



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **14 AOUT 2014**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-921-14

### **Avis de l'autorité environnementale sur le projet de réaménagement du secteur de la Rose de Cherbourg à Puteaux (Hauts-de-Seine)**

#### **Résumé de l'avis**

Le présent avis porte sur l'étude d'impact (EPADESA - mai 2014) du projet de réaménagement du secteur de la Rose de Cherbourg à Puteaux (Hauts-de-Seine), commune qui fait partie de l'Opération d'intérêt national de La Défense et du projet de Contrat de développement territorial « Seine-Défense ».

Le secteur Rose de Cherbourg s'étend sur une superficie d'environ 5 ha, en limite du quartier d'affaires de La Défense et des quartiers d'habitation de Puteaux. Le présent projet vise notamment à désaffecter un échangeur - caractérisé par un anneau routier à 7 m au-dessus du sol - et à le requalifier en promenade suspendue. Il sera complété par un important programme immobilier dont une tour d'environ 200 m.

L'ensemble des enjeux environnementaux est appréhendé par le dossier, de façon proportionnée aux particularités du site et du projet. Par ailleurs, l'anticipation des programmes immobiliers dans l'étude d'impact est appréciée. Cette étude devra être actualisée et intégrée à l'évaluation environnementale des futures constructions fonctionnellement liées au présent projet.

L'autorité environnementale souligne les objectifs de ce projet innovant, portant sur :

- l'appropriation de la topographie artificielle et la meilleure accessibilité du site ;
- la requalification du paysage quotidien ;
- le souci envers le confort de l'utilisateur par rapport au vent, à l'ensoleillement et à l'éclairage ;
- la recomposition des fonctions routières à l'avantage de la qualité de l'air, de l'ambiance acoustique et de la praticabilité des autres modes de déplacement, au premier rang desquels la marche ;
- l'enrichissement de la trame naturelle urbaine.

*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 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de réaménagement du secteur Rose de Cherbourg, qui prévoit notamment la désaffectation et le changement de destination d'un échangeur routier, est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement – rubrique 6° b) de la nomenclature annexée à cet article.

#### **1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale**

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE. 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.

Le présent avis porte sur l'étude d'impact (EPADESA<sup>1</sup> - mai 2014) du projet de réaménagement du secteur Rose de Cherbourg à Puteaux (Hauts-de-Seine).

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

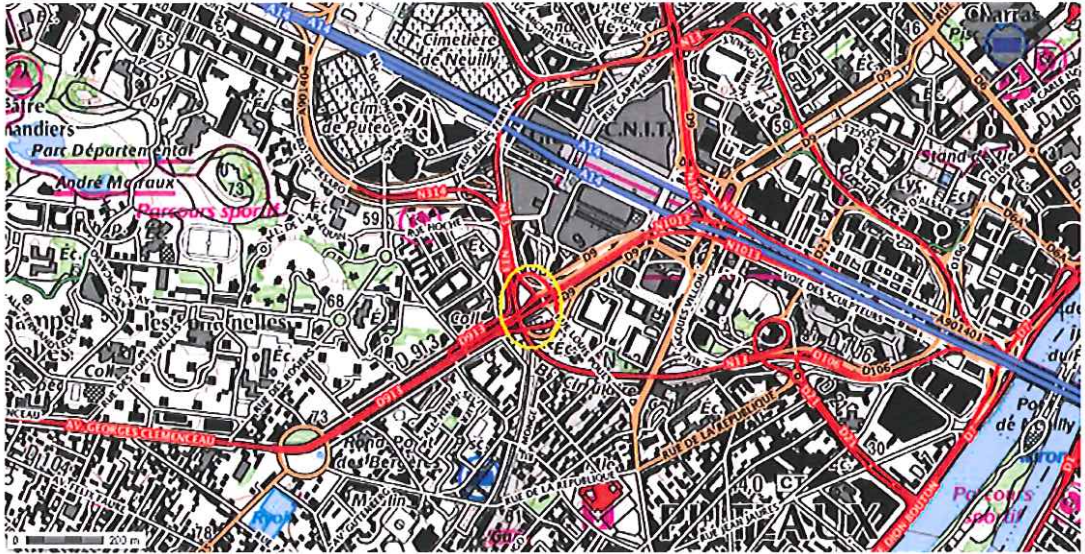
Le projet est situé au sein du périmètre de l'Opération d'intérêt national (OIN) de La Défense, créée par arrêté ministériel du 19 décembre 2000 et modifiée par décret du 2 juillet 2010. Il s'inscrit également dans le projet de Contrat de développement territorial (CDT) « Seine-Défense », qui concerne les communes de Puteaux et de Courbevoie et a fait l'objet d'un accord cadre signé le 14 mai 2012. Le projet vise d'une part à répondre à l'objectif, affiché par l'OIN, d'amélioration des accès et des espaces publics et d'autre part à celui, inscrit au CDT, de requalification du boulevard circulaire (RN 13 au droit du site).

Le secteur de la Rose de Cherbourg s'étend sur une superficie d'environ 5 ha, en limite du quartier d'affaires et de la dalle de La Défense et des quartiers plus traditionnels - d'une typologie plus mixte et courante - de Puteaux. Le site comprend un échangeur routier entre le boulevard circulaire et la RN 1013 – court barreau routier souterrain qui rejoint notamment l'autoroute A14 en prolongement de l'avenue du Général de Gaulle (RD 913). Cet échangeur routier se caractérise par une forme d'anneau à environ 7 mètres au-dessus de l'avenue du Général de Gaulle.

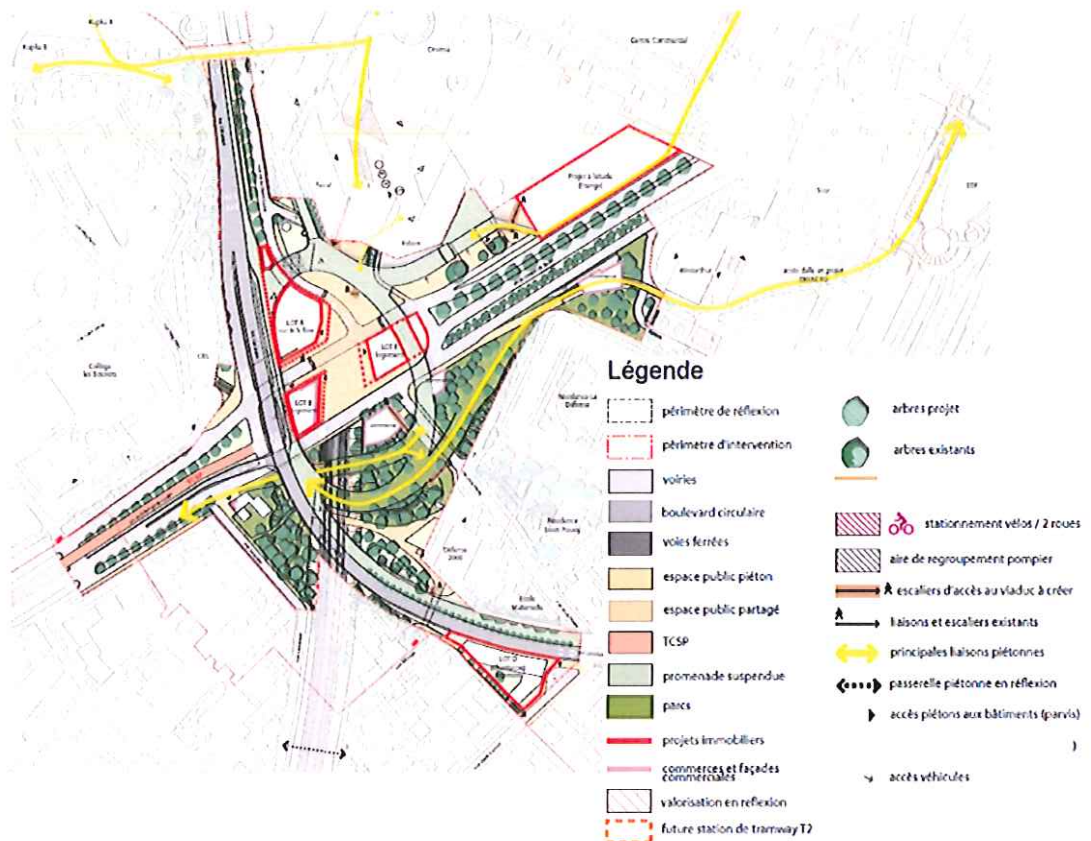
Le présent projet vise notamment à désaffecter cet échangeur et à le requalifier en promenade suspendue.

---

<sup>1</sup> Établissement public d'aménagement de la Défense Seine Arche



Localisation du projet et des principales infrastructures routières – Fond : IGN / Géoportail



Plan guide du projet – Source : étude d'impact

Ce projet de réaménagement de l'espace public doit accompagner un programme immobilier d'environ 100 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, à cheval sur l'anneau, qui comprend notamment une tour de bureaux d'environ 200 m de hauteur et dont l'évaluation environnementale interviendrait ultérieurement. Enfin, le projet s'inscrit également dans un programme général de requalification du boulevard circulaire sud. Le pétitionnaire montre bien l'articulation entre ces différentes opérations, notamment pages 142-143.

## 2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'ensemble des enjeux environnementaux est appréhendé par le dossier, de façon proportionnée aux particularités du site et du projet. Des photographies, plans, coupes, etc. supplémentaires seraient parfois utiles à une meilleure compréhension de ce secteur complexe. Sur la forme, la synthèse des enjeux qui introduit chaque thématique environnementale est appréciée.

### *Topographie et paysage :*

Le dossier propose tout d'abord un historique du site, qui permet de mieux appréhender sa complexité actuelle. Celle-ci se caractérise notamment par une topographie - artificielle - présentant de nombreux dénivelés. Sous l'échangeur, le cheminement des piétons est relativement plan à une moyenne de 65 m NGF<sup>2</sup>. Un escalier, situé entre les tours Pascal et Voltaire, permet de rejoindre la dalle 6 m en contre-haut. L'anneau principal de l'échangeur, au niveau 72 m NGF, est relié depuis l'avenue du Général de Gaulle par différentes bretelles en pente. Ces éléments de topographie, présentés en une synthèse page 25, auraient mérité d'être directement illustrés de vues et de coupes permettant de mieux saisir l'état initial.

En termes de paysage, le dossier propose quelques vues page 106-107 qui permettent d'appréhender la perception du secteur par l'utilisateur, ce qui est apprécié. Elles montrent notamment la frontière que constitue la dalle, les coupures que représentent les infrastructures, les délaissés routiers et la faible qualification des espaces sous l'anneau, avec entre autres une importante zone de stationnement sauvage des deux-roues. Les entités paysagères au croisement desquelles est situé l'échangeur sont également présentées et auraient méritées d'être analysées de façon plus approfondie. Par exemple, l'entité paysagère des « quartiers des grands ensemble de Nanterre » est qualifiée de « tissu déstructuré qui a pour seul repère le quartier d'affaires » (pages 105), ce qui réduit le rôle structurant du parc André Malraux.

Le pétitionnaire indique, page 15, que les problématiques liées aux différents dénivelés entre les quartiers d'habitation de Puteaux et la dalle de La Défense, ainsi que la situation de l'échangeur au croisement des secteurs des Degrés, Boieldieu, des Collines, Lorilleux et des Rosiers, constituent le cœur du projet de réaménagement. En ce sens, une présentation plus précise de l'état initial serait utile à une meilleure compréhension du projet global, notamment en ce qui concerne les différentes formes urbaines, les typologies de bâtiments, les espaces publics et les infrastructures du quartier, avec sur la forme : plus de photographies, de plans, de coupes, etc.

### *Conditions de vent, d'ensoleillement et d'éclairage :*

Le pétitionnaire a réalisé une étude de vent, présentée en pages 33-37, pertinente du fait de la complexité de l'espace public et de la topographie artificielle. La pédagogie du dossier concernant la sensation de confort des usagers, ainsi que les effets liés aux bâtiments de grande hauteur et/ ou à leur proximité, sont notamment appréciées. Les éléments de méthodologie repris dans le dossier sont satisfaisants. L'étude conclue à des sensations d'inconfort significatives entre les tours Pascal et Voltaire, aux abords de la tour Défense 2000, au sein du square Boieldieu, ainsi qu'en deux endroits de l'anneau.

Concernant l'ensoleillement, le dossier indique seulement que l'ouverture du site à l'ouest et sud-ouest permet un bon ensoleillement, ce qui est compréhensible. L'étude des ombres portées est envisagée en termes d'effets cumulés (pages 170-173). Or elle permet de constater que des éléments existants, notamment la tour Défense 2000, ont un impact sur le site. Pour plus de clarté, des simulations auraient donc mérité d'être réalisées pour l'état initial.

---

<sup>2</sup> Nivellement général de la France – altimétrie normée par rapport à la mer

Enfin, la mise en lumière constituant une composante importante du projet tel qu'il est présenté dans le dossier, il aurait été intéressant que le pétitionnaire présente un état initial des conditions d'éclairage.

#### *Déplacements, air et bruit :*

Tout d'abord, le dossier présente les fonctionnalités routières du sites et le principe des circulations gérées par l'échangeur, ce qui permet au lecteur de mieux appréhender sa complexité. Ensuite, une campagne de comptage a été réalisée, pour laquelle la méthodologie employée est pertinente. Les circulations sont concentrées sur le boulevard circulaire et l'avenue Charles de Gaulle. L'étude montre enfin que le fonctionnement des carrefours, en vue des reports envisagés, est satisfaisant : ils affichent tous des réserves de capacité<sup>3</sup>. Quant au stationnement, le dossier montre que peu de places sont disponibles en voirie, l'essentiel étant en ouvrage souterrain, ce qui engendre notamment un stationnement sauvage important des deux-roues sous l'anneau.

Concernant les transports en commun, le quartier d'affaires est desservi par de nombreux modes lourds : Transilien, RER, métro et tramway et plusieurs lignes de bus interceptent ou passent à proximité du secteur de projet. Quatre arrêts de bus sont présents sur le secteur, que desservent six lignes : n°141, n°144, n°159, n°258, n°360 et n°541.

Ces usagers des bus, nombreux, deviennent des marcheurs pour rejoindre leur destination et notamment la dalle de La Défense, via le secteur de la Rose de Cherbourg. L'enjeu lié à la qualité de l'espace public - dégradé comme évoqué ci-avant - au vu de l'importante demande en connexion piétonne du site est bien mis en avant par le pétitionnaire. Il est renforcé par une demande supplémentaire provenant des nombreux quartiers d'habitation limitrophes. Or ainsi que le montre le dossier, les cheminements sont aujourd'hui peu lisibles, peu sécurisés, peu accessibles et peu confortables. L'étude proposée de l'état de ces connexions et notamment les vues 120-121 et la carte page 125 sont appréciées.

Le fonctionnement actuel de l'échangeur a également pour conséquence une ambiance acoustique et une qualité de l'air dégradées. En effet, la circulation routière est bien identifiée dans le dossier comme source principale de bruit. Une campagne de mesures a été réalisée avec huit points, tous situés au droit des bâtiments au sud de l'échangeur. L'étude montre bien que la situation est non-modérée de jour comme de nuit. Deux habitations ont notamment été identifiées comme points noirs de bruits<sup>4</sup> (rues Monge et Sadi-Carnot). Il aurait également été intéressant que des mesures soit réalisées directement au centre de l'anneau, au cœur du futur aménagement. Toutefois, le pétitionnaire montre par extrapolation (pages 52-55) que l'ambiance sonore y est très dégradée. Par ailleurs, le dossier met bien en évidence la pollution de l'air existante. En effet, une campagne a également été réalisée *in situ*, ce qui est apprécié. Le trafic routier étant la première cause de cet air dégradé, l'étude de la décroissance de la concentration en dioxyde d'azote à mesure de l'éloignement est appréciée, en ce qu'elle caractérise de manière plus fine l'impact des axes de circulation. Elle montre que pour le boulevard circulaire, la concentration diminue assez rapidement pour se stabiliser au niveau de la pollution de fond à environ 25m. Enfin, le pétitionnaire identifie quatre crèches - considérées à juste titre comme établissements sensibles - et considère en cela le risque sanitaire que représente leur exposition à ces nuisances.

#### *Nature, eaux et sols :*

Le pétitionnaire a réalisé des inventaires faunistiques et floristiques. Le milieu étant très fortement anthropisé, l'étude met d'avantage en exergue tous les milieux ponctuels - représentant souvent un intérêt faible en termes strictement écologiques : pelouses, talus,

<sup>3</sup>Différence entre l'offre de capacité (en véhicules par heure par exemple) et la demande en trafic.

<sup>4</sup>PNB : bâtiment sensible, habitation, dont le niveau sonore atteint une certaine valeur critique normée

délaissés, etc. – et leur potentiel de connexion. Cette approche est pertinente pour reconstituer une trame de nature en ville. En ce sens, l'identification d'une continuité possible entre le parc André Malraux et le parc Boieldieu, via le site d'implantation du projet, est appréciée. Les infrastructures routières de l'échangeur constituent aujourd'hui des obstacles majeurs à cette continuité. A ce titre, l'étude cite également le Schéma de cohérence écologique (SRCE) : il aurait été utile que la carte plus précise réalisée à l'échelle de Paris et la première couronne soit également présentée puisqu'elle met en évidence l'intérêt écologique du parc André Malraux en milieu urbain. Enfin, la présence de pipistrelles (chauve-souris) sur le secteur est avérée.

Par ailleurs, l'étude d'impact prend correctement en compte les enjeux liés à la gestion de l'eau dans l'analyse de l'état initial. Le projet s'implante dans un secteur urbain dense et fortement imperméabilisé. Les eaux de ruissellement sont actuellement collectées par le réseau d'assainissement et traitées à la station d'épuration d'Achères, apte à traiter les charges polluantes supplémentaires. L'étude d'impact indique page 29 que deux forages de reconnaissance ont été réalisés. Ces forages sont soumis à la loi sur l'eau, rubrique 1110 de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du code de l'environnement : ils doivent être régularisés.

Enfin, l'inventaire des sites industriels classés sur le secteur a bien été réalisé. Le niveau de pollution des sols a été quantifié et les anomalies rencontrées ont bien été localisées et identifiées.

### **3. L'analyse des impacts environnementaux**

#### **3.1 Justification du projet retenu**

Le dossier propose, pages 146-148, une étude pertinente de quatre variantes de projet et des choix effectués eu égard, notamment, aux critères environnementaux. De plus, l'ensemble de cette démarche est présentée dans une perspective historique et relativement aux ambitions pour l'aménagement de l'ensemble du boulevard circulaire sud, ce qui est apprécié. Les quatre scénarios proposés consistent à :

- Maintenir l'échangeur en l'état ;
- Démolir totalement l'échangeur et passer en souterrain ;
- Démolir partiellement l'échangeur et réaménager ses fonctions au sol ;
- Transformer l'échangeur en promenade suspendue (projet retenu).

Comme le montre le dossier, la solution retenue présente le triple avantage d'être la plus faisable du point de vue économique et opérationnel, de permettre une meilleure appropriation sociale du lieu et – comme le confirme la suite de l'avis – d'afficher des objectifs environnementaux ambitieux.

En termes de faisabilité, l'étude montre également les possibilités d'implantation immobilière que permet chaque scénario. Le présent projet est économiquement et fonctionnellement lié aux projets de construction à venir ; le tout formant un programme de travaux au sens de l'article R.122-5 du code de l'environnement. La présente étude d'impact devra donc être actualisée et intégrée aux différentes étapes qui concernent le secteur de la Rose de Cherbourg, éventuellement dans le cadre de l'évaluation environnementale des futurs projets de construction.

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

L'autorité environnementale souligne les objectifs de ce projet innovant, portant sur :

- l'appropriation de la topographie artificielle et la meilleure accessibilité du site ;
- la requalification du paysage quotidien ;
- le souci envers le confort de l'utilisateur par rapport au vent, à l'ensoleillement et à l'éclairage ;
- la recomposition des fonctions routières à l'avantage de la qualité de l'air, de l'ambiance acoustique et de la praticabilité des autres modes de déplacement, au premier rang desquels la marche ;
- l'enrichissement de la trame naturelle urbaine.

La déclinaison de ces objectifs devra être précisée aux étapes ultérieures de l'évaluation environnementale du programme.

*Topographie et paysage :*

Le projet devrait représenter une nette amélioration de la qualité de l'environnement par rapport à l'existant.

La topographie générale de l'échangeur n'est pas remise en cause par l'aménagement puisqu'elle est réutilisée. En revanche, sa mise en scène en améliore la perception et son aménagement en promenade impacte positivement le cadre de vie des usagers. L'ensemble du secteur sera également rendu plus accessible par l'implantation d'ascenseurs et de rampes. Des remblais seront aplanis du côté des habitations, améliorant la fluidité de l'ensemble. Enfin, le dossier indique à juste titre que les projets de constructions auront un impact notable qui devra être finement traité aux étapes ultérieures du programme. Le rapport au sol et à l'espace public projeté de ces constructions constituera un enjeu majeur.

La requalification paysagère du secteur est également évidente : le paysage quotidien sera tout simplement considéré sur un site où il était ignoré. Le dossier se focalise à juste titre sur les espaces situés sous l'échangeur, plus difficiles à gérer. Des mesures pertinentes en termes d'équipements, de revêtements, de mise en lumière, etc. sont proposées. Plusieurs points de vigilance méritent tout de même d'être soulignés. Tout d'abord, la réduction des effets de coupure pourrait être limitée par l'implantation des futures tours qui ferment des percées visuelles. Ce point sera à développer dans le cas d'une actualisation future de l'étude d'impact. Par ailleurs, la lisibilité des accès, notamment aux jardins suspendus, devra être assurée. L'étude ne mentionne pour cela qu'un revêtement rouge au sol, qui ne garantit pas à lui seul la fluidité et la lisibilité de l'espace public. Enfin, les vues projetées sont appréciées mais parfois complexes à appréhender.

*Conditions de vent, d'ensoleillement et d'éclairage :*

Dans la continuité de l'analyse de l'état initial, le pétitionnaire analyse les effets du programme sur le vent et l'ensoleillement. En certains endroits, les vents sont accélérés et le confort dégradé. Le pétitionnaire envisage des mesures pertinentes, qui préconisent l'emploi de parois, tout en s'appuyant sur l'espace public lui-même et en considérant l'impact de ces mesures sur les circulations piétonnes. Ces mesures doivent être précisées dans le cadre des futures constructions. En ce qui concerne l'ensoleillement, les tours ont un impact notable et feront de l'ombre à la future place. Cet aspect devra également être approfondi lors des étapes ultérieures ; les tours devront être notamment conçues de façon à réduire cet impact.

Enfin, le dossier développe la conception de la mise en lumière du site et propose notamment une vue paysagère de nuit. L'autorité environnementale encourage cette démarche pertinente en particulier pour les projets d'aménagement urbain et qui a un

impact fort sur plusieurs composantes de l'environnement : paysage, ambiance, nuisances, énergie, etc. L'éclairage prévu n'est pas moindre que l'actuel, en revanche sa conception plus fine, en termes de couleur, chaleur, direction, etc. devrait tout de même réduire la pollution lumineuse pour les riverains. Par ailleurs, le pétitionnaire s'engage à utiliser des LED<sup>5</sup> et des ampoules à basse consommation d'énergie.



*Vue de principe du projet – Source : étude d'impact*

#### *Déplacements, air et bruit :*

Le report automobile est certainement un des impacts les plus sensibles du projet. Pour le traiter, le pétitionnaire utilise des hypothèses conformes à celles communément employées. L'analyse de l'impact du projet sur le trafic routier est réalisée de façon rigoureuse. A l'horizon de projet (2020) le trafic devrait augmenter sur le secteur du fait des prochaines opérations immobilières prévues, ce qu'intègre l'étude d'impact. Les reports liés au projet de désaffectation sont acceptables. D'autant que, ainsi que le rappelle le dossier, ceux-ci induisent de nouveaux reports à partir des itinéraires accueillant alors une charge inhabituelle. Ce phénomène de reports « en cascade » dilue le transfert de charge lié à la désaffectation de l'échangeur sur l'ensemble du réseau routier. La capacité des itinéraires d'accueil est toutefois un point qui doit faire l'objet d'une vigilance particulière. A ce titre, le dossier identifie notamment la rue Pouey limitée à 30 km/h et pour laquelle l'aménagement devra sans doute évoluer pour assurer une circulation apaisée. De même, l'impact sur la circulation sud-nord de l'avenue Charles de Gaulle est considéré comme notable et doit faire l'objet d'une attention particulière, notamment sur certains carrefours déjà identifiés comme accidentogènes.

En outre, la création de stationnements pour les deux roues réduira les impacts du stationnement sauvage aujourd'hui constaté. Celle de stationnements vélos, combinée au maillage cyclable que renforce le projet, favorisera l'attractivité de ce mode de déplacement bénéfique pour la santé humaine et l'environnement.

L'espace public projeté est également conçu pour permettre l'implantation, encore à l'étude, d'une station de tramway T2 (la ligne passe en souterrain du site) au sud du secteur et un éventuel système de transport en commun en site propre le long de l'avenue Charles de Gaulle. Ce caractère adaptable et non fonctionnellement rigide de l'espace public participe à sa pérennité. En requalifiant le secteur, le projet permet aussi de rendre bien plus attractives les connexions avec les transports en commun. Leur usage est ainsi

<sup>5</sup>Diode électro-luminescente



favorisé, avec les gains que cela peut engendrer en termes de mobilité, de consommations d'énergie, de qualité de l'air, d'ambiance sonore, de paysage, etc. au regard notamment de l'utilisation de la voiture particulière. L'aménagement projeté favorise *in fine* les circulations piétonnes qui sont le premier mode de déplacement de proximité et notamment celui des usagers des transports en commun, des habitants et des travailleurs riverains et qui seront favorisées par l'amélioration de la qualité de l'espace public.

En ce qui concerne les projections en termes de qualité de l'air et d'ambiance sonore, le pétitionnaire prend en compte l'implantation des futurs bâtiments. La démarche est pertinente et devra donc évoluer à mesure qu'avancera l'ensemble du programme. L'étude montre bien que la suppression du trafic routier sur l'anneau et ses bretelles ainsi que l'effet de masque engendré par les nouvelles constructions font diminuer les niveaux sonores, par rapport à l'existant et au scénario sans projet à l'horizon 2020. La modélisation montre que cette diminution est significative ( $>2\text{dB(A)}$ ) sur une bonne partie du secteur, notamment au droit des habitations situées côté intérieur du boulevard circulaire. Cette amélioration mérite d'être soulignée. En ce qui concerne la qualité de l'air, les cartes présentant les résultats des modélisations, pages 185-187, sont particulièrement appréciées. Celles-ci montrent que le projet n'a pas d'impact significatif sur la pollution de fond du secteur. En revanche, une nette amélioration est constatée sur une partie de l'avenue Charles de Gaulle et une dégradation sur le boulevard circulaire, du fait notamment de l'implantation du programme immobilier et pas directement du réaménagement de l'espace public. De plus, l'argument selon lequel la densification limite l'étalement urbain et en cela les émissions de polluants - ou, dit de façon plus circonstanciée, que l'usage de modes de transports alternatifs à la voiture dans le secteur de La Défense représentant une proportion bien supérieure à la moyenne, une telle implantation engendre moins d'émissions - est recevable (sans considérer tous les autres impacts que cette implantation peut engendrer par ailleurs). Ces considérations devront être développées et précisées dans les actualisations futures de l'évaluation environnementale du programme.

#### *Nature, eaux et sols :*

Le parti pris présenté laisse une place importante au minéral tout en améliorant la situation actuelle en termes de trame naturelle. Les coupures liées à l'échangeur sont atténuées. L'approche différenciée par type de milieux est pertinente, la structure de l'échangeur limitant les possibilités de la promenade suspendue ; de même que l'idée d'une minéralité poreuse, dans les interstices de laquelle quelques végétaux peuvent s'installer. La reconstitution d'une continuité ainsi que l'implantation de nichoirs et d'hôtels à insecte devrait notamment bénéficier aux pipistrelles. L'ensemble des dimensions environnementales du projet (paysage, confort, milieu physique, etc.) peut être positivement impacté par la place du végétal dans l'espace public. Par ailleurs, l'autorité environnementale insiste sur l'importance de prévoir un dispositif de maintenance de ces espaces complexes.

Le projet engendre une imperméabilisation supplémentaire du secteur de 2,6 %, ce qui peut surprendre au vu de sa nature. Celle-ci est notamment due à la recomposition complète de l'espace public qui engendre la suppression de quelques îlots de végétation et propose des aménagements plutôt minéraux. Toutefois, cette augmentation est compensée par l'apport du projet en termes de recomposition d'une trame végétale et de l'emploi de surfaces plus perméables que l'enrobé ou le béton (revêtement stabilisé). Par ailleurs, la gestion des eaux pluviales envisagée page 190 de l'étude d'impact, limite les rejets dans les réseaux d'assainissement en mettant en œuvre des dispositifs tels que des noues, une mare, des sols poreux, la réutilisation des eaux pluviales, etc. qui permettent à l'aménagement d'être compatible avec les orientations du Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau du bassin Seine-Normandie (SDAGE). Ces mesures devront être confirmées par les étapes ultérieures de la réalisation du programme. Enfin, l'autorité environnementale indique au pétitionnaire que ce projet, d'un

point de vue réglementaire, pourrait être soumis à la rubrique 2150 de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du code de l'environnement si la superficie du projet additionné du bassin versant intercepté est supérieure à 1ha, ainsi qu'aux rubriques 3230 et 3240 si la superficie totale des noues et mare de gestion des eaux pluviales est supérieure à 0,1 ha.

Les terres polluées seront quant à elles traitées en filière adaptée et l'état du site est compatible avec l'usage projeté en ce qui concerne l'espace public. Le pétitionnaire s'engage à approfondir les études de pollution dans le cadre des projets de construction.

#### **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 proposé par le pétitionnaire, bien qu'un peu long, est clair et bien illustré.

#### **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

Pour le Préfet de Région et par délégation  
Le Préfet, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales  
d'Ile-de-France

Laurent FISCUS

