



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-
France sur le projet de construction d'un pôle d'activités
économiques - « Parc Urban Valley », situé à ARGENTEUIL
(95)**

N°MRAe 2021 – 5581
du 29 juillet 2021

SYNTHÈSE

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un pôle d'activités économiques dénommé « Parc Urban Valley », situé à Argenteuil, et sur son étude d'impact datée du 21 avril 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de demande de permis de construire. Ce projet est porté par la société Foncière Atland. Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n°DRIEE-SDDTE-2019-261 en date du 11 décembre 2019¹.

Le projet consiste en la réalisation d'un pôle d'activités économiques sur un site d'une surface totale estimée à 2,4 ha², occupée par les bâtiments de l'ancienne usine exploitée par la société Yoplait. Au total, une surface de plancher de 16 818 m² sera développée pour :

- des bureaux pour une surface de 5 035 m² ;
- des halles d'activités pour une surface de 11 465 m² ;
- un parking en silo pour une surface de 4 223 m² ;
- des commerces pour une surface de 318 m².

Le projet est situé aux numéros 10-14 de l'avenue du Marais à Argenteuil et occupe, d'après l'étude d'impact, les parcelles cadastrales n°230 et n°233, section BW. L'établissement public foncier d'Île-de-France est actuellement propriétaire des terrains concernés, néanmoins la société Foncière Atland se portera acquéreur des parcelles occupées par le site au plus tard, le troisième trimestre 2021. L'accès au site est réalisé par l'avenue du Marais et la rue Michel Carré.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent la pollution des sols et les risques sanitaires et environnementaux associés, le risque inondation, l'augmentation du trafic routier et les nuisances associés, les nuisances liées aux travaux et les effets cumulés avec d'autres projets.

L'étude d'impact est globalement de qualité moyenne. Elle présente des insuffisances et quelques informations incohérentes avec le permis de construire, qui seront développées dans la suite de l'avis. De manière générale, elle ne permet pas d'appréhender totalement les enjeux liés au projet.

Les principales recommandations de la MRAe sont de :

- compléter l'étude d'impact en précisant le projet de mutation urbaine « Porte Saint-Germain / Berges de Seine » porté par la commune d'Argenteuil et dans lequel s'inscrit le projet « Parc Urban Valley » ;
- compléter l'étude d'impact en élargissant le périmètre de la zone d'étude, pour intégrer dans l'analyse de certains enjeux (mobilités, risque inondation, bruit), les mutations de la zone urbaine et les autres évolutions connues pouvant impacter la réalisation du projet et les riverains ;
- compléter l'étude d'impact concernant la description générale du projet (types d'activités industrielles contenues dans les halles, surface des terrains aménagés hors bâti, surface des sols rendus perméables, hauteurs des bâtiments, surface plancher de chaque bâtiment, etc.), identifier précisément les bâtiments démolis et les bâtiments réhabilités, apporter des éléments graphiques permettant de rendre compte de l'insertion du projet dans son contexte ;
- compléter le dossier associé à la procédure de demande de permis de construire en incluant l'étude des risques sanitaires réalisée par la société URS ;
- confirmer les mesures qui seront mises en œuvre afin d'éviter ou de réduire les risques sanitaires en matière de pollution des sols ;
- analyser précisément l'impact sur les eaux souterraines ;
- compléter l'analyse de la prise en compte du risque inondation au niveau du projet, notamment au regard du règlement du Plan de prévention du risque d'inondation, en montrant comment le projet propose des mesures adaptées, opérationnelles et pleinement identifiables pour éviter et/ou réduire ce risque ;
- évaluer le trafic généré par le projet en détaillant sa répartition modale et préciser les mesures consistant à inciter à l'accès au site par les modes actifs comme la localisation, la capacité et l'accessibilité du stationnement des vélos ;

¹ <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/driee-sddte-2019-261.pdf>

² Le document Cerfa n°13409*06 indique une surface totale égale à 2,85 ha.

- justifier le choix de la réhabilitation d'un seul bâtiment de l'ancienne usine exploitée par la société Yoplait.
- La MRAe a formulé d'autres recommandations, plus ponctuelles, dans l'avis détaillé ci-après.

PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la commune d'Argenteuil pour avis dans le cadre de l'instruction d'une demande de permis de construire du projet de construction d'un pôle d'activités économiques identifié « Parc Urban Valley », porté par la société Foncière Atland à Argenteuil (95).

Cette saisine étant conforme au I de l'article R.122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 7 juin 2021. Conformément au II du même article, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEAT 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 7 juin 2021 et a pris en compte sa réponse en date du 5 juillet 2021.

La MRAe d'Île-de-France s'est réunie le 29 juillet 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet construction d'un pôle d'activités économiques identifié « Parc Urban Valley » à Argenteuil (95).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Éric Alonzo, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

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

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

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

Table des matières

1. L'évaluation environnementale.....	6
2. Contexte et présentation du projet.....	6
2.1 Contexte.....	6
2.2 Présentation du projet.....	8
3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact.....	11
4. Analyse et prise en compte des principaux enjeux et impacts environnementaux.....	11
4.1 La pollution des sols.....	12
4.1.1 Les risques sanitaires.....	12
4.1.2 Les eaux souterraines.....	13
4.2 Le risque inondation.....	14
4.3 Les mobilités.....	15
4.4 Le bruit.....	17
4.5 Les travaux.....	18
4.6 Les effets cumulés avec d'autres projets.....	19
5. Justification du projet retenu.....	20
6. Information, consultation et participation du public.....	20

AVIS DÉTAILLÉ

1. L'évaluation environnementale

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée, relative à l'évaluation des incidences de certains projets 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 de construction d'un pôle d'activités économiques à Argenteuil (95) porté par la société Foncière Atland entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubriques 39 et 41.a³ du tableau annexé à cet article). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n°DRIEE-SDDTE-2019-261 en date du 11 décembre 2019.

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 maire d'Argenteuil dans le cadre de la procédure de demande de permis de construire déposé par la société SCI FA Argenteuil Michel Carré. Cet avis porte sur la prise en compte de l'environnement par le projet tel qu'il est présenté dans la demande de permis de construire et dans l'étude d'impact⁴ datées du 21 avril 2021.

À la suite de la phase de participation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente (le maire de la commune d'Argenteuil dans le cas présent) prend en considération pour autoriser ou non le projet.

2. Contexte et présentation du projet

2.1 Contexte

La commune d'Argenteuil compte environ 110 000 habitants. Elle est située à environ sept kilomètres au nord-ouest de Paris, dans le département du Val d'Oise.

Le site du projet est localisé dans la partie sud de la ville d'Argenteuil, à environ 100 m des berges de la rive droite de la Seine, à quelques centaines de mètres au sud-ouest du pont de Colombes, à 1,7 km au nord-est du pont de Bezons et 4 km au sud-ouest de l'autoroute A 15. Le site est bordé au nord-ouest par la rue Michel Carré et au sud-ouest par l'avenue du Marais. L'îlot qui le contient est longé au sud-est par le quai de Bezons (Figure n°1). Le site du projet est accessible en transport en commun par la présence de deux lignes de bus (lignes n°6 et n°272) permettant une liaison rapide aux gares de Houilles (Transilien J et L, RER A) et de Sartrouville (Transilien L et RER A) (p. 118).

3 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. La rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, soumet à la procédure d'examen au cas par cas : 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 comprise entre 10 000 et 40 000 m² ainsi que les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 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 comprise entre 10 000 et 40 000 m². La rubrique n°41.a du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, soumet à la procédure d'examen au cas par cas : aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.

4 Sauf mention explicite, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à la pagination de la version non numérique de l'étude d'impact.



Figure n°1 : localisation du projet (source : Google Maps)

Le projet, lauréat d'un appel à projet intitulé « Inventons la Métropole du Grand Paris 2 », se situe au sein du parc d'activités économiques des Berges de Seine, qui s'étend sur une surface de plus de 50 ha et accueille différentes sociétés à caractère industriel (p. 12). De plus, la MRAe relève que le projet présenté s'inscrit dans une dynamique de mutation urbaine portée par la commune d'Argenteuil appelé projet « Porte Saint-Germain / Berges de Seine »⁵. Selon la MRAe, il aurait été souhaitable de prendre en compte une zone d'étude élargie,

⁵ Ce projet de mutation « Porte Saint-Germain / Berges de Seine » comprend quatre opérations de transformation du paysage urbain décrites plus précisément sur le site internet de la commune : <https://www.argenteuil.fr/268-porte-st-germain-berges-de-seine.htm>.

permettant d'appréhender les mutations de la zone concernée entre le pont de Colombes et la rue Henri Barbusse et d'apprécier les évolutions envisagées (type de population, besoins de nouveaux équipements, mobilités).

Le site est actuellement occupé par les bâtiments de l'ancienne usine exploitée par la société Yoplait. Le projet s'étendra sur une superficie évaluée à 2,4 ha, comprenant les parcelles cadastrales n°230 et n°233, section BW de la commune d'Argenteuil.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en élargissant le périmètre de la zone d'étude pour intégrer dans l'analyse de certains enjeux (mobilités, risque inondation, bruit), les mutations de la zone urbaine et les autres évolutions connues pouvant impacter la réalisation du projet et les riverains.

2.2 Présentation du projet

Selon l'étude d'impact, le projet est situé aux numéros 10-14 de l'avenue du Marais à Argenteuil et occupe les parcelles cadastrales n°230 et n°233, section BW de la commune d'Argenteuil (p. 62). Elle indique qu'un seul bâtiment sera conservé avec sa structure métallique, tandis que les autres bâtiments feront l'objet d'une démolition.

L'étude d'impact mentionne que le projet comprend notamment la construction (p. 64) :

- d'un bâtiment de bureaux pour une surface évaluée à 4 270 m², comprenant une structure mixte alliant le bois, le métal et le béton. Ce bâtiment accueillera également des activités au niveau du rez-de-chaussée ;
- de quatre halles dédiées à des activités industrielles comprenant des bureaux et des laboratoires connectés à internet (une surface évaluée à 6 856 m² pour les ateliers liés aux activités industrielles et une surface évaluée à 2 405 m² pour les bureaux). Elles sont réparties de la manière suivante :
 - une halle sud-est pour une surface évaluée à 2 712 m² ;
 - une halle sud-ouest pour une surface évaluée à 2 373 m² ;
 - une halle nord-est pour une surface évaluée à 2 153 m² ;
 - une halle nord-ouest pour une surface évaluée à 2 023 m² ;
- d'un parking silo d'une surface estimée à 4 223 m² et comprenant 145 places de stationnement. Le rez-de-chaussée de ce bâtiment accueillera des activités ;
- d'un espace dédié au stationnement et à la réparation de vélos ;
- d'un bâtiment offrant des services de restauration pour une surface évaluée à 765 m². Ce bâtiment se trouvera adjacent au parking silo ;
- de commerces de proximité qui seront intégrés dans le bâtiment accueillant les bureaux.

Les dispositions de ces différentes constructions sont illustrées par la figure suivante :

Aménagements prévisionnels

Commerces	318 m ² de commerces
Bureaux	5 034 m ² de bureaux
Mamie Cocotte	765 m ² de restauration
Activités et ateliers	9 261 m ² de halles d'activités et 2 203 m ² d'activités réparties entre les bâtiments A et B
Pignons (halles)	2 405 m ² de bureaux et activités en halle
Parking silo	4 223 m ² de parking silo soit 145 places de

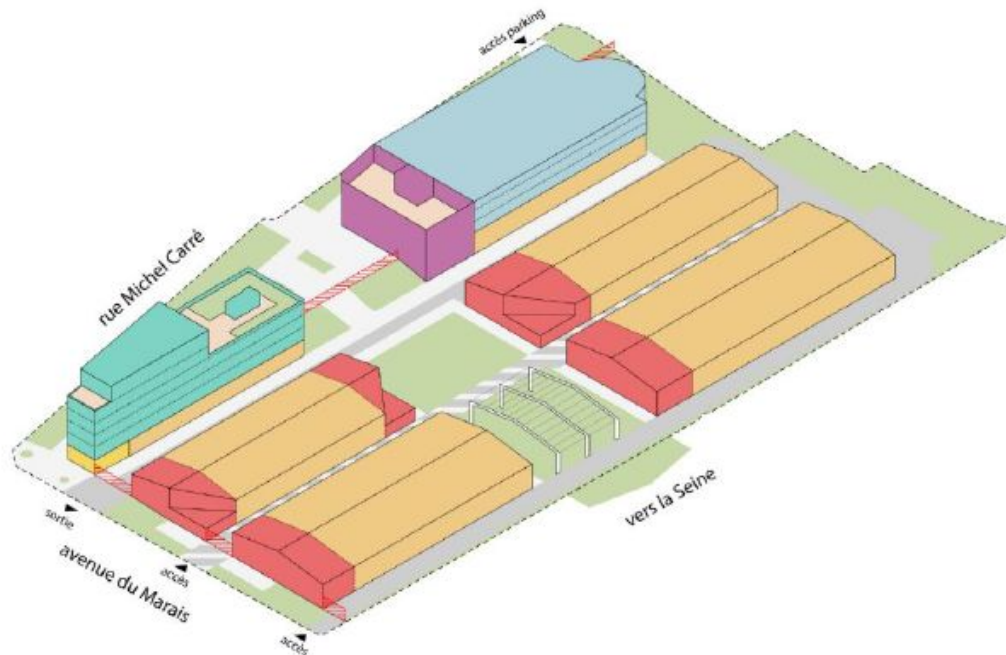


Figure n°2 : dispositions des différentes constructions (source : p. 64 de l'étude d'impact)

L'étude d'impact ajoute que différentes dispositions seront prises afin de procéder à une insertion paysagère du projet : « l'inscription dans la topographie actuelle et la trame viaire du secteur », la création d'un jardin central de 3 700 m² avec la mise en place de surfaces perméables et de vues sur la Seine (p. 65). Il précise que l'aménagement de la parcelle fera l'objet d'un travail paysager comprenant le choix d'espèces végétales non allergènes, non invasives et locales (p. 66).

L'étude d'impact indique que les travaux de démolition sont programmés du mois de février au mois d'avril 2021 et les travaux de construction sont projetés en deux phases, pour une durée totale de 22 mois : une première phase de travaux du mois de mai 2021 au mois d'avril 2022 et une seconde phase du mois de mai 2022 au mois de février 2023 (p. 6).

La MRAe relève que la demande de permis de construire, en date du 21 avril 2021 et portée par le document Cerfa n°13409*06, mentionne que :

- tous les bâtiments seront démolis (point 6) ;
- trois parcelles cadastrales (n°225, n°226 et n°233), section BW de la commune d'Argenteuil sont concernées par le projet ;
- la surface de plancher totale du projet s'élève à 16 818 m² ;
- le nombre de places de stationnement est égale à 172 ;
- la superficie totale du terrain est égale à 2,85 ha.

Ces informations ne sont pas cohérentes avec les informations mentionnées dans l'étude d'impact.

De manière générale, la MRAe identifie difficilement dans l'étude d'impact les bâtiments qui vont faire l'objet d'opérations de démolition et celui qui fera l'objet d'une opération de réhabilitation. Une comparaison entre la

situation actuelle et la situation projetée à l'aide de schémas et/ou de photographies serait fortement souhaitable pour une meilleure compréhension du projet.

Par ailleurs, la MRAe relève que les éléments définissant l'insertion paysagère du projet dans un milieu urbain dense sont insuffisamment détaillés. À ce titre, elle souligne la quasi-absence, dans l'étude d'impact, tout comme dans la notice architecturale, de vues montrant le projet dans son contexte. De ce point de vue, la MRAe relève que la perspective, qui répond en partie à cet objectif (Figure n°3), présentée dans le site de la foncière, ne figure dans l'étude d'impact qu'en fond de la page de couverture, en partie voilée par un pavé translucide support de texte (p. 2).



Figure n°3 : perspective du projet vu depuis le nord-ouest vers la Seine
(source : site Internet de la foncière Atland : <https://www.atland.fr/groupe-atland/metiers/fonciere-developpement/campus-urban-valley-berges-de-seine-argenteuil>).

Enfin, la MRAe note que le projet est lauréat de l'appel à projet intitulé « Inventons la Métropole du Grand Paris 2 ». Néanmoins, l'étude d'impact ne mentionne pas d'éléments permettant de caractériser les choix effectués concernant notamment la localisation du projet, les types d'activités, l'insertion paysagère, la consommation énergétique. et ayant conduit à retenir ce projet.

La MRAe recommande de :

- mettre en cohérence les informations mentionnées dans l'étude d'impact avec les informations portées par la demande de permis de construire (surface de plancher totale du projet, nombre de places de stationnement et superficie totale du terrain concerné par l'opération) ;
- compléter l'étude d'impact par :
 - une description plus précise du projet : type d'activités industrielles abritées dans les halles, surface des terrains aménagés hors bâti, surface des sols rendus perméables, hauteurs des bâtiments, etc.,
 - l'identification précise des bâtiments voués à la démolition et de ceux faisant l'objet d'une réhabilitation,
 - l'ajout d'éléments graphiques permettant de percevoir le projet dans son contexte de bord de Seine (quai de Bezons) caractérisé par la présence de bâtiments d'activités économiques et bordant, au nord-ouest, un quartier d'habitat pavillonnaire et une école élémentaire,
 - l'explicitation des choix effectués et des critères ayant conduit à sa sélection en tant que lauréat.

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact

La MRAe considère que l'étude d'impact ne permet pas d'appréhender totalement les enjeux liés au projet ainsi que ses différents impacts. L'étude d'impact montre également de graves lacunes concernant les mesures pouvant être proposées pour éviter ou réduire les impacts générés par le projet.

Pour les trois enjeux principaux (pollution des sols, risque inondation, trafic et pollutions associées), la MRAe relève que :

- des études spécifiques ont bien été réalisées (notamment sur la pollution des sols, le risque inondation et le bruit) et sont annexées à la demande de permis de construire. Toutefois, ce n'est pas le cas de l'étude sur risques sanitaires réalisée par la société URS qui, elle, ne figure pas dans le dossier. Ce document est pourtant essentiel pour évaluer la compatibilité des futures activités du site avec les différents polluants identifiés dans les sols et les eaux souterraines ;
- l'étude d'impact n'inclut aucune étude de mobilités propre au projet et est seulement fondée sur une étude trafic réalisée par la société CDVIA dans le cadre du projet de transport en commun en site propre « Bus entre Seine ». De ce fait, elle ne mentionne aucune donnée permettant de caractériser de manière précise l'état initial des déplacements à proximité immédiate du site du projet ;
- les impacts des déplacements automobiles générés par le projet ne sont pas caractérisés.

Les informations caractérisant les enjeux pris en compte sont incomplètes, et certaines mesures pouvant répondre à ces enjeux sont absentes dans le cadre de la démarche « éviter/réduire/compenser » (risque inondation et nuisances sonores, notamment).

Le résumé non technique (RNT), dont l'objectif principal est de présenter une synthèse du projet à tous les lecteurs, permet d'appréhender le projet, mais ne permet pas d'apprécier les enjeux, dans leur globalité, et les mesures pouvant être prises en compte par le maître d'ouvrage dans le cadre du projet. La MRAe invite à actualiser le RNT pour intégrer les réponses apportées dans l'étude d'impact aux observations et recommandations du présent avis et à transmettre un document autoportant et indépendant de l'étude d'impact afin que le public puisse disposer d'un document aisément identifiable et consultable.

La MRAe recommande de :

- **joindre l'étude sur les risques sanitaires réalisée par URS ;**
- **expliquer les différents acronymes utilisés pour faciliter la compréhension et la bonne appropriation du projet et de ses enjeux, comme par exemple : BET, NPNRU, PDM, ZASM, ZASI, ERP, RIE, BREAM, ISDI, etc.**

4. Analyse et prise en compte des principaux enjeux et impacts environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent :

- la pollution des sols et les risques sanitaires et environnementaux associés ;
- le risque inondation ;
- le trafic ;
- le bruit ;
- les travaux ;
- 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, les incidences potentielles du projet et les mesures visant à éviter, réduire et le cas échéant compenser les atteintes à l'environnement ou à la santé. Les échanges préalables avec la MRAe a permis de procéder à un ciblage plus fin de ces enjeux.

4.1 La pollution des sols

4.1.1 Les risques sanitaires

Le site est localisé sur les terrains accueillant les bâtiments constituant l'ancienne usine exploitée par la société Yoplait Ces terrains sont identifiés dans la base de données BASIAS⁶ (IDF 9501746).

Le maître d'ouvrage indique qu'une étude du site a été réalisée par la société Compétence Géotechnique conduisant à la rédaction d'un rapport⁷. Les principaux résultats de cette étude sont présentés dans l'étude d'impact.

Elle indique que les investigations ont consisté en la réalisation de : 22 sondages à des profondeurs comprises entre trois et quinze mètres par rapport à la surface topographique, des observations organoleptiques⁸, des mesures des gaz au PID⁹, des prélèvements d'échantillons de sols et d'eau souterraine et des analyses de ces prélèvements par le laboratoire Eurofins. Elle précise que des eaux souterraines ont été observées au cours de ces investigations pour des profondeurs comprises entre 3,6 m et 4,6 m par rapport au niveau NGF¹⁰ (p. 97). Il s'agit de la nappe alluviale de la Seine, communiquant avec la nappe du Lutécien, dont le niveau varie en fonction des saisons, des précipitations et du niveau de la Seine.

Le rapport transmis par la société Compétence Géotechnique mentionne que les valeurs de concentration des différents polluants recherchés ont été comparées :

- aux valeurs de la base de données pédologiques ASPITET (INRA 2002)¹¹ présentant des gammes de valeurs de concentration observées dans les sols ordinaires français pour les éléments de traces métalliques ;
- aux valeurs de concentration à respecter pour l'acceptation de déchets en ISDI (installation de stockage de déchets inertes) et mentionnées dans l'arrêté ministériel en date du 12 décembre 2014, pour les autres polluants.

Les résultats de ces analyses font état (p. 99 à p. 102) :

- de valeurs de concentration élevées souvent au-delà des valeurs de référence utilisées pour le cadmium, le cuivre, le zinc et le plomb¹² ;
- de valeurs de concentration significatives, pouvant atteindre 4 000 mg/kg de matière sèche, pour les hydrocarbures totaux dépassant la valeur de référence pour l'acceptation de terres polluées en installation de stockage de déchets inertes (ISDI) (500 mg/kg de matière sèche) et localisées dans la partie sud-ouest du site ;
- de valeurs de concentration significatives pour les hydrocarbures aromatiques polycycliques pouvant atteindre 25 mg/kg de matière sèche, sans dépasser la valeur de référence pour l'acceptation de terres polluées en ISDI (50 mg/kg de matière sèche) et localisées dans les parties nord-est et centre-ouest du site ;
- de traces de toluène, localisées sur une bande orientée nord-nord-est et sud-sud-ouest ;
- de légères traces de composés organiques halogénés volatils localisées dans les parties sud-est, sud-ouest et nord du site ;
- de traces de polychlorobiphényles localisées dans la partie centrale du site.

Les valeurs de référence de la base de données ASPITET sont présentées selon trois types de sols différents : « sols ordinaires », « anomalies naturelles modérées » et « fortes anomalies naturelles » (celles associées aux « fortes anomalies naturelles » sont significativement supérieures à celles des « sols ordinaires »). La MRAe note que l'étude d'impact et le dossier transmis par la société Compétence Géotechnique comparent systématiquement les valeurs de concentration obtenues à partir des prélèvements aux valeurs de référence

6 BASIAS constitue une base de données accessible sur le site internet Géorisques (www.georisques.gouv.fr) réalisant un inventaire historique des anciens sites industriels et activités de services pouvant présenter d'éventuelles pollutions au niveau du sol ou du sous-sol.

7 Le rapport intitulé « Dossier T19-317B – Diagnostic pollution – Missions A100+A200+A210+A230 » en date du 29 novembre 2019 figure en annexe A4 du dossier associé à la procédure de demande de permis de construire.

8 La propriété organoleptique caractérise des stimuli qui se rapportent à la sphère sensorielle de l'individu (goût, flaveur, odeur).

9 PID : acronyme signifiant *Photoionization Detector* est un appareil à photoionisation permettant de connaître la composition d'un gaz.

10 L'acronyme NGF signifie « nivellement général de la France ». Ce nivellement est constitué par un réseau de repères altimétriques disséminés sur l'ensemble du territoire métropolitain français.

11 Il s'agit de valeurs de concentration en métaux couramment observées dans les sols français et issues d'un programme de recherche de l'Institut national de la recherche agronomique (INRA) et intitulé « Apports d'une stratification pédologique pour l'interprétation des teneurs en éléments traces » (ASPITET) conduit entre 1993 et 2005.

12 Le cadmium : valeur de concentration maximale mesurée à 45,4 mg/kg de matière sèche (MS) au droit du sondage P2 (pour une valeur de référence de 0,45 mg/kg) ; le cuivre : valeur de concentration maximale mesurée à 12 200 mg/kg de MS au droit du sondage P1 (valeur de référence utilisée à 20 mg/kg) ; le zinc : valeur de concentration maximale mesurée à 9 470 mg/kg de MS au droit du sondage P1 (valeur de référence utilisée à 100 mg/kg) et le plomb : valeur de concentration maximale mesurée à 269 mg/kg de MS au droit du sondage SP11. La valeur de référence utilisée s'élève à 50 mg/kg de MS.

associées au type « fortes anomalies naturelles » sans donner de justification, relativisant ainsi le niveau de pollution mesuré.

L'étude d'impact indique que les valeurs de concentration mesurées ne démontrent pas de pollution majeure nécessitant des opérations de dépollution du site. Il ajoute que :

- une étude des risques sanitaires a été réalisée par la société URS concernant l'exposition potentielle du personnel aux remontées de vapeurs provenant des sols et des eaux souterraines ;
- cette étude conduit à conclure que le projet d'aménagement d'un pôle d'activités économiques sur le site est compatible avec la présence des différentes pollutions caractérisées (p. 101). De ce fait, aucune mesure particulière n'est envisagée (p. 162) ;
- si des terres polluées sont découvertes par la suite, des travaux de dépollution pourraient être mis en œuvre (p. 47).

La MRAe relève que l'étude des risques sanitaires réalisées par la société URS et évoquée par l'étude d'impact n'est pas présente au sein du dossier. De plus, la MRAe note que :

- les documents de la société URS ont été réalisés entre 2003 et 2016, laissant supposer que l'étude des risques sanitaires est antérieure à l'étude conduite par la société Compétence Géotechnique ;
- l'étude d'impact ne mentionne pas les recommandations formulées dans le rapport transmis par la société Compétence Géotechnique (p. 21) : recouvrement des espaces végétalisées par des terres saines, interdiction de pompage de la nappe phréatique, caractérisation systématique des terres excavées, etc. ;
- elle mentionne, qu'à terme, le projet permettra d'offrir des espaces végétalisés aux riverains (p. 40) mais elle ne précise pas si des personnes vulnérables peuvent être identifiées en tant que riverains (enfants, personnes âgées, etc.). La MRAe s'interroge notamment sur la prise en compte de ces personnes vulnérables au regard des conclusions de l'étude des risques sanitaires conduites par la société URS ;
- il n'est pas précisé si une mise à jour de l'étude d'impact ou de l'étude des risques sanitaires est envisagée en cas de découvertes de nouvelles terres polluées. Il ne mentionne aucune mesure opérationnelle pouvant être mise en œuvre sur le site si ces terres polluées sont découvertes.

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

- **en mentionnant les éventuelles mesures recommandées par URS et en expliquant comment les mesures proposées par Compétence Géotechnique afin d'éviter ou de réduire les risques sanitaires en matière de pollution des sols ont été prises en compte ;**
- **en vérifiant que les conclusions de l'étude de Compétence Géotechnique de novembre 2019 ne modifient pas celles des études réalisées par URS en 2003 et 2016 ;**
- **en justifiant la comparaison systématique des valeurs de concentration obtenues pour les métaux aux valeurs de référence associées au type « fortes anomalies naturelles » de la base de données ASPITET.**

4.1.2 Les eaux souterraines

L'étude d'impact indique que l'analyse de la qualité des eaux souterraines a fait l'objet de cinq campagnes entre 2011 et 2014. Un échantillon d'eau souterraine a été prélevé en octobre 2019 dans le cadre des études sur la pollution des sols, au niveau du piézomètre Pz23 sur lequel ont été recherchés les composés chimiques suivants : hydrocarbures totaux (C10-C40)¹³, les huit principaux éléments de traces métalliques (arsenic, cadmium, chrome, cuivre / nickel, plomb, zinc et mercure), les hydrocarbures aromatiques polycycliques, le toluène, les composés organiques halogénés volatil et les polychlorobiphényles. Les résultats obtenus pour le prélèvement réalisé par la société Compétence Géotechnique (p. 98) fait notamment état de :

- la présence de composés organiques halogénés volatils : chloroforme, tétrachlorométhane, trichloroéthylène, tétrachloroéthylène, dichloroéthane, trichloroéthane et dichloroéthylène dont la somme totale est égale à 32,1 µg/L. La somme des valeurs de concentration du dichloroéthylène et du tétrachloroéthylène s'élève à 7 µg/L ; la limite de la valeur de concentration pour la potabilité de l'eau est fixée à 10 µg/L, conformément à l'arrêté ministériel en date du 11 janvier 2007 relatif aux limites et références de qualité des eaux brutes et des eaux destinées à la consommation humaine mentionnées aux articles R.1321-2, R.1321-3, R.1321-7 et R.1321-38 du code de la santé publique ;
- aucune trace de BTEX¹⁴ et de polychlorobiphényles ;

13 Les hydrocarbures totaux (C10-C40) sont des composés chimiques aromatiques ou aliphatiques présentant des structures comprenant de 10 à 40 atomes de carbone.

14 Les BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène, xylènes) sont des composés organiques mono-aromatiques volatils.

- des traces non significatives de métaux.

L'étude d'impact estime que les pollutions observées dans les eaux souterraines seraient dues à la présence d'anciens remblais au niveau du site et aux différentes activités industrielles passées. Il indique que les valeurs de concentration mesurées ne démontrent pas de pollution majeure nécessitant des opérations de dépollution du site (p. 101). De ce fait, le maître d'ouvrage n'envisage aucune mesure particulière (p. 162).

Néanmoins, la MRAe relève que le maître d'ouvrage envisage des opérations techniques visant à rendre perméable une partie de la surface du sol actuellement fortement imperméabilisé, avec une diminution du coefficient d'imperméabilisation de 4 % (p. 40). La MRAe souligne que le maître d'ouvrage :

- n'a pas évalué la surface de sol rendue perméable par ces opérations techniques ;
- a réalisé un unique prélèvement des eaux souterraines en octobre 2019. Les autres prélèvements ont été réalisés antérieurement à l'année 2015. Cet unique prélèvement n'est pas suffisant pour analyser de manière exhaustive l'impact actuel sur les eaux souterraines ;
- n'a pas évalué la possibilité d'entraînement des différentes pollutions identifiées dans les sols, dans les eaux souterraines lors des phénomènes d'infiltration des eaux pluviales.

La MRAe recommande de :

- **tenir compte de la possibilité d'entraînement dans les eaux souterraines des polluants identifiés dans les sols, lors de l'infiltration des eaux pluviales, et de présenter des mesures adaptées pour éviter ou réduire ce phénomène ;**
- **réaliser des prélèvements supplémentaires des eaux souterraines afin d'analyser précisément l'impact des différentes pollutions constatées dans les sols (un seul échantillon prélevé en octobre 2019 n'est pas suffisant pour caractériser cet impact) ;**
- **donner une estimation de la surface de sol rendue perméable par les opérations techniques envisagées.**

4.2 Le risque inondation

Le site est localisé à cent mètres de la Seine. L'étude d'impact indique qu'il se trouve dans le périmètre du plan de prévention du risque inondation (PPRI) par débordement de la Seine, approuvé par arrêté préfectoral du 26 juin 2002. Ce dernier définit notamment les mesures d'interdiction et les prescriptions applicables au territoire.

L'étude d'impact précise qu'une partie du site se trouve localisée dans la zone B¹⁵ du PPRI et l'autre partie se trouve en dehors du zonage défini par le PPRI. Il rappelle les différentes interdictions portées par le règlement du PPRI pour les terrains situés en zone B (p. 134). Le dossier associé à la procédure de demande de permis de construire contient une étude intitulée « *Analyse de la compatibilité du projet d'aménagement du parc d'activités Urban Valley à Argenteuil (95) avec le PPRI de la Seine* » datée de décembre 2019¹⁶.

¹⁵ La zone B correspond à la zone bleue du « Règlement – Plan de prévention des risques d'inondation de la Seine » prescrit le 17 février 2000. Elle définit une zone contenant des constructions exposée à des crues peu fréquentes dont la hauteur d'eau est, généralement, inférieure à un mètre en cas de crue de référence.

¹⁶ Cette étude est fournie en annexe A8 de l'étude d'impact.

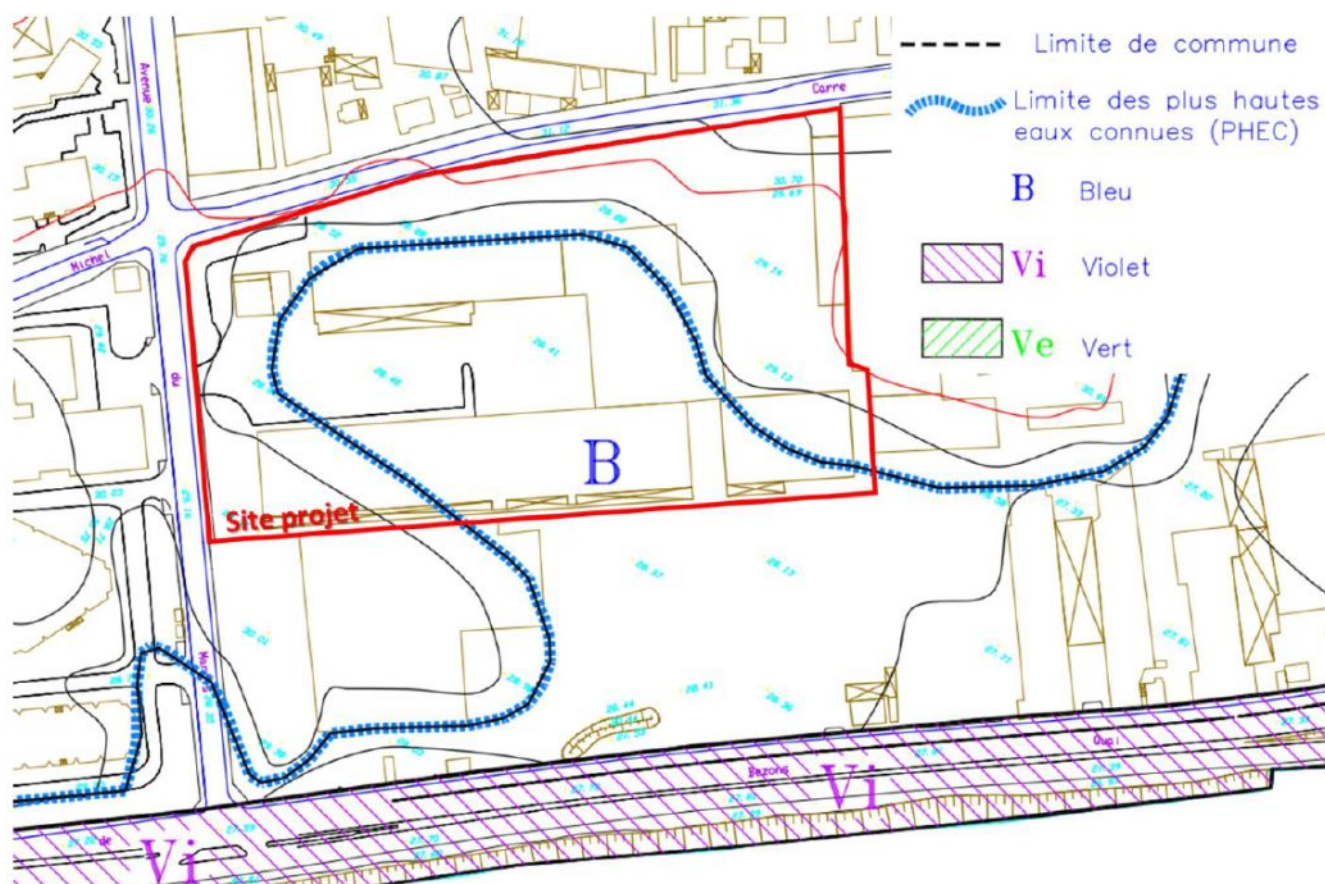


Figure n°3 : Zones du PPRI au droit du site (p. 10 de l'étude réalisée par la société Sépia Conseil)

La MRAe relève que :

- l'étude réalisée par la société Sépia Conseil n'est pas mentionnée dans l'étude d'impact ;
- la conclusion de l'étude réalisée par la société Sépia Conseil mentionne qu'« en l'état, il n'est pas possible de vérifier pleinement la conformité du projet d'aménagement portée par Atland vis-à-vis du PPRI ; des mesures de prévention doivent être intégrées ou précisées pour répondre à ses exigences » ;
- l'étude d'impact ne fait que reproduire les éléments mentionnés dans le document intitulé « Règlement – Plan de prévention des risques d'inondation de la Seine » prescrit le 17 février 2000, sans procéder à l'analyse de la compatibilité du projet avec les différentes interdictions et recommandations édictées dans ce document (p. 167-169). Par exemple, ce document mentionne notamment que les constructions, dont le premier plancher utile est situé à une cote inférieure à la crue de référence majorée de vingt centimètres, sont interdites.

Au regard des éléments contenus dans l'étude d'impact et des documents annexes du dossier associé à la procédure de demande de permis de construire, la MRAe constate que l'étude d'impact ne présente pas d'analyse du projet au regard des prescriptions portés par le « Règlement – Plan de prévention des risques d'inondation de la Seine » prescrit le 17 février 2000. De ce fait, il n'a proposé aucune mesure visant à éviter et/ou à réduire le risque inondation au niveau du projet, identifié comme un enjeu fort.

La MRAe recommande de compléter substantiellement l'étude d'impact en montrant comment le projet répond précisément au risque lié à l'inondation afin de l'éviter et/ou le réduire.

4.3 Les mobilités

L'étude d'impact indique que le projet est situé à environ quatre kilomètres de la gare de Houilles desservie par le RER A et les deux lignes I et J du Transilien, ce qui permet de rejoindre Paris selon une durée estimée entre 20 et 35 minutes. Un réseau de douze lignes de bus est présent sur la commune d'Argenteuil. Il précise que les lignes de bus n°6 et n°272 possèdent des arrêts à proximité du site et permettent de desservir respectivement les gares de Houilles et de Sartrouville (p. 118).

L'étude d'impact mentionne que la construction à partir de 2022 du transport en commun en site propre « Bus entre Seine¹⁷ » permettra de renforcer le réseau de transport en commun au niveau de la commune d'Argenteuil (p. 23). Il précise que la création d'un arrêt spécifique au croisement de l'avenue du Marais et de la rue Michel Carré viendra renforcer la desserte de la zone du projet (p. 63 et p. 204).

Concernant les circulations douces, l'étude d'impact souligne que les pistes cyclables sont peu développées sur le territoire de la commune d'Argenteuil et présente une carte de ce réseau (p. 122).

Par ailleurs, la commune d'Argenteuil bénéficie d'une bonne accessibilité routière, avec la présence d'une autoroute (A 15) et plusieurs routes départementales structurantes dont le quai de Bezons (RD 311) à environ cent mètres du site du projet (p. 118). La parcelle est bordée par deux voies de desserte : l'avenue du Marais perpendiculaire à la Seine et la rue Michel Carré, parallèle à la Seine (au sud de la rue Henri Barbusse et au nord quai de Bezons). Le quartier se situe également à proximité de deux ponts permettant le franchissement de la Seine : le pont de Bezons et le pont de Colombes.

L'étude d'impact indique que plusieurs études de trafic ont été réalisées sur le secteur du projet dont une étude¹⁸ réalisée en juin 2020 par la société CDVIA dans le cadre du projet « Bus entre Seine » pour l'organisme Île-de-France Mobilités.

À l'appui de cette étude, l'étude d'impact indique (p. 120), pour les heures de pointe matinales, une saturation de l'itinéraire entre les autoroutes A 15 et A 86 ainsi que des différents axes routiers présents à proximité du site du projet : l'axe rue Émile Zola/Pont de Bezons (RD 308 et RD 392), le quai de Bezons, la rue Michel Carré, la rue Ambroise Thomas, la rue Henri Barbusse et l'avenue du Marais. Pour les heures de pointe en soirée, il constate :

- une saturation de l'autoroute A 86 et des franchissements de la Seine au niveau des ponts de Bezons et de Colombes ;
- des difficultés de circulation au niveau du quai de Bezons en direction de l'autoroute A 15 et à proximité de la gare d'Argenteuil ;
- une relative fluidité du trafic au niveau de la rue Henri Barbusse et de l'avenue du Marais.

La MRAe relève l'absence d'une étude de trafic propre au projet. La MRAe note également que celle, citée dans l'étude d'impact et réalisée par la société Edeis en novembre 2019, n'est pas présente dans le dossier associé à la demande de permis de construire.

La MRAe estime qu'au regard de ces constats, la caractérisation de l'état initial du trafic au niveau de la zone du projet n'est pas suffisante.

L'étude d'impact indique que le projet aura un impact sur les déplacements, notamment liés aux flux pendulaires des personnels ayant une activité sur le site et aux flux des clients des commerces mais il ne mentionne aucune donnée concernant le trafic généré par les activités liées au projet. Il retient de l'étude de CDVIA qu'elle « *ne met pas en avant de difficultés supplémentaires de circulation par rapport à l'état initial [...] autour du périmètre d'étude* » (p. 164).

Néanmoins, l'étude d'impact propose des mesures afin de limiter les impacts du trafic liés au projet (p. 166) :

- la mise en œuvre d'emplacements dédiés aux initiatives de covoiturage et d'autopartage sur les espaces de stationnement ;
- l'incitation des futurs acteurs économiques à la mise en place d'un plan de déplacements entreprises ou un plan de déplacements inter-entreprises ;
- la mise en place d'un pôle de mobilité douce (accompagnement du développement de flottes de véhicules électriques ou hybrides / présence d'une aire de stationnement et de maintenance de vélos) ;
- des aménagements sur le site pour favoriser les mobilités actives ;
- la rétrocession de la frange nord de la parcelle afin de favoriser le réaménagement de la rue Michel Carré liée à l'arrivée de « Bus entre Seine ».

La MRAe relève que :

¹⁷ Il a pour objectif d'améliorer la desserte en bus du territoire du Val d'Oise et notamment les liaisons entre le Pont de Bezons (tramway T2) et les gares ferroviaires d'Argenteuil, de Sartrouville et de Cormeilles-en-Parisis. Ce projet a fait l'objet d'un avis de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France n°MRAE-2021-1687 en date du 3 juin 2021.

¹⁸ Cette étude intitulée « Bus entre Seine – Modélisation 2030 – Simulations de trafic scénario fil de l'eau et projet » est présentée en annexe A2 de l'étude d'impact.

- le nombre prévisionnel de personnes (salariés, livreurs, clients, etc.) liées aux activités développées par le projet n'est pas précisé et les flux émis et attirés, notamment aux heures de pointe, ne sont pas évalués. Notamment, il n'est pas fait mention de mouvements de potentiels poids-lourds sur le site en activité¹⁹ ;
- un scénario « fil de l'eau »²⁰ comprenant notamment le projet « Bus entre Seine » n'est pas présenté ;
- la situation du trafic une fois le projet réalisé à un horizon 2030 n'est pas évaluée ;
- les mesures proposées concernant la réduction des impacts du trafic automobile généré par le projet manquent de précisions et ne sont pas déclinées à l'échelle du projet : nombre d'emplacements dédiés au covoiturage ou autopartage sur le site, ainsi qu'aux véhicules électriques ou hybrides, etc. ;
- dans un contexte urbain congestionné et qui sera directement desservi par un transport en commun en site propre, une stratégie de mobilité qui s'appuie en grande partie sur le covoiturage et offre 145 places de stationnement (sans compter le stationnement des camions et autres véhicules utilitaires) ne remet pas fondamentalement en question le recours à l'automobile comme mode d'accès ordinaire au site ;
- les mesures alternatives à la voiture et pouvant être encouragées par la mise en place d'actions ou d'équipements adéquats sont peu développées dans l'étude d'impact (p. 63) : nature des aménagements sur le site pour favoriser les mobilités actives (piétonnes et cyclistes), localisation, taille et configuration des parkings vélos, etc. ;
- l'étude d'impact n'explique pas précisément en quoi le réaménagement de la rue Michel Carré permis par la rétrocession d'une bande de terrain pour accueillir « Bus entre Seine » est de nature à faciliter l'accès des usages par ce mode ;
- les mesures A7 et A9 (p. 166) sont identiques.

La MRAe recommande de :

- évaluer le trafic généré par les activités qui seront localisées sur le site et détailler sa répartition modale ;
- préciser les mesures consistant à inciter à l'accès au site par les transports en commun, la marche et le vélo, particulièrement celles liées aux aménagements proposés comme la localisation, la capacité et l'accessibilité du stationnement des vélos, ainsi que leurs relations avec les actions portées par la collectivité.

4.4 Le bruit

Une étude acoustique a été réalisée par la société Slam Acoustique, conduisant à la réalisation d'un rapport²¹ intitulé « Étude d'impact acoustique », référencée 20 02 019 en date du 23 juillet 2020. Des mesures acoustiques ont été réalisées entre le 5 et le 6 mars 2020, démontrant que l'environnement sonore du projet est impacté par les deux principaux axes routiers : avenue du Marais (classée en catégorie 4²²) et rue Michel Carré. Le quai de Bezons (classé en catégorie 2), génère un impact sonore significatif sur les terrains accueillant le projet (p. 127). L'étude d'impact présente (p. 128) :

- deux cartes des niveaux sonores actuels au droit du projet, sur la période diurne (6h-22h) et sur la période nocturne (22h-6h) ;
- une cartographie classant les zones au droit du projet en trois types²³ : zones d'ambiance sonore modérée, zones d'ambiance sonore intermédiaire et zones de bruit critique.

À partir de ces trois cartographies, l'étude conclut que seule la partie ouest du projet est exposée à une zone d'ambiance sonore intermédiaire (p. 129).

De plus, il est mentionné que la société Slam Acoustique a :

19 En observant l'élément graphique identifié « PC 2-1 Plan de masse », la MRAe identifie des poids-lourds sur le site en lien avec l'activité projetée. Ces poids-lourds ne sont pas mentionnés dans l'étude d'impact.

20 Un scénario « fil de l'eau » représente un scénario d'évolution, à partir d'une situation initiale, comprenant l'ensemble des données actuelles et futures caractérisant l'environnement de la situation, mais en l'absence du projet ciblé.

21 La MRAe souligne que ce document figure en annexe A5 de l'étude d'impact et n'est pas mentionné dans l'étude d'impact du projet.

22 Le classement par catégorie des infrastructures, notamment routières, est défini par l'arrêté ministériel en date du 23 juillet 2013.

23 Ces trois types de zones sont définies réglementairement : la zone d'ambiance sonore modérée est une zone caractérisée par une exposition sonore aux infrastructures de transport inférieure à 65 dB(A) entre 6h et 22h, et inférieure à 60 dB(A) entre 22h et 6h / La zone de bruit critique est une zone caractérisée par une exposition sonore aux infrastructures de transport supérieure à 70 dB(A) entre 6h et 22h et supérieure à 65 dB(A) entre 22h et 6h / la zone d'ambiance sonore intermédiaire est une zone ne répondant pas aux deux définitions mentionnées précédemment.

- réalisé des mesures de niveaux sonores ambiants sur une période de 24 h entre le 5 mars et le 6 mars 2020 ;
- réalisé une évaluation du trafic routier pendant 1 h, au niveau de l'avenue du Marais. Elle s'appuie également sur les données de l'étude de trafic réalisée par la société Edeis²⁴ ;
- utilisé trois points de mesure : deux points de mesure pendant une période de 24 h et un point de mesure pendant une durée d'une heure ;

Ces différentes données ont permis à Slam Acoustique de réaliser une modélisation des niveaux sonores, à l'état initial, dans le secteur du projet en s'appuyant sur un modèle acoustique en 3D, à l'aide du logiciel Cadna/A. Ces modélisations ont conduit à la réalisation des cartographies présentées dans l'étude d'impact (p. 128).

En s'appuyant sur l'étude acoustique, l'étude d'impact indique que (p. 169) :

- à court terme, le projet n'engendre pas de variation du niveau sonore supérieure à 2 dB(A) au niveau des bâtiments existants et au niveau des bâtiments situés à proximité immédiate de la zone du projet ;
- à long terme (horizon 2030), le projet entraîne une variation du niveau sonore supérieure à 2 dB(A) au niveau des bâtiments existants et situés à proximité immédiate de la zone du projet. L'étude d'impact précise que la principale zone impactée se situe au niveau de la rue Michel Carré correspondant à la partie nord de la zone du projet. Elle ajoute que l'étude acoustique démontre que les nouveaux bâtiments construits dans le cadre du projet n'engendrent pas d'effets significatifs d'amplification par réverbération sur les façades. Les variations modélisées seraient dues aux modifications prévisionnelles du trafic routier, notamment par la création de « Bus entre Seine ».

L'étude n'évalue pas la variation du niveau sonore à proximité du projet qui pourrait résulter de l'augmentation du trafic lié au projet.

La MRAe note que l'étude acoustique précise que les bâtiments les plus impactés par le bruit sont ceux positionnés au carrefour entre l'avenue du Marais et la rue Michel Carré (p. 28 de l'étude acoustique). Pour cela, l'étude acoustique mentionne (p. 30 de l'étude acoustique) :

- une évaluation des objectifs d'isolement de façades des futurs bâtiments, $DnTA, tr^{25}$;
- une recommandation d'objectifs d'isolement acoustique des façades des bâtiments les plus exposées : pour les façades comprenant des commerces et des bureaux ($DnTA, tr \geq 35$ dB) et pour les autres façades ($DnTA, tr \geq 30$ dB).

L'étude d'impact reprend les conclusions de l'étude acoustique et ne propose aucune mesure visant à répondre à ces objectifs (p. 170 et p. 171).

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en prenant en compte le trafic généré par le projet dans les modélisations des variations des niveaux sonores et en proposant des mesures pour réduire les impacts sonores sur les bâtiments, notamment en précisant comment les recommandations proposées par la société Slam Acoustique se traduisent dans le projet.

4.5 Les travaux

L'étude d'impact présente une évaluation relativement exhaustive des différents impacts générés par les travaux lors de la réalisation du projet ainsi que des mesures adaptées pour éviter ou réduire ces impacts (p. 144 à p. 157). Ainsi, il identifie les principaux impacts : nuisances sonores et visuelles, vibrations, poussières, obstacles à la circulation, dépôt de matériaux sur les axes de circulation, etc.

Par ailleurs, il propose des mesures spécifiques pour éviter ou réduire ces principaux impacts :

- une campagne d'informations et d'animations auprès des riverains et en collaboration avec une association locale ;
- le suivi du chantier par un bureau d'étude, notamment chargé du suivi des différentes mesures adoptées ;
- un phasage des travaux permettra une réduction de l'encombrement des voies de circulation, une diminution de la présence de poussières et une réduction des nuisances sonores ;

²⁴ L'étude trafic réalisée par la société Edeis est brièvement mentionnée dans l'étude d'impact (p. 120) mais n'est pas présente dans le dossier associé à la demande de permis de construire. La MRAe recommande de présenter plus précisément les données de cette étude de trafic et d'annexer ce document au dossier associé à la demande de permis de construire.

²⁵ Le $DnTA$ ou le $DnTA, tr$ représente l'isolement acoustique standardisé pondéré. Il s'exprime en décibel (dB) et permet de caractériser par une seule valeur l'isolement acoustique en réponse à un bruit de spectre donné. Il est mesuré in situ entre deux locaux ($DnTA$) ou entre l'extérieur du local et le local ($DnTA, tr$).

- le projet prévoit des opérations de pré-fabrication et une rénovation d'un des anciens bâtiments exploités par la société Yoplait ;
- la mise en place d'une charte « Chantier Vert » à laquelle les différentes entreprises intervenantes devront adhérer ;
- l'utilisation d'engins de chantier conformes à la réglementation pour réduire les impacts sonores du chantier et le respect des plages de travail autorisées ;
- la mise en place de mesures pour limiter les envols de poussières : nettoyage régulier des engins de chantier, une protection par des bâches lors du transport de matériaux, l'arrosage des zones du chantier (potentiellement sources d'envols de poussières) ;
- la mise en place de mesures pour éviter la diffusion de pollution au niveau des eaux superficielles ou au niveau des eaux souterraines : équipement de stockage et de décantation des eaux de ruissellement avant un rejet dans le réseau dédié, aires de stationnement spécifiques dédiées au stationnement et à la maintenance des engins de chantier, etc.

Par ailleurs, l'étude d'impact explique que lors de la phase chantier, les déblais et les terres excavés feront systématiquement l'objet d'analyses chimiques permettant de caractériser les matériaux et les diriger vers les filières de traitement adaptées (p. 151).

Enfin, elle souligne que le chantier respectera les prescriptions communiquées par l'exploitant de la canalisation de transport de gaz cheminant à proximité de la zone du projet (p. 156). L'exploitant de cette canalisation, la société GRTgaz a par ailleurs émis un avis favorable à la réalisation du projet présenté par la société Foncière Atland, par courrier en date du 26 novembre 2020²⁶.

4.6 Les effets cumulés avec d'autres projets

Dans le cadre de l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact recense les autres projets existants ou approuvés susceptibles de présenter des incidences cumulées avec le présent projet faisant l'objet d'un avis de l'autorité environnementale (p. 177-179) :

- un groupe scolaire Simone Veil, ouvert en septembre 2019, composé de vingt classes et d'un centre de loisirs ;
- un site identifié « Bricqueville » qui accueillera à terme un hôtel, un pôle de formation, des bureaux, des commerces, un parking ainsi que des activités de maintenance de la société SNCF ;
- une opération de relocalisation de l'établissement identifié « La Ferme du Saphi » dont les terrains seront occupés par des logements et des commerces.

L'étude d'impact identifie brièvement des effets cumulés temporaires lors des différentes phases de chantier de ces différents projets, notamment concernant les impacts sur le trafic au niveau des principaux axes routiers proches de la zone du projet : la rue Henri Barbusse, la rue Michel Carré et le quai de Bezons. Elle propose alors la mise en place d'une charte chantier à faible nuisance permettant de réduire les différents impacts liés à ces chantiers (impacts sonores, vibratoires et sur le trafic).

Par ailleurs, l'étude d'impact identifie des impacts cumulés permanents avec les différents projets recensés, sur :

- le trafic avec une augmentation des déplacements sur les différents axes routiers notamment au niveau de la rue Henri Barbusse et le quai de Bezons ;
- la qualité de l'air liée à l'augmentation du trafic routier sur le secteur ;
- les niveaux sonores, estimés faibles, malgré une augmentation du trafic routier.

Il est alors rappelé les différentes mesures déjà exposées dans l'étude d'impact au niveau du projet pour éviter ou réduire ces impacts cumulés permanents ou temporaires.

La MRAe relève que l'étude d'impact :

- ne caractérise pas assez ces différents projets : surfaces impactées, hauteurs des différents bâtiments, distances par rapport au présent projet, délais de réalisation de ces différents projets, localisation précise de ces différents projets, etc. ;
- ne présente pas, pour chaque projet recensé, la nature et les caractéristiques des éventuels impacts cumulés entre le présent projet et les projets tiers ;

²⁶ Ce courrier de la société GRTgaz en date du 26 novembre 2020 est joint au dossier associé à la demande de permis de construire, présentée par la société Foncière Atland.

- ne présente pas, pour chaque projet recensé et faisant l'objet d'impacts cumulés avec le présent projet, des mesures adaptées pour éviter ou réduire ces impacts cumulés ;
- ne mentionne pas les aménagements liés au projet « Bus entre Seine ».

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en :

- **précisant les principales caractéristiques des différents projets recensés et pouvant avoir des impacts cumulés avec le présent projet ;**
- **présentant des mesures adaptées d'évitement et/ou de réduction des différents impacts cumulés entre les projets recensés et le présent projet ;**
- **présentant les aménagements liés au projet « Bus entre Seine ».**

5. Justification du projet retenu

L'étude d'impact indique que le projet, objet de la présente évaluation environnementale, est le lauréat d'un appel à projet intitulé « Inventons la Métropole du Grand Paris 2 ». Le projet se matérialise par la réalisation d'un pôle d'activités économiques d'une surface de 2,4 ha, localisé au sein d'un parc d'activités économiques plus large et identifié « Berges de Seine », d'une surface de 50 ha accueillant déjà diverses entreprises et totalisant près de 2700 emplois. Ce projet permettra d'offrir des emplois dans des domaines liés aux activités numériques (p. 7). Il précise qu'en offrant un cadre de vie attractif tout en préservant une mixité fonctionnelle du secteur dans lequel s'inscrit le projet, ce dernier répond aux orientations définies par le plan local d'urbanisme (PLU) et par le Nouveau programme national de renouvellement urbain²⁷.

D'autre part, l'étude d'impact présente, de manière succincte, l'articulation du projet avec les principaux documents réglementaires : le PLU, le plan d'aménagement et de développement durable de la ville, le schéma départemental des espaces naturels sensibles, le plan de prévention du bruit dans l'environnement, le schéma de cohérence territoriale, le schéma directeur de la région Île-de-France, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, le schéma régional de cohérence écologique, le plan climat, air, énergie métropolitain (p. 133-137).

La MRAe relève que l'étude d'impact ne présente pas de variantes au projet proposé et ne justifie pas le choix de la réhabilitation d'un bâtiment (halle sud-ouest) de l'ancienne usine exploitée par la société Yoplait et la destruction des autres bâtiments.

La MRAe recommande de :

- **compléter l'étude d'impact en présentant les éventuelles variantes au projet proposé (recherche d'alternatives éventuelles d'implantation) ou en expliquant pourquoi le maître d'ouvrage a renoncé à les étudier ;**
- **compléter l'étude d'impact en justifiant le choix de la réhabilitation d'un seul bâtiment de l'ancienne usine exploitée par la société Yoplait.**

6. Information, consultation et participation du public

Le résumé non technique joint au dossier donne au lecteur une vision synthétique du projet dans l'étude d'impact, mais ne permet pas d'apprécier les enjeux, dans leur globalité, et les mesures pouvant être prises par le maître d'ouvrage dans le cadre du projet.

Par ailleurs, le présent avis devra être joint à la phase de consultation du public.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

²⁷ Piloté par l'agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU), le NPNRU a été lancé en 2014 et prévoit la transformation profonde de plus de 450 quartiers prioritaires de la politique de la ville en intervenant fortement sur l'habitat et les équipements publics, pour favoriser la mixité dans ces territoires.

Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr
L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

Fait et délibéré en séance le 29 juillet 2021 où étaient présents :
Éric ALONZO, Ruth MARQUES, François NOISETTE et Philippe SCHMIT, président.