



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **20 MARS 2015**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-994-15

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de construction de la tour M2 dans le quartier de la Défense à Courbevoie (Hauts-de-Seine)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction de la tour M2 de 178 m de hauteur sur un site actuellement occupé par l'immeuble vacant CB19, à l'entrée de La Défense, en limite intérieure du boulevard Circulaire.

La tour M2 développera environ 49 000 m² de surface de plancher à usage de bureaux. Le projet s'implante au sein du quartier dit de l'Esplanade Nord, au voisinage immédiat des tours Alto, Hermitage, Air2 et de l'hôtel Melia.

Les principaux enjeux environnementaux du projet concernent les consommations énergétiques, l'espace public au pied de la tour, le ventement, l'ensoleillement, le paysage, les ruissellements, la mobilité et les effets associés (le bruit et l'air), notamment lors de la phase chantier.

La mise en perspective des enjeux environnementaux selon différentes échelles, la prise en compte du fonctionnement de cet environnement urbain complexe et l'effort de clarté contribuent à la qualité de l'étude.

L'autorité environnementale recommande de préciser :

- l'état initial et les impacts concernant les thématiques à fort enjeux : le paysage et les relations du site avec l'espace public ;
- les effets du projet sur le ventement considérant la présence à proximité immédiate de deux tours ;
- la maîtrise des ruissellements ;
- les effets cumulés en phase chantier avec les projets voisins.

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 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.

En 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.

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 de la tour M2 dans le secteur de La Défense à Courbevoie, dans le cadre de la demande de permis de construire n° 092 026 15 D0001 déposée par la société SCI Iris La Défense. Le projet consiste en la construction d'un immeuble de grande hauteur (IGH) dénommé M2 et de hauteur totale de 177,95 m¹ sur un site actuellement occupé par l'immeuble existant dénommé CB19, situé 12 place de l'Iris à Courbevoie.

Cette demande est déposée au sein du périmètre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) de La Défense, créé par arrêté ministériel du 19 décembre 2000 et élargi par décret du 2 juillet 2010. Les orientations prioritaires de l'OIN sont notamment la rénovation et la densification des tours, ainsi que l'amélioration des accès et des espaces publics du quartier d'affaires.

Localisé dans le secteur dit de l'Esplanade Nord, à l'entrée du quartier d'affaire de la Défense, en limite intérieure du boulevard Circulaire, ce projet de tour permet la construction de 48 948 m² de surface plancher sur 45 niveaux répartis en 3 volumes principaux :

- un volume bas constitué de 11 niveaux comprenant outre des bureaux un show-room ouvert au public depuis la place de l'Iris au niveau du rez de dalle, surmonté d'un auditorium sur 2 niveaux, puis par un niveau de restauration/caféteria /restaurant thématique ;
- un volume intermédiaire comportant 27 étages occupés par des bureaux ;
- un volume haut constitué de 7 étages, comportant la coiffe de la tour et destiné à des salles de réunion, un jardin d'agrément, un espace de restauration, un espace lounge, des locaux techniques et un niveau de toiture intégrant les machineries et ascenseurs.

¹ La hauteur totale de la tour est de 177,95 m par rapport à la cote du boulevard circulaire situé en contrebas et de 167,5 m par rapport à la cote du niveau de la dalle.

Le projet prévoit la présence de végétaux à tous les niveaux de la tour. Cette mise en scène est destinée à la fois aux usagers de la tour et à ses riverains. Sa conception cherche également à répondre aux enjeux bioclimatiques du projet, notamment au rafraîchissement de la serre durant la période estivale. Ainsi quatre niveaux donneront lieu à la création de jardins : le parvis d'entrée, le restaurant thématique (niveau 4), des bureaux du niveau 6 (ces jardins en double hauteur seront également accessibles depuis le niveau supérieur), la tête de la tour offrant trois terrasses plantées sur trois niveaux.

Afin de faciliter la compréhension du lecteur, ce parti pris architectural visant à créer des espaces végétalisés à l'intérieur même du bâtiment aurait pu utilement être présenté, dans l'étude d'impact, par des illustrations rendant compte de la visibilité des jardins depuis l'extérieur du bâtiment, notamment depuis le parvis.

Les accès à la tour se feront par :

- le rez-de-dalle : niveau 00 calé à 48,60 m NGF, hall d'accueil accessible depuis la place Iris, c'est le niveau de référence principal pour les futurs usagers. Ce niveau accueillera essentiellement les piétons ;
- le niveau d'accès pour livraisons, ou niveau de l'entrepont (R-1 à 44,60 NGF) ;
- le rez-de-boulevard : le niveau de référence pour les pompiers au niveau du boulevard Circulaire et du hall secondaire (niveau R-3 à 38,17 m NGF). Ce niveau accueillera tous ceux qui emprunteront le boulevard Circulaire.

Le site est relié à la partie nord de l'esplanade de La Défense via deux passerelles appelées respectivement passerelle de l'Iris et de l'Alsace.

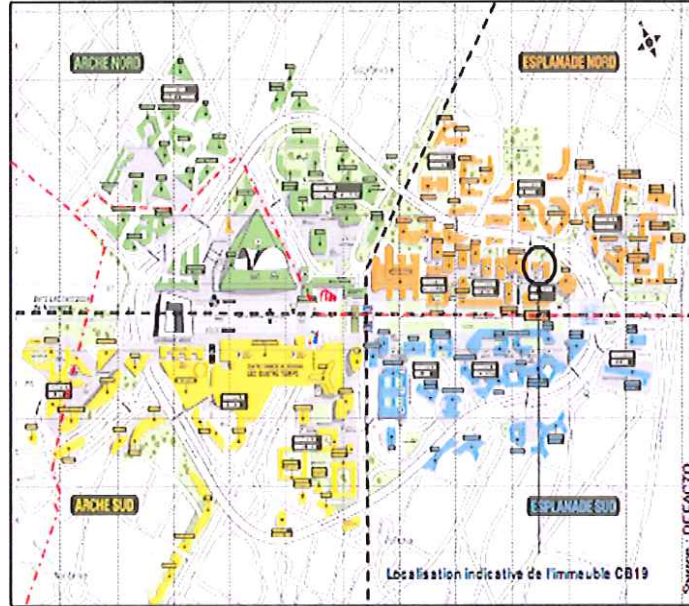
Seules 6 places de stationnement seront aménagées dans un parking privatisé au niveau rez de boulevard ; 142 places de stationnement sont prévues en supplément dans le parking public Iris. L'occupation moyenne prévue de l'immeuble est de 3 260 personnes.

Le site est localisé dans le quartier Corolles-Reflète-Iris (CRI), qui est un des secteurs les plus anciens et les plus denses du quartier d'affaires comprenant une grande partie des opérations de démolition-reconstruction porté par l'Établissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche (EPADESA) et qui s'inscrit dans le Plan de Renouveau de La Défense initié en 2006. Ce plan prévoit la construction de 450 000 m² de bureaux nouveaux dont une large part issue de démolitions-reconstructions, ainsi que 100 000 m² de logements neufs. Sont prévues également l'amélioration de la desserte en transport et la rénovation du boulevard circulaire. Certaines opérations ont déjà été livrées comme les tours Carpe Diem et D2.

D'autres projets de construction sont programmés ou en cours à proximité du site :

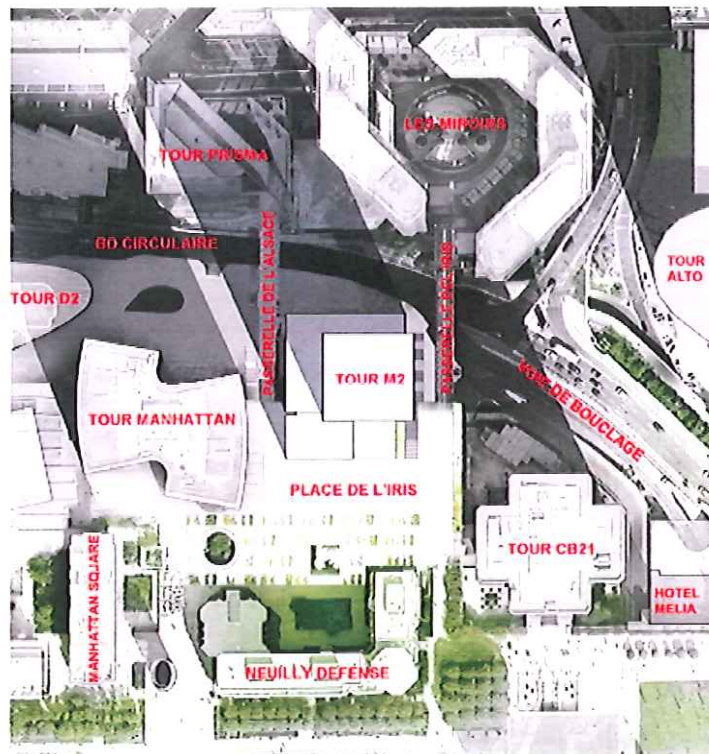
- **Le projet Hermitage** à l'est du site prévoit la construction de deux tours d'une hauteur de 349 m NGF (307 m au-dessus de la dalle) qui développeront 259 000 m² de surface plancher à usage de logements, bureaux, chambres d'hôtel, commerces et espaces de loisir. Le projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 6 septembre 2011 et les trois permis de construire ont été délivrés le 6 mars 2012.
- **La Tour Alto**, projet de construction classé IGH de 190,40 m NGF – 150 m au-dessus de la dalle - sur un site actuellement occupé par l'immeuble des Saisons CB32, à l'entrée de La Défense en limite extérieure du boulevard Circulaire. La tour Alto développera 51 181 m² de plancher à usage principal de bureaux. Sa construction doit s'accompagner de la réalisation d'un parvis reliant le pied de la tour au boulevard Circulaire. Le projet s'implante au sein du quartier des Saisons, au voisinage immédiat de la tour First. Il a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 22 mai 2013.

- **Le projet d'hôtel Melia**, au sud du site et sud de l'esplanade, développe 24 000 m² de surface plancher sur une hauteur de 70 m. La livraison a eu lieu début 2015.
- **Le projet de la Tour Air 2**, place des reflets, en lieu et place de la tour Aurore (CB17) et les bâtiments BNP, d'une hauteur de 204 m (IGH) et dans laquelle seront développés environ 82 000 m² de surface de plancher à usage principal de bureaux. Il a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 14 février 2011.



Vue Situation du site –
Source : étude
d'impact

Légende - - - - - Limites communales - - - - - Limites des différents secteurs de La Défense



Vue Plan masse –
Source : étude
d'impact

Vue depuis le bassin Takis



La présente opération est également concernée par le projet de réaménagement du boulevard Circulaire Nord qui vise à transformer cette ancienne autoroute en boulevard urbain, avec pour objectifs de lui conférer une unité urbaine et paysagère, de créer de nouveaux cheminements transversaux, de mettre en valeur le pied des tours et de développer les liaisons entre la ville de Courbevoie et la dalle de La Défense. Le projet de tour M2 entend à ce titre faciliter les accès de la future tour depuis le boulevard Circulaire comme vu plus haut.

Le projet de la Tour M2 (source : étude d'impact)

Source : Agence d'architecture VALODE & PISTRE

L'actuel immeuble CB19

Le site d'implantation du projet est actuellement occupé par l'immeuble CB19, qui développe 10 136 m² de surface de plancher. Son exploitant, la SCI Iris La Défense, est également le maître d'ouvrage du présent projet. L'immeuble CB19 est vide depuis 2008.

Construit au début des années 1980, ce bâtiment se présente en forme de L, il développe 8 niveaux sur un niveau « entre sol » et les 5 niveaux du parking IRIS. Sous l'emprise du site se situe une galerie technique abritant plusieurs réseaux (EDF, téléphone, eau potable, fuel, chaud, froid, fibre optique).

L'actuel immeuble CB 19 jouxte la Tour Manhattan à l'ouest, distante d'à peine 10 m (p181), les tours Prisma et Miroirs respectivement au nord-ouest et au nord, et distantes l'une et l'autre d'environ 75 m ainsi que la tour CB21 à l'est, distante de 25 m environ. En outre, des immeubles d'habitation, totalisant près de 200 logements soit près de 600 habitants, sont également situés à proximité (immeuble Neuilly -Défense et immeuble Manhattan Square).

2. L'analyse de l'état initial et des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux du site sont la qualité des sols, les risques naturels, la maîtrise des ruissellements et la préservation des eaux souterraines, le paysage ainsi que les déplacements et les nuisances associées.

L'autorité environnementale note la grande qualité de l'étude d'impact, celle-ci étant bien documentée et structurée ce qui en facilite la lecture.

Qualité des sols

L'état initial portant sur la qualité des sols est satisfaisant. Il a été réalisé à l'aide de données bibliographiques et de relevés sur le terrain. Il n'a pas détecté la présence significative de pollution dans les sols. L'étude mentionne également que de nouveaux prélèvements de sols sont prévus dans le cadre d'incertitudes liées à l'état des sols aux abords d'une ancienne cuve à fioul.

Des mesures géotechniques ont été réalisées afin de déterminer la nature des sols et d'orienter le choix des fondations de la tour dont la réalisation doit tenir compte de la nécessité de maintenir diverses galeries techniques, réseaux en sous sol et ne pas affecter les nappes.

L'eau

Le site du projet n'est pas concerné par le risque d'inondation par débordement de la Seine. Il serait en revanche exposé aux inondations par remontés de nappe. L'analyse des cotes *in situ* montre que les niveaux planchers du projet étant au-dessus des cotes maximales de la nappe, le risque est donc très faible.

L'état initial s'appuie sur des mesures piézométriques précisant que la première nappe (la nappe alluviale) qui se rencontre au droit du site se situe à la cote 24 m NGF, soit une profondeur de 5 m environ. Les travaux en souterrains restant à une cote plus élevée n'auront donc pas d'interférence avec la nappe.

La gestion des eaux de ruissellement constitue un enjeu important au sein de cet espace très minéral et à l'organisation assez complexe. L'état initial décrit bien cette organisation caractérisée notamment par l'existence de différents niveaux et de dénivelés.

Enjeu paysage, l'ensoleillement et le ventement

La Défense, en vue lointaine, constitue une entité paysagère emblématique et structurante de la région. Les nombreuses tours regroupées en grappe forment une « colline artificielle » aux portes de Paris. Un des principes fondamentaux concerne le respect de l'axe historique qui va du Louvre à la Grande Arche, formant une perspective structurante à l'échelle régionale. La partie nord de cet axe, en particulier à l'entrée de La Défense où s'implante la présente opération, est la plus dense en volumes bâtis et la plus haute - caractéristique que les projets en cours tendent à renforcer.

L'insertion paysagère d'un projet de tour doit s'appréhender à différentes échelles, en particulier à celle du grand paysage et à celle de proximité d'articulation de la tour avec les espaces publics existants et/ou programmés. Le dossier présente un état initial à l'aide de photographies du bâtiment existant et de son environnement proche (p 112 et 113), ce qui est appréciable. Ce faisant, il souligne la complexité paysagère du site au niveau local ce qui rend sa lecture difficile pour un piéton. L'état initial du grand paysage aurait utilement pu être approfondi pour permettre une meilleure évaluation des impacts de la construction de la tour M2. L'état initial du site concernant l'ensoleillement et le ventement est traité dans la partie concernant les effets du projet sur ces thématiques.

Les déplacements et leurs conséquences sur le bruit et la qualité de l'air

Avec environ 3 000 000 m² de bureaux² répartis dans de nombreux IGH, La Défense est le premier quartier d'affaire européen. Il accueille aussi de vastes surfaces commerciales et des logements.

D'après l'étude d'impact et des informations communiquées par l'EPADESA, 300 000 personnes se rendaient chaque jour à La Défense au milieu des années 90 ; elles seront bientôt 450 000 suite à la mise en œuvre du Plan de renouveau. Selon une étude de l'EPAD³, 85 % des personnes utilisent les transports en commun (TC) et seulement 10 % la voiture (p185). Ces deux statistiques soulignent le caractère exceptionnel des enjeux liés au transport et à la mobilité sur ce secteur et des impacts que pourraient avoir les effets des projets sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore du site.

Les déplacements sont très bien décrits, les déplacements automobiles en particulier. Ils sont très denses au droit du projet, ce dernier étant situé « à l'entrée » du quartier de La Défense, notamment par le boulevard Circulaire.

² Source : Chambre de commerce et d'industrie Paris Île-de-France

³ Aujourd'hui l'EPADESA

Le site est aujourd'hui desservi par de nombreux transports en commun comme des autobus, le RER A, le métro 1, le tramway T2 et le Transilien. Des travaux sont en cours pour améliorer la desserte par le RER A, ligne au demeurant déjà saturée. À plus long terme, la ligne du RER E doit être prolongée de la gare Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie avec un arrêt à La Défense à l'horizon 2020. Le réseau du Grand Paris et le TGV sont des projets qui doivent être livrés dans la décennie 2020-2030 et qui amélioreront encore la desserte du site.

Concernant l'usage du vélo, le dossier indique l'existence actuelle de voies cyclables bidirectionnelles mais présentant une absence de continuité entre par exemple la voie du Pont de Neuilly et celle empruntant le boulevard Circulaire (venant de la rue Louis Blanc et du centre-ville de Courbevoie) notamment en raison d'une coupure urbaine que représente la bretelle RN13-RD7 (p 198). Le dossier relève aussi l'absence de station vélib à moins de 500 m du site.

Concernant la circulation des piétons au sein du site, le dossier accorde une large place à l'environnement urbain et à son fonctionnement. Le site est largement accessible à pied depuis l'esplanade. Le métro ligne 1 se situe à 110 m au sud tandis que la station La Défense Grande Arche regroupant gare RER, bus, et train est à 700 m à l'ouest.

Qualité de l'air

Des mesures réalisées montrent des niveaux élevés en benzène et des teneurs en NO₂ très élevées à proximité des voies de circulation (supérieurs à la valeur limite de 40ug/m³ en moyenne annuelle) mais qui décroissent en s'éloignant des voies. L'autorité environnementale apprécie que les immeubles de logements et établissements sensibles soient recensés dans l'étude (crèches écoles, etc). Leur exposition à une éventuelle dégradation de la situation est prise en compte dans l'étude.

Le bruit

Une campagne de mesure a permis de caractériser le niveau de bruit actuel résiduel et le bruit ambiant au niveau des façades de l'opération. Le projet est relativement exposé aux bruits du boulevard circulaire. Les tronçons de ce boulevard et de la RN13 Pont de Neuilly, impactant le projet, sont classés en classe 2 prescrivant l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

L'étude d'impact présente le contexte d'élaboration de ce projet, qui prend place dans le Plan de Renouveau de La Défense. Le chapitre revient notamment sur l'historique du projet, sur les projets antérieurs ayant avorté ainsi que sur la démarche faisant aujourd'hui l'objet d'une demande de permis de construire. Il présente également succinctement les principaux projets proposés dans le cadre de la consultation d'architecture ayant conduit au choix actuel ainsi que les principales évolutions récentes.

La compatibilité du projet aux documents d'urbanisme et aux planification de rang supérieur est étudiée.

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

Les enjeux environnementaux du projet sont bien identifiés, ils concernent les enjeux du site vus précédemment (les sols, l'eau, le paysage, les déplacements, l'air et le bruit), ainsi que le confort climatique et les consommations énergétiques. La phase chantier est également traitée.

Les principaux impacts du projet sont analysés dans l'étude d'impact et des mesures sont proposées. Toutefois, l'étude d'impact pourrait montrer davantage comment les choix retenus répondent effectivement à la prise en compte des principaux enjeux environnementaux identifiés ci-dessus, en particulier le paysage.

L'insertion paysagère du projet, l'ensoleillement et le ventement

Le parti pris architectural est exposé (p 72) : « la hauteur de la tour de 216 m NGF ne lui permet pas d'émerger de façon particulière au regard des tours voisines telles que D2 et First plus hautes que M2. Sa géométrie notamment l'assemblage de ses trois prismes lui confère une singularité et la différence de ses voisines ». Ces affirmations auraient mérité d'être davantage étayées. Plus généralement, l'impact paysager aurait dû faire l'objet d'une analyse plus approfondie et plus systématique aux différentes échelles de paysage. Cette analyse aurait été particulièrement bienvenue pour justifier des différents choix retenus pour l'articulation entre la tour et les espaces publics environnants, même si ces impacts dépendront *in fine* du projet d'espaces publics qui sera proposé par l'EPADESA.

Concernant les effets cumulés, l'autorité environnementale relève que le dossier (en p316) « s'abstient de toute démonstration au motif que le pétitionnaire ne dispose pas des données informatiques sur le gabarit et les volumes des bâtiments de la Défense ». L'autorité environnementale fait remarquer qu'une démonstration par d'autres moyens, photographiques ou par croquis, aurait pu convenir.

L'ensoleillement

Une étude complète a été réalisée concernant les effets du projet sur les conditions d'ensoleillement dont bénéficieront les bâtiments voisins. Elle montre que l'édification de la tour M2 diminuera les conditions d'ensoleillement sur certaines des tours voisines, mais que la plupart des façades des tours voisines conserveront un ensoleillement direct pendant au moins deux heures chaque jour.

L'autorité environnementale apprécie la présentation de cet impact dans l'étude. Elle souligne toutefois que le code couleur proposé ne permet pas de bien saisir la portée des impacts de la construction de la tour. Un code couleur plus clair aurait pu utilement être utilisé et être accompagné d'un tableau de données chiffrées.

Le ventement

Une étude a été réalisée afin d'évaluer les effets du vent sur les piétons. L'effet Canyon⁴ dû à la proximité de la Tour Manhattan et le phénomène Downdraft⁵ seraient les plus perceptibles pour les piétons en particulier lors de la période hivernale. Une étude comparative des phénomènes aérodynamiques dans les situations avant et après construction de la tour sera prochainement réalisée. L'autorité environnementale aurait souhaité avoir une évaluation des effets du projet sur le ventement à ce stade d'élaboration du projet.

Les consommations énergétiques

Le projet cherche à répondre à un objectif de performance environnementale ambitieux : il vise en effet quatre labels différents (HQE, BREAM, LEED et ENERGIE +). Les cibles visées pour chacun de ces labels sont bien explicitées, excepté pour le label ENERGIE +.

Sur le plan énergétique, le projet sera raccordé aux réseaux de chaleur et de froid locaux. L'étude d'impact indique, de plus, qu'une production autonome de chaud et de froid pourrait être assurée par géothermie sur nappe sans toutefois qu'une étude de faisabilité vienne appuyer cette hypothèse. Compte-tenu du potentiel énergétique provenant de panneaux photovoltaïques ou de collecteurs solaires thermiques identifiés dans l'étude de

⁴ Les masses d'air étant déplacées plus rapidement, en horizontal, par la configuration en canyon.

⁵ Ce phénomène correspond aux déplacements verticaux des masses d'air, amplifiés par la présence de l'obstacle que constitue la tour.

faisabilité, l'étude d'impact aurait dû développer ces solutions et expliciter les raisons pour lesquelles elles ont été écartées.

En termes de consommations énergétiques, le projet vise un niveau de consommation conventionnelle maximale d'énergie primaire du bâtiment 40 % inférieur à celui prévu par la RT 2012 et un besoin en énergie 20 % inférieur à celui pris en compte par la RT 2012. Pour ce faire, le projet prévoit notamment l'utilisation de dispositifs passifs ainsi que de systèmes de récupération d'énergie. Le projet apparaît bien conçu sur le plan de la consommation énergétique. De plus, l'étude d'impact propose une présentation et des explications de ces dispositifs claires et pédagogiques.

Les déplacements

La future tour M2 cherche à être accessible par les piétons et cyclistes en rez-de-boulevard, en créant un hall d'accès au niveau du boulevard circulaire. Cet objectif est appréciable. Une explication du fonctionnement de cet accès pour les cyclistes aurait pu être développée dans le document : les conditions actuelles de circulation ne rendent pas évidente la compréhension de ce fonctionnement. La circulation des piétons apparaît globalement facilitée par le projet, en particulier grâce à la mise en place d'un grand escalier urbain reliant ces deux niveaux accompagné de deux ascenseurs afin de permettre l'acheminement des personnes à mobilité réduite (p 272).

L'impact principal du projet sur les transports en commun porte sur la ligne A du RER et la ligne 1 du métro. L'étude d'impact relativise toutefois cette augmentation de fréquentation de ces lignes, compte-tenu, d'une part, de la part des personnes qui travailleront dans la nouvelle tour M2 venant déjà du même quartier (estimée à 60 % de l'effectif de 3 250 personnes) et, d'autre part, de l'ouverture prochaine du prolongement de la ligne EOLE.

Concernant le trafic automobile, l'hypothèse d'une augmentation sur le quartier de 3 % conduit à ne pas développer de places de parking supplémentaires (au-delà des 142 places déjà prévues), et donc à inciter les futurs usagers de la tour à ne pas utiliser ce mode de transport.

La qualité de l'air

L'impact du projet sur la qualité de l'air est bien traité. Il est estimé à l'aide d'une étude spécifique s'appuyant sur différentes études de trafic. Différents scénarii ont été considérés selon la situation actuelle, la situation de référence en 2019 et la situation comprenant le projet en 2019, incluant par ailleurs les effets cumulés des autres projets connus. D'après cette étude, les impacts négatifs sur la qualité de l'air ne seront pas significatifs du fait notamment de améliorations des motorisations et des systèmes épuratifs ainsi que de la mise en place des futures normes au renouvellement du parc roulant.

Le bruit

Les impacts du projet sur l'ambiance sonore du site l'environnement n'ont pas encore été déterminés. L'étude d'impact précise que des modélisations seront menées ultérieurement. L'autorité environnementale aurait souhaité que l'étude soit plus avancée sur cette thématique ainsi que sur la phase travaux qui est susceptible de générer du bruit compte tenu du transport des matériaux de démolition et des déchets par camions. Des mesures pour l'atténuation des effets sont toutefois prises par le pétitionnaire.

L'eau et le sol

Le principal impact du projet relatif à l'eau porte sur la gestion des eaux pluviales. Celle-ci doit être conçue de manière à minimiser les rejets au réseau unitaire. Pour ce faire le projet prévoit un bassin de stockage de 220 m³, alimentant par surverse un second bassin de 40 m³ dont le trop plein est dirigé vers le réseau avec un débit devant respecter le débit fixé par le règlement d'assainissement. L'autorité environnementale aurait toutefois apprécié que son dimensionnement soit justifié au regard de la gestion actuelle des ruissellements au niveau de la dalle (hypothèses prises : surface de ruissellement prise en

compte par exemple, limitée à la surface de tour ou intégrant également le ruissellement sur les façades et sur le parvis).

L'eau récoltée doit servir à l'arrosage des futurs jardins de la tour. La réutilisation des eaux de pluie devra se conformer à l'arrêté du 21 août 2008 relatif à la réutilisation des eaux de pluie et à leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments.

L'exploitation de la centrale de groupes électrogènes étant susceptible d'entraîner des fuites de fuel vers le sol et les eaux souterraines, des mesures de prévention de la pollution sont d'ores et déjà prévues par le pétitionnaire telles que le stockage dans des cuves à double enveloppe avec détecteur de fuite ou mise en place de revêtement imperméable.

Les impacts en phase travaux

La phase chantier est assez bien décrite. Des mesures visant à réduire les nuisances sont proposées. Ces mesures s'inscrivent dans la démarche engagée par l'EPADESA. Sur cette phase chantier et au regard du trafic qu'elle va générer, l'autorité environnementale aurait apprécié que soit envisagé, à l'instar de ce qui est prévu pour le chantier des tours Hermitage, l'usage de la voie d'eau pour l'acheminement des matériaux (ou déchets). En outre, les impacts cumulés avec les projets voisins auraient mérité d'être davantage développés.

Le dossier comprend une analyse des déchets produits par le chantier (un diagnostic a été réalisé conformément à la réglementation) et le pétitionnaire s'engage à respecter les termes de la législation européenne et du Plan régional et de gestion des déchets de chantier. Un objectif de 70 % de valorisation est affiché sans que soient indiqués les moyens pour y parvenir.

4. L'analyse du résumé non technique

Le résumé non technique a pour objectif de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. L'étude propose une synthèse claire, bien structurée et illustrée.

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, Secrétaire Général pour
les Affaires Régionales d'Île-de-France

Laurent PISCUS