



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 8 septembre 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet de construction d'un programme immobilier
situé 75 rue d'Aigremont à Poissy (Yvelines)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un programme immobilier comprenant 208 logements collectifs, 20 maisons individuelles et deux locaux de bureaux, situé 75 rue d'Aigremont à Poissy (Yvelines). Il est émis dans le cadre de la demande de permis de construire déposée par la SCCV¹ Poissy d'Aigremont.

D'une superficie d'environ 1,95 hectare, l'emprise du projet est occupée par un parking et des bâtiments, qui ne sont plus utilisés et seront démolis, ayant appartenu à l'usine Fareva (usine de parfums) présente sur la parcelle voisine. Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent l'exposition des futurs usagers aux risques industriels et aux nuisances générés par l'usine Fareva, les risques sanitaires liés à la présence de pollutions sur le site, l'augmentation du trafic automobile et des nuisances associées (bruit et pollution de l'air) générés par le projet et les nuisances liées aux travaux.

La MRAe recommande notamment de :

– Pour les risques industriels :

- réévaluer la gravité et l'acceptabilité des risques industriels générés sur la parcelle du projet par l'usine Fareva compte tenu de la programmation envisagée et, le cas échéant, mettre en place les mesures de maîtrise des risques nécessaires ;
- actualiser en conséquence le niveau d'enjeu lié aux risques industriels et, le cas échéant, revoir le projet ou prévoir des mesures afin de protéger les futurs usagers des risques industriels.

– Pour la pollution des sols :

- actualiser les conclusions de l'étude de pollution en prenant notamment en compte les plans du projet tels que présentés dans le dossier de permis de construire ;
- mettre en place toutes les mesures recommandées par le bureau d'études, notamment au droit des zones de pleine terre et de l'aire de jeux pour enfants, et si besoin mettre en place des restrictions d'usage en fonction de l'épaisseur de recouvrement des sols par de la terre saine.

– Pour les déplacements :

- approfondir l'analyse des déplacements, avec une zone d'étude élargie et des points de comptages plus nombreux ;
- évaluer l'impact du projet sur les trafics en tenant compte des différents projets de développement urbain sur le secteur et sur la base de comptages représentatifs d'une situation « normale » (hors période de confinement).

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

Avis disponible sur les sites Internet de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France et de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

1 SCCV : société civile de construction vente.

Préambule

Vu le code de l'environnement, notamment le chapitre II du titre II du livre 1er ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;

Vu le décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, notamment son article 21 ;

Vu l'arrêté du 11 août 2020 relatif au référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (MRAe), notamment le préambule de ce référentiel ;

Vu les arrêtés du 11 août 2020 et du 24 août 2020 portant nomination, respectivement, de membres de missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable et du président de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 27 août 2020 portant délégation en application de l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable et abrogeant la décision du 2 juillet 2020 sur le même objet ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 30 juillet 2020 déléguant à Philippe Schmit, son président, la compétence à statuer sur le présent dossier ;

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 17 juillet 2020, et a pris en compte sa réponse en date du 24 juillet 2020.

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

Le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

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

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

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

Cet avis doit être joint au dossier de consultation du public.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	6
1.1 Présentation de la réglementation.....	6
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	6
2 Contexte et description du projet.....	7
3 Qualité de l'étude d'impact.....	10
4 Analyse des enjeux environnementaux, des impacts du projet et des mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	11
4.1 Les risques industriels.....	12
4.2 La pollution des sols.....	14
4.3 Les déplacements.....	17
4.4 Le bruit.....	19
4.5 La pollution de l'air.....	21
4.6 Les nuisances olfactives.....	21
4.7 Le chantier.....	22
5 Justification du projet retenu.....	22

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.

L'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et R.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet de construction d'un programme immobilier situé 75 rue d'Aigremont à Poissy (Yvelines), qui crée une surface de plancher de 15 590 m², entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°a²). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n° DRIEE-SDDTE-2020-027 en date du 7 février 2020³.

Cette décision a été principalement motivée par la susceptibilité d'incidences du projet concernant les risques sanitaires liés à la présence de pollutions sur le site, l'exposition des futurs usagers aux risques industriels et nuisances générés par l'ICPE⁴ proche (usine de parfums Fareva), l'augmentation du trafic automobile et des nuisances associées (bruit et pollution de l'air) générés par le projet et les nuisances liées aux travaux.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

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

Le présent avis est émis à la demande de la ville de Poissy, dans le cadre de la demande de permis de construire nécessaire à la réalisation du projet, déposée par la société civile de construction vente (SCCV) Poissy d'Aigremont. Il porte sur le projet de construction d'un programme immobilier situé 75 rue d'Aigremont à Poissy et sur son étude d'impact⁵, référencée 20.211 et datée de juin 2020.

Le présent avis devra être joint, séparément des autres avis, au dossier de participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19 du code de l'environnement.

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

2 La rubrique 39°a du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement soumet à examen au cas par cas « les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme comprise entre 10 000 et 40 000 m² ».

3 Cette décision est fournie en annexe 1 du dossier. Elle est également publiée sur le [site Internet](#) de la DRIEE d'Île-de-France.

4 ICPE : installation classée pour la protection de l'environnement.

5 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

À la suite de la procédure de participation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente (la ville de Poissy dans le cas présent) prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur les sites Internet⁶ de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France et de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) d'Île-de-France.

2 Contexte et description du projet

La commune de Poissy compte environ 37 500 habitants. Elle est située à une trentaine de kilomètres à l'ouest de Paris, dans le département des Yvelines. Elle fait partie de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O).

Le site du projet

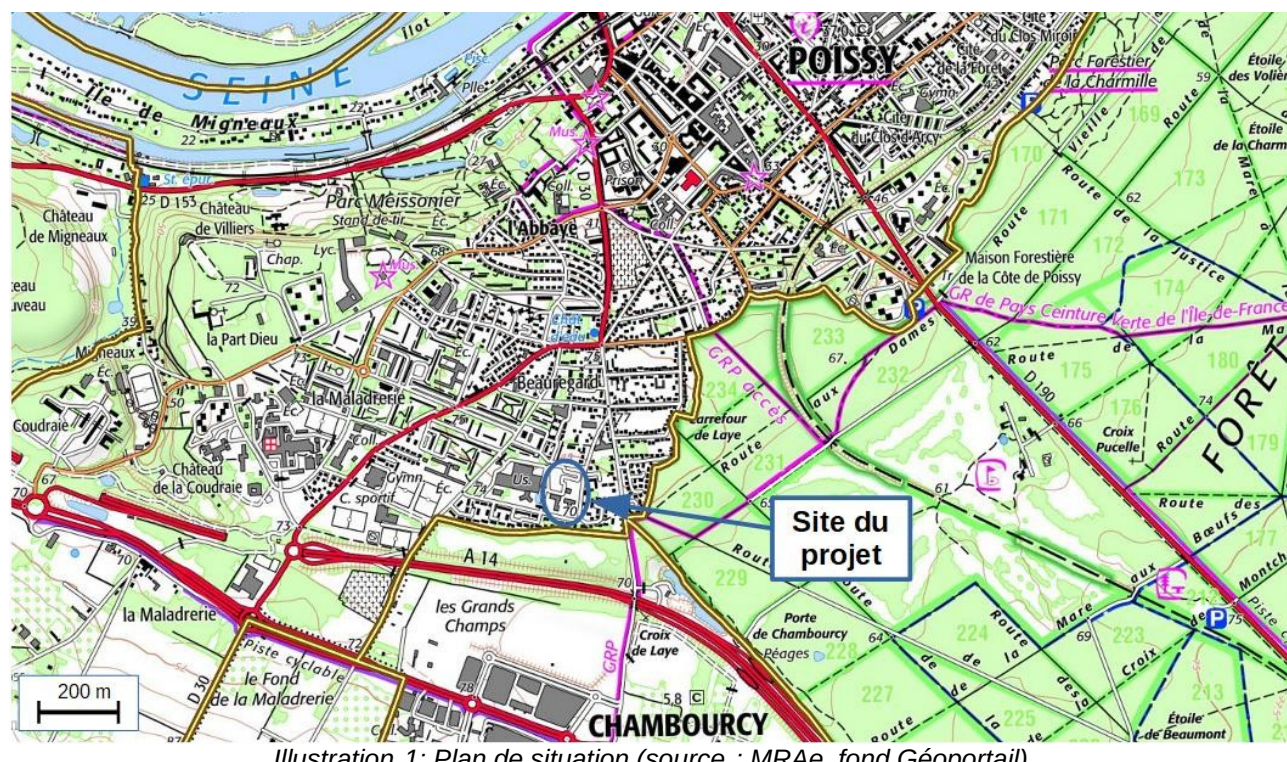


Illustration 1: Plan de situation (source : MRAe, fond Géoportail)

Le site du projet est localisé dans la partie sud de la ville, à proximité de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye (à l'est), à environ 200 mètres de l'autoroute A14 (au sud) et à environ 1,2 km de la Seine (au nord) (Illustration 1).

Le projet est situé sur un terrain ayant appartenu à l'usine Fareva, présente sur la parcelle voisine. L'usine Fareva est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) susceptible de générer des dangers dont les effets sont de nature à impacter le projet (effets de suppression). Elle est spécialisée dans la fabrication et le conditionnement de parfums et de produits pour la toilette (eaux de toilette et crèmes). D'une superficie d'environ 1,95 hectare, l'emprise du projet est occupée par un parking et des bâtiments (bureaux, réfectoire, chaufferie), qui ne sont plus utilisés par l'usine et seront démolis⁷.

6 Site Internet de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-projets-r309.html>

Site Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-sur-les-projets-r215.html>

7 L'étude d'impact indique qu'un permis de démolir a été obtenu le 29 novembre 2019, et que les démolitions sont planifiées fin 2020 (page 109).

Le site est ainsi entouré par l'usine Fareva à l'ouest et par des zones résidentielles (pavillonnaires et collectifs) au nord, à l'est et au sud (Illustration 2). Il est longé par la rue Charles Bonin au nord, la rue Saint-Barthélemy à l'est et la rue Jean Moulin au sud. La rue d'Aigremont longe l'usine Fareva à l'ouest (le n° 75 de cette rue correspond à l'entrée principale de l'usine).

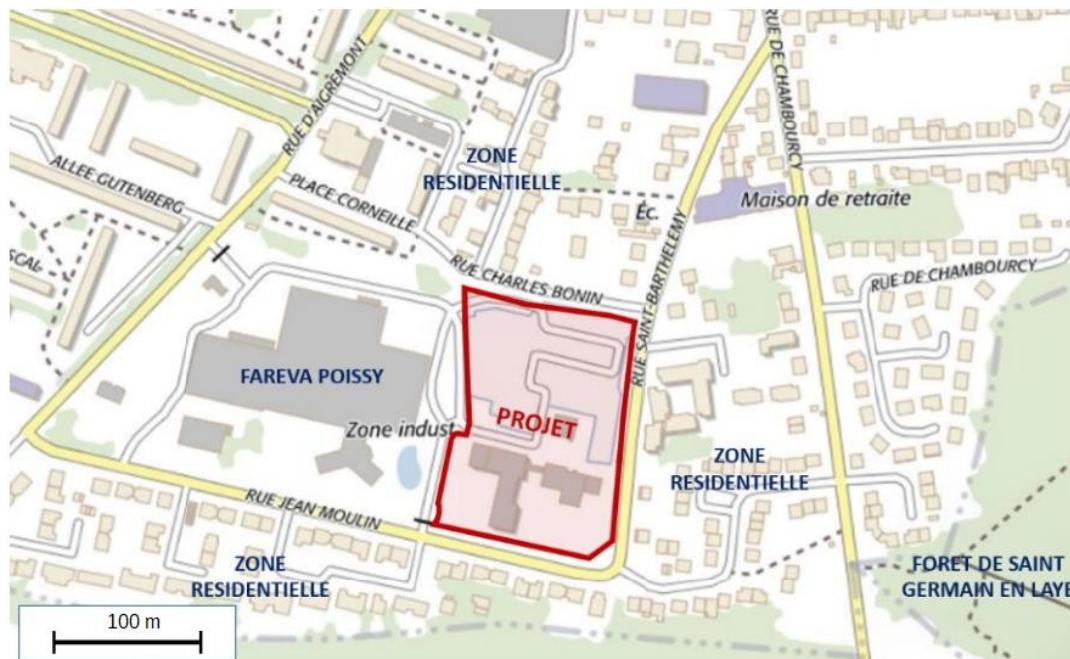


Illustration 2: Localisation du projet (source : étude d'impact, page 11)

Le projet (Illustration 3 et Illustration 4)

Le projet prévoit la construction de :

- 208 logements collectifs répartis dans deux corps de bâtiments ;
- deux locaux de bureaux, situés au rez-de-chaussée des bâtiments de logements collectifs⁸ ;
- 20 maisons individuelles.

Il s'agit de logements en accession libre dont 10 % seront proposés à prix maîtrisés⁹ (page 114). La surface de plancher totale créée sera de 15 590 m², dont 613 m² pour les bureaux. La population accueillie est estimée à 547 habitants¹⁰.

Le projet est divisé en deux lots : le lot B au nord et le lot C au sud.

Les bâtiments de logements collectifs seront de type R+2+attique et reposeront sur un niveau de sous-sol à usage de parkings. Deux accès aux parkings souterrains seront aménagés, l'un au nord-ouest depuis la rue Charles Bonin pour le lot B, l'un au sud-ouest depuis la rue Jean Moulin pour le lot C.

Les maisons individuelles, situées le long des rues Jean Moulin et Charles Bonin, seront construites sur deux niveaux (R+1). Elles seront directement accessibles depuis la rue Charles Bonin pour les maisons de la zone nord et depuis la rue Jean Moulin pour les maisons de la zone sud.

⁸ Les bureaux seront localisés au rez-de-chaussée des bâtiments B (pour le lot B) et I (pour le lot C). Ces deux bâtiments sont situés à l'angle entre la rue Saint-Barthélemy et le cheminement est-ouest interne au projet (cf. plan des rez-de-chaussée, annexe 12-2 du dossier).

⁹ Certaines communes pratiquent une politique interventionniste en direction des promoteurs privés afin de contrôler le prix de sortie des opérations en accession sur leur territoire.

¹⁰ Cette estimation est mentionnée dans le paragraphe relatif aux besoins en eau potable générés par le projet (page 173). Elle a été calculée sur la base d'une moyenne de 2,4 habitants par logement.



Illustration 3: Plan masse du projet (source : étude d'impact, page 115)

Des aménagements paysagers et des cheminements pour les piétons et les vélos sont prévus, notamment :

- La « promenade » située à l'ouest du terrain, d'axe nord-sud, comprenant une allée, une placette et une zone de jeux pour enfants ;
- Un cheminement interne au projet, d'axe est-ouest entre les lots B et C, ouvert sur la rue Saint-Barthélémy à l'est et rejoignant la « promenade » à l'ouest ;
- Deux aménagements paysagers en cœur d'îlot, nommés « jardins de pluie ». Des bacs potagers pour des cultures maraîchères y seront installés (page 125).

Les espaces paysagers comprendront également des aménagements pour la rétention et l'infiltration des eaux pluviales : jardins creux¹¹, fossés humides et bassins d'infiltration. Ces ouvrages permettront la rétention des eaux de ruissellement du projet jusqu'à une pluie de retour 20 ans¹². Au-delà, une surverse est prévue vers le réseau d'assainissement unitaire existant.

Les travaux se dérouleront en deux phases, pour une durée totale d'environ 30 mois.

11 D'une profondeur maximale de 40 cm, ces espaces seront plantés de végétaux spécifiquement adaptés aux conditions humides et semi-humides. L'accès aux différentes entrées sera assuré par des passerelles en bois, passant au-dessus des jardins en creux (page 122).

12 Les eaux de ruissellement des maisons seront toutefois gérées par des bassins individuels enterrés (un bassin pour chaque maison), également jusqu'à une pluie de retour 20 ans (page 127).



Illustration 4: Visuel des bâtiments collectifs du lot C, depuis la rue Saint-Barthélemy
(source : étude d'impact, page 117)

3 Qualité de l'étude d'impact

L'analyse de l'état initial de l'environnement est globalement de bonne qualité et permet de caractériser les principaux enjeux à prendre en compte. En revanche, l'analyse des impacts du projet est souvent succincte pour ce qui concerne les enjeux les plus importants (cf. remarques dans les paragraphes suivants du présent avis).

Des études spécifiques ont été menées, notamment sur les thématiques environnementales et sanitaires ayant justifié la soumission du projet à évaluation environnementale (pollution des sols, risques industriels, déplacements, bruit, qualité de l'air, nuisances olfactives). Elles sont annexées à l'étude d'impact, permettant de disposer d'une information complète.

Pour les études basées sur des mesures réalisées pendant ou après le confinement lié au Covid-19 (trafic, bruit, air...), l'étude d'impact ne permet pas de garantir que la situation au moment des mesures est ou non représentative d'une situation « normale ». Pour ce projet, cela concerne principalement les conditions de déplacements et l'activité de l'usine voisine. Le cas échéant, de nouvelles mesures seront nécessaires pour valider les résultats, ou les résultats obtenus devront être ajustés en conséquence (par calcul).

La MRAe recommande :

- **pour ce qui concerne le fonctionnement de l'usine, de justifier que la situation au moment des mesures est représentative d'une situation « normale » ;**
- **pour les enjeux liés aux déplacements (et, le cas échéant, pour le fonctionnement de l'usine) : de compléter l'étude d'impact, en réalisant de nouvelles mesures pour valider les résultats ou en ajustant les résultats obtenus en conséquence.**

Un chapitre traite de l'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus sur le secteur (page 184), mais le recensement des projets dont les effets sont susceptibles de se cumuler avec ceux du présent projet est incomplet : en effet, les projets de développement urbains connus sur et autour de la commune de Poissy ne sont pas mentionnés¹³. L'étude d'im-

¹³ L'étude d'impact ne recense que des projets connus sur les communes d'Achères, de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine (page 184). Les projets connus sur la commune de Poissy qu'il conviendra de prendre en compte sont notamment, et *a minima*, le projet d'aménagement du campus du PSG (Paris Saint-Germain), la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Eoles – Quartier Rouget de Lisle » et la construction de logements sur le site Maurice Clerc, pour lesquels la MRAe a émis des avis en 2018.

pact conclut donc à l'absence d'effets cumulés. Pour ce projet, selon la MRAe, l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus doit notamment être réalisée pour l'étude des trafics et des nuisances qui en découlent (bruit et pollution de l'air) (cf. remarque du paragraphe 4.3 « Les déplacements » du présent avis).

La MRAe recommande de compléter l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus, en tenant compte a minima des projets connus sur la commune de Poissy.

Le résumé non technique est fourni à la fin de l'étude d'impact (pages 210 à 234). La MRAe rappelle que 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 présenté pour ce projet est de qualité satisfaisante pour ce qui concerne l'analyse de l'état initial de l'environnement (pages 211 à 220) et la description du projet (pages 221 à 224). L'analyse des impacts et les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation retenues sont en revanche présentées de manière trop générale et imprécise, en particulier pour ce qui concerne les principaux enjeux¹⁴.

La MRAe recommande, avant la phase de participation du public :

- **d'étayer la présentation des impacts et des mesures dans le résumé par les principaux argumentaires développés dans le corps de l'étude d'impact, pour ce qui concerne les enjeux les plus importants ;**
- **le cas échéant, d'actualiser le résumé selon la prise en compte de ses remarques dans le corps de l'étude d'impact.**

4 Analyse des enjeux environnementaux, des impacts du projet et des mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser

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

- L'exposition des futurs usagers aux risques industriels et aux nuisances générés par l'usine Fareva ;
- Les risques sanitaires liés à la présence de pollutions sur le site ;
- L'augmentation du trafic automobile et des nuisances associées (bruit et pollution de l'air) générés par le projet ;
- Les nuisances liées aux travaux.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site, les impacts potentiels du projet et les mesures retenues par le maître d'ouvrage pour les éviter, les réduire ou les compenser, ainsi que les mesures de suivi de leur efficacité.

Les autres thématiques étudiées dans l'étude d'impact (biodiversité, gestion des eaux pluviales, risque de mouvement de terrain...) sont d'un niveau d'enjeu plus modéré, selon la MRAe. Ces enjeux sont globalement bien traités et n'appellent pas de remarques particulières.

Pour information, le projet n'est pas situé dans un périmètre de risque lié à la présence de cavités souterraines (page 23).

14 A titre d'exemple :

- L'impact relatif à la pollution des sols est traité uniquement par la mention de la mesure d'évitement ou réduction (E/R) suivante : « *Gestion des terres polluées (évacuation, recouvrement en surface)* » (page 227) ;
- L'impact du projet sur les déplacements en phase d'exploitation n'est pas mentionné ;
- L'impact lié au risque industriel est traité de manière imprécise, avec une formulation qui laisse croire que les futurs bâtiments ne sont pas dans le périmètre de risque. Les constructions ne s'implanteront pas dans le périmètre relatif aux effets irréversibles, mais demeurent dans le périmètre relatif aux effets indirects par bris de vitre, qui concerne une grande partie de la parcelle (page 230 : « *Bris de vitres liés aux effets de surpression d'une explosion sur le site FAREVA. Mesure E/R : Constructions des bâtiments et des maisons individuelles hors périmètre délimité pour les risques d'explosion de l'usine FAREVA* »).

4.1 Les risques industriels

L'usine Fareva présente sur la parcelle voisine du projet a fait l'objet d'une étude de dangers en mars 2014¹⁵. Cette étude avait notamment pour but de recenser les phénomènes dangereux (incendie, explosion, pollution) pouvant se produire sur le site, et les conséquences qui en découleraient (et en particulier les effets éventuels sortant du site de l'usine tel qu'il était alors configuré). La réduction du périmètre de l'usine peut entraîner de nouveaux impacts extérieurs sur le site du projet, qui ont été étudiés dans le document intitulé « *porter à connaissance* »¹⁶ de janvier 2020.

Les principaux résultats de ces études sont présentés dans l'étude d'impact (pages 68 à 72).

Deux phénomènes dangereux, dont les effets sortent des limites de l'usine au niveau du projet, ont été identifiés : l'explosion du local cuverie et l'explosion d'une citerne d'éthanol. La probabilité d'occurrence de ces phénomènes est évaluée comme « *très improbable* »¹⁷ (page 72).

Les cartographies des zones d'effets (cf. Illustration 5) montrent des effets de surpression en cas d'explosion : les effets irréversibles (périmètre 50 mbar), correspondant à une « *zone de dangers significatifs pour la vie humaine* »¹⁸, concernent la frange ouest du projet et les effets indirects par bris de vitre (périmètre 20 mbar) une grande partie de l'emprise du projet.

Au vu des surfaces du projet exposées aux effets irréversibles, soit 1 200 m² pour l'explosion du local cuverie et 900 m² pour celle de la citerne d'éthanol, et de l'usage de cette partie du projet considérée comme « *terrains aménagés et potentiellement fréquentés ou très fréquentés de type parking, parcs et jardins publics* », l'étude d'impact conclut que la gravité des phénomènes dangereux¹⁹ est jugée respectivement « *modérée* » et « *sérieuse* » (page 72). Cela correspond, selon les critères définis au niveau national²⁰, à un risque acceptable²¹ ne nécessitant pas de mesures de réduction complémentaire²².

15 Cette étude de dangers est fournie en annexe 8-1 du dossier (« *Étude de dangers de l'établissement Fareva Poissy* », Véritas, mars 2014).

16 L'exploitant d'une ICPE est tenu de porter à la connaissance du préfet les modifications apportées à son installation, avant leur réalisation. La cession d'une partie de l'emprise de l'usine Fareva constituant une modification de nature à entraîner un changement notable, l'exploitant a réalisé en janvier 2020 un « *porter à connaissance* », document fourni en annexe 8-2 du dossier (« *Projet de cession d'une partie du terrain du site de Fareva Poissy à un tiers – Porter à connaissance* », Véritas, janvier 2020). C'est dans ce cadre que les nouveaux impacts liés au projet ont été étudiés.

17 Le niveau de fréquence « *très improbable* » correspond, de manière qualitative, à un événement qui « *s'est déjà produit dans ce secteur d'activité mais a fait l'objet de mesures correctives réduisant significativement sa probabilité* » ou, de manière quantitative, à une probabilité d'apparition du phénomène dangereux par an comprise entre 10⁻⁵ et 10⁻⁴ (cf. « *porter à connaissance* », page 29/46 de l'annexe 8-2).

18 Une surpression de 50 mbar correspond au seuil des effets irréversibles délimitant la « *zone des dangers significatifs pour la vie humaine* ». Pour les structures, cela correspond au seuil des dégâts légers sur les structures (cf. étude de dangers, page 89/310, annexe 8-1 du dossier).

19 La gravité du phénomène dangereux dépend du nombre de personnes exposées dans une zone d'effets donnée. Par exemple, moins de 10 personnes exposées dans la zone des effets irréversibles correspond au niveau de gravité « *sérieux* » (cf. « *porter à connaissance* », page 29/46 de l'annexe 8-2).

20 La méthodologie nationale est définie dans la circulaire du 10 mai 2010 compilant les éléments de doctrine sur les méthodologiques applicables aux études de dangers (disponible sur le site Aida : https://aida.ineris.fr/consultation_document/7029). C'est sur la base de cette méthodologie qu'ont été réalisés l'étude de dangers et le porter à connaissance de l'usine Fareva.

21 L'acceptabilité d'un accident industriel est évaluée en croisant la probabilité de l'accident et le niveau de gravité. Par exemple, un accident « *très improbable* » avec un niveau de gravité « *sérieux* » est jugé acceptable. Un accident « *très improbable* » avec un niveau de gravité « *important* » nécessitera la mise en place de mesures de maîtrise des risques par l'exploitant de l'usine (cf. tableau présenté dans le « *porter à connaissance* », page 30/46 de l'annexe 8-2).

22 Zone verte du tableau présenté dans le porter à connaissance, pages 36/46 et 37/46 de l'annexe 8-2



Illustration 5: Cartographie des zones d'effets de l'établissement FAREVA (étude d'impact page 71)
Légende des cercles (de l'intérieur vers l'extérieur) 20 mbar : effets indirects par bris de vitre ; 50 mbar effets irréversibles ; 140 mbar : premiers effets létaux ; 200 mbar : effets létaux significatifs.

Pour limiter les impacts liés aux risques industriels, le projet prévoit de construire les bâtiments et maisons individuelles en évitant la partie ouest de la parcelle. L'étude d'impact indique que si les bâtiments sont construits en dehors du périmètre des effets irréversibles, « *les risques aux personnes sont minimales car non létaux* » (page 159). Elle conclut à un impact résiduel très faible car « *les constructions seront hors périmètre délimité pour les risques d'explosion de l'usine FAREVA* » (page 160). Aucun plan n'est présenté à l'appui de ces affirmations²³.

La MRAe constate que la prise en compte du risque industriel tel qu'il est traité dans l'étude d'impact ne garantit pas l'absence d'impact sur les tiers. En effet, si les constructions prévues par le projet s'implantent en dehors du périmètre des effets irréversibles, elles restent concernées par les effets indirects par bris de vitre. De plus, la partie ouest du projet concernée par le périmètre des effets irréversibles, sur laquelle sera aménagée la promenade, sera fréquentée par des usagers exposés aux risques d'explosion. Ces informations importantes pour le public doivent être clairement explicitées.

Par ailleurs, la MRAe relève que la gravité des phénomènes dangereux a été sous-estimée par l'exploitant : elle a été appréciée sur la base de la fréquentation d'un terrain non bâti (10 personnes par hectare, pour une zone potentiellement fréquentée). Or, le site du projet n'est pas un terrain non bâti mais une future zone de logements. La fréquentation à prendre en compte dans ce cadre est plus élevée, à minima de 400 personnes par hectare²⁴. L'évaluation de la gravité qui en découle conduit à un niveau de gravité des phénomènes dangereux « *important* », et non « *modéré* » et « *sérieux* » comme l'indique le porter à connaissance. Dans ces conditions, le risque d'accident industriel n'est plus acceptable et nécessite la mise en place de mesures de maîtrise des risques par l'exploitant de l'usine.

En conclusion, pour la MRAe, la prise en compte des risques industriels n'est pas satisfaisante en l'état actuel du dossier et nécessite soit des mesures d'évitement (modification du projet), soit des mesures de réduction des risques qui devront intervenir avant la mise en service du projet et devront permettre d'arriver à un niveau de risque acceptable.

La MRAe recommande :

- ***de présenter un plan superposant le projet et les périmètres des zones d'effets de ces risques ;***
- ***de réévaluer la gravité et l'acceptabilité des risques industriels générés sur la parcelle du projet par l'usine Fareva, compte tenu de la programmation envisagée et, le cas échéant, de mettre en place les mesures de maîtrise des risques nécessaires ;***
- ***d'actualiser en conséquence le niveau d'enjeu lié aux risques industriels et, le cas échéant, de revoir le projet ou de prévoir des mesures afin de protéger les futurs usagers des risques industriels (par exemple : interdiction de fréquentation de la partie ouest, dans l'attente des mesures de protection mises en place par l'exploitant, mur de protection...).***

4.2 La pollution des sols

Une étude de pollution, comprenant une étude historique et documentaire et des investigations de terrain, a été menée sur le site du projet en juin 2018²⁵. Les principaux résultats de cette étude sont présentés dans l'étude d'impact.

²³ Le plan du projet présenté à la page 115 (cf. également illustration 3 du présent avis) fait apparaître deux cercles rouges intitulés « *périmètre de sécurité* » et « *cercle non constructible* », sur la partie ouest du projet. Ces appellations ne font pas référence aux périmètres mentionnés dans l'étude de dangers. Il conviendra d'apporter des précisions à ce sujet, en indiquant notamment s'il s'agit des périmètres des « effets irréversibles ».

²⁴ La méthodologie nationale (circulaire du 10 mai 2010) fournit des ratios de nombre de personnes par hectare, par type de zones (zone d'habitat, commerces, terrain non bâti...). Ces chiffres doivent être utilisés pour compter le nombre de personnes exposées, sauf données locales plus précises qu'il convient de justifier. Pour des logements de type R+2 en milieu urbain, le ratio est de 400 à 600 personnes par hectare.

²⁵ Cette étude est fournie en annexe 4-1 du dossier (« Évaluation environnementale – Eval phases 1 et 2 », Solpol, juin 2018).

L'usine Fareva, située sur la parcelle voisine du projet, est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) soumise au régime de l'enregistrement. Le site de l'usine est répertorié²⁶ dans la base de données BASIAS²⁷, pour des activités de fabrication de parfums et la présence de transformateurs au pyralène²⁸. Le terrain du projet est actuellement occupé par un parking et des bâtiments désaffectés ayant appartenu à l'usine. Aucune activité potentiellement polluante n'a été mise en évidence au droit de la parcelle²⁹. Par ailleurs, l'étude d'impact indique que, compte-tenu de la profondeur des eaux souterraines, estimée à environ 25 mètres, aucun des sites industriels présents dans les environs du projet n'est susceptible d'avoir influencé le site par un transfert de pollution via les eaux souterraines (page 27).

17 sondages, descendus entre deux et quatre mètres de profondeur au niveau du futur sous-sol et à deux mètres de profondeur au droit des futurs bâtiments de plain-pied et des aménagements extérieurs, ont été réalisés (cf. plan d'implantation des sondages, page 26). Les analyses effectuées sur les sols montrent (pages 26 et 27) :

- Des anomalies en métaux lourds pour 13 des 20 échantillons analysés, avec des concentrations dépassant les valeurs de référence (valeurs ASPITET³⁰ et valeurs retenues par la cellule interrégionale d'épidémiologie - CIRE Île-de-France³¹), notamment en mercure et en plomb. Les concentrations en mercure vont de 0,12 à 1,95 mg/kg (la valeur seuil définie par la CIRE étant de 0,32 mg/kg), les concentrations en plomb vont de 59 et 82 mg/kg (la valeur seuil définie par la CIRE étant de 53,7 mg/kg). Pour les autres métaux, les quelques dépassements observés ne sont en général que légèrement supérieurs aux valeurs limites³² ;
- Des concentrations jugées non notables pour les autres polluants (PCB³³, hydrocarbures (HAP³⁴, HCT³⁵), BTEX³⁶ et COHV³⁷).

L'étude d'impact précise que la création du niveau de sous-sol, qui représente une emprise au sol importante, permettra d'excaver une grande partie des terres polluées. Ces terres excavées seront évacuées en filières adaptées. Les analyses de sols réalisées au droit des futurs bâtiments comprenant un niveau de sous-sol montrent que les terres excavées seraient admissibles en installation de stockage de déchets inertes (ISDI)³⁸ (pages 142 et 143). L'étude d'impact n'indique pas si des analyses en bord et fond de fouille seront réalisées après excavation.

Pour ce qui concerne les terres restant en place (au niveau des futurs bâtiments de plain-pied et des aménagements extérieurs), l'étude d'impact indique que les analyses réalisées au droit de ces

26 Référence Basias n° IDF7801649, au nom de la société Rochas.

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

28 Pyralène : nom commercial d'un produit à base de polychlorobiphényles (PCB), très utilisé autrefois dans les transformateurs. La MRAe informe que, d'après les renseignements fournis par le service chargé des installations classées, le site a fait l'objet en 2004 d'une procédure de cessation d'activité d'exploitation des cinq transformateurs contenant des PCB.

29 D'après la consultation des photographies aériennes du site de 1933 à 2018 (Cf. étude de pollution fournie en annexe 4-1, page 15/104).

30 Les valeurs de référence pour les teneurs en éléments traces métalliques, retenues comme valeurs d'analyse de la situation (VAS) par la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués, sont les valeurs ASPITET. Il s'agit des concentrations naturelles en métaux couramment observées dans les sols, issues d'un programme de recherche de l'INRA (institut national de la recherche agronomique) intitulé « *Apports d'une stratification pédologique pour l'interprétation des teneurs en éléments traces* » (ASPITET), conduit de 1993 à 2005.

31 La note de la cellule interrégionale d'épidémiologie (CIRE) d'Île-de-France du 3 juillet 2006 propose des seuils d'alerte concernant les teneurs en métaux dans les sols, au-delà desquels il convient de sélectionner la substance pour le calcul des risques.

32 Cf. étude de pollution précitée fournie en annexe (annexe 4-1, pages 26 et 27/104).

33 PCB : polychlorobiphényles.

34 HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques.

35 HCT : hydrocarbures totaux.

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

37 COHV : composés organiques halogénés volatils.

38 Selon les critères définis par l'arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux critères et procédures d'admission dans les décharges de déchets inertes.

zones (sondages T6, T15, T16 et T17) n'ont pas montré de dépassements significatifs en métaux lourds vis-à-vis des référentiels, hormis ponctuellement sur un sondage (T17)³⁹ (page 27). Elle mentionne toutefois l'existence d'un risque sanitaire potentiel, en cas de contacts cutanés, d'ingestion de sol ou d'inhalation de poussières. Aussi, afin d'éviter les contacts avec le sol, il est prévu un recouvrement de ces surfaces, par apport d'une épaisseur minimale de 30 cm de terres saines (pour les espaces enherbés), par des enrobés ou autre revêtement (voirie, aire de jeux pour enfants) ou par une dalle de béton, avec mise en place d'un filet avertisseur à la base (pages 143 et 144).

La MRAe note que le chapitre relatif aux coûts des mesures⁴⁰ n'évoque toutefois pas le coût lié à la mise en place de ces recouvrements⁴¹.

Par ailleurs, aucune information n'est apportée pour ce qui concerne les cultures potagères prévues en cœur d'îlot. Il conviendra notamment de préciser si ce sont des plantations en pleine terre ou hors sol et, le cas échéant, si des mesures particulières sont nécessaires pour garantir l'absence de risque sanitaire lié à la consommation des produits.

L'étude d'impact conclut que « *compte-tenu de l'ensemble des résultats obtenus, la qualité du terrain est compatible avec l'usage envisagé sous réserve d'un traitement adapté des terres polluées par enlèvement et évacuation en filière adaptée et / ou recouvrement en surface* » (page 142).


La MRAe relève que le plan du sous-sol du projet (cf. plan du sous-sol fourni en annexe 12-3 du dossier) n'est pas identique à la « limite du niveau de sous-sol » prise en compte dans l'étude de pollution, indiquée sur le plan d'implantation des sondages (page 26) (Illustration 6). En particulier, les sondages T1, T2, T3 et T4, situés d'après l'étude de pollution au niveau du futur sous-sol, semblent en fait correspondre à une future zone de pleine terre ou de bâtiment de plain-pied. Il est donc nécessaire d'actualiser en conséquence les conclusions de l'étude de pollution.

39 L'échantillon T17 présente des dépassements en cuivre (32 mg/kg pour une valeur CIRE à 28 mg/kg), en mercure (1,95 mg/kg pour une valeur CIRE à 0,32 mg/kg) et en plomb (82 mg/kg pour une valeur CIRE à 53,7 mg/kg).

40 L'objectif de ce chapitre est notamment de garantir la mise en place effective des mesures proposées, en s'assurant que leur coût a bien été pris en compte dans le financement du projet.

41 Cf. page 200 : « *Mesure : évacuation des terres polluées et création d'un recouvrement en surface. Coût prévisionnel : sans surcoût par rapport à des terres banalisables : terres polluées évacuées en ISDI* » (Chapitre « Estimation des coûts des mesures environnementales », rubrique « pollution des eaux »).



 Limite du niveau de sous-sol

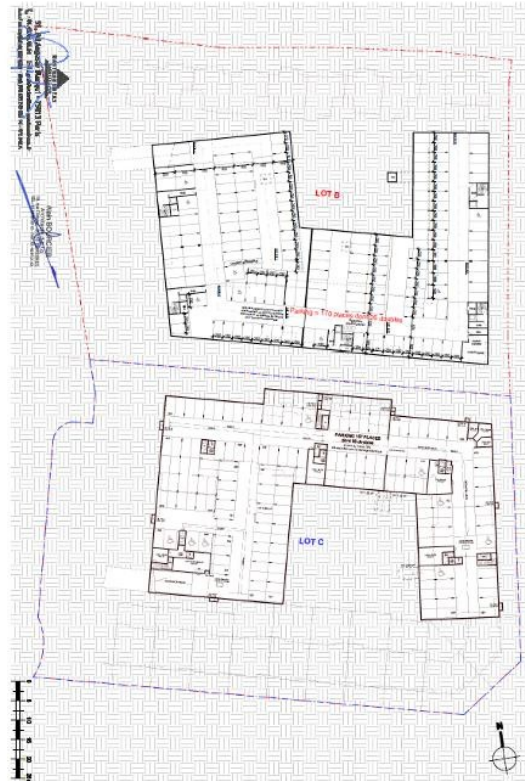


Illustration 6:

à gauche : niveau de sous-sol pris en compte dans l'étude de pollution (étude d'impact, page 26)
à droite : plan du sous-sol annexé au permis de construire (annexe 12-3 du dossier)

La MRAe recommande :

- **d'actualiser les conclusions de l'étude de pollution en prenant en compte les plans du projet tels que présentés dans le dossier de permis de construire ;**
- **de préciser les éventuelles précautions complémentaires nécessaires par rapport aux zones de cultures potagères ;**
- **de mettre en place toutes les mesures recommandées par le bureau d'études, notamment au droit des zones de pleine terre et de l'aire de jeux pour enfants ;**
- **d'effectuer des analyses en bord et fond de fouille après excavation et, en cas de présence résiduelle de pollutions, de réaliser une analyse des risques résiduels ;**
- **si nécessaire, de mettre en place des restrictions d'usage en fonction de l'épaisseur de recouvrement des sols par de la terre saine⁴² et d'inscrire ces restrictions d'usage dans le règlement de copropriété afin d'en conserver la mémoire et le maintien en bon état.**

4.3 Les déplacements

L'étude d'impact indique que le projet est situé à environ deux kilomètres de la gare de Poissy, soit environ 7 minutes de trajet en vélo ou 25 minutes de trajet à pied. La gare de Poissy est desservie par le RER A et le transilien (ligne J), ce qui permet de rejoindre Paris (gare Saint-Lazare ou centre de Paris) en 20 à 35 minutes. La ville de Poissy dispose également d'un réseau de plusieurs lignes de bus. Un arrêt de bus de la ligne 52, qui permet d'accéder à la gare, est situé à 3 minutes à pied du projet (page 90).

⁴² En particulier, dans le cas d'un usage de jardin potager, une épaisseur de 30 cm de terres saines peut être insuffisante pour garantir l'absence de risque sanitaire.

L'étude d'impact précise en outre que deux projets structurants de transport en commun, le Tram 13 Express⁴³ et le prolongement vers l'ouest du RER E Eole⁴⁴, amélioreront à terme les conditions de transport en commun sur la commune (pages 91 et 92).

Pour ce qui concerne les circulations douces, l'étude d'impact présente différents itinéraires cyclables existants ou en projet sur la commune, sans préciser si ces itinéraires concernent le site du projet (page 92).

Poissy bénéficie par ailleurs d'une bonne accessibilité routière, avec la présence de deux autoroutes (A13 et A14) et de plusieurs routes départementales structurantes. Le projet est situé entre trois rues de desserte locale (rues Charles Bonin, Saint-Barthélémy et Jean Moulin). Le quartier est desservi par des voies plus importantes, la rue d'Aigremont à l'ouest et la rue de Chambourcy à l'est. L'autoroute A14 passe à 200 mètres au sud du projet et la route départementale D30 à 400 mètres à l'ouest du projet (cf. figure 44 « *Plan du réseau viaire autour de l'aire d'étude* », page 88).

Une étude de circulation⁴⁵ a été menée à partir de comptages effectués en mars 2020 :

- Des comptages automatiques réalisés seulement sur deux rues longeant le projet (rues Jean Moulin et Charles Bonin, au niveau des deux futurs accès véhicules). Ces comptages, réalisés du 9 au 15 mars 2020, ont montré un trafic faible sur ces voies, de l'ordre de 337 à 369 véhicules/jour⁴⁶ ;
- Des comptages directionnels⁴⁷, réalisés le 17 mars 2020 au niveau de trois carrefours du secteur jugés « *déterminants* » (page 93) : carrefour D30/avenue du Maréchal Lyautey, carrefour D30/rue Beauregard/rue de Chambourcy et carrefour rue de Chambourcy/rue Jean Moulin (cf. carte de localisation de ces carrefours, page 94). L'étude d'impact indique que des difficultés de circulation sont observées uniquement au niveau du carrefour D30/rue Beauregard/rue de Chambourcy, situé au nord du projet (page 95).

Ni l'étude d'impact, ni l'étude de circulation ne mentionnent que les comptages directionnels ont été réalisés au début de la période de confinement de la population lié à l'épidémie de Covid-19. La MRAe fait remarquer que les données collectées relatives au fonctionnement des carrefours peuvent ne pas être représentatives d'une situation « normale ».

De plus, la zone d'étude est restreinte, aucun comptage n'a été effectué sur les autres rues desservant le quartier (les rues d'Aigremont et Saint-Barthélémy, par exemple), ce qui ne permet pas d'avoir une vision des flux générés sur ces voies. L'étude d'impact mentionne le trafic de la route départementale D30 située à proximité, estimé entre 5 000 à 14 999 véhicules par jour d'après la carte des trafics du département de 2009, et jugé « modéré » (page 89). La MRAe relève que ces données sont anciennes et que des données plus récentes sont disponibles sur le site du Conseil départemental des Yvelines⁴⁸ : les comptages réalisés sur cette route à Poissy en 2016 font état d'un trafic de 16 278 véhicules par jour.

Le trafic généré par le projet (entrées et sorties) a été estimé à 68 véhicules à l'heure de pointe du matin et à 80 véhicules à l'heure de pointe le soir (page 160). Les flux supplémentaires induits par le projet au niveau des carrefours étudiés ont ainsi été déterminés (cf. figure 69 « *Synthèse des flux supplémentaires induits par le projet aux carrefours étudiés autour de l'aire d'étude* », page

43 Le Tram 13 Express est un projet de tram-train qui reliera le nord au sud des Yvelines, en assurant l'interconnexion avec d'autres lignes de transport, dont le futur RER E Eole à Poissy. Cette ligne bénéficiera de trois arrêts au sein de la commune de Poissy, le plus près se situant à environ 20 minutes à pied du projet (page 91). La MRAe précise en outre que la commune est concernée par la phase 2 de ce projet de transport, avec une mise en service prévisionnelle en 2026 (d'après le site d'Île-de-France Mobilité dédié à ce projet : <http://www.tram13-express.fr/>).

44 Le prolongement vers l'ouest du RER E Eole remplacera à terme la ligne J du transilien (horizon 2024) et réduira fortement les temps de parcours notamment vers Paris.

45 Cette étude de circulation est jointe en annexe 9 du dossier (« *Étude de circulation – projet immobilier Poissy* », CEPV, version V1 d'avril 2020).

46 Cf. étude de circulation (annexe 9, page 7/29). Il s'agit du trafic moyen journalier sur la semaine entière (du lundi au dimanche).

47 Les comptages directionnels permettent de déterminer les flux de véhicules en fonction de leur direction, au niveau des différentes voies d'un carrefour.

48 Trafics annuels sur routes départementales dans les Yvelines : <https://sigcg78.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=a4c7c2361eff4903b961c90b0e0a0663>

161). L'étude d'impact conclut que les flux induits par le projet « *ne modifieront qu'à la marge le fonctionnement des principaux carrefours à proximité* » (page 161).

La MRAe constate que les calculs conduisant au trafic induit par le projet ne sont pas explicités⁴⁹. Elle relève toutefois, au vu de ses propres estimations, que l'ordre de grandeur des résultats obtenus paraît cohérent pour ce type de projet.

Aucun scénario au « fil de l'eau » (c'est-à-dire sans le présent projet, mais tenant compte des différents projets de développement urbain sur le secteur, a minima sur la commune) n'a été étudié, ce qui permettrait d'évaluer l'impact du projet sur le trafic de manière plus juste.

Les mesures envisagées pour limiter le trafic routier restent générales et ne sont pas déclinées à l'échelle du projet : « *inciter aux déplacements non motorisés par la mise en place de liaisons douces* » (pages 162 et 163).

Enfin, le projet prévoit un nombre total de 390 places de stationnement, plus important que les 349 places exigées par le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi)⁵⁰. La MRAe relève qu'un nombre de places de parking important n'incite pas à l'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture (transports en commun, modes actifs).

La MRAe rappelle que l'étude des déplacements réalisée dans le cadre d'une opération de construction doit être de qualité, d'une part parce qu'elle permet d'évaluer les impacts du projet sur le trafic, mais aussi parce qu'elle sera exploitée pour l'analyse des effets du projet sur d'autres thématiques (bruit, air, santé...).

La MRAe recommande :

- ***d'approfondir l'analyse des déplacements, avec une zone d'étude élargie prenant en compte les itinéraires susceptibles d'être empruntés par les futurs usagers et comptant des points de comptages plus nombreux ;***
- ***d'évaluer l'impact du projet sur les trafics via un scénario « fil de l'eau », en tenant compte des différents projets de développement urbain sur le secteur, et sur la base de comptages représentatifs d'une situation « normale » (hors période de confinement) ;***
- ***de justifier le nombre de places de stationnement prévues par le projet, au regard de l'objectif général de réduction des déplacements en voiture particulière ;***

4.4 Le bruit

Une étude acoustique a été réalisée⁵¹, afin de déterminer notamment le bruit généré par l'usine Fareva. L'usine fonctionne en « 2 x 8 »⁵², soit de 6 à 21 heures environ. La plupart des bruits générés par l'activité de l'usine se concentrent à l'intérieur des bâtiments de production, les seules sources sonores de l'usine extérieures aux bâtiments sont la circulation des véhicules (personnel de l'usine et livraison), les groupes frigorifiques fonctionnant 24 h/24 et les extracteurs d'air. Trois mesures acoustiques ont été réalisées en limite de propriété, entre l'usine et le projet immobilier, pendant 24 heures du 28 au 29 mai 2020. Les valeurs obtenues (disponibles dans l'étude acoustique jointe en annexe 6) ne sont pas présentées dans l'étude d'impact, qui indique succinctement que « *les niveaux sonores mesurés sont inférieurs aux limites admissibles* » et que « *l'activité de*

49 La page 15/29 de l'étude de trafic fournie en annexe 9 mentionne différentes « *données utilisées pour l'estimation de la génération de trafic aux heures de pointe* », sans expliciter les détails des calculs. Certaines de ces données (comme le taux d'actifs ayant un emploi de 34 %, le taux des ménages ayant au moins un véhicule de 57 %) paraissent particulièrement faibles pour le projet. Il convient donc d'expliquer comment elles ont été prises en compte, afin d'estimer la pertinence des résultats.

50 Le projet prévoit 40 places pour les maisons (2 places par maison), 337 places dans les deux parkings souterrains et 13 places de stationnement extérieures. Selon l'étude d'impact, le PLUi Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) demande 1,5 place par logement et 7 places de stationnement pour les bureaux (pages 118 et 119).

51 Cette étude acoustique est jointe en annexe 6 du dossier.

52 Organisation du travail en 2 x 8 heures consécutives, où deux équipes se relaient sur un même poste de travail afin d'assurer un fonctionnement de l'activité pendant 16 heures.

l'usine en période diurne et nocturne n'occasionne pas une nuisance sonore excessive au sens de l'arrêté du 23 janvier 1997 » (page 62).

La MRAe note que les mesures acoustiques ont été réalisées en période post confinement⁵³. Il conviendra de préciser si l'activité de l'usine à ce moment était représentative d'une activité « normale » de l'entreprise.

Les niveaux sonores mesurés vont de 46,0 à 47,9 dB(A) le jour et de 43,3 à 46,3 dB(A) la nuit. La MRAe remarque que cela correspond à une ambiance sonore assez calme. Elle précise en outre que les « *limites admissibles* » mentionnées par l'étude d'impact correspondent aux valeurs maximales de bruit autorisées en limite de propriété définies par l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE, soit 70 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit (cf. étude acoustique en annexe 6, pages 11 à 13/18)⁵⁴.

Par ailleurs, l'autoroute A14 (située à une distance d'environ 200 mètres) fait l'objet d'un classement sonore⁵⁵ en catégorie 1⁵⁶, qui instaure une servitude de 300 mètres de part et d'autre de la voie. L'étude d'impact précise que cette servitude concerne la moitié sud de l'opération et rappelle que cela impose, pour les nouveaux bâtiments à usage d'habitation situés dans ces secteurs, des prescriptions d'isolement acoustique à respecter (pages 56 à 58).

L'étude d'impact rappelle les préconisations de l'étude acoustique en termes d'isolement phonique des futures constructions, soit un isolement de façade de 33 dB(A) pour les bâtiments les plus exposés, pouvant être réduit à 30 dB(A) au vu de la zone pavillonnaire présente entre l'autoroute et le projet et de la localisation de l'autoroute en contrebas du projet (pages 62, 179 et 180).

La MRAe relève que la méthode forfaitaire proposée par la réglementation⁵⁷ a été appliquée pour déterminer les isollements de façade nécessaires, mais que l'étude acoustique recommande néanmoins de réaliser une « étude acoustique de façade », afin de justifier les valeurs d'isolement retenues. En effet, dans le cadre du dépôt de permis de construire du projet, une attestation de prise en compte de la réglementation acoustique devra être établie (cf. étude acoustique en annexe 6, page 14/18). L'étude d'impact ne précise pas s'il est prévu de réaliser une telle étude et se limite à indiquer que « *l'isolement aux bruits extérieurs imposé par la nouvelle réglementation acoustique sera respecté dans le cadre du projet* » (pages 163 et 180).

La MRAe recommande de réaliser des mesures acoustiques en façade des bâtiments après construction afin de vérifier que les mesures d'isolement phonique mises en place sont suffisantes et de mettre en place, le cas échéant, des mesures de réduction complémentaires.

L'étude d'impact mentionne également les nuisances sonores engendrées par le projet liées à la circulation des véhicules. Elle semble toutefois ne considérer que la circulation des véhicules sur le site même du projet (au niveau des voies d'accès aux parkings souterrains) et conclut que ces

53 La MRAe relève, pour information, que pendant la période de confinement lié à l'épidémie de Covid-19, l'activité de l'usine Fareva a été maintenue à plein régime. Une activité de conditionnement de gels hydroalcooliques s'est également rajoutée aux autres activités (chapitre relatif à la qualité de l'air, page 66 de l'étude d'impact). Rien n'est précisé concernant la période post confinement.

54 L'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE comprend d'autres prescriptions, relatives aux émergences sonores. L'émergence est la différence entre le bruit ambiant (comportant le bruit de l'installation) et le bruit résiduel (en l'absence de fonctionnement de l'installation). Elle doit être calculée notamment au niveau des zones d'habitations les plus proches. Comme le souligne l'étude acoustique, les émergences n'ont pas été mesurées dans le cadre de cette étude, puisque certains équipements techniques de l'usine ne peuvent être arrêtés. Elles ont été estimées, à titre indicatif (cf. étude acoustique en annexe 6, pages 11 à 13/18).

55 Arrêté préfectoral n°00.344 du 10 octobre 2000 relatif au classement acoustique des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit sur la commune de Poissy, modifié par l'arrêté préfectoral n°04-030/DUEL du 13 février 2004.

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

57 La méthode forfaitaire propose des valeurs d'isolement minimal des façades, en fonction de la catégorie de la voie et de la distance du bâtiment par rapport à cette voie. Des corrections peuvent être appliquées si les façades sont protégées par d'autres bâtiments ou par un écran, la valeur obtenue après correction ne pouvant être inférieure à 30 dB(A). L'étude acoustique mentionne ainsi la valeur d'isolement préconisée pour les bâtiments situés à une distance de 200 à 250 mètres d'une voie de catégorie 1, si on considère qu'aucun masque ne fait écran entre la voie et les futurs bâtiments. Elle rappelle ensuite que, dans le cas du projet, il existe un masque permettant de ramener ces valeurs d'isolement à 30 dB(A) (cf. étude acoustique en annexe 6, page 14/18).

nuisances seront « *très limitées* » (page 162). Aucune modélisation de l'impact sonore lié à l'augmentation du trafic routier sur les voies existantes n'a été conduite.

4.5 La pollution de l'air

Une étude de la qualité de l'air⁵⁸ a été réalisée. Des mesures ont été effectuées in situ du 12 au 26 mars 2020 pour un seul polluant, le dioxyde d'azote. L'étude d'impact précise que les mesures ont été faites en grande partie pendant la période de confinement lié à l'épidémie de Covid-19.

Le confinement de la population ayant fortement réduit les émissions de dioxyde d'azote issues du trafic routier, l'étude de la qualité de l'air a analysé les données de la station de mesure d'Airparif la plus proche (station d'Argenteuil, de type fond urbain⁵⁹) : elle indique que sur cette station, pour la même période de mesures, les concentrations en dioxyde d'azote ont été de 26 % inférieures à la moyenne annuelle de 2019 (cf. page 6/16 de l'étude de la qualité de l'air fournie en annexe 7-1). Pour ce qui concerne l'usine, il est précisé que les activités de l'usine ont été maintenues à plein régime, avec une activité supplémentaire de conditionnement de gel hydroalcoolique.

Les résultats des mesures sur le site du projet montrent des concentrations de dioxyde d'azote dans l'air homogènes, comprises entre 16,9 et 18,3 µg/m³, et inférieures à la valeur limite réglementaire en moyenne annuelle de 40 µg/m³.

L'étude d'impact conclut que malgré la diminution de circulation liée au confinement, « *les concentrations estimées à l'échelle annuelle (+26 %) ne laissent pas envisager de dépassement de la valeur réglementaire au niveau de la zone d'étude* » (pages 66 et 67).

Par ailleurs, la MRAe souligne que la végétation sera choisie en fonction du guide d'information « *Végétation en ville* » du réseau national de surveillance aérobiologique (RNSA), afin d'éviter la plantation de végétaux à fort potentiel allergène (page 150).

4.6 Les nuisances olfactives

Une étude de la situation olfactive⁶⁰ a été menée afin de caractériser les éventuelles nuisances olfactives liées à la proximité de l'usine de parfums Fareva, notamment au niveau de l'emprise du projet. Les principaux résultats sont présentés dans l'étude d'impact (page 67).

Les mesures ont été effectuées par un jury de nez⁶¹ composé de quatre personnes, le mercredi 20 mai 2020, en sept points du secteur (4 sur le site du projet, 3 autour de l'usine)⁶². En chaque point de mesure sont notés le type d'odeurs ressenties (naturel, routier, industriel, etc.)⁶³, leur intensité (échelle de 1 « *très faible* » à 6 « *très forte* ») et la durée de la perception (odeur continue ou par bouffées).

Selon l'étude d'impact, la majorité des odeurs ressenties étaient de type « *naturel* » (végétation, terre...), dont certaines de type « *floral* » pouvant être liées à l'activité de l'usine. Une odeur de type « *eaux usées* » a été ressentie au sud-est du site (point P3), ainsi que des odeurs de type « *routier* » à proximité de certaines routes et « *alimentaire* » près d'habitations. Les odeurs sont d'une intensité faible, hormis sur un point de mesure pour l'odeur d'eaux usées. L'étude d'impact

58 L'étude de la qualité de l'air est fournie en annexe 7-1 du dossier (« *État initial – Campagne de mesure de la qualité de l'air* », Rincent Air, avril 2020).

59 Les stations de typologie « *fond urbain* » permettent une mesure d'ambiance générale de la pollution urbaine, dite de fond, et représentative d'un large secteur géographique autour d'elle. Elles ne sont pas directement influencées par une source locale identifiée.

60 Cette étude est fournie en annexe 7-2 du dossier (« *Campagne de mesure des intensités d'odeurs dans l'environnement* », Rincent Air, mai 2020).

61 Jury de nez : personnes formées à la détection des odeurs.

62 La localisation des points de mesures est présentée sur la figure 3 « *Plan d'échantillonnage* » de l'étude olfactive (page 4/17 de l'annexe 7-2).

63 Les types d'odeurs détectées sont décrits dans la légende des représentations graphiques des résultats (pages 9 à 12/17 de l'annexe 7-2). Par exemple :

« *naturel* » : végétation, terre...

« *routier* » : bitume, carburant, échappement...

conclut à une bonne qualité olfactive globale de l'air et à l'absence de nuisances olfactives spécifiques liées à l'activité de l'usine.

La MRAe note que les mesures olfactives ont été réalisées en période post confinement et recommande de préciser si l'activité de l'usine à ce moment était représentative d'une activité « normale » de l'usine. Elle souligne la prise en compte satisfaisante de l'enjeu lié aux nuisances olfactives dans l'étude d'impact.

4.7 Le chantier

L'étude détaille les impacts liés à la réalisation du chantier et propose des mesures adaptées pour limiter ces nuisances, concernant le risque de pollution des sols, l'émission de poussières, les nuisances sonores, les perturbations de la circulation, les déchets, etc. Le maître d'ouvrage s'est engagé à faire réaliser un chantier propre et à faible impact environnemental (page 110).

La MRAe rappelle que les prescriptions de l'article R.1334-36 du code de la santé publique concernant les nuisances sonores dues aux activités de chantier devront être respectées. Le chantier devra également se référer à l'arrêté préfectoral n° 2012346-003 du 11 décembre 2012 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage dans le département des Yvelines.

Des diagnostics de repérage des matériaux et produits contenant de l'amiante en vue de travaux de démolition⁶⁴ ont été réalisés sur les différents bâtiments et parkings existants, conformément à la réglementation. Ces diagnostics concluent à la présence d'amiante sur plusieurs éléments du site. L'étude d'impact indique que les travaux de retrait d'amiante seront effectués avant les travaux de démolition des structures (pages 110 et 111).

La MRAe rappelle que le maître d'ouvrage devra contacter la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) d'Île-de-France afin de mettre en place les modalités techniques et réglementaires d'intervention et d'élimination de ces matériaux (réalisation d'un plan de retrait, intervention d'une entreprise certifiée, etc.) (article R.1334-29 du code de la santé publique).

5 Justification du projet retenu

L'étude d'impact présente deux autres solutions d'aménagement étudiées, avec les raisons qui ont conduit à ne pas les retenir. La variante ne comprenant que des logements collectifs n'a pas été retenue afin de varier l'offre de logements et conserver le paysage pavillonnaire existant dans le quartier. La variante prévoyant la création d'une voirie à l'ouest à la place de la promenade n'a pas été retenue afin de favoriser les circulations douces et réduire la circulation des véhicules au sein de la parcelle (pages 192 à 194). Aucune variante concernant la prise en compte du risque industriel n'est présentée.

Par ailleurs, le choix du site n'est pas justifié au regard de la recherche d'alternatives éventuelles d'implantation du projet.

L'étude d'impact présente également, de manière succincte, l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme et les documents supra-communaux, comme le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) GPS&O, le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF), le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie et le schéma régional de cohérence écologique (SRCE)⁶⁵.

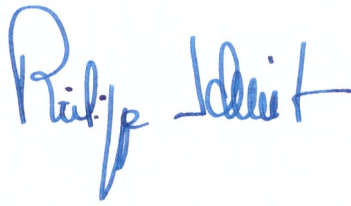
En ce qui concerne le SDRIF, le projet est situé au niveau d'un « espace urbanisé à optimiser » et en limite d'un « quartier à densifier à proximité d'une gare » (page 84). La MRAe souligne que le

64 Les quatre diagnostics sont fournis en annexe 11 du dossier (rapports de mission de repérage des matériaux et produits contenant de l'amiante en vue de travaux de démolition, Véritas, 2018).

65 Cf. pages 185 à 191 (chapitre « *Articulation du projet avec les documents d'urbanisme et réglementaires* ») et également pages 83 à 86 pour les documents d'urbanisme (PLUi et SDRIF).

projet est situé dans un secteur déjà urbanisé, ce qui respecte les orientations du SDRIF en matière d'optimisation et de densification des espaces.

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

A handwritten signature in blue ink, reading "Philippe Schmit". The signature is written in a cursive style with a large initial 'P'.

Philippe Schmit