



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Envoyé en préfecture le 17/12/2024

Reçu en préfecture le 17/12/2024

Publié le 17/12/2024

ID : 021-212101661-20241216-DEL_2024_068-DE



Mission régionale d'autorité environnementale

BOURGOGNE - FRANCHE - COMTÉ

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
de Bourgogne-Franche-Comté
sur le projet de restructuration du secteur Kennedy
à Chenôve (21)**

N °BFC-2024-4468

AVIS DÉLIBÉRÉ du 10 septembre 2024

La mission régionale d'autorité environnementale de Bourgogne-Franche-Comté

1/10

PRÉAMBULE

Envoyé en préfecture le 17/12/2024

Reçu en préfecture le 17/12/2024

Publié le 17/12/2024

ID : 021-212101661-20241216-DEL_2024_068-DE



La société publique locale d'aménagement de l'agglomération dijonnaise (SPLAAD) a déposé un dossier de création de zone d'aménagement concerté (ZAC) pour le projet de restructuration du secteur Kennedy à Chenôve (21).

En application du Code de l'environnement¹, le présent projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale². La démarche d'évaluation environnementale consiste à prendre en compte l'environnement tout au long de la conception du projet. Elle doit être proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet et à l'importance des impacts de ce dernier. Cette démarche est restituée dans une étude d'impact qui est jointe au dossier de demande d'autorisation. Le dossier expose notamment les dispositions prises pour éviter, réduire voire compenser les impacts sur l'environnement et la santé humaine.

Ce dossier fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale qui porte sur la qualité de l'étude d'impact ainsi que sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il comporte une analyse du contexte du projet, du caractère complet de l'étude, de sa qualité, du caractère approprié des informations qu'elle contient. L'analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet porte tout particulièrement sur la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation (ERC) des impacts. L'avis vise à contribuer à l'amélioration du projet et à éclairer le public, il constitue un des éléments pris en compte dans la décision d'autorisation.

Conformément au 3° de l'article R.122-6 et du I de l'article R.122-7 du Code de l'environnement, la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bourgogne-Franche-Comté (BFC), via la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), a été saisie du dossier de demande d'avis.

Cet avis a été élaboré avec les contributions de l'agence régionale de santé (ARS) du 2 août 2024 et de la direction départementale des territoires (DDT) de la Côte-d'Or du 7 août 2024.

Suite à la délibération électronique du 10 septembre 2024 des membres suivants : Hugues DOLLAT, Bertrand LOOSES, Hervé PARMENTIER, Hervé RICHARD, Aurélie TOMADINI et Marie WOZNIAC, l'avis ci-après est adopté.

Nb : En application du règlement intérieur de la MRAe BFC adopté le 30 janvier 2024, les membres délibérants cités ci-dessus attestent qu'aucun intérêt particulier ou élément dans leurs activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause leur impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Cet avis, mis en ligne sur le site internet des MRAe (<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr>), est joint au dossier d'enquête publique ou mis à disposition du public.

Conformément à l'article L.122-1 du Code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

1 Articles L.122-1 et suivants et R.122-1 et suivants du code de l'environnement issus de la transposition de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 modifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

2 L'étude d'impact (page 22) indique que le projet de restructuration du secteur Kennedy à Chenôve, qui porte sur une superficie d'environ 2 ha et prévoit la création de 11 100 m² de surface de plancher et de 80 places de stationnement publiques, rentre dans la catégorie des projets soumis à examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du Code de l'environnement (rubriques 39°b et 41°a du tableau annexé à cet article) mais que le maître d'ouvrage a décidé de soumettre de manière volontaire ce projet à évaluation environnementale, sans le soumettre à examen au cas par cas. La MRAe remarque que le projet relève également de la rubrique 6°a « construction de routes ».

1. Présentation du projet

Le projet, porté par la société publique locale d'aménagement de l'agglomération dijonnaise (SPLAAD)³, concerne le projet de restructuration du secteur Kennedy à Chenôve, dans le département de la Côte-d'Or. Chenôve est une commune de 14 445 habitants (données Insee⁴ 2021), située en limite et au sud de Dijon. La commune fait partie de Dijon métropole, qui regroupe 23 communes et environ 257 000 habitants.

D'une emprise de deux hectares, le site du projet (Figure 1) est localisé au nord du territoire communal, en entrée de ville de Chenôve et sur la route touristique des Grands Crus de Bourgogne. Il est situé en milieu urbain dense, majoritairement dominé par la présence d'habitat individuel et collectif ainsi que d'équipements publics. Le site est bordé au nord par le boulevard des Valendons, emprunté par le tramway T2, et à l'est par la rue Maxime Guillot, qui sont deux axes structurants de Chenôve. Il est situé à l'extrémité d'un mail planté de platanes, le « Petit Mail », un cheminement piéton structurant de l'agglomération. La ligne de tramway T2 qui relie Chenôve centre à Dijon Valmy dessert directement le site *via* la station « Valendons », située à environ 200 m du projet. Elle permet de rejoindre notamment le centre de Chenôve en 5 minutes et la gare de Dijon en environ 12 minutes.

Le site du projet est actuellement composé d'un centre commercial accueillant des commerces de proximité et services, d'un supermarché et de son parking, d'un immeuble de 93 logements en R+16 (copropriété Kennedy), de deux maisons individuelles, ainsi que d'un bâtiment technique abritant une station de captage en eau potable.



Figure 1: Contexte urbain du projet de ZAC Kennedy (source : étude d'impact, p.17)
En bleu : périmètre du projet de ZAC

Le dossier indique que les objectifs du projet de requalification du secteur Kennedy à Chenôve, actés par une délibération du conseil municipal de février 2020, sont les suivants :

³ La ville de Chenôve a confié la maîtrise d'ouvrage du projet de restructuration du secteur Kennedy à la SPLAAD, dans le cadre d'une convention de prestations intégrées valant concession d'aménagement.

⁴ Insee : Institut national de la statistique et des études économiques.

- « Requalifier l'entrée nord de la ville en réalisant des aménagements qualitatifs intégrés dans le tissu urbain environnant ;
- Maintenir une offre commerciale et de services de proximité répondant aux besoins des riverains et des futurs habitants ;
- Développer une nouvelle offre d'habitat diversifiée dans la forme (petits collectifs, habitat intermédiaire, individuel groupé...) et son statut (accession abordable, accession et locatif libres) ;
- Offrir des places de stationnement adaptées aux besoins actuels et futurs du secteur ».

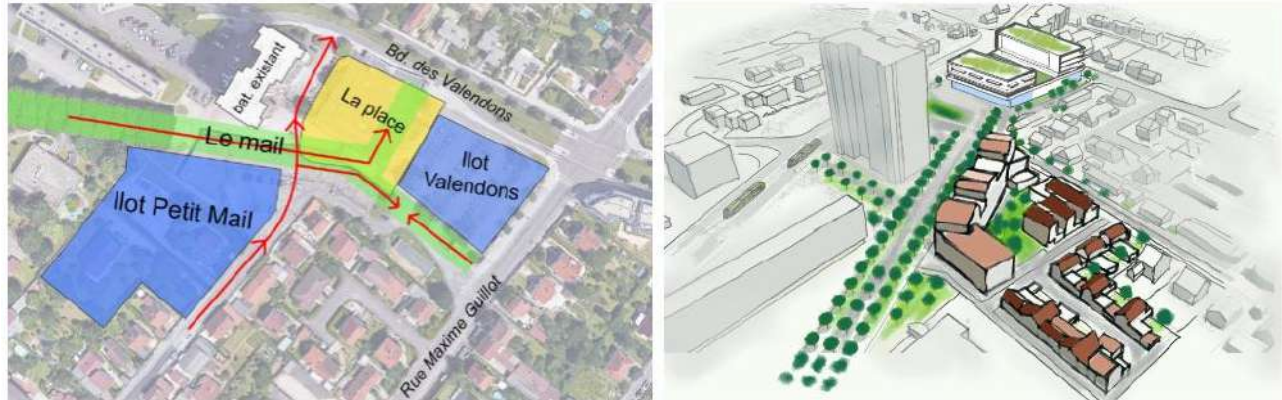


Figure 2: À gauche : principe d'aménagement, à droite : visualisation indicative du projet (source : étude d'impact, p.117, et rapport de présentation, p.43)

Le projet est mené dans le cadre d'une procédure de zone d'aménagement concerté (ZAC). Il prévoit (Figure 2 et Figure 3) :

- la démolition du centre commercial, du supermarché et des deux maisons individuelles ;
- la réorganisation des espaces publics, avec notamment la création d'une place publique sur l'emprise du supermarché actuel, le prolongement du Petit Mail jusqu'à cette place, la relocalisation/création d'environ 112 places de stationnement et la création de deux nouvelles rues : le prolongement de la rue des Petignys jusqu'au boulevard des Valendons et la réalisation d'une voie vers la rue Maxime Guillot, entre le parking du supermarché actuel et le captage. Ces rues seront traitées en voies « apaisées et partagées ». Le traitement paysager du site valorise la réintroduction de la végétation dans l'espace public, avec des essences locales adaptées au milieu urbain et ne nécessitant que peu d'arrosage. Hormis les voiries, les revêtements perméables seront privilégiés. Les stationnements en particulier seront réalisés en pavés joints enherbés ;
- les nouvelles constructions sont prévues sur deux îlots : l'îlot Valendons prévoit la construction d'un bâtiment de hauteurs variées (R, R+3 et R+4), d'une surface de plancher de 3 400 m² environ, comprenant 60 logements et des surfaces commerciales (environ 790 m² pour des petits commerces et 700 m² pour une moyenne surface alimentaire). Le stationnement pour les logements et les commerçants est prévu en sous-sol. L'îlot Petit Mail prévoit la création d'environ 5 620 m² de surface de plancher pour 70 à 80 logements (60 logements collectifs, 8 logements intermédiaires et 10 maisons individuelles), avec des hauteurs allant de R+1 à R+4. Le stationnement pour les logements collectifs est également prévu en sous-sol.

L'opération au total prévoit la création d'environ 130 à 140 logements et de 1 500 m² de surface commerciale⁵.

Il est prévu que le projet soit relié au réseau de chaleur de Dijon métropole, après une étude plus précise de faisabilité. Ce réseau, approvisionné par la chaufferie bois des Valendons mise en service en 2015, longe l'allée du mail et dessert déjà la tour Kennedy.

La tour Kennedy n'est pas concernée par les aménagements, seuls les espaces publics en pied d'immeuble seront modifiés par le projet. De même, la parcelle du captage incluse dans le périmètre de la ZAC ne fera pas l'objet de modification ou de construction, seule est prévue la plantation d'une haie en bordure de la parcelle.

⁵ Des chiffres légèrement différents sont cités selon les documents (étude d'impact ou rapport de présentation) et les pages, concernant le nombre de logements, de places de stationnement ou les surfaces commerciales. Les chiffres mentionnés dans le présent avis sont ceux indiqués dans le chapitre C.4.4 de l'étude d'impact (pages 120-132).



Figure 3: Plan masse du projet (source : étude d'impact)

Le territoire communal est concerné par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Dijonnais, approuvé le 9 octobre 2019 et en cours de révision depuis février 2023, et le plan local d'urbanisme intercommunal habitat et déplacements (PLUi-HD) de Dijon métropole, approuvé le 19 décembre 2019. Par ailleurs, le secteur Kennedy est un des secteurs prioritaires d'interventions dans le cadre du nouveau programme national de rénovation urbaine (NPNRU).

Le site du projet fait l'objet de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) métropolitaine « entrée sud » dans le PLUi-HD de Dijon métropole⁶. Le quartier Kennedy est intégré dans cette OAP en tant que site de projet n°1, pour lequel les objectifs sont de « *poursuivre le mail planté jusqu'au boulevard des Valendons par un aménagement végétalisé et favorable aux piétons* » et de « *recréer un espace d'animation urbaine autour de commerces de proximité et d'un espace public de quartier* ». L'OAP précise également un objectif de production de 130 logements sur ce site.

L'étude d'impact indique que le phasage de réalisation des travaux sera précisé dans une phase ultérieure d'avancement du projet⁷. Les travaux se dérouleraient, sur le principe, dans l'ordre suivant : démolition du supermarché, construction de l'îlot Valendons, démolition du centre commercial et construction de l'îlot Petit Mail. Le début des travaux est envisagé au 1^{er} trimestre 2025. La durée prévisible des travaux n'est pas indiquée.

2. Les principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe

La MRAe a choisi de cibler son avis sur la préservation de la qualité de l'eau et la gestion des eaux de ruissellement, enjeux majeurs pour ce projet au regard de la présence d'un captage en eau potable sur le site, ainsi qu'à la prise en compte des risques naturels, des pollutions sonores et des impacts en phase de travaux.

⁶ Cf. chapitres B.2.6.2 (pages 68-69) et C.4.1 (pages 110-111) de l'étude d'impact.

⁷ Cf. chapitre C.5 (pages 132-133) de l'étude d'impact.

La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ses conséquences durables ou l'intégration paysagère, qui représentent également des enjeux traités dans cet avis. Ces enjeux sont étudiés dans l'étude d'impact, leur prise en compte est globalement satisfaisante et n'appelle pas de remarques de la MRAe.

3. Analyse de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement et de la santé

3.1 Qualité du dossier

Le dossier présenté comporte notamment une étude d'impact et un résumé non technique, datés de mai 2024⁸, contenant sur la forme les éléments attendus par l'article R.122-5 du Code de l'environnement.

L'étude d'impact est de bonne qualité. Elle est rédigée de manière claire et illustrée de cartes ou schémas. L'analyse de l'état initial de l'environnement met bien en avant les principaux enjeux environnementaux du site. Ce chapitre présente des synthèses pour chaque thématique, en fin de paragraphe, ainsi qu'une synthèse hiérarchisée des enjeux environnementaux ce qui est appréciable.

Les impacts du projet et les mesures pour éviter, réduire ou compenser ces effets sont présentés en parallèle, ce qui facilite la compréhension. Un tableau récapitulatif des incidences du projet et des mesures d'évitement et de réduction mises en place complèterait utilement le document⁹. Les impacts du projet restent évalués de manière assez générale, mais globalement adaptée au niveau d'enjeu. S'agissant toutefois de la préservation de la ressource en eau potable, enjeu majeur pour le projet, la MRAe suggère que des compléments soient apportés *a minima* lors des phases ultérieures du projet (cf. remarques dans la suite du présent avis), ce que prévoit d'ailleurs le maître d'ouvrage et qui est rappelé dans l'étude d'impact.

Le résumé non technique est également de bonne qualité.

3.2 Eau

La commune de Chenôve est située pour une grande partie sur la nappe d'eau souterraine de Dijon sud, qui constitue une ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable de la métropole dijonnaise. Cette nappe fortement sollicitée depuis une cinquantaine d'années a été classée en zone de répartition des eaux (ZRE) avec pour objectif le retour à l'équilibre quantitatif. Située principalement en contexte urbanisé, cette ressource souffre également d'un déficit qualitatif notable qui nécessite la mise en œuvre de traitements de potabilisation.

Le puits des Valendons, qui capte l'eau potable dans la nappe de Dijon sud, est situé sur une parcelle au sud de l'actuel parking du supermarché. Ce captage a été déclaré d'utilité publique par un arrêté préfectoral du 4 juin 1963, qui a instauré des périmètres de protection et les prescriptions afférentes. Le périmètre de protection immédiate (correspondant à l'ouvrage et à la station de production) est intégré au périmètre du projet¹⁰, l'emprise du projet s'inscrivant par ailleurs dans le périmètre de protection rapprochée du captage. Les interdictions ou prescriptions définies sur les différents périmètres de protection ne sont pas rappelées dans l'étude d'impact.

En raison de l'ancienneté de l'arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP), une révision de la DUP a été initiée par Dijon métropole en 2016. Cette révision est toujours en cours¹¹. Les études préliminaires menées dans le cadre de cette révision ont notamment mis en avant les risques de pollution ponctuels ou accidentels du champ captant, situé en contexte urbanisé, et la vulnérabilité de la nappe vis-à-vis des activités en place sur le bassin d'alimentation, du fait de la forte perméabilité apparente. En outre, d'après le sens d'écoulement de la nappe indiqué par ces études, le projet se situe en amont hydraulique immédiat du captage : toute pollution émise dans le secteur migrerait rapidement vers le captage.

L'enjeu lié à la préservation de la ressource en eau est donc un enjeu majeur pour le projet de restructuration du secteur Kennedy, ce qui a bien été identifié par l'étude d'impact.

La MRAe recommande que le maître d'ouvrage se rapproche des services de Dijon métropole pour prendre connaissance des études préliminaires menées dans le cadre de la révision de la déclaration

8 Documents intitulés « *Restructuration du secteur Kennedy à Chenôve – Évaluation environnementale du projet* », version V3 – mai 2024, et « *Restructuration du secteur Kennedy à Chenôve – Résumé non technique de l'évaluation environnementale du projet* », version V1 – mai 2024.

9 À noter toutefois que la présentation des effets du projet et des mesures pour éviter, réduire ou compenser ces effets dans le résumé non technique, sous forme de tableau synthétique, remplit ce rôle.

10 L'étude d'impact indique que la parcelle du puits de captage a été intégrée au périmètre de la ZAC afin de permettre sa prise en considération de manière précise, ce qui est à souligner.

11 Contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact (chapitre B.1.5.4, page 38), la procédure de révision de la DUP est toujours en cours et l'arrêté de DUP de 1963 n'a pas été abrogé. Seul l'arrêté autorisant les prélèvements d'eau dans la nappe au titre de la loi sur l'eau a été mis à jour en 2017. Les périmètres instaurés par la DUP de 1963 et les prescriptions afférentes sont toujours d'actualité et ne seront abrogés qu'avec le nouvel arrêté de DUP.

d'utilité publique (DUP) du captage des Valendons et d'en présenter pourraient concerner le projet.

L'étude d'impact indique que le secteur Kennedy, tout comme l'ensemble de la commune de Chenôve, est desservi par un réseau d'assainissement unitaire (c'est-à-dire que les eaux usées et les eaux pluviales sont collectées dans le même réseau). Les eaux collectées sont traitées par la station d'épuration de Dijon-Longvic, mise en service en 2007 et d'une capacité de traitement de 400 000 équivalents-habitants¹². Au vu de son fonctionnement actuel, la station d'épuration dispose d'une capacité suffisante pour traiter la charge organique supplémentaire générée par le projet.

La MRAe signale toutefois qu'il conviendra de s'interroger sur la capacité hydraulique du système de collecte, afin de garantir que le projet n'augmentera pas les déversements d'eaux usées au milieu récepteur (l'Ouche), via les déversoirs d'orage ou un bassin d'orage situé à l'aval du projet¹³. En effet, la gestion du temps de pluie est un enjeu majeur pour l'assainissement de la métropole dijonnaise particulièrement dans le contexte du changement climatique.

La MRAe recommande de s'assurer que le projet contribue à réduire les déversements d'eaux usées au milieu naturel par temps de pluie (capacité du système de collecte des eaux usées, gestion adaptée des eaux de ruissellement).

L'étude d'impact expose les mesures prévues en phase de travaux pour limiter les risques de pollution des eaux souterraines et des sols¹⁴ : par exemple, les matériaux de déconstruction polluants seront envoyés en déchetterie et ne seront pas stockés sur site, les éventuelles venues d'eaux lors des terrassements seront évacuées en dehors de la fouille, les vidanges d'huile seront interdites ou collectées et emmenées hors du site, le stockage de matériaux polluants, d'hydrocarbures et les aires destinées à l'entretien et au stationnement des engins feront l'objet de mesures spécifiques (imperméabilisation du site, bacs de rétention...), etc. En outre, la MRAe note que toutes ces prescriptions feront l'objet d'informations des entreprises, d'un suivi de chantier et qu'un plan de secours qui précisera les procédures à suivre en cas de pollution accidentelle ou d'incident sera mis en place avant le démarrage des travaux.

La MRAe recommande, comme l'indique l'étude d'impact, qu'un suivi particulièrement exigeant des mesures prévues pour préserver la qualité des eaux souterraines et des sols pendant les travaux soit mis en place et le cas échéant de mettre en place les mesures ERC nécessaires.

Le site est actuellement en grande partie imperméabilisé. L'étude d'impact indique que le projet vise à réduire l'imperméabilisation des sols. Cette réduction de l'imperméabilisation ne peut pas encore être quantifiée précisément à ce stade des études¹⁵ mais a été estimée (cf. figure 99 « ratio des surfaces perméables et imperméables »¹⁶, qui montre notamment que les surfaces de sols imperméables seraient réduites de près de la moitié, au profit d'espaces de pleine terre ou semi-perméables). Afin de réduire les rejets d'eaux de ruissellement vers le réseau, les toitures des bâtiments seront végétalisées.

L'étude d'impact précise que les mesures de gestion des eaux pluviales seront détaillées dans le dossier « loi sur l'eau » réalisé ultérieurement¹⁷. Aucun dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales n'est présenté à ce stade d'avancement du projet, en termes notamment de volume de stockage et de débit de rejet pour les différents types de pluies. Mais l'étude d'impact présente néanmoins les principes de gestion envisagés : « une désimperméabilisation permettant d'infiltrer environ 75 % des eaux de pluie sur site, un rejet en réseau maintenu¹⁸ pour les voiries ainsi que pour les espaces publics circulés au droit du captage pour éviter tout risque de dégradation de la qualité des eaux et une dépollution des eaux de parkings avant infiltration (filtre à sable, phytoépuration...) »¹⁹. Elle souligne que la présence du captage est un enjeu majeur et rend l'infiltration sensible. Elle détaille les mesures envisagées pour limiter les risques de pollutions chroniques ou accidentelles en phase d'exploitation : les noues et espaces verts en creux qui collecteront les eaux pluviales seront végétalisés pour assurer une dépollution par phytoépuration, le fond de ces ouvrages sera constitué d'une couche de matériaux assurant une certaine perméabilité sans pour autant

12 Un équivalent habitant (EH) est une unité de mesure caractérisant la charge polluante des eaux usées : 1 EH = 60 g de DBO5/jour (demande biochimique en oxygène pendant 5 jours). On considère en général qu'un habitant représente entre 0,75 à 1 EH. Pour les eaux usées domestiques générées par les activités (bureaux, usine, école, etc.), différents coefficients sont appliqués.

13 En période de fortes pluies, les systèmes d'assainissement unitaires peuvent déborder au niveau des déversoirs d'orage et occasionner des pollutions du milieu naturel (rejet d'effluents non traités directement dans l'environnement).

14 Cf. notamment chapitres E.3.2.3 et E.3.2.4 (pages 176-179) de l'étude d'impact.

15 Cf. chapitre E.3.2.3 (page 177) de l'étude d'impact.

16 Chapitre C.4.4.4 (pages 129-130) de l'étude d'impact.

17 Le projet fera l'objet d'une procédure de déclaration au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement (loi sur l'eau).

18 L'étude d'impact indique toutefois dans un autre paragraphe, par erreur semble-t-il, que « les eaux pluviales collectées sur l'ensemble du site ne seront pas accueillies par le réseau de collecte des eaux pluviales de la commune » (chapitre E.3.3.4 de l'étude d'impact, page 186), ce qu'il conviendra de corriger le cas échéant.

19 Cf. chapitre C.4.4.4 (page 130) de l'étude d'impact.

permettre une infiltration directe en nappe (filtre à sables notamment). En cas de pollution accidentelle, les couches de matériaux contaminées seront évacuées et remplacées²⁰.

L'étude d'impact informe par ailleurs que la commune de Chenôve est située dans le périmètre du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) de l'Ouche, et que la nappe de Dijon sud est suivie par l'interCLE²¹ Ouche-Vouge, instance regroupant des représentants des commissions locales de l'eau du bassin de l'Ouche et du bassin de la Vouge.

La MRAe rappelle que les règles en matière de gestion des eaux pluviales sont notamment celles du SAGE de l'Ouche et du règlement d'assainissement du PLUi-HD de Dijon métropole, qui préconisent d'une manière générale une infiltration à la parcelle. Les mesures de gestion des eaux pluviales qui seront mises en place devront être adaptées aux enjeux quantitatifs et qualitatifs forts liés à la nappe de Dijon sud. En cas d'infiltration, un traitement poussé des eaux de ruissellement (notamment des eaux ruisselant sur les voiries, susceptibles d'être les plus polluées) devra être apporté²².

S'agissant d'un projet en périmètre de protection rapprochée et compte-tenu de sa situation en amont hydraulique de l'ouvrage de captage d'eau potable, la MRAe recommande vivement que :

- **l'avis d'un hydrogéologue agréé soit sollicité sur la faisabilité de l'aménagement prévu et sur l'ensemble des mesures prévues à la fois pendant les travaux et en phase d'exploitation, concernant en priorité la gestion des eaux de ruissellement afin de préserver le captage ;**
- **le dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau devra décrire précisément les travaux et ouvrages susceptibles d'avoir un impact sur la qualité des eaux captées et proposer des mesures d'évitement, de réduction des risques de pollution et de surveillance à mettre en place, adaptées aux enjeux. Ce dossier sera à élaborer avec l'appui d'un hydrogéologue.**

Le site de projet, comme l'ensemble de la commune de Chenôve, est desservi par le réseau d'eau potable métropolitain. La réalisation du projet et l'arrivée de nouveaux habitants induiront une augmentation des besoins en eau potable. L'étude d'impact explique qu'une analyse de la compatibilité entre les besoins en eau, les capacités de prélèvements et la capacité intrinsèque des ressources a été menée dans le cadre de la mise à jour du schéma directeur d'eau potable de Dijon métropole réalisée entre 2016 et 2018. Cette analyse a notamment démontré que les capacités de prélèvements autorisées permettaient de satisfaire aux besoins en eau de Dijon métropole à l'horizon 2030, dans le respect des besoins du milieu naturel.

La MRAe signale toutefois que les volumes d'eaux prélevés en 2023 au captage des Valendons ont dépassé le volume autorisé²³.

La MRAe recommande au maître d'ouvrage de s'assurer auprès du gestionnaire des réseaux d'eau potable que la ressource en eau est bien disponible pour alimenter ce projet d'environ 140 logements.

3.3 Risques naturels

L'étude d'impact a bien identifié les risques naturels présents sur le site et leur prise en compte par le projet. Ces risques sont les suivants : un risque d'inondation liée aux insuffisances du réseau de collecte et/ou aux remontées de nappe, un risque d'inondation de cave par remontée de nappe, un risque de retrait-gonflement des argiles (aléa moyen) et un risque de glissements de terrain sur la partie nord du site (aléa faible).

Le projet se situe en zone réglementaire bleue Br5 du règlement du plan de prévention des risques naturels d'inondation (PPRNI) de Chenôve, approuvé le 6 février 2013. Il est concerné par le risque d'aléa d'inondation indirecte par dysfonctionnement des réseaux, remontée de nappe et ruissellement pluvial urbain en zone urbanisée. Dans cette zone, le règlement recommande notamment que les nouvelles constructions soient surélevées de 0,20 m par rapport au terrain naturel, afin de se prémunir des remontées de nappe et des eaux de ruissellement, et d'installer des clapets anti-retour sur les réseaux d'évacuation des eaux pluviales et des eaux usées²⁴. L'étude d'impact mentionne également les principales mesures envisagées pour réduire le risque de ruissellement (réduction de l'imperméabilisation des sols, gestion alternative des eaux pluviales)²⁵. La MRAe rappelle, comme indiqué dans le paragraphe précédent du

20 Cf. notamment chapitres E.3.2.3 (pages 177-178) et E.3.2.4 (pages 179-180) de l'étude d'impact.

21 CLE : commission locale de l'eau.

22 Une amélioration au traitement des eaux de ruissellement des voiries pourrait être étudiée, en complément des mesures prévues au dossier, avec la mise en œuvre d'un géotextile type « Geoclean », oléo-dépolluant, qui serait un complément de traitement intéressant à mettre en œuvre dans les ouvrages d'infiltration.

23 Cette information a été communiquée à la MRAe par le service Police de l'eau de la direction départementale des territoires de la Côte-d'Or.

24 Cf. chapitre B.1.7.2 de l'étude d'impact (pages 43-44).

25 Cf. Chapitre E.3.2.6 de l'étude d'impact (pages 180-182).

présent avis, que ces différentes mesures devront tenir compte de la présence du captage en eau souterraine situé au sein du projet et garantir la préservation de la qualité des eaux souterraines.

Le projet prévoit des stationnements en sous-sol et est donc concerné par le risque d'inondation de cave par remontée de nappe. L'étude d'impact précise que les ouvrages souterrains seront étanchéifiés (cuvelage) afin d'éviter toute venue d'eau.

La MRAE recommande de vérifier que l'étanchéité prévue prenne bien en considération le risque d'inondation par infiltration des eaux de surface

S'agissant du risque de retrait/gonflement des argiles, l'étude d'impact informe que des études géotechniques ont été réalisées préalablement à la réalisation du projet. Ces études ont permis de caractériser les sols et de définir les fondations adaptées pour assurer la stabilité des futures constructions²⁶. Pour ce qui concerne l'aléa faible de glissement de terrain en partie nord du site, l'étude d'impact précise que des études géotechniques réalisées ultérieurement permettront d'adapter en conséquence les structures des bâtiments²⁷.

3.4 Pollutions sonores

L'étude d'impact indique que l'environnement acoustique du secteur est principalement affecté par le bruit routier. Le boulevard des Valendons et la rue Maxime Guillot sont classées comme infrastructures de transports terrestres bruyantes de catégorie 4²⁸ par arrêté préfectoral. L'étude d'impact rappelle que ce classement impose des prescriptions d'isolation acoustique à respecter, pour les nouveaux bâtiments à usage d'habitation situés dans les secteurs les plus soumis aux nuisances sonores (dit « secteur affecté par le bruit » selon les termes de la réglementation, d'une largeur de 30 mètres de part et d'autre de la voie). L'étude d'impact indique à tort que ces voies sont classées en catégorie 3 (chapitre B.3.2.1, pages 76-77) mais cartographie de manière correcte les secteurs affectés par le bruit.

L'ambiance sonore du site est présentée à l'aide de la carte stratégique²⁹ du bruit routier Lden³⁰, cet indicateur caractérisant bien la sensibilité du site au bruit tout au cours de la journée. L'étude d'impact relève que l'ensemble de la partie nord du site est impacté par un bruit de 55 à 65 dB(A), pouvant atteindre 70 dB(A) en lisières nord et est.

L'étude d'impact³¹ indique, s'agissant du trafic routier, que « *la situation future ne sera pas beaucoup plus bruyante que dans la situation actuelle de référence* » et qu'afin de réduire les nuisances sonores liées au trafic interne au site, la vitesse sera fortement limitée et des cheminements aménagés, pour inciter aux mobilités douces. Elle rappelle que les nouvelles constructions respecteront les objectifs réglementaires liés au classement sonore des routes, sans présenter explicitement les nouvelles habitations concernées (c'est-à-dire les nouveaux logements qui s'implanteront dans les secteurs affectés par le bruit, cf. ci-dessus).

La MRAe relève que cela devrait concerner plusieurs logements de l'îlot Valendons. Elle remarque que l'isolation réglementaire de façade ne protège les espaces intérieurs que lorsque les fenêtres sont fermées.

La MRAe recommande d'étudier des mesures complémentaires afin de limiter l'impact sanitaire lié à l'exposition d'une nouvelle population aux nuisances sonores (par exemple : implantation et forme du bâti, orientation des façades, localisation adaptée des pièces de vie, logements traversants disposant de pièces orientées sur le centre du bâtiment, plus calme...).

3.5 Impacts en phase de travaux

Les mesures prévues pour limiter les impacts en phase de chantier sont pour la plupart d'ordre général, hormis concernant les risques de pollutions des eaux souterraines et des sols, où elles ont été plus détaillées pour prendre en compte la présence du captage.

La MRAe relève que le projet se situe au cœur d'une zone résidentielle (habitats individuels et collectifs). La réalisation des travaux, qui comprendra notamment des démolitions, sera donc source de nuisances potentiellement importantes pour les riverains : nuisances sonores, émissions de poussières potentiellement polluées, et strict respect des procédures de traitement des déchets amiantés. La gestion des déchets issus

26 Cf. chapitre E.3.2.6 (pages 180-182) de l'étude d'impact.

27 Cf. chapitre B.1.7.7 (page 46) de l'étude d'impact.

28 La réglementation relative aux voies bruyantes compte cinq catégories, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

29 Les cartes stratégiques du bruit sont élaborées en application de la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement en Europe. La carte stratégique du bruit routier présentée dans l'étude d'impact (chapitre B.3.2.2, pages 77-78) est issue du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Dijon métropole.

30 L'indicateur Lden (pour « Level day-evening-night ») représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée. Il donne un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) et durant la nuit (22h-6h) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.

31 Chapitre E.3.4.2, page 189.

des démolitions est également un enjeu pour le projet. Des objectifs de permettant de limiter la consommation de ressources naturelles, pourraient être

Afin de réduire les nuisances sonores, l'étude d'impact mentionne l'utilisation d'engins de chantier homologués et bien entretenus, le travail durant les jours ouvrés, l'implantation du matériel fixe bruyant à distance des habitations, la limitation de la vitesse de circulation des engins... Par ailleurs, le maître d'ouvrage prévoit une information continue des riverains et les opérations les plus bruyantes feront l'objet d'une programmation horaire.

La MRAe rappelle que conformément à l'arrêté préfectoral n°99-242 du 16 juin 1999 relatif à la lutte contre les nuisances sonores, les travaux susceptibles de causer une gêne pour le voisinage doivent être interrompus entre 20 heures et 7 heures, et toute la journée des dimanches et jours fériés, sauf en cas d'intervention urgente. En outre, suivant leur date de mise sur le marché, les équipements de chantier devront respecter les arrêtés du 12 mai 1997 relatifs aux émissions sonores des engins de chantier ou l'arrêté du 18 mars 2002 relatif aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments.

Au vu de la proximité des habitations et des démolitions prévues, la MRAe recommande :

- **de mener une réflexion poussée sur la gestion des nuisances sonores en phase de travaux et de proposer des mesures de réduction complémentaires³² ;**
- **d'approfondir les mesures sur les enjeux propres à ce chantier (émissions de poussières, gestion des déchets issus des démolitions...).**

Des mesures pourraient notamment être étudiées concernant la réduction des nuisances sonores à la source (choix des matériels et des techniques les moins bruyants, sensibilisation du personnel - bruits de comportement, usage des avertisseurs...), l'organisation, le phasage et le suivi du chantier (organisation temporelle de manière à réaliser les travaux les plus bruyants dans les plages horaires les moins gênantes pour le voisinage, organisation spatiale en optimisant par exemple le positionnement des sources fixes, de structures susceptibles de jouer le rôle d'écrans acoustiques, des zones de stockage...), et la concertation avec les riverains (information en amont des travaux les plus bruyants, et tout au long du chantier, mise en place d'une charte d'engagements...).

S'agissant de la prévention des risques liés à l'amiante, la MRAe rappelle que conformément à l'article R.1334-19 du Code de la santé publique, les bâtiments construits avant 1997 doivent faire l'objet d'un repérage des matériaux et produits de la liste C contenant de l'amiante avant démolition. En cas de présence d'amiante, un plan de retrait devra être mis en place en lien avec la direction départementale de l'emploi du travail et des solidarités (DDETS).

32 Le maître d'ouvrage pourra utilement s'appuyer sur le livre blanc « silence chantier », téléchargeable sur le site bruit.fr : <https://www.bruit.fr/ressources/mediatheque-en-ligne/ressources-telechargeables/livre-blanc-silence-chantier>