

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de création
de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Business Parc
à Châtenay-Malabry (Hauts-de-Seine)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Business Parc à Châtenay-Malabry (Hauts-de-Seine). Le départ prévu de la faculté de pharmacie et du centre sportif universitaire (CSU) en 2021 va libérer un secteur de 13 hectares en entrée de ville, proche de l'autoroute A86 et dont la desserte sera renforcée dans les années à venir par l'arrivée du tramway T10. Le projet prévoit la démolition totale de l'ensemble des bâtiments existants sur le site et la construction de 120 000 m² de surface de plancher à vocation tertiaire (bureaux, commerces et services).

L'étude d'impact est claire et bien structurée. Les principales recommandations de l'autorité environnementale portent sur les points suivants :

- ♦ Au vu des premières analyses effectuées, aucune pollution significative des sols n'a été mise en évidence sur le site. Des indices de pollution ont néanmoins été observés, et des études complémentaires sont attendues, au regard notamment de l'implantation d'un établissement accueillant une population sensible (crèche).
- ♦ Le principe de gestion des eaux pluviales retenu vise le « zéro rejet », ce qui est à souligner. La faisabilité de ce principe devra être confirmée lors des étapes ultérieures du projet.
- ♦ L'analyse de l'impact paysager du projet est succincte. L'intégration du projet dans le paysage proche et lointain et le traitement de ses franges devront être davantage illustrés et explicités.
- ♦ Le projet va supprimer une partie de l'espace naturel sensible jouant un rôle de corridor écologique le long de l'autoroute. La compensation de ce rôle de corridor par l'aménagement du parc central devra être précisée.
- ♦ L'augmentation de trafic générée par le projet pourrait occasionner des difficultés de fonctionnement des carrefours proches du projet, en particulier un risque de remontées de file sur la bretelle de sortie de l'autoroute A86. En outre, le projet prévoit un nombre important de places de stationnement, ce qui n'encouragera pas à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture. L'autorité environnementale recommande de préciser les impacts du projet sur le trafic dans les phases ultérieures, ainsi que les mesures pour éviter, réduire ou compenser ces impacts.
- ♦ L'intérêt de conserver certains bâtiments de la faculté de pharmacie n'a pas été développé dans l'étude d'impact, en particulier le pavillon central qui est un bâtiment remarquable, et devrait être justifié. L'éventuel recyclage des déchets liés aux nombreuses démolitions prévues n'est pas non plus évoqué.

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

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 de ZAC Business Parc à Châtenay-Malabry (Hauts-de-Seine) 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 33° du tableau annexé à cet article).

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 de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact du projet d'aménagement du Business Parc de Châtenay-Malabry (étude réalisée par IRIS Conseil, version de mars 2016), présentée dans le cadre de la procédure de création d'une zone d'aménagement concerté.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet, présenté par le Syndicat mixte de Châtenay-Malabry, porte sur la création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Business Parc à Châtenay-Malabry (Hauts-de-Seine), commune de 33 000 habitants située à environ huit kilomètres au sud-ouest de Paris.

Le site de la ZAC est actuellement occupé par les locaux de la faculté de pharmacie et du centre sportif universitaire (CSU), construits dans les années 1960 et dont le déménagement est prévu pour 2021. Ces départs libéreront un secteur de 13 hectares, situé en entrée de ville au sud du territoire communal, à proximité d'axes routiers importants. Le site bénéficiera en outre de l'arrivée du futur tramway T10, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2020-2021.

Situé de part et d'autre de la rue Jean-Baptiste Clément (route départementale RD63), le périmètre de la ZAC est bordé au sud par l'autoroute A86, à l'est par la rue des Turlurets et une zone d'habitat, au nord par un secteur en cours de renouvellement urbain (secteur du carrefour Allende), l'avenue de la Division Leclerc (route départementale RD986) et un cimetière, et à l'ouest par la forêt domaniale de Verrières.

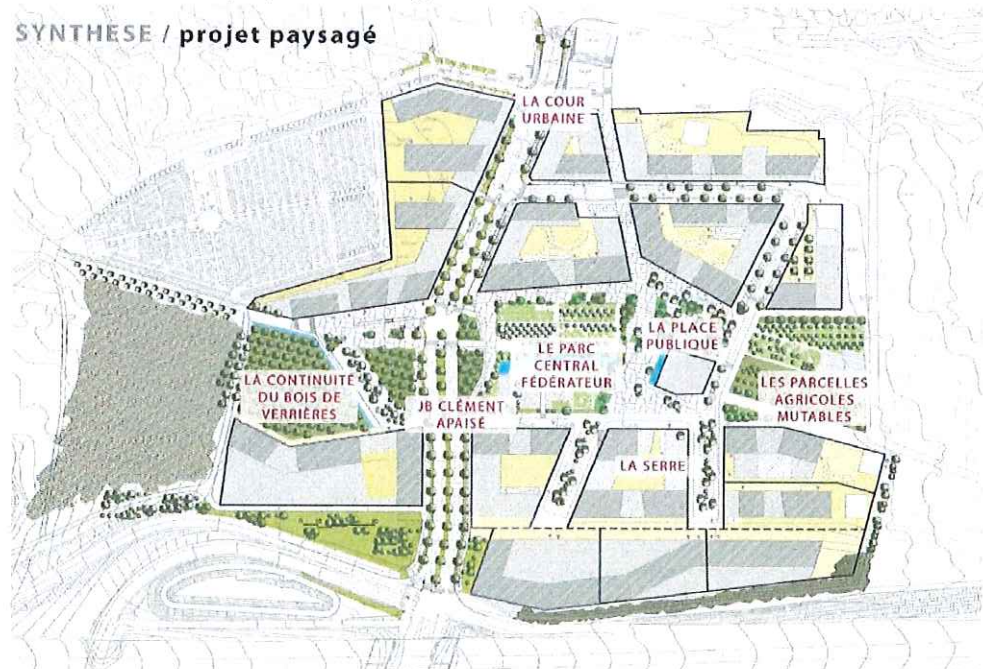
Périmètre de la ZAC Business Parc à Châtenay-Malabry



(Source : étude d'impact)

Le projet d'aménagement de la ZAC Business Parc

SYNTHÈSE / projet paysagé



Châtenay-Malabry, site de Pharmacie SEURA / SEM 92 - 30/11/2015

(Source : étude d'impact, carte fournie sans légende)

Le projet de Business Parc prévoit la démolition de l'ensemble des bâtiments existants (faculté de médecine et centre sportif), puis la construction d'environ 120 000 m² de surface de plancher à dominante tertiaire, comprenant :

- ♦ des bureaux ;
- ♦ des commerces et des services (restauration, crèche inter-entreprises...), situés en rez-de-chaussée des immeubles de bureaux ;
- ♦ un équipement public (salle polyvalente).

Le projet prévoit également l'aménagement d'un parc central de trois hectares, orienté est-ouest. La rue Jean-Baptiste Clément sera requalifiée (alignements d'arbres, pistes cyclables, traversées piétonnes sécurisées) et permettra l'accès à la ZAC. Les îlots bâtis offriront une flexibilité pour permettre l'implantation d'entreprises variées. L'étude d'impact indique que les surfaces de bureaux et d'activités correspondent à environ 5 000 emplois.

Ce projet s'inscrit dans la stratégie globale du projet de ville de Châtenay-Malabry, dont un des enjeux est le renouvellement urbain le long de l'axe structurant de la ville, l'avenue de la Division Leclerc. Parmi les projets recensés figurent notamment le projet de tramway T10, ainsi que l'opération de renouvellement urbain en cours sur le secteur Allende, également portée par le Syndicat mixte de Châtenay-Malabry et qui jouxte le nord du périmètre de la faculté de pharmacie. Cette opération prévoit la réalisation de 17 000 m² de surface de plancher sur 1,6 hectares pour accueillir des bureaux, des logements, des commerces et des espaces publics. L'étude d'impact indique que bien qu'il existe une forte synergie et une cohérence entre les projets, ils sont indépendants et ne constituent pas un programme de travaux au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'analyse de l'état initial de l'environnement est de bonne qualité. Elle est illustrée de cartes et schémas facilitant la compréhension. Des synthèses intermédiaires par thématique et une synthèse générale et hiérarchisée des enjeux environnementaux (pages 180 à 182) sont présentées, ce qui est apprécié. Des études spécifiques ont été menées pour ce qui concerne la géotechnique, la pollution des sols, l'eau, la circulation, le bruit et l'énergie, ce qui est à souligner. Elles sont annexées au dossier, permettant de disposer d'une information complète.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale pour ce projet concernent les sols et l'eau, le paysage et le patrimoine, la biodiversité, les déplacements et les nuisances associées (qualité de l'air, bruit).

Sols et eau

Le site présente une topographie hétérogène. La pente est globalement orientée d'ouest en est, avec un dénivelé total de 11 mètres, le point le plus bas étant situé au niveau du carrefour Allende et le point le plus haut au niveau du CSU. Des terrassements ont été effectués sur une partie du site lors de la construction de la faculté : les terrains du CSU et de la faculté sont constitués de deux plates-formes horizontales, et plusieurs talus importants sont présents. Les forages réalisés dans le cadre de l'étude géotechnique préliminaire montrent la présence de remblais d'une épaisseur variable (de 0,5 à 2,2 mètres) sur les sables de Fontainebleau. La nappe phréatique se situe à une profondeur supérieure à 10 mètres, mais des circulations d'eau anarchiques sont susceptibles de se produire en période pluvieuse à partir de 5 mètres de profondeur. Le cours d'eau le plus proche est le ruisseau des Godets, situé à environ 500 mètres au sud du site.

En termes de risques, le projet se situe dans une zone de sensibilité faible à moyenne pour le phénomène d'inondation par remontée de nappe et la présence d'une ancienne carrière à ciel ouvert, aujourd'hui remblayée, est recensée sur le secteur nord de la ZAC.

Une étude de la pollution des sols a été réalisée en 2013, et dix sondages ont été effectués. Des anomalies ponctuelles en hydrocarbures et en polychlorobiphényles (PCB), restant inférieures aux seuils d'acceptation en installation de stockage de déchets inertes (ISDI), ainsi qu'en métaux lourds, ont été mises en évidence. Deux échantillons présentent des teneurs en polluants supérieures au seuil de réutilisation des terres sous bâtiments, mais restant inférieures au seuil de réutilisation sous couverture. L'étude d'impact indique qu'au vu des résultats d'analyses, aucun impact significatif des sols n'a été mis en évidence au droit de la zone étudiée et n'émet, à ce stade du projet, aucune recommandation particulière quant à sa compatibilité avec la qualité des sols en place. Elle rappelle également que, dans le cas d'évacuation de déblais, des analyses devront confirmer l'acceptabilité en ISDI, et recommande une attention particulière sur la zone nord-ouest (ancienne carrière remblayée) où des indices de pollution (couleur noire, odeur suspecte, mâchefers) ont été observés.

L'autorité environnementale note que les indices de pollution ont également été observés sur d'autres secteurs de la ZAC et devront conduire dans tous les cas à un traitement approprié (ces terres ne seront pas acceptées en ISDI).

Paysage et patrimoine

L'étude d'impact décrit l'environnement urbain du projet (bâti, routes...), l'illustre de photographies, en soulignant son caractère de secteur en mutation, mais ne présente pas de réelle analyse paysagère. Les quelques éléments paysagers apportés, comme la carte de la page 114 qui indique des « limites dures, faibles ou fragiles » sont fournis sans explications.

La description des bâtiments de la faculté n'est pas présentée dans le paragraphe relatif au paysage, mais certains éléments sont toutefois apportés dans le chapitre « description du projet ». Ainsi, l'étude d'impact rappelle qu'actuellement, la topographie est une structure fondamentale du site, et que « *l'architecte Dondel qui a construit les bâtiments de la faculté a ancré son architecture dans une des courbes de niveau du site (cote de référence 118 NGF¹). Les bâtiments ont ainsi été construits à partir de cette cote. Sous cette horizontale se déploie une architecture faite de socles, tandis que des émergences se positionnent au-dessus de ce niveau* ». L'autorité environnementale souligne également que l'intégration des bâtiments de la faculté dans le site tient notamment à l'aspect monochrome vert de gris de l'ensemble, qui agit par mimétisme avec la forêt de Verrières, ainsi qu'à son épannelage².

L'étude d'impact indique bien que la ZAC est située à proximité immédiate de deux sites inscrits, la vallée de la Bièvre et le parc Rolland Gosselin, et est proche du site classé des perspectives du parc de Sceaux. Le projet est également situé dans le périmètre de protection de deux monuments historiques, le Domaine de la Petite Roseraie et l'église Saint-Germain, et l'étude rappelle que l'architecte des bâtiments de France devra être consulté. Les visibilitées entre le projet et ces monuments et sites ne sont pas analysées.

Milieux naturels

La ZAC est située en lisière de la forêt de Verrières, qui est inventoriée en zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2 pour sa partie située au sud de l'A86. La zone d'étude éloignée comprend également d'autres espaces naturels bien identifiés sur la carte de la page 91, comme le parc de Sceaux, qui est une ZNIEFF de type 1. En outre, l'étude mentionne la présence sur le périmètre sud de la ZAC, en bordure de l'A86, d'un espace naturel sensible (ENS) « liaison verte des Guillonnières », qui assure un rôle de corridor biologique entre la forêt de Verrières et le parc de Sceaux. Les descriptions et orientations du schéma départemental des espaces naturels sensibles des Hauts-de-Seine concernant ce secteur auraient également pu être rappelées.

¹ NGF : nivellement général de la France. Ce réseau de repères altimétriques disséminés sur le territoire est le réseau de nivellement officiel en France métropolitaine.

² Épannelage : forme des masses bâties.

L'étude d'impact présente le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France et ses cartes des composantes et des objectifs générales pour la région Île-de-France. Il aurait été plus pertinent de l'illustrer avec la carte spécifique à la petite couronne, plus précise sur les enjeux écologiques en milieu urbain, et qui montre que le site est entouré de secteurs reconnus pour leur intérêt écologique en milieu urbain (parc de la Vallée aux Loups, coulée verte du sud parisien, forêt de Verrières...).

Les inventaires de la faune et de la flore effectués sur ce site déjà urbanisé montrent l'absence d'espèce remarquable, bien que des espèces protégées d'oiseaux et de chiroptères aient été observées. En revanche, plusieurs espèces floristiques invasives ont été relevées.

Enfin, la ZAC n'est pas située dans une zone de présence potentielle de zone humide, d'après la carte « enveloppes d'alerte des zones humides »³.

Déplacements, qualité de l'air et nuisances sonores

La ZAC est bien desservie par trois axes routiers importants : l'autoroute A86, l'avenue de la Division Leclerc (RD986), axe très emprunté qui traverse la commune d'est en ouest, et la rue Jean-Baptiste Clément (RD63), qui fait le lien entre l'A86 et la RD986. L'échangeur A86/RD63 est un échangeur complet depuis la mise en service en 2014 des bretelles ouest. L'étude d'impact présente les trafics actuels sur ces axes et aux carrefours (trafics de 2013 et trafics estimés en 2015, pour tenir compte de la mise en service de l'échangeur complet).

En termes de transport en commun, le site est actuellement desservi par des lignes de bus. La desserte du quartier sera renforcée avec l'arrivée en 2021 du tramway T10 et la création d'une station « Allende » au nord de la ZAC, ce qui permettra un accès direct et rapide au RER B (La Croix-de-Berny).

Des cheminements cyclables sont également présents mais sont discontinus.

La qualité de l'air sur le secteur est présentée de manière satisfaisante. Globalement bonne sur le secteur d'étude, elle se dégrade à proximité de l'A86.

En termes de nuisances sonores, l'étude d'impact présente bien la réglementation, les nuisances sonores dues aux infrastructures de transport et les prescriptions associées. Les trois axes routiers présents à proximité font l'objet d'un classement sonore qui définit la largeur des secteurs affectés par le bruit, cartographiés à la page 168 de l'étude d'impact. La quasi-totalité du périmètre de la ZAC est en secteur affecté par le bruit. L'étude rappelle que ce classement impose un isolement acoustique minimal à respecter.

Les mesures acoustiques réalisées montrent que l'ambiance sonore est « non modérée » de jour comme de nuit pour les bâtiments les plus proches de l'A86, et « modérée » de jour comme de nuit pour les autres bâtiments.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

L'étude d'impact indique que les deux objectifs principaux de la ZAC sont les suivants :

- ♦ permettre un traitement des entrées de ville et du département (notamment par la revalorisation de la rue Jean-Baptiste Clément) ;
- ♦ participer à la stratégie de développement économique de la commune avec une offre d'immobilier d'entreprises adaptée.

Le projet concerne exclusivement la programmation de bureaux et de quelques commerces. Ce choix a des incidences sur les enjeux environnementaux (déplacements, énergie, exposition aux nuisances, patrimoine, etc.), il aurait mérité d'être davantage justifié.

³ La carte « enveloppes d'alerte des zones humides » est disponible sur le site Internet de la DRIEE Ile-de-France.

De plus, le maître d'ouvrage affiche une haute ambition environnementale pour le projet de Business Parc, en intégrant une démarche d'écoquartier et en prenant en compte le développement durable. Sont notamment visés : la gestion des eaux pluviales, la prise en compte de l'énergie et l'utilisation d'énergies renouvelables, la gestion des déchets et la réduction des nuisances. Les engagements pris en faveur du développement durable seront formalisés dans un système de management à destination des entreprises.

Deux scénarios d'aménagement ont été étudiés, portant notamment sur l'implantation du parc central. Les deux solutions sont présentées, puis une analyse multi-critères décrit leurs avantages et inconvénients. Les éléments qui ont justifié le choix retenu concernent notamment l'insertion paysagère, la desserte du quartier et l'insertion des modes doux. L'étude d'impact indique également que d'autres aspects du projet ont fait l'objet de discussions, comme la constructibilité de la frange sud, l'implantation de la salle polyvalente ou la vocation du parc central (page 48). Il aurait été intéressant d'explicitier ces discussions. En effet, l'implantation d'un bâtiment massif le long de l'autoroute et la suppression de l'espace naturel sensible, l'aménagement de « terrasses agricoles » et de jardins familiaux dans le parc, peu en rapport avec la programmation de bureaux, sont des éléments qui posent question et qui auraient pu être davantage argumentés.

Enfin, l'autorité environnementale note que les bâtiments de la faculté de pharmacie présentent une certaine qualité architecturale et auraient mérité une plus grande attention. En effet, l'intérêt de conserver et réaménager certains bâtiments n'a pas été développé dans l'étude d'impact, en particulier le pavillon central qui est le bâtiment le plus remarquable. Une étude sur la faisabilité économique et technique d'une transformation du bâtiment aurait pu être réalisée, prenant en compte notamment les enjeux environnementaux et sanitaires.

Un chapitre traite de la compatibilité du projet avec les documents supra-communaux. L'étude devra être actualisée en tenant compte des évolutions réglementaires : elle devra notamment faire référence au schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) de la Bièvre, dont l'enquête publique vient de s'achever, ainsi qu'au nouveau schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie et au plan de gestion du risque inondation (PGRI), tous deux approuvés en novembre 2015. Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) est mentionné, mais sans décrire les orientations de ce document pour ce qui concerne le secteur de la ZAC. Il aurait été souhaitable de détailler comment le projet prend en compte le SDRIF.

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

Le dossier décrit les impacts du projet, en distinguant la phase de chantier et la phase d'exploitation (c'est-à-dire liée au projet finalisé). Les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont présentées en parallèle, ce qui facilite la compréhension du dossier. Le tableau récapitulatif des effets du projet et des mesures proposées, présenté dans le résumé non technique, aurait utilement pu être ajouté en conclusion du chapitre relatif aux effets du projet.

Impacts liés aux travaux

Les travaux sont prévus sur une durée d'environ dix ans et commenceraient à la libération du site en 2020/2021 par la démolition et le désamiantage du bâti existant. Le dossier détaille les impacts liés à la réalisation du chantier et propose des mesures adaptées pour limiter ces nuisances (circulation, poussières, bruit, déchets, risque de pollutions...). Une charte de « chantier à faibles nuisances » sera mise en place.

Le projet prévoit de modifier la topographie du site, pour permettre notamment les cheminements piétonniers, cyclables et des personnes à mobilité réduite, et nécessitera des terrassements importants. Le volume de terres à excaver sur l'ensemble du projet est

estimé à environ 100 000 m³. Ces terres seront soit réutilisées sur place pour les aménagements (environ 60% des déblais), soit envoyées dans un centre de traitement spécifique pour les terres polluées (environ 40% des déblais). L'étude d'impact indique que la gestion des matériaux non réutilisables est un enjeu essentiel pour le projet, notamment du fait du volume et de la nature des déblais issus des travaux. Différentes mesures de réduction sont évoquées : recherche d'un équilibre des mouvements de terres et de sites d'approvisionnement et d'évacuation proches pour minimiser l'impact du transport de matériaux, organisation des travaux programmée pour limiter l'importance des dépôts temporaires.

Toutefois, l'étude d'impact n'évoque pas l'éventuel recyclage et la réutilisation des déchets liés aux nombreuses démolitions du site. Cela répondrait par ailleurs à une logique d'économie circulaire. Des informations sur le volume, la répartition et la destination finale des matériaux de démolition auraient pu être fournies.

Par ailleurs, le pré-diagnostic amiante a révélé la présence de matériaux amiantés dans plusieurs bâtiments du site. Le risque amiante a été bien identifié dans l'étude d'impact, qui rappelle les principes de gestion, de transport et de traitement de ces déchets.

L'autorité environnementale rappelle qu'en cas de démolition, les bâtiments construits avant le 1^{er} juillet 1997 doivent faire l'objet d'un repérage spécifique des matériaux et produits contenant de l'amiante avant démolition, conformément aux articles R.1334-19 et suivants du code de la santé publique. Les résultats de ce repérage doivent être transmis à toute personne physique ou morale susceptible d'intervenir lors de l'opération de démolition. Il conviendra également de contacter les services de la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) afin de connaître les modalités techniques et réglementaires d'intervention et d'élimination de ces matériaux.

Impacts relatifs aux sols et à l'eau

L'autorité environnementale note qu'à ce stade de l'élaboration de la ZAC, l'étude prend en compte de manière satisfaisante les risques liés aux remontées de nappe et aux mouvements de terrain. Le projet prévoit de mettre en place les dispositions constructives recommandées par les études préliminaires (par exemple : protection des niveaux de sous-sols et des fondations contre l'eau, principes de fondations à retenir). En outre, l'étude d'impact indique que des études géotechniques complémentaires (avant-projet, projet et suivi des travaux) seront menées pour les futures constructions.

Le projet va générer l'imperméabilisation de surfaces nouvelles. La gestion des eaux de ruissellement envisagée vise l'objectif du « zéro rejet », ou si ce n'était techniquement pas possible, un rejet au réseau public. Sur les espaces publics, les eaux pluviales seraient stockées et infiltrées dans des bassins à ciel ouvert ou des noues paysagères intégrés au parc central, assurant également la dépollution. Pour les sous-bassins versants où cette solution n'est pas possible, des dispositifs enterrés (par exemple, chaussées à structure réservoir) seraient aménagés. Sur les lots privés, les eaux pluviales seraient principalement stockées sur les toitures végétalisées et dans des bassins réalisés au niveau des parkings enterrés. Il est également prévu la réutilisation des eaux pluviales pour l'arrosage ou le nettoyage. Au vu des premières mesures de perméabilité des sols réalisées, les volumes de stockage nécessaires ont été estimés.

L'autorité environnementale apprécie le principe de gestion qui sera privilégié dans la mesure du possible (infiltration et limitation des rejets au réseau), et qui devra être confirmé lors des études ultérieures, notamment lors de la procédure au titre de la loi sur l'eau dont fera l'objet le projet.

Pour ce qui concerne la pollution des sols, l'étude d'impact rappelle les mesures à prendre en cas de découverte de sols pollués lors des travaux : stockage sur une aire étanche, analyse et évacuation en filières adaptées. Elle indique également que des analyses plus complètes seront réalisées lors des études ultérieures pour écarter tout risque de présence de pollution dans les sols.

L'autorité environnementale rappelle que le maître d'ouvrage devra s'assurer de la compatibilité des sols avec les usages prévus et de l'absence de risque sanitaire pour les futurs usagers. Le projet envisageant l'implantation d'une crèche, l'autorité environnementale rappelle que la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles précise que les établissements sensibles doivent être évités sur les sites pollués. S'il s'avère impossible de trouver un site alternatif non pollué, une telle impossibilité doit alors être étayée par un bilan des avantages et inconvénients des différentes options de localisation.

Impacts sur le paysage et le patrimoine

Le parti architectural retenu pour le projet est décrit. La perception et l'architecture du site actuel sont aujourd'hui structurées à partir d'un niveau de référence. Le business Parc conserve cette lecture et la typologie de socles et d'émergences : les futurs bâtiments seront constitués de socles dont la hauteur est limitée par la cote 118 NGF, et d'émergences (de 5 niveaux maximum). L'étude précise que les hauteurs seront inférieures ou égales aux bâtiments actuels.

L'étude d'impact indique que le projet aura un fort impact dans le paysage mais l'analyse de l'impact paysager du projet est succincte. L'étude mentionne que « *le parc central permettra d'intégrer le projet urbain dans la ville* » et que « *le projet vient revaloriser les entrées de ville* », sans étayer ces affirmations. Les visualisations fournies (vues des futurs immeubles et vues aériennes de la maquette du projet) n'illustrent pas l'intégration du projet dans le paysage proche ou lointain, ni sa visibilité éventuelle depuis les monuments historiques et les sites inscrits et classés.

Le travail sur les franges du projet et la transition avec le bâti existant, en particulier avec la rue des Turlurets et la forêt, devraient également être davantage explicités. L'étude s'appuie sur la hauteur limitée du socle « *qui contient le gabarit des bâtiments au niveau des franges* » (page 217) pour justifier cette intégration mais cela reste difficilement compréhensible au regard des seules illustrations fournies (vue aérienne).

En outre, il est prévu d'implanter un immeuble continu et massif au sud de la ZAC, parallèle à l'autoroute, qui supprimera le recul boisé actuel et sera visible de loin. L'« *effet vitrine* » mentionné dans l'étude d'impact est volontaire mais n'est jamais illustré. Il conviendrait que l'étude d'impact permette d'appréhender cet aspect du projet, au regard de l'impact paysager attendu et d'un rapport d'échelle qui peut sembler disproportionné.

Enfin, l'autorité environnementale recommande d'apporter des précisions sur le cahier des charges qui encadrera les opérations et permettra de veiller à l'obtention d'un ensemble cohérent.

Impact sur les milieux naturels

L'étude d'impact indique que le site est déjà urbanisé. Le projet prévoit des mesures favorables à la biodiversité qu'il convient de souligner, comme l'aménagement d'un parc de 3 hectares, la mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts, ainsi que des modalités de surveillance et de lutte contre les espèces invasives. Toutefois, en urbanisant la partie sud, il entraînera la suppression de 1,5 hectares de l'espace naturel sensible « *liaison verte des Guillonnières* ». L'étude d'impact mentionne, à titre de mesure de compensation, l'aménagement du parc central qui permettra d'assurer la continuité écologique entre la forêt de Verrières et le parc de Sceaux, en offrant des milieux écologiques plus diversifiés. L'autorité environnementale note cependant que ce parc n'assure pas de continuité physique des milieux naturels avec la partie est du territoire, cet aspect devra donc être justifié. En outre, les aménagements à vocation écologique de la ZAC auraient pu être davantage décrits, notamment au niveau de la lisière avec la forêt.

Impacts sur les déplacements, la qualité de l'air et les nuisances sonores

Le trafic supplémentaire lié au Business Parc a été estimé : il serait de l'ordre de 1 800 véhicules par heure à l'heure de pointe du matin, et de 1 400 véhicules par heure à l'heure de pointe du soir. Dans le cadre du projet, la RD63 sera réaménagée et revalorisée pour lui donner une vocation de boulevard urbain et d'entrée de ville d'une part, et pour augmenter sa capacité à absorber les nouveaux flux générés par la ZAC d'autre part. Il

s'agit notamment de s'assurer du fonctionnement correct des carrefours situés à proximité. L'étude de trafic est bien menée, les hypothèses de génération et de distribution du trafic sont rigoureuses.

Les résultats des simulations (auxquelles il aurait été intéressant d'avoir accès) montrent des difficultés de fonctionnement au niveau de l'échangeur A86/RD63, risquant d'entraîner notamment des remontées de file sur la bretelle de sortie de l'A86. Différents aménagements, rapidement évoqués à la page 225, sont proposés pour améliorer le fonctionnement de cet échangeur et devront être validés avec les services de l'État (gestionnaire de l'A86) lors de phases ultérieures.

L'impact du projet sur le fonctionnement du carrefour RD986/RD63 n'est pas évoqué.

Le projet prévoit un nombre important de places de stationnement, supérieur aux besoins estimés par l'étude de programmation du Business Parc qui préconisait 1 place pour 67 m² de bureaux. Ainsi, 2 233 places sont prévues, ce qui correspond à un ratio de 1 place pour 53 m² de surface de plancher (et non 1 place pour 60 m² comme l'indique l'étude d'impact). L'étude d'impact justifie cette programmation par une évolution du plan local d'urbanisme (PLU) à venir, sans donner de détails.

L'autorité environnementale relève que la majoration de la capacité des parkings n'encourage pas à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture, alors que le secteur sera bien desservi par les transports en commun (arrivée du tramway, restructuration des réseaux de bus existants) et que la ZAC facilitera les circulations douces. Il conviendra de justifier ce parti d'aménagement, au regard des objectifs généraux de diminution du trafic automobile et d'amélioration de la qualité de l'air qui sont fixés au niveau régional.

L'impact du projet sur la qualité de l'air, lié à l'augmentation du trafic automobile, est jugé négligeable au regard des polluants atmosphériques émis par l'A86 au sud du site. L'étude d'impact rappelle que certains principes d'aménagement vont permettre de limiter cette hausse : déplacements en transports en commun et en modes doux encouragés, démarche bioclimatique. Cette conclusion mériterait d'être étayée par des analyses, au regard notamment des difficultés de circulation que le projet pourrait engendrer.

L'autorité environnementale note qu'il conviendra de porter une attention particulière, pour les aménagements paysagers, en évitant de planter des essences susceptibles de provoquer des réactions allergiques.

En termes de nuisances sonores, l'étude acoustique a permis de déterminer les isollements de façades qui seront nécessaires pour respecter les niveaux de bruit maximum à l'intérieur des locaux. L'étude d'impact précise également que l'organisation des bâtiments au sein des îlots permettra de limiter l'impact acoustique sur les futurs usagers. Hormis la mise place d'un front bâti continu le long de l'A86 jouant le rôle d'écran, les solutions d'aménagement choisies pour limiter les nuisances sonores auraient mérité davantage d'explications.

Effets cumulés

Une analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus⁴ sur le secteur a été menée. Les projets pris en compte sont l'aménagement du secteur Allende, le tramway T10 et le demi-diffuseur ouest A86/RD63 (mis en service en 2014). Les travaux n'étant pas concomitants avec l'aménagement du Business Parc, les principaux effets cumulés possibles identifiés sont l'impact sur le fonctionnement du diffuseur autoroutier (cf. remarque ci-dessus).

L'autorité environnementale note que les autres projets urbains situés à proximité auraient également pu être évoqués : rénovation du quartier voisin de la Butte Rouge, reconversion

⁴ L'article R.122-5 du code de l'environnement indique que les projets connus sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

« - ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.214-6 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public. »

du site de l'École Centrale. Les travaux d'aménagement de ce dernier projet pourraient notamment interférer avec ceux du Business Parc.

Énergie

Une étude sur le potentiel de développement en énergies renouvelables a été réalisée afin d'estimer les besoins énergétiques du projet et de définir les pistes d'approvisionnement énergétiques. Elle indique qu'il existe un potentiel important de développement de la géothermie, qui présente l'intérêt de pouvoir être mutualisée pour l'ensemble des bâtiments tant pour la production de chaleur en hiver que pour la production de froid en été. L'option concernant la création d'un réseau de chaleur est également détaillée et s'avère intéressante d'après l'étude. Sa conception sera définie lors des études ultérieures en intégrant les énergies renouvelables.

L'étude d'impact comporte moins de détails sur les performances énergétiques et les matériaux qui seront utilisés. Il est seulement indiqué que les bâtiments devront répondre aux labels BEPOS Effinergie 2013 et Effinergie +. Il aurait été intéressant de préciser à quoi correspondent ces niveaux de performance par rapport à la réglementation thermique en vigueur lors de la construction des futurs bâtiments (à partir de 2022).

4. L'analyse du résumé non technique

Le résumé non technique présenté pour ce projet de ZAC est de bonne qualité. Il répond bien à l'objectif de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Un plan de situation de la ZAC à l'échelle de la commune, et quelques illustrations complémentaires notamment dans le chapitre relatif à l'analyse de l'état initial de l'environnement, auraient utilement pu être fournis.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Florence Carreau', with a horizontal line underneath.