



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-  
France sur le projet de construction d'un ensemble  
immobilier situé entre les rues des Belles Hâtes et de Neuville  
à Éragny-sur-Oise (95)**

N°MRAe 2021-1745  
en date du 18/11/2021

# Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un ensemble immobilier situé entre les rues des Belles Hâtes et de Neuville à Éragny-sur-Oise (Val-d'Oise) et sur son étude d'impact datée du 27 juillet 2021. Il est émis dans le cadre de la procédure de demande de permis de construire. Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n°DRIEE-SDDTE-2021-049 du 9 mars 2021.

Porté par la société en nom collectif (SNC) Altarea Cogedim, le projet s'implante sur un terrain de 13 260 m<sup>2</sup> à moins de cent mètres de l'Oise, actuellement occupé par une friche arborée et cinq maisons. Il est riverain de la « Maison des Services au Public » et inclus dans le périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Mairie d'Éragny ». Il vise à développer la mixité fonctionnelle de ce secteur de renouvellement urbain, proche de la gare SNCF (ligne J du Transilien) et localisé au centre ouest de la commune, en limite sud du village historique et au nord du quartier de la Croix des Pointes.

Le projet prévoit, après démolition des maisons existantes, la réalisation d'un ensemble de bâtiments de R+1 à R+2+attique comprenant : 110 logements pour seniors, 22 logements intermédiaires, 23 maisons individuelles, ainsi qu'une annexe de la mairie, l'ensemble développant 10 217 m<sup>2</sup> de surface de plancher. La création d'une voie nouvelle, incluse dans le périmètre du projet, est envisagée. La durée prévisionnelle des travaux est de 25 mois. La MRAe note que la création d'une crèche, qui était envisagée au stade de l'examen au cas par cas, n'est plus prévue.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent les pollutions et nuisances (pollution sonore, nuisance vibratoires et pollution des sols), les milieux naturels et le cadre de vie (corridors alluviaux multi-trames, contexte urbain peu dense), ainsi que les modes de déplacement (autour et au sein du site).

La MRAe relève que l'étude d'impact transmise est proportionnée aux caractéristiques du projet et aux enjeux environnement. Elle est en outre bien illustrée. Les enjeux sont mis en évidence et distingués dans une synthèse conclusive de chaque thématique qualifiant leur niveau de sensibilité et leurs caractéristiques (type et temporalité). Les mesures d'évitement, de réduction, et de compensation, sont le cas échéant, proposées de manière synthétique sous forme de tableau rappelant les mesures environnementales retenues et précisant leurs coûts et les modalités de suivi.

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

- justifier, dans l'étude d'impact, l'absence de mise en œuvre de mesures complémentaires d'évitement ou de réduction des nuisances vibratoires générées par le passage des trains au droit des constructions proches de la voie ferrée ;
- joindre à l'étude d'impact l'étude flash réalisée en novembre 2019, la compléter par des observations couvrant l'ensemble du cycle biologique des espèces, selon une méthodologie adaptée aux milieux et aux espèces pouvant fréquenter le site, et justifier, voire d'ajuster, l'orientation de la trame verte intégrée au projet, au regard des conclusions de ces études ;
- développer davantage le parti pris d'insertion paysagère du projet dans son environnement, et en particulier au regard du paysage des berges de l'Oise ;
- justifier l'importance des places réservées au stationnement des véhicules individuels motorisés et aux deux-roues non motorisés, et étudier des solutions pour rétablir la liaison piétonne entre le cœur d'îlot public et la rue de Neuville.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

# Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	5
<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	7
<b>2. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>8</b>
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	8
2.2. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	8
<b>3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>9</b>
3.1. Pollutions et nuisances.....	9
3.2. Milieux naturels et cadre de vie.....	10
3.3. Modes de déplacement.....	11
<b>4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....</b>	<b>13</b>
<b>Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.....</b>	<b>13</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>14</b>
<b>Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....</b>	<b>15</b>

# Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le maire de la commune d'Éragny-sur-Oise (Val-d'Oise) pour rendre un avis dans le cadre de la procédure de demande de permis de construire d'un ensemble immobilier, situé entre les rues des Belles Hâtes et de Neuville, porté par la société en nom collectif (SNC) Altarea Cogedim.

Cette saisine étant conforme au [paragraphe I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 23 septembre 2021. Conformément au [paragraphe II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#) l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Ce projet entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'[article R. 122-2 du code de l'environnement](#) (rubrique 39°a du [tableau annexé](#) à cet article). Il a été soumis à évaluation environnementale par [décision du préfet de région n°DRIEE-SDDTE-2021-049 du 9 mars 2021](#).

Conformément aux dispositions du [paragraphe III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 29 septembre 2021. Sa réponse du 22 octobre 2021 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 18 novembre 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction d'un ensemble immobilier situé entre les rues des Belles Hâtes et de Neuville à Éragny-sur-Oise (Val-d'Oise).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Éric Alonzo, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le 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.**

# Avis détaillé

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement<sup>1</sup> et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) 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.

Conformément à ces directives un 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'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

## 1. Présentation du projet

### 1.1. Contexte et présentation du projet

La commune d'Éragny-sur-Oise (18 162 habitants sur 4,72 km<sup>2</sup>) est située dans le département du Val-d'Oise, à environ une trentaine de kilomètres au nord-ouest de Paris. Elle s'est structurée autour de deux unités distinctes : Le Village et le Plateau. Le village se trouve sur les bords de l'Oise, en bas de la côte, tandis que le Plateau forme le reste de la ville. Elle fait partie de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (treize communes pour 210 633 habitants), créée en 2004.

Le projet se développe, en limite du plateau, sur une emprise qui présente un dénivelé d'environ six mètres (p. 23). Il se situe dans un secteur défini comme « quartier à densifier à proximité d'une gare » par le schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) et comme zone UBc (destiné à l'habitat), par le plan local d'urbanisme (PLU).

Le site du projet, d'une superficie de 13 260 m<sup>2</sup>, est formé de 24 parcelles mitoyennes, situées entre les rues des Belles Hâtes et de Neuville, correspondant à l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Mairie »<sup>2</sup> spécifique du PLU.

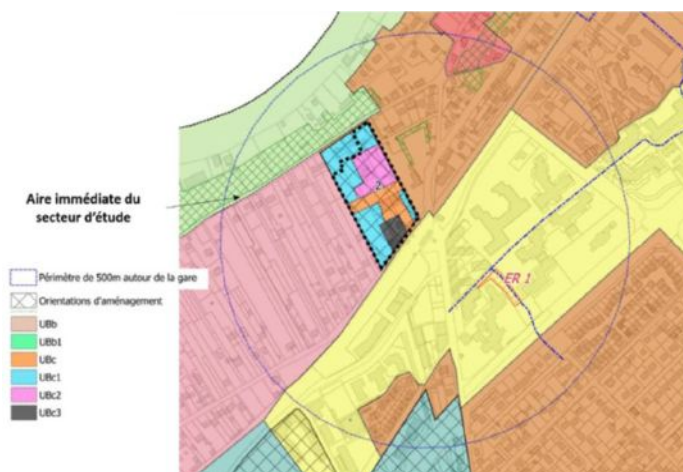


Figure 1: Plan de zonage du PLU – source : p.106 de l'étude d'impact

- 1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).
- 2 L'OAP « Mairie », ainsi définie, englobe la partie centre-ouest du territoire communal, située en limite sud du village historique. Elle a été intégrée au PLU en vue notamment de renforcer l'offre de logements et développer la mixité fonctionnelle de ce secteur.

Il est actuellement occupé par des jardins et une friche arborée, couvrant une large partie de l'emprise, par cinq maisons qui seront démolies dans le cadre du projet et la Maison des Services au Publics.

Le site est bordé :

- au nord, par la rue Neuville et l'Oise située à moins de 100 m ;
- à l'est par la section de la rue des Belles Hâtes longeant la mairie ;
- au sud par la rue des Belles Hâtes et la voie ferrée (ligne J du Transilien), qui le sépare des ensembles immobiliers du quartier de la Gare Éragny-Neuville distant de moins de 50 m ;
- à l'ouest par des jardins et pavillons du quartier de la Croix des Pointes, datant du XX<sup>e</sup> siècle.

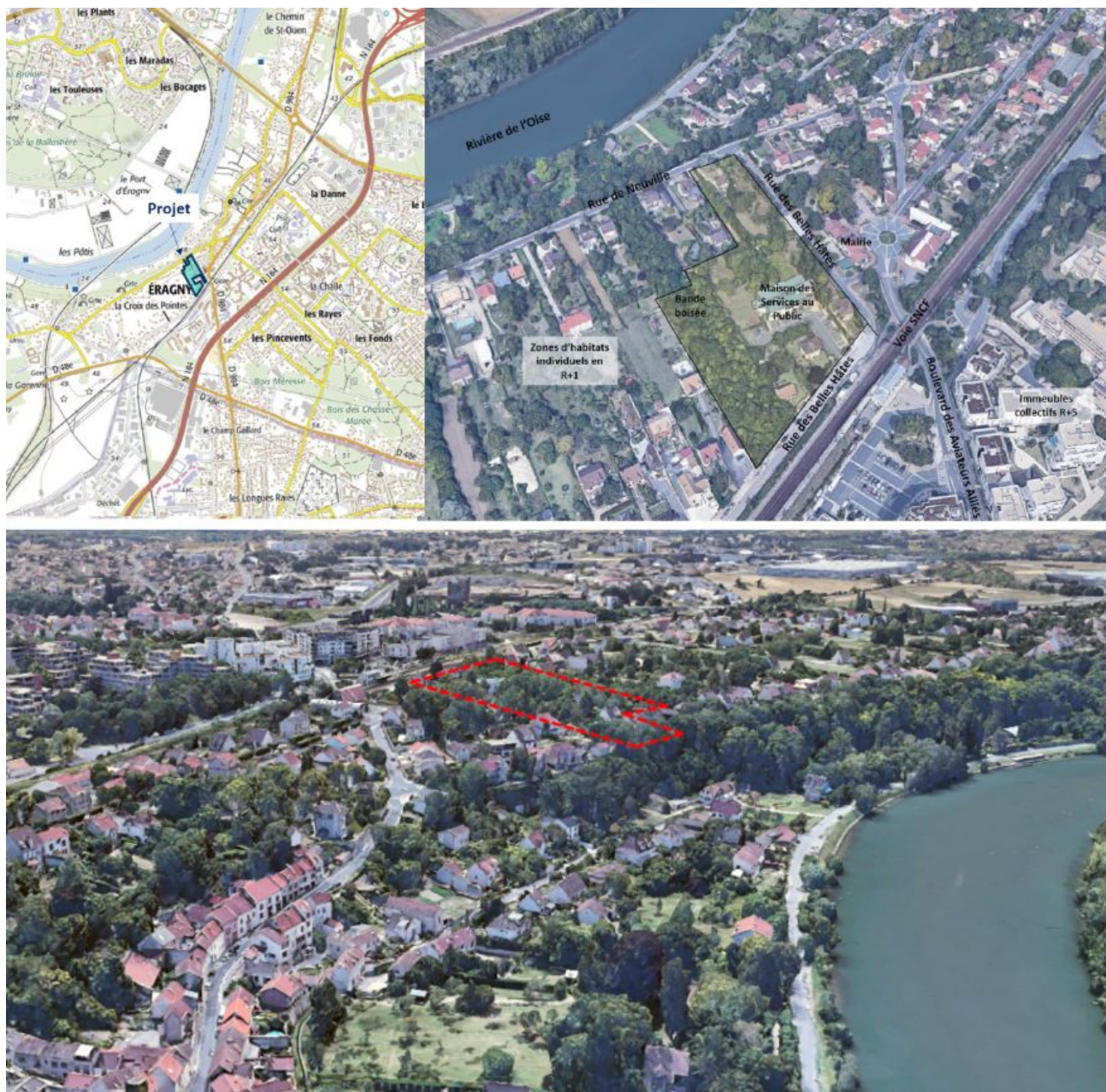


Figure 2: Situation et localisation du projet à Éragny-sur-Oise - source : p.13 et 58 de l'étude d'impact ;  
localisation approximative du projet, vue depuis le village et les berges de l'Oise - source : Google Earth

Le projet prévoit la construction de 155 logements :

- une résidence de seniors avec services (110 logements) dans un bâtiment à R+2+attique ;
- un ensemble de logements intermédiaires (22 logements) répartis en deux bâtiments à R+2 ;
- un ensemble de maisons individuelles (23 logements) à R+1.

En outre, une annexe de la mairie sera aménagée au rez-de-chaussée de la résidence.

Le projet comptera également :

- 64 places de stationnement : 20 places extérieures de stationnement réservées à la résidence pour seniors, 14 places extérieures et des places souterraines réservées au personnel de la mairie ainsi que 32 places de stationnement réaménagées pour la Maison des Services au Public. L'accès à celles-ci sera indépendant du reste de l'opération immobilière ;
- une voie nouvelle, créée depuis la rue des Belles Hâtes, desservant la majorité des maisons ;
- un jardin commun (Parc de la mairie) aménagé en face de la mairie, entre la résidence de seniors et la Maison des Services au Public conservée, et visant à constituer une nouvelle centralité, piétonne et arborée.

D'après l'étude d'impact (p. 127), la durée du chantier pour l'ensemble de l'opération sera d'environ 25 mois, avec un lancement prévu au 1<sup>er</sup> trimestre 2022 et une réception prévue fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2024.

La MRAe note que le projet d'ensemble immobilier a évolué par rapport à celui présenté dans le cadre de l'examen au cas par cas, qui a donné lieu à la décision du préfet de région n°DRIEE-SDDTE-2021-049 du 9 mars 2021. La crèche, initialement prévue, ne l'est plus et le nombre de logements est porté à 155, au lieu de 152.



Figure 3: Perspective architecturale du projet – source : p.129 de l'étude d'impact

## 1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent :

- **les pollutions et nuisances**, liés à la proximité avec l'avenue Roger Guichard (RD 984) et une voie ferrée (ligne J du Transilien), identifiées parmi les infrastructures terrestres à l'origine de pollutions sonores et de vibrations, et ceux liés à la qualité des sols (pollution avérée au mercure et au plomb) ;

- **les milieux naturels et le cadre de vie**, compte tenu de la présence d'un corridor alluviale multi-trames identifiés au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et de l'insertion du projet, en partie, sur une friche arborée et dans un tissu pavillonnaire peu dense ;
- **les modes de déplacement**, compte tenu des opportunités existantes et alternatives à l'usage de véhicules individuels motorisés.

## 2. L'évaluation environnementale

### 2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

La MRAe relève que l'étude d'impact transmise est proportionnée aux caractéristiques du projet et aux enjeux environnement. Elle est en outre bien illustrée.

Les enjeux sont mis en évidence et distingués dans une synthèse conclusive de chaque thématique qualifiant leur niveau de sensibilité et leurs caractéristiques (type et temporalité). Les mesures d'évitement, de réduction, et de compensation, sont le cas échéant, proposées de manière synthétique sous forme de tableau rappelant les mesures environnementales retenues et précisant leurs coûts et les modalités de suivi.

La plupart des études spécifiques réalisées (diagnostic des sols et eaux souterraines, diagnostic acoustique, etc.) sont jointes à l'étude d'impact, à l'exception du « diagnostic écologique flash » sur lequel se fondent pourtant certaines conclusions. Or, les informations reprises dans l'étude d'impact à cet égard ne sont pas suffisamment détaillées pour s'assurer de la robustesse de la méthode employée et des conclusions retenues (cf. recommandation de la partie 3.2).

Dans les cartes et plans de l'étude d'impact, la parcelle de la Maison des Services au Public est le plus souvent exclue de l'emprise (ex : p. 13, 24, 25, 34 et 40) alors que le réaménagement du parking est bien une composante du projet.

### 2.2. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Le maître d'ouvrage justifie la localisation du projet essentiellement au regard du PLU d'Éragny-sur-Oise. L'étude d'impact rappelle à cet égard (p. 125 et 126) que « *le site fait l'objet d'un intérêt particulier de la commune qui a souhaité le dédier à un projet d'aménagement dont les contours et objectifs ont été transcrits dans les orientations d'aménagement et de programmation qui font partie du PLU approuvé en 2018* ».

La MRAe souligne que certains des enjeux mis en évidence dans le présent avis sont concordants avec ceux retenus et partiellement traités dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLU révisé en 2018, qui a donné lieu à l'[avis MRAe n°2018-39 du 31 mai 2018](#).

L'étude d'impact décrit (p. 124-155) de façon assez complète le contexte et la composition du projet. C'est un projet de densification de vastes terrains occupés par cinq pavillons et la maison des services publics, ainsi qu'une friche arborée connectée avec les boisements en rive de l'Oise

Au-delà du contenu de l'OAP définie sur ce secteur, qui permet de justifier la localisation du projet et le principe de répartition des bâtiments par type (p. 106), la MRAe note qu'aucun élément du dossier ne permet de démontrer que la forme urbaine et l'architecture proposées sont pertinentes au vu du contexte dans lequel s'inscrit le projet ainsi que de sa mixité fonctionnelle (ex : stationnement automobile / proximité gare, cohabitation des habitants / résidents / travailleurs / visiteurs, etc.)

L'étude d'impact ne présente en effet aucune variante en matière de choix d'insertion paysagère, de forme urbaine et d'architecture, ce qui n'est pas satisfaisant, notamment au regard des enjeux environnementaux



relevés ci-après par le présent avis : risques sanitaires, patrimoine naturel et paysager et modes de déplacement.

**(1) La MRAe recommande de présenter des variantes du projet permettant une meilleure prise en compte du contexte urbain et paysager et de ses enjeux environnementaux.**

## 3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

### 3.1. Pollutions et nuisances

Le projet se développe à proximité immédiate de la voie ferrée reliant la gare d'Éragny-Neuville aux autres communes desservies par la ligne J du Transilien et de l'avenue Roger Guichard / boulevard des Aviateurs Alliés (RD 984) traversant la commune sur un axe nord-sud. La voie ferrée est classée en catégorie 2 et la route départementale est classée en catégorie 4. La largeur du secteur affecté par le bruit généré depuis ces infrastructures est respectivement de 250 m pour la voie ferrée et de 30 m pour la route départementale. Ainsi, d'après l'étude d'impact (p. 66), « l'ensemble du périmètre du projet est [...] situé au sein du secteur affecté par le bruit de la voie ferrée et dans une moindre mesure, et de manière localisée, par la RD 984 ».

Une étude acoustique, jointe à l'étude d'impact, a été réalisée par le maître d'ouvrage. Elle présente l'impact de ces infrastructures sur les bâtiments projetés. Les niveaux de bruit mesurés sur site en trois points distincts du périmètre du projet, en mars 2021, varient de 36 à 60 dB(A)<sup>3</sup> aux heures de pointes.

L'étude d'impact (p. 162-167) conclut que le site du projet est exposé à des niveaux sonores assez élevés, essentiellement au niveau de la rue des Belles Hâtes et sur une bande d'environ vingt mètres. La MRAe observe que l'étude acoustique est complétée d'une proposition d'objectifs acoustiques d'isolement de façade (entre 30 et 41 dB). Ces objectifs sont cohérents avec le niveau d'enjeu et les recommandations actuelles de l'organisation mondiale de la santé (OMS)<sup>4</sup>. La MRAe souligne par ailleurs qu'une modélisation des niveaux de bruit à l'état futur, intégrant l'ensemble des mesures de réduction retenues, a été réalisée afin d'en démontrer l'efficacité. En dépit des nuisances persistantes si les fenêtres demeurent ouvertes, la nuisance semble acceptable compte tenu de la fréquence du trafic ferroviaire dans ce secteur (deux trains environ toutes les 35 minutes).

La MRAe note en particulier que l'étude d'impact indique (p. 166) que les exigences acoustiques d'isolement de façade seront intégrées dans la conception du projet et qu'une étude sera réalisée, après construction, pour confirmer l'efficacité des mesures d'isolement phonique mises en place ou proposer, le cas échéant, des mesures de réduction complémentaires.

Une campagne de mesures vibratoires a également été réalisée sur site en mars 2021, en trois points distincts autour de la Maison des Services au Public, de façon à évaluer l'exposition aux sollicitations engendrées par le passage des trains. Les éléments collectés montrent que seules les constructions les plus proches de la voie ferrée seront impactées par des nuisances vibratoires significatives. Certaines mesures y atteignent le seuil de perception tactile fixé par les normes ISO 2631-2 et ISO 10137 (p. 74). La MRAe observe que des solutions de désolidarisation ont été envisagées (fondations sur appuis antivibratiles de type plots de polyuréthane) pour

3 En acoustique, l'intensité du son (ou niveau sonore) est généralement exprimée en décibels dB(A). En effet, l'oreille humaine ne perçoit pas toutes les fréquences de la même manière. Afin de se rapprocher de l'audition humaine, une pondération est appliquée aux sons mesurés. Les dB(A) résultent de l'application de la courbe de pondération A, utilisée pour les sons d'intensité courante.

4 Afin de protéger la santé des populations, l'organisation mondiale de la santé recommande un niveau sonore du trafic routier inférieur à 53 dB(A) (Lden), soit un niveau de 53 dB durant 24 h, et de 45 dB(A) (Ln), soit un niveau de 45 dB en période nocturne. Elle recommande un niveau sonore du trafic ferroviaire inférieur à 54 dB (Lden) et de 44 dB (A) (Ln).

les bâtiments les plus proches des voies ferrées (logement intermédiaires et cinq maisons individuelles). Pour autant, le retrait du front bâti a été préféré à ces mesures d'évitement et de réduction des nuisances vibratoires. Les raisons de ce choix ne sont pas explicitées.

## (2) La MRAe recommande de justifier, dans l'étude d'impact, l'absence de mise en œuvre de mesures complémentaires d'évitement ou de réduction des nuisances vibratoires générées par le passage des trains au droit des constructions proches de la voie ferrée.

Une étude de diagnostic de l'état des milieux (sols et eaux souterraines), jointe à l'étude d'impact, a été réalisée sur site en juillet 2020 et complétée en avril 2021. Les sondages et investigations effectués en divers points de l'emprise du projet et lors des deux campagnes ont révélé des anomalies significatives liées à la teneur métaux, notamment en plomb et en mercure, sans que l'origine de ces pollutions n'ait pu être identifiée.

Or la teneur en métaux mesurée dans les sols, en plusieurs points et profondeurs de sondage, dépasse les valeurs de référence. La MRAe note à cet égard que, lors des deux campagnes, la majorité des échantillons pré-sentaient des teneurs très supérieures à la valeur de référence dans les sols ordinaires : teneur maximale en mercure mesurée à 13 mg/kg (1<sup>re</sup> campagne) puis 50 mg/kg (2<sup>nd</sup>e campagne), contre 0,32 mg/kg (valeur de référence), et teneur maximale en plomb mesurée à 150 mg/kg (1<sup>re</sup> campagne) puis 510 mg/kg (2<sup>nd</sup>e campagne), contre 53 mg/kg (valeur de référence).

L'étude d'impact (p. 42 et 160-61) conclut que le site est concerné par des niveaux de concentration en métaux lourds dans les sols superficiels, susceptibles de « présenter un risque sanitaire vis-à-vis des futurs usagers du projet ». La MRAe observe que l'étude écarte cependant tout risque de transfert de ces pollutions superficielles par les eaux souterraines et les gaz du sol, notamment compte tenu de la profondeur de la nappe phréatique et de l'absence de composés volatils significatifs dans les sols et gaz du sol. « L'ingestion de sol, l'inhalation de poussières et le contact direct cutané prolongé » constituant les voies de transfert les plus probables.

La MRAe note en particulier que l'étude d'impact indique (p. 219) que les remblais seront excavés avant d'être évacués vers les filières adaptées et les sols pollués seront recouverts d'une dalle béton (au droit des bâtiments) ou de terres saines, avec la mise en place notamment d'un grillage avertisseur (dans les espaces verts) et de fosses pour les arbres. Ces mesures semblent proportionnées au niveau d'enjeu constaté.

## 3.2. Milieux naturels et cadre de vie

Le projet se développe sur la rive gauche de l'Oise, située à moins de cent mètres, dans un secteur composé d'unités foncières assez peu artificialisées et en partie boisées, en connexion avec la rivière en limite d'unités foncières largement artificialisées au sud des voies ferrées et, dans une moindre mesure, à l'est de la rue des Belles Hâtes. Bien que située en zone urbaine (UBc dans le PLU), une large partie de l'emprise du projet abrite des jardins et une friche arborée dense.

Une « étude écologique (faune-flore) flash », non jointe à l'étude d'impact, a, d'après le dossier, été réalisée sur site en novembre 2019. Le diagnostic présenté dans l'étude d'impact (p. 53 et 54) est particulièrement limité. L'étude d'impact conclut à l'absence d'espèces protégées ou patrimoniales et à une faible diversité floristique et faunistique sur le site (p. 54). Or, compte tenu de la présence d'un corridor alluvial multi-trames dans ce secteur et de la connexion des parcelles arborées avec les unités foncières proches de l'Oise, la MRAe considère qu'une étude faune-flore complète doit être conduite pour caractériser plus finement les enjeux et fonctionnalités écologiques en présence.

Par ailleurs que le projet prévoit de développer une « trame verte » (p. 131) suivant un axe est/ouest conformément aux indications de l'OAP (voir le « parc de la Mairie », Figures 3 et 4). Toutefois, la MRAe observe qu'elle ne tire pas parti de celle, préexistante, formée par la friche arborée nord/sud située à l'est de l'emprise

entre les rues de Neuville et des Belles Hâtes (voir la « bande boisée » indiquée sur la vue aérienne de la Figure 2). La MRAe considère que l'orientation de la trame verte doit être justifiée, voire ajustée, en s'appuyant notamment sur les conclusions d'une étude écologique complète.

**(3) La MRAe recommande de joindre à l'étude d'impact l'étude flash réalisée en novembre 2019, de la compléter par des observations couvrant l'ensemble du cycle biologique des espèces, selon une méthodologie adaptée aux milieux et aux espèces pouvant fréquenter le site, et de justifier, voire d'ajuster, l'orientation de la trame verte intégrée au projet, au regard des conclusions de ces études.**

Le projet vise à densifier des terrains situés à proximité d'une gare et de services publics. La MRAe relève qu'il s'agit aujourd'hui d'un secteur urbanisé peu dense, qui comprend de nombreux espaces végétalisés en lien avec les berges de l'Oise. S'il n'est pas localisé à proximité d'un site patrimonial, sa situation en rebord de plateau, en balcon sur la rivière, peut toutefois être considérée comme relativement sensible. La MRAe note à cet égard que l'étude d'impact n'étudie pas l'inscription du projet dans ce contexte.

La notice paysagère jointe à l'étude d'impact (annexe 18) se limite à la conception des espaces extérieurs au sein de l'emprise du projet (voir Figure 4). Ces espaces s'articulent autour du parc commun et de la nouvelle voie de desserte. Pour la MRAe, l'accessibilité des différents espaces au public (piétons / vélos / véhicules) doit toutefois être clarifiée (voie de desserte privée avec barrière, etc.) et le parti d'aménagement justifié au regard de son insertion dans le site.

La MRAe note par ailleurs que les plantations s'inscrivent intégralement dans une palette végétale locale, ce qui est à souligner. Le travail sur la perméabilité des revêtements est lui aussi positif.

Globalement, la MRAe constate que l'étude d'impact ne fait qu'agréger quelques extraits de la notice paysagère jointe en annexe, sans que cela ne constitue une analyse de l'insertion du projet dans son environnement, sur un secteur plus élargi.

**(4) La MRAe recommande de développer davantage l'analyse du parti pris d'insertion du projet dans son environnement à différentes échelles et en particulier du point de vue du paysage des berges de l'Oise.**

### 3.3. Modes de déplacement

Le projet s'implante dans un secteur très fréquenté de la commune, compte tenu de la proximité de la mairie, de la gare d'Éragny-Neuville et de la Maison des Services au Public. Plusieurs places de stationnement existantes y sont recensées et la proximité immédiate avec la gare offre une alternative intéressante à l'usage des véhicules individuels motorisés.

Identifié dans le PLU comme secteur de développement de l'habitat et de la mixité fonctionnelle, le site du projet (située en zone UBc) est en outre couvert par une OAP. À cet égard, l'étude d'impact indique (p. 138), qu'en matière de stationnement, le projet répond aux prescriptions du PLU.

Ainsi, un ratio d'une place de stationnement automobile par logement est retenu par principe, et un ratio de 0,5 place par logement dans le cas d'un périmètre de 500 m autour d'une gare. En outre, un ratio d'une place de stationnement est retenu pour chaque tranche de cinq logements, afin de permettre le stationnement des visiteurs. Actuellement, environ 30 places sont réservées au stationnement des voitures des usagers et personnels de la Maison des Services au Public. Le projet prévoit de réaménager ces stationnements en conservant leur nombre. La MRAe souligne le choix de systématiser les revêtements perméables pour aménager les places de stationnement extérieurs (p. 150) et de pré-équiper les aires de stationnement de bornes de recharge électriques.

Toutefois, la MRAe estime que le rapport ne justifie pas le besoin en places de stationnement, sur la base d'une étude de déplacements et des choix modaux, prenant en compte la bonne desserte par les transports en com-

mun et les stratégies régionales et locales de réduction de la part de la voiture dans les déplacements du quotidien. Une réflexion sur les possibilités de foisonnement entre certaines catégories de besoin (mairie, maison des services au public, stationnement visiteur des habitations et de la résidence senior) permettrait d'ajuster le nombre de places non privatives.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique (p. 138) que pour favoriser les déplacements doux, le projet prévoit la création de places de stationnement pour les deux-roues non motorisés, au rez-de-chaussée des logements intermédiaires et au sous-sol de la résidence pour seniors. Cependant, la MRAe note que le nombre de places de stationnement réservées aux vélos n'est pas précisé et que leur situation, notamment au sous-sol de la résidence pour seniors n'est pas motivée. Ces informations manquantes sont pourtant déterminantes pour apprécier la manière dont le projet favorise le transfert modal<sup>5</sup>.

**(5) La MRAe recommande de présenter la stratégie de mobilité développée par le projet, les parts modales attendues et le nombre et la localisation des places de stationnement automobile et vélos qui en résulte (en précisant le mode de calcul).**



**Figure 4: « Plan paysager » - source : p. 4 de la notice paysagère ; en pointillé rouge : l'emplacement de l'allée piétonne supprimée par le projet, en pointillé vert : le reste de l'accès privé à l'un des pavillons voués à la démolition.**

Dans sa configuration actuelle, le site est clôturé et est accessible par l'entrée faisant face à la Maison des Services au Public au sud, et par les chemins particuliers au nord. Dans sa configuration future, et d'après l'étude d'impact (p. 137), le site sera entièrement ouvert à la circulation des piétons et deux-roues non motorisés, notamment au travers du parc commun en face du parvis de la mairie situé de l'autre côté de la rue.

5 Le transfert ou report modal désigne la modification des parts de marché des différents modes de transport entre elles. Cette notion est le plus couramment utilisée dans le sens de la promotion des alternatives à l'automobile, principalement dans et aux alentours des agglomérations.

L'étude d'impact décrit « une allée piétonne qui pénètre au sein du secteur d'étude et qui en fait partie, laisse entrevoir au loin le parc arboré autour de la Maison des Services au Public » (p. 58, désignée « sente piétonne » dans la figure 31). La MRAe observe que le projet supprime cette allée. Elle relève toutefois que cette liaison piétonne pourrait être rétablie, une quinzaine de mètres à l'ouest, en raccordant les cheminements du cœur d'îlot public à la voie d'accès d'un des pavillons voués à la démolition.

**(6) La MRAe recommande, afin de compenser la suppression de l'allée piétonne, d'étudier des solutions qui permettent de rétablir le cheminement entre le parc et la rue de Neuville.**

## 4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de 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 consultation du public prévue à l'[article L.123-19 du code de l'environnement](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr)

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

**Délibéré en séance le 18 novembre 2021**

**Siégeaient :**

**Éric ALONZO, Hubert ISNARD, Noël JOUTEUR, Jean-François LANDEL,  
Ruth MARQUES, François Noisette, Philippe SCHMIT président.**

# ANNEXE

# Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de présenter des variantes du projet permettant une meilleure prise en compte du contexte urbain et paysager et de ses enjeux environnementaux.....9
- (2) La MRAe recommande de justifier, dans l'étude d'impact, l'absence de mise en œuvre de mesures complémentaires d'évitement ou de réduction des nuisances vibratoires générées par le passage des trains au droit des constructions proches de la voie ferrée.....10
- (3) La MRAe recommande de joindre à l'étude d'impact l'étude flash réalisée en novembre 2019, de la compléter par des observations couvrant l'ensemble du cycle biologique des espèces, selon une méthodologie adaptée aux milieux et aux espèces pouvant fréquenter le site, et de justifier, voire d'ajuster, l'orientation de la trame verte intégrée au projet, au regard des conclusions de ces études. ....11
- (4) La MRAe recommande de développer davantage l'analyse du parti pris d'insertion du projet dans son environnement à différentes échelles et en particulier du point de vue du paysage des berges de l'Oise.....11
- (5) La MRAe recommande de présenter la stratégie de mobilité développée par le projet, les parts modales attendues et le nombre et la localisation des places de stationnement automobile et vélos qui en résulte (en précisant le mode de calcul).....12
- (6) La MRAe recommande , afin de compenser la suppression de l'allée piétonne, d'étudier des solutions qui permettent de rétablir le cheminement entre le parc et la rue de Neuville.....13