



Mission régionale d'autorité environnementale
Île-de-France

**Avis en date du 28 décembre 2017
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet de construction de 318 logements collectifs et d'un
équipement situé quai de Châtillon à Viry-Châtillon (Essonne)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact présentée dans le dossier de permis de construire concernant la construction de 318 logements et un équipement situé quai de Châtillon à Viry-Châtillon (91). Ce projet, porté par la société NEXITY, a été soumis à étude d'impact par décision de l'autorité environnementale n°DRIEE-SDDTE-2017-024 du 15 février 2017.

Les principaux enjeux relevés par l'autorité environnementale sont la pollution des milieux (sols, eaux souterraines, gaz des sols), le risque d'inondation (par débordement de la Seine et par remontée de nappe), les déplacements et nuisances associées (bruit, pollution de l'air) et, de façon moindre, le paysage et les risques technologiques.

L'étude d'impact est de qualité variable, et la présentation du projet devra être précisée, notamment sur la nature des équipements prévus (extension de l'école Louise Michel selon certaines pièces du dossier). Un approfondissement de l'analyse est en outre attendu sur les sujets de la pollution des sols, des eaux souterraines et des gaz de sol, et du risque d'inondation.

La MRAe recommande par ailleurs :

- de présenter les résultats des sondages de pollution des sols au droit de l'extension de l'école Louise Michel ;
- de démontrer la compatibilité des sols avec les nouveaux usages en s'appuyant sur une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) et un plan de gestion des pollutions, et de préciser les éventuelles mesures de suivi de la pollution résiduelle ;
- de présenter la compatibilité du projet avec le plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la vallée de la Seine dans le département de l'Essonne et de fournir des informations sur les conséquences observées de la crue de juin 2016 ;
- de reconsidérer la méthode de gestion des eaux pluviales au regard de la pollution des sols et de préciser la capacité des réseaux d'eaux pluviales et d'eaux usées à absorber la charge induite par le projet.

La MRAe recommande de manière plus générale de lever les incohérences et contradictions relevées dans l'avis détaillé ci-après.

*
* *

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France

AVIS DETAILLE

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.

Le projet immobilier du quai de Châtillon à Viry-Châtillon, qui entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°), a été soumis à étude d'impact par décision de l'autorité environnementale n°DRIEE-SDDTE-2017-024 du 15 février 2017.

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

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

Le présent avis est rendu dans le cadre de la demande de permis de construire. Il porte sur l'étude d'impact réalisée par Urbaconseil et datée de juin 2017.

À la suite de la phase de consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet, sis 11, quai de Châtillon au nord-est de la commune de Viry-Châtillon, s'implante sur une parcelle de 2,7 hectares (cf. Illustration 1). Le site, bordé par le quai de Châtillon et la Seine à l'est et les voies du RER D à l'ouest, est aujourd'hui occupé par une entreprise de stockage et de transport de matières premières. Au nord, le long de la rue de la Grande Rive, s'implantent l'école Louise Michel et un ensemble de logements construits dans les années 2000, en lieu et place d'un tissu mixte composés d'activités et d'habitations. Le projet est bordé au sud par la rue de Seine et par un quartier à caractère industriel et tertiaire s'étendant jusqu'à la confluence d'un bras de l'Orge (dit « Morte Rivière d'Orge ») avec la Seine.

Porté par la société SCI VIRY QUAI DE CHATILLON (promoteur Nexity), le projet vise la construction de :

- 3 bâtiments de 3 ou 4 étages comprenant 318 logements dont 92 logements sociaux, développant environ 19 000 m² de surface de plancher ;
- 325 places de stationnement dont 150 places en parking souterrain sur un niveau de sous-sol ;
- un équipement d'environ 1 100 m² de surface de plancher ;
- un parc sur la partie est de la parcelle accessible aux habitants des logements.



Illustration 1: Site du projet (source : Géoportail, annotations : DRIEE)



Illustration 2: Plan masse (source : dossier, annotations : DRIEE)

L'autorité environnementale relève, selon l'étude de pollution des sols citée dans l'étude d'impact et certaines pièces du permis de construire¹, que l'équipement public est destiné à accueillir une extension de l'école primaire Louise Michel. Cette information devra figurer dans la présentation du projet (chapitre 1 de l'étude d'impact). Il est également fait mention d'un espace rétrocédé à la ville à l'angle de la rue de la Grande Rive et du quai de Châtillon (parcelle en blanc sur le plan masse), dont il conviendra de préciser l'usage futur.

L'autorité environnementale note que l'emprise du projet exclut la parcelle d'un pavillon en meulière situé quai de Châtillon.

Le projet comprend également la création de voiries :

- Une nouvelle voie entre la rue de la Grande Rive et la rue de Seine le long des voies ferrées. Selon les pièces de la demande de permis de construire, cette voie sera privée et à double sens. Il conviendra de le préciser dans l'étude d'impact.
- Une voie de desserte depuis le quai de Châtillon, connectée à la rue de la Grande Rive.

Le chantier se déroulera en quatre phases de construction (p. 55) dont la durée n'est pas précisée.

2. L'analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux

Les principaux enjeux relevés par l'autorité environnementale sont la pollution des milieux (sols, eaux souterraines, gaz des sols), le risque d'inondation, les déplacements et nuisances associées (bruit, pollution de l'air) et, de façon moindre, le paysage et les risques technologiques.

L'analyse de l'état initial est de qualité variable. Les rappels de la réglementation sont nombreux et mériteraient d'être résumés au profit d'un approfondissement des sujets traités. L'autorité environnementale relève parfois des contradictions, et souvent des renvois à des annexes qui ne sont pas jointes au dossier.

Pollution des sols, des eaux souterraines et des gaz de sol

Le site, à proximité de la confluence d'un bras de l'Orge et de la Seine, a été occupé au cours du vingtième siècle par un étang artificiel aménagé et utilisé comme port fluvial à caractère industriel (p. 86). L'étang est comblé à partir des années 1990 et le site est ensuite exploité par les sociétés Transports réunis pour son activité de stockage et de transport de matières premières (installation classée pour la protection de l'environnement sous le régime de l'autorisation). Une activité de fabrication de matériels de laboratoire (installation classée sous le régime de la déclaration) a également été exploitée sur le site (société Labo Express France).

Le dossier rapporte notamment, selon les dossiers de ces installations classées (p. 148) et les archives communales (p. 150), la présence d'anciennes citernes enfouies de gasoil, d'essence et de fuel domestique, d'un atelier de charge d'accumulateurs et d'un transformateur désaffecté et le stockage de substances plus ou moins polluantes (produits minéraux, cendres et mâchefers², cyanures de cuivre, de potassium et de sodium). Selon l'étude d'impact, ces installations ont cessé leur activité. L'autorité environnementale souligne que, suite à cette recherche documentaire, le dossier devra présenter une carte localisant les zones susceptibles d'être polluées et les périmètres des installations polluantes (cuves, transformateur, zones de stockage, etc.).

Le secteur compte plusieurs anciennes installations classées notamment au sud de la rue de Seine, dont l'une (société SOFAJOINT) est recensée dans la base de données BASOL³ suite au déversement de toluène dans l'Orge et sa nappe d'accompagnement (p. 147).

¹ Notamment la pièce PC 16.4, Attestation garantissant la prise en compte des mesures de gestion de la pollution nécessaires au regard du nouvel usage.

² Résidu solide de la combustion du charbon ou du coke dans les fours industriels ou de celle des déchets urbains dans les usines d'incinération

³ Cf. http://basol.developpement-durable.gouv.fr/fiche.php?page=1&index_sp=91.0026

Suite aux actions de nettoyage effectuées, ce site est classé comme étant libre de toute restriction. Des épisodes de pollution de l'Orge aux hydrocarbures et aux solvants occasionnés par deux autres installations dans les années 1970 sont également rapportés dans l'étude d'impact (p. 149).

La nappe d'eau souterraine, qui correspond à la nappe d'accompagnement de la Seine, est située entre 3 et 4 mètres de profondeur sous le terrain naturel (p. 143). Les sols superficiels sont assez perméables (p. 203). La nappe est donc vulnérable aux pollutions de surface.

Une campagne d'investigation de la pollution des sols, des eaux souterraines et des gaz de sol a été réalisée. Ses conclusions sont présentées dans l'étude d'impact (p. 152 et suivantes). L'étude n'étant pas jointe au dossier, il conviendra de corriger les références à ses annexes, qui ne figurent pas dans l'étude d'impact.

Trente-six sondages des sols ont été réalisés (p. 153). Il est indiqué que l'emplacement des sondages a été choisi sur la base d'un premier plan masse du projet, puis qu'un second plan masse a été transmis. Il conviendra de préciser si l'emplacement des sondages a été revu suite à cette évolution du projet. En ce qui concerne le choix des substances à rechercher, le bureau d'étude a utilisé la matrice simplifiée activités-polluants annexée au guide « Diagnostic de site » publié par le ministère de l'écologie en 2007⁴. L'autorité environnementale souligne qu'une version actualisée de cette matrice est disponible depuis 2015⁵. En outre, l'étude d'impact devra préciser pourquoi seule l'activité de l'entreprise Labo Express France semble avoir été prise en compte (p. 153), et pas celle de la société Transports réunis.

Les résultats sont présentés suivant la destination des terres (terres restant en place et terres à excaver pour lesquelles il est nécessaire de déterminer la filière d'évacuation). Le niveau de pollution reste difficile à appréhender pour le lecteur et une interprétation globale des résultats permettant de caractériser la pollution du site aurait été appréciée. Selon l'étude d'impact (p. 165), on relève notamment une pollution ponctuelle des remblais aux métaux lourds (arsenic, cuivre, plomb, zinc), une pollution aux hydrocarbures lourds et aromatiques polycycliques en fond de fouilles des futurs bâtiments entre 6 et 7 mètres de profondeur et une pollution ponctuelle aux hydrocarbures au droit du futur groupe scolaire, sur l'un des sondages concernant les espaces verts et dans certaines terres à excaver. En outre, les résultats de quatre sondages menés au droit du futur groupe scolaire (S4, S4 Bis, S4 Ter et S4 Qua), sur lesquels des odeurs d'hydrocarbure ont été relevées (p. 154), devront être présentés.

La pollution des eaux souterraines a également été caractérisée au droit de trois piézomètres (p. 165 et suivantes). Les résultats mettent en évidence une concentration significative en chlorure, notamment sur le piézomètre situé en aval, avec une recharge probable depuis le site. La MRAe estime nécessaire de préciser l'origine de cette pollution. Enfin, les gaz des sols ont été recherchés au droit de l'extension envisagée du groupe scolaire. Les résultats montrent une pollution de l'air à certains hydrocarbures et au benzène.

La MRAe recommande d'apporter des clarifications et précisions sur la pollution des sols et des eaux souterraines, et de présenter les résultats sur une carte de synthèse.

Ressource en eau et risque d'inondation

Le site du projet est soumis au risque d'inondation par débordement de la Seine. L'étude d'impact présente sa situation vis-à-vis de la carte des zones réglementaires du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la vallée de la Seine tel qu'arrêté par le préfet de l'Essonne le 20 octobre 2003⁶ (p. 183-184). Le projet s'implante dans trois zones du PPRI (zone à écoulement et expansions des crues d'aléas forts à très forts à l'est, zone

⁴ Cf. http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Diagnostics_du_site-2.pdf, p. 143 et suivantes

⁵ Cf. <http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/Bases-de-Donnees.html#map>

urbanisée autre que les centres urbains d'aléas forts au centre de la parcelle et zone urbanisée autre que les centres urbains d'aléas moyens à l'ouest). Selon le rapport de présentation du PPRI, les aléas sont définis comme suit :

- Aléas très forts : zones de vitesses importantes où les hauteurs d'eau sont supérieures à 1 m et zones connexes au fleuve de vitesses faibles où négligeables où les hauteurs d'eau sont supérieures à 2 m ;
- Aléas forts : zones connexes au fleuve de vitesses faibles ou négligeables où les hauteurs d'eau sont comprises entre 1 et 2 m et zones non connexes où les hauteurs sont supérieures à 1 m ;
- Aléas moyens : zones où les hauteurs d'eau sont inférieures à 1 m.

L'altitude du terrain n'est pas précisée dans l'étude d'impact. Le plan topographique joint au dossier de permis de construire montre qu'elle est comprise entre 34,7 mètres et 36 mètres environ. Selon les cartes du PPRI de la Seine, la cote des plus hautes eaux connues de la Seine est de 36,37 mètres au droit du quai de Châtillon, soit une submersion possible comprise entre 0,4 et 1,7 mètre.

La MRAe recommande de présenter l'impact de la crue de juin 2016 sur le site et ses abords.

Selon des informations issues du site Internet de la ville, des interventions de pompage ont été menées dans l'école Louise Michel et les quais de Seine ont été fermés à la circulation⁷.

Le site s'implante en secteur de nappe affleurante (p. 185), ce qui le rend également très sensible au phénomène d'inondation par remontée de la nappe alluviale de la Seine.

Le projet ne se situe pas dans le périmètre de protection d'un captage en eau potable. Toutefois, il jouxte le périmètre de protection de la prise d'eau de Viry-Châtillon située à environ 250 mètres du site (p. 151).

Déplacements et nuisances associées

Bien que la RN7 soit proche, l'accès routier au site est contraint par la présence de la Seine et des voies du RER D (p. 98). Le secteur est aujourd'hui desservi par le quai de Châtillon (RD931), qui permet de rejoindre la RN7 au sud et Juvisy et Draveil au nord. La RN7 est également accessible par le nord, via la rue Carnot et un passage sous les voies du RER. Une campagne de comptages de véhicules a été réalisée en mars 2017 sur six carrefours (p. 100). Il aurait été pertinent de préciser si les dates de comptage recourent des périodes de vacances scolaires. L'étude d'impact indique que malgré un trafic dense, les conditions de circulation et de desserte du quartier restent satisfaisantes (p. 105). La part des deux-roues (0,3 ou 0,5 unité véhicule particulier (UVP) selon les pages) devra être clarifiée.

Le site est à environ 400 mètres à pied de la gare « Viry-Châtillon » sur la ligne D du RER, avec une fréquence maximale de quatre trains par heure (p. 95). Cette gare est accessible depuis la rue de Seine par un passage sous les voies ferrées.

La MRAe recommande de présenter le passage sous les voies ferrées de façon plus précise (carte, photographies) et de préciser son accessibilité aux personnes handicapées.

La gare de Juvisy-sur-Orge, desservie par les RER C et D, est à environ 1,5 km du site et accessible par le RER D et le bus. Les cheminements piétons actuels ne sont pas satisfaisants (p. 107), à l'exception de la rue Carnot. Le quai de Châtillon présente ainsi des conditions de déplacements piétons peu propices en raison des vitesses pratiquées par les automobilistes, du faible nombre de passages protégés par des feux ou des dispositifs de

⁶ Disponible sur <http://www.essonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Risques-naturels/Risque-inondation/PPRI-de-la-vallee-de-la-Seine>

⁷ Source : <http://www.viry-chatillon.fr/images/rubriques/vieasso/conseilquartier/pdf/chatillon22juin16.pdf>

ralentissement et de trottoirs parfois très étroits. Le quartier ne compte pas d'aménagements cyclistes, sauf sur une portion de la rue Carnot.

Le projet s'implante dans le secteur affecté par le bruit de la voie de RER D classée en catégorie 2 dans l'arrêté préfectoral du 20 mai 2003 relatif au classement sonore du réseau ferroviaire dans différentes communes du département de l'Essonne, et dans le secteur affecté par le bruit de la RN7 et de la RD931 (quai de Châtillon) toutes deux classées en catégorie 3 selon les arrêtés préfectoraux du 20 mai 2003 et du 28 février 2005 relatifs au classement sonore du réseau routier national et du réseau routier départemental dans l'Essonne. Une étude acoustique a été réalisée afin de caractériser l'état initial des nuisances sonores sur le site à partir de deux points de mesure (p. 181). L'autorité environnementale relève toutefois que les durées de mesure sont relativement courtes (moins d'une heure trente) et que les mesures ne se sont pas déroulées en période de pointe. En outre, l'étude d'impact pourrait utilement justifier l'absence de point de mesure le long de la voie de chemin de fer. Enfin, il conviendra que les résultats des mesures de bruit soient analysés.

En ce qui concerne la qualité de l'air, l'étude d'impact fait d'abord référence à la station de mesure d'Airparif située à Bobigny (p. 119), ce qui ne semble pas pertinent pour le présent projet. Une campagne de cinq mesures in-situ de la qualité de l'air (dioxyde d'azote, particules fines, BTEX⁸) a par ailleurs été réalisée (p. 136 et suivantes). L'autorité environnementale relève qu'il est fait mention d'annexes ne figurant pas dans l'étude d'impact. Ainsi, il conviendra de préciser les conditions météorologiques des mesures. L'autorité environnementale relève par ailleurs qu'une partie des mesures s'est déroulée en période de vacances scolaires (le 11 avril 2017 pour les particules fines, et du 11 au 17 avril pour le dioxyde d'azote et les BTEX). Les résultats montrent des dépassements des seuils réglementaires pour le dioxyde d'azote le long du quai de Châtillon et de la RN7 (p. 138).

Paysage et milieux naturels

L'étude d'impact fournit quelques éléments d'analyse paysagère issus du plan local d'urbanisme de la commune (p. 87 et suivantes). Le projet est en outre situé à proximité immédiate du site inscrit dit des « Rives de Seine » qui concerne la vallée de la Seine sur environ 25 kilomètres (p. 90), mais ce sujet n'est pas étudié dans l'étude d'impact⁹. L'autorité environnementale souligne que le porteur de projet aurait pu s'appuyer sur le diagnostic réalisé dans le cadre du guide des paysages de l'Essonne¹⁰, qui situe le projet dans l'unité paysagère de la boucle de la Seine de Draveil (cf. diagnostic, tome 1 (2/2), p. 144 et suivantes). Fortement marqué par la double coupure des voies du RER et de la nationale 7, le site est à l'interface de plusieurs ensembles (industriel, fluvial, d'habitat) aux caractéristiques paysagères différentes. Les perceptions proches et lointaines depuis et vers le site auraient donc mérité d'être étudiées et illustrées, y compris depuis la rive opposée de la Seine.

Zones humides

Selon la cartographie des enveloppes d'alerte de zones humides d'Île-de-France et comme indiqué dans l'étude d'impact (p. 183), le projet intercepte le périmètre d'une zone de classe 3¹¹, dont la présence éventuelle et les limites sont à préciser. Le site, complètement anthropisé, ne présente toutefois pas de caractéristiques de zone humide.

Milieux naturels

Compte-tenu de sa forte anthropisation, le site ne présente pas à l'heure actuelle d'enjeu notable pour les milieux naturels et la biodiversité, ce qui devrait être indiqué dans l'étude

⁸ Benzène, Toluène, Ethylbenzène, Xylènes

⁹ Le chapitre II.5.1 sur les monuments classés (p. 186) affirme même que le projet ne s'implante pas à proximité d'un site inscrit.

¹⁰ Cf. <http://www.caue91.asso.fr/content/guide-des-paysages-urbains-et-naturels-de-lessonne>

¹¹ Pour plus d'information sur la classification, se référer à : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/enveloppes-d-alerte-zones-humides-en-ile-de-france-a342.html>

d'impact. Il se situe toutefois à proximité d'un corridor alluvial à restaurer (p. 277) identifié dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Risques technologiques

Le site est bordé au sud par une canalisation de transport de gaz (p. 185) et à l'ouest par une canalisation de transport d'hydrocarbures (p. 186). Le dossier pourrait rappeler les contraintes en matière d'urbanisme liées à la présence des canalisations de transport, qui concernent notamment la construction et l'extension d'établissements recevant du public de plus de 100 personnes.

L'étude d'impact indique par ailleurs (p. 276) que le site n'est pas concerné par le projet de zonage réglementaire¹² du plan de prévention des risques technologiques des sites CIM et Antargaz classés SEVESO seuil haut situés sur les communes de Grigny et de Ris-Orangis.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le projet vise la production, à terme, de 318 logements, soit l'accueil d'environ 700 personnes sur ce site quasiment inhabité aujourd'hui, ainsi que l'extension du groupe scolaire. Le projet induit donc une forte augmentation de l'exposition des populations au risque d'inondation.

Le dossier indique que la programmation du projet a été élaborée par la commune et le cabinet d'architecture, et que le projet architectural a ensuite été conçu par le maître d'ouvrage (p. 265). Aucune variante n'a été examinée alors que l'article R122-5 du code de l'environnement prévoit que soient décrites « *les solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine* ». L'autorité environnementale souligne que le maître d'ouvrage aurait dû notamment présenter la prise en compte de la pollution du site et du risque d'inondation dans la conception du projet. La compatibilité du projet avec le plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la vallée de la Seine en Essonne devra être analysée.

En outre, compte-tenu des accès très limités au site en cas de crue, la MRAe recommande de mieux justifier la résilience de l'ensemble immobilier à ce risque en application du plan de gestion du risque d'inondations et de la stratégie locale de gestion du risque d'inondations approuvés respectivement en décembre 2015 et 2016.

Le projet prévoit l'extension du groupe scolaire Louise Michel sur des terrains aujourd'hui pollués. La circulaire du 8 février 2007 prévoit que l'implantation d'établissements accueillant des populations sensibles (crèche, école) doit être évitée sur de tels sites. Toutefois, compte-tenu des contraintes urbanistiques ou sociales, il peut advenir qu'un site alternatif non pollué ne puisse être choisi. Une telle impossibilité mérite néanmoins d'être démontrée au travers notamment d'un bilan des avantages et inconvénients de localisation, ce qui ne figure pas dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de préciser si le projet comprend un établissement recevant du public d'une capacité de plus de 100 personnes, et, le cas échéant, de présenter sa compatibilité avec la présence de canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures.

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

Le chapitre présentant les impacts du projet souffre de défauts semblables à ceux relevés pour l'analyse de l'état initial (rappels très longs de la réglementation, annexes

¹² Cf. <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/pprt-91-r317.html>

manquantes, nécessité de consulter les autres pièces du dossier pour appréhender impacts et mesures, mesures non clairement identifiées, chapitres redondants). Les impacts liés au risque d'inondation ne sont pas présentés dans l'étude d'impact, ce qui n'est pas satisfaisant eu égard à la situation du projet en bord de Seine. Le coût des mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation n'est pas évalué.

Effets en phase de chantier

L'étude d'impact indique que les effets en phase de chantier sont potentiellement importants mais encore non connus (p. 258). Le porteur de projet s'engage à réaliser un chantier à faible impact environnemental.

L'autorité environnementale souligne que, compte-tenu de la situation du projet en zone inondable, une attention particulière devra être portée à la prise en compte du risque d'inondation pendant le chantier. Des précisions sont en particulier attendues quant aux éventuels rabattements de nappe, à la gestion de l'équilibre des déblais/remblais, à la saisonnalité du chantier, au suivi de la cote de la Seine, à la gestion de l'alerte de crue, aux mesures de repli ou de protection du chantier en cas de crue, etc.

Enfin, les travaux à proximité de canalisations et de réseaux enterrés devront être conduits dans le respect de la procédure de DT/DICT¹³ définie par le décret modifié n°2011-1241 du 5 octobre 2011.

Effets liés à la pollution des sols, des eaux souterraines et des gaz de sol

L'étude d'impact conclut à un risque sanitaire nul lié à la pollution des sols, des eaux souterraines et des gaz des sols (p. 248). Il est pourtant indiqué, à propos des sondages concernant les espaces verts, que « *le recours à une grille de calcul simple a permis de mettre en évidence que les teneurs quantifiées sont telles qu'elles constituent une source de pollution susceptible d'être à l'origine de risques sanitaires par ingestion de sol pour les futurs usagers* » (p. 165).

La MRAe recommande de :

- ***caractériser les niveaux de pollution relevés vis-à-vis du risque sanitaire qu'ils pourraient engendrer sur la base de l'ensemble des résultats des sondages (y compris les sondages S4, S4 Bis, S4 Ter et S4 Qua réalisés au droit de l'extension du groupe scolaire) et d'une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) ;***
- ***de démontrer la compatibilité des sols avec les nouveaux usages.***

L'autorité environnementale rappelle qu'un plan de gestion des pollutions, précisant les mesures à mettre en place (recouvrement par des terres saines, traitement des spots de pollution, etc.), devra être produit. En outre, le maître d'ouvrage devra préciser si un suivi de la pollution résiduelle après mise en œuvre des mesures est prévu.

L'autorité environnementale rappelle par ailleurs, selon les préconisations de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles, qu'en cas de persistance de pollutions résiduelles susceptibles de dégager des vapeurs toxiques, la construction de l'extension de l'école sur un vide sanitaire largement ventilé naturellement ou mécaniquement est recommandée. La solution retenue devra être présentée et justifiée dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale rappelle que, compte-tenu des pollutions résiduelles et du changement d'usage du site, un secteur d'information sur les sols (SIS)¹⁴ sera mis en place conformément à l'article L.125-6 du code de l'environnement.

¹³ Déclaration de projet de travaux (DT) et déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT)

¹⁴ Annexée aux documents d'urbanisme, la liste des « Secteurs d'Information sur les Sols » (SIS) comprend les terrains où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et de mesures de gestion de la pollution pour préserver la sécurité, la santé ou la salubrité publique et l'environnement (cf. http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/170616-Guide_Collectivites_SIS_vf.pdf)

Prise en compte du risque d'inondation

L'étude d'impact ne présente pas les impacts du projet liés au risque d'inondation. Il est indiqué « *qu'il n'est pas attendu d'impact du projet sur ces sujets ni en phase travaux, ni en phase d'exploitation* » grâce aux « *mesures ponctuelles ou constructives* » qui seront mises en œuvre (p. 254). Cette absence d'impacts devra être démontrée. L'autorité environnementale souligne qu'au minimum, la présentation des mesures prises pour assurer la compatibilité du projet avec le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) est attendue. L'étude d'impact devra en outre préciser si les sous-sols des bâtiments seront inondables.

Les mesures prises pour la gestion du risque d'inondation par remontée de nappe devront également être présentées.

Impacts sur la ressource en eau et les réseaux d'eaux usées et pluviales

Le projet prévoit la création d'un bassin enterré de rétention des eaux pluviales sous la chaussée avant rejet au réseau pour l'extension de l'école et la voirie (p. 206-207). En revanche, l'infiltration des eaux pluviales est prévue pour le reste des emprises. La création d'un bassin paysager intégré au parc de la résidence permettant d'absorber une pluie d'occurrence décennale est envisagée (p. 202). L'autorité environnementale souligne que, compte-tenu de la pollution des sols, l'infiltration des eaux pluviales ne paraît pas être une solution de gestion adaptée. En effet, ce mode de rejet entraîne un risque de diffusion des pollutions vers les eaux souterraines.

Par ailleurs, l'étude d'impact devra préciser si les réseaux d'eaux pluviales et d'eaux usées présentent une capacité suffisante pour absorber la charge induite par le projet.

La MRAe recommande de reconsidérer la méthode de gestion des eaux pluviales au regard de la pollution des sols et de préciser la capacité des réseaux d'eaux pluviales et d'eaux usées à absorber la charge induite par le projet.

Impacts sur les déplacements et nuisances associées

Les résultats de la simulation de trafic routier engendré par le projet sont présentés (p. 192 et suivantes). Ils ne semblent pas inclure les flux générés par l'extension de l'école. Le nombre de véhicules émis et attirés paraît cohérent avec le nombre de logements et de places de stationnement construits. Il conviendra toutefois de préciser l'horizon temporel des calculs. Les résultats montrent que le réseau local est en mesure d'absorber le trafic induit par le projet, même si le trafic sera dense par endroit. L'étude recommande d'améliorer le fonctionnement du carrefour de la rue de Seine avec le quai de Châtillon en matière de sécurité (p. 197), sans préciser si des travaux sont effectivement prévus.

En ce qui concerne les transports en commun, le dossier indique que le projet aura un impact positif par l'amélioration de l'accessibilité à la gare de RER de Viry-Châtillon (p. 190). Toutefois, les mesures le permettant ne sont pas présentées. L'autorité environnementale note qu'en outre, la voie reliant la rue de la Grande Rive à la rue de Seine sera privative et ne devrait donc pas permettre de mieux relier le secteur de la rue Carnot avec le pôle de la gare. Compte-tenu des difficultés de circulation pour les piétons et cyclistes à l'heure actuelle, il aurait été pertinent de présenter les mesures éventuellement prévues à l'échelle du quartier permettant d'y remédier.

L'impact du projet sur la qualité de l'air a été évalué (p. 212 et suivantes). L'étude conclut à un impact faible du projet dû notamment aux améliorations technologiques apportées aux véhicules permettant de compenser l'augmentation du trafic routier engendrée par le projet (p. 226). L'autorité environnementale note par ailleurs qu'une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) a été réalisée à propos de l'exposition des nouveaux habitants à la pollution de l'air (p. 226 et suivantes). Cette étude ne traite pas de l'exposition des populations aux pollutions liées à l'ancienne activité industrielle du site.

Une étude acoustique liée aux nuisances engendrées par les caissons d'extraction de l'air en toiture des bâtiments a été conduite, et des silencieux devront être mis en place afin de

respecter les émergences réglementaires (p. 253). L'isolation acoustique des façades est calculée selon le classement des infrastructures ferroviaires et routières (p. 253). En revanche, l'étude d'impact ne propose pas de modélisation acoustique des nuisances sonores auxquelles seront exposés les habitants du projet.

Impacts sur le paysage

L'étude d'impact conclut à un impact positif du projet sur le paysage (p. 190). Quelques visuels d'insertion du projet sont présentés (p. 58). L'autorité environnementale note toutefois qu'ils devront prendre en compte le maintien du pavillon existant quai de Châtillon, ainsi que l'aménagement d'un équipement à proximité du carrefour du quai de Châtillon et de la rue de la Grande Rive. En outre, le dossier devra préciser si l'aménagement des quais de Seine, aujourd'hui à usage industriel mais apparaissant destinés à la promenade sur ces visuels, est prévu. Selon les plans¹⁵ du projet de réaménagement du port de Viry-Châtillon porté par Ports de Paris, le secteur au droit du projet devrait rester à usage industriel. Des visuels montrant le site depuis d'autres points de vue (rue de la Grande Rive, RN7) seraient également pertinents.

Effets cumulés

L'étude d'impact n'identifie pas de projets dont les effets seraient susceptibles de se cumuler avec ceux du présent projet.

La MRAe recommande de présenter l'avancement du projet de réaménagement du port de Viry-Châtillon porté par Ports de Paris, et de démontrer l'absence d'effets cumulés, notamment en termes de trafics.

4. L'analyse du résumé non technique

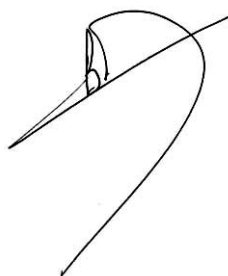
L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le résumé fourni est assez clair. Il méritera toutefois d'être actualisé en fonction des remarques de l'autorité environnementale émises sur le reste de l'étude d'impact.

5. Information, consultation et participation du public

L'avis de la MRAe est également disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Energie d'Île-de-France.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Christian Barthod', written over a horizontal line.

Christian Barthod

¹⁵ Cf. <http://www.haropaports.com/fr/paris/nous-connaitre/amenagements-portuaires-franciliens/reamenagement-du-port-de-viry-chatillon>