



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 15 novembre 2018
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet d'aménagement du Pôle Héloïse à Argenteuil (Val d'Oise)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du Pôle Héloïse à Argenteuil (Val d'Oise) et sur son étude d'impact actualisée (version datée de septembre 2018) qui comprend en annexe le mémoire en réponse à un premier avis d'autorité environnementale donné le 30 novembre 2017 par le du préfet de région sur ce projet.

Sur ce point, il convient d'intégrer le contenu de ce mémoire dans le corps de l'étude d'impact qui sera soumise à l'enquête publique pour permettre une bonne lisibilité du dossier par le public.

L'étude d'impact est présentée par la société Fiminco, maître d'ouvrage du projet, dans le cadre de deux procédures simultanées d'autorisation environnementale unique et de permis de construire.

Le projet s'implante près de la Seine sur un site de 2,2 hectares ; où est actuellement installée la salle des fêtes Jean Vilar qui sera démolie. Il est ceinturé d'infrastructures routières (routes, pont d'Argenteuil) et il proche d'équipements sportifs et culturels et du centre commercial Côté Seine.

Le projet consiste en la réalisation d'un ensemble immobilier mixte composé d'un complexe cinématographique de 1 700 places et de deux « blocs » de commerces et de restaurants, sur lesquels reposeront six immeubles accueillant 156 logements ainsi qu'une salle de spectacle pouvant accueillir 3 810 personnes. L'ensemble du projet culminera à 43 mètres de hauteur et développera 40 427 mètres carrés de surface de plancher. Il comporte également 787 places de stationnement automobile en infra et super-structures, ainsi que des voies internes (places, mails).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent :

- les risques d'inondations (débordement, remontée de nappe),
- les déplacements et les pollutions et nuisances associées,
- l'insertion paysagère

et dans une moindre mesure :

- la pollution du site,
- la continuité écologique formée par la Seine,
- les consommations énergétiques,
- les risques technologiques ,
- la présence possible sur le site de vestiges archéologiques.

L'étude d'impact est concise et relativement bien illustrée.

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

- approfondir la justification du choix du site du projet dans une zone inondable, dans un secteur où le trafic routier est déjà fortement congestionné et eu égard aux enjeux relatifs aux espaces verts et aux continuités écologiques. ;
- consolider l'étude paysagère du site, et réaliser des représentations de la perception actuelle et future du site du projet à hauteur d'homme ;
- évaluer l'état des déplacements, des pollutions et des nuisances associées à l'horizon de livraison du projet et préciser les effets potentiels du projet sur la saturation des carrefours et sur le trafic routier des RD 48, 311 et 909 et les effets cumulés en terme de trafic avec les projets

- identifiés dans la zone d'étude ;
- présenter lors de l'enquête publique une appréciation des nuisances sonores générées par la salle de spectacle et de justifier le choix d'implanter l'aire de jeu dans la partie du projet longeant la RD 311, particulièrement bruyante ;
 - approfondir l'étude de la vulnérabilité du futur ensemble de logements lors d'épisodes de crue majeurs ;
 - justifier la capacité des bâtiments à résister aux surpressions survenant en cas d'accident sur l'établissement Safran Aircraft Engines ;
 - approfondir la justification du choix de la solution d'approvisionnement en énergie du projet, sur la base de critères économiques et environnementaux.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées 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'Ile-de-France

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 MRAe.

Le projet de Pôle Héloïse à Argenteuil (Val-d'Oise), porté par la société FIMENCO, est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39^{o1}).

Le préfet de région a émis un premier avis d'autorité environnementale sur ce projet et sur son étude d'impact le 30 novembre 2017, dans le cadre d'une première procédure de demande de permis de construire.

La MRAe a été saisie le 5 juin 2018 par le préfet du Val-d'Oise pour donner son avis sur ce projet dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale unique sollicitée le 11 décembre 2017, l'étude d'impact ayant été actualisée. Des compléments² ont été demandés au maître d'ouvrage le 20 juin 2018 par le service instructeur (service police de l'eau de la DRIEE) et l'instruction a alors été suspendue. L'instruction a repris le 1^{er} octobre 2018 suite à l'envoi de compléments par le maître d'ouvrage. Les compléments apportés au dossier sont présentés dans un tableau en préambule de l'étude d'impact (p 2 et suivantes) avec références aux paragraphes modifiés.

La MRAe a par ailleurs été saisie de nouveau le 22 octobre 2018 par la commune d'Argenteuil dans le cadre d'une nouvelle demande de permis de construire portant sur le projet. La lettre de saisine précisait que la demande d'avis était unique pour les deux procédures (permis de construire et loi sur l'eau).

Les deux saisines de la MRAe portant sur le même projet à l'occasion de deux procédures simultanées, le présent avis de la MRAe sur ce projet et la réponse du maître d'ouvrage seront versées aux deux procédures.

1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à une étude d'impact soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale les travaux et constructions qui créent une surface de plancher (SDP) au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m². La SDP du présent projet est de 40 468 m².

2 Ces compléments avaient été demandés une première fois le 25 janvier 2018 et une première réponse apportée par le maître d'ouvrage le 31 mai 2018

1.2 Présentation de l'avis de la MRAe

L'avis de la MRAe vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et les autorités décisionnaires 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.

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 (ARS) d'Île-de-France par courrier daté du 15 juin 2018, et a pris en compte sa réponse en date du 21 juin³.

Le présent avis porte sur l'étude d'impact actualisée (version datée de septembre 2018) et sur la prise en compte de l'environnement par le projet tel qu'il est présenté dans les dossiers de demande d'autorisation loi sur l'eau complétée et de demande de permis de construire. Il tient compte du mémoire en réponse (dont la date de rédaction n'est pas précisée) à l'avis du préfet de région qui figure en annexe 9 de l'étude d'impact.

Pour la MRAe, il paraît nécessaire d'intégrer le contenu du mémoire dans le corps de l'étude d'impact pour une bonne lisibilité du dossier par le public⁴.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que les autorités compétentes prendront en considération pour prendre les décisions d'autoriser ou non le projet.

La MRAe recommande d'intégrer dans le corps de l'étude d'impact soumise à l'enquête publique, les éléments contenus dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis d'autorité environnementale du préfet de région du 30 novembre 2017.

2 Contexte et description du projet

Le projet est localisé à Argenteuil, commune urbaine de 106 817 habitants⁵ située à six kilomètres au nord-ouest de Paris, et qui fait partie de l'Établissement public territorial « Boucle Nord de Seine » (450 000 habitants) au sein de la Métropole du Grand Paris.

Le projet s'implante en centre-ville, à proximité de la Seine, en aval immédiat du pont d'Argenteuil, sur un site de 22 248 mètres carrés accueillant actuellement la salle des fêtes Jean Vilar qui comprend deux salles de spectacle de 1 700 places au total, un parking de 280 places, des espaces verts et un jardin public.

Le site est ceinturé de routes (quai de Bezons–RD 311, avenue Gabriel Péri, boulevard Héloïse), de commerces (marché Héloïse), et d'équipements publics (gymnase Marcel Cerdan, maison des jeunes et de la culture, conservatoire de musique). Le centre commercial « Côté Seine » est localisé à 200 mètres au nord-est.

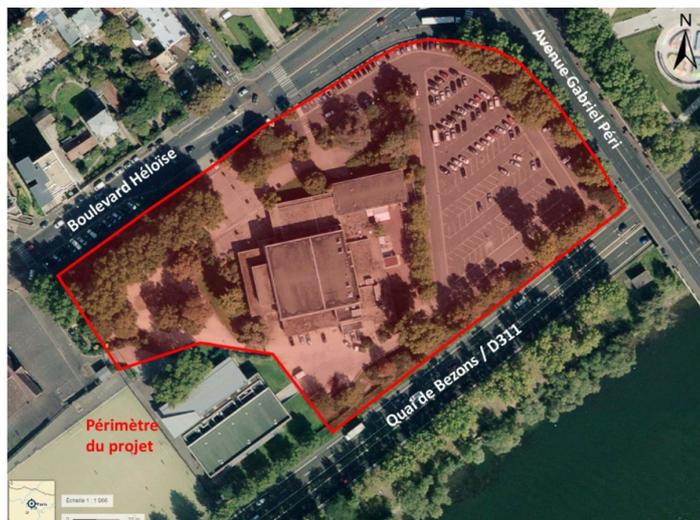
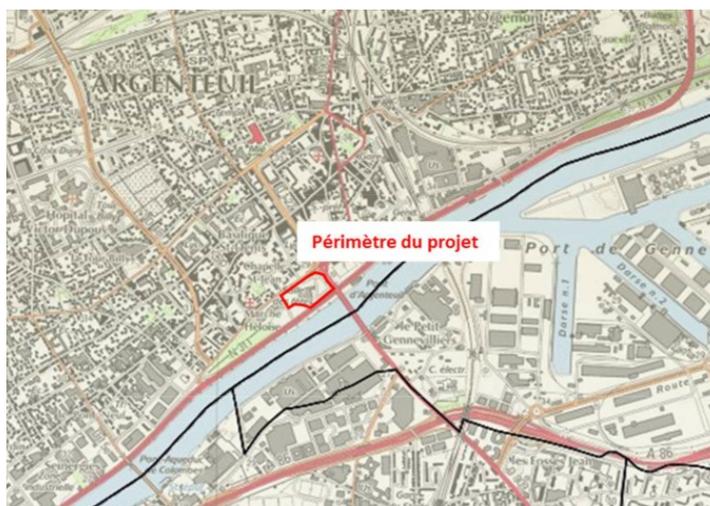
Le site présente des atouts du fait de sa position en entrée de ville, de sa proximité à la Seine, de la présence d'axes structurants, d'équipements culturels et de commerces.

Le projet a pour objectifs de renforcer l'offre commerciale d'Argenteuil et l'attractivité du cœur de ville, et de créer un pôle culturel contigu avec les équipements culturels proches, tout en répondant à la demande régionale en logements.

3 Cette réponse comporte en annexe l'avis de l'ARS au service instructeur au sein de la DRIEE en date du 19 juin. Un complément à cet avis a été produit par l'ARS en réponse à une saisine complémentaire de ce service en date du 26 septembre. Ce complément a été communiqué à la MRAe.

4 Par exemple, l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables présentée dans le mémoire en réponse n'est pas évoquée dans le corps de l'étude d'impact.

5 En 2013.



Illustrations n° 1 et 2 : situation et périmètre du projet (source : étude d'impact)

La commune, initialement propriétaire des parcelles du site, a approuvé leur cession après déclassement du domaine public à la société Fiminco, qui porte le projet (page 20 de l'étude d'impact).

Le projet consiste en la réalisation d'un ensemble immobilier mixte composé de 156 logements, de commerces, de restaurants, et d'une salle de spectacle pouvant accueillir 3 810 personnes. L'ensemble est réparti entre le « bloc Héloïse », au nord, et le « bloc Seine », au sud (voir illustration page 26). Les deux blocs reposent sur des socles s'élevant de R-1 à R+1 et accueillant les commerces ainsi que 594 places de parking en sous-sol pour les clients des commerces et du cinéma (voir ci-après). Sur ces socles (en R+2), le projet prévoit la réalisation de la salle de spectacle, d'espaces verts (publics et privés) et de six immeubles de logements collectifs en R+11⁶ incluant 193 places de parking en superstructure (R+2 et R+3). Le projet inclut, par ailleurs, un complexe cinématographique de 1 700 places, isolé des deux blocs, et représentant le point haut du projet (43,2 mètres de hauteur). L'ensemble du projet développe 40 160 mètres carrés de surface de plancher, et prévoit également l'aménagement de deux places et de voies douces à rez-de-chaussée, et d'un belvédère avec vue sur la Seine en R+2.

En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, le dossier apporte des précisions sur le nombre d'usagers du projet. Ce dernier pourrait accueillir 470 habitants, 8 405 clients au sein de la zone commerciale, et comme déjà indiqué, 1 700 spectateurs se rendant dans le cinéma, et 3 810 spectateurs se rendant dans la salle de spectacle.

6 D'après la figure 20.

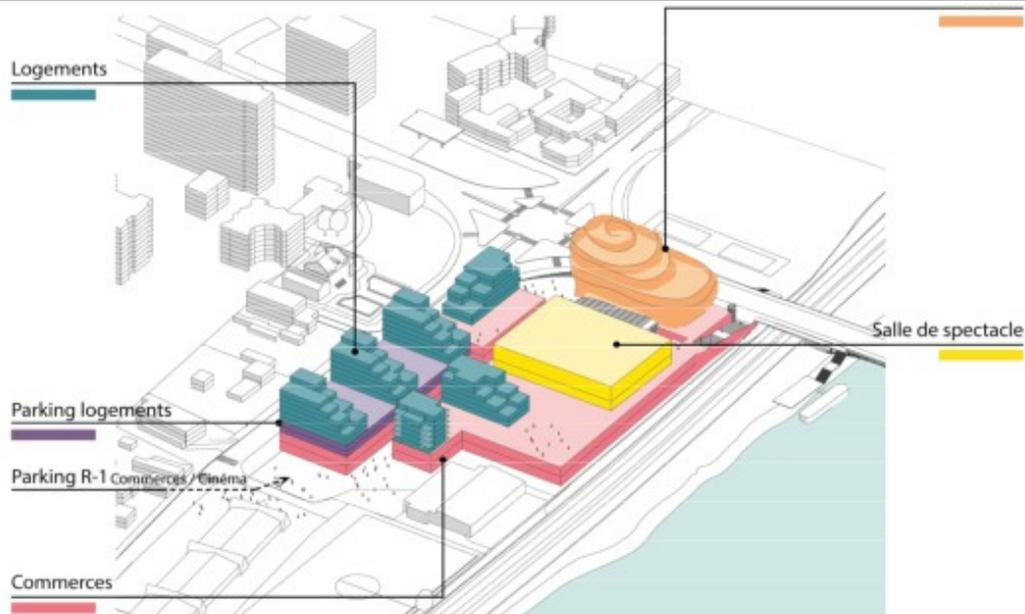


Illustration n° 3 : représentation graphique du projet



Illustration n° 4 : vue du projet à partir du carrefour de l'avenue Gabriel Péri et du boulevard Héloïse

Le dossier ne précise pas si le projet a été modifié depuis l'avis du préfet de région du 30 novembre 2017. Cette absence de modification mérite d'être confirmée lors de l'enquête publique.

Le dossier indique que les travaux devraient se dérouler sur une durée de 27 mois (à partir de janvier 2019), pour une livraison envisagée au deuxième trimestre 2021. Toutefois, le dossier ne présente pas l'articulation du calendrier du projet avec celui des procédures d'autorisation environnementale unique et de permis de construire. La présentation de cette articulation serait utile pour apprécier les dates probables de réalisation du projet.

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

Pour la MRAe, le projet s'implante sur un site à enjeux environnementaux relativement forts :

- zone inondable,
- sensibilité très élevée aux remontées de nappe,
- infrastructures routières environnantes congestionnées aux heures de pointe,
- site pollué,
- site sur une continuité écologique régionale formée par la Seine,
- proximité d'une canalisation de transport de gaz présentant des risques pour la sécurité,
- possibles vestiges archéologiques.

Le projet lui-même est par ailleurs, du fait de son ampleur, susceptible d'avoir un impact sur :

- les déplacements et les nuisances associées,
- le paysage,
- les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre.

3.1 Eaux de surface et souterraines

La Seine est localisée à environ 50 mètres au sud-est du site et s'écoule vers le sud-ouest. La nappe alluviale de la Seine a été localisée sur le site en décembre 2016 à une cote comprise entre 22,04 et 24,22 mètres NGF (page 69 de l'étude d'impact). Cette nappe accompagne la Seine et son niveau varie en fonction de celui du fleuve. Il existe une probabilité très élevée que le niveau de cette nappe s'approche de la surface (page 72 de l'étude d'impact).

Suite à une recommandation de l'avis du préfet de région, le mémoire en réponse indique en sa page 22 que le niveau normal de la Seine se situe à la côte de 23,55 mètres NGF. Lors des travaux, les terrassements seront réalisés jusqu'à la côte de 23,7 mètres NGF (page 138 de l'étude d'impact). Selon le dossier, aucun rabattement de nappe ne sera nécessaire en phase travaux puisque la cote de la nappe est plus basse que la cote basse des sous-sols.

3.2 Risques d'inondations

La commune appartient au territoire à risques importants d'inondation (TRI) de la métropole francilienne (page 73 de l'étude d'impact), territoire prioritaire dans le cadre du plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine Normandie. La totalité du site et de ses abords est exposé à une crue de faible probabilité et les deux tiers à une crue de moyenne probabilité (crue centennale)

Cet important projet s'implante ainsi en zone inondable, sachant que 2,4 % de la superficie communale est inondable lors de la crue centennale.

Environ les deux tiers du site du projet sont inondables lors d'une crue centennale et sont de ce fait inclus en « zone bleue » du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la Seine (page 74 de l'étude d'impact). Les constructions nouvelles y sont autorisées, sous réserve de certaines conditions (interdiction des équipements ou travaux, susceptibles d'augmenter les conséquences du risque, tels que ceux visant l'accueil ou l'hébergement d'enfants, de personnes âgées, handicapées ou à mobilité réduite, résistance des structures et du second œuvre, positionnement des planchers, compensation hydraulique des remblais, étanchéité des souterrains, mesures de gestion de crise, etc.).

Lors d'une crue centennale, le niveau de l'eau peut s'élever sur le site jusqu'à 1,25 mètres de hauteur. En revanche, le site n'est pas inondable lors d'une crue décennale (page 76 de l'étude d'impact).

3.3 Espaces verts et continuités écologiques

Le périmètre du projet est composé d'un parc urbain avec de grands sujets plantés autour de bâtiments et d'un parking bitumé. Le site présente une faible biodiversité, réduite en partie ouest à un petit parc utilisé par les promeneurs (page 81).

De l'autre côté de la RD 311, on trouve le bord de Seine avec des alignements d'arbres et un reliquat de boisement alluvial peu diversifié.

La MRAe souligne que les environs du site sont très urbains et souffrent d'un important déficit en espaces verts, notamment dans un rayon de deux kilomètres (toutefois, un parc, le parc des berges de Seine, a récemment été aménagé à la place d'un terrain de sports immédiatement à l'est du site).

La MRAe note également que le site intercepte une continuité écologique⁷ à restaurer identifiée par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) sur la carte de la trame verte et bleue des départements de Paris et de la petite couronne (extrait ci-dessous).

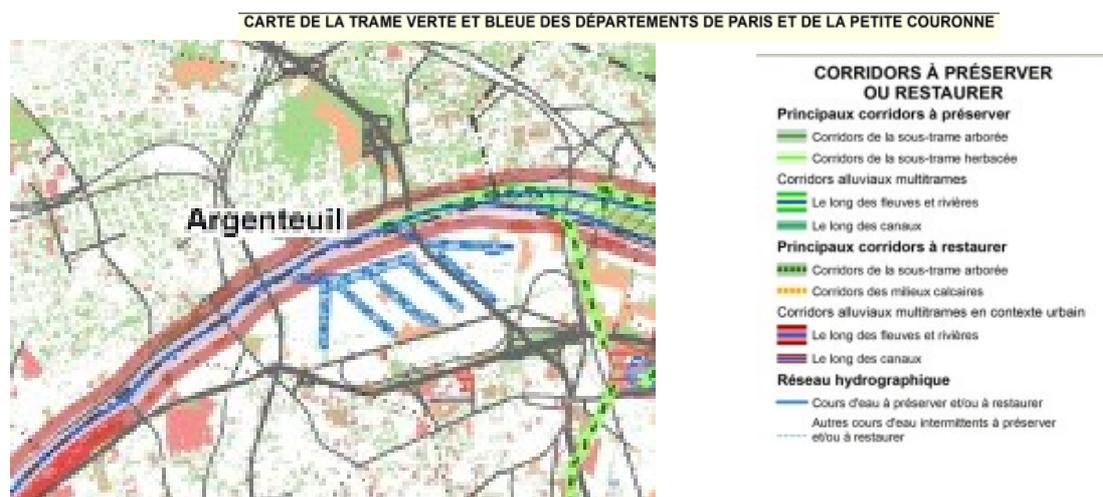


Illustration n° 5 : extrait de la carte de la trame verte et bleue des départements de Paris et de la petite couronne du SRCE

Cette continuité est liée à la présence de la Seine et de son lit majeur, qui constituait un écosystème fonctionnel avant l'urbanisation du secteur. L'objectif de restauration de cette continuité écologique s'applique au projet (voir pages 69 et 70 du plan d'actions du SRCE), en tant qu'aménagement urbain susceptible de réserver une emprise à l'aménagement de milieux naturels.

L'avis du préfet de région recommandait d'approfondir l'étude de cet enjeu. Le quai de Bezons fragmentant longitudinalement la continuité écologique formée par la Seine, et séparant le projet des berges du cours d'eau, le maître d'ouvrage affirme page 6 du mémoire en réponse qu'« *il n'y a pas de restauration possible au niveau du périmètre du projet* », car « *aucune fonctionnalité particulière* » ne peut être atteinte pour les espèces terrestres.

La MRAe recommande de compléter l'analyse de la restauration de la continuité écologique le long de la Seine pour ce qui concerne l'avifaune et la flore, dont les espèces peuvent se déplacer ou propager par voie aérienne.

7 Dénommée « corridor alluvial multi-trames en contexte urbain ».

3.4 Paysage

Le paysage du site et de ses abords, de topographie plane, est marqué par la Seine, par des infrastructures routières (dont le pont d'Argenteuil), et par le tissu urbain local. Le site présente également un potentiel paysager du fait de sa position en entrée de ville et de la proximité de petits parcs urbains.

En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, le mémoire en réponse apporte des précisions sur le contexte paysager du projet. Il inclut en page 7 une illustration de l'entité paysagère dans laquelle le projet s'inscrit. Il s'agit de l'ensemble des « Buttes du Parisis Vallée de la Seine », identifié dans l'atlas des paysages du Val d'Oise. L'illustration donne un aperçu des formes urbaines environnantes localisées sur la rive de la Seine tournée vers Argenteuil. Le site s'inscrit dans une continuité de zones d'activités et d'infrastructures de transport longeant le fleuve, et laissant place à une zone à dominante résidentielle au fur et à mesure que l'on se dirige vers le centre-ville. La Seine constitue la limite sud-est de l'entité paysagère. Les formes urbaines faisant face au projet, sur la rive de Gennevilliers, ne sont pas représentées.

La MRAe relève que l'atlas des paysages préconise une réorganisation des secteurs d'activité en bord de Seine afin de renforcer le lien entre le centre-ville et le fleuve. Cette préconisation n'est pas mentionnée dans le dossier.

Un photoreportage et un plan de localisation des prises de vues correspondantes permettent d'avoir un aperçu du paysage sur le site et ses abords. Le site est particulièrement visible depuis le pont d'Argenteuil. En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, le mémoire en réponse complète ce volet de l'étude en ses pages 8 et 9 à l'aide de prises de vues aériennes éloignées depuis les buttes environnantes. Ces prises de vues n'étant pas réalisées à hauteur d'homme, elles ne donnent que peu d'informations sur la visibilité éloignée du site. Par ailleurs, selon la MRAe, le site pourrait être visible depuis le milieu du pont de Colombes, et depuis le quai du Petit Gennevilliers.

La MRAe recommande de consolider l'étude paysagère du site, en :

- **descriptant les formes urbaines faisant face au projet, sur la rive de Gennevilliers ;**
- **en complétant le photoreportage à l'aide de points de vue à hauteur d'homme depuis les buttes environnantes ainsi que depuis le pont de Colombes et le quai du Petit Gennevilliers.**

3.5 Archéologie

Il existe une forte probabilité que des vestiges archéologiques soient présents sur le site (page 97 de l'étude d'impact). En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, le maître d'ouvrage indique dans le mémoire en réponse qu'il fera réaliser un diagnostic archéologique une fois le permis de construire délivré. Le dossier gagnerait à intégrer ce diagnostic avant l'enquête publique.

3.6 Risques technologiques

Le site est concerné par un risque technologique relatif à l'établissement Safran Aircraft Engines situé sur la commune de Colombes. En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, le mémoire en réponse (page 10) indique que le site est situé à l'intérieur d'un périmètre au sein duquel des effets de surpression sont possibles en cas d'accident dans cet établissement. Ces effets sont susceptibles de provoquer des bris de vitre au niveau du projet. Le maître d'ouvrage précise que le périmètre d'exposition a été évalué à partir du plan extrait du porter à connaissance de l'État relatif aux risques technologiques générés par l'établissement Safran Aircraft Engines transmis par la Ville d'Argenteuil, mais qu'il n'a pas pu caractériser plus finement le danger correspondant (type d'explosion, niveau de surpression), n'ayant pu recueillir

d'information complémentaire auprès de la préfecture des Hauts-de-Seine.

Une canalisation de transport de gaz longe le sud du site . Cette canalisation est susceptible de générer des risques pour la sécurité des personnes et des biens dans son environnement proche. L'étude d'impact rappelle p 111 qu'elle a fait l'objet d'un porter à connaissance de l'État générant des contraintes d'urbanisme (sur une bande de 70 mètres de largeur depuis la canalisation) qui s'imposent notamment aux établissements recevant du public tels que ceux prévus au projet (commerces, salle de spectacle, cinéma).

3.7 Déplacements, pollutions et nuisances associées

Les déplacements constituent un enjeu potentiellement fort du projet, souligné dans l'avis de l'avis du préfet de région.

Le trafic routier a été évalué en s'appuyant sur des données datées de 2016, la qualité de l'air à l'horizon 2020 et le bruit en s'appuyant sur des données datées de 2017.

L'estimation de ces éléments mérite d'être présentée à la date de livraison du projet (deuxième trimestre 2021) dans le cadre du chapitre 6.5 « Evolution en absence de projet » (page 188 de l'étude d'impact). En effet, les déplacements pourraient évoluer de manière significative dans un avenir proche (voir plus bas).

La MRAe recommande d'évaluer l'état des déplacements, des pollutions et des nuisances associées à l'horizon de livraison du projet (deuxième trimestre 2021).

Déplacements.

La MRAe souligne que le site est particulièrement stratégique pour les déplacements, car localisé à l'interface du centre-ville au nord, du pôle gare à l'est, et du futur pôle Porte Saint-Germain / berges de seine à l'ouest. Le maillage routier est dense à ses abords et dans ses environs.

Une étude de trafic a été réalisée en 2016 et complétée en 2017.

En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, l'étude d'impact précise le trafic routier moyen journalier sur l'ensemble des voies du secteur (page 37 de l'annexe 5). Ce trafic avoisinait en 2016, tous sens confondus, 10 000 véhicules/jour sur le boulevard Héloïse, 40 000 véhicules/jour sur la RD 311, et 32 000 véhicules par jour sur le pont d'Argenteuil (et sur son prolongement le long de la limite nord-est du projet).

Le trafic routier est saturé dans le secteur en heures de pointe⁸, particulièrement le matin en semaine (pages 120 à 122 de l'étude d'impact), et notamment sur le pont d'Argenteuil et son prolongement le long de la limite nord-est du projet.

8 Matin et soir en semaine, samedi après-midi.

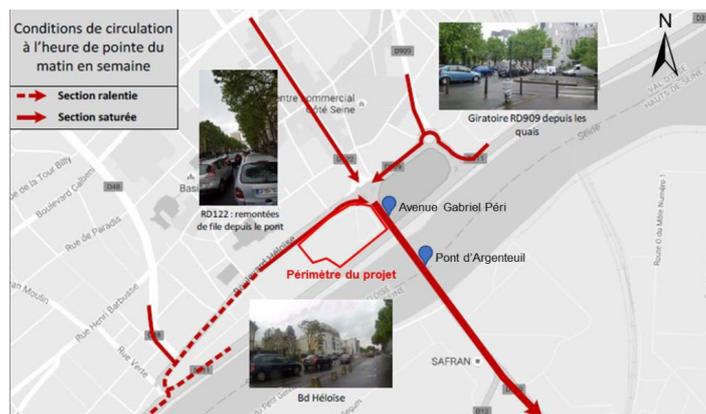


Illustration n° 5 : conditions de circulation le matin en semaine

Dans une moindre mesure, le prolongement du pont d'Argenteuil par la RD 122 (avenue Gabriel Péri) et le boulevard Héloïse (et son prolongement par la RD 909) présentent également des difficultés de circulation aux heures de pointes.

Le carrefour situé au nord-est du projet localisé à l'intersection de ces différentes voies est saturé en heures de pointe (pages 121 et 122 de l'étude d'impact).

Le périmètre du projet est bien desservi par le réseau de bus, avec trois arrêts à proximité et deux lignes dont la fréquence est satisfaisante. La gare RER d'Argenteuil est localisée à 750 mètres au nord-est.

En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, le mémoire en réponse :

- présente en sa page 25 un itinéraire piéton permettant de relier le projet et la gare d'Argenteuil.
- indique en sa page 12 que les accès piétons et bus au projet se feront principalement depuis le boulevard Héloïse, et que le réseau cyclable est actuellement peu développé sur la commune.

Le renforcement de l'offre pour les modes de déplacement actifs constitue toutefois l'un des objectifs de la requalification urbaine du cœur de ville (page 119 de l'étude d'impact), secteur dans lequel le projet s'implante.

Pour la MRAe, les déplacements pourraient évoluer de manière significative aux abords du site dans un avenir proche du fait de projets qui ne sont pas mentionnés dans l'étude d'impact :

- trois autres projets urbains importants pourraient voir le jour entre 2019 et 2022 à proximité du site du projet le long de la Seine⁹ ;
- une nouvelle ligne de transport en commun en site propre (TCSP) longée par une piste cyclable pourrait voir le jour à l'horizon 2026¹⁰. Elle devrait réduire les difficultés de trafic à l'échelle de la commune, mais pourrait conduire également à un certain report de trafic sur les voies ceinturant le projet.

Pour la MRAe, l'étude d'impact mérite d'être complétée par une quantification des effets sur les circulations de ces opérations.

9 D'après le site internet de la commune d'Argenteuil (<http://www.argenteuil.fr/267-nos-projets.htm>), trois projets pourraient voir le jour entre 2019 et 2022 à proximité le long de la Seine :

- « Les ateliers », prévoyant 4 000 mètres carrés de bureaux, activités, hôtel, et équipements ;
- « Argenteuil littoral », prévoyant 23 512 mètres carrés d'activités, de bureaux, et d'hôtel ;
- « Porte Saint-Germain / Berges de Seine », prévoyant un parc d'activités, des logements, commerces, services et équipements (programmation non définie d'après le site internet).

10 www.bus-entre-seine.fr.

La MRAe recommande d'intégrer les projets urbains dans le voisinage du site à l'évaluation à terme des déplacements

Air.

En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, l'analyse de l'état initial de la qualité de l'air a été approfondie dans l'étude d'impact.

Une étude « air et santé » a été réalisée. Elle précise que le trafic routier, le chauffage résidentiel et tertiaire, l'industrie, ainsi que les chantiers et carrières constituent les principales sources de pollution atmosphérique sur la commune.

Elle s'appuie sur les données (2011 à 2016) de la station Airparif de Gennevilliers, et sur une campagne de mesures in situ réalisée en février 2018 aux abords du site (pages 22 et 23, puis 31 à 38). Les résultats montrent une qualité de l'air « moyenne » à « médiocre », influencée notamment par le trafic routier. Le dioxyde d'azote et dans une moindre mesure le benzène contribuent à cette pollution. Les concentrations sont particulièrement élevées à l'est du site en contre-bas de l'accès au pont d'Argenteuil. La MRAe observe que la pollution est moins élevée le long de la RD 311 (quai de Bezons), alors que le trafic routier y est plus important que sur le pont d'Argenteuil. Pour la Mrae, cet écart mérite d'être analysé dans l'étude d'impact.

L'étude air et santé identifie également (pages 27 et 28) une dizaine d'équipements sensibles à la pollution de l'air¹¹ dans un rayon d'environ 500 mètres autour du projet, susceptibles d'être indirectement impactés par le projet (accroissement ou modification des déplacements).

Bruit

Les principales sources de bruit dans la zone d'étude sont liées au trafic routier de la RD 311 et du boulevard Héloïse, classés respectivement en catégories 2 et 3 au titre du classement sonore départemental des infrastructures de transport terrestre.

L'étude d'impact indique que le secteur est bruyant (page 125). Une campagne de mesures a été réalisée sur le site. L'étude d'impact retient un indicateur de bruit qui minimise l'ambiance sonore¹², afin de pouvoir maximiser l'évaluation des émergences sonores générées par le projet¹³ (p127 de l'étude d'impact). Pour la MRAe, si cet indicateur permet ensuite d'apprécier le bruit induit par le projet, il n'est pas pertinent pour apprécier le niveau de bruit auquel seront exposés les personnes fréquentant le site une fois le projet réalisé

À cette fin, une modélisation du bruit qui sera perçu près des façades du projet a également été réalisée en annexe 12 (pages 25 à 29). La méthodologie de cette modélisation n'est pas décrite. Toutefois, la MRAe note que les cartographies produites paraissent cohérentes avec les données de Bruitparif¹⁴ et permettent de conclure que le bruit ambiant est très élevé aux abords du site. Sur l'emprise du projet, le bruit moyen journalier (Lden) représenté sur la carte de Bruitparif, reproduite ci après, est entre 60 et 75 décibels, et le bruit nocturne entre 55 et 65 décibels, niveau de bruit

11 Crèches, établissements accueillant des personnes âgées, équipements sportifs, etc.

12 « L'indice L90 a été retenu sur la demi-heure la plus calme de chaque période » (diurne ou nocturne). « Cela permet de retenir les niveaux de bruit résiduel les plus calmes pour les périodes diurne et nocturne, afin de protéger au maximum les voisins en termes d'émergences sonores », page 127 de l'étude d'impact.

13 « Cela permet de retenir les niveaux de bruit résiduel les plus calmes pour les périodes diurne et nocturne, afin de protéger au maximum les voisins en termes d'émergences sonores, dues notamment à l'activité (exploitation de la salle de spectacle et du cinéma...) et aux équipements techniques de l'ensemble du projet », page 127 de l'étude d'impact.

14 Bruitparif (<https://carto.bruitparif.fr/>) évalue le bruit routier sur une partie de l'Ile-de-France; un bruit routier caractérisé par un bruit moyen sur 24 heures supérieur à 59 décibels provoque une augmentation significative du risque de développer une maladie coronarienne (cardiovasculaire); si le bruit moyen nocturne est supérieur à 45 décibels, il existe également un risque de perturbation du sommeil. Source : Organisation Mondiale de la Santé, *Environmental noise guidelines for the European Region* (2018), page 48 http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf.

qui, selon l’OMS, présente des risques pour la santé.

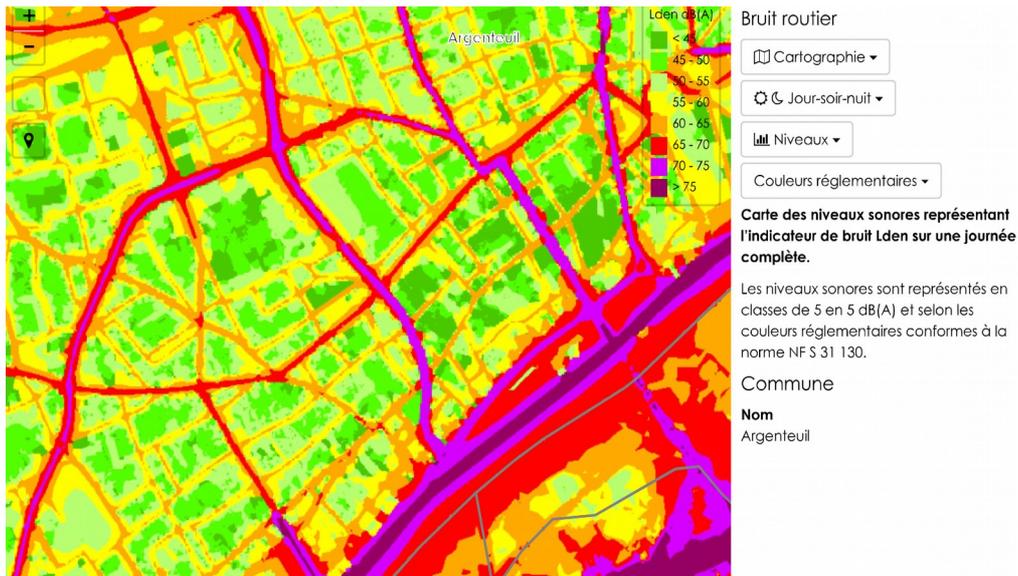


Illustration n° 6 : bruit routier : carte des niveaux sonores : indicateur Lden sur une journée complète (source Bruitparif)

3.8 Pollution du site liée à d'autres activités polluantes

Le site est concerné par des sources de pollution anciennes. Des bâtiments industriels ont été historiquement présents à l'est du projet. Le site a été probablement recouvert de remblais potentiellement pollués (page 113 de l'étude d'impact). Il est en partie occupé par un parking.

Des études de pollution ont montré que tous les compartiments environnementaux du site (les sols, les gaz des sols, et les eaux souterraines) sont pollués par plusieurs éléments (hydrocarbures, métaux, sulfates lixiviables, tetrachloroéthylène), avec des teneurs particulièrement élevées en hydrocarbures¹⁵ et en tetrachloroéthylène¹⁶.

Certains de ces polluants comme le tetrachloroéthylène sont volatils et risquent, sauf mesures préventives, de contaminer l'air intérieur des bâtiments, notamment les sous-sols, et ainsi d'engendrer des risques sanitaires pour les usagers du projet.

4 L'analyse des impacts environnementaux

4.1 Justification du projet retenu

Plusieurs scénarios de réalisation du programme ont été étudiés par le maître d'ouvrage lors de la conception du projet. La profondeur des terrassements a été réduite (passage de R-2 à R-1) réduisant ainsi les impacts sur les eaux souterraines et sur les risques d'inondation. L'étude d'impact ne présente pas de scénarios alternatifs de localisation de ce programme.

L'avis du préfet de région recommandait au maître d'ouvrage de :

- justifier le choix d'implanter le projet sur un site inondable (le site, inondable aux deux tiers, a été choisi alors que 97,6 % de la superficie communale n'est pas inondable) et dans un secteur où le trafic routier est déjà fortement congestionné ;
- justifier l'urbanisation du site alors que celui-ci présente un potentiel de renaturation au titre du SRCE, que le tissu urbain environnant est fortement déficitaire en espaces verts et que le SDRIF pourrait identifier sur le site un espace vert à préserver.

¹⁵ Notamment sur deux zones de pollution concentrée au centre et au sud-ouest (page 153 de l'étude d'impact).

¹⁶ Notamment en deux points le long du boulevard Héloïse (pages 114 et 116 de l'étude d'impact).

En réponse à cette recommandation, le mémoire en réponse indique en ses pages 6 et 17 que le choix du site a été réalisé conformément au plan local d'urbanisme (PLU), qui définit sur le site une orientation d'aménagement et de programmation (OAP, prévoyant la réalisation d'un pôle commercial et de loisir) et, depuis la modification du PLU intervenue en 2017, une zone « UGP3 », destinée à favoriser la réalisation d'un projet à dominante culturelle, loisirs et commerces (page 16 du mémoire en réponse).

La MRAe prend note des choix structurants réalisés lors de la modification du PLU. L'existence de ces choix ne dispense toutefois pas le maître d'ouvrage d'une présentation de la manière dont les enjeux environnementaux et sanitaires, y compris ceux identifiés à l'échelle du PLU, et dont certains appellent des précisions à l'échelle du projet, ont trouvé une réponse adéquate à cette échelle.

La MRAe rappelle que le SRCE adopté le 21 octobre 2013, et le SDRIF approuvé le 27 décembre 2013 ont identifié sur ce site des enjeux relatifs aux continuités écologiques et aux espaces verts.

La MRAe recommande de compléter la justification du choix du site du projet dans une zone inondable, dans un secteur où le trafic routier est déjà fortement congestionné et eu égard aux enjeux relatifs aux espaces verts et aux continuités écologiques.

4.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le maître d'ouvrage

L'étude d'impact décrit un certain nombre de mesures de réduction des impacts du projet sur l'environnement, et le coût de certaines de ces mesures. Les enjeux relatifs aux inondations, à la pollution du site, à la pollution des eaux et aux vestiges archéologiques sont de ce fait pour l'essentiel pris en compte, comme développé ci après.

Les principaux impacts résiduels du projet concernent :

- la modification du paysage,
- les consommations énergétiques du projet,
- l'exposition au bruit et à la pollution de l'air

ainsi que :

- l'exposition du projet aux risques technologiques,
- les nuisances sonores générées par la salle de spectacle,
- l'impossibilité de restaurer la continuité écologique le long de la Seine.

4.2.1 Gestion de l'eau (hors inondation)

Le projet conduira à l'imperméabilisation de surfaces supplémentaires.

Le projet prévoit la réalisation d'un parking souterrain (d'une capacité nettement supérieure au parking aérien existant) qui sera utilisé chaque jour par de nombreux automobilistes. Par conséquent, le projet pourrait conduire à davantage de pollution dans les eaux pluviales ruisselant sur le site.

Le projet prévoit une régulation des eaux pluviales par rétention transitoire dans des bassins dédiés (en toiture et sous le mail commercial), avant rejet au réseau pluvial collectif équipant le secteur. Les eaux issues du parking transiteront par un séparateur d'hydrocarbures (page 180 de l'étude d'impact). Le maître d'ouvrage s'engage à effectuer une maintenance annuelle du séparateur d'hydrocarbures, avec nettoyage des filtres, ainsi qu'une vidange dès que le système sera rempli, ce qui permettra d'éviter les principales causes de pollution générées par un défaut d'entretien de ce type de dispositif (page 21 du mémoire en réponse).

Le maître d'ouvrage a posé cinq piézomètres sur le site en vue de réaliser des mesures de niveau

de nappe et de pollution de la nappe (page 68 de l'étude d'impact). Cette opération relève de la rubrique 1.1.1.0 (pose de piézomètres) de la nomenclature de la loi sur l'eau et une demande de régularisation a été effectuée à ce titre (page 3 de l'étude d'impact).

4.2.2 Gestion des risques d'inondation

Le projet relève de la rubrique 3.2.2.0 de la nomenclature de la loi sur l'eau¹⁷ (régime de l'autorisation) rubrique prenant en compte de l'enjeu inondation dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale.

Le projet conduira à exposer de nouveaux habitants et usagers des commerces et des salles de spectacle et de cinéma aux risques d'inondations.

Le maître d'ouvrage prévoit des mesures de réduction de l'exposition des nouveaux usages aux inondations centennales : positionnement des planchers suffisamment haut¹⁸, cuvelage des parkings souterrains étanche et résistant aux sous-pressions hydrostatiques, évacuation des véhicules du parking en cas d'annonce de crue (pages 51, 142 et 171 de l'étude d'impact). Selon l'étude d'impact (page 51) et le mémoire en réponse (page 23), les matériaux de construction localisés sous la cote des plus hautes eaux connues (fondations notamment) seront résistants à l'eau.

Un aménagement en zone inondable est par ailleurs susceptible d'aggraver les risques d'inondations en amont ou en aval. À ce titre, le maître d'ouvrage prévoit une compensation de l'impact hydraulique du projet par la création d'un parking souterrain partiellement inondable (pages 142 à 145 de l'étude d'impact). Sur la base d'un modèle hydraulique, l'étude d'impact conclut à l'absence d'impact significatif du projet sur le niveau d'eau de la Seine en crue centennale¹⁹ (page 145 de l'étude d'impact).

Le modèle de simulation hydraulique retenu par le maître d'ouvrage s'appuie sur une étude datant de 1996-1998. La MRAe note l'ancienneté de ce modèle et suggère d'utiliser un modèle plus récent s'il en existe.

Selon l'étude d'impact, l'ensemble des prescriptions du PPRI sera respecté par le projet (page 145 de l'étude d'impact). En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, l'étude d'impact présente une justification détaillée de la conformité avec le PPRI pages 170 à 172.

L'étude d'impact présente également la compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021, et avec le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine Normandie.

Toutefois, pour la MRAe, la vulnérabilité du projet lors d'épisodes de crue majeurs mérite d'être mieux étudiée, du fait notamment des problématiques de circulation dans le secteur et de maintien des approvisionnements (eau, électricité, ..) pour les habitants d'immeubles de plusieurs étages. Cette vulnérabilité potentielle demande que différents scénarios de crise selon le niveau de la crue soient étudiés.

Après une inondation, le parking sera vidangé. Ces eaux seront rejetées à la Seine (page 191 de l'étude d'impact). En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, le mémoire en réponse indique en sa page 23 que cette évacuation des eaux, se déroulera en sept jours²⁰ et que

17 Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau (ici la Seine). La surface soustraite étant supérieure à 10 000 m² le projet est soumis à autorisation. Le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure.

18 0,2 mètres au-dessus des plus hautes eaux connues.

19 Avec une marge d'erreur d'un centimètre.

20 Si le volume de compensation du parking se remplit complètement.

le « risque de pollution » des eaux rejetées sera « quasiment nul »²¹.

Pour la MRAe l'impact résiduel du projet réside dans l'exposition à des crues de fréquence faible à moyenne des habitants de nouveaux logements.

La MRAe recommande d'approfondir l'étude de la vulnérabilité du futur ensemble de logements lors d'épisodes de crue majeurs, en présentant différents scénarios de gestion de la crise selon le niveau de la crue.

4.2.3 Paysage et espaces verts

L'architecture du projet est décrite et illustrée de manière détaillée pages 22 à 45 de l'étude d'impact, à l'aide de plans, de perspectives lointaines, et de vues d'ambiance.

Les structures du projet seront à dominante de verre et de métal, en teintes claires. Le complexe cinématographique et la salle de spectacle se démarqueront particulièrement dans le paysage depuis les environs très proches.

Le projet accordera également une place importante au végétal, avec 6 536 mètres carrés d'espaces verts surélevés, principalement en R+2, répartis sur environ deux tiers des toitures des commerces (page 41 de l'étude d'impact). Ces espaces verts sont représentés pages 39 et 42 de l'étude d'impact. Ils seront composés d'espèces locales, non exotiques, et non allergènes.

Le projet fera l'objet d'un épannelage dégressif vers la Seine, s'achevant en R+2 par un belvédère offrant une vue sur la Seine.

Les commerces du projet animeront le rez-de-chaussée du projet ainsi que le boulevard Héloïse. Le mail central du projet, localisé entre les deux blocs immobiliers, permettra d'ouvrir une percée visuelle allant du marché Héloïse vers le parc des berges, situé à l'est.



Illustration n° 7 : Vue du projet à partir du pont d'Argenteuil

Du fait des hauteurs et de la densité bâtie du projet, son impact sur le paysage sera fort, notamment sur la perception des bords de Seine que l'on a du pont d'Argenteuil ou du quai du Petit Gennevilliers, mais aussi en rapport avec le front urbain existant le long du boulevard Héloïse.

Pour la MRAe, l'étude d'impact ne présente pas suffisamment la visibilité du projet depuis son environnement proche et lointain en comparant à hauteur d'homme les perceptions actuelles et

21 En cas d'annonce de crue, les véhicules du parking seront évacués et le gestionnaire vidangera préalablement le séparateur à hydrocarbures (page 23 du mémoire en réponse). Après la crue, les boues seront naturellement décantées avant pompage (page 4 de l'étude d'impact).

futures du site. La MRAe suggère notamment de réaliser cette comparaison depuis deux points de vue situés non loin du site (milieu du pont de Colombes, et quai du Petit Gennevilliers, évoqués au §3.4 du présent avis).

La MRAe recommande d'effectuer des représentations de la perception actuelle et future du site du projet à hauteur d'homme, notamment depuis le milieu du pont de Colombes et depuis le quai du Petit Gennevilliers.

4.2.4 Risques technologiques

En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, le mémoire en réponse indique (page 24) que certains éléments constitutifs des ouvrages seront adaptés afin que les bâtiments résistent à des surpressions survenant en cas d'accident sur l'établissement Safran Aircraft Engines. Le maître d'ouvrage retient une hypothèse basse pour le dimensionnement des ouvrages (surpression de 20 millibars, alors qu'il est considéré page 11 du mémoire en réponse que la surpression pourrait atteindre 50 millibars).

La MRAe recommande de justifier la capacité des bâtiments à résister aux surpressions survenant en cas d'accident sur l'établissement Safran Aircraft Engines.

En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, le mémoire en réponse rappelle que le code de l'environnement requiert (du fait des risques identifiés) de réaliser une analyse de compatibilité pour le projet avec la canalisation de gaz voisine (articles L. 555-16 et R. 555-30) (page 24), et indique (page 11) que la société GRT gaz a été consultée et que « *des formulaires de demande des éléments utiles de l'étude de dangers d'une canalisation de transport ont été déposés pour chaque établissement recevant du public prévu dans le projet (commerces, parking, cinéma et salle de spectacle)* ».

Les conclusions de cette démarche méritent pour la MRAe, d'être présentés lors de l'enquête publique.

4.2.5 Déplacements, pollutions et nuisances associées

Déplacements.

Le projet s'implante dans un secteur présentant un trafic routier déjà fortement congestionné. Pour accueillir les automobilistes, 787 places de parking²² sont prévues dans le projet , dont 30 réservées au covoiturage.

L'étude d'impact comporte une étude de trafic (en annexe 5) dont l'objectif est d'ajuster la géométrie et la gestion des carrefours routiers pour optimiser l'écoulement de trafic en phase d'exploitation du projet. Cette étude de trafic alimente également l'étude air-santé en fournissant des estimations du trafic moyen journalier total sur les voies alentour.

Le trafic routier moyen journalier (c'est-à-dire le nombre de déplacements en automobile liés aux différents programmes) qui sera généré vers et depuis le projet n'est pas précisé. Cet indicateur global, qui permet d'avoir un premier aperçu des impacts sur les déplacements, pollutions et nuisances associées, est toutefois décliné pour chacune des voies de l'aire d'étude (page 37 de l'annexe 5). La MRAe relève que l'augmentation de trafic culminera à près de 16 % par rapport à 2016 sur le boulevard Héloïse.

L'étude air et santé (en sa page 43) évalue également la distance (journalière, a priori) parcourue par l'ensemble des véhicules motorisés des usagers du projet (5 192 véhicules kilomètres) sur les tronçons de route considérés.

²² 594 pour les clients des commerces et du cinéma, et 193 pour les logements.

L'étude de trafic présente le trafic routier généré par le projet en heures de pointe (page 17 de l'annexe 5) : environ 700 véhicules/heure le soir et de 1 300 véhicules/heure le samedi après-midi. La part dans ce trafic de déplacements déjà existants sera de 33% en semaine et 20% le week-end. Cet indicateur permet une première approche du risque d'aggravation des conditions de circulation dans l'aire d'étude.

En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, le maître d'ouvrage présente les hypothèses de génération de ce trafic pages 17 et 18 de l'annexe 5, et précise que le taux d'utilisation des transports en commun par les usagers du projet (taux dont la valeur n'est pas précisée) a été déterminé en tenant compte de la proximité de la gare d'Argenteuil.

La MRAe relève que le trafic routier sera majoritairement dû aux commerces et aura pour origines principales les communes d'Argenteuil et de Bezons (page 155 de l'étude d'impact).

Le projet prévoit (dans l'aire d'étude, donc au-delà de l'enveloppe du permis de construire) des aménagements de la voirie, des modifications des feux (pages 156 et 157 de l'étude d'impact), et une optimisation des itinéraires et accès des usagers la zone commerciale (page 46 de l'annexe 5). Toutefois, des difficultés de circulation apparaîtront ou s'aggraveront sur la RD 311 au niveau des carrefours avec la RD 48 et la RD 909 (pages 14, 15 et 50 de l'annexe 5).

Compte tenu des effets potentiels du projet sur la saturation des carrefours, la possibilité d'impacts à une échelle plus large²³ sur le trafic routier doit pour la MRAe être également évalué.

La MRAe relève également que le projet prévoit des mesures favorables aux modes de déplacements actifs dans son emprise (deux mails accessibles aux piétons et aux cyclistes, et deux petites places et un belvédère piétons).

En dépit de la présence à proximité du site de projets qui ont fait l'objet d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public, tels que le projet urbain de ZAC de l'Arc sportif à Colombes, longeant la RD 909, le maître d'ouvrage fait le choix d'étudier les incidences cumulées sur les déplacements des projets cumulés de manière uniquement qualitative (page 176 de l'étude d'impact).

Ce volet de l'étude d'impact mérite d'être quantifié pour ce qui concerne cette thématique importante.

La MRAe recommande de préciser :

- ***le trafic routier moyen journalier généré par le projet ;***
- ***le taux d'utilisation des transports en commun par les usagers du projet (usage par usage) ;***
- ***les effets potentiels du projet sur la saturation des carrefours situés autour du terrain d'emprise de l'opération et plus largement sur le trafic routier des RD 48, 311 et 909 ;***
- ***les effets cumulés en terme de trafic avec les projets identifiés dans la zone d'étude***

Air.

En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, le maître d'ouvrage a réalisé une étude air et santé, en vue d'approfondir l'étude des impacts sanitaires liés au projet et à la pollution de l'air. Cette étude est ciblée sur le trafic routier généré dans une aire d'étude, qui paraît pertinente²⁴. La pollution de fond, autre que routière, n'est toutefois pas prise en compte.

²³ C'est-à-dire les reports d'itinéraires à une échelle plus large, dus à la saturation accrue de certains carrefours routiers.

²⁴ L'aire d'étude correspond au périmètre où le trafic routier fait l'objet d'une augmentation significative en raison du projet.

À l'horizon de sa livraison²⁵ le projet induira une pollution routière moyenne supplémentaire de 6 % au droit des sites sensibles de l'aire d'étude (page 50 de l'étude). Les concentrations prévisionnelles en polluants sont également indiquées. Dans le secteur de l'aire de jeux prévue au projet²⁶, la pollution d'origine routière sera nettement plus faible que celle mesurée à l'état initial. Cet écart mérite d'être analysé dans l'étude d'impact, et comparé aux évolutions prévues sur les sites sensibles étudiés à proximité du projet .

D'un point de vue de la qualité de l'air mesurée, l'implantation des usages du projet les plus sensibles (logements, aire de jeux) évite la zone la plus polluée (limite est du site). Toutefois, l'aire de jeux s'implante paradoxalement non loin du RD311, où le trafic routier est actuellement le plus élevé.

Le maître d'ouvrage a réalisé une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS). Elle conclut à l'absence de risque sanitaire individuel (pour les usages sensibles existants et ceux de l'aire de jeux) lié à la pollution routière émise dans l'aire d'étude (augmentée de celle du projet²⁷).

Bruit.

L'étude d'impact estime que le trafic routier généré par le projet n'aura pas d'impact significatif sur le bruit au voisinage du site. Le bruit routier supplémentaire généré par le projet sera en effet limité à 1,7 décibels en heure de pointe du samedi (cas le plus défavorable) sur le boulevard Héloïse (page 158 de l'étude d'impact), qui correspond à la voie d'accès faisant l'objet de l'augmentation de trafic la plus marquée.

En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, le maître d'ouvrage indique qu'il prévoit de réaliser une étude des nuisances sonores générées par les équipements techniques et les activités scéniques de la salle de spectacle, une fois que la conception de la salle aura été « précisée ». Une première appréciation des incidences mérite pour la MRAe être réalisée dès-à-présent sur la base de la demande de permis de construire.

Compte-tenu de l'ambiance sonore existante particulièrement bruyante, le projet prévoit un isolement acoustique variable des façades s'échelonnant entre 30 et 43 décibels (page 30 de l'étude acoustique), ce qui paraît satisfaisant pour générer du calme à l'intérieur des logements. La MRAe s'interroge toutefois sur le choix d'implanter l'aire de jeu du côté de la RD 311, particulièrement bruyante.

La MRAe recommande de

- **de présenter lors de l'enquête publique une appréciation des nuisances sonores générées par la salle de spectacle ;**
- **de justifier le choix d'implanter l'aire de jeu dans la partie du projet longeant la RD 311, particulièrement bruyante.**

4.2.6 Pollution des sols site liée aux autres activités polluantes

La majorité des terres présentes en surface sera excavée pour la réalisation des sous-sols et fondations. En dépit d'une évacuation importante vers des filières agréées, une partie des terres polluées seront laissées sur le site. Un grillage avertisseur sera posé.

Les zones bâties recouvriront la quasi-totalité du site. Une couche de terre saine recouvrira les quelques zones non bâties résiduelles en bordure de site²⁸. Ainsi, les risques d'ingestion de

25 Pris pour hypothèse dans l'étude air et santé (2020).

26 Les concentrations en dioxyde d'azote et en benzène mesurées au point n°4 de la campagne de mesures de la qualité de l'air, sont très supérieures à celles calculées à l'horizon de livraison du projet au niveau de l'aire de jeux, qui se trouve à proximité le long de la RD 311.

27 « Les quotients de dangers, de même que les excès de risque individuels, sont inférieurs aux valeurs seuils d'acceptabilité du risque avec les concentrations calculées pour l'horizon futur avec projet » (page 26 du mémoire en réponse).

28 Le long du boulevard Héloïse selon la page 152 de l'étude d'impact.

polluants seront maîtrisés.

Des impacts résiduels en polluants volatils sont toutefois à prévoir. Des hydrocarbures et composants chlorés devraient en effet se maintenir dans les gaz de sols (page 151 de l'étude d'impact).

Une ventilation mécanique continue des sous-sols sera réalisée. Le maître d'ouvrage indique avoir en outre procédé à une évaluation quantitative concluant à l'absence de risque sanitaire individuel par inhalation.

Dans le cadre des travaux, les constructions existantes seront démolies. Un diagnostic amiante sera réalisé préalablement.

4.2.7 Maîtrise de l'énergie et des émissions de gaz à effet de serres

En réponse à une recommandation de l'avis du préfet de région, et conformément aux attendus de l'article R.122-5 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage présente les consommations énergétiques prévisionnelles des usages du projet (hors déplacements). La consommation globale s'élèvera à 5,8 gigawatts-heure par an (page 27 du mémoire en réponse). Il convient de préciser si les équipements techniques spécifiques à la salle de spectacle et au cinéma ont été pris en compte dans le calcul. .

Les bâtiments ont été conçus de manière à ce que leur performance énergétique respecte la réglementation thermique en vigueur, y compris lorsqu'ils n'y sont pas soumis²⁹.

Le mémoire en réponse présente (page 29) un comparatif économique et environnemental des sources d'approvisionnement en énergie³⁰. Les scénarios étudiés concernent uniquement des solutions de chauffage au gaz individuel ou collectif ainsi que le recours au réseau de chauffage urbain de la ville d'Argenteuil. Le chauffage individuel au gaz constitue la solution retenue. Ce choix n'est pas justifié sur la base d'un calcul du retour sur investissement sur une période pertinente (entre 20 et 30 ans³¹). Le poids accordé au critère de limitation des émissions de gaz à effet de serre dans ce choix n'est pas explicité.

Le maître d'ouvrage a envisagé le recours aux énergies renouvelables (géothermie, énergie solaire, bois énergie, aérothermie), et écarté cette possibilité en raison du manque d'espace, de la contrainte logistique, du rendement non maîtrisé, ou du coût d'investissement trop élevé (pages 28 et 29 du mémoire en réponse). Cette décision mérite également de s'appuyer sur l'élaboration de scénarios mixtes d'approvisionnement en énergie incluant le recours partiel à ces énergies renouvelables³².

La MRAe recommande d'approfondir dans l'étude d'impact présentée à l'enquête publique la justification du choix de la solution d'approvisionnement en énergie du projet, sur la base de critères économiques et environnementaux.

29 Le mémoire en réponse cite la salle de spectacle, il n'est pas précisé si le cinéma est concerné.

30 Le mémoire comporte en annexe 4 l'étude de faisabilité des approvisionnements en énergie et en annexe 5 l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables.

31 Comme le préconise le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) ; Etude du développement des énergies renouvelables dans les nouveaux aménagements – Conseils pour la mise en œuvre de l'article L300-1 du Code de l'Urbanisme (page 40).

32 Comme le préconise le CEREMA ; Etude du développement des énergies renouvelables dans les nouveaux aménagements – conseils pour la mise en œuvre de l'article L300-1 du Code de l'Urbanisme, page 39.

5 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 non technique reprend la structure de l'étude d'impact.

Toutefois, il mérite pour la MRAe de faire l'objet des améliorations suivantes :

- intégrer des représentations graphiques du projet (photoreportage prévisionnel) ;
- pour ce qui concerne l'état initial, supprimer les redondances entre le texte et le tableau récapitulatif, et développer les paragraphes relatifs aux continuités écologiques et aux inondations ;
- présenter les risques technologiques et leur prise en compte ;
- apporter des précisions quantifiées sur les déplacements, les pollutions et nuisances associées ;
- détailler les mesures de réduction des impacts concernant les inondations ;
- présenter le choix de la solution d'approvisionnement en énergie, ainsi que ses impacts en termes d'émissions de gaz à effet de serre (en comparaison avec les autres solutions envisagées) ;
- préciser que des pollutions résiduelles seront conservées sous le site, une fois le projet réalisé.

La MRAe recommande de mettre à jour le résumé non technique sur la base des recommandations formulées dans le présent avis.

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

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

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. P. Le Divenah', written over a faint circular stamp.

Jean-Paul Le Divenah