



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Cadrage préalable sur l'évaluation environnementale du
projet « Empreinte » (logements, résidence seniors et base
nautique), avenue des Lilas à La Frette-sur-Seine (95)
Demande présentée par Demathieu Bard immobilier en
qualité d'aménageur**

Avis délibéré du 15 juin 2023

N°MRAe ACPIF-2023-002

Sommaire

Sommaire.....	2
Préambule.....	3
Cadrage préalable.....	5
1. La saisine et son contexte.....	5
1.1. La décision du préfet de région de soumettre le projet à évaluation environnementale.....	5
1.2. La demande formulée par le maître d'ouvrage.....	5
1.3. La description sommaire du projet.....	5
1.4. Le contexte spécifique au projet.....	6
1.5. Les enjeux définis par le maître d'ouvrage.....	6
2. Réponses de l'Autorité environnementale aux questions posées par (maître d'ouvrage)...	7
2.1. Le besoin d'une étude air et santé.....	7
2.2. Le besoin d'une étude de trafic.....	7
2.3. L'insertion paysagère.....	8
2.4. L'étude faune-flore.....	8
2.5. L'étude de pollution des sols de 2017.....	8
2.6. Pollutions du sol présentes.....	9
3. Points d'attention supplémentaires identifiés par l'Autorité environnementale.....	9
3.1. Les nuisances sonores.....	9
3.2. Les îlots de chaleur urbains.....	9
3.3. Ligne à haute tension.....	9
3.4. Gestion optimale de l'eau de pluie.....	9
3.5. Comparaison de solutions différentes pour un même besoin.....	10
3.6. La question de l'adaptabilité des bâtiments envisagés et du multi-usages.....	10
3.7. Les enjeux de biodiversité et de connectivité entre le site du projet et les bois et forêts à proximité. .	10
3.8. Le risque inondation.....	11
3.9. Les mobilités à expliciter dans une logique de chaîne de déplacement.....	11

Préambule

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 l'article L.122-1-2 du code de l'environnement et sans préjudice de sa responsabilité quant à la qualité de l'évaluation environnementale, le maître d'ouvrage peut solliciter l'autorité environnementale pour rendre un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 15 juin 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis de cadrage préalable sur le projet précité.

Sur la base des travaux préparatoires sur le rapport de Philippe SCHMIT, 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.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou programme mais sur l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans l'évaluation environnementale qui devra être menée par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'élaboration de son plan. Il vise à améliorer la conception du plan et à informer le public des enjeux relatifs à son élaboration. Le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de cadrage de l'autorité environnementale pour élaborer son plan.

¹ L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires 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).

Sigles utilisés

Sigle	signification
Basias	Cartographie des anciens sites industriels
Basol	Cartographie des sites pollués
BDF	Composés organiques volatils
BTEX	Benzène B; Toluène T; Éthylbenzène E; Xylènes X
Casias	Carte des anciens sites industriels et activités de services
COHV	Composés organiques halogènes
ERC	Éviter, réduire, compenser
GES	Gaz à effet de serre
HAP	hydrocarbures aromatiques polycycliques
HCT	Hydrocarbures totaux
HPM	Heure de pointe du matin
HPS	Heure de pointe du soir
NF Habitat HQE	Certification relative à la qualité des constructions
OMS	Organisation mondiale de la santé
PCB	polychlorobiphényles (polluants organiques persistants)
PM	Particule fine (polluant atmosphérique)
RE2020	Réglementation environnementale applicable
SRS	Solution raisonnable de substitution

Cadrage préalable

Le cadrage préalable est défini par l'article L122-1-2 du code de l'environnement. Il permet à un maître d'ouvrage de solliciter un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact.

Il est rappelé ici que le maître d'ouvrage doit se conformer aux règles de l'évaluation environnementale mentionnées aux articles R122-4 et suivants du code de l'environnement. Une attention particulière devra être portée à la phase chantier et à la description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement.

Le maître d'ouvrage doit également veiller à une description précise des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement ; cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement, et à défaut, les compenser.

1. La saisine et son contexte

1.1. La décision du préfet de région de soumettre le projet à évaluation environnementale

Le préfet de région, par sa décision n°driat-scdd-2023-001 du 6 janvier 2023, a soumis ce projet à évaluation environnementale suite à l'instruction de la demande d'examen au cas par cas.

Il a mentionné un certain nombre d'objectifs spécifiques justifiant la réalisation de cette évaluation :

- l'analyse des impacts hydrauliques du projet, et la prise en compte du risque de crue pendant la durée des travaux et après réalisation ;
- l'analyse des impacts de pollution du site sur la santé des usagers ;
- l'évaluation des impacts sur l'environnement urbain, sur les déplacements, les pollutions associées ;
- l'évaluation des impacts sur les milieux naturels ;
- l'intégration paysagère du projet ;
- l'impact des effets cumulés du projet avec des projets situés à proximité ;
- la gestion des impacts liés aux travaux.

1.2. La demande formulée par le maître d'ouvrage

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis par Demathieu Bard Immobilier, aménageur, d'une demande de cadrage préalable de l'évaluation environnementale du projet « Empreinte » (logements, résidence seniors et base nautique), avenue des Lilas à La Frette-sur-Seine (95) L'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 26 mai 2023.

1.3. La description sommaire du projet

Le projet est situé à La Frette-sur-Seine, en bord de Seine. Il concerne une superficie de 2,87 ha répartis sur 13 parcelles. Le site est actuellement occupé pour environ 25 % de sa surface par un dépôt de pneus et un garage automobile. Le reste du site du projet est boisé.

Le projet comprend une partie nautique (hangar de 600 m² comprenant 200 m² de restaurant et 400 m² de stockage de bateaux), un quai en béton et une rampe de mise à l'eau. Pour la partie logements et aménagements paysagers, il est prévu 167 logements sur une surface de plancher de 10 390 m² et une résidence seniors de 119 unités sur 7 380 m².

Les bâtiments seront en R+3 + combles ou attiques. Le stationnement sera partiellement semi-enterré.



Occupation actuelle



projet

1.4. Le contexte spécifique au projet

Le site du projet est localisé en limite de la commune de Cormeilles-en-Parisis. Il est contiguë à une opération en cours de réalisation qui avait donné lieu à un avis de l'Autorité environnementale d'Île-de-France du 23 janvier 2019 (avis sur le projet urbain résidentiel et portuaire à Cormeilles-en-Parisis (95)²). Le présent projet possède d'importantes analogies avec le projet en cours de réalisation. Il conviendra que le maître d'ouvrage examine particulièrement les observations de la MRAe dans le projet voisin dont une grande partie restent à ce stade d'actualité.

1.5. Les enjeux définis par le maître d'ouvrage

Dans son dossier de demande, le maître d'ouvrage a défini les enjeux du projet de la façon suivante :

- « *Risques naturels* : le site du projet est concerné par le risque d'inondation par débordement de la Seine et remontée des nappes (aléa fort).
- *Pollution* : Une activité au sud-est du site (garage automobile et dépôt de pneus) est référencée BASOL. Par ailleurs, un site BASIAS (ancienne cimenterie) est localisé aux abords sud du site du projet. Il est estimé que 11 500 m³ de déblais sont à évacuer dans le cadre du projet.
- *Faune et flore* : Une grande partie du site est occupée par des friches et des zones boisées. Un diagnostic faune-flore-habitat réalisé en 2019 a identifié des enjeux faibles à modérés et a préconisé des mesures ERC, d'accompagnement et de suivi.
- *Trafic* : Le projet pourrait avoir de potentiels impacts sur le trafic en raison de la création d'environ 170 logements, d'une résidence services seniors de 119 unités, ainsi que le déplacement de la base nautique.
- *Intégration paysagère* : Le site se trouve à environ 180m à l'est d'un site classé "Sites hippiques de Maisons-Laffitte" et à environ 380m d'un site inscrit "Parcelles du Grand-Parc de Maisons-Laffitte".
- *Qualité de l'air/Énergie/GES* : Les déplacements par les usagers du site et le fonctionnement de bâtiments (chauffage, énergie) sont les sources principales de rejets atmosphériques. Plusieurs labels et certifications

² https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190123_mrae_avis_sur_projet_immobilier_et_portuaire_a_cormeille-en-parisis_95_.pdf

sont visés, dont RE2020 avec seuils améliorés, NF Habitat HQE, BDF niveau Bronze, biosourcé niveau 3 et Biodiversity.

• *Effets cumulés* : Le projet « Seine Parisii » se situe à proximité immédiate au sud du site, sur la commune de Cormeilles-en-Parisis. Il comprend la création de 1200 logements, d'un port de plaisance avec 150 anneaux, d'un groupe scolaire, d'une crèche et de commerces ».

2. Réponses de l'Autorité environnementale aux questions posées par (maître d'ouvrage)

2.1. Le besoin d'une étude air et santé

Question posée par le maître d'ouvrage :

Une étude air et santé serait-elle nécessaire ? Si oui, de quel niveau ?

■ Réponse de l'Autorité environnementale :

Dans la mesure où les cartes récentes d'Airparif situe le secteur du projet à des niveaux de l'ordre de 15 à 20 µg par m³ de NO² donc supérieurs aux valeurs OMS (10 µg par m³), à des niveaux comparables pour les PM₁₀ (15 µg par m³), au niveau de l'objectif de qualité pour les PM_{2,5} (5 µg par m³), que la pollution à l'ozone O₃ dépasse les valeurs limites 15 jours par an et que l'objectif de qualité sur le benzène est atteint, il apparaît nécessaire d'engager une étude air et santé.

Comme en attestent les cartes d'Airparif, la situation en Île-de-France a évolué de manière sensible entre 2017 et 2022. Le trafic automobile de l'opération contiguë Seine Parisii désormais commercialisée devra être pleinement pris en compte dans la modélisation des polluants comme le développement des pollutions liées à la navigation de plaisance motorisée.

2.2. Le besoin d'une étude de trafic

Question posée par le maître d'ouvrage :

Une étude de trafic serait-elle nécessaire, compte tenu des études récentes réalisées par la ville (2020 et 2023) ?

• **Calendrier** : projets en cours de réalisation ou déjà réalisés au moment des futurs travaux ?

• **Programmation** : similaire ou non ?

■ Réponse de l'Autorité environnementale :

La MRAe ne dispose pas de ces études. Elle ne saurait s'exprimer sans pouvoir examiner la méthodologie retenue et apprécier la pertinence des résultats. Il importe de rappeler que les études, pour avoir un caractère significatif, doivent être effectuées dans une période représentative du trafic habituel. Il est nécessaire d'y préciser autour du projet le trafic aux heures de pointe du matin et du soir, les points de congestion, les parts modales selon les différentes solutions de mobilité et de modéliser les flux à venir.

L'attention du maître d'ouvrage est appelée sur les attentes spécifiques de l'Autorité environnementale par rapport à ces études : elles concernent principalement les incidences du trafic en termes de pollutions générées et l'analyse du potentiel de report modal en faveur des modes alternatifs de déplacement.

2.3. L'insertion paysagère

Question posées par le maître d'ouvrage :

Quelles sont les attentes de l'AE en matière d'intégration paysagère ? Quels points de vue doivent être pris en compte pour aborder cet enjeu ?

■ Réponse de l'Autorité environnementale :

Le maître d'ouvrage doit nécessairement examiner les enjeux d'intégration paysagère d'un projet à une échelle multiscalair. Pour ce faire, il doit en premier lieu constater les éléments forts et structurants du paysage existant. Cette analyse doit conduire à en déterminer les traits marquants qu'ils résultent de l'histoire, de la composition végétale, de la morphologie naturelle ou de la construction humaine. Ensuite, il lui revient de présenter des insertions de son projet dans le paysage en tenant compte des évolutions que ce dernier connaîtra compte tenu des projets déjà autorisés.

Le dossier devrait expliciter et montrer le parti pris d'aménagement. Il devrait préciser la manière dont le projet transforme le paysage environnant, non seulement par des perspectives mais aussi par des coupes, coupes perspectives et des axonométries, avant/après et intégrant le contexte.

Les insertions présentées doivent veiller à traduire la perception réelle du public ou des habitants dans le secteur du projet. À ce titre, bien davantage que des perspectives montrant l'« intérieur » du projet, doivent être produits des visuels montrant les relations de celui-ci avec son contexte à différentes échelles. Les photomontages en élévation, par exemple, avec un cadrage « vue de drone » n'ont pas un grand intérêt dans la mesure où elles ne représentent pas la perception réelle du projet. Ces vues peuvent en revanche avoir une utilité s'il s'agit de montrer des continuités écologiques ou de perspectives.

Par ailleurs, lorsqu'il existe des classements au titre de périmètres de protection, le maître d'ouvrage doit particulièrement justifier de son choix paysager au regard des éléments de protection, d'harmonie ou de rupture assumée vis-à-vis de l'existant.

2.4. L'étude faune-flore

Question posées par le maître d'ouvrage :

Quelles sont les attentes de l'AE en matière d'intégration paysagère ? Quels points de vue doivent être pris en compte pour aborder cet enjeu ?

■ Réponse de l'Autorité environnementale :

Le dépôt du permis de construire est envisagé pour 2024 soit au moins cinq ans après l'établissement de l'inventaire et la production de l'étude faune flore (2019). Celle-ci n'a pas été transmise à la MRAe.

La MRAe rappelle que l'importance de l'actualisation dépend des enjeux et considère qu'au minimum une actualisation de l'étude initiale devra être effectuée dans un dossier complémentaire.

2.5. L'étude de pollution des sols de 2017

Question posées par le maître d'ouvrage :

En raison des contraintes d'accès au site, les études de pollution complémentaires ne seront potentiellement pas disponibles au moment de la rédaction de l'étude d'impact : est-ce que l'étude pollution réalisée en 2017 est suffisante ?

■ Réponse de l'Autorité environnementale :

Les pollutions concernées par cette question ne sont pas précisées. S'il s'agit des questions de pollutions des sols, la décision du préfet notait que le projet s'implante sur un secteur ayant accueilli dans le

passé des activités polluantes (usine de logistique en pneumatique, usine de fabrication de béton Lafarge) référencées dans la carte des anciens sites industriels et activités de service (Casias), que des études menées par le maître d'ouvrage attestent de la présence de pollution (métaux, HCT, PCB, HAP, COHV et BTEX). Cette situation exige la réalisation d'une évaluation des risques sanitaires avec une interprétation de l'état des milieux et une évaluation quantitative des risques sanitaires. Il conviendra également d'expliquer pourquoi l'étude de sols n'a pu être présentée dans le cadre de l'évaluation environnementale. L'Autorité rappelle que compte tenu de la sensibilité du secteur et du passé industriel du site, cet enjeu est majeur et susceptible de la conduire à recommander au maître d'ouvrage de représenter son dossier une fois celui-ci complété.

2.6. Les pollutions du sol présentes

Question posées par le maître d'ouvrage :

Comment traiter les incidences négatives cumulées en lien le projet « Seine Parisis », en termes de périmètre d'études et d'enjeux principaux à étudier ?

■ Réponse de l'Autorité environnementale :

La question est trop imprécise pour permettre d'y apporter une réponse. Les incidences du projet doivent être appréciées en considérant l'ensemble des facteurs qui interagissent avec le site du projet ou les externalités qu'il génère. Dans certains cas, le lien entre des projets peut permettre d'avoir une approche globale mais dans le cas d'espèce, les éléments portés à la connaissance de l'Autorité environnementale sont insuffisants pour qu'elle statue. À tout le moins, les enjeux identifiés dans le cadre du projet voisin de Cormeilles-en-Parisis devront être examinés et pris en compte dans le cadre de l'analyse des effets cumulés potentiels.

3. Points d'attention supplémentaires identifiés par l'Autorité environnementale

3.1. Les nuisances sonores

Les études relatives aux nuisances sonores devront prendre en compte le bruit des déplacements routiers et ceux des déplacements de plaisance, notamment par voie d'eau.

3.2. Les îlots de chaleur urbains

La MRAe attire l'attention sur le phénomène d'îlot de chaleur. Il est recommandé d'évaluer aussi précisément que possible la situation avant/après au regard de cet enjeu.

3.3. Ligne à haute tension

Une ligne à haute tension traverse le site dans sa partie nord-est, il y aura lieu d'apporter des éléments d'analyse spécifique liés à cette infrastructure électrique.

3.4. Gestion optimale de l'eau de pluie

L'attention du porteur de projet est attirée sur le besoin d'expliquer ses choix en matière de gestion des eaux pluviales. Si le principe est désormais l'infiltration des eaux de pluie, un stockage en vue du réemploi est parfois souhaitable pour limiter le besoin de consommation d'eau potable pour l'arrosage des espaces verts ou le nettoyage des espaces publics.

3.5. Comparaison de solutions différentes pour un même besoin

La directive européenne précise que le maître d'ouvrage doit examiner plusieurs solutions raisonnables de substitution (SRS) en réponse à un besoin défini. Les SRS ne sont pas les variantes dans le temps

d'un même projet mais bien les différentes hypothèses de projets différents qui répondraient au même besoin. Ces différentes hypothèses sont ensuite confrontées. Le choix fait par le maître d'ouvrage doit notamment être expliqué au regard des enjeux environnementaux.

3.6. La question de l'adaptabilité des bâtiments envisagés et du multi-usages

La mono fonctionnalité des bâtiments conduit souvent à leur destruction lorsque les usages du site sont appelés à évoluer. L'Autorité environnementale attend que les maîtres d'ouvrage conçoivent les nouveaux bâtiments de manière à ce qu'ils puissent connaître plusieurs « vies », en présentant leur potentiel d'évolution et d'adaptabilité (sans recourir à des travaux lourds), en prenant en compte les évolutions climatiques et programmatique (exemple : transformation de bureaux en logements).

3.7. Les enjeux de biodiversité et de connectivité entre le site du projet et les bois et forêts à proximité



Figure 1: distances entre le périmètre du projet et les principaux sites boisés (source géoportail et MRAe)

Le site du projet, majoritairement boisé, est susceptible de jouer un rôle important dans la vie de certaines espèces pour passer d'un massif forestier à l'autre. Par ailleurs, la trame verte et bleue qui longe la Seine conduit à examiner quelles fonctionnalités spécifiques le boisement assure. Au même titre, il convient d'examiner quelles espèces y sont présentes et comment cette fonctionnalité, si elle était avérée pourrait être maintenue, voire améliorée, en cas de disparition de l'essentiel des sujets. Lors de la présentation du dossier au titre du cas par cas, il était signalé des effets forts du projet pour la flore, l'avifaune, les mammifères terrestres, les chiroptères, l'herpétofaune et les insectes, et notamment pour des espèces protégées ou patrimoniales. Il y aura donc lieu notamment de préciser la position du maître d'ouvrage en prenant en compte la jurisprudence du Conseil d'État du 9 décembre 2022 relative à la protection des espèces protégées. Il est notamment rappelé que le Conseil d'État a précisé que l'examen d'une demande de dérogation s'impose « dès lors que des spécimens de l'espèce concernée sont présents dans la zone du projet, et il n'est tenu compte, à ce stade de l'examen, ni du nombre de ces spécimens, ni de l'état de conservation des espèces protégées présentes ».

En tout état de cause, l'Autorité environnementale examinera avec attention le bon déroulement de la démarche « éviter-réduire-compenser », qui suppose que toutes les solutions permettant d'éviter ou, à défaut de réduire les incidences notables du projet sur la biodiversité doivent être recherchées avant d'envisager la mise en œuvre de mesures de compensation.

3.8. Le risque inondation

Le plan de prévention des risques inondations de la vallée de la Seine classe le secteur du projet en zone orange. Il est donc susceptible d'exposer des personnes et des biens à un risque d'inondation majeur. Le maître d'ouvrage est donc invité à préciser la résilience du projet et les conditions de vie des habitants selon plusieurs hypothèses de débordement en prenant en compte les effets cumulés de cette montée des eaux sur les secteurs d'habitation situés au voisinage.

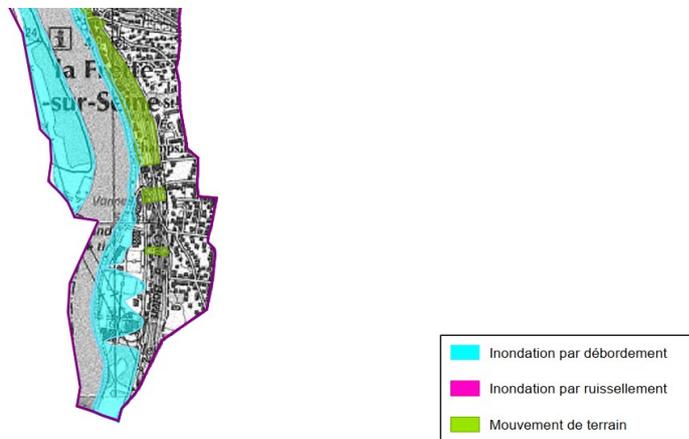


Figure 2: types d'inondation répertoriés. Le secteurs du projet est le plus au sud de la carte (source : préfecture du Val d'Oise)



Figure 3: carte des débordements et de la fragilité des réseaux
source Institut Paris région

3.9. Les mobilités à expliciter dans une logique de chaîne de déplacement

Ce projet participe à la transformation du quartier, fortement marqué par l'usage de l'automobile, dans lequel il s'implante. Il doit donc rechercher, pour le moins, à limiter le trafic automobile généré par le projet, par un développement volontariste des infrastructures en faveur des mobilités actives : voies dédiées pensées à différentes échelles, limitation du stationnement automobile, localisation et dimensionnement incitatifs du stationnement des vélos, etc. À ce titre, les ratios de places de stationnement (pour les automobiles et pour les vélos) par logement devront être explicités.

Le maître d'ouvrage est invité à prendre en compte les observations qui précèdent dans son dossier d'évaluation environnementale.

Délibéré en séance le 15/06/2023

Siégeaient :

Éric ALONZO, Sylvie BANOUN, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES,
Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.