



PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de  
l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

Le 20 OCT. 2017

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1325-17

## Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement du quartier Léon Blum à Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine)

### Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du quartier Léon Blum à Issy-les-Moulineaux (92). Il s'inscrit dans le cadre de la demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), présentée par la Ville d'Issy-les-Moulineaux auprès de la préfecture des Hauts-de-Seine. Un précédent avis de l'autorité environnementale a été émis sur ce projet le 10 juin 2015, dans le cadre de la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

Le projet s'implante autour de la place Léon Blum et dans la perspective de l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris express en gare d'Issy RER, en 2022. Le périmètre opérationnel s'étend sur 17,4 hectares dans un milieu urbanisé. Les interventions sont localisées sur dix îlots, après démolition de l'existant. Le programme prévoit la construction de 1 570 logements (développant 100 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher), 28 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 3 500 m<sup>2</sup> de commerces. Il prévoit également l'implantation d'une école et d'une crèche.

Les principaux enjeux environnementaux concernent les déplacements et nuisances associées, les pollutions, les risques et le paysage. L'état initial de l'ambiance acoustique a été utilement précisé. En revanche, l'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en ce qui concerne la pollution des sols.

De plus, l'étude d'impact doit être actualisée afin de prendre en compte les risques sanitaires liés à l'implantation d'établissements accueillant des populations sensibles, qui n'était pas programmée dans la version précédente du projet. L'exposition de ces populations au bruit, à la pollution de l'air ou des sols représente en effet un risque sanitaire majeur, qui doit être rigoureusement évité.

Enfin, le dossier renvoie régulièrement à la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris en ce qui concerne le projet de gare. Pour autant, l'aménagement de la place Léon Blum, qui accueille la gare, doit être mieux pris en compte dans le dossier. En effet, la façon dont sera conçu cet espace public aura un impact sur plusieurs enjeux tels que desserte et nuisances associées, gestion de l'eau et paysage.

L'étude d'impact du projet n'a pas été actualisée depuis octobre 2015, ni sur les caractéristiques du projet, ni sur les enjeux environnementaux du site, ni sur les effets du projet sur l'environnement et la santé. Seuls des documents complémentaires et partiels ont été transmis. L'autorité environnementale recommande donc d'actualiser l'étude d'impact en considérant l'état d'avancement des différentes études.

*Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France (DRIEE)*

# **AVIS**

## **1. L'évaluation environnementale**

### **1.1 Présentation de la réglementation**

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée 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. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet d'aménagement du quartier Léon Blum, sur le territoire de la commune d'Issy-les-Moulineaux (92), est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°).

L'autorité environnementale a émis un premier avis sur le projet, daté du 10 juin 2015, dans le cadre de la création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Léon Blum. Suite à des évolutions du programme immobilier et à la réalisation d'études complémentaires, l'autorité environnementale a de nouveau été saisie, le 24 août 2017, dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), présentée par la Ville d'Issy-les-Moulineaux auprès de la Préfecture des Hauts-de-Seine.

### **1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale**

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

À la suite de la phase de concertation, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis est une actualisation de l'avis émis le 10 juin 2015. Il prend notamment en compte les compléments apportés à l'étude d'impact de janvier 2015, à savoir :

- une réponse au précédent avis de l'autorité environnementale, datée de septembre 2015 ;
- une actualisation de l'étude de trafic, datée de septembre 2015 ;
- une étude acoustique, datée de septembre 2015 ;
- une étude de faisabilité énergétique, datée d'octobre 2015.

### **1.3. Contexte et description du projet**

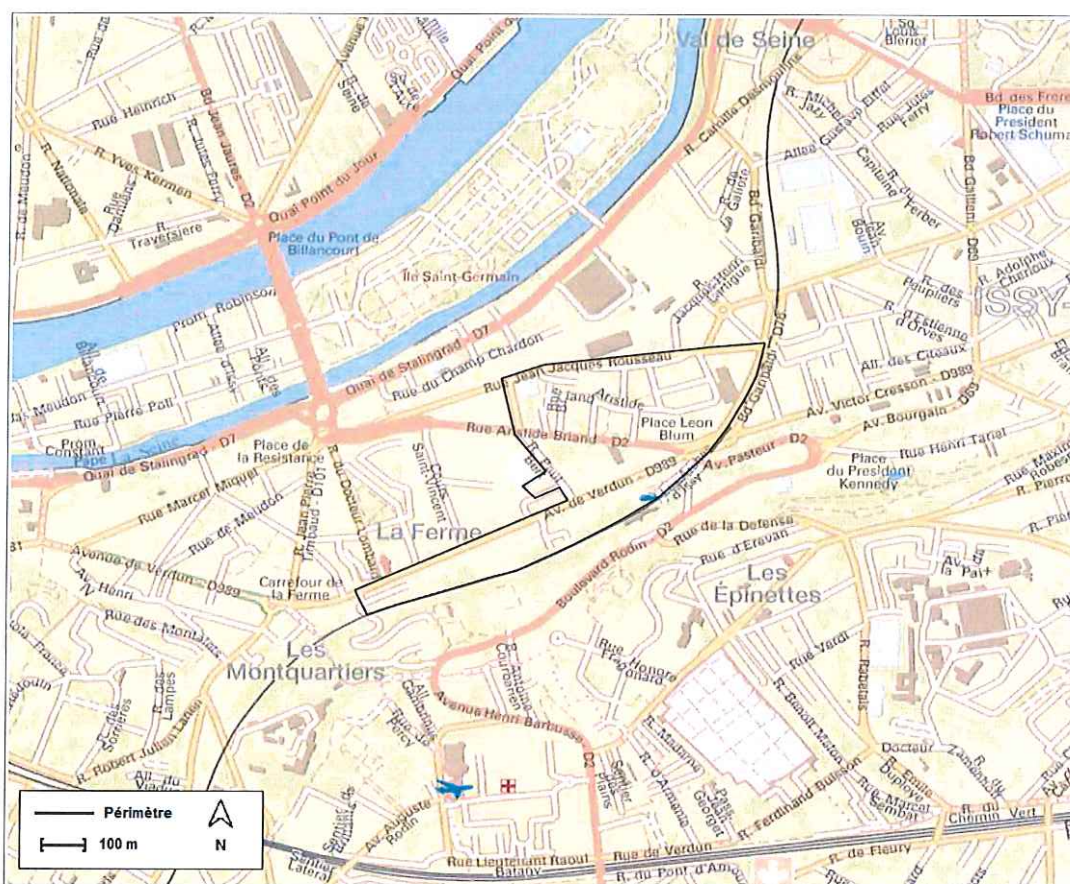
Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du quartier Léon Blum à Issy-les-Moulineaux, dans le département des Hauts-de-Seine. Il s'inscrit dans le cadre de la procédure préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, dont les modalités ont été approuvées par le Conseil Municipal du 15 décembre 2016.

Les objectifs du projet sont notamment liés à ceux du Grand Paris (Loi n°2010-597 du 3 juin 2010) et à l'arrivée du métro express – ligne 15 – en gare d'Issy RER à l'horizon 2022.

Le projet de ligne 15 sud du Grand Paris Express a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du Conseil général à l'environnement et au développement durable (CGEDD) daté du 10 juillet 2013, actualisé le 23 septembre 2015. Les objectifs du Grand Paris sont déclinés localement au travers du Contrat de développement territorial (CDT) Grand Paris Seine Ouest, qui prévoit la présente opération (« projet n°29 » du CDT) et a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du CGEDD daté du 27 février 2013.

La programmation affichée répond aux objectifs de densification et de construction de logements notamment visés par le CDT.

Le réaménagement du quartier s'articule autour de la place Léon Blum, où s'implante la gare Issy RER, le long de l'avenue de Verdun, de la rue Aristide Briand et du boulevard Garibaldi. Le périmètre du projet s'étend sur 17,4 hectares à l'ouest des voies ferrées du RER, dans un secteur urbanisé.

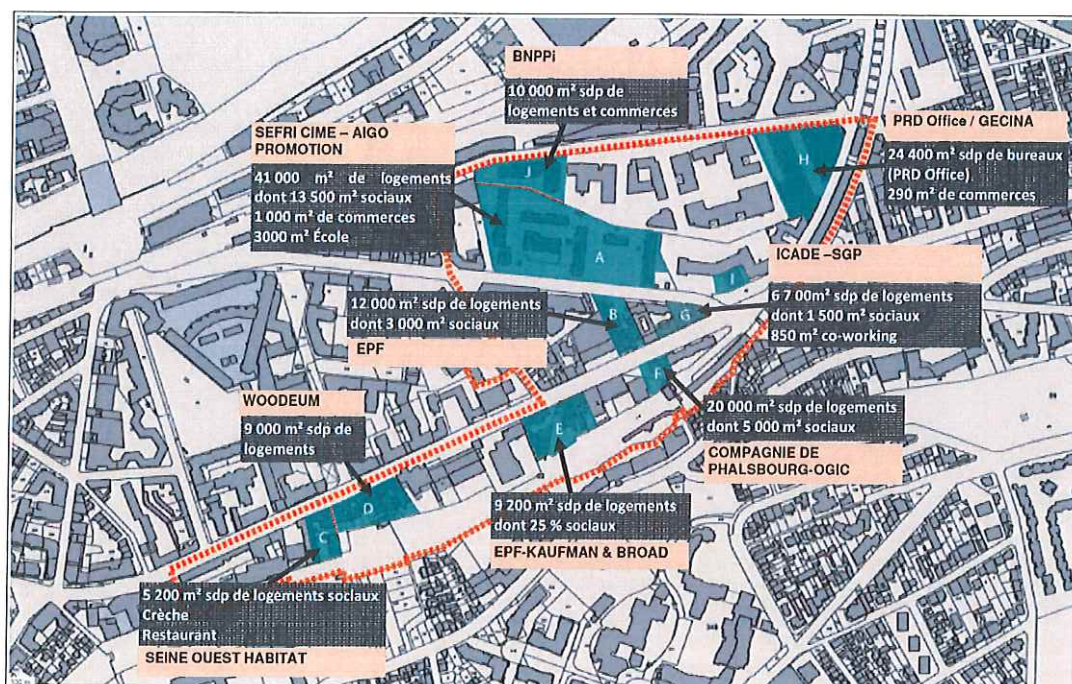


Localisation du projet – Source : Notice explicative, décembre 2016

Les interventions sont localisées sur dix îlots et prévoient :

- 1 570 logements, développant 100 000 m<sup>2</sup> de surface plancher sur sept îlots ;
- 28 000 m<sup>2</sup> de bureaux ;
- 3 500 m<sup>2</sup> de commerces.

L'îlot A – Aristide Briand accueille environ la moitié des logements. La quasi-totalité des bâtiments existants sur chaque îlot sera démolie.



Programmation par îlot d'intervention – Source : Notice explicative, décembre 2016

Le projet a donc évolué, avec une augmentation d'environ 20 % de la surface de plancher créée et l'implantation d'établissements accueillant des populations sensibles. Le document « étude d'impact », daté de janvier 2015 et joint au présent dossier, aurait donc mérité d'être actualisé en conséquence.

La présentation du projet (pages 159-174) reprend pour chaque îlot la programmation, la hauteur et une illustration – plan, vue projetée ou volumétrique. Toutefois les illustrations sont peu nombreuses et réduites. À ce stade d'avancement du projet, les constructions sur chaque îlot et leur intégration urbaine auraient mérité d'être définies plus précisément.

Les espaces publics projetés doivent être davantage qualifiés, notamment en ce qui concerne le réaménagement de la place Léon Blum. La réalisation de la gare est certes sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, mais l'aménagement du quartier Léon Blum ne peut pas se concevoir sans accroche avec le pôle gare. De même, la description du projet doit être approfondie en ce qui concerne l'avenue de Verdun, la nouvelle percée dans l'îlot Aristide Briand et les connexions évoquées avec le tramway. Des illustrations étaient notamment attendues. Le pétitionnaire indique dans son mémoire en réponse que les données d'aménagement de la place Léon Blum devaient être disponibles fin 2015.

L'étude d'impact du projet n'a pas été actualisée depuis octobre 2015 alors que le projet a évolué. L'autorité environnementale recommande donc d'actualiser l'étude d'impact en considérant le niveau actuel de connaissance des différents projets.

## **2. L'analyse des enjeux environnementaux**

Les principaux enjeux environnementaux concernent les déplacements et nuisances associées, les pollutions, les risques et le paysage. L'état initial de l'ambiance acoustique a été utilement précisé dans un document complémentaire joint au dossier. En revanche, l'autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact en ce qui concerne la pollution des sols.

## Déplacements et nuisances associées

La carte reprenant les principales infrastructures de transport du secteur page 76 est pertinente. Le site est aujourd'hui desservi par le RER C au niveau de la place Léon Blum et par le tramway T2 plus au nord et à l'ouest du périmètre. Il aurait été utile que la desserte du site soit définie plus précisément, notamment en termes de fréquence et de capacité.

Le pétitionnaire montre que le périmètre d'intervention est bien connecté au réseau cyclable. De plus, les nombreuses photos qui illustrent la place, les voiries et les accès aux transports sont pertinentes en ce qu'elles permettent de qualifier l'espace public et le confort qu'il offre notamment aux piétons, cyclistes et usagers des transports en commun.

Une étude du trafic routier a également été menée ; les méthodes et les résultats sont exposés clairement et montrent une cristallisation du trafic autour du carrefour à feu de la place Léon Blum. Enfin, le stationnement, composante clef de l'ensemble du système de transport, est bien décrit dans le dossier et se caractérise par une offre importante, notamment en voirie.

La qualité de l'air est caractérisée en utilisant les données AIRPARIF de la station Stade Lenglen, située à un 1 km du projet. Ces données sont comparées à celles de la station d'Issy-les-Moulineaux, fermée en 2013. Sur la base de cette comparaison, le maître d'ouvrage juge « concevable que les concentrations de polluants soient dans la même gamme de mesure au niveau du périmètre de la ZAC Léon Blum » (page 9 du mémoire en réponse). Cette affirmation doit être démontrée plus rigoureusement. Une campagne de mesures *in situ*, notamment autour de la place Léon Blum et au sein des îlots devant connaître une importante densification du logement, était attendue.

Par ailleurs, le pétitionnaire identifie différentes sources de nuisances sonores et notamment les infrastructures de transport classées au titre de l'arrêté préfectoral n° 2000-306 du 7 décembre 2000 : la RD 2 (catégories 2 à 4) et les voies ferrées (cat. 3 à 4). Des mesures complémentaires ont été réalisées en septembre 2015 le long de certaines artères du quartier. Elles sont présentées dans l'étude acoustique jointe au dossier. Sur deux des quatre points de mesures, le seuil réglementaire caractérisant une ambiance sonore modérée pour les habitations<sup>1</sup> est dépassé. Les précisions apportées par cette campagne de mesure sont utiles à la bonne information du public.

## Risques et pollutions

Le pétitionnaire propose un diagnostic de la qualité des sols reposant sur la consultation de la Base de donnée des sites et sols pollués (BASOL) et de la Base de donnée des Anciens Sites Industriels et Activités de Service (BASIAS). Cet inventaire révèle un enjeu fort avec notamment la présence passée d'un dépôt de poudre et d'une station-service au sein du périmètre du projet. De plus, le dossier identifie un risque de mauvaise qualité des remblais en place.

Dans son mémoire en réponse daté de septembre 2015, le maître d'ouvrage s'engage notamment à :

- réunir les normes d'usage relatives au confinement des sols, contaminés en plomb, au droit de l'ancien dépôt de poudre ;
- prendre en compte la dépollution du site anciennement occupé par une station-service ;
- réaliser une campagne de sondages et, le cas échéant, un plan de gestion des terres polluées et une analyse des risques sanitaires.

Or, aucun de ces compléments n'a été apporté depuis. L'autorité environnementale recommande donc d'actualiser l'état initial de la qualité des sols.

<sup>1</sup> 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit.

En ce qui concerne les risques technologiques, le pétitionnaire identifie la présence d'une canalisation de gaz. Des éléments précis étaient attendus sur la distance entre cette canalisation et la limite des différents îlots d'intervention. Comme indiqué dans le dossier, aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) n'est présente dans le périmètre du projet. Une carte de localisation des ICPE du secteur aurait été utile. L'autorité environnementale indique que le centre de tri et de valorisation des déchets TSI, soumis à autorisation au titre de la réglementation ICPE, est situé à plus de 400 m du projet et ne devrait pas concerner l'opération prévue.

Le site est également soumis à des risques de mouvements de terrain et d'inondation. Le pétitionnaire identifie bien la présence d'anciennes carrières de calcaires sur les terrains situés au sud de l'avenue de Verdun. Par ailleurs, la partie nord-ouest du projet s'implante en zone B<sup>2</sup> dite « centre urbain » du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI). Enfin, le pétitionnaire identifie un risque élevé de remontées de nappes au droit du projet. Le fonctionnement général de la Seine, les masses d'eaux souterraines, la cartographie réglementaire et les mesures applicables du PPRI sont bien décrits dans le dossier.

### **Biodiversité et paysage**

L'étude d'impact propose une description intéressante du cadre de vie qu'offrent la biodiversité et le paysage du secteur, en lien avec la proximité de la Seine.

D'après le dossier, le site ne présente actuellement pas d'espace végétalisé en dehors des talus du RER C, constitués d'espaces enherbés, boisés et en friche. Cette végétation se prolonge autour du bâti situé au sud de l'avenue de Verdun. Le pétitionnaire montre par ailleurs que les enjeux du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), traduits au niveau de la trame verte et bleue de l'agglomération, inscrivent le site d'implantation du projet au sein d'une zone de « discontinuité effective ». Les caractéristiques de cette rupture écologique ont été utilement précisées.

En ce qui concerne le paysage, le dossier décrit bien le patrimoine protégé aux abords du périmètre, ainsi que les perspectives qu'offre la situation en coteau du secteur et l'impact fort de l'urbanisation – bâti élevé, infrastructures lourdes – sur la perception de l'espace. De plus, les perceptions depuis la place Léon Blum ont été précisées.

## **3. L'analyse des impacts environnementaux**

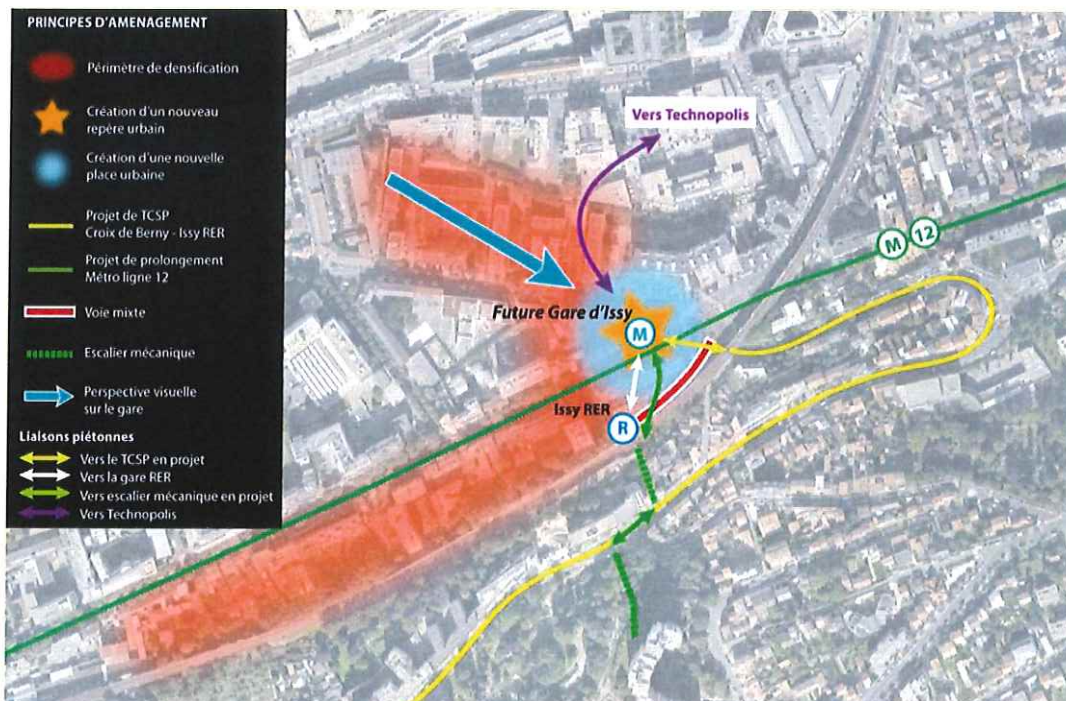
### **3.1 Justification du projet retenu**

L'étude d'impact présente un premier scénario d'aménagement daté de 2011, puis le programme d'interventions retenues daté de 2014. Le premier scénario prévoyait l'aménagement de toute une partie du secteur à l'est des voies ferrées. L'aménagement de ce secteur a été abandonné au profit d'une plus grande densification de l'îlot Aristide Briand, notamment pour rapprocher la population du système de transports en commun. Cette préoccupation est pertinente à condition que les impacts de cette densification, notamment sur les nuisances et le paysage, soient appréhendés précisément. De plus, l'augmentation de la surface de plancher actée en 2015 doit être intégrée à cette analyse. En effet, selon les hypothèses de l'étude de trafic, le futur quartier compterait en moyenne 270 habitants et emplois / hectare.

L'évolution du programme des constructions est bien mise en avant. Les différentes possibilités d'aménagement de l'espace public de la place Léon Blum vers les différents îlots d'intervention doivent quant à elles être mieux décrites. Le pétitionnaire doit permettre au public de mieux juger de l'articulation du programme des constructions avec les grandes orientations définies (cf. illustration ci-dessous). Dans son mémoire en réponse, le maître

<sup>2</sup> Permettant une évolution normale de l'urbanisation sous réserve du respect de prescriptions constructives.

d'ouvrage indique que ces éléments devaient être précisés en fin d'année 2015. Or aucun complément n'a été apporté au dossier d'évaluation environnementale depuis octobre 2015. L'autorité environnementale recommande donc d'actualiser l'étude d'impact en considérant le niveau actuel de connaissance des différents projets.



Principes d'aménagement retenus – Source : étude d'impact / CDT Grand Paris Seine Ouest

De plus, la justification de l'évolution du parti d'aménagement au regard des problématiques liées au relogement (page 158) mériterait d'être expliquée plus clairement.

Enfin, l'article R.128-4 du Code de l'urbanisme impose que « toute action ou opération d'aménagement [...] faisant l'objet d'une étude d'impact doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération. » Une étude datée d'octobre 2015, jointe au dossier, propose un diagnostic des besoins, une analyse du potentiel en énergies renouvelables du site et trois scénarios d'approvisionnement. En cela, elle est correctement menée. Deux des trois scénarios prévoient un chauffage au gaz de ville. Pour autant, l'étude montre que l'utilisation des énergies renouvelables est moins coûteuse (coût global d'investissement et de fonctionnement), plus sûre et moins polluante. Il serait donc pertinent que le maître d'ouvrage se positionne à ce sujet. En effet, l'étude d'impact ne permet pas en l'état de savoir quelle suite a été donnée à cette étude.

### 3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Aucun complément sur les impacts du projet n'ayant été apporté depuis octobre 2015, l'autorité environnementale recommande d'actualiser la prise en compte des impacts environnementaux en tenant compte des connaissances actuelles, notamment en ce qui concerne la définition du projet. Par ailleurs, ces interventions en différents lieux d'un tissu urbanisé et habité rendent les impacts des phases de travaux particulièrement sensibles, d'autant que ceux-ci sont susceptibles de se cumuler avec ceux de la ligne 15 sud du Grand Paris, qui doivent débuter cette année.

## Déplacements

Le projet a été défini de manière à répondre aux objectifs de développement urbain liés à l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express. À ce titre, le calendrier des travaux aurait dû être actualisé. La place Léon Blum doit en outre accueillir le terminus de la ligne 12 du métro, ce qui en fera un pôle d'échange majeur et favorisera donc l'utilisation des transports en commun, plus respectueuse de l'environnement urbain.

Ainsi, l'optimisation de l'offre de transport en commun permet au porteur de projet de prévoir une utilisation faible de la voiture par rapport aux autres modes de transport (« part modale ») : 30 % de l'ensemble des déplacements.

L'arrivée de nouvelles populations engendrera une augmentation du trafic qui a fait l'objet d'une étude prospective correctement menée. Celle-ci a été mise à jour en septembre 2015 afin de tenir compte de l'évolution du programme. Il aurait été pertinent que cette évolution soit restituée dans l'étude d'impact. Les hypothèses présentées sont conformes aux valeurs usuellement retenues. Ainsi, le projet devrait générer un flux supplémentaire de plus de 623 véhicules à l'heure de pointe du matin (tous sens confondus) et 4 700 mouvements de véhicules par jour en plus sur le quartier. Cette augmentation reste acceptable en ce qui concerne sa répartition sur les différentes voiries du secteur.

De plus, l'étude de trafic a permis de définir un certain nombre de mesures pour réaménager le carrefour, place Léon Blum, contribuant à fluidifier la circulation. Toutefois, cette étude indique bien que ces projections dépendent du futur pôle gare : localisation des différentes aires de stationnement (bus, dépose minute, piétons, vélos) et des différents cheminements piétons notamment. D'où la nécessité d'intégrer le réaménagement complet de la place à l'étude d'impact. Les flux piétons et cyclables au sein et autour de la future place mériteraient également d'être précisés. En effet, le partage de l'espace public doit faire l'objet d'une attention particulière. Il doit notamment permettre la sécurité des piétons tout en offrant des parcours lisibles, des espaces de qualité et une ambiance urbaine apaisée. Le maître d'ouvrage indiquait en 2015, dans son mémoire en réponse, que des études étaient en cours en ce sens. L'autorité environnementale recommande donc d'actualiser l'étude d'impact en tenant compte des connaissances acquises.

Enfin, il aurait été utile d'envisager le stationnement sur voirie comme un levier de requalification de l'espace public et de diminution de l'usage de la voiture particulière. Certaines emprises de stationnement peuvent par exemple être remplacées par des espaces piétons ou cyclables, tout en s'assurant de la pertinence, de la cohérence et *in fine* de l'attractivité des itinéraires créés. De plus, l'autorité environnementale indique que le décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 impose des quotas de stationnement à destinations des vélos, pour tout type de bâtiment. Cette évolution réglementaire devra être prise en compte par le maître d'ouvrage.

## Risques, pollutions et nuisances

Avant toute chose, l'autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact afin de prendre en compte les risques sanitaires liés à l'implantation d'établissements accueillant des populations sensibles. En effet, d'après la notice explicative, une crèche et une école maternelle doivent s'implanter sur l'îlot A suite aux évolutions du projet. Or aucun complément n'a été apporté à l'évaluation environnementale en ce sens. L'exposition de ces populations au bruit, à la pollution de l'air ou des sols représente un risque sanitaire majeur, qui doit être rigoureusement évité.

L'impact du projet sur la qualité de l'air est quantifié à partir des estimations de trafic routier. Le projet entraîne une augmentation de plus de 11 % des émissions polluantes, cette donnée n'ayant pas été actualisée suite à l'étude de trafic complémentaire. L'importance du réseau de transport en commun projeté constitue en effet une mesure de



réduction de cet impact négatif. L'aménagement de la place et l'apaisement des circulations automobiles représentent également un enjeu majeur en ce sens.

En ce qui concerne les nuisances sonores, le pétitionnaire a traduit les mesures d'isolement acoustique qu'impose l'arrêté préfectoral relatif au classement des infrastructures de transport cité ci-avant. De plus, l'orientation des bâtiments a également été conçue en conséquence. Ces mesures sont pertinentes. L'impact de l'augmentation des trafics est considéré comme négligeable par le maître d'ouvrage, qui choisit de ne pas réaliser de modélisation de la situation future.

De plus, les impacts liés aux différents chantiers, en termes d'émissions de particules, de nuisances sonores et de risques de pollution des milieux, ainsi que les mesures associées sont convenablement identifiées dans l'étude d'impact. Leur cumul avec les travaux du Grand Paris Express auraient mérités d'être approfondi.

Le projet prévoyant de nombreuses démolitions, l'autorité environnementale rappelle que pour tout bâtiment construit avant le 1<sup>er</sup> juillet 1997, il convient de réaliser un repérage des matériaux et produits pouvant contenir de l'amiante, conformément aux articles R.1334-19 et R.1334-22 du Code de la santé publique. De plus, pour les bâtiments construits à la fin XIX<sup>ème</sup> / début XX<sup>ème</sup> siècle, le pétitionnaire doit également prendre en compte les risques liés à la présence de peintures au plomb.

En ce qui concerne la pollution des sols, le projet engendre un risque d'exposition des futures populations. Le maître d'ouvrage s'était engagé à ce qu'une étude de compatibilité de la qualité des sols avec les usages prévus, en particulier les usages sensibles, soit menée et actualisée selon les préconisations des circulaires du 8 février 2007. Or le projet prévoit désormais d'accueillir des populations sensibles et aucun complément n'a été apporté à l'évaluation environnementale en ce sens.

En ce qui concerne les risques, le maître d'ouvrage indique que leur prise en compte sera précisée lors de la conception du projet par lots.

L'autorité environnementale recommande au porteur de projet de prendre contact avec le transporteur afin d'identifier précisément les risques technologiques liés à la présence d'une canalisation de gaz.

En ce qui concerne les risques liés à la présence d'anciennes carrières, le pétitionnaire s'engage à mener des études géotechniques de reconnaissance des sous-sols et de dimensionnement des fondations, qui doivent permettre de réduire l'impact des constructions sur l'environnement et les populations accueillies.

Les risques inondations sont quant à eux bien identifiés et les mesures proposées, impliquant prioritairement les aménageurs à l'échelle de la parcelle, sont pertinentes. Enfin, l'autorité environnementale recommande de mettre en place un suivi piézométrique qui permette une vigilance accrue concernant les remontées de nappe.

Par ailleurs, le dossier mentionne le dépôt d'un futur dossier au titre de la loi sur l'eau qui viendra préciser les principes décrits dans l'étude d'impact. L'autorité environnementale recommande de veiller à ce que le système de gestion des eaux pluviales et des eaux d'exhaure retenu *in fine* démontre sa compatibilité au SDAGE, qui préconise une gestion à la source des eaux, ainsi qu'un rejet au milieu naturel, plutôt qu'un rejet au réseau d'assainissement, *a fortiori* s'agissant d'un réseau unitaire. Une attention particulière devra également être portée aux mesures compensatoires proposées concernant l'implantation dans le lit majeur de la Seine. Les conclusions du dossier au titre de la loi sur l'eau devront ainsi compléter l'évaluation environnementale en termes d'assainissement et de fonctionnement hydraulique du secteur.

## **Biodiversité et Paysage**

Concernant le patrimoine et notamment l'interception du périmètre de protection de la propriété de Monsieur Rodin, le pétitionnaire identifie la nécessité de saisir l'Architecte des bâtiments de France. En dehors de cet aspect, l'étude d'impact ne présente pas d'analyse véritable des impacts du projet sur le paysage. L'autorité environnementale recommande d'actualiser le dossier en tenant compte de l'état d'avancement actuel des différents îlots.

De même, considérant que les talus du RER n'ont pas de valeur écologique et ne seront pas modifiés, le pétitionnaire ne juge pas nécessaire d'analyser les impacts du projet sur le milieu naturel. Il est indiqué en réponse que la végétalisation aura valeur d'agrément et ne sera pas appréhendée d'un point de vue écologique.

Ces aspects naturels et paysagers du projet sont essentiels et sont pourtant négligés dans le dossier. Les impacts du projet ne doivent pas se concevoir comme les seules atteintes négatives à l'environnement mais également comme les possibilités qu'offre l'aménagement d'améliorer le cadre de vie offert aux futures populations, surtout dans un tissu aussi densément construit. De plus, la nature et le paysage impactent directement d'autres thématiques environnementales : l'utilisation des modes doux, le confort de l'espace public, la qualité de l'air, l'ambiance acoustique, etc. Ainsi, l'autorité environnementale recommande d'étudier les possibilités d'impacts positifs concernant la végétalisation et le paysage du futur quartier.

#### **4. L'analyse du résumé non technique**


L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le pétitionnaire propose seulement un tableau qui reprend, pour chaque thématique environnementale, des éléments de diagnostic, d'impacts et de mesures. Il aurait été utile que ce résumé propose également des illustrations et une appréciation plus qualitative des enjeux. De plus, le projet doit également être décrit synthétiquement dans le résumé, ce qui n'est pas le cas dans le présent dossier.

#### **5. Information, Consultation et participation du public**

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale



Michel CADOT