



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 11 décembre 2019
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet de construction de la résidence « Les Rives de Seine »
à Athis-Mons (Essonne)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un ensemble immobilier résidentiel comprenant trois bâtiments et 213 logements collectifs, dénommé « Les Rives de Seine », à Athis-Mons (Essonne). Le site du projet est un terrain d'une surface d'environ 1,3 hectares ayant accueilli des activités industrielles, localisé entre la Seine et des voies ferrées.

L'avis est émis dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale, qui porte sur une régularisation administrative. En effet, les travaux de construction ont débuté en février 2018 sans avoir obtenu l'ensemble des autorisations nécessaires, et ont été suspendus en juin 2018 à la suite d'un arrêté préfectoral de mise en demeure.

Le projet de construction de la résidence « Les Rives de Seine » a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n° DRIEE-SDDTE-2017-235 en date du 5 décembre 2017.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent l'eau et la gestion des eaux pluviales, le risque d'inondation, les déplacements, le bruit et les vibrations, la qualité de l'air, la pollution du milieu souterrain, les démolitions et les mouvements de terres, le paysage et la biodiversité.

La MRAe recommande de :

- Justifier le périmètre du projet, au sens de l'article L. 122-1 CE devant faire l'objet de l'étude d'impact, et présenter les ZAC des Bords de Seine Amont et Aval et compte tenu de leurs inter-actions avec le projet de résidence, analyser de manière plus approfondie les effets cumulés du présent projet de construction avec ces deux ZAC ;
- Expliciter les dispositifs de traitement des eaux de ruissellement mis en place pendant le chantier afin de préserver la qualité de l'eau de la Seine, au regard notamment de la présence en aval d'un captage d'eau potable ;
- Préciser comment la commune a intégré dans son plan communal de sauvegarde ce projet qui conduit à exposer une nouvelle population au risque d'inondation, ;
- Décrire les impacts du projet sur les déplacements routiers ;
- Prendre en compte la problématique du bruit dans l'ensemble du projet afin d'assurer une meilleure qualité de vie aux futurs habitants, et en particulier proposer des mesures pour éviter et réduire les nuisances sonores dans le quartier ;
- Réaliser une étude acoustique et vibratoire, et déterminer le cas échéant les mesures de construction nécessaires pour assurer le confort des habitants des futurs logements vis-à-vis des nuisances vibratoires ;
- Expliquer comment le projet répond aux enjeux d'insertion paysagère cités dans l'étude d'impact (limitation des hauteurs, maintien d'une perméabilité visuelle vers la Seine) ;

- Expliciter les raisons qui ont conduit au développement de nouveaux logements dans ce secteur, au regard des incidences potentielles du projet sur l'environnement et la santé humaine.

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

Avis disponible sur le site Internet de la MRAe d'Île-de-France et sur le site Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) d'Île-de-France ainsi que sur celui de la MRAe.

Préambule

Vu la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale ;

Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;

Vu les arrêtés du 12 mai 2016, du 19 décembre 2016, du 16 octobre 2017, du 17 avril 2018, du 28 juin 2018, du 30 avril 2019 et 18 octobre 2019 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision du 31 octobre 2019 de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, annulant et remplaçant la décision du 12 juillet 2018 sur le même objet.

Vu la délégation de compétence donnée le 17 octobre 2019 par la MRAe d'Île-de-France à Jean-Paul Le Divenah, son président, pour le dossier concernant le projet de construction de la résidence « Les Rives de Seine » à Athis-Mons (Essonne) ;

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 18 octobre 2019, et a pris en compte sa réponse en date du 8 novembre 2019.

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

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	5
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
2 Contexte et description du projet.....	6
3 Analyse des enjeux environnementaux.....	12
3.1 Eau et gestion des eaux pluviales.....	12
3.2 Risque d'inondation.....	14
3.3 Déplacements.....	15
3.4 Bruit et vibrations.....	16
3.5 Qualité de l'air.....	17
3.6 Pollution du milieu souterrain.....	18
3.7 Démolition et mouvements de terres.....	18
3.8 Paysage.....	19
3.9 Biodiversité.....	19
4 Justification du projet retenu.....	20
5 Résumé non technique.....	20
6 Information, consultation et participation du public.....	21

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.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet de construction de la résidence « Les Rives de Seine » à Athis-Mons (Essonne), qui prévoit la construction de 12 514 m² de surface de plancher à des fins de logements sur un terrain de 1,3 hectares, relève de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39^{°1}). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n° DRIEE-SDDTE-2017-235 en date du 5 décembre 2017.

Cette décision a été motivée par la possibilité d'incidences du projet concernant la gestion des déchets issus de la démolition, la pollution des sols, le risque d'inondation, les zones humides, le paysage, la biodiversité, la ressource en eau potable, les risques liés à la présence de canalisations de transport d'hydrocarbures, les nuisances sonores, les déplacements et les nuisances liées aux travaux.

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.

L'avis est émis dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale, qui porte sur une régularisation administrative. En effet, les travaux de construction ont débuté en février 2018 sans avoir obtenu l'ensemble des autorisations nécessaires, et ont été suspendus en juin 2018 à la suite d'un arrêté préfectoral de mise en demeure².

Le présent avis est rendu dans le cadre d'une demande d'autorisation au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement (autorisation environnementale). Le dossier de demande d'autorisation soumis à l'avis de la MRAe comprend notamment l'étude d'impact³ intitulée « *Construction de la résidence « Les Rives de Seine » à Athis-Mons (91)* », référencée 96998/D et datée du 24 septembre 2019.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente (dans le

1 La rubrique 39° du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, selon la rédaction applicable du 1^{er} août 2017 au 8 décembre 2017, soumet à examen au cas par cas les travaux, constructions et opérations d'aménagement qui créent une surface de plancher comprise entre 10 000 et 40 000 m² et dont le terrain d'assiette est inférieur à 10 hectares.

2 arrêté Préfectoral n°2018-0015 du 14 juin 2018

3 L'étude d'impact correspond au tome 1 du dossier d'autorisation environnementale. Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à ce tome 1.

cas présent, le préfet de l'Essonne) prend en considération pour autoriser ou non le projet.

2 Contexte et description du projet

La localisation du projet

La commune d'Athis-Mons est située dans le département de l'Essonne, à une quinzaine de kilomètres au sud de Paris. Elle compte environ 33 000 habitants.

Le site du projet se trouve dans la partie sud de la commune, près de la limite communale avec Juvisy-sur-Orge, dans un secteur anciennement industriel (Illustration 1). Il est localisé entre la Seine à l'est et des voies ferrées à l'ouest, et bordé par une zone industrielle au nord et par un quartier principalement à usage résidentiel en cours d'aménagement au sud (zone d'aménagement concerté (ZAC) des Bords de Seine Aval). Il se situe à environ 800 mètres de la gare SNCF de Juvisy-sur-Orge, desservie par les RER C et D et le TGV, et à environ 1 500 mètres du centre-ville d'Athis-Mons (à vol d'oiseau)⁴. Le site est d'une surface de 13 408 m².

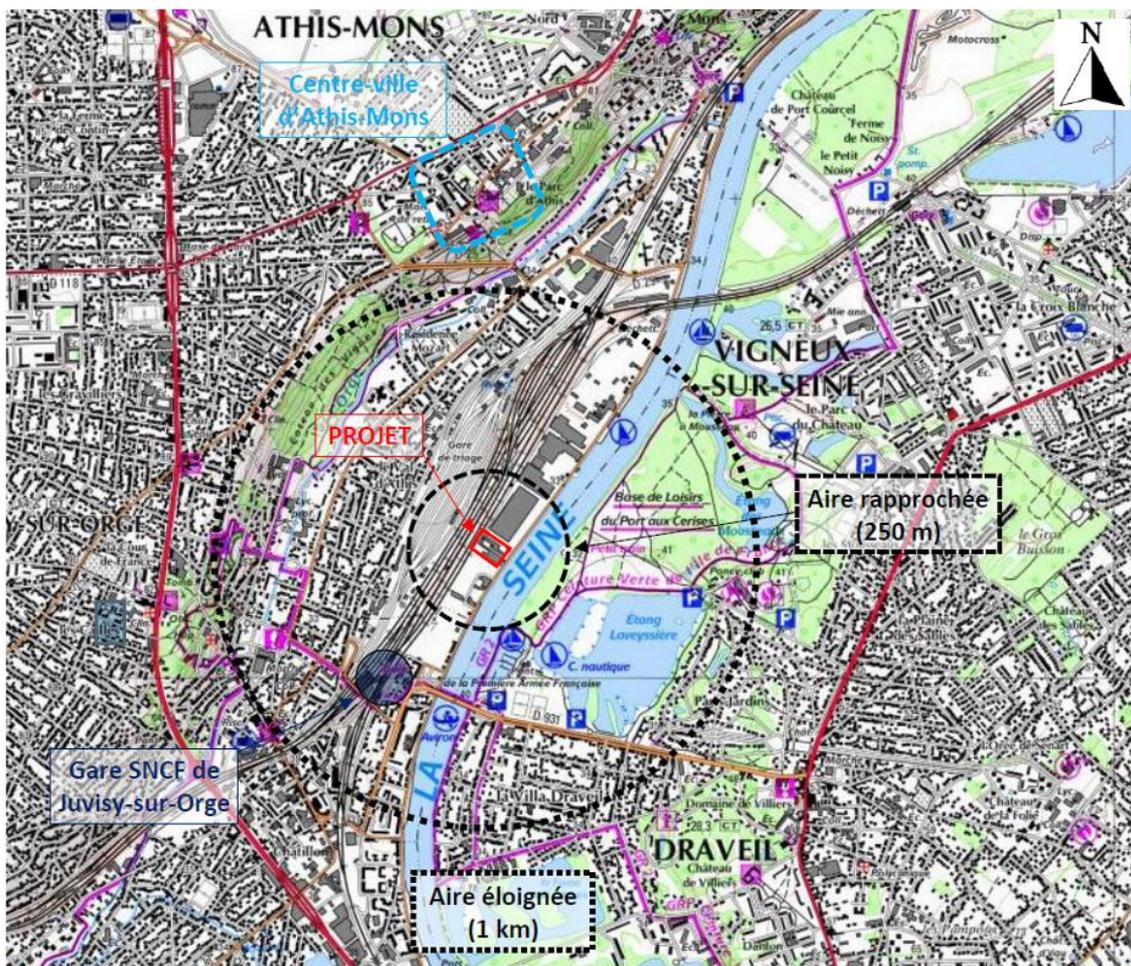


Illustration 1: Localisation du projet (source : étude d'impact, page 25)

Le projet (Illustration 2 et Illustration 3)

Le maître d'ouvrage du projet est la SAS⁵ France Pierre II.

Le projet prévoit la construction d'un ensemble de trois bâtiments comprenant 213 logements collectifs, dont 32 % de logements sociaux (69 logements). Le bâtiment A accueillera les loge-

4 L'accès à la gare de Juvisy-sur-Orge est aisé et représente une dizaine de minutes de marche. En revanche, la MRAe remarque que l'accès au centre-ville d'Athis Mons est contraint par la présence des voies ferrées. Pour s'y rendre à pied depuis le site, la distance est de 2,7 à 3,6 kilomètres, soit de 35 à 45 minutes de marche (itinéraires calculés sur GoogleMaps). Le centre-ville de Juvisy-sur-Orge, situé à une distance d'environ 1,5 km à pied, est plus facilement accessible.

5 SAS : société par actions simplifiée.

ments sociaux, les bâtiments B et C des logements en accession. Les bâtiments s'élèveront sur sept niveaux (R+6). Ils seront construits sur pilotis, sans sous-sol (ce parti technique a été retenu pour tenir compte de la zone inondable, cf. paragraphe 3.2 « Risque d'inondation » du présent avis). La surface de plancher créée sera de 12 514 m².

Le projet prévoit également l'aménagement d'espaces verts, dont une partie d'espaces végétalisés sur dalle⁶, et des accès (voirie, allées)⁷. La desserte sera assurée par une voie principale longeant la voie ferrée, à double sens, et des voies secondaires à sens unique, réalisées dans le cadre du projet et donnant accès au quai de l'Industrie qui longe la Seine. Le stationnement privé pour les futurs habitants (223 places) est prévu au rez-de-chaussée des bâtiments et en extérieur. En complément, 31 places de stationnement pour les visiteurs sont prévues le long des nouvelles voiries.

L'étude d'impact indique que le projet est susceptible d'accueillir près de 530 personnes, sur la base de 2,5 habitants par logement (page 248).



Illustration 2: Plan masse du projet (source : étude d'impact, page 31)

6 L'étude d'impact précise que « la surface de dalle couvrant les stationnements entre les bâtiments A et B sera traitée comme un jardin intérieur collectif » (page 36).

7 L'étude d'impact indique qu'il est prévu, à terme, de rétrocéder une partie de la voirie et des espaces publics à la ville d'Athis-Mons (pages 28, 37 et 38).



Illustration 3: Perspective du projet (source : étude d'impact, page 33)

N.B. : La localisation de la prise de vue de cette perspective n'est pas précisée. Selon la MRAe, il s'agit probablement d'une vue depuis l'angle est du terrain.

La durée prévisionnelle des travaux est de 26 mois. Les travaux ont débuté en février 2018, sans avoir obtenu l'ensemble des autorisations administratives nécessaires, et ont été arrêtés en juin 2018 (cf. paragraphe suivant relatif au contexte administratif).

Le contexte administratif

La situation administrative du projet est présentée en avant-propos de l'étude d'impact (page 14).

Le permis de construire a été délivré le 30 novembre 2016⁸. La MRAe note que ce permis a été délivré avant la saisine préalable de l'autorité environnementale pour un examen au cas par cas alors que le code de l'urbanisme dans sa rédaction alors en vigueur l'imposait.

Un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau⁹ avait été préparé en 2017 par le maître d'ouvrage¹⁰, mais aucune déclaration n'a ensuite été effectuée auprès du préfet de l'Essonne.

Par ailleurs, le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas¹¹ fin 2017, qui a conclu à la nécessité d'une évaluation environnementale (décision DRIEE-SDDTE-2017-235 du 5 décembre 2017), ce qui implique une autorisation environnementale supplétive en lieu et place de la déclaration loi sur l'eau (voir ci après).

Les travaux ont débuté en février 2018, sans que le maître d'ouvrage n'ait obtenu cette autorisation. Un rapport de manquement administratif¹² a été envoyé au maître d'ouvrage le 27 mars 2018, puis un arrêté préfectoral du 14 juin 2018¹³ l'a mis en demeure de suspendre les travaux et de procéder à une demande d'autorisation pour régulariser sa situation administrative avant la reprise des travaux engagés. Un recours auprès du Tribunal Administratif de Versailles a été engagé pour

8 Une demande de modification portant notamment sur la diminution du nombre de logements et de places de stationnement a été déposée en janvier 2018, et a fait l'objet d'un permis modificatif accordé le 19 avril 2018.

9 Loi sur l'eau : articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement. Le projet relève des seuils de la déclaration au titre de la nomenclature « loi sur l'eau » (cette nomenclature figure à l'article R.214-1 du code de l'environnement). Les rubriques de la nomenclature concernées par le projet sont indiquées pages 16 et 17.

10 À cette occasion, des échanges ont eu lieu entre le bureau d'études chargé de l'élaboration du dossier et le service de la Police de l'eau.

11 L'objectif de l'examen au cas par cas est de déterminer si une évaluation environnementale est nécessaire (cf. article L.122-1 II du code de l'environnement, qui indique que « les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale »).

12 Le service en charge de la Police de l'eau (dans le cas présent : la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) d'Île-de-France) a établi ce rapport de manquement administratif, à la suite d'une visite sur site le 6 mars 2018. Ce rapport est fourni en annexe de la demande d'autorisation (tome 2 du dossier d'autorisation environnementale, annexe II – pages 27 à 34/641).

13 L'arrêté préfectoral n°2018-0015 du 14 juin 2018 de mise en demeure est fourni en annexe au dossier (tome 2 du dossier d'autorisation environnementale, annexe III – pages 35 à 41/641).

suspendre cette décision préfectorale. Par ordonnance du 28 septembre 2018, le juge des référés a rejeté la demande formulée par France Pierre 2.

Compte-tenu que le projet est soumis à évaluation environnementale, qu'un permis de construire a d'ores et déjà été délivré et qu'aucune autre demande d'autorisation conforme à l'article L.122-1-1 du code de l'environnement n'est requise, la déclaration au titre de la loi sur l'eau se transforme en une demande d'autorisation environnementale en application de l'article L.181-1 du code de l'environnement (autorisation environnementale dite « supplétive »)¹⁴.

L'avis rendu sur ce projet s'inscrit donc dans le cadre de cette demande d'autorisation environnementale supplétive

En raison de ce contexte, l'étude d'impact définit différents états d'occupation successive du site, dont celui qu'elle considère comme « état initial de l'environnement », servant de référence pour évaluer les impacts du projet (pages 24 à 27) :

- En 2009, le site était occupé par deux anciennes industries : l'entreprise Sanders (située 17-19 quai de l'Industrie, c'est-à-dire sur la partie nord de la parcelle) dont l'activité principale était la fabrication d'aliments pour animaux, et la société Garnifer (située 15 quai de l'Industrie, partie sud de la parcelle) dont l'activité était en lien avec les métaux (démantèlement d'épaves, récupération de matières métalliques) ;
- En 2017, date d'acquisition du terrain par le maître d'ouvrage, le site était constitué d'une friche (ancien site Sanders, qui avait été démoli par l'EPFIF alors propriétaire du terrain ¹⁵) et d'un hangar industriel désaffecté (site Garnifer). C'est cet état qui est retenu comme « état initial de l'environnement » dans l'étude d'impact ,
- A la date de l'arrêté préfectoral de suspension des travaux, le bâtiment Garnifer a été démoli, et la construction des bâtiments prévus dans le projet a débuté : création des fondations et mise en place des parois du rez-de-chaussée pour les lots A et B, construction jusqu'au R+4 du lot C, cf. Illustration 4).

14 L'article L181-1 du code de l'environnement stipule que « l'autorisation environnementale (...) est également applicable aux projets mentionnés au deuxième alinéa du II de l'article L.122-1-1 [c'est-à-dire soumis à évaluation environnementale et relevant d'un régime déclaratif] lorsque l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation est le préfet ».

15 L'étude d'impact indique que l'Établissement public foncier d'Île-de-France a procédé à la démolition et à la dépollution du site Sanders en 2009/2010 (page 51).



Illustration 4: État actuel du site (source : étude d'impact, page 27)

L'étude d'impact souligne (page 317, chapitre « Difficultés rencontrées ») que compte tenu de la réalisation partielle des constructions, l'analyse en 2019 de l'état initial de l'environnement a été rendue difficile, voire impossible (études faune/flore par exemple). La MRAe relève que cette difficulté résulte des irrégularités commises par le maître d'ouvrage, et qu'il lui appartient de restituer l'état initial pour permettre d'une part d'analyser les impacts du projet, d'autre part pour retenir des mesures, pertinentes et effectives pour éviter, réduire voire compenser les incidences négatives du projet.

La ZAC des Bords de Seine Aval

Le projet de construction de la résidence « Les Rives de Seine » s'inscrit dans le prolongement immédiat de la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Bords de Seine Aval. L'étude d'impact du projet mentionne fréquemment cet aménagement limitrophe, et son lien fort avec le projet, mais n'en donne aucune description (hormis des informations ponctuelles apparaissant au fil de la lecture de l'étude d'impact¹⁶).

La MRAe rappelle¹⁷ que deux zones d'aménagement concerté (ZAC) ont été créées afin d'aménager un nouveau quartier à dominante d'habitat sur un secteur d'environ 8 hectares de friches industrielles, comprises entre les voies ferrées et les Bords de Seine : la ZAC des Bords de Seine Amont, sur la commune de Juvisy-sur-Orge, et la ZAC des Bords de Seine Aval, sur la commune de Athis-Mons, limitrophe du projet (Résidence « Les Rives de Seine » Illustration 5). La ZAC des Bords de Seine Amont est réalisée et a permis la construction de 545 logements, trois commerces et un groupe scolaire. La ZAC des Bords de Seine Aval prévoit la construction de 513 logements et deux commerces. Elle est en cours de réalisation : deux programmes de construction ont été livrés à l'amont, il reste environ 400 logements à construire et un parc paysager à aménager face à la Seine. L'aménageur est la société anonyme d'économie mixte (SAEM) Essonne Aménage-

16 Les informations apportées sont notamment : « Le site [du projet] se place dans un contexte urbanisé de type résidentiel (ZAC des Bords de Seine en construction au sud-ouest du projet) » (page 61), plan de situation de la ZAC (page 123).

17 Source : documents fournis sur le site de la préfecture de l'Essonne, dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la ZAC des Bords de Seine Aval, qui s'est déroulée début 2019 (<http://www.essonne.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Amenagement-et-urbanisme/Amenagement/Enquete-Publique-ZAC-des-bords-de-seine-aval>).

ment¹⁸.

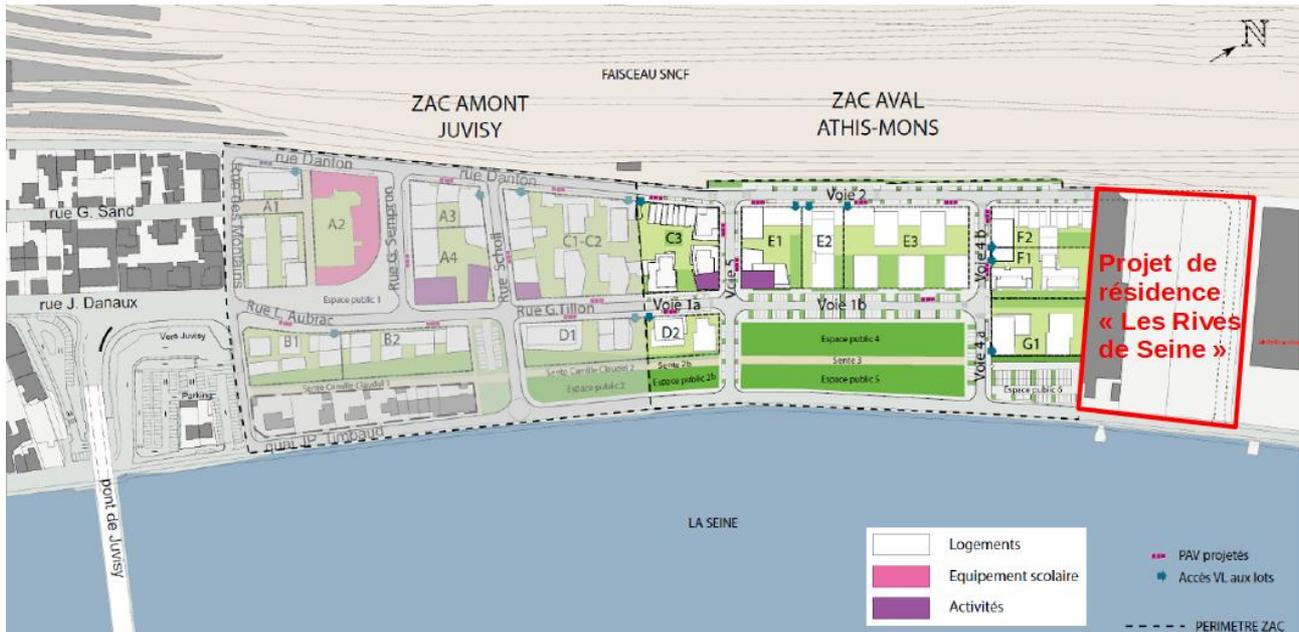


Illustration 5: Plan masse des ZAC des Bords de Seine Amont et Aval
(source : dossier de DUP de la ZAC des Bords de Seine Aval - Notice de présentation, page 27/63)

L'étude d'impact précise que le projet de résidence « Les Rives de Seine » correspond à « l'extension de la ZAC des Bords de Seine vers le nord » et que l'aménagement de la ZAC a induit, voire imposé, le schéma d'aménagement du projet (en particulier pour les voiries, les espaces publics, le volume des bâtiments) et plusieurs mesures¹⁹.

La MRAe note que l'étude d'impact mentionne des mesures ou analyses menées à l'échelle de la ZAC pour justifier certains des choix faits pour le projet.

Dans l'évaluation des effets cumulés du projet de résidence avec d'autres projets connus (pages 310 et 311), l'étude d'impact indique que « la construction de la ZAC des Bords de Seine Aval est susceptible de présenter des effets cumulés », mais en l'absence de description de la ZAC et de caractérisation de ses impacts²⁰, l'analyse des effets cumulés est imprécise et non argumentée : « pas d'impact cumulé pour le trafic », « on peut supposer que la légère augmentation de trafic ne sera pas suffisante pour atteindre les niveaux d'émergence admissibles / pour dégrader notablement la qualité de l'air ». Des approfondissements doivent donc être apportés à l'évaluation des effets cumulés, notamment sur les thématiques liées aux déplacements, au bruit, au paysage et aux nuisances en phase de travaux²¹.

La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact :

- **Une description des ZAC des Bords de Seine Amont et Aval (plans de situation, plans masse, programmation, état d'avancement, etc.) et de leurs principaux impacts, compte tenu du lien fort avec le projet de résidence ;**
- **Une analyse approfondie des effets cumulés du présent projet de construction avec ces ZAC, notamment déplacements, bruit, paysage et impacts liés aux travaux).**

18 Ces ZAC ont fait l'objet d'une étude d'impact, qui a donné lieu en juin 2014 à une absence d'observation de l'autorité environnementale alors en vigueur (le préfet de région).

19 Cf. notamment pages 33, 37 à 39 (chapitre « Description du projet »), 56 et 57 (chapitre « Raisons du choix du projet »), 317 (chapitre « Difficultés rencontrées »).

20 La description des impacts liés à la ZAC reste succincte et très générale : « flux de circulation supplémentaire », « augmentation de l'impact sonore », « augmentation des émissions à l'atmosphère », « mesures spécifiques pour gérer les terrains pollués » (pages 310 et 311).

21 Les effets cumulés de la résidence « Les Rives de Seine » et de la ZAC des Bords de Seine Aval ne sont étudiés que pour l'étude des impacts hydrauliques de la résidence, qui a intégré les bâtiments de la ZAC au modèle hydraulique (cf. page 95 et « Chapitre spécifique à l'impact de la construction en zone inondable », pages 252 à 292).

3 Analyse des enjeux environnementaux

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

- L'eau et la gestion des eaux pluviales ;
- Le risque d'inondation, enjeu particulièrement fort ;
- Les déplacements ;
- Le bruit et les vibrations ;
- La qualité de l'air ;
- La pollution du milieu souterrain ;
- Les démolitions et les mouvements de terres ;
- Le paysage ;
- La biodiversité.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un paragraphe ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site, les incidences du projet (notamment celles cumulées avec d'autres projets) et les mesures pour les éviter ou les réduire ainsi que les mesures de suivi.

3.1 Eau et gestion des eaux pluviales

La topographie du secteur est globalement plane, aux alentours de 35 mètres. Le projet s'implante à proximité immédiate de la Seine, masse d'eau fortement modifiée dont la qualité est « médiocre » à « mauvaise »²². L'objectif fixé par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie²³ pour cette masse d'eau fortement modifiée est le bon état global en 2027.

Par ailleurs, au droit du site une nappe d'eau est proche de la surface du sol (trois ou quatre mètres de profondeur), en relation hydraulique avec la Seine (nappe d'accompagnement), et très vulnérable aux pollutions liées aux activités de surface.

L'étude d'impact indique que le projet est situé à environ 200 mètres en amont du périmètre de protection rapproché de la prise d'eau superficielle de Vigneux-sur-Seine²⁴ (page 90). Elle précise à juste titre que cela confère « à la zone une sensibilité particulièrement importante vis-à-vis des risques de pollution ».

Afin de réduire l'imperméabilisation des sols, le projet prévoit de réaliser 950 m² de places de stationnement extérieures en revêtement perméable (de type « Evergreen »).

La gestion des eaux pluviales prévue par le projet est décrite pages 43 à 50. Les eaux de ruissellement issues des parties privatives et des voiries publiques (qui seront rétrocédées à la commune) seront dirigées vers des ouvrages de rétention enterrés (deux ouvrages pour les parties privatives, un ouvrage pour les voiries), dimensionnés pour une pluie d'occurrence de 20 ans et un débit de fuite de 1 l/s/ha, et équipés d'un séparateur à hydrocarbures et de vannes de fermeture²⁵. Les eaux de ruissellement issues des espaces verts sont acheminées jusqu'à une noue végétalisée, également équipée en aval d'un régulateur de débit et d'une vanne de sectionnement. En complément, pour permettre la gestion des pluies jusqu'à une occurrence de 50 ans, une rétention supplémentaire est prévue sous la forme d'un remodelage de terrain (volume de l'ordre de 104 m³). Le rejet des eaux pluviales s'effectuera en Seine (en transitant par l'ouvrage de rétention enterré destiné à stocker les eaux de voirie, cf. plan de la page 44).

22 Au niveau du projet, en 2013, la Seine présentait un état chimique « mauvais » et un potentiel écologique « médiocre » (pages 88 et 89).

23 Le SDAGE Seine Normandie 2016-2021 ayant été annulé en décembre 2018, c'est le SDAGE 2010-2015 qui est applicable. Néanmoins, les objectifs de qualité des masses d'eau sont les mêmes dans les deux documents.

24 Il n'y a pas de périmètre de protection éloignée pour ce captage.

25 Les vannes de fermeture (ou vannes de sectionnement) positionnées à l'amont et à l'aval de l'ouvrage de rétention permettent le confinement dans le bassin d'une pollution accidentelle, des eaux d'extinction d'incendie et l'isolement du dispositif lors des opérations de maintenance (page 48).

L'étude d'impact émet des préconisations pour l'entretien du système de gestion des eaux pluviales (entretien régulier, contrôle après de fortes averses, cf. page 238)²⁶, ainsi que pour la surveillance des rejets (mesures de débit et de qualité au niveau du rejet, page 239). Elle précise que l'entretien et la surveillance d'une partie du réseau (correspondant aux parties rétrocedées à la collectivité, c'est-à-dire les voiries publiques et les espaces verts) seront à la charge du futur gestionnaire du système d'assainissement. Dans l'attente de l'accord du futur gestionnaire, le maître d'ouvrage du projet assurera l'entretien et la surveillance de l'ensemble du dispositif (page 239).

La gestion des eaux pluviales pendant les travaux est abordée (pages 55, 208 à 214). La mise en place des dispositifs de récupération et de traitement des eaux de pluie, avant rejet en Seine, semble conditionnelle (« *si cela s'avère nécessaire* »²⁷) et devra être précisée. Une autosurveillance qualitative et quantitative des rejets en Seine est également envisagée.

La MRAe recommande d'explicitier les dispositifs de traitement des eaux de ruissellement mis en place pendant le chantier, afin de préserver la qualité de l'eau de la Seine, au regard notamment de la sensibilité lié à la présence du captage d'eau en aval, à Vigneux.

26 L'entretien des ouvrages d'eaux pluviales est important pour garantir leur efficacité dans le temps, en particulier pour ce qui concerne les dispositifs enterrés, dont l'accès est plus difficile et les défauts d'entretien moins visibles.

27 « *En cas de stagnation d'eau importante, il est prévu, si cela s'avère nécessaire de mettre en place d'un bassin étanche (via une géomembrane) qui permettra, en outre, de confiner une éventuelle pollution* » (page 55). « *Si nécessaire, des dispositifs temporaires seront déployés au besoin et favoriseront l'écoulement des eaux de ruissellement ainsi que leur évacuation. Des bassins temporaires de décantation des matières en suspension (MES) seront mis en place pour gérer ces eaux de ruissellement/pluies susceptibles d'impacter la fouille* » (page 208). « *En particulier, lors des terrassements prévus pour le projet, des dispositifs d'assainissement temporaires seront déployés au besoin* » (page 214).

3.2 Risque d'inondation

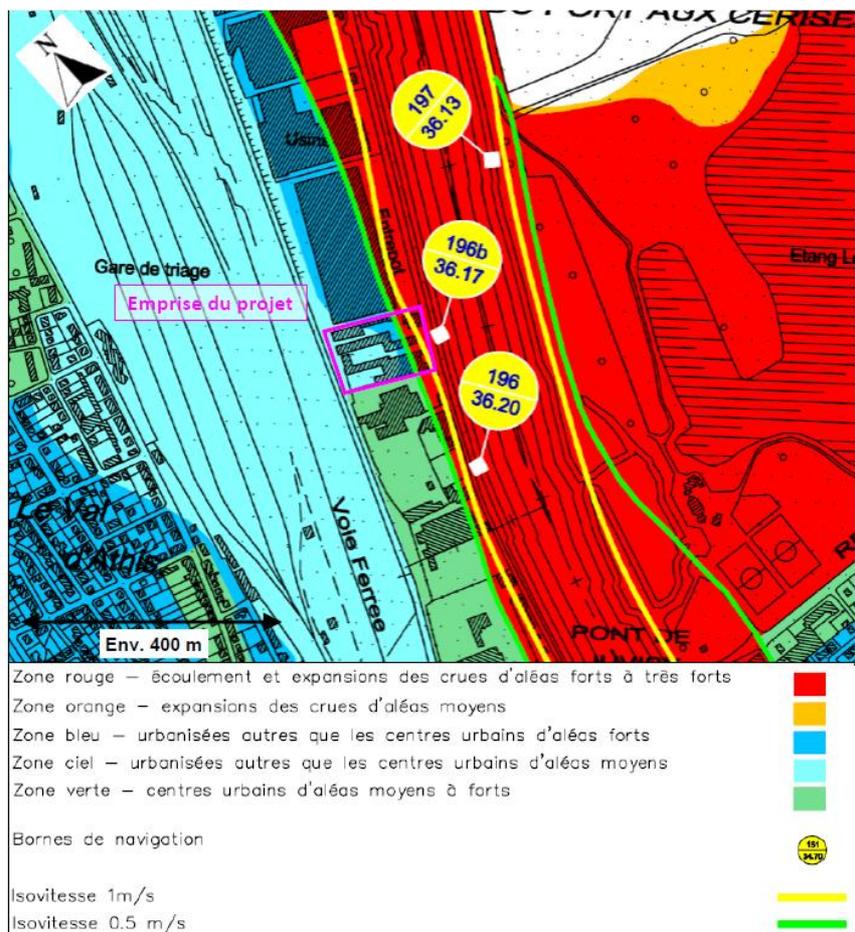


Illustration 6: Extrait du zonage du PPRI (source : étude d'impact, page 34)

Le projet est situé en zone inondable et devra donc respecter les prescriptions du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la Seine²⁸. Selon le zonage du PPRI, il est concerné par les zones ciel (zone urbanisée autres que les centres urbains, d'aléas moyens), bleue (zone urbanisée autres que les centres urbains, d'aléas forts) et rouge (zone d'écoulement et d'expansion des crues, d'aléas forts à très forts) (cf. Illustration 6).

Les bâtiments du projet sont implantés dans la zone ciel, à l'exception d'une partie du bâtiment C (stationnement semi-couvert de pergola) dans la zone bleue. Les bâtiments seront construits sur pilotis, afin d'offrir une possibilité d'expansion des eaux en cas de crue, et les parkings, inondables étant aménagés en partie sous les bâtiments. Les niveaux habitables et les installations techniques (chaufferie par exemple) seront situés au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues (PHEC), comme l'exige le PPRI. Aucune construction n'est prévue en zone rouge, qui est inconstructible, et dans laquelle sera aménagé un parc paysager.

La MRAe rappelle que la prise en compte du risque d'inondation par le projet ne se limite pas au respect -obligatoire - du PPRI et doit concerner à la fois la non aggravation du risque (la conservation des volumes d'expansion des crues notamment) et l'exposition d'une nouvelle population à ce risque naturel, dans un contexte de crues lentes, qui conduit à des retours à la normale encore plus lents, et des périodes de crises marquées par des difficultés d'approvisionnement (en eau, électricité, etc.).

Les impacts hydrauliques du projet sont étudiés dans un chapitre spécifique de l'étude d'impact (pages 252 à 292). Cela concerne principalement l'impact du projet sur le fonctionnement hydraulique de la crue (vitesses d'écoulement des eaux et niveaux d'eau), impact jugé non significatif par l'étude d'impact (page 291), et la conservation des surfaces et volumes d'expansion de la crue,

²⁸ La prise en compte du plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine-Normandie par le projet est évoquée pages 301 et 302.

par tranche altimétrique de 0,5 mètre. Compte tenu des déblais envisagés, l'étude conclut que le projet permet d'augmenter le volume disponible pour la crue.

En ce qui concerne la prise en compte du risque d'inondation pour les populations, l'étude d'impact apporte des informations sur la gestion de la crise (procédures d'alerte et les mesures à prendre avant, pendant et après la crue, pages 242 et 243). Cela concerne l'information des futurs habitants, et, en cas de crue, la mise en sécurité des biens situés au rez-de-chaussée (véhicules), la fermeture des réseaux de gaz, d'électricité et d'assainissement, l'évacuation éventuelle des logements (etc.).

Pour la MRAe, l'étude d'impact doit à présenter les dispositions retenues dans les plans de sauvegarde²⁹ des deux communes concernées conditions de « déplacements » des habitants et des services de secours en cas de crise, en présentant notamment les voies d'accès hors d'eau au site (piétons, routiers) les capacités de stationnement des véhicules évacués sur les deux communes, et plus largement le fonctionnement du site et des ZAC voisines en période de crue.

Compte tenu de l'enjeu fort lié à l'exposition aux inondations du site et des ZAC voisines, la MRAe recommande de préciser comment les communes ont intégré le projet, qui représente 213 logements supplémentaires, dans leurs plans communaux de sauvegarde

L'étude d'impact indique les mesures mises en place pendant la phase de chantier, afin de prendre en compte le risque d'inondation (pages 214 et 215). Les bulletins d'information sur les crues seront consultés tout au long du chantier, et, en cas de crue, l'évacuation et/ou la protection du chantier sera mise en œuvre en 24 heures. De plus, les stockages de terres seront limités sur la parcelle (250 m³ au maximum).

3.3 Déplacements

Le projet est situé à environ 800 mètres de la gare SNCF de Juvisy-sur-Orge, desservi par les RER C et D, permettant l'accès direct au centre de Paris en une trentaine de minutes. La MRAe note que l'accès à la gare depuis le projet est aisé (une dizaine de minutes de marche), ce qui favorise l'utilisation des transports en commun pour certains déplacements par les futurs habitants.

La desserte routière du projet est fortement contrainte par la présence des voies ferrées, d'une gare de triage et de la Seine. Le site est longé à l'est par le quai de l'Industrie qui dessert une zone industrielle en bord de Seine (et sur lequel aucune sortie de véhicules venant du projet ne sera possible) et à l'ouest par la voie de desserte de la ZAC des Bords de Seine qui sera prolongée au niveau du projet. Ces deux axes sont raccordés à une route du réseau départemental structurant, la route départementale D931, qui passe à environ 500 mètres au sud et permet notamment la traversée de la Seine par le pont de Juvisy, des voies ferrées (via la RD29) et l'accès à la route nationale N7.

La route D931 supporte un trafic important, de l'ordre de 25 000 véhicules par jour (page 140³⁰) à 38 000 véhicules par jour (page 143, au niveau du pont de Juvisy sur la Seine). Les conditions de circulation sur le secteur sont présentées à l'aide de données anciennes : des comptages réalisés en 2008 dans le cadre de l'aménagement des ZAC des Bords de Seine (étude non jointe en annexe au dossier). Les résultats montrent un volume de trafic très important aux heures de pointe et des carrefours au niveau de la gare de Juvisy « très chargés » (page 143). L'étude d'impact indique que, dans le cadre de l'aménagement des ZAC, « des aménagements ont été réalisés pour faciliter la circulation du quartier » (page 143), mais ne précise ni la nature de ces aménagements, ni les conditions de circulation actuelle dans le secteur.

L'impact du projet sur les déplacements motorisés n'est pas évalué (page 248). L'étude d'impact

29 Le plan communal de sauvegarde (PCS) est un outil réalisé à l'échelle communale, sous la responsabilité du maire, pour planifier les actions des acteurs communaux de la gestion du risque (élus, agents municipaux, bénévoles, entreprises partenaires) en cas d'événements majeurs naturels, technologiques ou sanitaires. Il a pour objectif l'information préventive et la protection de la population.

30 Trafic journalier moyen tous sens confondus, comptage de 2016 d'après la carte du Conseil départemental de l'Essonne (page 141).

indique succinctement que les impacts liés à l'augmentation de circulation « ont été appréhendés par l'aménageur de la ZAC », au travers « du schéma directeur des déplacements réfléchi à l'échelle du nouveau quartier » auquel le projet de la résidence « Les Rives de Seine » s'est conformé. Aucune étude de trafic n'est produite, aucune donnée chiffrée n'est fournie, le schéma directeur des déplacements précité n'est pas présenté.

La MRAe relève qu'évaluer les impacts du projet en renvoyant aux aménagements liés à un autre projet (la ZAC des Bords de Seine), par ailleurs non décrits, est insuffisant.

La MRAe recommande de décrire les impacts du projet sur les déplacements routiers, en l'étayant des données et études nécessaires (analyse de l'état initial avec une description des conditions de circulation sur un périmètre d'étude suffisant, flux émis et reçus par le projet notamment aux heures de pointe, analyse des impacts sur la circulation et sur les carrefours, mesures de réduction le cas échéant, emplacements prévus pour les circulations piétonnes et cyclistes etc.).

3.4 Bruit et vibrations

Le projet est situé à proximité immédiate de voies ferrées, classées comme infrastructures de transports terrestres bruyantes de catégorie 1³¹ par arrêté préfectoral. L'étude d'impact rappelle (page 159) que ce classement impose, pour les nouveaux bâtiments à usage d'habitation situés dans les secteurs les plus soumis aux nuisances sonores (dit « secteur affecté par le bruit » selon les termes de la réglementation), des prescriptions d'isolation acoustique à respecter. Elles s'imposent à tout le site du projet.

Aucune campagne de mesures acoustiques n'a été réalisée. Selon les cartes stratégiques du bruit présentées dans l'étude d'impact (pages 160 à 163) qui prenaient en compte des bâtiments faisant écran désormais démolis, l'ambiance sonore au voisinage du projet était très élevée : l'indicateur du niveau de bruit global pendant une journée Lden³² serait de l'ordre de 65 à 75 dB(A) (cf. Illustration 7).

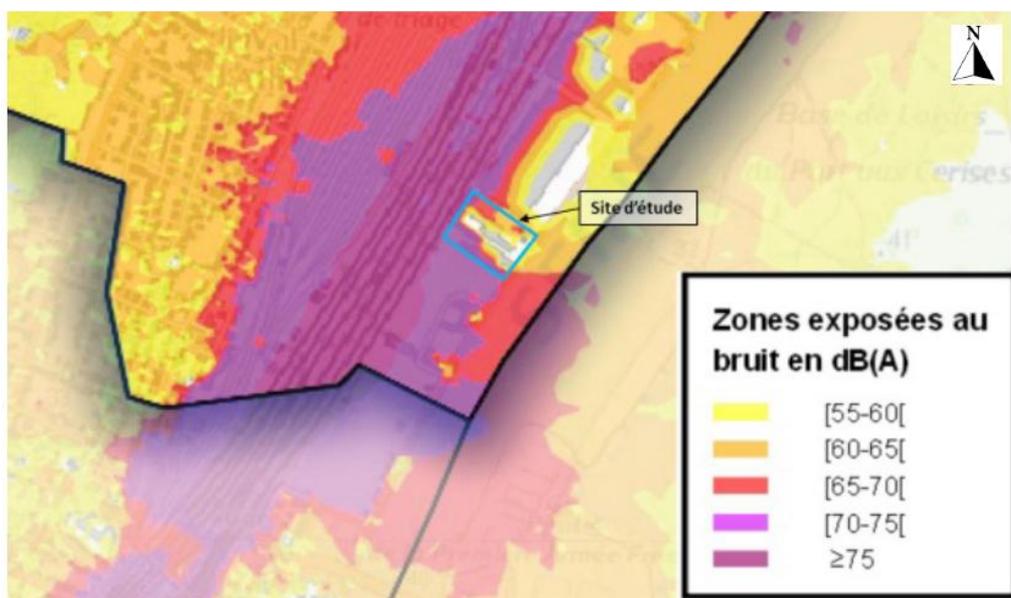


Illustration 7: Niveau de bruit sur 24 heures (Lden) (source : étude d'impact, page 162)

N.B. : La carte des niveaux Lden a été réalisée avant la démolition des anciens bâtiments industriels. Les niveaux de bruit indiqués par la MRAe correspondent à ceux relevés à proximité immédiate du site.

31 La réglementation relative aux voies bruyantes compte cinq catégories, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

32 L'indicateur Lden est un indicateur du niveau de bruit global pendant une journée (jour, soir et nuit) utilisé pour qualifier la gêne liée à l'exposition au bruit. Il est calculé à partir des indicateurs « Lday », « Levening », « Lnight », niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h.

Par ailleurs, les nuisances sonores éventuelles liées aux activités économiques situées en bordure nord-est du projet ne sont pas caractérisées.

L'étude d'impact a déterminé les isolements acoustiques de façades nécessaires pour respecter la réglementation (page 164, et carte page 165). Aucune autre mesure destinée à réduire l'exposition au bruit des futurs habitants n'est présentée, notamment pour les logements situés en bordure de la voie ferrée, qui ne bénéficieront pas de l'effet d'écran dû aux nouveaux bâtiments, alors qu'un travail peut être a priori envisagé sur les formes des bâtiments et l'agencement des pièces de vie.

Il convient de plus pour la MRAe de préciser si les mesures mises en œuvre permettent de garantir des niveaux sonores à l'intérieur des logements compatibles avec les recommandations de l'OMS³³ et de prévoir des mesures in situ de contrôle à livraison et en phase d'exploitation.

La MRAe recommande de proposer des mesures pour réduire l'exposition au bruit des futurs habitants au delà du respect des isolements réglementaires, et de vérifier qu'elles permettent d'atteindre des niveaux sonores compatibles avec les recommandations de l'OMS.

L'étude d'impact mentionne l'absence de sources de vibrations sur le site et ses environs (page 165). Compte tenu de la proximité immédiate des voies ferrées (le passage des trains est une source de vibrations), cette affirmation doit être argumentée et si possible fondée par la réalisation de mesures vibratoires. Si nécessaire au vu de ces observations, des mesures constructives devront être adoptées pour assurer le confort des habitants des futurs logements vis-à-vis des nuisances vibratoires

La MRAe recommande de réaliser une étude vibratoire, et de déterminer le cas échéant les mesures de construction nécessaires.

3.5 Qualité de l'air

La qualité de l'air sur la commune est présentée notamment à l'aide de l'indice CITEAIR³⁴ (pages 182 et 183). L'indice de pollution était « faible » à « très faible » plus de 77 % des jours de l'année 2018. L'étude d'impact rappelle également la présence dans la ville d'Athis-Mons d'une zone industrielle, d'axes routiers et de l'aéroport d'Orly, sources importantes de pollutions atmosphériques, mais n'apporte pas d'information particulière sur la qualité de l'air sur le site.

L'étude d'impact appréhende les impacts du projet sur la qualité de l'air de manière très générale, en évoquant une augmentation des émissions atmosphériques liées au trafic routier (page 250).

33 D'après l'Organisation mondiale de la santé (OMS), une gêne modérée est observée à partir d'un niveau sonore LAeq de 50 dB(A), le jour dans les zones résidentielles. L'objectif de qualité pour éviter les troubles du sommeil dans les zones résidentielles la nuit est de 30 dB(A), avec des valeurs cibles intermédiaires de 40 et 55 dB(A).

34 CITEAIR : L'indice européen Citeair est un indice de qualité de l'air qui permet de connaître et comparer la pollution de l'air dans les villes d'Europe. Il a été développé dans le cadre du projet européen du même nom (« common information to european air »).

3.6 Pollution du milieu souterrain

Le secteur du projet a accueilli diverses activités industrielles, susceptibles d'avoir entraîné des pollutions des sols et de la nappe (pages 153 à 155). La base de données BASIAS³⁵ recense deux anciennes activités sur le site même (activités des sociétés Garnifer et Sanders), et plusieurs autres à proximité. Un site présent à proximité immédiate (au nord-est du projet) a accueilli une activité de dépôt de produits pétroliers (entre 1890 et 1982) et est recensé dans la base de données BASOL³⁶. L'étude d'impact précise que cette parcelle limitrophe présente des pollutions des sols et des eaux en hydrocarbures, HAP et BTEX³⁷, et que ces polluants peuvent migrer lors des remontées de la nappe (page 206). L'étude d'impact indique que, pour éviter la gestion des terres et eaux potentiellement polluées en profondeur, le projet ne prévoit aucun sous-sol.

Un diagnostic de pollution des sols a été effectué sur le site après la démolition de l'ensemble des bâtiments³⁸. Huit sondages ont été réalisés jusqu'à deux mètres de profondeur, ainsi que des prélèvements de sols et analyses. Les résultats montrent qu'« aucun impact significatif des sols n'a été mis en évidence, hormis la présence ponctuelle de concentrations en HAP³⁹ pouvant être lié à la nature des remblais (petits résidus d'enrobés mélangés aux débris de démolition) » (pages 53, 155). Le diagnostic préconise la mise en place d'un recouvrement sur l'ensemble du site (dalle béton, enrobés ou 30 cm minimum de terre végétale), qui « permettra de s'affranchir des éventuels risques par contact direct » (page 53). L'étude d'impact en déduit que l'état final du projet est compatible avec l'usage résidentiel envisagé (page 53). Selon la MRAe, il conviendra de préciser si cette mesure est suffisante au regard des risques de migration des polluants en cas de remontée de nappe.

La MRAe note que la mesure de recouvrement des sols a été prise en compte dans la définition des cotes finales du projet (le terrain sera, le cas échéant, décaissé de la profondeur nécessaire sur certaines zones, avant le recouvrement) (page 207), ce qui est important pour le respect des dispositions du PPRI (conservation des volumes d'expansion des crues, cf. paragraphe 3.2 « Risque d'inondation » du présent avis).

3.7 Démolition et mouvements de terres

Le code de l'environnement précise que l'étude d'impact comporte « Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : (...) le cas échéant, des travaux de démolition » (article R122-5 II 5°).

Les travaux de démolition ont déjà été réalisés. L'étude d'impact apporte des informations sur les volumes ou tonnages de déchets issus de la démolition du bâtiment « Garnifer »⁴⁰, ainsi que sur les filières d'évacuation (pages 51 et 52). Ainsi, 8,2 tonnes de déchets amiantés ont été acheminées vers une installation de stockage adaptée, 121,4 tonnes de déchets métalliques ont été envoyées dans un centre de recyclage, et 374 m³ de gravats dans un centre de stockage. Les bordereaux de suivi des déchets amiantés et métalliques ont été fournis en annexes au dossier. En revanche, l'étude d'impact indique que les bordereaux de suivi des déchets de type « gravats » n'ont pas été retrouvés, et qu'aucune information sur le centre de stockage ayant réceptionné ces déchets n'a pu être fournie (page 52).

Enfin, l'étude d'impact indique que la topographie du site ne sera pas modifiée de façon notable

35 BASIAS (inventaire national d'anciens sites industriels et activités de service) : Outil au service de la stratégie nationale en matière de gestion et de réhabilitation de sites pollués. Il se compose d'un inventaire répondant à trois objectifs principaux : recenser, de façon large et systématique, tous les sites industriels abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement, conserver la mémoire de ces sites et fournir des informations utiles aux acteurs de l'urbanisme, du foncier et de la protection de l'environnement.

36 BASOL : inventaire des sites et sols pollués ou potentiellement pollués, appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

37 BTEX : benzène, toluène, éthylbenzène, xylènes.

38 Diagnostic de pollution des sols, IgéotEx, mai 2017. Ce diagnostic est joint en annexe au dossier (annexe XXV, pages 287 à 308/641 du tome 2 du dossier d'autorisation environnementale).

39 HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques.

40 Le bâtiment « Garnifer » était le seul encore présent sur le site au moment de l'acquisition du terrain par le maître d'ouvrage.

(page 203). Des déblais sont néanmoins prévus. Le volume de déblais prévisible est, selon les pages, soit de 5 000 m³, soit de 21 000 m³ (pages 41, 55, 206, 207). Il conviendra d'apporter une information cohérente à ce sujet.

3.8 Paysage

Le relief de la commune d'Athis-Mons est marqué par la confluence des vallées de la Seine et de l'Orge, avec le coteau qui domine les fleuves avec des altitudes variant de 325 à 92 mètres NGF⁴¹ (soit 60 m de dénivelé), et le plateau où est implanté l'aéroport d'Orly. Le projet est situé en fond de vallée, dans un secteur urbanisé. L'étude d'impact indique que le site sera globalement peu visible, du fait de la présence de bâtiments existants qui le masquent ou des espaces forestiers présents en rive droite de la Seine (base de loisirs de la commune de Draveil), hormis depuis le pont de Juvisy traversant la Seine au sud, ou localement depuis le quai de l'Industrie. Quelques photos du site, issues de logiciels de cartographie, sont présentées (pages 124 à 128).

Par ailleurs, le projet est localisé en bordure du site inscrit « rives de la Seine » (carte de la page 130).

Pour la MRAe la visibilité du site depuis la rive droite de la Seine devrait être davantage étudiée, notamment depuis les itinéraires de promenade en bord de Seine (le sentier de grande randonnée, le GR2, passe à ce niveau).

L'impact paysager du projet de construction de la résidence est évalué très succinctement (page 249), sans illustration. L'étude d'impact mentionne que « *les principes d'insertion appliqués au niveau de la ZAC des Bords de Seine ont été appliqués au projet* », notamment avec la « *limitation des hauteurs des bâtiments* » ou « *l'organisation en îlots ouverts pour conserver des perméabilités visuelles et des vues sur la Seine* ». Le respect de ces principes d'aménagement, par ailleurs non détaillés⁴², n'est pas expliqué. Le plan masse du projet fourni au début de l'étude d'impact (page 31) ne permet pas de comprendre comment les hauteurs ont été limitées et comment l'objectif de perméabilité visuelle vers la Seine est atteint dans le projet (les bâtiments de sept niveaux prévus dans le cadre du projet semblent faire écran à cette visibilité). Seul le maintien de vues sur la Seine pour les futurs habitants (principalement les habitants du bâtiment C, situé en bordure de Seine) semble acquis.

La MRAe recommande d'expliquer comment le projet répond aux objectifs d'insertion paysagère énoncés dans l'étude d'impact (limitation des hauteurs, maintien d'une perméabilité visuelle vers la Seine).

3.9 Biodiversité

Le site du projet n'intercepte pas directement un zonage de protection ou d'inventaire au titre des milieux naturels.

L'étude d'impact indique que le site du projet est occupé par des milieux anthropiques (site industriel abandonné, réseau routier) mais aussi par des fourrés (page 106). Aucun inventaire de la faune et de la flore n'a été effectué sur le site. L'étude d'impact présente les résultats des inventaires menés sur la ZAC des Bords de Seine voisine, qui « *présente des habitats similaires au site en projet [et dont] les espèces inventoriées peuvent donc correspondre au site d'étude* » (pages 109, 114 et suivantes). Elle indique ainsi que les enjeux écologiques les plus importants concernent l'avifaune (présence de 23 espèces protégées et de 4 espèces patrimoniales), les orthoptères (présence de 2 espèces protégées et de 4 espèces patrimoniales) et les mantides (présence d'une espèce protégée : la Mante Religieuse (*Mantis religiosa*)) (cf. tableau « Synthèse des enjeux écologiques sur le secteur d'étude » de la page 120). Sur le site voisin de la ZAC des Bords de Seine, de nombreuses espèces invasives ont été identifiées qui nécessiteront des

41 NGF : nivellement général de la France. Ce réseau de repères altimétriques disséminés sur le territoire est le réseau de nivellement officiel en France métropolitaine.

42 La hauteur et l'implantation des bâtiments prévus sur la ZAC ne sont pas indiquées.

précautions lors des phases de chantier.

Par ailleurs, selon la carte des enveloppes d'alerte de zones humides d'Île-de-France, le site est localisé dans une zone présentant une forte probabilité de présence d'une zone humide⁴³. Les sondages pédologiques réalisés ont permis de conclure à l'absence de zones humides sur le site du projet.

L'étude d'impact indique que « *compte tenu de l'absence d'habitats patrimoniaux susceptibles d'accueillir ces espèces, l'impact [sur l'avifaune et les insectes] peut être considéré comme faible* » (page 217). Elle mentionne les mesures mises en place (pages 243 à 247), comme la création d'un espace vert face à la Seine (dans le prolongement du parc public prévu dans la ZAC voisine), l'aménagement d'habitats artificiels minéraux pour les reptiles et les orthoptères, ou la mise en place de nichoirs à oiseaux et de nichoirs à chauve-souris.

Les espaces verts prévus dans le cadre du projet sont décrits succinctement (« *Aménagement d'habitats artificiels herbacés ponctués d'arbustes épars et bas* » (page 244), « *Création d'espaces végétalisés dans la continuité du parc paysager de la ZAC des Bords de Seine (même espèces même type d'aménagement)* » (page 245).

La MRAe recommande de préciser comment l'aménagement des espaces verts sera propice à l'accueil de la faune, en continuité avec les autres espaces végétalisés du voisinage et si ces espaces verts seront ouverts au public .

L'étude d'impact indique par ailleurs que, pendant la phase des travaux, des secteurs en friche, délimités et interdits d'accès, seront conservés tout au long du chantier pour préserver les espèces (page 216).

La MRAe recommande d'apporter des précisions sur les mesures de protection des espèces en phase de chantier (localisation, surface, aménagements mis en place, etc.).

4 Justification du projet retenu

Un chapitre assez bref traite des « raisons du choix du projet et variantes étudiées » (page 56 et 57). Il indique que le projet poursuit l'aménagement du secteur, dans la continuité de la ZAC des bords de Seine limitrophe, et qu'il a suivi les directives et consignes de l'aménageur de la ZAC. L'étude d'impact indique toutefois que, si les premières esquisses du projet prévoyaient des stationnements en sous-sols, le choix finalement retenu a été une construction sur pilotis, permettant de minimiser l'impact hydraulique des constructions en cas de crue de la Seine.

La MRAe rappelle que l'objectif de ce chapitre est notamment de présenter les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé, le projet a été retenu, notamment en termes de programmation urbaine. En effet, la construction de logements loin des équipements des centres villes dans une zone inondable, à proximité immédiate de voies ferrées bruyantes et d'une zone industrielle (pouvant être source de nuisances sonores, de risques technologiques), va exposer une nouvelle population à des risques, pollutions et nuisances importants.

La MRAe recommande, pour la bonne information du public, d'explicitier les raisons qui ont conduit à la construction de nouveaux logements dans ce secteur, au regard de l'exposition d'une population nouvelle à des risques, pollutions et nuisances importants.

5 Résumé non technique

La MRAe rappelle que l'objectif du résumé non technique est de donner au lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

le résumé non technique est présenté dans le tome 3 du dossier d'autorisation environnementale. Sur la forme, la couverture du document devrait mentionner qu'il s'agit du résumé non technique (cette information n'apparaît qu'en page 5 du tome 3, dans le corps du texte), afin qu'il soit facilement identifiable parmi toutes les pièces du dossier.

⁴³ Enveloppe d'alerte de classe 3 : zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser.

Le résumé reprend les informations fournies dans l'étude d'impact. Toutefois, les développements ou les niveaux de détail apportés ne sont pas toujours appropriés à l'importance des enjeux ou à la bonne compréhension du public (ils sont soit très détaillés sur des thématiques à enjeu modéré, soit insuffisamment développés ou expliqués sur des thématiques plus importantes).

L'analyse de l'état initial est présentée en deux pages à l'aide d'un tableau de synthèse (pages 13 et 14 du tome 3), qui présente les enjeux de manière hiérarchisée mais plutôt succincte. Des explications et/ou illustrations, pour ce qui concerne les principaux enjeux, faciliteraient la compréhension. Par ailleurs, certains sigles ne sont pas explicités (GES, PPRI, PPRMT, ZNIEFF, etc.).

Bien que le résumé annonce (page 15 du tome 3) que « *seuls les principaux impacts du projet sur l'environnement sont développés dans le résumé non technique (les autres impacts sont synthétisés à la fin [du] chapitre)* », tous les impacts du projet sont ensuite présentés (pages 15 à 39, suivies d'une synthèse pages 40 à 43 du tome 3), sans ajuster les explications apportées à l'importance de la thématique⁴⁴. Surtout la prise en compte du risque d'inondation (page 32 du tome 3), qui est pour la MRAe l'enjeu le plus important du projet, est abordée de manière difficilement compréhensible pour un public non averti (elle fait état d'une « modélisation », sans expliquer de quoi il s'agit). En outre, l'impact lié à l'exposition d'une nouvelle population au bruit n'est pas explicité⁴⁵.

Pour le résumé non technique, la MRAe recommande :

- **d'étayer la présentation des principaux enjeux environnementaux et des principaux impacts du projet ;**
- **le cas échéant, d'actualiser le résumé selon la prise en compte dans le corps de l'étude d'impact des remarques de la MRAe.**

6 Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique 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. 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 et en déposant éventuellement une demande de permis de construire rectificatif avant la reprise des travaux .

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France, ainsi que sur celui de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
son président délégué,



Jean-Paul Le Divenah

44 À titre d'exemple, les impacts sur l'ambiance lumineuse (page 38 du tome 3), thématique d'importance moindre pour ce projet, sont détaillés de la même manière que la prise en compte du risque d'inondation (page 32 du tome 3).

45 Seul l'impact du projet sur l'ambiance acoustique semble évalué : « *Le projet dans son état initial n'est donc pas situé dans une zone calme traduisant une contrainte forte sur la situation future* » (page 37 du tome 3). La nécessité d'une isolation acoustique, pour assurer le confort des usagers, n'est évoquée que dans le tableau de synthèse (page 43 du tome 3).