



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **10 JUIN 2015**

*Évaluation environnementale des projets*

*Nos réf : EE-1020-15*

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

#### **Résumé de l'avis**

Le présent avis est produit dans le cadre du dossier de création de la zone d'aménagement concerté Léon Blum à Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine).

Le projet s'implante autour de la place Léon Blum et dans la perspective de l'arrivée du Grand Paris express en gare d'Issy RER. Le périmètre opérationnel s'étend sur 18 ha dans un milieu urbanisé, plus précisément sur neuf îlots sur lesquels l'existant doit être démoli. Le programme prévoit la construction de 1 363 logements (développant 82 180 m<sup>2</sup> de surface plancher), 25 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 2 900 m<sup>2</sup> de commerces et activités.

Les principaux enjeux environnementaux concernent les déplacements et nuisances associées, les pollutions, les risques et le paysage. Ils sont tous identifiés par le pétitionnaire et l'autorité environnementale émet dans le présent avis des recommandations pour les qualifier et les quantifier plus précisément.

Le dossier doit être complété en ce qui concerne les consommations et sources d'énergie.

Au stade de la création de ZAC, l'ensemble des impacts concernant les déplacements, les nuisances, les pollutions et les risques sont appréhendés de façon satisfaisante. Des études complémentaires sont attendues pour les définir plus précisément aux prochaines étapes du projet. L'autorité environnementale recommande également d'étudier les possibilités d'impacts positifs concernant la végétalisation et le paysage du futur quartier.

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

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

## 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.

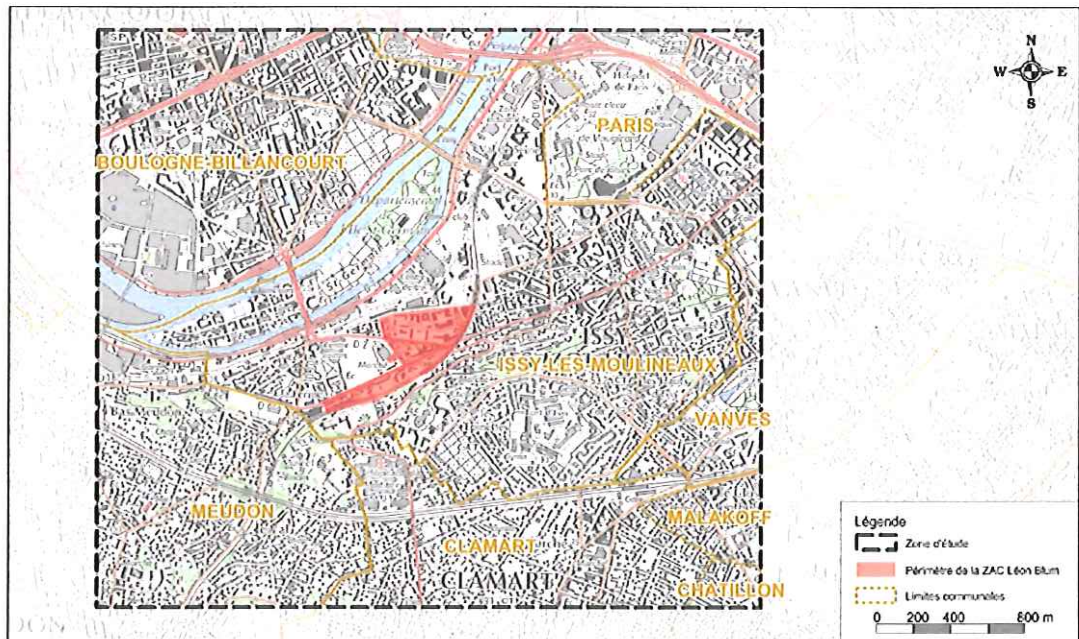
#### **1.3. Contexte et description du projet**

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du quartier Léon Blum à Issy-les-Moulineaux, dans le département des Hauts-de-Seine. Il s'inscrit dans le cadre de la procédure de création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Léon Blum, dont les objectifs et les modalités de concertation préalable ont été approuvés par délibération du Conseil municipal le 03 octobre 2013.

Les objectifs de la ZAC sont notamment liés à ceux du Grand Paris (Loi n°2010-597 du 3 juin 2010) et à l'arrivée du métro express – ligne 15 – en gare d'Issy RER à l'horizon 2020. Le projet de ligne 15 sud du Grand Paris Express a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du Conseil général à l'environnement et au développement durable (CGEDD) daté du 10 juillet 2013. Les objectifs du Grand Paris sont déclinés localement au travers du Contrat de développement territorial (CDT) Grand Paris Seine Ouest, qui prévoit la présente opération (« projet n°29 » du CDT) et a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du CGEDD daté du 27 février 2013.

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

Le réaménagement du quartier s'articule autour de la place Léon Blum, où s'implante la gare Issy RER, le long de l'avenue de Verdun, de la rue Aristide Briand et du boulevard Garibaldi. Le périmètre de la ZAC s'étend sur 18 hectares à l'ouest des voies ferrées du RER, dans un secteur urbanisé.

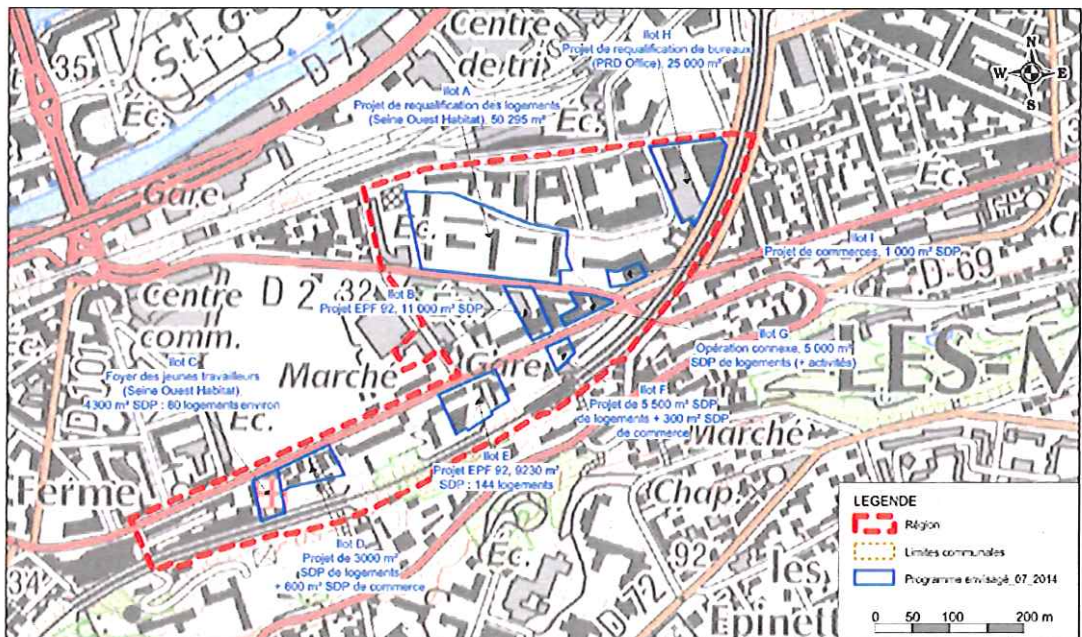


Localisation du projet – Source : étude d'impact

Les interventions sont localisées sur neuf îlots et prévoient, à l'horizon 2020 :

- 1 363 logements, développant 82 180 m<sup>2</sup> de surface plancher sur sept îlots ;
- 25 000 m<sup>2</sup> de bureaux ;
- 2 900 m<sup>2</sup> de commerces et activités.

L'îlot A – Aristide Briand accueille plus de la moitié des logements. De plus, la quasi-totalité des bâtiments existants sur chaque îlot sera démolie.



Programmation par îlot d'intervention – Source : étude d'impact

La présentation du projet pages 159-174 est satisfaisante au stade de la création de ZAC en ce qu'elle reprend pour chaque îlot la programmation, la hauteur et une illustration – plan, vue projetée ou volumétrique. Toutefois les illustrations sont peu nombreuses et réduites. Les constructions sur chaque îlot et leur intégration urbaine devront être définies plus précisément aux étapes ultérieures du projet.

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

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

Les principaux enjeux environnementaux concernent les déplacements et nuisances associées, les pollutions, les risques et le paysage. Ils sont tous identifiés par le pétitionnaire et l'autorité environnementale recommande de les qualifier et de les quantifier plus précisément aux étapes ultérieures.

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

Le pétitionnaire montre que le périmètre d'intervention est bien connecté au réseau cyclable. De plus, les nombreuses photos qui illustrent la place, les voiries et les accès aux transports sont pertinentes en ce qu'elles permettent de qualifier l'espace public et le confort qu'il offre notamment aux piétons, cyclistes et usagers des transports en commun. Il serait utile que cette analyse soit approfondie pour mieux définir les futurs aménagements de l'espace public à l'intérieur du périmètre.

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

Les déplacements automobiles sont, entre autres, à l'origine de nuisances.

Le dossier propose une première approche pertinente de la qualité de l'air en utilisant les données d'AIRPARIF et l'indice CITEAIR. Cet indice témoigne d'une qualité moyenne à très dégradée de l'air pendant plus d'un quart de l'année. De plus, l'objectif qualité concernant les particules fines n'est pas atteint. En revanche, les valeurs réglementaires des polluants sont respectées. Cet état des lieux pourra utilement être précisé avec des mesures *in situ*, notamment autour de la place Léon Blum et au sein des îlots devant connaître une importante densification du logement.

Par ailleurs, le pétitionnaire identifie différentes sources de nuisances sonores et notamment les infrastructures de transport classées au titre de l'arrêté préfectoral n° 2000-306 du 7 décembre 2000 : la RD 2 et les voies ferrées. Sans préjuger de leur présence ou non, l'étude d'impact doit également faire mention d'éventuelles nuisances sonores

générées par d'autres sources telles que des activités ; ce qui n'est pas le cas. Comme pour la qualité de l'air, l'autorité environnementale invite le pétitionnaire à qualifier plus finement l'état initial de l'ambiance acoustique du quartier avec des mesures *in situ*.

Il aurait été utile que soient recensés les établissements sensibles, que ce soit en ce qui concerne les nuisances sonores, la qualité de l'air et la pollution des sols.

Sur ce dernier point, le pétitionnaire propose également un diagnostic reposant sur la documentation existante, en l'occurrence la consultation de la Base de donnée des sites et sols pollués (BASOL) et de la Base de donnée des Anciens Sites Industriels et Activités de Service (BASIAS). Cet inventaire révèle un enjeu fort avec notamment la présence passée d'un dépôt de poudre et d'une station-service au sein du périmètre de la ZAC. Plus globalement, le dossier identifie un risque de mauvaise qualité des remblais en place. L'autorité environnementale recommande de préciser cette première approche tout au long de la démarche d'évaluation environnementale, notamment par des sondages avant tous travaux de construction et par le recensement des établissements accueillant des populations sensibles.

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

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

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

D'après le dossier, le site ne présente actuellement pas d'espace végétalisé en dehors des talus du RER C, constitués d'espaces enherbés, boisés et en friche. Cette végétation se prolonge autour du bâti situé au sud de l'avenue de Verdun. Ainsi, le potentiel qu'offre cette frange végétalisée n'est *a priori* pas à négliger. Le pétitionnaire montre par ailleurs que les enjeux du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), traduits au niveau de la trame verte et bleue de l'agglomération, inscrivent le site d'implantation du projet au sein d'une zone de « discontinuité effective ». Il serait également utile d'approfondir les caractéristiques de cette rupture écologique pour envisager de la résoudre.

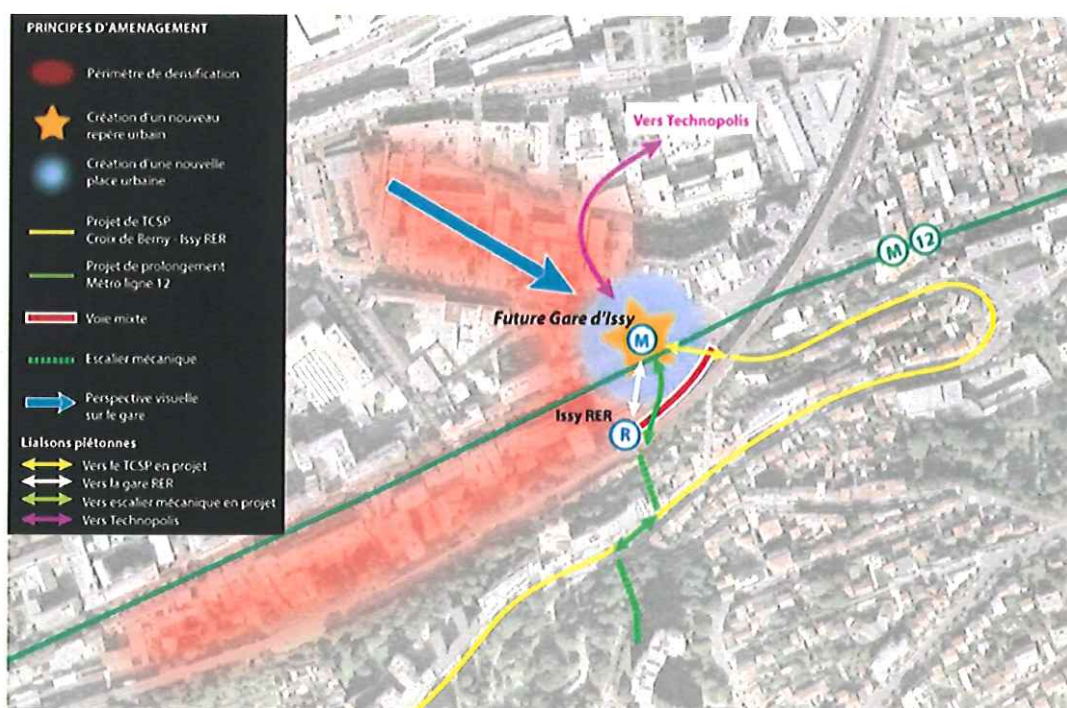
En ce qui concerne le paysage, le dossier décrit bien le patrimoine protégé aux abords du périmètre, ainsi que les perspectives qu'offre la situation en coteau du secteur et l'impact fort de l'urbanisation – bâti élevé, infrastructures lourdes – sur la perception de l'espace. L'approche, pertinente, est à développer. De plus, la place Léon Blum et les perceptions qu'offre cet espace public central doivent faire l'objet d'une analyse particulière.

### 3. L'analyse des impacts environnementaux

#### 3.1 Justification du projet retenu

Le dossier présente un premier scénario d'aménagement daté de 2011 puis le programme d'interventions retenues daté de 2014. Le premier scénario prévoyait l'aménagement de toute une partie du secteur à l'est des voies ferrées. La densification de ce secteur a été abandonnée au profit d'une plus grande densification de l'îlot Aristide Briand, notamment pour rapprocher une plus grande partie de la population du système de transports en commun. Cette préoccupation est pertinente à condition que les impacts de cette densification soient appréhendés précisément.

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



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

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

Enfin, l'article R.128-4 du Code de l'urbanisme impose que « toute action ou opération d'aménagement [...] faisant l'objet d'une étude d'impact doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération. » Cette étude n'est pas jointe au présent dossier. Le pétitionnaire s'engage à la réaliser au stade du dossier de réalisation de la ZAC. L'autorité environnementale recommande d'anticiper au mieux l'impact du projet sur les consommations et les sources d'énergie.

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

Au stade de la création de ZAC, l'ensemble des impacts concernant les déplacements, les nuisances, les pollutions et les risques sont appréhendés de façon satisfaisante. En revanche, l'autorité environnementale recommande de proposer des mesures susceptibles de densifier la végétation et de qualifier le paysage du futur quartier. Par ailleurs, ces interventions en différents lieux d'un tissu urbanisé et habité rendent les impacts des phases de travaux particulièrement sensibles ; le pétitionnaire les prend bien en compte.

#### Déplacements

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

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

L'arrivée de nouvelles populations engendrera une augmentation du trafic qui a fait l'objet d'une étude prospective bien restituée dans le dossier. Les hypothèses présentées sont conformes aux valeurs usuellement prises. Ainsi, le projet devrait générer un flux supplémentaire de plus de 450 véhicules à l'heure de pointe du matin et 3 500 mouvements de véhicules par jour en plus sur le quartier. Cette augmentation reste acceptable en ce qui concerne sa répartition sur les différentes voiries du secteur.

De plus, l'étude de trafic a permis de définir un certain nombre de mesures pour réaménager le carrefour place Léon Blum, contribuant à fluidifier la circulation. Toutefois, ces projections dépendent du futur pôle gare : localisation des différentes aires de stationnement (bus, dépose minute, piétons, vélos) et des différents cheminements piétons notamment. D'où la nécessité d'intégrer le réaménagement complet de la place à l'étude d'impact. L'autorité environnementale recommande de mieux définir les flux piétons et cyclables au sein et autour de la future place. Le partage de l'espace public doit faire l'objet d'une attention particulière. Il doit notamment permettre la sécurité des piétons tout en offrant des parcours lisibles, des espaces de qualité et une ambiance urbaine apaisée. La mise en place d'un dispositif type « zone de rencontre » mérite par exemple d'être étudiée.

Enfin, il aurait été utile d'envisager le stationnement sur voirie comme un levier de requalification de l'espace public et de diminution de l'usage de la voiture particulière. Certaines emprises de stationnement peuvent par exemple être remplacées par des espaces piétons ou cyclables, tout en s'assurant de la pertinence, de la cohérence et *in fine* de l'attractivité des itinéraires créés.

En conclusion, l'autorité environnementale rappelle la nécessité – que reconnaît le pétitionnaire – d'approfondir l'étude de l'aménagement de la place Léon Blum afin d'en faire un objet urbain de qualité.

#### Nuisances, pollutions et risques

L'impact du projet sur la qualité de l'air est quantifié à partir des estimations de trafic routier. Le projet entraîne une augmentation d'environ 11 % des émissions polluantes. L'importance du réseau de transport en commun projeté constitue en effet une mesure de

réduction de cet impact négatif. L'aménagement de la place et l'apaisement des circulations automobiles représentent également un enjeu majeur en ce sens. Par ailleurs, le pétitionnaire doit également prendre en compte les émissions liées aux systèmes de chauffages des nouvelles constructions.

En ce qui concerne les nuisances sonores, le pétitionnaire a traduit les mesures d'isolement acoustique qu'impose l'arrêté préfectoral relatif au classement des infrastructures de transport cité ci-avant. De plus, l'orientation des bâtiments a également été conçue en conséquence. Ces mesures sont pertinentes. L'impact de l'augmentation des trafics, estimée à 2 dB, est considéré comme négligeable par le pétitionnaire. C'est précisément la limite de perceptibilité d'un changement d'intensité sonore par l'oreille humaine. Aussi cette hypothèse, qui justifie selon le pétitionnaire de ne pas réaliser de modélisation acoustique, mérite d'être argumentée.

De plus, les impacts liés aux différents chantiers, en termes d'émissions de particules, de nuisances sonores et de risques de pollution des milieux, ainsi que les mesures associées sont convenablement identifiés dans l'étude d'impact.

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

En ce qui concerne la pollution des sols, le projet engendre un risque d'exposition des futures populations. L'étude d'impact préconise à juste titre qu'une étude de compatibilité de la qualité des sols avec les usages prévus, en particulier les usages sensibles, soit menée et actualisée selon les préconisations des circulaires du 8 février 2007, en cas de suspicion ou de découverte de pollutions en phase travaux. L'autorité environnementale souligne que le recours aux services de l'État compétent sera, le cas échéant, envisagé. Cette thématique doit donc faire l'objet d'un suivi à chaque étape d'avancement du projet.

Enfin, le pétitionnaire propose une prise en compte et un suivi adapté des différents risques. Des études complémentaires, que le pétitionnaire s'engage à mener, sont attendues.

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

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

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

Par ailleurs, le dossier mentionne le dépôt d'un futur dossier au titre de la loi sur l'eau, au stade de la réalisation de la ZAC et qui viendra préciser les principes décrits dans l'étude d'impact présentée. L'autorité environnementale recommande de veiller à ce que le système de gestion des eaux pluviales et des eaux d'exhaure retenu *in fine* démontre sa



compatibilité au SDAGE, qui préconise une gestion à la source des eaux, ainsi qu'un rejet au milieu naturel, plutôt qu'un rejet au réseau d'assainissement, *a fortiori* s'agissant d'un réseau unitaire. Une attention particulière devra également être portée aux mesures compensatoires proposées concernant l'implantation dans le lit majeur de la Seine. Les conclusions du dossier au titre de la loi sur l'eau devront ainsi compléter l'évaluation environnementale en termes d'assainissement et de fonctionnement hydraulique du secteur.

### **Paysage**

Concernant le patrimoine et notamment l'interception du périmètre de protection de la propriété de Monsieur Rodin, le pétitionnaire identifie la nécessité de saisir l'Architecte des bâtiments de France. En dehors de cet aspect, l'étude d'impact ne présente pas d'analyse véritable des impacts du projet sur le paysage.

De même, considérant que les talus du RER n'ont pas de valeur écologique et ne seront pas modifiés, le pétitionnaire ne juge pas nécessaire d'analyser les impacts du projet sur le milieu naturel.

Pourtant, ces aspects du projet de réaménagement sont essentiels ; ils ne sauraient être écartés du dossier. Les impacts du projet ne doivent pas se concevoir comme les seules atteintes négatives à l'environnement mais également comme les possibilités qu'offre l'aménagement d'améliorer le cadre de vie offert aux futures populations. De plus, la nature et le paysage impactent directement d'autres thématiques environnementales : l'utilisation des modes doux, le confort de l'espace public, la qualité de l'air, l'ambiance acoustique, etc. Ainsi, l'autorité environnementale recommande d'étudier les possibilités d'impacts positifs concernant la végétalisation et le paysage du futur quartier.

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

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

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

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

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

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,  
Préfet de Paris

  
Jean-François CARENCO