



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la ZAC de la Marine à Colombes (92) : modification du dossier de création et de réalisation**

**n°Ae : 2017-39**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 26 juillet 2017, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la ZAC de la Marine à Colombes (92) – modification du dossier de création et de réalisation.*

*Étaient présents et ont délibéré : Marie-Hélène Aubert, Christian Barthod, Marc Clément, Sophie Fonquernie, , Philippe Ledenvic, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian.*

*En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents ou excusés : Fabienne Allag-Dhuisme, Barbara Bour-Desprez, François Duval, Thierry Galibert, François Letourneux, François-Régis Orizet, Gabriel Ullmann.*

\* \* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par Me la maire de Colombes, le dossier ayant été reçu complet le 22 mai 2017*

*Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.*

*Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 30 mai 2017 :*

- le préfet de département des Hauts-de-Seine,*
- l'Agence régionale de santé d'Île-de-France, et a pris en compte sa réponse en date du 30 juin 2017.*

*En outre, sur proposition du rapporteur, l'Ae a consulté par courrier en date du 30 mai 2017 :*

- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.*

*Sur le rapport de Christian Barthod, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.*

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact 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 permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

La commune de Colombes souhaite agrandir la zone d'aménagement concertée (ZAC) de la Marine et remanier la conception de la partie Nord pour donner la priorité aux logements. Elle présente simultanément deux dossiers de "création et de réalisation modificatifs" de la ZAC (déjà remaniée plusieurs fois). La phase 2 prévue dans le présent dossier comprend notamment de l'ordre de 320 logements, permettant d'accueillir environ 850 habitants supplémentaires, 2 500 m<sup>2</sup> dédiés à la création de locaux d'entreprises adaptés à des activités artisanales, 20 places de stationnement public à l'air libre et environ 400 places privatisées de stationnement souterrain. Il est également prévu la "*reconstitution d'une aire d'accueil des gens du voyage*" existante sur une autre partie du terrain concerné par la phase 2.

L'étude d'impact, constituée pour une partie significative de collages non actualisés d'études d'impact antérieures, ne respecte pas vraiment les règles de l'art, ni les prescriptions réglementaires. Elle ne permet pas la bonne information du public, ni le traitement satisfaisant des impacts.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont, selon l'Ae, la gestion des eaux pluviales, la gestion des sols pollués et des déblais, les nuisances acoustiques, et les possibles nuisances découlant des modalités d'organisation et de gestion du chantier, dans le contexte créé par le tramway T2 et le chantier d'arrivée prochaine du tramway T1. Pour les deux premiers enjeux, la mise à disposition du public des études faites en 2017 sur les sols pollués et pour le dossier "loi sur l'eau" permettrait de remédier aux carences et faiblesses de l'étude d'impact.

L'Ae recommande notamment de

- relire attentivement l'étude d'impact pour l'actualiser, la mettre en cohérence interne et la compléter, afin de la rendre conforme aux exigences posées par les textes ;
- compléter le dossier, pour sa partie "dossier de réalisation", avec le programme des équipements publics à réaliser dans la zone, les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement (recettes et dépenses), et le cas échéant les éléments nécessaires à une déclaration d'utilité publique qui permettrait l'éventuelle mise en place de procédures d'expropriation après enquête publique ;
- saisir l'ARS pour savoir s'il est nécessaire de prévoir des précautions particulières d'usage de l'aire actuelle d'accueil des gens du voyage, dans l'attente de son déménagement en mars 2018 sur un site dépollué.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte du projet

La ZAC de la Marine<sup>2</sup>, concernant initialement 55 430 m<sup>2</sup> situés sur la commune de Colombes, en limite de la commune de Nanterre, a été créée en 2000, sur la base d'un projet de reconversion des terrains libérés par la Marine nationale depuis le milieu des années 1990. Mais le territoire concerné va au-delà de ces terrains en reconversion. Elle a été modifiée en 2002, en 2005 et en 2011, intégrant désormais, entre autres, un centre de remisage et de maintenance (CMR) de la RATP pour la ligne de tramway T2<sup>3</sup>. La CODEVAM<sup>4</sup> est bénéficiaire de la concession d'aménagement sur ce secteur.

La première phase<sup>5</sup> (partie Sud de la ZAC) a été réalisée entre 2012 et 2016, et entièrement livrée en janvier 2017. Elle comprend notamment, outre le CMR, un groupe scolaire de 21 classes, une médiathèque et des logements (29 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP)<sup>6</sup>), dont une résidence hôtelière et étudiante.

La commune souhaite désormais à nouveau agrandir la ZAC, de 2 324 m<sup>2</sup> (surface totale portée à 70 162 m<sup>2</sup>), et remanier la conception de la partie Nord (dite indifféremment 2<sup>ème</sup> phase ou 2<sup>ème</sup> tranche dans le dossier), pour donner la priorité aux logements<sup>7</sup>. L'Ae note que le périmètre indiqué sur le photomontage de la page 70 ne semble néanmoins pas correspondre au projet actuel.

La ZAC est située à proximité immédiate de la ligne de tramway T2 (et prochainement de la ligne T1 prolongée, dont le terminus sera adjacent à la ZAC), à 300 m au nord-ouest de l'autoroute A 86 et non loin de la Seine. Elle est contiguë à l'hôpital Max Fourestier, situé sur le territoire de la commune de Nanterre.

---

<sup>2</sup> Ainsi dénommée car elle se situe notamment sur le terrain d'anciennes installations de la Marine nationale, qui avaient succédé dans les années 1960 à une usine aéronautique (1916-1949), avant d'être fermées en 1996.

<sup>3</sup> Cette fonction devrait être élargie ultérieurement à la ligne T1.

<sup>4</sup> Société d'économie mixte Colombes Développement Aménagement, créée il y a une trentaine d'années et présidée par la maire de Colombes.

<sup>5</sup> Phase 1 : 29 000 m<sup>2</sup> SDP (surface de plancher) de logements ; 1 600 m<sup>2</sup> SDP de commerces, 2 600 m<sup>2</sup> d'activités (hors site de la RATP prévu pour accueillir les installations de remisage du tramway T2) ; une médiathèque (environ 1 000 m<sup>2</sup>) ; un groupe scolaire (environ 5 000 m<sup>2</sup>) ; des espaces verts publics comprenant un square fermé, un terrain de sport et des cheminements et promenades au sein du quartier ; le centre de remisage et de maintenance RATP pour les rames des tramways T1 et T2 (surface hors œuvre nette (SHON), terme utilisée en droit de l'urbanisme français jusqu'au 1er mars 2012, d'environ 8 500 m<sup>2</sup>).

<sup>6</sup> SDP : surface de plancher, définie comme égale à la somme des surfaces de plancher de chaque niveau clos et couvert, calculée à partir du nu intérieur des façades après un certain nombre de déductions précisées sur le site <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2868>

<sup>7</sup> Cf. Présentation du projet, page 42 de la version papier : "*la conjoncture peu propice au développement de locaux tertiaires et une localisation peu porteuse pour un projet emblématique de bureaux sur le site impliquent une nouvelle programmation tournée davantage vers l'habitat*". Le projet adopté en 2011 n'envisageait pour la phase 2 que 100 logements sur 6 500 m<sup>2</sup> SDP. Le rapporteur a été informé oralement qu'un permis de construire avait cependant été accordé au groupe Eiffage pour des bureaux auxquels cette société a finalement renoncé, sans qu'il soit possible de trouver une solution de remplacement.

Pour ce qui concerne les perspectives d'évolution du contexte environnant la ZAC, le rapporteur a été informé oralement :

- qu'un accord de principe a été trouvé récemment entre le département des Hauts-de-Seine et les villes de Colombes et de Nanterre pour créer ultérieurement une nouvelle voie urbaine, à partir notamment du tracé de la promenade des Côtes d'Auty qui longe (à l'ouest) la seconde partie de la ZAC ; dès lors la rue des Côtes d'Auty (située entre la première et la seconde phase de la ZAC) pourrait cesser d'être une impasse ;
- que l'arrivée du T1 devrait conduire à des remaniements importants de circulation, allant dans le sens d'une probable réduction de la circulation dans la rue de Sartrouville qui longe la ZAC au nord.

Le rapporteur a été informé oralement que le coût des infrastructures publiques de la première phase de la ZAC a été d'environ 9,7 millions d'euros, et que le coût correspondant prévisionnel pour la seconde phase est estimé de l'ordre de 4 millions d'euros (dont 2 millions de réseaux divers et d'espaces publics).



Figure 1 : Périmètre de la ZAC et délimitation des deux tranches (source : le dossier)

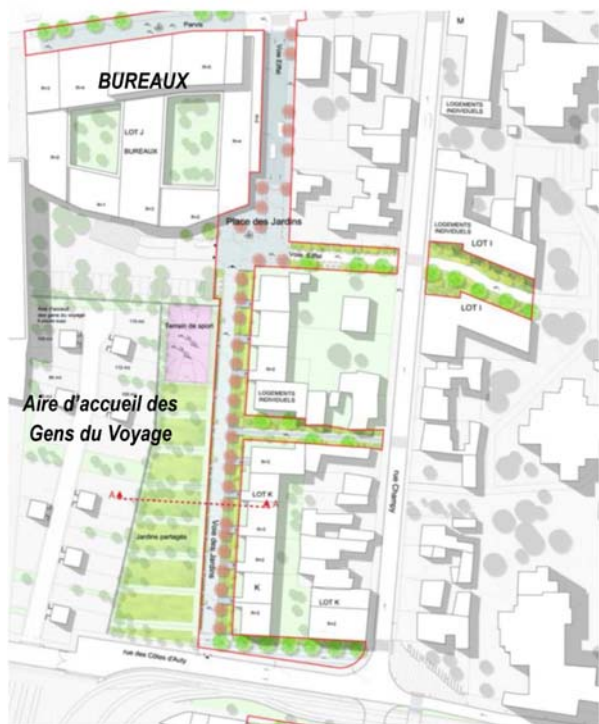
## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La phase 2 prévue dans le présent dossier comprend notamment 24 000 m<sup>2</sup> de SDP de logements en accession à la propriété et sociaux (soit environ 320 logements<sup>8</sup>, permettant d'accueillir environ 850 habitants supplémentaires), 2 500 m<sup>2</sup> de "plots d'activités" (création de locaux d'entreprises

<sup>8</sup> Mais 342 logements mentionnés à la page 127.



adaptés à des activités artisanales), 20 places de stationnement public extérieures et d'environ 400 "places privatisées" de stationnement souterrain<sup>9</sup>. Est également prévue la "reconstitution d'une aire d'accueil des gens du voyage"<sup>10</sup> (l'actuelle, faisant environ 4 650 m<sup>2</sup>, est visible sur la photographie aérienne ci-dessus, au sud-ouest du périmètre de la seconde tranche) : elle sera "relocalisée en partie Nord le long de la rue de Sartrouville à l'arrière des activités ; elle prend la place d'une partie des bureaux initialement prévus (mais sur une surface non précisée).



2<sup>de</sup> tranche : Projet prévu dans le dossier de ZAC en 2011      2<sup>de</sup> tranche : Projet prévu dans le dossier de ZAC en 2017

L'Ae note avec intérêt que l'étude d'impact (page 150) fait état de l'existence intéressante d'un "cahier des charges des prescriptions environnementales définissant ainsi les objectifs de performance thermique et environnementale des bâtiments". Le dossier ne fait cependant mention ni de son contenu et ni de ses ambitions, alors même que l'objectif environnemental d'un tel cahier des charges relève bien de l'étude d'impact d'un dossier de réalisation d'une ZAC. Il est également mentionné (page 150) qu'un bureau d'études "a été chargé d'évaluer les effets de l'opération sur les différents réseaux techniques (eau potable, assainissement, électricité, gaz, etc ...) et de déterminer les éventuels aménagements et renforcements nécessaires" ; néanmoins

<sup>9</sup> Il est fait état de la création de 400 places de stationnements privatisés souterrains page 44, mais de 452 places, dont 28 (ou 25 ?) pour des personnes à mobilité réduite (PMR), page 130. Ces chiffres tiennent compte d'un besoin actuellement non satisfait de 70 places se traduisant par des stationnements illicites.

<sup>10</sup> Depuis la loi Besson du 5 juillet 2000, chaque commune de plus de 5 000 habitants est tenue d'aménager une aire d'accueil des gens du voyage. Le schéma d'accueil du département des Hauts-de-Seine (2003) prévoyait 300 places (objectif réaffirmé en 2015). En 2005, la commune de Colombes (actuellement environ 85 000 habitants) a été la première des Hauts-de-Seine à respecter la loi, avec la création de 26 places, et restait en 2015 la seule commune du département à disposer d'une aire d'accueil opérationnelle. L'Ae note néanmoins que l'étude d'impact (page 13) fait mention "d'une aire d'accueil des Gens du Voyage implantée au Nord de la rue des Côtes d'Auty le long de l'hôpital de Nanterre sur un terrain permettant à 32 places de caravane de trouver place".

Selon le schéma départemental actualisé en 2015

(<http://www.hauts-de-seine.gouv.fr/content/download/7134/50912/file/sch%C3%A9ma%20accueil%20gens%20du%20voyage%20Hauts-de-Seine%20approuv%C3%A9%20arr%C3%AAt%20du%2020juin%202015.pdf>), l'aire de Colombes accueille un groupe familial élargi (une cinquantaine de personnes). "Ce même groupe familial vit sur l'aire d'accueil depuis 2005. Bien que la plupart des membres voyagent entre les mois d'avril et de septembre, l'aire d'accueil n'est pas fréquentée par des personnes étrangères au groupe familial."

l'étude d'impact n'aborde pas ces thématiques et ne traite pas des équipements publics accompagnant nécessairement l'aménagement de la ZAC, sauf dans le rappel de la phase 1 pour le groupe scolaire et la médiathèque.

Deux points innovants sont à noter :

- un réseau de chaleur produite à partir de biomasse alimente l'ensemble des bâtiments de la ZAC (première et seconde tranches) et le parc de logements sociaux situés au Sud ;
- les parcs de stationnement de la phase 1 sont mutualisés afin de réduire la construction d'infrastructures et de limiter l'impact de la voiture sur le quartier, mais cela ne semble pas le cas pour la phase 2.

La présentation très succincte du projet de chaufferie au bois avec appoint de gaz (qui n'est pas située dans le périmètre de la ZAC, mais à proximité immédiate, entre la rue de Sartrouville et l'A86) et du réseau de chaleur qui semblent avoir "accompagné" le projet de ZAC (cf. les formulations de la page 114) pourrait laisser supposer que la chaufferie alimentée par la biomasse fait bien partie du même programme de travaux à réalisation simultanée (au sens du code de l'environnement, selon la version encore en vigueur pour le présent projet) que le projet de ZAC et justifierait donc une appréciation de ses impacts cumulés avec ceux de la ZAC. Néanmoins ce n'est pas l'approche du dossier, et les impacts de cette chaufferie sont simplement évoqués<sup>11</sup>. Pour ce qui concerne le présent dossier modificatif, l'Ae prend acte du fait que cette chaufferie est déjà en service.

La structure foncière en 2017 est présentée, page 79 de l'état initial, avec une carte. Bien que l'essentiel des terrains appartienne déjà à la ville de Colombes ou à la CODEVAM, le chapitre sur les effets sur l'environnement (page 126<sup>12</sup>) insiste sur les difficultés du travail d'acquisition restant à faire, et sur le possible recours à une expropriation (dont le reste du dossier ne fait cependant pas état).

### ***1.3 Procédures relatives au projet***

Le rapport de présentation (cf. son intitulé<sup>13</sup>, ainsi que les pages 2 et surtout 3) semble préciser qu'il s'agit "simultanément" de deux dossiers de création et réalisation<sup>14</sup> modifiés de la ZAC de la Marine (extension du périmètre au nord et modification du programme) sur la commune de Colombes, réalisés conformément aux articles R. 311-2, R. 311-7 et R. 311-12 du Code de l'urbanisme. Néanmoins le rapporteur a été informé oralement que le porteur du projet considère

<sup>11</sup> Page 131 : "*Par ailleurs, dans le cadre du projet, il est prévu la mise en place d'un réseau de chaleur pour le système de chauffage urbain, alimenté majoritairement par la biomasse. La combustion de biomasse permet de limiter de manière significative les rejets en gaz à effet de serre. Néanmoins, des dispositifs tels que des filtres devront être mis en place pour traiter les fumées issues de la combustion du bois. Enfin, il convient de rappeler que ce type d'équipement est soumis à la réglementation sur les ICPE (régime déclaratif).*"

<sup>12</sup> "*Si la collectivité et l'aménageur sont déjà propriétaires d'une grande partie des parcelles, de nouvelles acquisitions restent nécessaires pour la mise en oeuvre de la tranche 2 en partie Nord. Ainsi, la collectivité et l'aménageur poursuivent les négociations foncières pour des acquisitions à l'amiable, l'objectif étant de privilégier cette voie. Si celles-ci n'aboutissent pas sur l'ensemble du périmètre, il pourra être fait recours à l'expropriation pour cause d'utilité publique. La réalisation du projet n'est donc pas sans effet sur la propriété privée, les acquisitions se réalisant de gré à gré ou dans le cadre du droit de préemption urbain.*"

<sup>13</sup> "Dossiers de création et de réalisation modificatifs PHASE 2"

<sup>14</sup> Un dossier de réalisation comprend nécessairement : le programme des équipements publics à réaliser dans la zone ; le programme des constructions à réaliser dans la zone ; les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement (recettes et dépenses) ; les compléments en tant que de besoin de l'étude d'impact. Il est souvent accompagné de deux procédures parallèles : 1) la modification du PLU pour mise en compatibilité du règlement avec le projet (ce que la modification du PLU de Colombes en date du 26 janvier 2017 semble a priori régler) ; la déclaration d'utilité publique qui permet l'éventuelle mise en place de procédures d'expropriation. Le dossier précise également si la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement sera ou non exigible dans la zone.

qu'il s'agirait « *plutôt* » du seul dossier modificatif de création de ZAC<sup>15</sup>, sans la composante "réalisation", la délibération du conseil municipal n'étant pas encore prise sur la "réalisation" : cette situation expliquerait alors certaines lacunes ou imprécisions du dossier. L'Ae a néanmoins pris le parti de considérer qu'il s'agit bien d'un dossier double concernant à la fois la création et la réalisation, conformément à l'intitulé du rapport de présentation du dossier dont elle a été saisie. Elle invite le porteur de la ZAC à clarifier la dimension procédurale de sa saisine de l'Ae, notamment au regard des dates respectives de la délibération du conseil municipal sur le dossier de réalisation de la ZAC et de la mise à disposition du public du dossier dont l'Ae a été saisie.

Le projet est soumis à réalisation d'une étude d'impact<sup>16</sup> en application de l'article R. 122-1 et suivants du code de l'environnement. L'étude d'impact est présentée dans le dossier tel que prévu à l'article R. 311-2 du code de l'urbanisme<sup>17</sup>. Celui-ci est soumis à évaluation des incidences Natura 2000 dans ce cadre, et la conclusion sur l'absence d'incidences significatives n'appelle pas de commentaires de la part de l'Ae.

L'article L. 123-2 du code de l'environnement exempte ce projet (modificatif) de création de ZAC de l'obligation d'effectuer une enquête publique, au profit d'une mise à disposition du public. Le dossier mentionne qu'une concertation avec le public a eu lieu en avril 2017 (une réunion publique).

Le rapporteur a été informé oralement que :

- un dossier<sup>18</sup> "loi sur l'eau" (articles L. 214 1 à L. 214-6 du code de l'environnement) a été récemment déposé auprès de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) d'Île-de-France. Il fait l'objet d'un bref renvoi<sup>19</sup> dans l'étude d'impact ; les évolutions par rapport au dossier initial (déjà sous le régime de la déclaration) semblent également relever de la seule déclaration ;
- le dossier incluant l'étude d'impact fera l'objet d'une mise à disposition du public en septembre prochain.

---

<sup>15</sup> Comme pourrait le sous-entendre le pied de page de ce même rapport de présentation : "Dossier de création modificatif ZAC DE LA MARINE - PHASE 2 - Mai 2017"

<sup>16</sup> Article R. 311-17 du code de l'urbanisme : "*Le dossier de réalisation complète en tant que de besoin le contenu de l'étude d'impact mentionnée à l'article R. 311-2, conformément au III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement notamment en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création.*

*L'étude d'impact mentionnée à l'article R. 311-2 ainsi que les compléments éventuels prévus à l'alinéa précédent sont joints au dossier de toute enquête publique ou de toute mise à disposition du public concernant l'opération d'aménagement réalisée dans la zone.*

<sup>17</sup> L'étude d'impact définie à l'article R. 122-5 du code de l'environnement lorsque celle-ci est requise en application des articles R. 122-2 et R. 122-3 du même code.

<sup>18</sup> Dossier de "porter à connaissance" en date du 30 juin 2017, présentant "les évolutions du projet au regard de la Loi sur l'Eau et de la gestion des eaux pluviales" (en référence au dossier "Loi sur l'eau" déposé en 2013)

<sup>19</sup> Page 135, dans le chapitre "Les effets du projet sur la santé", il est écrit : "*L'étude d'incidence préconisée au titre de la Loi sur l'Eau liée à l'assainissement pluvial de la ZAC indique précisément les mesures retenues pour pallier les risques de dégradations au vu du plan masse détaillé. Voir chapitre IV.2.3*". L'Ae note qu'en fait, dans ce point IV.2.3. (page 120), il est fait état de "*solutions proposées : Ainsi, les mesures de conception du futur aménagement intègrent d'ores et déjà certains principes tels que : - Maximiser les espaces de pleine terre afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales ; - Limiter l'imperméabilisation réelle des parcelles en favorisant les toitures végétalisées, les revêtements perméables, etc. ; - Réaliser des ouvrages techniques de gestion et d'épuration des eaux, tels que les bassins ou les noues*", sans que, dans l'état actuel des analyses communiquées à l'Ae, cela puisse être considérée comme une analyse des incidences au titre de la loi sur l'eau. D'ailleurs il est aussi écrit page 120 : "*Un dossier au titre de la loi sur l'Eau pourra préciser les modalités d'atteinte de cet objectif au titre de la rubrique n°2.1.5.0. (opération supérieure à 1 ha et inférieure à 20ha - rejet dans les eaux douces superficielles ou sur le sol et dans le sous-sol).*"



Le dossier ne fait pas le point sur d'éventuelles procédures d'expropriation qui semblent être envisagées, sans être néanmoins clairement arrêtées à ce jour<sup>20</sup>.

*L'Ae recommande de compléter le dossier, pour sa partie "dossier de réalisation", avec le programme des équipements publics à réaliser dans la zone, les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement (recettes et dépenses), et le cas échéant les éléments nécessaires à une déclaration d'utilité publique qui permettrait l'éventuelle mise en place de procédures d'expropriation après enquête publique.*

## **1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Les principaux enjeux environnementaux soulevés par le projet sont, selon l'Ae :

- la gestion des eaux pluviales ;
- la gestion des sols pollués et des déblais ;
- les nuisances acoustiques, au moins pour certains emplacements de la nouvelle aire d'accueil des gens du voyage ;
- les possibles nuisances découlant des modalités d'organisation et de gestion du chantier, dans le contexte créé par le tramway T2 et par le chantier à venir du tramway T1.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

L'étude d'impact donne le sentiment d'être, pour une part importante, un collage de textes figurant dans les études d'impacts antérieures, rarement actualisés<sup>21</sup>, portant encore souvent la trace du contexte et du calendrier des projets antérieurs. Elle est souvent plus qualitative que quantitative. Le sommaire ne correspond pas parfaitement aux intitulés et contenus des chapitres<sup>22</sup>. Le chapitre dédié aux effets cumulés mentionne la nécessité de cette analyse, notamment pour le prolongement du T1, mais ne la conduit pas.

Le manque d'actualisation de l'état des lieux, tout particulièrement pour quelques thématiques que l'Ae identifie comme présentant des enjeux pour le projet, pose problème à la fois pour la bonne information du public, mais surtout pour la caractérisation des impacts. L'Ae rappelle par ailleurs que le fait qu'il y ait une procédure spécialisée (notamment pour l'eau) ne justifie pas que l'étude d'impact ne présente pas le parti retenu et les raisons qui le justifient. Dans son état actuel,

---

<sup>20</sup> "Page 126 : Ainsi, la collectivité et l'aménageur poursuivent les négociations foncières pour des acquisitions à l'amiable, l'objectif étant de privilégier cette voie. Si celles-ci n'aboutissent pas sur l'ensemble du périmètre, il pourra être fait recours à l'expropriation pour cause d'utilité publique. La réalisation du projet n'est donc pas sans effet sur la propriété privée, les acquisitions se réalisant de gré à gré ou dans le cadre du droit de préemption urbain."

<sup>21</sup> Parmi les très nombreux exemples : "L'implantation future du centre de remisage de la RATP et les besoins correspondants ont des incidences sur ..." (page 151), alors que le CMR de Colombes a été inauguré le 22 juin 2012. (<https://defense-92.fr/chantiers/inauguration-du-site-de-maintenance-et-de-remisage-du-t2-a-colombes-5167>). Il est également mentionné (page 133) : "La puissance à installer afin de couvrir l'ensemble de ces besoins est de l'ordre de 3 MW. La solution technique retenue est la réalisation d'une chaufferie alimentée par la biomasse, avec appoint gaz" ; alors que la centrale à biomasse de Colombes, située en bordure de la A86, et son réseau de chaleur ont été inaugurés en 2014. D'une manière générale, le futur est souvent utilisé pour désigner des projets déjà réalisés. Page 150, il est indiqué que le dossier tient compte des "options (connues à ce jour) prises pour l'aménagement du site de remisage des installations du tramway sur la partie arrière de l'îlot de la Marine", alors même que ce SMR est en fonctionnement.

<sup>22</sup> Par exemple, le sommaire (non paginé) annonce un chapitre VII "Mesures environnementales, coûts et modalités de suivi". En fait le chapitre 7 est intitulé "mesures environnementales pour éviter, réduire ou compenser", et n'aborde pas le suivi.

le dossier ne répond clairement pas aux prescriptions du code de l'environnement<sup>23</sup> et à la jurisprudence<sup>24</sup>.

Ce n'est néanmoins pas le cas pour l'approche des sols pollués et pour la gestion des eaux pluviales qui ont bénéficié d'études récentes, quantifiées et approfondies, auxquelles des formulations de l'étude d'impact renvoient sans toujours développer les analyses correspondantes.

D'un point de vue formel, certaines informations sont dispersées dans le dossier et ne figurent pas dans le chapitre où leur exposé aurait facilité la compréhension d'ensemble du dossier. Enfin l'étude d'impact n'aborde pas l'ensemble des éléments prévus par le code de l'environnement.

Il manque les éléments suivants :

- l'exposé des solutions de substitution permettant de répondre aux objectifs du projet de ZAC modifié, mais le rapporteur a du reste été informé oralement qu'aucune solution de substitution n'a été étudiée ;
- l'exposé argumenté des motifs pour lesquels le projet de ZAC modifié a été retenu eu égard aux effets environnementaux et sanitaires en présence, mais le rapporteur a été informé oralement que la cohérence de l'implantation des logements entre la première et la seconde tranche suffit à expliquer le parti retenu ;
- la description des mesures définies pour éviter, réduire voire compenser certains des impacts négatifs, en phase chantier comme en régime permanent après l'achèvement des travaux, de la mise en œuvre de la ZAC modifiée et de son programme immobilier, ni en phase chantier, ni en régime permanent après achèvement de l'aménagement, notamment pour les nuisances sonores en bordure de la rue de Sartrouville où vont être implantées des caravanes de l'aire d'accueil des gens du voyage ;
- la liste des critères de suivi permettant d'identifier des impacts négatifs imprévus de la mise en œuvre du projet et de définir, le cas échéant, des mesures correctrices.

***Pour l'information complète du public et le plein respect des prescriptions réglementaires, l'Ae recommande de :***

- ***relire attentivement l'étude d'impact pour l'actualiser, la mettre en cohérence interne et la compléter, afin de prendre en compte la logique formelle d'une étude d'impact, telle que prévue par les textes, et d'évaluer et traiter les impacts de façon satisfaisante ;***
- ***joindre au dossier mis à la disposition du public le "Diagnostic environnemental sur les sols, ZAC de la Marine (IIème Phase)" de janvier 2017, et le dossier de déclaration au titre de la "Loi sur l'eau" et ses annexes, de juin 2017.***

---

<sup>23</sup> L'article R. 122-8 du code de l'environnement prévoit que « quand un pétitionnaire dépose, pour un même projet, plusieurs demandes d'autorisation échelonnées dans le temps et nécessitant chacune la réalisation préalable d'une étude d'impact [...], l'étude d'impact est, si nécessaire, actualisée ».

<sup>24</sup> Conseil d'Etat, société Franceterre et autres, 28 juillet 1993 : « Considérant [...] que l'étude d'impact du projet a été réalisée en 1979 ; que, compte tenu de l'évolution des données permettant de mesurer les incidences sur l'environnement de cet important projet d'urbanisme, cette étude, faute d'actualisation depuis 1979, ne satisfait plus aux prescriptions du décret [définissant le contenu de l'étude d'impact] à la date à laquelle le préfet a accordé l'autorisation ».

Conseil d'Etat, 11 juin 1999, n°177970 : « si l'étude d'impact reprenait les éléments principaux de l'étude antérieurement effectuée avant l'intervention de la précédente déclaration d'utilité publique [...], elle avait fait l'objet d'une actualisation et comportait toutes les précisions nécessaires sur l'objet de l'opération ».

Conseil d'Etat, 28 juin 1999, commune de Saint-Martin-de-Bellevue et a., n°186921, 186922 : Les dispositions réglementaires définissant le contenu de l'étude d'impact et entrées en vigueur depuis l'enquête publique initiale « s'appliquent à la procédure comportant une enquête publique, sans qu'il soit fait d'exception à cette règle dans le cas d'une enquête complémentaire d'une enquête antérieure ».

## 2.1 Analyse de l'état initial

L'état initial aborde la question des sols pollués lors de l'analyse sur la qualité des eaux souterraines, à partir d'une part d'une "évaluation simplifiée des risques" (ESR) réalisée en 1997 (conclusion : site de classe 3, dit banalisable) et d'informations ponctuelles et localisées liées à la réalisation du SMR (dépollution faite en 2009–2010). Néanmoins, à la fin de l'étude d'impact, dans le chapitre "Solutions et mesures environnementales", page 156, il est fait état d'une nouvelle étude pour la phase 2 (remise par ICF Environnement à la CODEVAM en janvier 2017), qui conclut à la présence de "*plus de 25 000 m<sup>3</sup> de terres impactées<sup>25</sup> qui seront traitées et évacuées en filières adaptées*". Comme indiqué précédemment, cette étude (qui a été communiquée ensuite à l'Ae) mérite d'être jointe à la procédure de consultation du public. L'Ae note que les seuils recommandés par la cellule interrégionale d'épidémiologie (CIRE) d'Île-de-France pour considérer que certains métaux lourds (plomb, mercure, cuivre, zinc) doivent être sélectionnés pour un calcul de risque sont dépassés d'un facteur de 4 à 22 selon les sondages et les métaux. Même si le rapporteur a été informé oralement que l'aire des gens du voyage (concernée par certains sondages révélant une pollution notable) doit être déménagée en mars 2018 sur un terrain entièrement dépollué dans les règles de l'art, il pourrait être opportun de saisir l'ARS d'une demande d'analyse de risque et d'éventuelles précautions à prendre d'ici à ce déménagement.

***L'Ae recommande de saisir l'ARS pour savoir s'il est nécessaire de prévoir des précautions particulières d'usage de l'aire actuelle d'accueil des gens du voyage, en attendant son déménagement en mars 2018 sur un site dépollué.***

L'environnement sonore n'est abordé que via la reprise de données très localisées de 2006 de l'étude de l'ambiance acoustique du site désormais occupé par le SMR. Les cartes produites à cette occasion ne traitent que du territoire concerné par la phase 1. Pour aborder cet enjeu pour la phase 2, il est seulement fait état de l'arrêté préfectoral du 19 septembre 2000, classant l'A86 en catégorie 1 (secteur affecté par le bruit : 300 m de large de part et d'autre de la voie), la RD 992 en catégorie 3 (100 m) et les rues de Sartrouville et Gabriel Péri en catégorie 4 (30 m). Aucune analyse actualisée et plus précise n'est menée sur la situation acoustique actuelle et prévisionnelle le long de la rue de Sartrouville, au bord de laquelle seront implantés des emplacements pour les caravanes des gens du voyage, ce qui ne permet donc pas d'étudier des éventuelles mesures de réduction à la source de l'impact sonore, ces réductions doivent, d'après la réglementation en vigueur être préférées aux "isolations de façade" qui, de toutes façons, ne semblent pas envisageables pour les caravanes concernées. Le rapporteur a été informé de l'accord écrit donné par les représentants des gens du voyage à la nouvelle implantation et à la nouvelle configuration de l'aire d'accueil.

En matière de "milieux naturels" et d'espèces animales ou végétales présents sur le site de la phase 2, il n'existe aucun état des lieux. Les seules données disponibles sur la ZAC concernent un inventaire de l'état sanitaire des arbres présents sur le site (notamment sur les trottoirs), datant de 2006. L'Ae prend néanmoins en compte le fait qu'il s'agit de terrains longtemps occupés par une

---

<sup>25</sup> Résultats des analyses, selon l'étude d'impact, page 151 : "*Des dépassements du bruit de fond géochimique en métaux lourds, particulièrement sur la couche de remblais, notamment en mercure ; Des dépassements des critères d'acceptation des terres en ISDI fixés par l'arrêté ministériel du 12/12/2014 pour les paramètres fraction soluble, sulfates sur éluât et plus ponctuellement pour l'antimoine sur éluât ; Des composés organiques (COHV, HAP, PCB, BTEX) à l'état de traces... Au final, la dépollution de la phase 2 sera prise en charge par l'aménageur à hauteur de 400.000 à 500.000 € HT*".

usine et d'autres types de bâtiments<sup>26</sup>, que la surface imperméabilisée d'origine serait de l'ordre de 80 %, et que la dynamique végétale<sup>27</sup> et animale ne s'est exprimée que suite à la destruction de la majorité des installations présentes sur le site, l'école maternelle implantée sur le terrain de la seconde tranche ayant été détruite très récemment.

Concernant l'assainissement, selon une information datée de 2006, "*le réseau desservant le secteur est principalement de type « unitaire ». L'ensemble des réseaux unitaires est acheminé et traité à la station d'épuration d'Achères.*" Le rapporteur a été informé oralement que les terrains de la ZAC sont concernés par l'implantation d'un réseau séparatif, mais que ce réseau séparatif rejoint ensuite le réseau unitaire.

Les données analysées sur la qualité de l'air datent de 2003 (station de Gennevilliers), voire de 2000 (page 107), et conduisent à conclure que "*la qualité de l'air est donc satisfaisante*". Cette analyse ne peut être considérée comme valide, une actualisation de l'étude d'impact étant nécessaire pour apprécier la qualité de l'air actuellement.

L'étude d'impact précise que "*l'inspection générale des carrières (IGC) a signalé la présence de zones de fortes épaisseurs de remblais dues à d'anciennes sablières exploitées à ciel ouvert. Pour ces zones, l'IGC précise que la nature et la compacité des remblais pouvant être variable, il est recommandé de vérifier la stabilité du sol par toutes investigations (sondages, forages, pressiomètres...) et, en cas de détections d'anomalies de couches décomprimées, de cavités superficielles, il conviendra de prendre toutes dispositions en vue d'assurer la stabilité des ouvrages.*". La carte très peu lisible produite laisse penser que le site de la phase 2 pourrait être partiellement concerné.

Cependant, l'Ae note avec intérêt l'importance donnée à l'actualisation et à la description de la circulation automobile (mais sans qu'il en soit tenu compte pour caractériser les nuisances sonores), les transports en commun, les places de stationnement et leur utilisation effective, et les circulations actives.

## ***2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu***

Concernant le présent projet, comme indiqué précédemment, il n'est pas fait état de variantes examinées et rejetées. Mais le document explique à plusieurs reprises comment et pourquoi le projet initial de 2000 a évolué, sans toutefois faire mention à cette occasion de considérations liées à l'environnement. Ce sont les différentes et successives configurations du programme immobilier qui sont présentées comme les solutions de substitution étudiées et rejetées (sauf bien sûr la nouvelle version de 2017).

Le parti retenu par le présent projet est notamment justifié par la conjoncture économique en matière d'immobilier de bureaux, peu favorable à la mise en œuvre du projet de ZAC (phase 2) dans sa version de 2011, et par le besoin de logements. Les raisons ayant guidé le choix du programme immobilier sont présentées comme des "*raisons urbaines, fonctionnelles et de mixité*

---

<sup>26</sup> L'Ae rappelle par ailleurs que la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et la version actualisée de la directive "projets" de 2014 précisent que les travaux de démolition entrent dans le champ couvert par une étude d'impact, ce que la nouvelle rédaction du code de l'environnement ne fait qu'explicitier.

<sup>27</sup> En dehors des arbres situés sur les trottoirs, "*la majorité des arbres observés sont des baliveaux d'une quinzaine d'années qui se sont manifestement développés spontanément et selon une disposition anarchique, principalement le long des murs de clôture*" (page 74).

*sociale et économiques*". Il n'est jamais fait état de variantes. L'Ae note que le déplacement de l'aire d'accueil des gens du voyage vers une localisation plus bruyante est expliqué par l'opportunité de "*recomposer un secteur urbain et résidentiel plus homogène*", sans examiner les avantages et les inconvénients d'un tel choix pour les occupants de l'aire d'accueil, qui ont donné leur accord au présent projet de ZAC modifié.

## **2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts**

### **2.3.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux**

Cette partie, très qualitative, ne comporte pas d'estimation du volume total de déblais à évacuer et du nombre de camions nécessaires, et ne développe pas les problèmes identifiés de gestion du chantier pour la construction des parkings souterrains. En effet, dans le chapitre sur les "Solutions et mesures environnementales", page 152, il est écrit : "*Compte tenu des profondeurs d'excavation envisagées dans le projet d'aménagement, un rabattement de la nappe<sup>28</sup> apparaît nécessaire. Il convient donc de réaliser des investigations sur les eaux souterraines afin de statuer sur les modalités de gestion des eaux d'exhaure*". Il n'en est pas dit davantage. Une annexe hydrogéologique au dossier "loi sur l'eau" (actuellement non jointe au dossier) estime pour sa part le débit d'exhaure entre 31,5 et 315 m<sup>3</sup>/h, en fonction de la perméabilité du sol.

Par ailleurs les modalités d'organisation et de gestion du chantier, dans le contexte créé par le tramway T2 et le chantier d'arrivée prochaine du tramway T1, semblent a priori de nature à susciter des nuisances qui ne sont pas décrites, et ne font pas l'objet d'une approche de nature à "éviter, réduire et le cas échéant compenser" (ERC) les impacts. Le traitement des poussières lors de la phase chantier n'est pas abordé, pas plus que les mesures de réduction des nuisances sonores.

Le chapitre 7 indique qu'un responsable environnement-chantier pourrait être nommé, et liste le possible contenu de sa mission, sans que le porteur de la ZAC ne précise sa position, ni ne s'engage.

### **2.3.2 Impacts permanents, en phase exploitation**

Concernant les effets liés aux sols pollués, l'étude d'impact fait mention (page 119) d'une évaluation détaillée des risques (EDR) "*permettant notamment d'apprécier l'exposition des éventuels occupants du site*", mais sans en donner les résultats. La procédure d'évacuation des sols pollués à la faveur du chantier est néanmoins rappelée. Le chapitre 7 fait état de recommandations du bureau d'étude, sans que le porteur de la ZAC précise s'il reprend à son compte ces recommandations et s'engage à les mettre en œuvre.

Concernant la circulation, il est indiqué : "*Bien qu'à priori faible, les flux générés par la ZAC ne font que détériorer davantage l'état de la circulation autour du carrefour déjà saturé en sortie d'A86. Des remontées de file plus importantes peuvent alors apparaître sur la rue de Sartrouville, ou sous le pont de A86. Enfin des remontées de files pourraient également voir le jour sur la rue de Champy, située dans le périmètre de la ZAC... La capacité de ce carrefour [rue de Sartrouville x*

<sup>28</sup> D'après les données disponibles (rapport géotechnique Antea référencé A87389 vA), la nappe au droit du site se situe à une cote altimétrique de 25,5 m NGF.



*rue Salvador Allende x Boulevard Charles de Gaulle], déjà saturé, sera encore plus réduite après l'arrivée du T1 à horizon 2023. Des solutions de réaménagements sont donc à trouver à une échelle plus large pour améliorer l'écoulement des flux routiers autour de ce carrefour indépendamment des possibilités offertes par l'aménagement de la ZAC." Il est dommage que le dossier, après avoir identifié le problème, n'en dise pas plus sur les pistes envisagées par les collectivités concernées.*

Concernant le stationnement, il est indiqué que la création prévue de 452 places en souterrain (dont 28 pour les PMR) laisse un besoin non satisfait (selon les normes utilisées par la ville de Colombes) de l'ordre de 50 places, partiellement satisfait par la création de 20 places à l'air libre.

## ***2.4 Suivi des mesures et de leurs effets, et Méthodes***

Ces deux parties prescrites par le code de l'environnement sont absentes.

## ***2.5 Résumé non technique***

Le résumé non technique (RNT) reprend manifestement un texte écrit pour la phase 1, et le complète très marginalement, conduisant à ce que le lecteur ne comprend pas nécessairement tous les enjeux environnementaux de la phase 2, tels que l'Ae les a analysés. Mais paradoxalement le RNT apparaît ainsi plus clair que le corps de l'étude d'impact qui souffre des défauts rappelés précédemment.

***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***