



Mission régionale d'autorité environnementale
Île-de-France

Avis en date du 20 mars 2020 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet immobilier du quartier de la gare d'Andresy à Andresy (Yvelines)

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur un projet d'ensemble immobilier, situé entre la rue Jean Philippe Rameau et l'avenue Maurice Berteaux à Andresy dans le département des Yvelines, et sur son étude d'impact datée de novembre 2019. Il est émis dans le cadre de la demande de permis de construire.

Ce projet, porté par la ville d'Andresy, consiste, sur une emprise de 19 540 m² d'anciens terrains annexes de la gare, en la réalisation d'un ensemble immobilier de 295 logements, dont 36 % de logements sociaux, répartis sur plusieurs bâtiments en R+1/R+2. L'opération se situe de part et d'autre de la gare du Transilien (ligne J) et de la voie ferrée, le tout développant environ 20 150 m² de surface de plancher. Il comprend par ailleurs une crèche et une maison de santé ainsi qu'un parking relais de 150 places.

Ce projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de la décision n°DRIEE-SDDTE-2019 142 du 19 juin 2019.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont la pollution du sol, les déplacements et les pollutions sonores et de l'air, la biodiversité et les paysages, les eaux pluviales et les îlots de chaleur.

L'étude d'impact aborde toutes les thématiques environnementales et sanitaires et identifie les enjeux environnementaux. La MRAe note que des mesures destinées à éviter ou réduire certains impacts (biodiversité, eaux pluviales) sont prévues. Les thématiques suivantes doivent néanmoins être approfondies : la pollution du sol, le bruit, les vibrations, les eaux pluviales et le paysage.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- Consistance du projet :

- préciser la consistance du projet pour les parties du périmètre opérationnel qui ne sont pas couvertes par l'opération immobilière et compléter l'étude d'impact sur ces espaces.

- Pollution du sol :

- justifier la localisation de la crèche sur des sols pollués au regard de la circulaire du 08/02/07 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles ;

- Bruit, stationnements :

- justifier l'exposition des futurs usagers du site aux nuisances sonores de la rue Jean Philippe Rameau et de la voie ferrée en cherchant à éviter et à défaut, réduire cette exposition ;

- Biodiversité :

- définir le nécessaire dispositif de suivi des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts du projet sur la biodiversité.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations dans le corps de l'avis.

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France et sur celui de la MRAe.

Préambule

Vu la décision du Conseil d'État n°400 559 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, 17 avril, 28 juin 2018, 30 avril, 18 octobre 2019 et 11 décembre 2019 portant nomination des membres de 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 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 12 mars 2020 par la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France à Jean-Paul Le Divenah, son président, pour le dossier concernant le projet de construction d'un ensemble immobilier

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.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Jean-Paul Le Divenah, coordonnateur, 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.....	4
1.1 Présentation de la réglementation.....	4
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	4
2 Contexte et description du projet.....	4
3 Enjeux environnementaux.....	8
3.1 La pollution des sols en place.....	8
3.2 Les déplacements, le bruit et la qualité de l'air.....	9
3.3 Le patrimoine bâti et le paysage.....	10
3.4 La biodiversité.....	12
3.5 La gestion des eaux pluviales et les mouvements de terrain.....	13
3.6 Les îlots de chaleur et les énergies renouvelables.....	15
3.7 Les effets cumulés avec d'autres projets.....	15
4 Justification du projet.....	15
5 Information, consultation et participation du public.....	16

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 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° 400 559 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 MRAe.

Le présent projet 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 (rubrique 39°¹). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n° DRIEE-SDDTE 2019-142 du 19 juin 2019.

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.

À la suite de la consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet (délivrance du permis de construire par le maire d'Andrésy).

Le présent avis est rendu dans le cadre de la procédure d'instruction des 3 premières demandes de permis de construire déposés par la SCCV Valery Rameau (lots 1 à 3) ..

2 Contexte et description du projet

Le projet s'inscrit dans le cadre d'une concession d'aménagement portée par la Ville d'Andrésy et confiée à CITALLIOS dans le cadre d'un traité de concession signé le 18 septembre 2017. L'aménageur a ensuite désigné en partenariat avec la Ville d'Andrésy des maîtres d'ouvrage pour la réalisation des opérations de constructions et notamment Demathieu & Bards immobilier et Inter-construction (p 4).

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.

- 170 places publiques de parking (dont parc relais de 150 places) ;
- 398 places de stationnement privatives (logements, commerces, services) ;
- un espace Veligo ;
- une crèche de 30 berceaux ;
- une maison de santé ;

Le projet est par ailleurs « accompagné » par la création d'espaces publics (dont des parvis au nord au sud de la gare) et la rénovation des rues Rameau, de Triel, des Valences et de la Gare

Le « périmètre opérationnel » du projet comprend effectivement l'opération immobilière, les rues et parvis précités mais également d'autres parcelles (immeubles au sud de la gare, espaces végétalisés de part et d'autre de la voie ferrée) dont l'étude d'impact ne précise pas le devenir dans le cadre du projet.

La MRAe recommande de préciser la consistance du projet pour les parties du périmètre opérationnel qui ne sont pas couvertes par l'opération immobilière et de compléter l'étude d'impact sur ces espaces.

La partie immobilière du projet se développera en deux tranches (figure 3 et 4) :

- la tranche 1 de 159 logements avec une surface de plancher de 11 100 m² environ se décomposant en 4 lots (lots 1,2,4 et 5), dont le lancement des travaux est prévu au 2^{ème} trimestre 2020 ;
- la tranche 2 de 131 logements avec une surface de plancher de 9 100 m² environ se décomposant en 2 lots (lots 3 et 6) dont le lancement des travaux est prévu au 2^{ème} trimestre 2022 ;

La durée des travaux est estimée à 24 mois pour chaque tranche.



Fig. 3 : Plan masse du projet – source : étude d'impact



Fig. 4: répartition des deux tranches du projet immobilier de part et d'autre de la voie ferrée – source : étude d'impact



Fig. 5: typologie des logements et équipement du projet – source : étude d'impact

3 Enjeux environnementaux

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n° DRIEE-SDDTE 2019 -142 du 19 juin 2019.

Pour la MRAe, au vu de l'étude d'impact, les enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- la pollution des sols en place ;
- les déplacements, les nuisances sonores et vibratoires, la qualité de l'air ;
- le patrimoine bâti et le paysage ;
- la biodiversité ;
- la gestion des eaux pluviales et la gestion des terres excavées ;
- les consommations d'énergie, les îlots de chaleur ;
- les effets cumulés avec les projets voisins ;

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 retenues pour les éviter, les réduire et les compenser ainsi que les mesures de suivi.

3.1 La pollution des sols en place

L'étude d'impact a identifié un enjeu lié à la pollution des sols en place. Une étude, réalisée en 2014² et complétée en 2019³, recense des pollutions ponctuelles en métaux, hydrocarbures totaux (HCT) et hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). L'étude d'impact lie ces « anomalies » à la nature des remblais en place mais ne les considère pas comme des pollutions (page 67 - tome 2). L'étude d'impact mentionne des bilans analytiques des terres analysées (étude jointe à l'étude d'impact) et conclut à la compatibilité de la qualité des terres avec les usages prévus intégrant l'implantation d'une crèche⁴.

Des excavations de terres ne sont prévues qu'au droit des parkings souterrains. À ce titre, la réalisation d'analyses complémentaires est annoncée afin de contrôler précisément le caractère inerte ou non des remblais de surface et de déterminer précisément leurs modalités de gestion et d'évacuation.

En dehors des zones excavées, (au droit de la crèche, des jardins privatifs et des espaces verts), il est prévu un recouvrement de 30 cm de terres végétales saines afin de « couper » la voie de transfert des polluants par ingestion de sol. *« Au droit des espaces verts privatifs, plus contraignants en termes d'usage (jardins potagers, plantations d'arbres fruitiers), et au vu de l'hétérogénéité des remblais, la réalisation d'investigations complémentaires ciblées sur les remblais de surface permettra de lever les doutes vis-à-vis de risques sanitaires sur la base d'un calcul de risque spécifique au site ou de proposer des mesures de gestion simples adaptées aux enjeux du*

2 Diagnostic de pollution des sols du 28 novembre 2014 (études complémentaires de l'étude d'impact) extrait de la conclusion : « au vu des résultats d'analyses obtenus, et du projet d'aménagement le site est compatible avec l'usage futur cependant, dans le cadre des terrassements liés au projet d'aménagement, une partie des sols devra être évacuée en filière spécifique »

3 Note d'expertise : Mise à jour des surcoûts de gestion des terres et validation de la compatibilité du site au droit de la crèche du 22 novembre 2019 (études complémentaires de l'étude d'impact)

4 « La crèche a été implantée au droit de terres ne contenant aucune trace significative de pollutions, afin de réduire les risques de contamination. Au vu des résultats d'analyses obtenus et du projet d'aménagement, le site est compatible avec l'usage futur. La crèche étant implantée au droit d'un bâtiment sur un niveau de sous-sol et le jardin étant réalisé sur le sous-sol, avec apport de terres saines, aucun risque par ingestion de sol n'est identifié pour ses usagers. En l'absence de données analytiques dans les sols restant en place sous le niveau de sous-sol, la réalisation d'un piézomètre permettant la réalisation d'analyse de sol et de gaz des sols permettra de confirmer l'absence de risque sanitaire par inhalation au droit du bâtiment pour l'usage sensible prévu ; » (p 67)

site. »

La MRAe note que selon les bilans précités, les concentrations maximales des polluants (cadmium, cuivre, mercure, plomb et zinc) sont en dépassement d'un facteur de 3,5 à 18 fois des niveaux de référence⁵.

De plus, l'étude d'impact n'établit pas que le seul recouvrement par 30 cm de terre saine sera suffisant pour prévenir les transferts de polluants.

La compatibilité du site avec les usages prévus n'est ainsi pas démontrée dans l'étude d'impact notamment au regard de la crèche (établissement accueillant une population sensible), des jardins privatifs et des espaces verts.

La MRAe recommande de justifier la localisation de la crèche sur des sols pollués au regard de la circulaire du 08/02/07 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

3.2 Les déplacements, le bruit et la qualité de l'air

Le projet n'augmente que très légèrement le trafic automobile sur les voies de desserte du projet, qui reste à des niveaux modérés après projet (inférieur à 400 veh/j).

L'étude d'impact présente (tome 1 p 100) une enquête de stationnement aux abords de la gare. Cette étude n'est pas annexée à l'étude d'impact.

Concernant les stationnements publics (parc relais), le projet prévoit une offre future de 170 places publiques⁶ contre 90 actuellement, pour répondre aux besoins. Le projet inclut par ailleurs 398 places pour les nouveaux besoins (logements, commerces, services). Le nombre de places de stationnements prévu pour des logements situés à proximité immédiate d'une gare SNCF paraît élevé et doit pour la MRAe être justifié.

L'augmentation faible du trafic sur le secteur avec l'arrivée de nouveaux résidents (259 véh/h à l'HPM et 225 véh/h à l'HPS), n'a pas d'effet significatif sur les niveaux de bruit d'après l'étude d'impact (pages 7 et 9, tome 2). Ainsi, la situation future avec projet semble sensiblement équivalente à la situation actuelle. Les niveaux de bruit sont notamment équivalents sur les voies en bordure du site, alors qu'au sein du site, les ambiances sonores seraient légèrement améliorées grâce à la construction des bâtiments qui font office d'écrans acoustiques partiels vis à vis des bruits ferroviaires.

En revanche, les façades des nouveaux bâtiments construits le long des rues de Triel, Jean Philippe Rameau et de la voie SNCF seront exposées aux nuisances des infrastructures de transport (respectivement à des niveaux de jour compris entre 65 et 70 dB et 60 à 65 dB, cf. page 74, tome 2) et seront équipées d'une isolation acoustique renforcée (page 79, tome 2). Parmi les bâtiments concernés, l'étude met en évidence deux bâtiments sensibles, la crèche et la maison de santé respectivement implantées au bord de la rue Jean Philippe Rameau et de la voie ferrée où les niveaux sonores sont importants (à des niveaux de jour compris entre 65 et 70 dB, page 74, tome 2). Elles bénéficieront d'une protection renforcée, comme indiqué dans l'étude d'impact. Celle-ci indique (page 78, - tome 2) que l'espace extérieur associé à la crèche (cour de jeu) bénéficiera d'une ambiance calme car en retrait de la route.

La MRAe souligne l'attention apportée aux mesures d'évitement comme l'agencement des espaces de la crèche en cœur d'îlot pour la protéger des nuisances sonores en provenance de la rue.

5 Bruit de fond géochimique national "sols ordinaires" - INRA 2004

6 Parc de stationnement de 150 places et 20 places le long de la voirie.

Les nuisances vibratoires

Des travaux portant sur les nuisances vibratoires sont détaillés dans le document complémentaire « diagnostic acoustique et antivibratoire », dont la conclusion (pas de problème de vibration) est reportée dans l'étude d'impact (tome 1, p. 115).

Qualité de l'air

Le projet prévoit la construction d'une crèche privée afin d'accueillir, en partie, les enfants des futurs logements. Cette crèche est proche de la rue Jean Philippe Rameau et du parvis nord de la gare (piéton). La MRAe prend bonne note que l'étude d'impact assure, en s'appuyant sur des simulations, que la rue Jean Philippe Rameau est fréquentée mais qu'elle n'est pas sujette à des dépassements des seuils de concentrations de NO₂ et de particules fines (page 82, tome 2). De plus le bâtiment a été conçu pour être orienté vers le cœur d'îlot afin de limiter les nuisances. L'espace de jeu extérieur est protégé de la voirie par le bâtiment de la crèche.

3.3 Le patrimoine bâti et le paysage

La commune d'Andresy est en situation de belvédère sur la Seine et à l'interface entre les coteaux de l'Hautil et la Seine. On retrouve à Andresy des secteurs de falaise comme des pentes douces qui ouvrent des vues sur la vallée de la Seine. La présence de l'île de Nancy et de berges de Seine relativement végétalisées donne à la commune des ambiances de bord d'eau remarquables.

La commune est donc visible depuis plusieurs points de vue (depuis vallée et le coteau). Elle est d'ailleurs dotée d'outils de valorisation des paysages. D'après l'atlas des paysages des Yvelines, elle appartient à l'unité paysagère de la « boucle de Poissy » de Conflans à Meulan qui constitue une séquence verte du parcours de la Seine, malgré une forte urbanisation des coteaux. La boucle est cadrée par des reliefs boisés de la forêt de l'Hautil et de Saint-Germain-en-Laye. Le site intercepte le site remarquable référencé dans l'atlas des paysages.

Le site de la gare est proche de la rupture de pente entre le coteau qui offre de larges vues sur la vallée de la Seine et les pentes plus douces vers la butte de l'Hautil.

Le site du projet correspond en majeure partie aux abords de la gare d'Andresy, dont une ancienne zone de stockage au nord, lisible par les rails encore présents au sol (page 30). L'arrêt des activités sur ce site a entraîné son enfrichement progressif. L'importante masse végétale en place, formant parfois jusqu'à de petits boisements, en fait un îlot végétal au cœur du tissu pavillonnaire. Une petite portion de la friche à l'ouest sert d'espace vert de proximité aménagé de avec quelques bancs. L'étude d'impact conclut toutefois dans l'état initial (page 30) que ces espaces sont peu qualitatifs car la végétation, abondante, gêne la lisibilité des paysages en fermant des vues potentielles sur la vallée de la Seine et en formant une enclave verte sans réelle vocation si ce n'est d'abriter une zone de stationnement. Cet espace peu qualitatif peut renforcer l'image de délaissé urbain, alors que ce secteur est potentiellement attractif et stratégique pour la commune.

Des vues sont fournies sur le site notamment une vue depuis le pont (page 30 de l'étude d'impact). Une vue après projet (page 17 de l'étude d'incidence) rend compte du parti paysager adopté.

Compte tenu de l'enjeu du paysage à l'échelle locale comme à grande échelle, la MRAe considère qu'il convient de présenter des vues supplémentaires sur la partie nord du site depuis la partie sud des rails, et inversement, et à plus grande échelle depuis la vallée de la Seine sur le site.



Un maintien des espaces arborés longeant la voie ferrée, limitant son impact visuel dans le paysage (source : Marie-Odile Foucras Architecte)

Figure 6 : espaces arborés le long des voies. Source : étude d'impact.

L'étude d'impact indique conserver des bandes arborées le long des voies (cf figure 6 - photographie p. 34 tome 1) sans pourtant préciser quelles seront les largeurs conservées et sans visuels (coupes, montages photographiques) pour en apprécier la portée. Le plan en page 23 (tome 2 de l'étude d'incidence) semble indiquer qu'il s'agit sur une partie au moins du linéaire, de quelques arbres clairsemés dont il n'est pas établi qu'ils puissent jouer le rôle d'un écran visuel annoncé dans l'étude d'impact. La bande d'arbres ne semble en effet pas assez large pour maintenir les futurs logements à distance des voies. Elle est par ailleurs inexistante sur la partie nord-ouest de la voie de chemin de fer.

La MRAe recommande de présenter les caractéristiques et la destination des espaces séparant la voie ferrée des logements.

Sur le plan du patrimoine bâti, la principale construction existant au sein du site d'étude, la gare d'Andrésy, constitue un élément dont la qualité architecturale en fait un atout paysager (page 33). L'étude d'impact indique que ce bâti pourrait gagner en visibilité grâce à l'aménagement d'un parvis paysager.

3.4 La biodiversité

Des inventaires floristiques et faunistiques ont été conduits dont les résultats figurent dans l'étude d'impact (page 41 à 52 tome 1). Le site du projet est actuellement occupée, au nord de la voie ferrée, par une friche ferroviaire en partie couverte par une dalle de béton sur laquelle la végétation s'est spontanément développée (page 41 tome 1). Pour l'étude d'impact, « *le site possède une végétation typique des milieux de friche dont une partie est représentée par des espèces exotiques envahissantes. La faune associée à ces milieux est par conséquent commune. Par ailleurs, la diversité en espèces animales reste relativement faible, hormis les insectes pollinisateurs et les orthoptères très peu d'espèces ont été observées. De plus, concernant l'avifaune, il semblerait que seul le Serin cini niche dans les cyprès. Autrement, les oiseaux observés ainsi que les chiroptères se déplacent sur le site uniquement pour des besoins alimentaires.* »

En conclusion, ce site ne possède pas de réels enjeux écologiques. »(page 51 tome 1)

Les atouts du site sont synthétisés en page 51 (tome 1), celui-ci se situant près d'entités naturelles majeures pour les continuités écologiques (forêt de l'Hautil, Seine...). Il comporte une friche refuge en milieu urbain pour la biodiversité, une trame végétale dense accompagnant les abords de la voie ferrée. L'opportunité de diversifier les milieux naturels du site pour attirer une biodiversité encore plus riche est mise en avant.

L'étude d'impact indique (pages 49 à 51 - tome 1) que sur le site ont été observés : 13 espèces d'oiseaux dont 9 protégées en particulier le Serin cini (*Serinus serinus*) qui niche sur le site,(page 49), 14 espèces d'insectes dont des abeilles sauvages, des orthoptères inféodés aux friches,et un reptile (le Lézard des murailles).



Le Serin cini (source:wikipédia)

Dans ces conditions, la MRAe ne partage pas la conclusion précitée selon laquelle ce site ne possède pas de réels enjeux écologiques (page 51, (tome 1) alors qu'il présente un intérêt pour la biodiversité ordinaire et les continuités écologiques en milieu urbain et abrite des espèces protégées. La MRAe note toutefois une certaine prise en compte de l'enjeu biodiversité par le maître d'ouvrage, malgré la destruction de la plus grande partie de cette friche par le projet.

Le projet nécessite en effet la destruction des milieux naturels en place exceptée la haie où niche le Serin cini (mesure d'évitement en p. 33, tome 2). L'étude d'impact considère que le projet a des incidences positives sur la biodiversité, avec « *un renforcement des continuités écologiques locales* », « *une diversification des espaces végétalisés augmentant la capacité d'accueil de la biodiversité* » et « *un gain de fonctionnalité écologique du site* ».

L'étude d'impact préconise aussi des mesures d'aménagement des nouveaux espaces (jardins et espaces commun) : le déploiement d'importants espaces végétalisés : 2 035 m² dans les espaces publics et la multiplication des strates végétales dans les rues, par des bandes plantées qui créent des continuités linéaires au sein des espaces bâtis (p 28 tome 2).

Sont également envisagés la diversification des habitats avec des prairies mésophiles et leur interconnexion, une gestion différenciée, le renforcement de la trame arborée : l'abattage de 15 arbres remplacés par 138 replantés (page 31 tome 2), le développement d'une trame bleue basé sur un réseau de noues.

Il est proposé la mise en place de jardins partagés pour le lien social et la lutte contre les îlots de chaleur urbains), ainsi que la végétalisation des toitures pour augmenter le potentiel d'accueil de l'avifaune et des chiroptères ainsi que la préservation partielle de la trame arborée le long de la voie ferrée (p 32 tome 2).

Une mesure d'évitement est retenue avec la préservation de l'alignement de cyprès au contact du tissu pavillonnaire au nord-ouest du site où niche le Serin cini (page 33, tome 2). Le projet n'aurait ainsi aucun impact sur cette espèce protégée, selon l'étude d'impact.

Des mesures de réduction des incidences négatives du projet sont retenues avec la mise en place d'une végétation multi-strates, la plantation d'espèces indigènes ou localement appropriées, la mise en place d'un plan de gestion, la conception d'un bâti favorable à la biodiversité⁷, le développement de cheminements doux végétalisés et l'adaptation de l'éclairage public avec la diffusion de l'éclairage vers le sol, la réduction de l'intensité et de la durée de l'éclairage (page 42 tome 2).

Enfin est présentée comme une mesure de compensation, l'installation de refuges et de nichoirs pour renforcer l'attrait du site pour la biodiversité (p 33 tome 2).

L'étude d'impact ne présente aucun dispositif de suivi. Pour la MRAe, un tel dispositif est nécessaire pour s'assurer de la mise en œuvre et de l'efficacité de l'ensemble de ces mesures

La MRAe recommande de définir le nécessaire dispositif de suivi des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts du projet sur la biodiversité.

3.5 La gestion des eaux pluviales et les mouvements de terrain

Le projet va générer une réduction des surfaces perméables de 1 640 m² (elles passent de 5 800 à 4 160 m² (page 48)), pour une surface totale du projet de 19 540 m².

Compte tenu de la nature du sous-sol et de sa bonne perméabilité supposée (des mesures de perméabilité sont en cours de réalisation), l'infiltration des eaux pluviales est envisagée sur la base d'une gestion intégrée dont les principes sont les suivants (p 44 tome 2) : stocker, réguler et infiltrer l'eau au plus près du lieu de précipitation et favoriser l'infiltration et ou le débit régulé.

7 Les façades comme les toitures peuvent avoir des caractéristiques adaptées aux exigences de la faune (avifaune, chauves souris) : espaces de toitures, cavités de façades de bâtiments ou encore des hôtels à insectes et des gîtes pour les abeilles (page 34).

L'épisode pluvieux trentennal sera pris en compte. Le maître d'ouvrage prévoit une diversification des substrats sur le site assurant une évapotranspiration et une infiltration partielles : revêtements perméables, toitures végétalisées, création d'espaces verts sur dalle au-dessus des parkings souterrains (page 49, tome 2).

Sur l'espace public les eaux de ruissellement seront en partie infiltrées dans des noues positionnées, en accotement de la voirie d'accès et bordant les rues de Triel, Jean Philippe Rameau et Maurice Berteaux (page 44 tome 2). L'ensemble fonctionnera par surverse vers le réseau en respectant le débit de fuite imposé localement. En cas de pluie supérieure à l'occurrence trentennale, les eaux de surverse seront acheminées en suivant la topographie du terrain au sein des ouvrages envisagés (noues, massifs drainant, espaces verts creux).

Sur les lots privés, chaque acquéreur de lot aura l'obligation de mettre en place un ouvrage dimensionné pour stocker puis vidanger par l'infiltration naturelle le volume d'eau correspondant à une pluie trentennale (en page 46, tome 2). Seule une éventuelle surverse, pour un épisode pluvieux supérieur à la pluie trentennale pourra être acheminée sur le domaine public.

Le choix du dispositif de stockage et d'infiltration est laissé aux futurs acquéreurs (noues espace vert en creux, échelle d'eau tranchée drainantes, massif drainant...).

Sur les premiers lots, des toitures végétalisées seront mises en place, l'infiltration est prévue au niveau de la pleine terre et le stockage dans des bassins de rétention enterrés. Le dimensionnement des ouvrages de rétention au regard des futurs résultats des mesures de perméabilité du sol et sous-sol doit toutefois être précisé. Sur les lots 4 et 5, des bassins de rétention sont prévus respectivement de 35 m³ et 70 m³, assortis de pompes de relevage et d'une trappe de visite. Le refoulement des pompes sera évacué directement aux égouts.

L'enjeu eaux pluviales paraît bien pris en compte dans l'étude d'impact. La MRAe rappelle que le volet eaux pluviales du projet est soumis à un dépôt de dossier au titre de la loi sur l'eau (au minimum au titre du régime déclaratif) (art R 214.1 et suivants du code de l'environnement) dans lequel le dimensionnement et l'agencement des ouvrages de rétention (classiques et alternatifs) devront être précisés et justifiés.

Le réseau d'eau potable permettra de répondre aux besoins supplémentaires générés par le projet, estimés à 32 160 m³ (pour 670 nouveaux habitants). De façon à économiser la ressource en eaux, l'aménageur prévoit la récupération des eaux de pluie notamment au niveau des toitures (par des cuves) pour l'arrosage des espaces verts et l'approvisionnement des sanitaires.

Les eaux usées seront traitées par la station d'épuration des Grésillons (SIAAP) à Triel-sur-Seine (page 50).

Concernant les mouvements de terrain, et bien que le site se situe dans une zone d'aléa faible vis à vis du phénomène de retrait-gonflement des argiles (page 58 tome 1), une étude géotechnique a été réalisée et formule des préconisations concernant les fondations des futurs bâtiments (page 65 tome 2). Cette, étude sera complétée par une nouvelle étude en phase opérationnelle (page 65, tome 2).

3.6 Les îlots de chaleur et les énergies renouvelables

Le projet en supprimant la friche végétalisée au profit de nouvelles constructions va réduire les espaces végétalisés de 8 000 à 5 260 m², ce qui va favoriser la création d'îlots de chaleur d'après l'étude d'impact en page 60 (tome 2). Pour limiter ce phénomène, l'étude d'impact compte sur la végétalisation de l'espace public et des îlots privés et évoque la création de bassins de rétention aériens. Sur ce dernier point, la MRAe remarque que les bassins de rétention prévus pour la gestion des eaux pluviales des premiers lots sont enterrés et non aériens ne jouent pas de ce fait le rôle de régulateur. Pour la MRAe, il est nécessaire de clarifier ce point.

Concernant le volet énergie, le projet respectera les nouvelles exigences réglementaires en matière d'isolation thermique. L'étude d'impact présente en page 72 (tome 1) une étude des potentiels en énergies renouvelables. Les sources d'énergies adaptées sont le photovoltaïque, le solaire thermique et un potentiel géothermique très favorable pour le projet.

Le secteur est desservi par le réseau d'électricité et de gaz. L'étude d'impact n'indique pas si d'autres sources d'énergie seront mobilisées.

La MRAe recommande d'indiquer quelle suite opérationnelle va être donnée à l'étude des potentiels en énergies renouvelables.

3.7 Les effets cumulés avec d'autres projets

Le projet d'aménagement du secteur gare est susceptible d'interférer avec les projets voisins des Sablons à Andrésy et de la ZAC Noé à Chanteloup-les-Vignes situés et respectivement au nord-ouest et à l'ouest du projet (tome 3 de l'étude d'impact). Ces projets ont pour objectif de réaliser respectivement un quartier résidentiel de 417 logements (Les Sablons) et une diversification des logements existants pour favoriser la mixité sociale (ZAC de Noé). Ils doivent se réaliser sur la plage commune de 2020 à 2022. Les impacts cumulés abordés dans l'étude d'impact sont les pollutions sonores et le trafic pendant la phase travaux et la demande énergétique et en eau pendant la phase exploitation.

Le présent projet n'est en revanche pas susceptible d'interférer avec les deux autres projets identifiés, situés sur l'autre rive de la Seine, le Port Seine-Métropole-Ouest et la Petite Arche à Achères qui sont plus distants.

4 Justification du projet

L'étude d'impact présente des variantes envisagées du plan masse (page 10 du tome 3). Quatre scénarios ont été étudiés. La version retenue a privilégié l'implantation des bâtiments collectifs près de la gare. Elle a pris en compte la thématique espèce protégée en préservant les arbres situés coté ouest et la thématique bruit pour la crèche, celle-ci ayant fait l'objet d'une orientation vers l'intérieur de l'îlot. Le scénario retenu assure la création d'un front bâti le long de la voie ferrée qui crée un écran protecteur pour les autres logements situés en retrait.

5 Information, consultation et participation du public

Le résumé non technique est très synthétique notamment concernant les différents enjeux du projet. Les thématiques, les sensibilités, contraintes, les impacts et mesures sont présentés sous forme de tableaux.

Le présent avis doit être joint au dossier mis à la disposition 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 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.

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



Jean-Paul Le Divenah