



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 30 septembre 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur un projet immobilier à destination principale de logements,
sis au 57 Avenue de Condé à SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS (94)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur un projet immobilier à destination principale de logements, sis 57 avenue de Condé à Saint-Maur-des-Fossés (94), et sur l'étude d'impact associée, datée de juin 2020. Il est émis dans le cadre de la demande de permis de construire.

Ce projet, porté par la SNC Cogedim Paris Métropole, a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'autorité environnementale (préfet de région) n°DRIEE-SDDTE-2019-223 du 21 octobre 2019. Il vise, en lieu et place d'un site industriel exploité jusqu'en 2012-2013 par la société ESSILOR, à développer un ensemble immobilier mixte de l'ordre de 12 700 m² de surface de plancher, dont 11 971 m² pour la réalisation de 193 logements, 150 m² de bureaux, 228 m² de commerces et 367 m² pour une crèche. L'édification de cet ensemble immobilier nécessite la démolition de la totalité des bâtiments encore présents sur le site.

Les enjeux environnementaux du projet identifiés par la MRAe sont : la pollution des sols et la compatibilité du site avec les usages projetés, le trafic routier et les pollutions associées, les consommations énergétiques et la perte d'ensoleillement pour les riverains.

Sur la forme, la MRAe recommande d'intégrer dans l'étude d'impact des synthèses des enjeux et impacts du projet et d'annexer les études thématiques réalisées dans le cadre de la réalisation de ce projet (sur la pollution de sols, sur le trafic routier, sur la qualité de l'air, sur l'environnement sonore ...).

Sur le fond, la MRAe note positivement que les principaux enjeux du site et du projet ont fait l'objet d'études environnementales spécifiques. Elle observe néanmoins que le maître d'ouvrage s'est insuffisamment approprié les résultats de ces études, en particulier pour proposer des mesures d'évitement et de réduction de l'exposition de jeunes enfants à un environnement sonore bruyant et à des sols pollués.

Dans ces conditions, la MRAe recommande :

- de prendre en compte les aménagements prévus par la ville de Saint-Maur sur le site, ainsi que les opérations de démolition et de dépollution relevant de la maîtrise d'ouvrage de la SIEM, dans le périmètre du projet global et dans l'analyse des impacts de celui-ci ;
- de justifier davantage le choix d'implantation d'une crèche sur le site de projet, et des mesures d'évitement et de réduction envisagées, au regard des pollutions des sols, des pollutions atmosphériques et des pollutions sonores ;
- d'annexer à l'étude d'impact l'évaluation quantitative des risques sanitaires et le plan de gestion de la dépollution du site ;
- de préciser les mesures de gestion et de circulation envisagées pour limiter les nuisances environnementales et sanitaires des flux de camions en phase de démolition, de dépollution et de réalisation du projet immobilier ;
- de justifier le choix programmatique et architectural retenu au regard des pertes potentielles d'ensoleillement sur les habitations voisines du projet, et d'approfondir l'examen des mesures d'évitement et de réduction envisageables à cet égard.

D'autres recommandations, de nature plus ponctuelle, sont par ailleurs formulées dans l'avis détaillé qui suit.

Avis disponible sur les sites Internet de la MRAe et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

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 délégation de compétence donnée le 13 août 2020 par la MRAe d'Île-de-France à Philippe Schmit, son président, pour le dossier concernant un projet immobilier à destination principale de logements, sis au 57 avenue de Condé à Saint-Maur-des-Fossés (94),

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 6 juillet 2020 ;

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

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

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

Table des matières

1	L'évaluation environnementale.....	4
1.1	Présentation de la réglementation.....	4
1.2	Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	4
2	Contexte et description du projet.....	4
3	L'analyse des enjeux environnementaux du projet.....	8
3.1	La pollution des sols.....	8
3.2	Le trafic routier et les pollutions associées.....	9
	Le trafic routier.....	9
3.2.1	Les risques d'inondation par phénomène de remontée de nappe.....	11
3.2.2	Les consommations énergétiques.....	11
3.2.3	L'ensoleillement.....	11
4	Justification du projet retenu.....	11
5	Information, consultation et participation du public.....	13

Avis

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Les dispositifs européens d'évaluation environnementale des projets se fondent 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.

Compte tenu de ses caractéristiques (plus de 10 000 m² de surface de plancher totale), le projet immobilier projeté au 57 avenue de Condé à Saint-Maur-des-Fossés (94) relevait de la procédure d'examen au cas par cas prévue au titre de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°). Par décision du préfet de région n°DRIEE-SDDTE-2019-223 du 19 octobre 2019¹, ce projet a été soumis à évaluation environnementale principalement en raison d'une susceptibilité d'impacts notables sur la santé des futurs usagers du site, compte tenu des pollutions observées.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

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

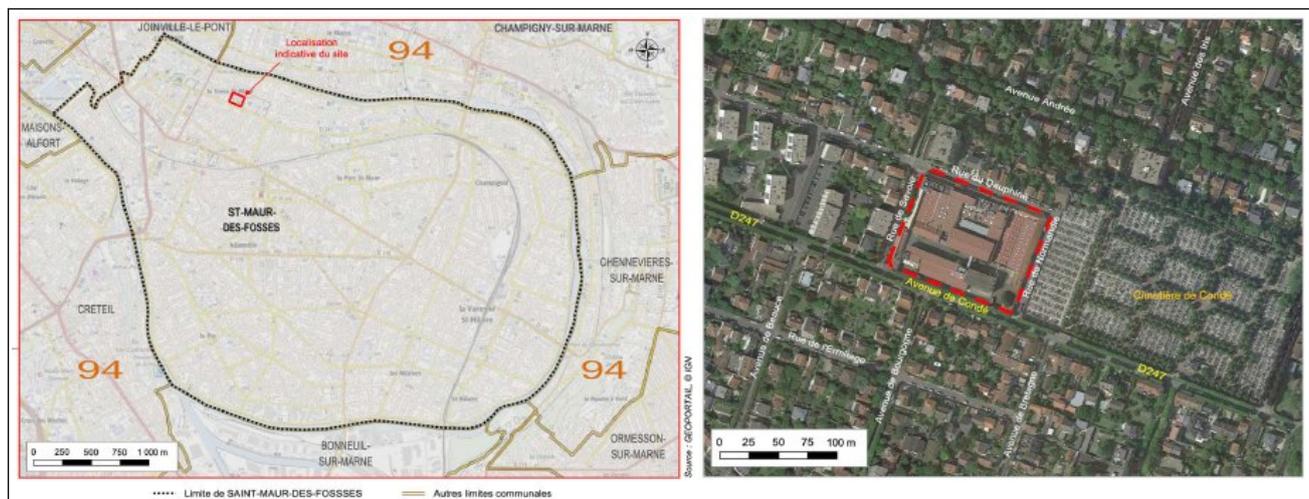
À l'issue de la phase de consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet ou l'une ou l'autre de ses composantes (différents permis de construire).

Le présent avis est rendu dans le cadre d'une demande de permis de construire portée par la SCN Cogedim Paris Métropole.

Le dossier de saisine comprend :

- le formulaire CERFA de demande de permis de construire et les pièces qui s'y rattachent ;
- l'étude d'impact datée de juin 2020.

2 Contexte et description du projet



Localisation du site de projet (Source : Étude d'impact p.10)

1 <http://www.drie-e.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/drie-e-sddte-2019-223.pdf>

Le site d'implantation

Le présent projet immobilier se développe au nord-ouest de la commune de Saint-Maur-des-Fossés (Val-de-Marne), commune de près de 75 000 habitants (Cf. Ei p. 52), à proximité des bords de la Marne (à environ 200 mètres) et du cimetière de Condé.

Le site du projet est localisé dans le quartier dénommé le « Vieux Saint-Maur », occupé principalement par un tissu d'habitat (essentiellement de type individuel), par quelques espaces ouverts artificialisés, dont le cimetière de Condé bordant directement le site (à l'est) et par quelques poches d'activités présentes ou passées, parmi lesquelles le site objet du présent projet. Les environs proches du site sont principalement occupés par des maisons individuelles allant du rez-de-chaussée au R+2+Combles et de quelques immeubles de logements collectifs en R+4.



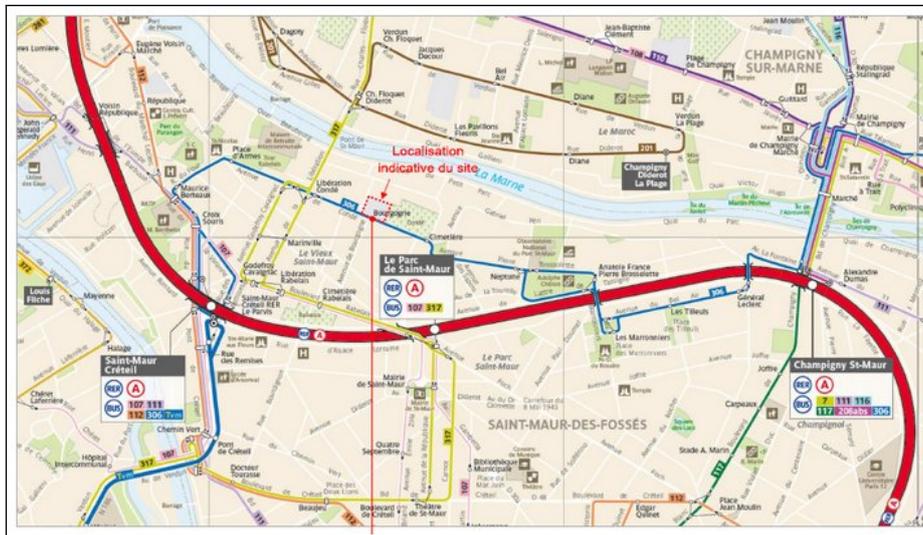
Vue du site et de ses abords (source : Étude d'impacts – p.113)

Le site est localisé dans le périmètre de protection d'un monument historique classé, l'ancienne Abbaye de Saint-Maur, sise avenue de Condé / rue de l'Abbaye / square de l'Abbaye, située à environ 400 m au nord-ouest du site, mais sans co-visibilité.

Il est desservi par deux axes routiers principaux : à l'ouest, l'avenue de la Libération (D3) qui assure la liaison entre le territoire de Saint-Maur-des-Fossés et celui de Champigny-sur-Marne au nord (après franchissement de la Marne par le Pont du Petit Parc) et, au sud, par le boulevard Rabelais (D123), qui permet de rejoindre le centre-ville de Saint-Maur-des-Fossés à l'est, et la D86 à l'ouest. Il est plus particulièrement bordé par l'avenue de Condé (D247), sur sa frange sud, qui assure des rôles de desserte et de transit importants dans la partie nord de la commune, et par trois voies de desserte locale en sens unique.

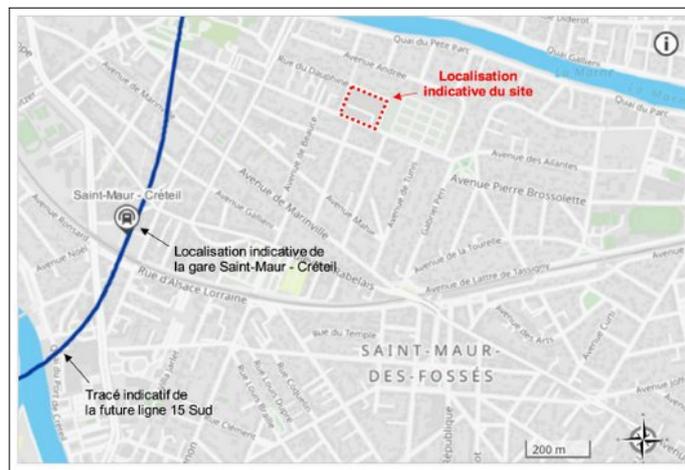
Concernant les déplacements doux, il est à noter que les abords directs du site ne comprennent aucun aménagement cyclable et que, selon l'étude d'impact, les circulations piétonnes autour du site ne sont actuellement pas confortables (étroitesse des trottoirs, stationnement sauvage ...). À ce titre, l'étude d'impact mentionne que le projet immobilier a été conçu pour permettre, à terme, l'élargissement du domaine public en faveur des circulations piétonnes. Pour la MRAe, ces futurs aménagements sont donc des composantes du projet et doivent être intégrés dans l'étude d'impact.

Le site est bien desservi par les transports en commun : directement par plusieurs lignes de bus, et à 10-15 minutes de marche des stations « Le Parc de Saint-Maur » et « Saint-Maur - Créteil » du RER A.



Plan des dessertes du réseau RATP autour du site (Source : Ei p.132)

Par ailleurs, la future gare « Saint-Maur – Créteil » de la ligne 15 Sud du réseau de transport « Grand Paris Express » se situera également à environ 15 mn de marche. La mise en service de cette ligne est prévue en 2025.



Localisation indicative de la future gare « Saint-Maur / Créteil de la ligne 15 (Source : Ei p.135)

Le site d'implantation du projet, d'une superficie de 10 025 m², a été exploité par la société ESSILOR INTERNATIONAL jusqu'en 2012-2013.

Au cours des années 1980, les activités ont évolué, de la fabrication de montures de lunettes vers des activités d'ingénierie. Ce site est totalement minéralisé et en très grande partie construit (sur près de 80 % de sa superficie totale selon l'étude d'impact). Depuis la cessation d'activités en 2012-2013, le site est à l'abandon.



Vue vers l'ouest sur les locaux d'activités et tertiaires au cœur du site



Vue vers l'ouest sur les locaux d'activités et tertiaires en bordure de l'avenue de Condé

Vues de l'intérieur du site actuel (Source : Ei p. 60)

L'ensemble des bâtiments encore présents représente une surface de plancher (SdP) d'un peu plus de 11 250 m² (Cf. Ei p.59). Ces bâtiments sont appelés à être totalement démolis.

Le site était classé sous le régime de la déclaration des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). L'étude d'impact indique qu'un récépissé de notification de cessation d'activité a été délivré le 23 juillet 2014 permettant la mise à l'arrêt définitif de l'installation et la réhabilitation du site pour un usage industriel, conformément aux dispositions des articles L.512-6-1, L.512-7-6 et L.512-12-1 du code de l'environnement.

Il est par ailleurs recensé dans la base de données Basias (Inventaire historique des anciens sites industriels et activités de service). Un autre site Basias (un atelier de traitement de surface anciennement exploité par la société Herman), localisé au 80 avenue de Condé, jouxte le site de projet.

Enfin, selon l'étude d'impact (Cf. Ei p.18), 782 m² de l'emprise du site ESSILOR seront acquis par la ville de Saint-Maur-des-Fossés, sans autre précision notamment sur la destination envisagée du terrain ainsi acquis. Selon la MRAe, il pourrait être considéré que le projet de la ville et celui de la SCN Cogedim, en fonction d'éventuels liens de fonctionnalité, constituent un seul et même projet au sens de l'évaluation environnementale, en application des dispositions de l'article L. 122-1-III du code de l'environnement².

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation des aménagements prévus à terme en faveur des circulations piétonnes ainsi que du projet envisagé par la ville de Saint-Maur-des-Fossés sur la partie du foncier de l'ancien site ESSILOR qu'elle prévoit d'acquérir et de prendre en compte ces projets dans l'analyse globale des impacts du présent projet, ou de justifier dans le cas contraire l'absence de liens fonctionnels entre ces différentes composantes.

Le projet immobilier

Le projet immobilier porté par la SNC Cogedim Paris Métropole se développe sur une emprise de 9 208 m².

Il consiste en la construction d'un ensemble immobilier, à destination principale de logements, composé de 7 bâtiments distincts, de R+1+Attique à R+3+Attique, le tout développant une surface de plancher totale de 12 716 m², comprenant 11 971 m² de SdP pour la réalisation de 193 logements, dont 61 logements aidés (32 %), 367 m² de SdP pour la réalisation d'une crèche d'une capacité d'accueil de 35 berceaux (à l'angle nord-est du projet) et 378 m² de SdP pour la réalisation de deux locaux commerciaux et de bureaux.

Le projet prévoit également la réalisation d'un jardin central et des aménagements paysagers comportant plusieurs strates végétales distinctes, notamment la plantation de 67 arbres dont 56 arbres tiges et 11 arbres fruitiers, l'aménagement de haies d'environ 1,80 à 2,00 m de hauteur et d'une prairie sèche installée au cœur du jardin.

La végétalisation de plusieurs toitures du projet est prévue.

La MRAe note que l'étude d'impact ne renseigne pas la surface totale des espaces paysagers ni celle des toitures végétalisées.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique (Cf. p. 62) que le jardin central sera en partie occupé par une activité de cultures agricoles, sans que cette activité ne fasse l'objet de développements complémentaires par la suite. La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact d'une présentation des activités de cultures agricoles si elles sont effectivement projetées et d'une analyse des contraintes environnementales y afférentes.

² « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrages, afin que ses incidences soient évaluées dans leur globalité »



(Source : Ei p.62)



(Source : Ei p.63)



(Source : Ei p.63)

Cet ensemble immobilier se développe sur deux niveaux de sous-sol, principalement dédiés au stationnement des véhicules automobiles, pour un total de 286 places dont 259 places à destination des 193 logements du projet, soit de l'ordre de 1,3 places de stationnement par logement. Les places restantes sont à destination des bureaux prévus au programme de l'opération (4 places) et des riverains du projet (23 places). Plusieurs aires de stationnement pour les deux-roues motorisés sont réparties dans ces deux niveaux de sous-sol pour une superficie totale d'environ 550 m² et le projet prévoit en outre une superficie de 255 m² pour le stationnement des vélos, répartis entre le rez-de-chaussée et le premier niveau de sous-sol.

Le chantier

Le délai prévisionnel global des travaux nécessaires à la construction du projet immobilier est estimé à 24 mois, avec un démarrage annoncé au cours du 2^e trimestre 2021, après la remise du terrain par la Société Immobilière d'Economie Mixte (SIEM) de Saint-Maur-des-Fossés, propriétaire actuel du site.

L'étude d'impact indique que les travaux de curage, de désamiantage³ et de démolition de l'ensemble des bâtiments encore présents sur le site sont à la charge de la SIEM : selon l'étude d'impact, le permis de démolir correspondant a été délivré le 19 novembre 2019 pour la démolition totale de tous les bâtiments de l'ancien site ESSILOR.

L'étude d'impact précise également que, dans le cadre des accords convenus préalablement à la cession de l'emprise foncière du site, la SIEM a également la responsabilité de conduire les travaux de dépollution et des travaux préalables nécessaires à la livraison du terrain. L'ensemble de ces travaux préparatoires devrait être réalisé en 7-8 mois.

3 Il est indiqué dans l'étude d'impact que le repérage, avant travaux, des matériaux et produits amiantés a été réalisé, que plusieurs matériaux contenant de l'amianté ont été repérés et que les travaux de retrait de ces matériaux amiantés seront réalisés prochainement par une société spécialisée.

Une masse totale de près de 10 360 tonnes de déchets a été estimée : les destinations envisageables pour les différents types de déchets produits pendant les opérations de démolition sont présentées. Le volume global de déblais sera d'environ 36 600 m³, le volume de terres dépassant les valeurs limites de pollutions réglementaires étant estimé entre 4 400 et 7 000 m³.

Pour la MRAe, l'ensemble des opérations de démolition des bâtiments existants, même si elles ont déjà fait l'objet d'un permis de démolir, ainsi que celles de dépollution et de mise en état du site, relèvent à part entière du projet présenté, conformément aux dispositions précitées de l'article L. 122-1-III du code de l'environnement, et doivent donc être prises en compte dans l'étude d'impact de ce projet, à l'instar, le cas échéant, des aménagements et opérations de voirie mentionnés précédemment.

La MRAe recommande de prendre en compte les opérations de démolition et de dépollution préalables à la réalisation du projet immobilier et des autres aménagements envisagés dans l'analyse globale des impacts du présent projet.

3 L'analyse des enjeux environnementaux du projet

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

- le traitement de la pollution des sols et la compatibilité du site avec les usages projetés ;
- le trafic routier et les pollutions associées ;
- l'insertion paysagère du projet et les conditions d'ensoleillement dont bénéficient les occupants des bâtiments avoisinants ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- la modération des consommations énergétiques.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les incidences potentielles du projet.

Seuls ces principaux enjeux seront traités ci-après, les autres thématiques environnementales (la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, les risques technologiques...) n'appelant pas d'observation de la part de la MRAe en l'absence d'enjeu particulier.

3.1 La pollution des sols

Compte tenu du passé industriel du site, plusieurs études destinées à identifier les pollutions des sols avaient été menées notamment pour le compte de la société ESSILOR et de la ville. Elles ont permis d'identifier une dizaine de zones sources potentielles de pollution, liées notamment à une cuve enterrée de fioul, une chaufferie, un transformateur électrique, le stockage et l'utilisation de produits chimiques. Trois d'entre elles sont toujours en place (cuve enterrée, chaufferie et transformateur). Ces études ont ainsi permis d'identifier notamment la présence dans les sols d'hydrocarbures (jusqu'à 820 mg/kg⁴ ainsi que de composés chlorés (jusqu'à 15 mg/kg) et de composés chlorés dans les gaz des sols jusqu'à 6,0 mg/m³ en 2007.

De nouvelles investigations ont été réalisées en 2019, qui auraient mis en évidence des teneurs dans les sols relativement plus faibles que celles identifiées par les études antérieures en hydrocarbures et en composés chlorés, mais également une présence diffuse de métaux, de carbone organique total et d'hydrocarbures volatils. Un dépassement des teneurs en trichloroéthylène dans l'air intérieur a par ailleurs été reconnu.

Selon l'étude d'impact, un plan de gestion des terres polluées (non joint au dossier) a été établi et préconise, après un examen de diverses options possibles, l'excavation des terres puis leur évacuation et leur traitement hors du site en filières spécifiques. Il prévoit, par ailleurs, des mesures complémentaires afin de maîtriser les éventuels impacts résiduels, en particulier le recouvrement des zones non bâties par un horizon de terres saines (d'une épaisseur de 0,50 m) ou par un horizon minéralisé (enrobé, dallage, etc), ou encore la protection renforcée des réseaux d'eau potable. Un dispositif de contrôle des travaux de dépollution et des mesures de gestion sera mis en place, qui pourra donner lieu à d'éventuelles restrictions d'usage (sur les espaces de pleine terre et les eaux souterraines) et à l'instauration de servitudes (page 255 de l'EI).

4 Ou 620 mg/kg comme indiqué, contradictoirement, page 179.

La mise en œuvre de ce plan de gestion, dont les mesures ont fait l'objet d'une analyse des risques résiduels (ARR) fondée sur une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS), devrait permettre, d'après l'étude d'impact (page 308), de garantir la compatibilité du site avec les usages projetés.

Ni l'EQRS, ni le plan de gestion n'ayant été annexés à l'étude d'impact, la MRAe n'a pas été en mesure de se prononcer pleinement sur la méthodologie poursuivie et l'ensemble des mesures envisagées.

La MRAe observe en particulier que le projet, dans le cadre de son volet paysager, prévoit la réalisation d'espaces de culture potagères et maraîchères en cœur d'îlot (« jardin central nourricier »), dont il n'est nullement démontré que la mise en œuvre sur une épaisseur de terres saines de 0,50 m soit de nature à garantir l'absence de tout risque de contamination. Les modalités de gestion de ces espaces et des produits en résultant, le dispositif de contrôle sanitaire de ces derniers et les alternatives d'utilisation du sol qui pourraient être proposées au cas où des mesures de restriction d'usage seraient prises ne sont pas précisés.

La MRAe recommande d'apporter des précisions sur la gestion des espaces et des produits de cultures potagères et maraîchères envisagés en cœur d'îlot, au regard des risques de contamination par des polluants présents dans le sol. Elle recommande également d'annexer l'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) et le plan de gestion à l'étude d'impact.

3.2 Le trafic routier et les pollutions associées

Le trafic routier

Selon l'étude des déplacements réalisée par le bureau d'étude COSITREX, les conditions de circulation seraient actuellement satisfaisantes aux heures de pointe du matin et du soir sur l'avenue de Condé, plus difficiles avenue de la Libération (avec des remontées de file importantes sur les sections situées au nord et au sud de l'avenue de Condé), ainsi que sur les rues de Savoie et du Dauphiné (à l'ouest), qui supportent aux heures de pointe un flux de « shunt » (évitement) depuis l'avenue de Condé vers l'avenue de la Libération. Sur les autres sections (rue de Normandie et rue du Dauphiné à l'est), le volume de trafic est très faible (moins de 10 véhicules par heure). Le carrefour de l'avenue de la libération avec l'avenue de Condé connaît un fonctionnement difficile avec 1 390 uvp/h⁵ à l'heure de pointe du matin et 1 227 uvp/h à l'heure de pointe du soir, et le trafic est également important au carrefour de l'avenue de la Libération avec la rue du Dauphiné.

L'étude d'impact indique toutefois que le secteur ne souffre pas de phénomène de saturation.

Selon l'étude des déplacements, l'augmentation du trafic induite par le projet à date de livraison prévisionnelle (2023) est estimée à 84 uvp/h à l'heure de pointe du matin et à 72 uvp/h à l'heure de pointe du soir⁶, soit, pour l'étude d'impact (page 299), un trafic supplémentaire insuffisant pour modifier significativement les conditions de trafic actuelles.

En revanche, le chantier générera, sur toute la durée des travaux dont fait état l'étude d'impact (soit 24 mois), un flux compris selon les mois entre 50 et 300 camions par mois environ, avec des pics à près de 1000 pendant les 3 mois des opérations de dépollution et de terrassement. Or, selon l'étude d'impact (page 263), les mesures de gestion appropriées (signalétique, organisation logistique, régulation en lien avec les services compétents, etc.) restent à définir et à mettre en place par les soins de l'entreprise chargée de la maîtrise d'œuvre.

En outre, comme déjà mentionné dans le présent avis, l'analyse des flux de poids-lourds générés par la phase chantier du projet n'indique ni ne prend pas en compte la durée du chantier de démolition et de dépollution préalable aux opérations directement liées à la construction du projet immobilier, et les flux qu'ils généreront également.

La MRAe recommande de préciser les mesures de gestion et de circulation de la phase de travaux, y compris concernant les opérations de démolition des bâtiments existants et de dépollution relevant de la SIEM, dans un objectif de limitation des nuisances environnementales et sanitaires induites par les flux de camions.

5 Unité Véhicule Particulier par heure (1 voiture = 1 uvp, 1 bus ou poids-lourd = 2 uvp, 1 deux-roues = 0,5 uvp).

6 L'étude d'impact précise que ces résultats s'appuient sur les études de la Société du Grand Paris qui considèrent que la desserte du GPE induira une baisse du trafic à venir de 2 à 10 % dans les abords du secteur.

La qualité de l'air

En ce qui concerne la qualité de l'air dans le secteur d'étude, l'analyse s'appuie en premier lieu sur les résultats des stations urbaines AIRPARIF les plus proches du site (celles de Champigny-sur-Marne et de Vitry-sur-Seine, localisée respectivement à 2,5 km au nord est et 8,3 km au sud-ouest du site).

Les résultats observés sur ces deux stations montrent, sur la période 2013-2018, que :

- Les teneurs en dioxyde d'azote (NO₂) respectent la valeur limite en moyenne annuelle et en moyenne horaire.
- Pour les particules PM₁₀, aucune teneur annuelle moyenne ne dépasse la valeur limite, mais elles avoisinent la préconisation de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) de 20 µg/m³ annuels.
- Pour les particules PM_{2,5}, si la valeur limite annuelle est systématiquement respectée, la recommandation de l'OMS en matière de nombre de dépassements du seuil de 25 µg/m³ en moyenne journalière est largement dépassée chaque année.
- Pour l'ozone, l'année 2018 a été marquée par des teneurs importantes (supérieures au seuil de protection de la santé) en lien, selon le dossier, avec les longues et fréquentes périodes de canicule.

Cette première analyse a été complétée, à l'échelle locale :

- par les résultats d'une modélisation réalisée par AIRPARIF des concentrations moyennes annuelles pour le dioxyde d'azote et les particules fines (PM₁₀), montrant en particulier des taux de dioxyde d'azote élevés, voire très élevés sur la commune de Saint-Maur-des-Fossés ;
- par la réalisation de mesures *in situ* (du 20 novembre au 3 décembre 2019) à partir de 5 points distincts dont l'un à l'extérieur du site (sur l'avenue de la Libération). Les polluants mesurés ont été le NO₂, les PM_{2,5} et les PM₁₀

Par ailleurs, l'étude d'impact fournit un comparatif des évolutions des émissions des principaux polluants atmosphériques, avec ou sans projet.

Evolution des émissions pour les principaux polluants

IMIA	NOx	PM10	PM2,5	Particules à l'échappement	CO	SO ₂	COVNM	Benzène	NO ₂	BaP	Arsenic	Nickel
Evolution Situation projetée / Situation fil de l'eau	+ 3,5 %	+ 3,5 %	+ 3,5 %	+ 3,5 %	+ 3,6 %	+ 3,5 %	+ 3,5 %	+ 3,8 %	+ 3,7 %	+ 3,7 %	+ 3,5 %	+ 3,5 %
Evolution Situation projetée / Situation actuelle	- 21,3 %	- 8,3 %	- 14,4 %	- 43,4 %	- 38,3 %	+ 3,2 %	- 57,2 %	- 54,3 %	- 22,4 %	- 7,8 %	+ 3,4 %	+ 3,1 %

(Source : Ei p. 284))

Des résultats observés, l'étude d'impact conclut à des incidences non significatives du projet sur la qualité de l'air et, en conséquence, elle ne prévoit pas de mesures d'évitement et de réduction des impacts de la pollution atmosphérique sur les futurs usagers du projet.

La MRAe note que, pour le dioxyde d'azote (NO₂), les teneurs supérieures à la valeur limite réglementaire (de 40µg/m³/an) ont été relevées au niveau du point de mesure extérieur au site (de l'ordre de 47µg/m³), mais que celles relevées sur le site s'avèrent plus faibles (de 31,µg/m³ à 37,5 µg/m³).

En revanche, la MRAe note que :

- pour les particules PM₁₀ et PM_{2,5}, des concentrations supérieures aux recommandations de l'OMS ont été mesurées sur le site, notamment au point le plus proche de la future crèche (point n°2) ;
- la réalisation du projet concourt à augmenter les émissions des principaux polluants atmosphériques (de l'ordre de +3,5 %), même si les projections dont fait état l'étude d'impact indiquent, d'après cette dernière, qu'une baisse conséquente des émissions liées au trafic routier permettra de compenser très largement cette hausse (page 284).

La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact des mesures d'évitement et de réduction des impacts de la pollution atmosphérique sur les futurs usagers du projet, notamment au droit de la crèche, et de justifier de leur efficacité.

L'environnement sonore

Afin de caractériser l'environnement sonore sur le site et ses abords, une campagne de mesures *in situ* a été réalisée en décembre 2019 par le bureau d'études ALTIA. Bien qu'aucune des voies situées à proximité du site ne soit classée comme bruyante, les niveaux de bruit mesurés sont relativement élevés. Le niveau de bruit LAeq diurne est d'environ 70 dB(A) et le niveau de bruit LAeq nocturne est d'environ 63 dB(A).

Dans ces conditions, une cartographie des niveaux de bruit auxquels le site et les bâtiments avoisinants pourront être soumis à la livraison du projet a été réalisée. Il apparaît que les niveaux de bruit maximum en façade des bâtiments avoisinants les plus exposés seront compris entre 70 et 74 dB(A), tant à l'heure de pointe du matin qu'à l'heure de pointe du soir, soit des niveaux de bruit élevés. En ce qui concerne l'environnement sonore auquel seront soumis les futurs usagers du site, l'étude d'impact conclut que les niveaux seront comparables à la situation actuelle, mais sans les quantifier.

Des résultats observés, l'étude d'impact conclut, d'une part, que les incidences sur les riverains ne seront pas significatives, ne justifiant pas la mise en œuvre de mesures particulières et, d'autre part, qu'un isolement acoustique des façades de l'ensemble immobilier, renforcé pour celles qui seront les plus exposées, suffira pour limiter l'exposition des futurs usagers à cet environnement sonore bruyant. Elle évalue, en conséquence, les incidences du projet comme positives sur le confort acoustique des futurs occupants (page 305).

Pour la MRAe, les futurs usagers du site, dont de jeunes enfants, seront soumis à un environnement sonore bruyant, notamment dans les espaces extérieurs, qui aurait justifié la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction des impacts de la pollution sonore, au-delà du seul respect de la réglementation relative à l'isolement acoustique des logements.

La MRAe recommande de renforcer les mesures d'évitement et de réduction des impacts de la pollution sonore sur la santé des futurs occupants du site, notamment celle des personnes les plus vulnérables.

3.3 Les consommations énergétiques

Selon l'étude d'impact (page 94), le projet vise le niveau de performance énergétique de la réglementation thermique (RT) 2012, diminué de 10 %.

Pour parvenir à ce niveau de performance, le projet s'appuie sur les conclusions d'une étude de faisabilité (technique et économique) qui a comparé diverses solutions d'approvisionnement en énergie. *In fine*, la production de chaleur nécessaire au chauffage des bâtiments et à la fourniture de l'eau chaude sanitaire sera assurée collectivement par deux chaudières gaz à condensation et des radiateurs d'eau chaude moyenne température assureront le chauffage des logements.

La MRAe rappelle que la réglementation thermique (RT) 2020, qui imposera à tous les nouveaux bâtiments d'être à énergie positive⁷, sera applicable dès la fin 2020. Dans cette perspective, le niveau de performance énergétiques envisagé par le projet gagnerait à être plus ambitieux.

3.4 La gestion des eaux pluviales

Compte tenu des composantes supplémentaires à prévoir de prendre de compte le cas échéant dans le périmètre du projet (voir chapitre 2 du présent avis), le projet pourrait être soumis à déclaration en ce qui concerne la réglementation relative à la loi sur l'eau, au titre de la rubrique 2150 qui encadre la gestion des eaux pluviales sur des terrains d'assiette supérieurs à un hectare.

En matière de gestion des eaux pluviales, et compte tenu des contraintes du site (notamment la pollution des sols) et du respect de la réglementation en vigueur (notamment éviter le rejet dans le réseau public), le projet prévoit :

- en premier lieu, d'infiltrer dans le terrain les « premières pluies » (c'est-à-dire les 10 premiers millimètres) ;

⁷ c'est-à-dire produisant plus d'énergie qu'ils n'en consomment.

– en second lieu, de gérer les eaux pluviales résultant d'événement d'occurrence décennale grâce à des ouvrages de rétention avant un rejet régulé au réseau, suivant un débit de fuite de 3 litres/seconde/hectare (l/s/ha).

Les eaux pluviales d'une partie de l'emprise foncière du projet (environ 39 %) seront ainsi stockées en bassin à ciel ouvert dans des zones d'espaces verts en décaissés et sur les toitures végétalisées, les eaux pluviales sur le reste du site seront récupérées puis déversées dans des bassins de stockage situés en sous-sol.

Une estimation du volume nécessaire de stockage est produite : un total de 261 m³ d'eau qui sera stocké via les toitures terrasses végétalisées (à hauteur de 23 m³), les bassins à ciel ouvert (à hauteur de 50 m³) et les ouvrages de rétention en infrastructure (188 m³).

Les pollutions chroniques, véhiculées par les eaux pluviales ou issues du lessivage des sols pollués par ces dernières, seront traitées à l'aide d'espèces plantées favorisant les processus de phyto-épuration dans les noues et les bassins à ciel ouvert prévus dans le cadre des aménagements paysagers du cœur d'îlot.

3.5 L'intégration paysagère du projet

Les incidences du projet sur le paysage urbain environnant sont analysées assez succinctement et surtout par comparaison avec l'occupation actuelle du site, en présentant une série de photomontages rapportés à des vues de l'état existant. Selon l'étude d'impact (page 64), le bâti implanté en retrait de l'alignement côté jardin utilise l'épannelage maximum en R+3+Attique défini par le plan local d'urbanisme (PLU) dans cette zone. L'étude d'impact conclut sur des incidences positives.

Toutefois, pour la MRAe, au regard des hauteurs maximales projetées, le projet apparaît susceptible d'avoir des impacts notables, en particulier sur les maisons individuelles situées à proximité et sur des points de vue plus éloignés, que l'étude d'impact ne permet pas d'apprécier.

Au titre de ces impacts figurent ceux qui peuvent affecter les conditions d'ensoleillement dont bénéficient les occupants des bâtiments avoisinants. Ces impacts ont été étudiés, sur la base d'une étude technique spécifique.

Il en ressort notamment que :

- le projet, compte tenu des hauteurs envisagées (jusqu'en R+3+attique), conduit à des pertes d'ensoleillement pour les maisons et l'immeuble construits à l'ouest de la rue de Savoie : pertes de l'ordre de 40 % environ en décembre (approximativement deux heures entre 10 h et 13 h), 30 % environ en mars (à peu près une heure et demie entre 8 h et 10 h du matin) et 20 % environ en juin (uniquement pour leurs parties basses qui perdent entre une heure et une heure et demie de soleil entre 7 h et 9 h).
- certaines maisons de la rue du Dauphiné subissent, en période hivernale, une baisse de leur durée d'ensoleillement d'au maximum deux heures. En contrepartie, les parties inférieures de l'immeuble et de plusieurs des maisons de cette même rue bénéficient d'un gain d'ensoleillement par rapport à la situation actuelle.

L'étude d'impact conclut néanmoins que l'impact du projet sur l'ensoleillement des bâtiments qui l'entourent sera négligeable, au motif que l'ensoleillement en condition réelle est bien inférieur au rayonnement solaire théorique des simulations.

Toutefois, au regard des pertes d'ensoleillement non négligeables qui ont été mises en évidence, il aurait été pertinent d'examiner les possibilités de mettre en œuvre des mesures d'évitement ou de réduction, y compris par certains ajustements de la proposition architecturale, ou de démontrer que cet examen a été réalisé et que le choix programmatique et architectural retenu correspond à l'option la plus efficace, notamment pour cet enjeu.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact sur son volet paysager, notamment en justifiant son intégration dans l'environnement urbain immédiat et dans des vues plus éloignées. Elle recommande en particulier de la compléter par un examen des mesures d'évitement et de réduction envisageables au regard des pertes d'ensoleillement générées par le projet sur les immeubles d'habitations voisins, et de justifier que l'option programmatique et architecturale retenue correspond à celle de moindre impact à cet égard, compte tenu de l'ensemble des autres enjeux considérés.

4 Justification du projet retenu

L'étude d'impact rappelle, au titre de l'environnement administratif du projet (pages 143 et suivantes), que :

– d'après le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), document stratégique d'aménagement et d'urbanisme de la région à l'horizon 2030, le site de projet figure comme « quartier(s) à densifier à proximité d'une gare », du fait du rayonnement actuel de la ligne A du RER et à terme de l'arrivée de la nouvelle ligne de métro 15 Sud.

– d'après le plan local d'urbanisme (PLU), le site du projet est localisé au sein d'une zone U2, à savoir une zone urbaine immédiatement constructible de densité moyenne de constructions à dominante pavillonnaire, en prolongement des centres historiques. La vocation principale en est l'habitat individuel en mixité avec des commerces et des activités en accompagnement. Selon l'étude d'impact (p.149), l'objectif de ces dispositions du document d'urbanisme est de favoriser les mutations en faveur du logement le long des axes structurants, avec l'implantation d'un linéaire de commerces et d'activités, ou des retraits végétalisés afin de préserver le caractère paysager dominant.

L'étude d'impact rappelle, par ailleurs, que la reconversion du site, suite à sa libération par la société Essilor en 2012-2013, a fait l'objet d'un appel à projets en 2018, basé sur le cahier des charges suivants :

« – un programme développant une Superficie de Planchers (SdP) d'au moins 10 000 m², dont 30 % de logements sociaux, ainsi que qu'un minimum de 350 m² de commerce et de 150 m² pour un équipement collectif (crèche) ;

– un projet développant un souci important en matière d'insertions urbaine et architecturale dans un environnement essentiellement résidentiel ;

– un projet permettant une désimperméabilisation maximale du site par le développement d'une superficie importante d'espaces verts apte à assurer son insertion dans la trame verte développée par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France ».

Pour la MRAe, l'étude d'impact gagnerait à rappeler ce qui a motivé ces objectifs programmatiques.

L'étude d'impact justifie également l'implantation d'une crèche sur le site Essilor. Selon le dossier, cette crèche doit permettre, de par sa capacité d'accueil (35 berceaux), à la fois de compenser la suppression d'une structure existante « Les Tournelles » située à environ 750 m du site (et disposant d'une capacité de 15 enfants) et de satisfaire des besoins communaux supplémentaires (notamment liés à l'arrivée du GPE).

L'implantation d'une crèche sur des sols pollués (notamment en composés chlorés) doit toutefois être justifiée au regard de la circulaire du 08 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles, qui prévoit que la construction de tels établissements doit être évitée, notamment lorsqu'il s'agit d'anciens sites industriels et, qu'en cas d'impossibilité de trouver un site alternatif non pollué, un bilan étayé des avantages et inconvénients des différentes options de localisation doit être produit.

La MRAe recommande de joindre au dossier mis à la consultation du public un bilan des avantages et des inconvénients, au regard des incidences environnementales et sanitaires, des différentes options étudiées de localisation de la crèche, justifiant l'option retenue dans le cadre du projet.

L'étude d'impact présente les évolutions du projet à la suite de la désignation du lauréat de l'appel à projet, concernant spécifiquement les points suivants :

– démolition des bâtiments existants : leur réhabilitation lourde n'aurait pas été retenue compte tenu de l'état du bâti et de la « remise à niveau » qu'elle impliquait (notamment en termes d'isolation). Pour la MRAe, ces 2 affirmations gagneraient à être davantage justifiées, compte tenu du coût environnemental des démolitions ;

– gestion des eaux pluviales : d'une conception prévoyant initialement des toitures à pente, l'option a consisté *in fine* en l'aménagement de toitures terrasses végétalisées participant à la fois à la gestion des pluies courantes et des pluies plus importantes, ce qui est positif ;

– accès au parking : les études de déplacements ont permis de relocaliser les accès-sortie afin d'optimiser les circulations.

Pour la MRAe, s'il n'est pas douteux que le projet développé ici, en reconversion d'un site industriel à l'abandon, fait sens en contribuant notamment à l'amélioration du cadre de vie et à la production de logements dans un quartier proche d'une gare, elle recommande néanmoins de justifier davantage les niveaux de hauteurs projetées, au regard de l'insertion urbaine du projet dans son environnement pavillonnaire et de la perte potentielle d'ensoleillement sur les bâtiments voisins.

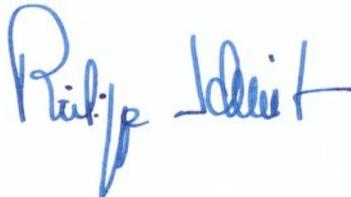
5 Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier de consultation du public.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture 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 leur projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la MRAe d'Île-de-France et sur celui 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,



Philippe SCHMIT