



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 04 MARS 2015

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-992-15

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de construction
de l'immeuble de bureaux et de commerces « Pont d'Issy »
à Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un immeuble de bureaux et de commerces d'une surface plancher de 56 616 m², localisé quai du Président Roosevelt à Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine). Il fait partie du programme de travaux de la Zone d'Aménagement Concerté du Pont d'Issy et remplace notamment le projet de tour IMEFA 52 qui avait fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 03 mai 2013.

Les principaux enjeux environnementaux, bien intégrés par l'étude d'impact, concernent l'état des sols, la gestion de l'eau, les risques naturels, les activités industrielles, l'intégration paysagère et les différents modes de desserte. Par ailleurs, l'analyse est bien élargie à l'environnement urbain du site, en particulier aux nombreux projets en cours.

Au regard des deux tours initialement envisagées sur le site, l'immeuble Pont d'Issy présente un impact moindre sur le paysage, les réseaux de transport et les consommations énergétiques, tout en participant aux objectifs de planification franciliens.

La prise en compte des activités industrielles, du paysage et des différents modes de desserte est bien intégrée au projet et bien développée par le dossier. L'autorité environnementale recommande notamment :

- de compléter la prise en compte du risque inondation et les mesures destinées à respecter la réglementation associée ;
- d'étudier de façon plus approfondie la gestion des eaux pluviales ;
- de proposer une analyse plus complète des impacts de la phase chantier ainsi qu'une définition plus précise des mesures associées et de leur application ;
- de joindre l'étude de dispersion des fumées de l'usine ISSEANE.

Enfin, l'autorité environnementale encourage les efforts de mixité des usages et de requalification du front de Seine, dans le respect de la santé et de l'environnement.

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'Ile-de-France

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé 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.

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 l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

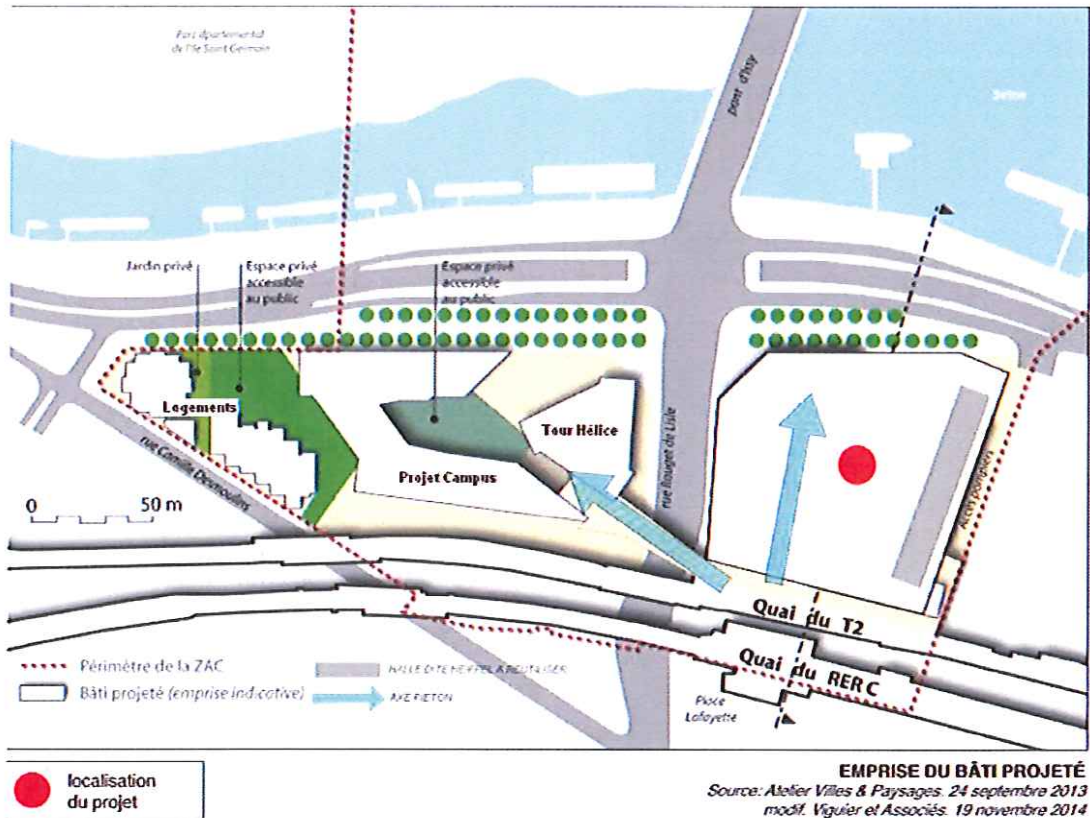
Le présent avis porte sur le projet de construction d'un immeuble de bureaux et de commerces d'une surface plancher de 56 616 m², localisé quai du Président Roosevelt (RD 7) à Issy-les-Moulineaux dans le département des Hauts-de-Seine. L'autorité environnementale a été saisie dans le cadre de la demande de permis de construire déposée par la société civile immobilière Issy Pont auprès de la Ville.

L'immeuble « Pont d'Issy » s'implante sur les îlots B1 et B2 de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Pont d'Issy. L'îlot B1 a initialement fait l'objet du projet de tour IMEFA 52, pour lequel un avis de l'autorité environnementale a été rendu le 03 mai 2013 et un permis de construire accordé le 31 décembre 2013. La société IMEFA 52 a fait une demande de retrait du permis de construire le 09 décembre 2014.

La ZAC du Pont d'Issy a été créée le 12 avril 2012. La constructibilité maximale sur la zone est de 250 460 m² dont 137 760 m² de bureaux pour les îlots B1 et B2. Le programme de travaux de la ZAC prévoit également la construction de la tour Hélice (48 533 m² sur 32 étages) qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 11 décembre 2013, de l'immeuble de bureaux Campus (31 000 m² sur 8 étages) et de trois bâtiments de logements (13 405 m² sur 12 à 16 étages pour 188 logements). Enfin, une passerelle piétonne doit relier les quais de la station de tramway T2 Issy Val-de-Seine aux projets Hélice et Campus (Cf. figure page suivante).

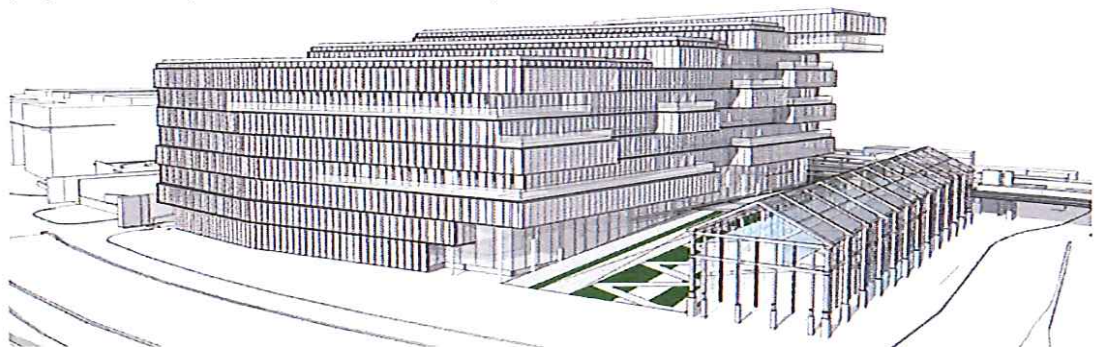
Par ailleurs, la RD 7 qui longe la Seine et le site d'implantation du projet doit être réaménagée et requalifiée à l'horizon 2017. L'objectif est de donner une dimension de boulevard urbain à la voie et de rouvrir la berge aux riverains. Ce projet est porté par le conseil général des Hauts-de-Seine et a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 18 décembre 2009.

Le secteur est également concerné par le contrat de développement territorial Grand Paris Seine Ouest qui prévoit la ZAC du Pont d'Issy et a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 27 février 2013.



Programme de la ZAC du Pont d'Issy – D'après l'étude d'impact de l'immeuble Pont d'Issy

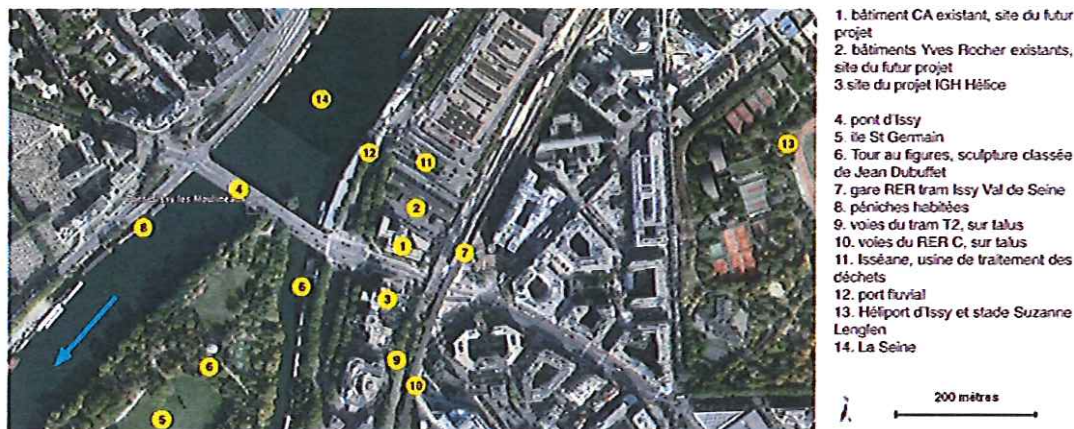
Le programme de l'immeuble Pont d'Issy prévoit d'une part la construction d'un bâtiment de bureaux développant 54 106 m² de surface plancher sur huit étages et cinq niveaux de sous-sol, destinés à accueillir 480 places de stationnement. D'autre part, la halle industrielle de type Eiffel, actuellement implantée sur la partie nord du site et occupée par des laboratoires de recherche en parfumerie et cosmétique (Yves Rocher), doit être relocalisée au sud et réhabilitée pour développer 2 510 m² de surface plancher, destinés à accueillir une salle polyvalente et des commerces. Enfin, un parvis central et piétonnier doit relier les quais du tramway au quai Roosevelt tout en desservant les deux bâtiments. Le projet a une capacité d'accueil de 4 200 personnes.



Structure du projet – Source : étude d'impact

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Le projet s'implante sur un site qui présente de nombreuses contraintes et opportunités bien intégrées par l'étude d'impact. Les enjeux environnementaux qui en résultent concernent principalement l'état des sols, la gestion de l'eau, les risques naturels, les activités industrielles, l'intégration paysagère et les différents modes de desserte. Par ailleurs, l'analyse est bien élargie à l'environnement urbain du site, en particulier aux nombreux projets en cours.



Vue aérienne du site et éléments structurants – Source : étude d'impact / Fond : Google Earth, prise de vue 2008

Le dossier propose une étude complète de l'historique et de l'occupation actuelle du site, pages 21-52, qui permet d'en appréhender le contexte et l'identité. Comme l'indique l'étude d'impact, le site n'a cessé d'évoluer depuis plus d'un siècle : continuellement considéré en rénovation, il est enclavé entre les voies ferrées surélevées à l'est et les quais routiers de la Seine à l'ouest. L'activité industrielle y était intense avant de décliner dans les années 70 pour laisser place à de vastes friches et aux deux halles métalliques au nord du site, seuls témoins de ce passé. Ces friches ont ensuite été reconverties dans les années 80 et c'est à ce mouvement qu'appartient la construction de l'immeuble de bureaux qui occupe actuellement la partie sud du site d'implantation du projet. Celui-ci développe une surface utile d'environ 11 000 m² sur sept étages. Le pétitionnaire présente un diagnostic technique intéressant du bâtiment, de nombreuses vues et un historique des études qui ont mené au désamiantage de l'immeuble. Aujourd'hui, « *ne répondant plus aux exigences du marché des utilisateurs* », le bâtiment est « *vide depuis juillet 2012* » et « *actuellement en état de déshérence* » (page 50).

Conséquence de ce passé industriel, plusieurs sites potentiellement pollués sont recensés sur l'emprise ou à proximité du projet. Des études de sols, dont les résultats sont joints en annexe, ont été réalisées en 2013-2014 et mettent en évidence la présence de métaux lourds et d'hydrocarbures. De plus, des investigations piézométriques révèlent également une pollution de la nappe – sub-affleurante au droit du site – avec des concentrations en métaux 3 à 10 fois supérieures aux limites de consommation (grandeur indicative puisque le projet ne se situe pas dans un périmètre de captage d'eau potable). Les méthodes, résultats et enjeux liés aux pollutions sont présentés clairement dans le dossier. Deux incertitudes restent cependant à lever :

- un réservoir de propane est présent sous les halles au nord du site, où la qualité des terres n'a pu être mesurée ;
- la partie sud du site n'a pas fait l'objet de sondages et l'argument selon lequel, « compte-tenu de l'emprise des sous-sols existants et des analyses faites sur le site nord, on dispose d'une bonne image générale de la pollution des sols sur le

site, malgré l'absence d'analyse ciblée sur le site sud » (page 86) est dans une certaine mesure discutable.

Comme indiqué précédemment l'étude d'impact situe la nappe, sub-affleurante entre cinq et six mètres de profondeur selon les sondages réalisés en 2013 (page 75). De plus, le site est exposé au risque d'inondation par débordement de la Seine, en zone B dite « centre urbain » du Plan de Prévention du Risque Inondation de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine (PPRI). Le dossier présente cette problématique, pages 69-70, et reprend brièvement les prescriptions qui concernent les cotes plancher et les sous-sols.

Par ailleurs, l'étude d'impact dresse un état des lieux complet des activités industrielles sur le secteur. Les informations les concernant étant réparties suivant divers items du dossier, la pagination est reprécisée ci-après. Au nord, le site jouxte l'usine ISSEANE (page 145), mise en service en décembre 2007, qui valorise les déchets ménagers par incinération. C'est une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) autorisée par l'arrêté préfectoral du 23 février 2007 qui fixe notamment les seuils de rejets atmosphériques et impose un programme de surveillance trimestriel. A proximité, le port d'Issy-les-Moulineaux (page 212) assure quant à lui les activités de plusieurs entreprises du BTP et gère un trafic, cumulé avec celui du port Victor dans le 15^{ème} arrondissement, de 1,1 million de tonnes par an, soit 5 % du trafic des ports de Paris. Les ports de Paris prévoient notamment de créer une escale passager et d'organiser l'espace public pour que les activités industrielles puissent cohabiter avec les activités de loisir et de promenade le long des berges. Par ailleurs, une canalisation exploitée par GRTgaz (page 186) longe le site à l'ouest et impose des servitudes de construction. Enfin, un poste électrique (page 51), dont la puissance n'est pas précisée mais dit « de proximité », s'implante au sud-est de la parcelle et doit être déplacé.

Ces activités industrielles sont des éléments qui, parmi d'autres, structurent le paysage existant. Plutôt que d'appréhender ce paysage d'un seul bloc dans l'étude d'impact, l'ensemble de l'état initial répertorie et illustre les activités, le bâti, le patrimoine, les projets en cours, les réseaux de transport ou encore les éléments de nature qui, mis bout-à-bout, dressent une vision intéressante d'un paysage urbain quotidien, en mutation et connecté aux autres enjeux environnementaux.

L'autorité environnementale propose également une référence supplémentaire à l'étude d'impact : les contributions, toujours d'actualité et qui d'une certaine façon justifient un certain nombre de projets en cours, du *Plan-guide pour la valorisation des paysages des Hauts-de-Seine* (Agence Folléa-Gautier, Direction départementale de l'équipement des Hauts-de-Seine, 1995) : « Si le département est urbanisé, il n'est pas pour autant urbain. (...) Le télescopage d'objets architecturaux, (...) la multiplication des logiques de développement autonomes, la densité des cisaillements des infrastructures font de l'ensemble du département une banlieue. (...) Il s'agit bien de passer de la morphologie actuelle, indifférenciée à force d'être hétérogène et particulière (...) à un ensemble d'unités distinctes et différenciées porteuses d'une identité. » Le document souligne également que « La Seine est l'un des enjeux majeurs du département en termes de reconquête paysagère » et recommande en cela de maîtriser l'alignement des constructions le long du fleuve et d'organiser les accès aux berges.

Le grand paysage est tout aussi structurant sur l'ensemble du programme de la ZAC et doit quant à lui être davantage mis en avant dans l'état initial. Il est marqué par cette vaste zone en restructuration qui borde la Seine du parc André Citroën jusqu'au pont de Sèvres. Cette espace comprend de nombreuses constructions récentes d'immeubles d'habitation ou de bureaux, dont certains ont un fort impact visuel. Depuis les limites de Paris, le boulevard Périphérique et les ouvrages routiers enjambant le fleuve créent des ruptures

fortes. La Seine débute ensuite la grande boucle de Boulogne-Billancourt qui s'incurve et longe les coteaux d'Issy et de Meudon. Ceux-ci sont très perceptibles avec un dénivelé d'environ 130 m ; ils se signalent par leurs franges boisées et forment un belvédère sur la Seine et Paris. A proximité immédiate du projet, le parc de l'île Saint-Germain est un site exceptionnel classé au titre de la loi de 1930. Il déploie 19 hectares de verdure dans un secteur très urbanisé. Le dossier l'intègre bien à l'état initial (pages 97-100). La Tour aux Figures de Jean Dubuffet, sculpture haute de 24 m construite en 1988, est un Monument historique classé. Elle s'implante sur la pointe amont de l'île et contrairement à ce qui est indiqué page 190, le projet d'immeuble est situé dans son périmètre de protection. Cette erreur est corrigée page 185.

En ce qui concerne les transports, le site est directement desservi par le pôle d'échange Issy Val-de-Seine où s'arrêtent le T2, le RER C et plusieurs lignes de bus. C'est un argument pour justifier l'implantation du projet. L'étude met en avant des éléments pertinents sur cette desserte (pages 148-156) : fréquentation, accès et mise en avant des différences de niveaux, projet d'arrêt de la ligne 15 du Grand Paris Express à l'horizon 2018, etc. Comme le montre la carte page 157, le site est également desservi par le réseau cyclable via la RD 50 mais pourra surtout s'appuyer sur la requalification des berges de Seine. Une station Vélib' est disponible au pied de la station d'Issy Val-de-Seine de l'autre côté des voies ferrées.

En termes de trafic routier, le dossier reprend à juste titre l'étude réalisée en septembre 2012 par Egis au droit du site dans le cadre du projet de tour IMEFA. Aux heures de pointe, on compte entre 1 000 et 1 500 véhicules par heure et par sens (véh/h/sens) sur la RD 50 et jusqu'à 700 véh/h/sens sur la RD 7. Le carrefour entre les deux axes routiers est saturé aux heures de pointe. A noter que pour les véhicules qui ne changent pas de direction, la RD 7 passe sous le carrefour avec la RD50, ce qui fait qu'une travée sépare actuellement le site de la Seine.

Enfin, l'autorité environnementale souligne la prise en compte du programme de travaux tout au long de l'analyse des enjeux environnementaux et notamment pages 126-136.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le projet envisage d'accueillir 4 200 emplois et l'ensemble du programme 10 600. Il participe en cela à la réalisation des objectifs de densification autour des futures gares du Grand Paris. Il répond également aux objectifs de densification en proche couronne parisienne prévus par le Schéma Directeur de la Région Île-de-France 2030 (SDRIF). Enfin, le projet prend bien en compte les différents documents cadres qui réglementent le territoire de la commune.

En ce qui concerne la fourniture énergétique du projet, l'étude doit être plus détaillée et s'appuyer davantage sur l'ensemble du programme. L'analyse proposée pages 258-261 conclut à un raccordement au réseau de chaleur urbain et il est à souligner que le présent bâtiment vise de très bonnes performances énergétiques.

La principale variante envisagée et largement étudiée consiste en l'implantation de deux tours sur l'emprise du présent projet, initialement prévues au programme de la ZAC : Issy Tower au nord et IMEFA 52 - qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, d'une enquête publique et d'un permis de construire - au sud. La halle métallique devait également être conservée. Le pétitionnaire indique que ces deux projets ont été abandonnés par les investisseurs en 2013 pour des raisons commerciales.

Le dossier propose des critères environnementaux de comparaison pertinents : ensoleillement, desserte et paysage. Sur ce dernier point, les avis de l'autorité environnementale des projets IMEFA 52 et Hélice recommandaient de pousser plus loin les analyses paysagères ; ce à quoi les pétitionnaires avaient répondu par des vues complémentaires mais tout en laissant des interrogations en suspens. Aujourd'hui, l'étude d'impact les reprend clairement : le cumul des tours Hélice et IMEFA présentait notamment le danger de fermer des perspectives et de représenter un goulot d'étranglement entre elles deux (page 255). Par ailleurs, le stade d'analyse à trois tours n'avait pas été atteint. Enfin, puisqu'elle était dimensionnée pour un accueil cumulé d'environ 9 000 personnes, la variante avait un impact plus lourd sur le trafic et les transports en commun ainsi que sur les consommations énergétiques.

La conception de l'immeuble Pont d'Issy est quant à elle détaillée pages 256-293. Les choix effectués sont analysés au regard des impacts du projet et des mesures proposées par le pétitionnaire.

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

La prise en compte des activités industrielles, du paysage et des différents modes de desserte est bien intégrée au projet. En revanche, des précisions doivent être apportées en ce qui concerne la gestion de l'eau, du risque inondation et des impacts du chantier.

Réglementairement, le pétitionnaire est tenu d'évaluer également les impacts du programme de travaux de la ZAC. Le pétitionnaire assure cette prise en compte pour le paysage et les modes de desserte ; elle doit en revanche être considérée en ce qui concerne la phase chantier et la gestion des eaux pluviales.



Vue projetée du programme depuis le pont d'Issy – Source : étude d'impact

Chantier

Les impacts de la phase chantier sont traités pages 423-431. Des cartes précises permettent de se figurer son organisation et son fonctionnement.

Les modalités de gestion des déchets de démolition doivent être approfondies. Les terres excavées seront quant à elles traitées en tant que sols pollués. De la même façon, les nuisances et mesures associées, susceptibles d'être notables au sein de ce milieu très urbanisé, doivent être précisées :

- Circulation : le pétitionnaire estime à plus de 18 000 unités le trafic poids lourd engendré - la solution fluviale est évoquée et renvoyée à des études ultérieures ;
- Air et ambiance acoustique : des mesures de sensibilisation et de suivi sont brièvement mentionnées ;
- Eau : un rabattement de nappe, hypothétique page 355, semble confirmé et pourrait être soumis à la Loi sur l'eau.

Enfin, les impacts cumulés des nombreux chantiers concomitants – RD7 (problématiques de circulation) et autres projets de la ZAC – ne sont pas traités et devront l'être.

Les impacts de la phase chantier sont donc susceptibles d'être notables et doivent être maîtrisés de façon plus complète. Les cahiers des charges doivent permettre de garantir contractuellement la bonne application de mesures précisément identifiées.

Sols et eaux

Le pétitionnaire évalue précisément le volume des terres à excaver et le coût de leur évacuation en fonction des niveaux de pollution (page 366) : cette évaluation est de qualité et doit être approfondie en levant les incertitudes mentionnées dans l'analyse de l'état initial. Comme l'identifie le dossier page 365, le risque sanitaire devra être précisément géré jusqu'à la livraison de l'immeuble. En effet, le pétitionnaire devra s'assurer de la compatibilité de l'aménagement final (par exemple des zones de pleine terre) avec les niveaux de pollution résiduelle.

Par ailleurs, le dossier doit approfondir les modalités de gestion des eaux pluviales. En effet, page 363 le pétitionnaire affirme que malgré l'imperméabilisation déjà importante du niveau rue, « la végétalisation dense des toitures du projet permet une amélioration considérable du coefficient d'imperméabilisation globale de la parcelle » sans développer cette piste. Puis, plus avant dans le dossier (pages 420-421) la problématique des eaux pluviales est réduite au dimensionnement d'un volume de rétention nécessaire au respect de la norme de rejet imposée par le Plan Local d'Urbanisme (PLU). Le pétitionnaire conclut à la mise en place d'un stockage en terrasse, d'un autre enterré et d'un séparateur à hydrocarbure.

Pour se conformer au défi n°1 du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), auquel se réfère l'état initial de l'étude d'impact, celle-ci aurait dû présenter toutes les solutions alternatives avant d'envisager un rejet au réseau. Cette présentation aurait permis de justifier le choix finalement retenu. Par ailleurs, les séparateurs à hydrocarbures sont des dispositifs destinés à gérer des flux continus d'eaux fortement chargées en hydrocarbures ; ils sont par exemple implantés dans des stations services. Or la gestion de pluies courantes est celle d'épisodes intermittents et, sauf cas exceptionnel, peu chargés. Ces appareils peuvent même présenter des dysfonctionnements et polluer eux-même le milieu s'ils sont mal utilisés. D'autres techniques existent et doivent être mises en avant par le pétitionnaire. Enfin, les seules mesures concrètes pour préserver la ressource en eau sont brièvement présentées page 298 et consistent seulement à la mise en place du séparateur à hydrocarbures et d'un système d'arrosage au goutte-à-goutte. L'autorité environnementale invite par exemple le pétitionnaire à envisager le stockage des eaux pluviales pour l'arrosage des 3 500 m² de toitures végétalisées.

Risques naturels et technologiques

Tel qu'identifié par le pétitionnaire page 354, le projet est en effet soumis à déclaration au titre de la rubrique 3220 de l'article R. 214-1 du code de l'environnement (Loi sur l'eau) pour la construction dans le lit majeur de la Seine.

La cote casier, définie par le PPRI pour la prise en compte de ses prescriptions, est ici fixée à 31,85 m NGF. Il est indiqué page 356 que les planchers des bâtiments seront situés au-dessus de la cote casier et que les locaux techniques situés en sous-sol seront cuvelés étanches, conformément au PPRI. En revanche, les règles de compensation semblent avoir été mal comprises (pages 358-362). En effet, le PPRI impose que les volumes étanches (locaux techniques et réservoirs cuvelés) et remblais (notamment ceux nécessaires à la mise hors d'eau des planchers), situés en-dessous de la cote casier soient compensés par un volume égal de déblais pris sur l'unité foncière et compris entre le terrain naturel et la cote casier diminuée de 2,5 m. Or, ce volume de déblai a été calculé en incluant l'ensemble du volume des sous-sols (pas seulement ceux compris entre le terrain naturel et la cote casier diminuée de 2,5 m). De plus, les volumes pris à la crue et notamment ceux nécessaires à la mise hors d'eau des planchers doivent être détaillés. L'autorité environnementale recommande donc de revoir la prise en compte du risque inondation et les mesures destinées à respecter la réglementation associée.

En ce qui concerne les risques industriels, le pétitionnaire traite bien la problématique de dispersion des fumées, prend en compte la tour Hélice et conclut à l'absence de risque sanitaire. Toutefois, les modèles utilisés, les valeurs toxicologiques de références, les différentes hypothèses nécessaires au calcul, etc. ne sont pas précisés. Pour la bonne information du public et pour permettre la validation technique de l'absence de risque, l'autorité environnementale recommande donc de joindre en annexe l'étude réalisée par ANTEA Group et datée du 21 octobre 2014. De plus, l'implantation d'un verger, de vignes et de jardins en libre cueillette sur les toits-terrasse est intéressante mais leur consommation doit être conditionnée à un contrôle strict de l'impact sanitaire des retombées de fumées. Par ailleurs, le pétitionnaire a bien pris en compte le risque lié à la présence d'une canalisation de gaz en joignant à sa demande de permis de construire l'analyse de compatibilité validée par l'exploitant ou à défaut le préfet, conformément à l'arrêté du 5 mars 2014.

D'un point de vue plus global et pour une urbanisation durable du secteur, l'autorité environnementale encourage cette démarche de mixité des activités industrielles, tertiaires, de commerces, de loisirs et de logements dans le respect de la santé et de l'environnement. En effet, cette synergie peut permettre aux aspects économiques, sociaux et environnementaux de s'entretenir mutuellement.

Paysage

Sur plusieurs aspects, ce projet et ceux qui l'environnent contribuent à une amélioration du contexte paysager du front de Seine au droit du site.

Tout d'abord, la valorisation de l'histoire du site permise par la conservation et la réhabilitation de l'ancienne halle industrielle en lieu de vie central est un premier vecteur de qualité urbaine. L'autorité environnementale rappelle également que le périmètre de protection de la Tour aux Figures de Dubuffet nécessite la consultation de l'Architecte des bâtiments de France. De plus, les vues proposées permettent de se faire une bonne idée du rendu paysager, notamment dû au travail des façades, suivant différents points de vue. Au lecteur ensuite de juger de son opportunité, par exemple du choix de rendre plus uniforme la façade nord. Le grand paysage de la Seine, bien que peu développé dans l'état initial, est bien pris en compte dans la conception de l'immeuble. Enfin, un nouveau lien de qualité est créé par l'espace public entre le nœud de transport et la Seine. Le système de dalle doit toutefois être finement maîtrisé et sa jonction avec la partie haute comme la partie basse précisée.

L'ensemble du programme de travaux est également intégré à l'analyse paysagère suivant des points de vue pertinents (pages 379-383).

Desserte

Tout d'abord, le travail sur l'espace public de la ZAC et l'aménagement des berges de Seine favorise les modes alternatifs à la voiture en offrant une meilleure qualité d'usage.

De plus, l'implantation du projet est justifiée par une bonne desserte du site en transports en commun. En effet, il est directement connecté à un pôle d'échange performant, proposant des modes de transport adaptés à une grande diversité d'usages : du bus jusqu'au futur métro express, dont la mise en service prévisionnelle est proche de la livraison de l'immeuble, en passant par le tramway et le RER.

Cette qualité et cette performance suivant des modes de transports divers limite l'utilisation de la voiture particulière, l'espace qu'elle consomme et les nuisances qu'elle engendre. Le dossier propose une étude des trafics induits au stade d'exploitation des immeubles selon trois scénarios : contribution de l'immeuble Pont d'Issy seul, programme total de la ZAC et comparaison avec la variante à deux tours. Cette démarche est la plus pertinente. Les hypothèses et méthodes sont exposées clairement. Le projet seul induit jusqu'à 453 voitures particulières en plus à l'heure de pointe du matin. Le stationnement - 480 places pour 4 200 personnes - est dimensionné pour limiter l'attractivité de l'automobile. L'ensemble du programme induit jusqu'à 1 500 voitures particulières à l'heure de pointe du matin. La situation des carrefours se dégrade légèrement. Logiquement, l'ambiance acoustique et la qualité de l'air se dégradent également, en faibles proportions. Comme indiqué ci-dessus, la nature et l'implantation du projet permettent d'envisager une faible part d'utilisation de la voiture parmi l'ensemble des modes de transport, en comparaison avec d'autres projets.

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 résumé proposé par le pétitionnaire est une suite d'items extraits du dossier, bien illustrée. Toutefois, une présentation plus pédagogique et hiérarchisée des enjeux et impacts environnementaux permettrait une meilleure appropriation du dossier par le lecteur. Le récapitulatif de données chiffrées clefs en fin de résumé est quant à lui apprécié.

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'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet, Secrétaire Général pour
les Affaires Régionales d'Ile-de-France

Laurent FISCUS