



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **23 SEP. 2016**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1191-16

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de ZAC de la Gare des Grésillons à Gennevilliers

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de la Gare des Grésillons à Gennevilliers et son étude d'impact, présentée par la commune de Gennevilliers dans le cadre de la procédure de création de ZAC.

Le projet s'implante à Gennevilliers, sur un site d'environ 26 hectares, à dominante logistique, industrielle, et tertiaire. Localisé au nord-ouest de la gare RER des Grésillons, le site est enclavé entre une voie ferrée et des routes structurantes. La gare des Grésillons sera requalifiée et desservie en 2027 par la ligne 15 du métro du Grand Paris Express.

Le projet prévoit la réalisation d'un programme immobilier de 82 550 mètres carrés de surface de plancher, comprenant notamment de l'hôtellerie, une recyclerie, un pôle son et image numérique, l'extension d'un club de sport, un centre de formation, du logement, un parking silo, et un bâtiment logistique existant. Il prévoit également des aménagements de voiries, une place centrale, des plantations et des aménagements pour les déplacements doux. Il ne consomme pas d'espaces ouverts et intègre des mesures favorables à la biodiversité.

Les principaux enjeux du site et du projet concernent les risques (technologiques et naturels), l'exposition à la pollution des sols, les nuisances sonores et thermiques et le paysage.

L'étude d'impact est claire et concise. Elle aurait toutefois gagné à être mieux proportionnée à la sensibilité et aux caractéristiques du site et davantage illustrée.

L'autorité environnementale recommande notamment :

- dès à présent, d'approfondir la prise en compte des risques technologiques, liés à la présence d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, dont les conséquences de certains scénarios accidentels peuvent être particulièrement contraignants pour la réalisation du projet ;
- dès à présent, de préciser la description du projet, l'exposition aux pollutions (atmosphériques et des sols notamment), aux nuisances sonores et thermiques, de compléter l'étude des impacts sur la biodiversité et de justifier davantage l'évaluation des effets des déplacements automobiles induits par le projet ;
- au stade du dossier de réalisation, de concevoir le dispositif de gestion des eaux pluviales, d'acter les choix énergétiques, et d'approfondir l'étude des impacts sur la qualité de l'air, le paysage et le patrimoine.

*

* *

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.

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.

Cet avis est rendu dans le cadre de la procédure de création de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC). Il porte sur la ZAC de la Gare des Grésillons à Gennevilliers, et son étude d'impact, réalisée par le Groupement CODRA/TRANS-FAIRE/BATT, datée de juillet 2016, et présentée par la commune de Gennevilliers.

À la suite de la consultation du public, 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 projet s'implante à Gennevilliers, commune urbaine de 42 919 habitants, située à deux kilomètres au nord-ouest de Paris. Le Contrat de Développement Territorial (CDT) de la Boucle nord des Hauts-de-Seine prévoit le renforcement de l'activité économique dans le secteur.

Le site, qui s'étend sur environ 26 hectares, est localisé au nord-ouest de la gare RER des Grésillons. Il est enclavé entre une voie ferrée (à l'est), la RN 315 et la RD 17 (à l'ouest), et la RD 9 (au sud). Le site accueille des entrepôts, des locaux d'activité, des bureaux, des friches et de l'habitat. Les activités existantes représentent 1 700 emplois, dont 600 pour la seule entreprise ALMA Consulting Group. En 2027, la gare des Grésillons sera requalifiée et desservie par la ligne 15 du métro du Grand Paris Express¹.



Le projet a pour objet d'implanter sur le site des entreprises innovantes et collaboratives, en lien avec les principaux pôles économiques de la moitié nord de la région.

Il prévoit la réalisation d'un programme immobilier qui développera 82 550 m² de surface de plancher, répartis (page 15) en activités industrielles (61%), en un centre de formation (12%), en bureaux (8%), en commerces et services (7%), en ateliers et en logement (6%), et en un parking silo (6%).

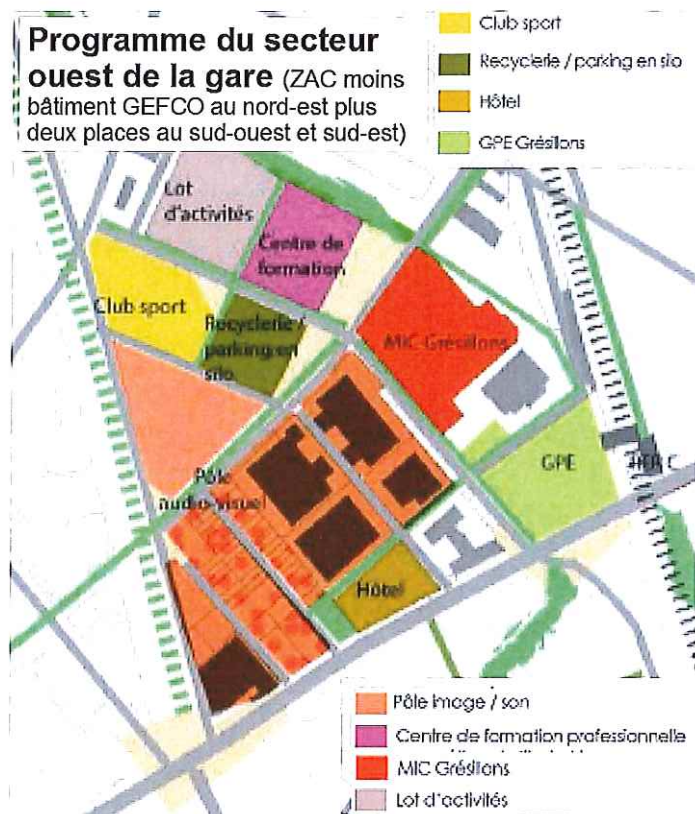
Cette programmation comprend de l'hôtellerie, une recyclerie, un pôle son et image numérique, l'extension d'un club de sport (pages 10 et 11) et un vaste bâtiment logistique existant (GEFCO).

Environ un quart des aménagements existants sur le site seront conservés (page 15). Ils correspondent principalement au bâtiment logistique pré-cité, ainsi qu'à un quartier récent (pages 15 et 55) qui inclut des bureaux (page 167). Un ancien atelier en briques rouges (Aubert et Duval) pourrait également être conservé si certaines de ses caractéristiques techniques le permettent (voir plus loin).

L'autorité environnementale recommande de préciser quel pourrait être le nombre d'étages et de niveaux de sous-sol des bâtiments projetés, et quelles seront les nouvelles activités industrielles de la ZAC. Il conviendrait d'établir le lien entre le détail de la programmation (pages 10 et 11) et les 61% d'activités industrielles mentionnés page 15.

Le projet inclut également le renforcement du maillage viaire (quatre routes supplémentaires), la requalification ou la création de 57 000 m² d'espaces publics (dont une place centrale), et l'aménagement d'infrastructures destinées aux modes doux, notamment une promenade verte nord / sud, une transversale est / ouest, et un franchissement au niveau de la RN 315.

¹ contournant Paris et reliant Nanterre La Folie et Saint-Denis Pleyel.



L'étude d'impact intègre une étude des effets cumulés avec des projets d'aménagement situés dans la commune ou à proximité (à Asnières). Par ailleurs, le projet s'articule (notamment en termes de déplacements) avec d'autres opérations prévues à plus long terme, dont la gare du Grand Paris Express et la ligne 15 du métro. Une réflexion ultérieure sur la coordination avec les chantiers du secteur serait également pertinente.

Un planning prévisionnel du projet permettrait de compléter utilement la description du projet, et d'apprécier l'articulation temporelle avec la desserte par le Grand Paris Express. Le projet provoquera la suppression ou la délocalisation d'environ 120 emplois (page 184). Plus de 1 900 nouveaux emplois sont attendus soit un bilan positif potentiel de 1 800 emplois sur le site. Dix-huit entreprises (page 11) représentant 1 380 emplois (page 184) qui existent déjà sur le site seront conservées. L'autorité environnementale recommande de préciser le bilan du projet en termes d'emplois et d'entreprises², et d'étudier les impacts sur les entreprises délocalisées ou conservées, notamment sur ALMA Consulting Group.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux du site et du projet concernent la pollution des sols, les risques technologiques et naturels, les nuisances sonores et thermiques et le paysage.

Pollution des sites

L'emprise de la ZAC a accueilli dans le passé des activités potentiellement polluantes, au nombre de 15³. Deux de ces sites sont avérés comme pollués⁴. L'un de ces deux sites⁵ a été dépollué. L'autre est localisé en partie centrale de la ZAC. Il s'agit d'un site anciennement exploité par l'entreprise Aubert et Duval, dont les sols et la nappe sont pollués aux hydrocarbures, solvants chlorés, et métaux. Des cuves ont déjà été extraites du site et une dépollution partielle a été réalisée. Une cuve pourrait encore être présente et un diagnostic complémentaire et un plan de gestion doivent être mis en oeuvre sur une

² en effet, l'étude aborde le devenir de 1 500 emplois sur les 1 700 mentionnés page 71, et de 18 entreprises sur les 70 mentionnées page 69.

³ référencés dans la base de données BASIAS (Base de données des Sites Industriels et Activités de Services).

⁴ dans la base de données BASOL (Base de données sur les sites et sols pollués).

⁵ localisé au nord de la ZAC, sur une emprise désormais propriété de l'entreprise GEFCO.

partie du site (page 115). L'autorité environnementale ajoute qu'un autre site inclus dans la ZAC (ICI Valentine) est susceptible d'être pollué (base de données DRIEE des zones à risque de pollution des sols disponible à l'adresse suivante: http://carmen.developpement-durable.gouv.fr/18/Zones_SSP.map).

Il existe également d'autres sites pollués ou potentiellement pollués en périphérie du site. La nappe superficielle est quant à elle polluée aux solvants chlorés et aux hydrocarbures sur l'ensemble de la ZAC. L'étude d'impact conclut (page 217) que la ZAC est probablement concernée par des sols « *assez fortement pollués* ». Par ailleurs, l'étude d'impact indique que les sites recensés comme potentiellement pollués feront l'objet d'un diagnostic de pollution des sols avant tous travaux visant à changer leur destination.

L'autorité environnementale recommande d'accorder une attention particulière à cette pollution, et notamment aux teneurs en chlorure de vinyle. A défaut de diagnostics sur l'ensemble de la ZAC, une analyse site par site de cette probabilité aurait permis dès à présent de mieux évaluer et circonscrire cet enjeu.

Risques technologiques

Deux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) en activité et soumises à autorisation sont localisées sur le site de la ZAC.

La société AD TAF Traitements thermiques, située au 22 rue Henri Vuillemin a été autorisée par l'arrêté préfectoral du 7 février 2013, abrogé par l'arrêté du 5 novembre 2015. Cette activité existait préalablement au sein de la société Aubert&Duval (dont le premier arrêté préfectoral datait de 1964). L'installation est historiquement le seul atelier restant en activité de l'ancienne société Aubert&Duval, qui a cessé son activité en 2012.

AD TAF Traitements thermiques présente de potentiels risques technologiques liés à l'utilisation et au stockage d'ammoniac notamment. L'étude gagnerait à caractériser, dès à présent, les zones d'effet hors site des scénarios accidentels de cette installation. L'autorité environnementale précise que l'installation peut notamment être à l'origine d'effets toxiques, thermiques et de surpression dépassant son seul périmètre. Un Porter à Connaissance de l'État relatifs aux risques technologiques générés par AD TAF est actuellement en cours d'élaboration. Il conduira à proposer d'intégrer dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune des prescriptions d'urbanisme pour prévenir l'augmentation de vulnérabilité lors de constructions nouvelles autour de l'installation. L'autorité environnementale recommande donc de se rapprocher dès à présent de la société AD TAF Traitements thermiques et des services de l'État pour identifier les contraintes liées à cette installation.

Même si elle apparaît moins contraignante, les risques liés à l'autre installation classée⁶ pourraient utilement être décrits dans l'étude.

La ZAC est par ailleurs limitrophe d'axes de transport routier et ferroviaire de matières dangereuses (RD 9, RD 17, et voie ferrée).

Elle est, de plus, concernée par des servitudes liées à la présence de deux canalisations de transport longeant le site à l'est et à l'ouest⁷, et interceptant le site. Ces servitudes incluent des périmètres⁸ de prise en compte des risques liés à ces ouvrages dans certaines opérations⁹.

Dans ce contexte, l'autorité environnementale insiste sur le nécessaire approfondissement de l'analyse des risques technologiques.

⁶ PHOSALU.

⁷ il s'agit d'une canalisation de transport de gaz située au niveau de la RD 17 et de la rue du Fossé Blanc, et d'une canalisation de transport d'hydrocarbures, située de l'autre côté de la voie ferrée.

⁸ larges de respectivement 100 et 225 mètres depuis ces canalisations.

⁹ Etablissements Recevant du Public (ERP), d'une capacité de plus de 100 personnes, et Immeubles de Grande Hauteur (IGH).

Déplacements, nuisances, et qualité de l'air

Déplacements.

Le site bénéficie, via 8 points d'accès, d'une desserte par plusieurs axes structurants (la RN 315, la RD 9, et la RD 17, qui longent le site) et voies locales. Les axes structurants accueillent un trafic soutenu, notamment la RN 315 (48 000 véhicules par jour). L'offre de stationnement dans le secteur de la ZAC est importante mais inégale selon les secteurs, et non réglementée¹⁰. Le projet est desservi (notamment dans sa partie sud) par plusieurs infrastructures de transports en commun : la ligne C du RER (via la gare des Grésillons), ainsi que cinq lignes (et sept arrêts) de bus. Toutefois, ces arrêts de bus sont difficilement accessibles à pied. De manière générale, la voirie du site et de ses abords sont assez peu favorables aux modes doux¹¹.

Nuisances.

Le site est notablement impacté par les nuisances sonores. Les principales sources de ces nuisances sont les routes longeant le site¹², notamment la RN 315 et la RN 17¹³. Le trafic ferroviaire génère peu de bruit (en moyenne). Il fait toutefois l'objet d'une servitude relative aux nuisances sonores, à l'instar des routes évoquées. L'autorité environnementale recommande de réaliser dès à présent des mesures in situ et une étude acoustique, et de caractériser les émergences sonores liées au passage des trains.

Du fait notamment de sa forte imperméabilisation, le site constitue un îlot de chaleur urbain (la température estivale y est significativement plus élevée que dans les environs).

Qualité de l'air.

La qualité de l'air du site est étudiée par extrapolation de données de la station Airparif de Gennevilliers datant de 2014. La qualité de l'air de la station est conforme à la réglementation, bien que les concentrations en pm 10¹⁴ ne soient pas pleinement satisfaisantes. Cependant, le site jouxte des axes routiers structurants, notamment la RN 315. L'autorité environnementale recommande donc de décrire dès à présent les principales sources de pollution de l'air du site, et de décrire les périmètres où ces infrastructures impactent le plus la qualité de l'air.

Risques naturels

Une petite partie au sud-est du projet (5% environ) est localisée en zone inondable, dans la zone C du Plan de Prévention des Risques relatif aux Inondations (PPRI) de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine.

Le site est également concerné par une sensibilité très élevée aux remontées de nappe, générant un risque d'infiltration voire d'inondation des sous-sols.

Le site est par ailleurs localisé au niveau d'anciennes carrières à ciel ouvert, remblayées par des matériaux dont les caractéristiques mécaniques variables entraînent des risques de mouvements de terrain.

Paysage et patrimoine

Le site est caractérisé par un paysage urbain disparate et en évolution, composé de bâtiments logistiques et tertiaires, ainsi que de friches et d'un faubourg¹⁵. Trois bâtiments du site présentent un intérêt patrimonial¹⁶. La RN 315 constitue une coupure urbaine avec le quartier des Grésillons à l'ouest. Bien que l'état initial intègre des illustrations pertinentes, il gagnerait au stade du dossier de réalisation, à étudier les formes urbaines environnantes et à intégrer des prises de vue éloignées et orientées vers le site.

¹⁰ La RD 9 et la voirie interne au site font notamment l'objet d'une forte demande, ce qui génère des nuisances.

¹¹ En raison d'aménagements inadaptés, sur la RD 9 de la prédominance de la voiture, et malgré quatre points de franchissement des routes alentour, une piste cyclable sur la RD 17, et un itinéraire doux le long de la voie ferrée.

¹² Et dans une moindre mesure la RD 9, et de la rue des Caboëufs.

¹³ Les données de Bruitparif (à l'échelle régionale) suggèrent que le bruit est modéré sur la majeure partie de la ZAC, mais que le long de la RN 315, le bruit moyen est élevé (au sens de la réglementation) sur une bande dont la largeur varie entre 50 et 75 mètres.

¹⁴ Particules fines.

¹⁵ amené à être requalifié.

¹⁶ un bâtiment de type Art Déco situé à l'angle de la RD 9 et de la RD 17, un bâtiment en briques rouges de la société Aubert et Duval, et une façade en brique des établissements Valett.

Il existe sur la commune, et donc sur le site, une probabilité notable de vestiges archéologiques, nécessitant de consulter le Service Régional de l'Archéologie.

Gestion de l'eau

La nappe d'eau la plus proche (nappe d'accompagnement de la Seine) est vulnérable aux pollutions et pourrait communiquer avec la nappe du lutétien, exploitée pour la production d'eaux de consommation. Des débordements de réseau d'eaux pluviales ont été observés dans certains secteurs de Gennevilliers. Le site est fortement imperméabilisé. Des investigations sur une zone restreinte de la ZAC suggèrent que les sols y sont perméables et donc favorables à l'infiltration des eaux. L'autorité environnementale recommande, au stade du dossier de réalisation, de préciser l'aptitude du reste du site à l'infiltration¹⁷.

Biodiversité

La nature est presque absente du site, présente seulement sur les limites de parcelles et quelques délaissés urbains¹⁸. Sur ces habitats, des espèces animales protégées (une vingtaine d'oiseaux, une chauve souris, et un reptile) et 11 plantes présentant un certain degré de rareté ont été identifiées. Une coulée verte communale, jouant un rôle de continuité écologique, longe également le site à l'ouest. L'autorité environnementale recommande de représenter dès à présent les habitats naturels et les espèces remarquables et protégées du site sur une même cartographie.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le projet s'articule avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) qui identifie dans le secteur un quartier à densifier à proximité d'une gare. En revanche, les projets de logements ne sont pas autorisés par le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune en vigueur.

Le choix du site (à proximité d'une future gare du Grand Paris Express) et la conception du projet (mesures favorables aux modes doux) prennent en compte les enjeux de déplacements. L'articulation temporelle avec la desserte par le Grand Paris Express mériterait néanmoins d'être précisée. Par ailleurs, la délocalisation d'un certain nombre d'entreprises, logistiques notamment, peut avoir des effets induits (déplacements) qui méritent d'être analysés et intégrés dans la justification du projet.

Le projet ne consomme pas d'espaces ouverts, du fait de son implantation sur un site urbain. Il intègre également des mesures favorables à la biodiversité, qui contribuent en outre à la gestion des eaux pluviales et à la régulation du climat local. Le projet prend également en compte les risques d'inondation.

Toutefois, l'étude d'impact gagnerait à être approfondie :

- dès à présent, en ce qui concerne :
 - la prise en compte des risques technologiques, liés à la présence d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement particulièrement contraignante pour la réalisation du projet ;
 - la description du projet, l'exposition à la pollution des sites, aux nuisances sonores et thermiques, et à la pollution atmosphérique, et les impacts sur la biodiversité ;
 - les effets induits par la mise en œuvre du projet sur les entreprises présentes, notamment compte-tenu de la délocalisation de certaines activités logistiques ;
- au stade du dossier de réalisation, en ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, les choix énergétiques, et les impacts sur le paysage et le patrimoine.

¹⁷ dans la mesure du possible, et en lien la côte de la nappe et la présence de pollutions dans les sols.

¹⁸ friches, pelouses, boisement, talus.

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

Les principaux impacts du projet concernent les risques technologiques, l'exposition à la pollution des sites, les nuisances sonores et thermiques, et le paysage.

Pollution des sites

L'état initial indique que la ZAC est probablement concernée par des sols « assez fortement pollués ». La pollution n'est toutefois pas caractérisée, l'étude d'impact précisant que les diagnostics seront réalisés avant les travaux. Par conséquent, les aménagements projetés sont potentiellement incompatibles avec l'état actuel des sols de la ZAC (page 217). L'autorité environnementale précise que la réhabilitation, non finalisée, du site Aubert et Duval est réalisée pour un usage industriel.

L'étude d'impact indique qu'un plan de gestion sera réalisé si nécessaire. Néanmoins, il conviendrait dès à présent de cadrer les principales mesures d'évitement, de réduction et de suivi qui seront mises en œuvre en fonction du niveau de pollution des sites et des usages projetés.

Si l'aménageur modifie le changement d'usage des terrains, il est de sa responsabilité de s'assurer de la compatibilité de l'état des milieux avec l'usage projeté, compte tenu des pollutions mises en évidence, afin de ne pas engendrer d'impacts sur les futurs occupants. À cet effet, il peut notamment s'appuyer sur les outils méthodologiques décrits dans la note ministérielle du 08/02/2007 précisant les modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués. On relève que parmi les équipements projetés figure un centre de formation sur une partie du site Aubert & Duval. Cet équipement pourrait constituer un établissement d'accueil de populations sensibles au sens de la circulaire du 08/02/2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles. Ces établissements ne doivent pas, sauf exception dûment étayée, être implantés sur des sites pollués, notamment lorsqu'il s'agit d'anciens sites industriels. L'autorité environnementale attire également l'attention sur le fait que 45 logements figurent dans la programmation, soit 70 habitants dont potentiellement des usagers sensibles (enfants). Par ailleurs, en cas de réalisation d'aire de jeux sur les espaces publics, il conviendrait d'accorder une attention particulière aux enjeux sanitaires correspondants.

Gestion des déchets

Selon le dossier, les filières de gestion des déchets devraient être suffisamment dimensionnées au regard des caractéristiques du projet. En phase travaux, un équilibre entre remblais et déblais sera recherché. L'autorité environnementale recommande, au stade du dossier de réalisation, d'estimer le volume de déblais réutilisés, voire recyclés, en tenant compte des enjeux sanitaires et environnementaux¹⁹, et de confirmer la capacité des filières à traiter les déchets.

Risques technologiques

La Maison de l'Innovation Collaborative (MIC), prévue au projet, et représentant 575 emplois, sera exposée aux conséquences de certains scénarios accidentels issus de la société AD TAF. Il est indiqué que les règles de construction propres aux ERP permettront de limiter ces risques (page 197). Toutefois, l'autorité environnementale recommande d'approfondir dès à présent l'étude d'impact, en vue de préciser la compatibilité du projet avec les risques liés à l'ICPE AD TAF. À cet égard, le maître d'ouvrage pourra utilement se rapprocher de la société AD TAF Traitements Thermiques et des services de l'État.

Il est à noter que les prescriptions du porter-à-connaissance risques technologiques à venir pourraient remettre en cause la réalisation de certains projets tels que présentés dans l'étude d'impact, notamment la Maison de l'Innovation Collaborative (MIC) représentant 575 emplois.

En ce qui concerne les canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures, suivant les périmètres et usages concernés, les dispositions réglementaires relevant des servitudes correspondantes seront respectées²⁰.

¹⁹ notamment en ce qui concerne la réalisation des espaces verts.

²⁰ au regard de l'étude, pages 198 et 200 ; de plus, les risques lors des chantiers sont également pris en compte.

L'autorité environnementale recommande enfin de décrire dès à présent de manière exhaustive les nouveaux usages du projet soumis aux différents risques concernant le site.

Déplacements, nuisances, et qualité de l'air

Déplacements.

La mise en service de la ligne 15 du métro (2027), et la probable restructuration du réseau de bus local, amélioreront nettement la desserte en transports en commun du site et conduiront à une faible utilisation de l'automobile. Le projet prévoit ainsi 575 places de stationnement réglementé, en parking silo (200 places) et sur voirie²¹. Il prévoit également des aménagements (et mesures de ralentissement automobile) favorisant les modes doux (notamment sur une promenade nord sud d'accès à la gare depuis le nord, et sur la rue transversale, prolongée par un nouveau franchissement de la RN 315). La desserte du site sera renforcée à terme par des pistes cyclables, et deux places piétonnes²².

A terme (horizon 2027), les 1 155 déplacements (dont 257 déplacements automobiles) ainsi que ceux générés par les projets connexes (dont le futur ensemble immobilier de la gare et les nouveaux quartiers émergents au sud²³) pourront être absorbés par le réseau viaire, malgré quelques perturbations²⁴.

L'autorité environnementale recommande au stade du dossier de réalisation, de justifier davantage l'évaluation des effets des déplacements automobiles induits par le projet, à l'aide de comptages de trafics, et en justifiant davantage les calculs de déplacements²⁵.

Qualité de l'air. L'étude d'impact estime que le projet n'aura pas d'impact négatif sur la qualité de l'air, en raison de l'abandon d'activités polluantes, et de la réduction à terme de l'usage de l'automobile. L'autorité environnementale recommande :

- dès à présent, d'étudier et de prendre en compte l'exposition des nouveaux usagers aux sources de pollutions atmosphériques existantes (routes notamment) ;
- au stade du dossier de réalisation, de réétudier l'impact du projet sur la qualité de l'air, en considérant la phase antérieure à la mise en service de la ligne 15, et en élaborant un bilan (avant et après projet) des activités industrielles.

Nuisances. Le projet conduira à une exposition notable (selon la page 217) des nouveaux usagers²⁶ à des nuisances sonores. Un positionnement et une orientation adaptés des bâtiments sont évoqués page 199. Toutefois, les usages autres que les logements ne seront pas soumis à une isolation phonique réglementaire, contrairement à ce qui est suggéré dans l'étude. Il conviendrait donc d'approfondir dès à présent la démarche d'évitement (qui ne transparaît pas clairement dans le plan de programmation du projet)²⁷, et de décrire les mesures d'isolation prévues sur chaque bâtiment.

Le projet prévoit l'aménagement d'une trame verte et bleue. Ces espaces devraient contribuer à réduire le phénomène d'îlot de chaleur urbain. L'autorité environnementale recommande cependant de justifier davantage la prise en compte de cet enjeu²⁸.

Risques naturels

L'étude indique que les constructions et les aménagements projetés respecteront les règles fixées par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) (page 180)²⁹, en particulier pour l'hôtel qui sera partiellement implanté en zone inondable (page 196). La gestion des risques d'inondation, incluant la conformité du projet au PPRI, sera en outre traitée dans le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

²¹ cette offre prend en compte les futurs besoins en stationnement liés à la Gare du Grand Paris Express, tout en visant un objectif de réduction des déplacements automobiles.

²² l'une assurant une transition vers la gare (au sud-est).

²³ ZAC Parc d'Affaires, ZAC, Bords de Seine et ZAC Seine Est.

²⁴ ralentissements de circulation et perturbation des déplacements piétons.

²⁵ en effet, le flux maximal (heure de pointe du matin) est de 1 155 déplacements, et le nombre d'emplois générés par le projet est de 1 800 au regard des données de l'étude.

²⁶ environ 1 800, au regard du nombre d'emplois générés par le projet.

²⁷ cette démarche pourrait également s'articuler avec la gestion de l'exposition des nouveaux usagers à la pollution de l'air.

²⁸ outre la végétalisation partielle de la ZAC.

²⁹ soumis également à des dispositions concernant l'ensemble du territoire couvert par le PPRI.

L'autorité environnementale recommande toutefois, dès à présent, de justifier davantage l'application de la démarche d'évitement à l'implantation de l'hôtel. Des études géotechniques seront réalisées en vue d'étudier les caractéristiques mécaniques des anciennes carrières remblayées, et d'adapter les structures bâties.

Gestion de l'eau

Le projet comporte 61 % d'activités industrielles (page 15) et pourrait donc être à l'origine d'émissions polluantes. L'autorité environnementale recommande de préciser les activités et émissions introduites par le projet, et le régime réglementaire correspondant.

Selon le dossier, les réseaux d'eau potable et d'assainissement des eaux usées supporteront le projet³⁰.

Le dispositif de gestion des eaux pluviales du projet n'est pas encore conçu ni implanté. Une infiltration sera réalisée dans la mesure du possible sur les espaces publics (page 179) et privés (page 195). La gestion des eaux pluviales de la ZAC fera l'objet d'un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Les impacts du projet sur le ruissellement des eaux pluviales devraient être limités. L'autorité environnementale recommande cependant de concevoir le dispositif de gestion des eaux pluviales au stade du dossier de réalisation, en prenant en compte les contraintes du site (pollution des sols, côte de la nappe).

Énergie

Le site et le projet présentent un potentiel de développement de différentes ressources en énergies renouvelables : géothermie superficielle, bois, solaire photovoltaïque³¹. Le secteur est également équipé par un réseau de chaleur qui sera alimenté à 60 % par de la biomasse en 2016, avec un rendement thermique de 90 %. L'étude intègre un comparatif technique, économique et environnemental de solutions d'approvisionnement énergétique sur une période de 20 ans. Une justification du choix de cette période et des quatre scénarios examinés³² aurait été appréciée³³. A terme, l'extension du réseau de chaleur local, alimenté par de la biomasse, et la mise en place de panneaux photovoltaïques représentent la solution la plus pertinente. L'autorité environnementale recommande au stade du dossier de réalisation d'acter la solution énergétique retenue, d'expliciter la proportion d'énergies renouvelables mobilisées, et d'indiquer également les éventuelles mesures de mutualisation et de rationalisation de l'usage des bâtiments.

Biodiversité

L'autorité environnementale recommande de cartographier, dès à présent, les habitats naturels, espèces remarquables et protégées, et les aménagements de la ZAC sur une même carte, et de confirmer l'articulation du projet avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), au titre duquel une surface d'espaces verts de pleine terre équivalente à 30% de la surface totale de tout nouvel aménagement urbain doit être prévue. Le projet prévoit l'aménagement d'habitats naturels gérés de manière écologique, et des mesures de réduction des impacts sur la biodiversité en phase chantier. La majorité des plantes remarquables sera préservée (page 177). Néanmoins, des espèces animales protégées pourraient être détruites. L'autorité environnementale recommande de préciser dès à présent quels aménagements sont susceptibles de faire l'objet de demandes de dérogations à l'atteinte à des espèces protégées. Le projet prévoit l'aménagement d'une trame verte et bleue de quartier, qui s'articulera autour d'une continuité écologique nord-ouest / sud-est concourant à la gestion des eaux pluviales.

Paysage et patrimoine

Le projet conduira à une modification notable du paysage et du patrimoine existant, avec la réalisation de nouveaux bâtiments économiques dans un style contemporain (page 182), d'espaces publics, et de la trame verte et bleue. L'ancien atelier en briques rouges d'Aubert et Duval pourrait être conservé sous réserve du niveau de pollution du site et de la solidité du bâtiment, qui seront diagnostiqués ultérieurement. La ZAC s'inscrit dans un

³⁰ sous réserve du commentaire précédent pour ce qui concerne les eaux usées.

³¹ d'après l'étude, les faibles besoins du projet en Eau Chaude Sanitaire (ECS) conduisent à exclure l'énergie solaire thermique.

³² gaz, réseau de chaleur alimenté par de la biomasse, géothermie et gaz en appoint, photovoltaïque et réseau de chaleur alimenté par de la biomasse.

³³ y compris la non prise en compte de l'électricité dans le scénario de référence.

environnement urbain en cours de requalification un peu plus au sud (quartier de Seine à Asnières-sur-Seine). L'autorité environnementale recommande d'illustrer davantage le projet au stade du dossier de réalisation, et d'étudier sa cohérence architecturale avec son environnement.

Effets cumulés

L'étude d'impact présente une appréciation des effets cumulés du projet avec les projets avoisinants : 17 projets dont neuf ZAC ont été considérés. L'étude d'impact n'identifie aucun effet cumulé avec ces projets (y compris en matière de déplacements), excepté le long de l'A15. L'analyse est succincte mais globalement bien proportionnée. Elle gagnerait à être confortée, notamment concernant les déplacements sur l'A15.

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 non technique reprend les principales informations de l'étude d'impact sous une forme globalement compréhensible par le grand public. Toutefois, il gagnerait à adopter un format plus pédagogique, ciblant les enjeux et résultats essentiels, en abordant de manière plus concise certains aspects (enjeux socio-économiques, histoire du secteur urbain du projet, desserte par le bus, desserte par les réseaux, documents de planification territoriale). Il gagnerait également à détailler davantage l'étude énergétique (dont la conclusion est reproduite telle quelle) et les chapitres relatifs à la pollution des sites. Il serait par ailleurs pertinent d'intégrer les résultats de l'étude des effets cumulés dans ce résumé.

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'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

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