 cm est recommandé dans le cadre de l'aménagement des espaces publics, sans confirmer que cette mesure sera mise en œuvre.

La MRAe a par ailleurs été informée que, dans le cadre de la demande de permis de construire déposée pour la création du nouveau groupe scolaire Joliot Curie, les études de SOLPOL étaient jointes. Il en ressort notamment (sans que la MRAe n'ait eu accès à ces documents) : une pollution en plomb dans les sols de la ZAC avec des concentrations variant de 190 à 790 mg/kg, sachant que le Haut Conseil de la santé publique recommande que la teneur soit inférieure à 100 mg/kg ; des teneurs en perchloroéthylène (PCE) allant de 94 à 142 µg/m<sup>3</sup> et des teneurs en trichloroéthylène (TCE) allant de 10 à 50 µg/m<sup>3</sup> mesurées dans les gaz du sol. Au regard de ces informations, il apparaît donc nécessaire d'approfondir les investigations, et de confirmer en conséquence les mesures qui seront effectivement mises en œuvre pour dépolluer le site.

#### **La MRAe recommande :**

- **d'approfondir l'analyse de la pollution sur le site en :**
  - **procédant à des investigations complémentaires dans les sols, notamment pour les sites sur lesquels l'implantation d'usages sensibles (écoles) est prévu ;**
  - **analysant la qualité des eaux souterraines et des gaz de sols ;**
- **de présenter un plan de gestion et un suivi de la qualité des sols, des gaz et de l'eau, permettant de garantir la compatibilité des sols avec les usages projetés, et de confirmer que les mesures préconisées seront mises en œuvre,**
- **de justifier en conséquence les choix de localisation des établissements sensibles, en application de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles ;**
- **d'actualiser l'étude d'impact avec toutes ces informations.**

#### **4.2.3 Qualité de l'air**

Se référant à l'indice européen Citeair (mesure par Aiparif<sup>6</sup>), l'étude souligne que pour 2019 Gennevilliers n'a pas été concernée par tous les épisodes de forte pollution qui ont touché l'Île-de-France. Des niveaux moyens à très élevés ont toutefois été constatés pendant un total de 76 jours, soit environ 20 % de l'année (contre 136 jours en 2013). L'indice Citeair indique donc pour 2019 une qualité de l'air moyenne meilleure que pour l'ensemble de l'agglomération parisienne. La qualité de l'air est majoritairement dégradée par les transports routiers.

L'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air est succincte. Elle rappelle que la qualité de l'air sera impactée par l'arrivée de nouveaux logements, et renvoie à la « programmation » pour limiter les impacts : éloigner les sites sensibles ou à forte densité de population par rapport aux axes routiers, orienter les bâtiments pour réduire l'exposition des populations, modifier les conditions de circulations des axes proches des sites sensibles, maîtriser la qualité de l'air intérieur. Pour la MRAe, ces dispositions sont intéressantes mais, à ce stade d'avancement du projet, l'étude d'im-

6 <https://www.airparif.asso.fr/indices/resultats-jour-citeair#jour>

pact doit pouvoir présenter davantage dans le détail ces dispositions, en précisant leurs modalités de mise en œuvre, et justifier de leur efficacité.

***La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des impacts du projet sur l'exposition de la population à des pollutions de l'air, en précisant les mesures prévues pour éviter ou réduire cette exposition.***

#### 4.2.4 Pollution sonore

L'étude d'impact rappelle que la rue Louis Calmel, l'avenue Gabriel Péri et la rue des Bas qui bordent le quartier des Agnettes sont classées en infrastructures terrestres bruyantes au titre de la réglementation vis-à-vis du bruit. Ces classements impliquent le respect de prescriptions d'isolement acoustique pour les bâtiments qui seront installés dans les bandes d'affectation. L'analyse a été complétée par une campagne de mesures acoustiques in situ et une modélisation numérique. L'étude note toutefois que le contexte sanitaire (qui a perturbé le trafic) et l'absence de calage du modèle peuvent affecter les résultats. La MRAe rappelle que dès 2015 l'autorité environnementale (du préfet de région) avait recommandé des mesures in situ. Les résultats concernant la situation actuelle sont présentés p.160 et suivantes. L'analyse est synthétique mais satisfaisante. Elle souligne notamment que le site se caractérise par une ambiance sonore bruyante en bordure du site (à proximité directe de la rue des Bas (D19) et de l'avenue Gabriel Péri (D109) : Lden d'environ 65 à 70 dB(A) ; modérée en avançant au sein du site avec 55 à 60 dB(A) ; calme à relativement calme au cœur du site (Lden < 55 dB(A)).

Le projet aura un impact globalement négatif sur l'exposition des habitants au bruit. Ces impacts résultent de la hausse de trafic généré par le projet, de la création de nouvelles voies, de l'accueil de population supplémentaire exposée ainsi à la pollution sonore sur le site. Ils sont présentés p.240 et suivantes. L'étude relève ainsi notamment que :

- les nouveaux logements construits le long de la RD19 à l'ouest du projet sur les îlots D et E permettent d'atténuer légèrement le bruit en cœur d'îlot (mais ce ne sera pas le cas pour les îlots A, B, C compte tenu de leur orientation) ;
- des augmentations du niveau sonore modérées (supérieures ou égale à 1 dB(A)) sont attendues le long des nouvelles voies internes, mais avec ponctuellement une dégradation plus marquée (par exemple (jusqu'à + 7 dB(A) le long de la rue Frédéric Chopin) ;
- 375 logements construits sur les îlots A, B, C, D, E, T, I, H et G, en bordure de la RD19 ou de la RD109 seront exposés à une ambiance sonore bruyante ;
- l'école H. Wallon est impactée au niveau de la cour sud qui subit les nuisances sonores liées à l'augmentation du trafic sur l'axe du 8 mai 1945 (la bordure sud de la cour passe d'une ambiance sonore calme à modérée), alors que le plateau d'évolution au nord-ouest passe d'une ambiance sonore modérée à calme grâce à un nouveau parking silo qui atténue le bruit provenant de la rue des Agnettes et de la rue du 8 mai 1945 ;
- l'école Joliot Curie, reconstruite au sud de la rue du 8 mai 1945, maintient globalement une exposition à une ambiance sonore calme à modérée (ce point pouvant selon la MRAe être nuancé du fait de la hausse du trafic interne) ;
- les ambiances sonores sont maintenues dans l'environnement du projet.

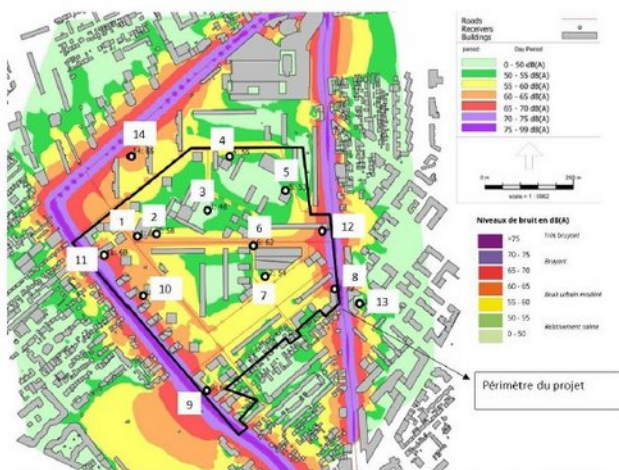


Figure 271: Niveaux sonores calculés à l'heure de pointe du matin à 4 m de hauteur et localisation des points de calculs – Etat projet - Lidoz (source : TRANS-FAIRE, 2020)

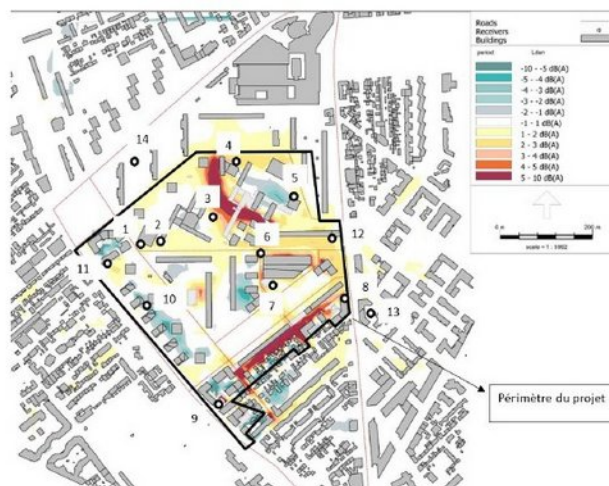


Figure 272: Différence entre le niveau sonore calculé à l'état projet et à l'état fil de l'eau à l'heure de pointe du matin [TRANS-FAIRE, 2020]

Illustration : Impacts du projet sur l'ambiance sonore (source : étude d'impact, p.241)

Malgré les réserves concernant les estimations du trafic et la modalisation sonore (l'étude d'impact note d'ailleurs qu'un approfondissement de l'étude acoustique est envisagé (p.243)), la MRAe souligne la clarté de cette présentation et, en particulier, l'effort réalisé pour caractériser l'ambiance acoustique au sein de la ZAC, sur les futures voies, et quantifier et localiser les immeubles concernés.

L'étude conclut que l'isolation acoustique dans le respect des dispositions réglementaires constructives permettra de rester sous les seuils maximaux admissibles. En termes de mesure, elle renvoie également au travail à mener sur l'orientation des bâtiments (pour les groupes scolaires), à l'organisation paysagère (qui contribue à « limiter la perception du bruit, par la végétation notamment, pour les zones particulièrement exposées), le traitement des voiries.

La MRAe note qu'à l'échelle du projet urbain, les enjeux liés au bruit sont bien identifiés. Elle constate toutefois que l'étude d'impact ne permet pas d'identifier les mesures étudiées pour, à cette échelle, éviter ou réduire les incidences du projet, qui résultent du parti pris d'aménagement (ouvrir le quartier et le densifier fortement). Des alternatives à une échelle plus large auraient pu être étudiées. Surtout, même si les enjeux restent modérés, certaines situations plus critiques appellent des solutions à l'échelle des opérations : or ces mesures ne sont pas cadrées à l'échelle du projet global, et l'efficacité de ces dispositions n'est pas démontrée (organisation paysagère, orientation des bâtiments des groupes scolaires, écran par certains bâtiments, isolation acoustique qui ne réduit pas les nuisances avec des fenêtres ouvertes) pour valider les choix de localisation arrêtés à l'échelle de la ZAC et le niveau final des incidences.

**La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des impacts du projet sur l'exposition de la population à des pollutions sonores, et notamment de :**

- préciser comment la conception des îlots va garantir la réduction des pollutions sonores,
- présenter si besoin les alternatives envisageables pour éviter ou réduire ces incidences,
- détailler les engagements relatifs à la qualité des revêtements routiers et leur capacité d'absorption des bruits générés par les déplacements routiers, notamment sur l'avenue du 8 mai 1945.

#### 4.2.5 Îlot de chaleur

Le projet a pour ambition de réduire les effets « îlots de chaleur » (p. 21) en réduisant les surfaces bitumées. L'étude d'impact développe ainsi la prise en compte de cet enjeu, ce qui est positif. Elle souligne notamment (p. 49) que le périmètre d'étude est assez fortement touché par le phéno-

mène d'îlot de chaleur urbain, et « plus particulièrement au niveau des groupes scolaires, sans doute en raison des importantes surfaces goudronnées (cours de récréation, terrains de sport...) ».

L'étude d'impact note que le projet pourrait aggraver ce phénomène, compte tenu notamment de la densification prévue, mais elle estime que les réponses apportées permettent d'éviter l'accroissement de ce phénomène, notamment l'aménagement du mail central végétalisé, et la gestion en surface d'une partie des eaux pluviales. L'analyse est pertinente mais reste qualitative. La prise en compte de cet enjeu est intéressante sur les espaces publics, mais renvoie assez largement à l'aménagement des îlots pour sa déclinaison à cette échelle.

**La MRAe recommande de préciser comment l'aménagement des lots (affectés aux logements ou à des équipements publics) contribuera à la réduction des îlots de chaleur.**

#### 4.2.6 Chantier

Les effets du projet en phase chantiers sont présentés dans chaque partie thématique. Les préconisations usuelles en termes de gestion des travaux en phase chantier et de gestion du transport des déchets sont évoquées. La sécurité des usagers sera assurée par la mise en œuvre d'une signalisation des chantiers conforme à la réglementation en vigueur et par l'installation de clôtures et de cheminements piétonniers jalonnés. Des chartes de chantier à faible impact environnemental sont annoncées, notamment pour la thématique de l'air, et cet enjeu est également identifié au titre de l'analyse des effets cumulés.

D'après l'étude d'impact (p. 27), les travaux de démolitions et de constructions sont échelonnés de 2021 à 2028. Il va donc y avoir des travaux conséquents sur une durée de 8 ans au moins, ces travaux étant source de nuisances. Pour la MRAe, ceci constitue enjeu important pour la qualité de vie des habitants, qui mérite un développement spécifique et bien visible dans l'étude d'impact, précisant les dispositions prévues, tant pour limiter les pollutions et nuisances que pour informer les habitants et adapter les travaux si besoin. Cette analyse doit intégrer en outre les effets cumulés avec les autres chantiers prévus dans le secteur environnant, notamment celui du futur pôle de la gare du Grand Paris Express.

**La MRAe recommande pour la bonne information du public de préciser clairement les phases de travaux, les nuisances subies par les occupants et les mesures prises par le maître d'ouvrage pour les éviter, les réduire et le cas échéant, les compenser.**

### 4.3 Les ressources et les milieux

#### 4.3.1 L'eau

Les projets urbains présentent généralement trois types d'impact : gestion des eaux pluviales et des eaux usées, approvisionnement en eau nécessaire à leur fonctionnement, impact pour les eaux souterraines et superficielles affectées par le projet. Le projet urbain des Agnettes est également concerné par le risque inondation (cf. 4,2,1).

Ces enjeux sont globalement bien identifiés par l'étude d'impact, qui souligne notamment que :

- la nappe superficielle de la Seine est présente de 5 à 15 m de profondeur, la qualité des eaux étant passable au niveau de Gennevilliers,
- le quartier est desservi par un réseau d'assainissement départemental de type unitaire,
- les eaux pluviales sont acheminées par gravité vers les déversoirs d'orage et sont rejetées en Seine après franchissement des seuils. Le débit généré par une construction neuve ou une reconstruction, ne doit pas excéder 2 l/s/ha
- l'alimentation en eau potable est assurée par le SENE<sup>7</sup>, qui s'étend sur les territoires des EPT Paris Ouest La Défense et Boucle Nord de Seine (environ 610 000 habitants).

Globalement, le projet entend assurer une gestion efficiente de l'eau, particulièrement en surface par la création de bassins, noues d'infiltration, jardins de pluie.

7 <https://www.seneo.fr/>



Les effets sur les réseaux d'assainissement et d'eau potable sont présentés p. 235. Les besoins en eau potable sont évalués à 285 m<sup>3</sup> par jour pour le périmètre de la ZAC, un objectif de réduction de 25 % étant affiché. Les rejets d'eau au réseau sont jugés négligeables au regard des capacités de la station d'Achères. Concernant les eaux pluviales l'étude d'impact annonce que la mise en œuvre de noues et la limitation de l'imperméabilisation permettront leur bonne gestion sur les espaces publics, les projets sur les espaces privés devant également limiter l'imperméabilisation de chaque parcelle et mettre en œuvre de « dispositifs visant à éviter les effets de crête et à respecter le débit de rejet limité à 2l/s/ha ». Enfin, des rabattements de nappe seront nécessaires en phase chantier. L'étude d'impact annonce la réalisation d'un dossier type loi sur l'eau intégrant ces dispositions. Un dossier provisoire de déclaration loi sur l'eau a été déposé, mais « le dossier doit évoluer vers un dossier d'autorisation incluant l'ensemble du nouveau périmètre de ZAC ».

Globalement, la MRAe constate que les principes affichés sont intéressants et sont de nature, à l'échelle de la ZAC, à limiter les impacts du projet sur l'eau dans ses différentes composantes. Mais l'étude renvoie assez largement à la définition ultérieure des dispositifs permettant de garantir la bonne prise en compte des enjeux liés à l'eau, notamment dans le cadre des dossiers « loi sur l'eau ».

***La MRAe recommande de reprendre l'étude d'impact afin qu'elle présente de manière détaillée l'ensemble des dispositifs prévus et des prescriptions imposées aux constructeurs pour garantir la bonne gestion des eaux pluviales, du ruissellement, du risque inondations, des impacts sur la nappe y compris en phase chantier en se fondant sur le dossier loi sur l'eau déposé.***

#### **4.3.2 Les déchets**

Le projet, compte tenu de son ampleur, va générer des déblais, des déchets de chantiers, et consommer des ressources significatives. Le réemploi des terres est prévu, selon les principes de l'économie circulaire. Une étude, signalée comme étant en cours (p. 310) est ainsi annoncée « Zac des Agnettes Espace public et économie circulaire ». Des principes d'évacuation des terres sont indiqués (p. 196 pour les terres polluées par exemple).

Pour la MRAe, il est nécessaire que, dès la phase de création (la ZAC dans son ancien périmètre ayant donné lieu à une procédure de réalisation), l'étude d'impact puisse d'une part évaluer les volumes de terres et matériaux en jeu pour la réalisation du projet, d'autre part définisse des principes opérationnels de gestion, notamment de réemploi et de recyclage, s'imposant à tous les acteurs du projet, garantissant une gestion économe des matériaux.

***La MRAe recommande d'annexer à l'étude d'impact pour la bonne information du public les résultats de l'étude sur l'économie circulaire dans la ZAC et a minima son rapport provisoire de janvier 2020.***

#### **4.3.3 Climat et énergie**

Le projet affiche une ambition énergétique tant sur les bâtiments existants que pour les nouvelles constructions. Par exemple, la mise en œuvre de la réglementation énergétique 2020 (applicable à partir de 2021) est prévue pour les bâtiments neufs.

Conformément à l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables a été réalisée et est jointe au dossier (annexe D.b). Différents scénarios sont élaborés et la solution qui se dégage serait un mix réseau de chaleur sur biomasse, solaire thermique et panneaux photovoltaïques. Les sources d'énergie solaires sont présentées comme des opportunités sans qu'un objectif minimal soit fixé, particulièrement dans les dispositions relatives à l'aménagement des lots. Le quartier des Agnettes est desservi par un réseau de chaleur. Une nouvelle centrale biomasse a été mise en service fin 2016. À terme le bois couvrira 60 % de besoins en chaleur du réseau. Le raccordement au réseau de chaleur existant est prévu pour l'ensemble des constructions. D'après l'étude d'impact, le bilan de consommation du projet, pour le périmètre d'étude est le suivant : consommation de 35 992 MwhEP/an, et émission de 2 534 GES en tonnes éq CO<sub>2</sub>. Pour la MRAe, ces principes sont intéressants. Mais l'étude doit pouvoir présenter de manière plus claire les bilans énergétiques et d'émission de GES, les choix retenus, leurs modalités de mise en œuvre, et le bilan de ce choix, tant sur les consommations énergétiques que sur les émissions de gaz à effet de serre.

**La MRAe recommande de compléter les bilans énergétiques et d'émission de GES en présentant de manière plus détaillée la méthode choisie pour déterminer les bilans et lorsque certains choix ne sont pas encore effectués, de préciser les hypothèses retenues et leurs conséquences sur ces bilans.**

L'étude d'impact indique que les besoins en froid ont été étudiés. Dans son avis de 2015, l'avis de l'autorité environnementale rappelait que le changement climatique devrait conduire à un développement de cette demande qui pourrait amener à une augmentation de la consommation d'énergie dans les périodes estivales, et que si ce besoin n'était pas pris en compte dès la conception, il est probable que la dépense énergétique se ferait par la consommation d'électricité via des climatiseurs.

#### **4.4 Effets cumulés**

L'étude d'impact identifie cinq projets pour l'analyse sur les effets cumulés : les hauts d'Asnières à Asnières-sur-Seine, la ZAC du Luth, la ZAC du centre-ville, le projet urbain Chandon République pour Gennevilliers et la ligne 15 du Grand Paris Express. L'analyse reste succincte, voire très générale (il n'y a aucune donnée sur l'énergie par exemple). Pour la MRAe, les interactions et effets cumulés avec les projets proches de la ZAC des Agnettes méritent une analyse plus approfondie, comme évoqué précédemment (projet urbain Chandon République par exemple ou opération en cours rue des bas à Asnières). Cet aspect est évoqué dans le corps de l'étude (déplacements, paysage), qui s'attache à expliquer la faiblesse des effets cumulés. Mais pour la MRAe, l'ampleur des évolutions sur le territoire justifie des études précises, ne serait-ce que pour montrer la cohérence des projets et des mesures pour éviter ou réduire leurs incidences, notamment sur : l'insertion urbaine et l'évolution du cadre de vie, les déplacements et les conditions très concrètes de circulation (accès, remontées de file, etc), les ressources (consommations d'eau, d'énergie), les pollutions, les chantiers, etc.

L'étude d'impact liste par ailleurs 24 projets non retenus dans l'analyse. Elle les présente et justifie pourquoi ils sont écartés, ce qui est à noter. Mais d'autres projets majeurs auraient peut-être pu être pris en considération, notamment les ZAC des bords de Seine à Asnières-sur-Seine (ZAC des Bords de Seine, ZAC PSA, ZAC Parc d'Affaires), ou la ZAC de la Gare des Grésillons à Gennevilliers. Ces ZAC développent des volumes conséquents de logement et d'activité sur des territoires connectés à la ZAC des Agnettes, par la route ou par la future ligne 15.

**La MRAe recommande de reprendre l'étude d'impact afin d'intégrer dans les effets cumulés l'ensemble des projets en cours ou connus situés à moins d'un kilomètre du quartier, et ce à l'horizon de la fin de l'opération et après la mise en service de la gare du Grand Paris Express.**

## **5 Justification du projet retenu**

La justification du choix du projet retenu s'appuie, dans l'étude d'impact, sur la présentation du contexte foncier et réglementaire (p.171 et suivantes), sur la présentation de variantes étudiées (p. 268 et suivantes) et sur la justification du parti pris d'aménagement. Le projet affiche par ailleurs une ambition environnementale au travers du renforcement de la présence du végétal, la gestion des eaux pluviales notamment, les consommations énergétiques.

Le quartier des Agnettes est identifié selon le schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) en vigueur comme un quartier à densifier à proximité d'une gare. Le dossier rappelle que le projet s'inscrit par ailleurs dans le cadre de la mise en œuvre du contrat de développement territorial (CDT) de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine qui prévoit notamment la création de 1860 logements par an pour les quatre communes d'Asnières-sur-Seine, Bois Colombes, Colombes et Gennevilliers. Le dossier précise que le programme local d'habitat (PLH) 2011-2016 fixe un objectif de 750 logements par an pour la ville de Gennevilliers, mais la MRAe note que cet objectif est ramené à 450 logements sur la période 2018-2028 (dans la perspective d'élaboration du Plan Métropolitain de l'habitat et de l'hébergement).

Le dossier se réfère au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France en relevant les objectifs spécifiques assignés aux milieux urbains denses qui visent notamment à

développer les surfaces accordées aux espaces verts et à favoriser leur maillage au sein d'une trame verte et bleue urbaine. A ce titre, la constitution de la coulée verte communale reliant le parc départemental des Chanteraines jusqu'au Grésillons en passant par le parc municipal des Sévines est correctement appréhendée par le dossier. De même, la gestion des eaux pluviales en renforçant la végétalisation du quartier est, dans son principe, intéressante, même si elle repose largement sur la définition de dispositions pertinentes à l'échelle des lots privés (cf supra).

Le dossier explique que deux scénarios d'aménagement du quartier ont été étudiés en fonction de la refonte ou non du groupe scolaire Joliot Curie. Le scénario retenu a privilégié la destruction-reconstruction du groupe scolaire afin de bénéficier de l'emprise libérée pour construire des logements. Il précise en outre que la destruction du groupe scolaire offre la possibilité d'incliner le mail Roger Pointard afin de l'orienter vers le centre-ville en évitant la barre d'immeuble présente avenue de la Libération.

Globalement, la justification du projet est intéressante. La MRAe note que des incidences fortes du projet (paysage, qualité de l'air, pollution, bruit, inondations) résultent du parti pris d'aménagement fort, assumé, consistant à densifier le quartier et à favoriser son ouverture sur la ville par la création ou la modification des voiries. Ces incidences sont identifiées, et même mentionnées dans la justification du projet. Mais l'étude d'impact ne fait pas toujours ressortir clairement comment ces enjeux ont pu, en amont, orienter le schéma d'aménagement, le cas échéant dans le cadre d'une réflexion menée à une échelle plus large, pour justifier le choix de construire des logements le long des voies bruyantes, ou de renvoyer aux modalités d'implantation des bâtiments des groupes scolaires le soin de réduire la pollution sonore dans les cours.

## **6 Information, consultation et participation du public**

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devra notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr)

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la MRAe et sur le site internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,  
Délibéré en séance du 9 octobre 2020

A handwritten signature in blue ink, reading "Philippe Schmit". The signature is written in a cursive style with a large initial 'P' and a long horizontal stroke at the end.

Philippe Schmit, président