



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 renouvellement urbain de la cité
des Indes à Sartrouville (78)

N°MRAe 2021-1754
en date du 16/12/2021

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le nouveau projet de renouvellement urbain de la cité des Indes à Sartrouville (78), dont le premier permis de construire est porté par Bouygues Immobilier et sur son étude d'impact datée de juillet 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire nécessaire pour la première phase du projet, relative à la construction d'un ensemble immobilier au sein du quartier dit « Le Plateau ».

Après démolition d'un certain nombre de bâtiments de logements collectifs représentant un total de 675 logements locatifs sociaux mais également d'équipements existants (collège, salle de sport, galerie commerciale), l'opération d'aménagement de la cité des Indes prévoit la construction de 977 logements pour une surface de plancher (SdP) prévisionnelle globale de 65 283 m² à l'horizon 2030, soit une augmentation de 200 logements, portant le nombre de logements du quartier de Le projet intègre également la création de locaux commerciaux et de services, la construction d'une cité scolaire (regroupant un groupe scolaire, un collège et de nouveaux équipements publics) et la constitution d'une nouvelle trame viaire et la création d'espaces paysagés.

La phase 1 du projet, dont la livraison est programmée pour 2024, prévoit la construction de six bâtiments de hauteur R+2 à R+5 d'une SdP totale de 15 153 m² pour la réalisation de 232 logements et la construction de deux parkings d'une capacité de 335 places.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent : la pollution du sol, les déplacements, le bruit et la qualité de l'air, le milieu naturel et le paysage, la consommation énergétique et les îlots de chaleur.

La MRAe constate que le projet global de réaménagement de la cité des Indes n'est pas détaillé : l'étude d'impact de ce projet devra être actualisée dans les cadre des prochaines demandes d'autorisation

Les principales recommandations de la MRAe sont de :

- joindre les études techniques citées dans l'étude d'impact de réécrire le résumé non technique ;
- réaliser une étude de déplacement et de répartition modale, précisant les stratégies de report vers modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle ;
- approfondir la question de la protection contre le bruit des résidents des immeubles situés à proximité des axes routiers ;
- établir un bilan carbone global du projet, incluant les démolitions.

La MRAe recommande aussi à la ville de Sartrouville de :

- justifier la prise en compte des enjeux environnementaux dans la démarche de programmation du nouveau projet de renouvellement urbain de la Cité des Indes, et notamment la localisation du secteur scolaire,
- d'établir le bilan carbone global du nouveau projet de renouvellement urbain et de préciser l'impact du choix systématique d'une démolition-reconstruction.

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
1. Présentation du projet.....	5
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet / document.....	9
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	9
2. L'évaluation environnementale.....	9
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	10
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	11
3.1. La pollution du sol et les risques sanitaires associés.....	11
3.2. Les déplacements.....	12
3.3. Pollution de l'air.....	13
3.4. Pollutions sonores.....	13
3.5. Consommations énergétiques, émissions de gaz à effet de serre.....	14
3.6. Paysage, biodiversité et espaces végétalisés.....	15
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	16
ANNEXE.....	18
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	19

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la commune de Sartrouville pour rendre un avis sur l'étude d'impact du projet d'aménagement de la Cité des Indes, dans le cadre de la procédure de permis de construire d'un ensemble immobilier porté par Bouygues Immobilier dans le périmètre du projet de renouvellement urbain de la cité des Indes à Sartrouville, Yvelines.

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 18 octobre 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 est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39b du tableau annexé à cet article).

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 21 octobre 2021. Sa réponse du 18 novembre 2021 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 16 décembre 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la cité des Indes à Sartrouville (78).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de François Noisette 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

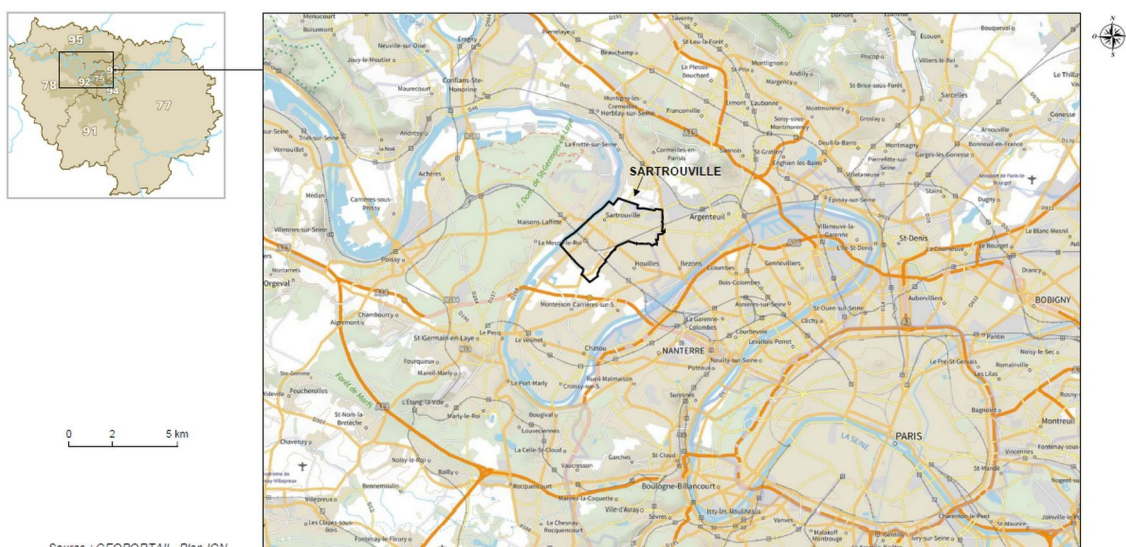
Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE 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

Le site du projet d'aménagement objet de la présente étude est localisé sur le territoire de la commune de Sartrouville, à une dizaine de kilomètres environ au nord-ouest de Paris, dans la partie nord-est du département des Yvelines (78).



Source : GEOPORTAIL, Plan IGN
Figure 1: localisation géographique de la commune de Sartrouville (Étude d'impact p. 58)

- 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).

Le projet s'inscrit dans le cadre du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU)² lancé en 2014 et prévu pour s'achever en 2030. Il est localisé pour partie dans le quartier dit « Le Plateau » qui s'étend sur une superficie d'environ 54 hectares et compte 8 697 habitants. Au sein de ce quartier, la cité des Indes d'une superficie d'environ 21,8 ha, comporte aujourd'hui 1 319 logements³ et accueille 3 971 habitants. A l'issue de l'ensemble des opérations d'aménagement, le quartier comptera 1 583 logements.

Le quartier du Plateau se différencie du reste de la ville notamment par son urbanisme caractéristique des années 1970, avec barres et tours entourées d'espaces ouverts (parkings, espaces verts, promenades, dalles). L'étude d'impact indique que le manque de lien avec le reste de la commune constitue une des problématiques les plus prégnantes du quartier du Plateau.

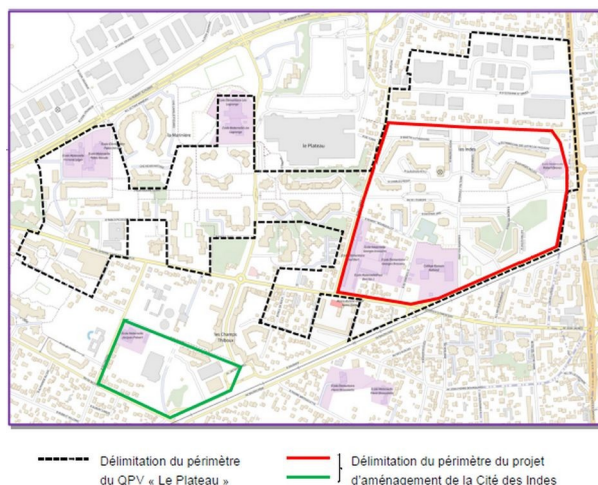


Figure 2: localisation du projet d'aménagement de la cité des Indes à Sartrouville (Étude d'impact p. 60)

Le projet d'aménagement concerne deux aires distinctes : l'une d'une superficie d'environ 21,8 ha, correspondant au périmètre de la cité des Indes et incluse dans le quartier de politique de la ville (QPV) « Le Plateau », l'autre d'une superficie d'environ 5,5 ha, située en dehors du périmètre du QPV. Le site couvre une emprise foncière totale d'environ 27,3 ha.

L'opération d'aménagement de la cité des Indes prévoit notamment la démolition de 675 logements locatifs sociaux et de plusieurs équipements :

- quatre tours comprenant 342 logements de hauteur R+12 et R+16,
- quatre barres de logements allant de R+3 à R+7,
- une galerie commerciale regroupant 4 commerces,
- une infrastructure sportive (salle Marcel Cerdan),
- trois constructions totalisant 15 boxes de stationnement,
- un collège et son gymnase (Romain Rolland).

2 Le nouveau programme national de renouvellement urbain est issu de la loi n° 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine dite loi Lamy. Sur la période 2014-2030, le NPNRU a pour objectif de réduire les écarts de développement entre les quartiers défavorisés et leurs unités urbaines et d'améliorer les conditions de vie de leurs habitants par des travaux de transformation du cadre de vie.

3 Le programme national de rénovation urbaine (PNRU) mené de 2006 à 2014 a déjà permis la démolition de 376 logements (dont les 95 logements du bâtiment n° 4) sur un patrimoine global de 1 630 logements sociaux occasionnant alors une diminution d'environ - 23 % de ce parc.

En complément, le bâtiment B4 (de 95 logements) a déjà été démoli en 2019, portant le nombre de logements démolis à 770. C'est sur cette emprise foncière que doit être réalisée l'opération prévue par Bouygues Immobilier, première opération immobilière du projet d'aménagement de la cité des Indes.



Figure 3: Localisation de l'ensemble des opérations de démolition (Étude d'impact p. 102)

L'opération prévoit également, sur la seconde emprise, la démolition d'un atelier d'environ 3 000 m².

Ces démolitions ont été précédées d'opérations de relogement s'inscrivant dans une stratégie définie en particulier dans la « Charte relogement » de la communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine et le bailleur 1001 Vies Habitat. L'achèvement des opérations de démolition des bâtiments de logements est prévu pour la fin de l'année 2028.

Le projet d'aménagement de la cité des Indes prévoit la construction d'immeubles de logements pour un total de 977 logements et une surface de plancher prévisionnelle globale de 65 283 m² à l'horizon 2030.



Figure 4 : localisation des immeubles de logements à construire par phase (Étude d'impact p. 78)

Le projet prévoit également la création de locaux commerciaux et de services positionnés en rez-de-chaussée de certains programmes immobiliers de logements, ainsi que la création d'un pôle santé pluridisciplinaire

Hors du périmètre de la cité des Indes, le projet prévoit la construction d'une cité scolaire regroupant un groupe scolaire, un collège et de nouveaux équipements publics (gymnase, amphithéâtre, centre d'information et de documentation).



Figure 5: Opérations d'aménagement de la trame viaire de la cité des Indes (Étude d'impact p. 80)

Le projet prévoit également l'ouverture et la création de liens entre les quartiers. S'appuyant pour partie sur les voies déjà existantes, le projet d'aménagement d'une nouvelle trame viaire consiste en la création d'une voie entre le quartier des Indes et la zone d'activités des Sureaux, la prolongation de la promenade Maxime Gorki, la création d'une liaison entre l'avenue de l'Europe et la rue Bourquelot, la requalification de la rue de Marseille et de la liaison piétonne vers le centre commercial.

Par ailleurs, dans le même temps, un certain nombre de réhabilitations d'immeubles sont également prévues. Au total 563 logements seront réhabilités à la fin 2022.

La phase 1 comprend deux opérations de construction de logements. La première est portée par Bouygues Immobilier et prévoit la construction de six bâtiments de hauteur R+2 à R+5, pour une surface de plancher (SdP) de 15 153 m² pour la réalisation de 232 logements. Cette opération comprend aussi deux parkings situés sur deux niveaux en sous-sol, pour 335 places de stationnement automobile. La seconde est une opération portée par l'Association foncière logement de construction de 39 logements et de 59 places de stationnement.

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet / document

La MRAe note que l'étude d'impact ne fait pas état de la réalisation de démarches de concertation préalables pour la préparation de ce projet.

Néanmoins, les démolitions programmées dans le cadre du projet sont précédées d'opérations de relogement s'inscrivant dans une stratégie définie en particulier dans la « Charte relogement » élaborée par la communauté d'agglomération Saint-Germain boucles de Seine et le bailleur 1001 Vies Habitat.

Pour assurer la conduite du relogement des ménages, depuis l'enquête pré-relogement à l'évaluation du relogement, 1001 Vies Habitat s'est dotée d'une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) pour le relogement.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

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

- la pollution du sol et des eaux souterraines ;
- les déplacements, et les nuisances associées ;
- la consommation énergétique, les émissions de gaz à effet de serre et les îlots de chaleur ;
- la biodiversité.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact se compose de six parties distinctes, respectivement : la présentation du projet, la description de l'état initial de l'environnement, la description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable, l'analyse des effets du projet et la définition des mesures, la description des incidences négatives au regard des risques, les solutions de substitution. Les résultats des études techniques (campagne de terrain pour mesurer la qualité de l'air et le bruit, modélisation acoustique, étude trafic...) et de nombreuses illustrations sont présentés dans le dossier. Cependant, ces études techniques citées ne sont pas toutes jointes. Pour la MRAe, ces études techniques doivent être jointes :

- Diagnostic de l'état des milieux (AIC environnement) – juin 2021

- Etude sur la qualité de l'air (TECHNISIM CONSULTANTS) – septembre 2020
- Etude acoustique (ARUNDO)
- Etude de circulation (COSITREX)
- Etude sur le potentiel des énergies renouvelables et de récupération (SETEC) – 2018
- Diagnostic sur les déchets de la déconstruction des bâtiments (AGI2D) - Mai 2021
- Etude faune/flore (BIOTOPE) – Juin 2021

Par ailleurs, il conviendra de rectifier l'absence de pages complètes dans l'étude d'impact en format numérique avec lien hypertexte, plusieurs pages n'étant que partiellement lisibles (p.286 à 298 notamment).

Le résumé non technique reprend les éléments principaux de l'étude d'impact. Cependant, il devra être repris pour être plus rigoureux dans l'exposé des incidences. Concernant le bruit, il est notamment écrit « *l'augmentation modérée des trafics attendue sur les différentes voiries du secteur n'aura pas pour conséquence de modifier significativement les niveaux de bruit produits par ces mêmes voiries, tant le jour que la nuit* » (RNT p.58). Or, comme il sera démontré dans la suite de cet avis une augmentation de la pollution sonore de + 5 dB(A) est évaluée pour de nouvelles habitations situées plus près des axes que les immeubles détruits ou à détruire.

(1) La MRAe recommande de joindre les études techniques citées par l'étude d'impact et de réécrire le résumé non technique en présentant plus rigoureusement les incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le site est classé en "quartier à densifier à proximité d'une gare". Cela implique qu'à l'horizon 2030, pour être en conformité avec le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 15 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat. Une modification du PLU de Sartrouville a été adoptée en 2021 dont l'objectif était de permettre la mise en œuvre du projet d'aménagement institué dans le cadre du NPNRU sur 3 secteurs distincts : avenue Clémenceau, quartier des Indes et rue du Berry.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact mentionne (p. 390) que la définition du projet d'aménagement et de mutation du Plateau et son exécution ont été fixées à partir des orientations stratégiques définies au préalable dans un protocole de préfiguration signé par l'agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) et la maîtrise d'ouvrage.

La justification du projet repose sur les enjeux portés par celui-ci sur la diversification de l'habitat et des populations, l'intégration du quartier dans une échelle urbaine élargie et la redynamisation et la régénération de l'offre économique du secteur.

La MRAe fait remarquer que pour certaines thématiques, seuls les déterminants de la phase 1 du projet sont traités, ce qui empêche ainsi d'avoir une vision globale des incidences de l'ensemble du projet. L'étude d'impact devra donc être actualisée dans le cadre des prochaines demandes d'autorisation nécessaires. Il convient cependant pour la MRAe de justifier dès à présent que les choix de programmation de la phase 1 (établissements sensibles notamment) résultent bien d'une démarche globale, à l'échelle du projet d'aménagement, consistant à éviter, réduire ou compenser les incidences potentielles du projet sur l'environnement et la santé.

Aucune variante du projet n'est présentée dans le dossier. Il n'est par ailleurs pas indiqué si les alternatives à la démolition, telle que la réhabilitation, de certaines tours ou barres ont été étudiées.

(2) La MRAe recommande à la mairie de Sartrouville de :

- justifier le caractère global, à l'échelle de l'ensemble du projet d'aménagement de la cité des Indes, de la démarche de définition des choix de programmation de la phase 1 et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ses incidences potentielles ;
- présenter les solutions de substitution raisonnables dont l'examen a conduit au choix de la solution retenue comme étant la solution de moindre impact sur l'environnement et la santé.

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

3.1. La pollution du sol et les risques sanitaires associés

Le périmètre du projet ne comporte aucun site répertorié dans les bases de données BASOL⁴ et BASIAS⁵.

Un diagnostic de l'état des milieux a été réalisé en 2021 sur le périmètre de la phase 1 du projet. Quatre échantillons montrent la présence à l'état de traces de fluorures, fraction soluble et sulfates sur éluat, de traces en hydrocarbures totaux (HCT), de traces en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et d'impact en métaux lourds. Par ailleurs des investigations menées en 2018 sur les autres terrains du périmètre du projet révèlent (p. 248) la présence d'éléments détectés à l'état de trace (HCT, HAP) sans mise en évidence d'anomalie significative.

Au vu des résultats de ces analyses une appréciation qualitative des risques sanitaires a été réalisée, et (p. 218) des recommandations émises pour éviter toute exposition des futurs usagers. La majorité des terres dans lesquelles des anomalies, des traces ou bien des dépassements de seuil de certains polluants ont été retrouvés seront excavées éliminant ainsi tout risque sanitaire. La MRAe note toutefois que le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en œuvre les mesures adéquates pour traiter les zones situées à proximité de certains sondages et dans lesquels les terres resteront en place (ch. 4.1.1.3, p. 321). Une attention particulière sera notamment apportée pour les terres contenant des concentrations importantes en plomb (au droit des sondages C3 et C15).

En complément, le maître d'ouvrage prévoit de réaliser dans le cadre des opérations de terrassement, le recouvrement de certaines zones destinées à accueillir des espaces verts par une couche de 30 à 40 cm de terre saine, pour garantir, sur le plan sanitaire, la compatibilité du site avec les usages prévus.

La MRAe note que l'étude d'impact n'indique pas si un diagnostic, même sommaire, des pollutions a été réalisé sur le terrain qui accueillera la future cité scolaire. Elle rappelle que la réglementation spécifique applicable à la construction d'écoles sur des terrains pollués⁶ pourrait remettre en cause ce choix.

Une étude a été réalisée pour évaluer le volume total de terres à excaver et à évacuer. Le volume des terres à évacuer dans des installations de stockages de déchets pollués est estimé : 540 m³ pour les terres sulfatées et 760 m³ pour les déchets inertes à seuil augmenté (p. 340).

-
- 4 Base de données des sites pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.
 - 5 Base de données des anciens sites industriels et activités de service.
 - 6 Texte xxx

(3) La MRAe recommande à la mairie Sartrouville de justifier la localisation des équipements inclus dans le périmètre du NPNRU accueillant des populations sensibles au regard de la qualité des sols, et de transmettre cette justification au promoteur afin qu'il puisse la joindre au dossier d'enquête publique.

3.2. Les déplacements

Le dossier ne comporte pas d'étude globale des déplacements, intégrant une analyse des répartitions modales à terme, sur la base d'une stratégie de promotion des modes alternatifs à l'automobile, à l'échelle de l'ensemble de l'aménagement du quartier des Indes. Pour la MRAe, seule une telle analyse permet de fonder l'évaluation des incidences sur les différents modes de déplacement.

Circulation et stationnement

Le site de projet est desservi par la rue André Malraux au nord, la rue Lakanal à l'est et la rue Florian au sud. Les axes structurants situés à proximité sont la route de Pontoise (RD 392) qui dessert la cité des Indes et rejoint l'A15 au nord, l'avenue Maurice Berteaux (RD 308) qui passe dans le centre-ville de Sartrouville, ainsi que l'avenue Georges Clemenceau au sud du projet. À l'horizon du projet, deux voies nouvelles seront créées pour distribuer les bâtiments en cœur d'îlot.

Une campagne de comptage a été réalisée en juin 2020. Les résultats de cette étude montrent que la circulation est globalement chargée mais reste fluide aux heures de pointe à l'exception de certaines zones sur lesquelles des ralentissements sont observés le matin et le soir (carrefour entre la rue Florian et la rue Romain Rolland, rue du Berry et également la route de Pontoise.

L'étude d'impact présente un scénario fil de l'eau pour les deux horizons d'étude : l'un en 2024 qui le compare seulement avec le scénario de réalisation de la phase 1 du projet, et l'autre en 2030 dont la comparaison prend en compte l'ensemble du projet d'aménagement de la cité des Indes, ainsi que l'achèvement des projets alentour.

Les résultats indiquent que les évolutions de trafic resteront très limitées, voire marginales, sur tous les carrefours et à tous les horizons, en particulier pour l'horizon 2024. Pour l'horizon 2030, certains carrefours connaîtront une augmentation du trafic plus importante par rapport à la situation au fil de l'eau, de l'ordre de 20 à 30 % aux heures de pointe. Cependant, l'étude d'impact mentionne que le fonctionnement de ces carrefours restera fluide.

Une enquête de stationnement a été réalisée dans la cité des Indes en juin 2020. Les relevés de l'occupation ont été effectués à différentes périodes de la journée. Comme l'illustre l'étude d'impact (p. 165), l'offre actuelle totale de stationnement comptabilisée dans le périmètre du projet est de 1 165 places au total, dont 408 places le long des voies, 713 places dans des parkings en surface dont la plupart sont en accès libre, et 44 principalement dans des boxes. L'étude d'impact signale que le stationnement est très chargé avec une occupation supérieure à la capacité de stationnement. Durant les relevés réalisés la nuit, de 68 à 170 voitures stationnaient ainsi sur des emplacements illicites.

L'étude indique le nombre de places réalisées dans le cadre de la phase 1, à savoir 335 places pour 232 logements, soit près de 1,5 places par logement. Par contre, le dossier ne donne pas d'indication sur la stratégie de stationnement à l'échelle du projet d'aménagement global.

Transports en commun et modes doux

L'étude d'impact indique que les gares desservies par le RER et le transilien sont très éloignées⁷ (p. 169). Trois lignes de bus desservent le quartier en direction de ces gares, avec de bonnes fréquences aux heures de pointe. Des améliorations sont prévues à l'horizon 2030. Deux projets d'infrastructure seront terminés : le prolongement de la ligne de tramway T11 (prévu en 2027) et le transport en commun en site propre « Bus en Seine » (prévu en 2030) qui permettra d'améliorer la régularité des lignes ainsi que le temps de rabattement vers le tramway T2.

Concernant les circulations douces, il n'y a pas de réseau continu de pistes cyclables dans la commune. Des portions de pistes cyclables et des zones 30 sur certains axes ne sont pas maillées et n'assurent pas la continuité des itinéraires vers les points d'intérêt. L'aménagement du quartier prévoit la constitution d'un maillage de voiries apaisées, dont la réalisation est programmée de 2022 à 2027.

(4) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une étude de déplacement et de répartition modale, précisant les stratégies de report vers les modes de déplacement alternatifs à l'usage des véhicules motorisés individuels, notamment en matière d'aménagements dédiés et de stationnement, y compris celui des automobiles et des cycles motorisés ou non.

3.3. Pollution de l'air

Comme le rappelle l'étude d'impact (p. 271), la commune de Sartrouville est identifiée dans le plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France en tant que zone sensible pour la qualité de l'air. D'après les modélisations issues des données des stations urbaines Airparif les plus proches du site du projet (Argenteuil, Gennevilliers et La Défense), il apparaît qu'entre 2016 et 2019, les seuils réglementaires annuels sont respectés pour chacun des polluants identifiés dont les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀). Par contre, la pollution au dioxyde d'azote (NO₂) est supérieure à la nouvelle valeur cible retenue par l'OMS, comme dans toute l'Île-de-France.

Afin d'obtenir une représentation de la qualité de l'air plus précise au niveau de la zone d'étude, une campagne de mesures in situ a été réalisée en 2020. Le choix des composés étudiés (NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5}) est expliqué par la proximité du site avec des axes routiers sur lesquels la circulation automobile est importante. Les résultats des mesures (p. 281) confirment que l'air aux croisements des axes à fort trafic est pollué.

A l'horizon 2030, l'étude d'impact établit un scénario en forte diminution sur l'évolution des émissions pour les principaux polluants (-56 % pour le NO₂, -28 % pour les PM_{2,5} et -19 % pour les PM₁₀). L'augmentation du trafic routier lié au développement du projet et des différents projets alentours entraînant un accroissement de 5 %, par rapport à la situation au fil de l'eau, des émissions de certains polluants est compensées d'après l'étude (p. 283) par le renouvellement du parc automobile.

Les incidences du projet sur la qualité de l'air extérieur ont été appréciées dans le cadre d'une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS). Cette étude conclut à des incidences non significatives sur la santé, liées à l'air extérieur, aux horizons 2024 et 2030 (p. 384).

3.4. Pollutions sonores

L'étude d'impact propose (pp. 373 à 377) une comparaison des cartographies mises au point pour la situation au fil de l'eau et la situation projetée, toutes deux établies à l'horizon 2030. Elle montre en particulier que l'augmentation modérée des trafics attendue sur les différentes voiries du secteur n'aura pas pour conséquence

⁷ 3 à 5 km, selon les stations.

de modifier significativement les niveaux de bruit, tant le jour que la nuit. L'étude d'impact estime en effet que le projet engendrera une augmentation très faible du bruit, variant selon les secteurs de 0 à +1 dB(A).

Par ailleurs, selon le dossier, la réalisation du projet d'aménagement permet de créer des zones dans lesquelles les niveaux de bruit seront diminués, en particulier dans la partie nord-ouest de la cité des Indes, du fait de l'organisation différente du bâti. Par contre, la démolition de certains équipements jouant actuellement un rôle relatif d'obstacle à la propagation du bruit vers l'intérieur de la cité des Indes pourrait conduire à une légère augmentation des niveaux de bruit d'origine routière et ferroviaire sur certaines façades, sans toutefois, selon l'étude d'impact, que ceux-ci ne dépassent les valeurs limites fixées par la réglementation.

Toutefois, les implantations de certaines constructions neuves exposent les futurs habitants à des niveaux de bruit en façade supérieurs aux seuils réglementaires. L'étude d'impact précise que pour ces façades, des mesures d'isolation acoustiques seront mises en œuvre, conformément à la réglementation. Une carte détaille les performances de ces mesures pour les façades des immeubles du projet Bouygues de la phase 1 (p. 381). Pour la MRAe, ces mesures d'isolation ne sont pas suffisantes, notamment pour assurer le confort d'été, fenêtres ouvertes, ou l'accès aux balcons. Des dispositions adéquates doivent être prévues, par exemple en assurant la double exposition des logements concernés.

(5) La MRAe recommande de :

- préciser les niveaux de bruit auxquels seront exposés les habitants dans les logements construits à proximité des axes routiers, y compris fenêtres ouvertes en été, et prévoir, le cas échéant, des mesures complémentaires ;
- prévoir la réalisation d'une campagne de mesures des niveaux sonores en phase exploitation pour confirmer la modélisation et s'assurer que les mesures prises sont adaptées ;
- revoir le projet pour éviter un accroissement de la population exposée à des pollutions sonores élevées (+ de 70 dB(A) le jour là où ils sont actuellement d'environ 65 dB(A).

3.5. Consommations énergétiques, émissions de gaz à effet de serre

L'étude d'impact présente (p. 114) les résultats d'une étude sur le potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération réalisée en 2018 dans le cadre du projet de rénovation urbaine du Plateau à Sartrouville, au niveau de la cité des Indes. Selon cette étude, les principales sources locales d'énergies renouvelables et de récupération sont la biomasse, la chaleur des eaux usées et l'usine de valorisation énergétique (UVE) d'Argenteuil. Après analyse des émissions annuelles de CO₂ évitées dans ces scénarios par rapport à une solution de référence assurée par des chaudières gaz en pieds d'immeuble, le scénario retenu est celui du raccordement au réseau de chaleur alimenté par l'unité de valorisation énergétique (UVE) du syndicat Azur, dont le réseau sera étendu pour ce faire.

Concernant la réalisation de la phase 1 du projet, l'étude d'impact rappelle que la solution du raccordement à un réseau urbain de chaleur a été écartée puisque ce réseau ne sera pas disponible avant la livraison programmée en 2024. Les solutions dites de référence ont été retenues :

- pour les bâtiments de logements collectifs, chaudières collectives gaz à condensation. Cette solution représentant le moins de contraintes et le moins d'investissement ;
- pour les maisons, pompes à chaleur double service, retenues pour leur basse consommation d'énergie et leur faible empreinte environnementale bien que nécessitant un investissement plus élevé.

Pour la MRAe, le choix retenu pour la production de chauffage et d'eau chaude sanitaire n'est pas optimal au regard des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi de possibilité d'améliorer le confort technique estival (circulation d'eau rafraîchie, produite par des pompes à chaleur réversibles).

Un diagnostic réalisé en mai 2021 portant sur les déchets attendus de la déconstruction des bâtiments de logements présenté sous forme de tableau (p. 125) liste de manière détaillée et par catégorie les estimations quantitatives de la production de déchets envisagée. Au global, la quantité de déchets produites est évaluée à 86 127 tonnes. Par ailleurs, l'étude d'impact précise qu'un diagnostic ressource a été réalisé en janvier 2021. Il a permis de définir le potentiel de valorisation et les possibilités de ré-emploi, éventuellement sur les différents chantiers de construction du projet d'aménagement, des déchets identifiés et quantifiés.

L'étude d'impact esquisse une évaluation des émissions de gaz à effet de serre du projet, limitée aux émissions induites par les systèmes de chauffage et par le trafic induit (pp. 341 et ss). Pour la MRAe, cette analyse est insuffisante et un bilan carbone doit être produit, prenant en compte les démolitions, les constructions et l'ensemble des émissions induites par l'occupation des bâtiments réalisés. L'état initial de l'étude d'impact (p 50) mentionne le phénomène d'îlot de chaleur urbain. La MRAe relève pourtant que cet enjeu n'est pas traité dans le dossier.

(6) La MRAe recommande :

- **d'établir un bilan carbone global du projet incluant les démolitions, les constructions et les émissions induites par l'occupation des logements et équipements ;**
- **d'évaluer les phénomènes d'îlot de chaleur et de présenter les mesures prises pour les limiter.**

(7) La MRAe recommande à la commune d'établir le bilan carbone de l'ensemble du nouveau projet de rénovation urbaine et de préciser l'impact du choix d'une démolition reconstruction de l'ensemble des immeubles localisés sur les phases 2 à 7.

3.6. Paysage, biodiversité et espaces végétalisés

Constitués de différents secteurs, le quartier du Plateau constitue un morceau de ville aujourd'hui différencié du reste de la ville notamment par son urbanisme. Il est essentiellement occupé par des constructions caractéristiques des années 1970 comprenant des immeubles ayant la forme de barres et de tours entourées d'espaces ouverts : parkings, espaces verts, promenades, dalles.

Afin de supprimer l'effet de barre, le parti pris architectural se porte sur la fragmentation des bâtiments. Cette fragmentation d'échelle permet, selon le dossier, de réduire toute sensation de densité, en générant des logements bénéficiant de plusieurs orientations. Elle permet également d'assurer une cohérence des volumétries et replace, au cœur du projet, le paysage dans une logique de porosité visuelle maximale. Ce projet intègre la diversité morphologique des nouvelles constructions de logements prévues, de la maison de ville (habitat groupé) au petit collectif, en passant par l'habitat intermédiaire.

Selon l'étude d'impact (p. 355), l'organisation des formes bâties (hauteurs R+3 à R+5, densités, accès, espaces extérieurs, etc.) au regard des nouveaux espaces publics et de leurs usages, donnera une hiérarchie aux espaces, offrira des ambiances différenciées au sein du quartier. À l'échelle de la cité des Indes, le nombre de logements à l'échéance du NPNRU sera de 1 583 contre 1 660 à l'origine.

Pour l'étude de la biodiversité, un diagnostic (p. 228) a été réalisé en mai et juin 2020. Les enjeux écologiques concernant la flore et la faune sont qualifiés de faibles. Deux types d'habitats naturels ou modifiés ont pu être identifiés : habitat ouvert composé d'une friche annuelle présent notamment au sud-est de l'aire d'étude et des habitats anthropisés.

Cependant, les travaux nécessaires à la réalisation du projet vont entraîner la destruction des habitats considérés comme favorables à certaines espèces. À cet effet, l'étude d'impact propose certaines mesures en phase chantier mais également en phase d'exploitation (p. 353).

Le projet paysagé relatif à la phase 1 du projet, détaillé dans l'étude d'impact (p. 95) prévoit le développement en cœur d'îlot d'un parc arboré. Il comporte une zone d'espace libre de toute construction d'une surface de 11 881 m² dont 10 556 m² de pleine terre, représentant environ 51,2 % de la parcelle, et 1 325 m² de surface végétalisée disposée au-dessus des dalles de parking sur une épaisseur moyenne de 50 cm de terre végétale.

Par ailleurs, la MRAe relève que le choix de détruire les immeubles existants, d'implanter différemment les nouveaux et de recomposer partiellement le maillage viaire conduit à supprimer une partie de la végétation existante et artificialiser des sols qui ne l'étaient pas.

De même, la MRAe observe que l'espace public « patatoïde » de part et d'autre de la rue André Malraux est amputé au sud (entre la rue André Malraux et la partie nord de la rue Jules Vallès pour la réalisation de la phase 1) alors qu'il est identifié dans le PLU comme « espace vert » situé à l'aboutissement d'une longue promenade plantée qui se connecte aux principaux cheminements piétons et aux autres parcs du quartier (p. 201, voir ci-dessous figure 6).



Figure 6 : Orientations particulières d'aménagement sur certains secteurs du territoire de la commune de Sartrouville (Étude d'impact p. 201, extrait)

(8) La MRAe recommande à la ville de Sartrouville de présenter les surfaces nouvellement artificialisées à l'échelle de l'ensemble du nouveau projet de rénovation urbaine ainsi que le réseaux des espaces publics et espaces verts du quartier avant et après le projet et la réponse apportée au phénomène d'îlot de chaleur.

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 l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#) . 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

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 16 décembre 2021

Siégeaient :

Eric 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 joindre les études techniques citées par l'étude d'impact et de réécrire le résumé non technique en présentant plus rigoureusement les incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine.....10
- (2) La MRAe recommande à la mairie de Sartrouville de : - justifier le caractère global, à l'échelle de l'ensemble du projet d'aménagement de la cité des Indes, de la démarche de définition des choix de programmation de la phase 1 et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ses incidences potentielles ; - présenter les solutions de substitution raisonnables dont l'examen a conduit au choix de la solution retenue comme étant la solution de moindre impact sur l'environnement et la santé.....11
- (3) La MRAe recommande à la mairie Sartrouville de justifier la localisation des équipements inclus dans le périmètre du NPNRU accueillant des populations sensibles au regard de la qualité des sols, et de transmettre cette justification au promoteur afin qu'il puisse la joindre au dossier d'enquête publique.....12
- (4) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une étude de déplacement et de répartition modale, précisant les stratégies de report vers les modes de déplacement alternatifs à l'usage des véhicules motorisés individuels, notamment en matière d'aménagements dédiés et de stationnement, y compris celui des automobiles et des cycles motorisés ou non.....13
- (5) La MRAe recommande de : - préciser les niveaux de bruit auxquels seront exposés les habitants dans les logements construits à proximité des axes routiers, y compris fenêtres ouvertes en été, et prévoir, le cas échéant, des mesures complémentaires ; - prévoir la réalisation d'une campagne de mesures des niveaux sonores en phase exploitation pour confirmer la modélisation et s'assurer que les mesures prises sont adaptées ; - revoir le projet pour éviter un accroissement de la population exposée à des pollutions sonores élevées (+ de 70 dB(A) le jour là où ils sont actuellement d'environ 65 dB(A).....14
- (6) La MRAe recommande : - d'établir un bilan carbone global du projet incluant les démolitions, les constructions et les émissions induites par l'occupation des logements et équipements ; - d'évaluer les phénomènes d'îlot de chaleur et de présenter les mesures prises pour les limiter.....15
- (7) La MRAe recommande à la commune d'établir le bilan carbone de l'ensemble du nouveau projet de rénovation urbaine et de préciser l'impact du choix d'une démolition reconstruction de l'ensemble des immeubles localisés sur les phases 2 à 7.....15
- (8) La MRAe recommande à la ville de Sartrouville de présenter les surfaces nouvellement artificialisées à l'échelle de l'ensemble du nouveau projet de rénovation urbaine ainsi que le réseaux des espaces publics et espaces verts du quartier avant et après le projet et la réponse apportée au phénomène d'îlot de chaleur.....16

