



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **11 DEC. 2013**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-834-13

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de construction de la tour Hélice à Issy-les-Moulineaux (92)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction de la tour Hélice à Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine), dans le cadre de la demande de permis de construire déposée auprès de la Ville. Le projet présenté s'élève à 142 m au-dessus du niveau de la rue, sur l'îlot A de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du pont d'Issy, entre la Seine et les voies ferrées du RER C et tramway T2. Deux autres tours sont prévues à proximité.

Le projet s'implante sur un site qui présente à la fois de nombreuses contraintes (enclavement, activités industrielles, risque inondation, etc.) et opportunités (proximité de la Seine et de l'île Saint-Germain, desserte, etc.) considérées comme telles par l'étude d'impact, mais qui méritent parfois d'être approfondies. Les principaux enjeux identifiés concernent les activités industrielles anciennes et actuelles, l'hydrologie et le risque inondation, la Seine et son patrimoine naturel, les différents modes de desserte et le paysage urbain.

Les impacts en termes de risque inondation, de gestion des eaux pluviales, de circulation automobile et de desserte en transport en commun sont plutôt bien traités. Ceux liés aux activités industrielles et aux modes doux doivent en revanche être mieux pris en compte. Enfin, l'autorité environnementale recommande de proposer une analyse plus cohérente et aboutie de l'impact majeur du projet de tour sur le paysage parisien.

Le dossier est dense et les informations parfois éparses, ce qui rend difficile certaines réflexions thématiques. *A contrario*, le résumé non technique est trop succinct pour permettre au public d'appréhender les enjeux et impacts du projet sur l'environnement.

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

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 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

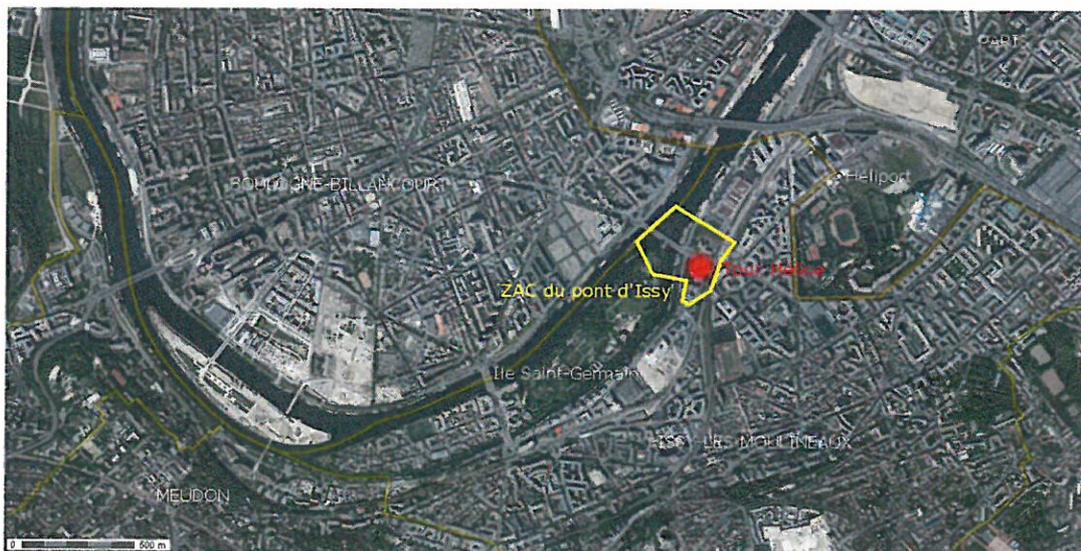
L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE. À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le projet est soumis à permis de construire sur le territoire d'une commune dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale et crée une surface plancher supérieure à 40 000 m² ; il relève donc de la rubrique 36° « Projets soumis à étude d'impact » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

1.3. Contexte et description du projet

Le présent avis porte sur le projet de construction de la tour Hélice à Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine), dans le cadre de la demande de permis de construire n° 92040 13 0019 déposée par la société ISSY CAMPUS auprès de la Ville d'Issy-les-Moulineaux.

Le projet consiste en la construction d'un immeuble de grande hauteur (IGH) de 142 m au-dessus du niveau de la rue, sur l'îlot A de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du pont d'Issy, entre la Seine et les voies ferrées du RER C et tramway T2.

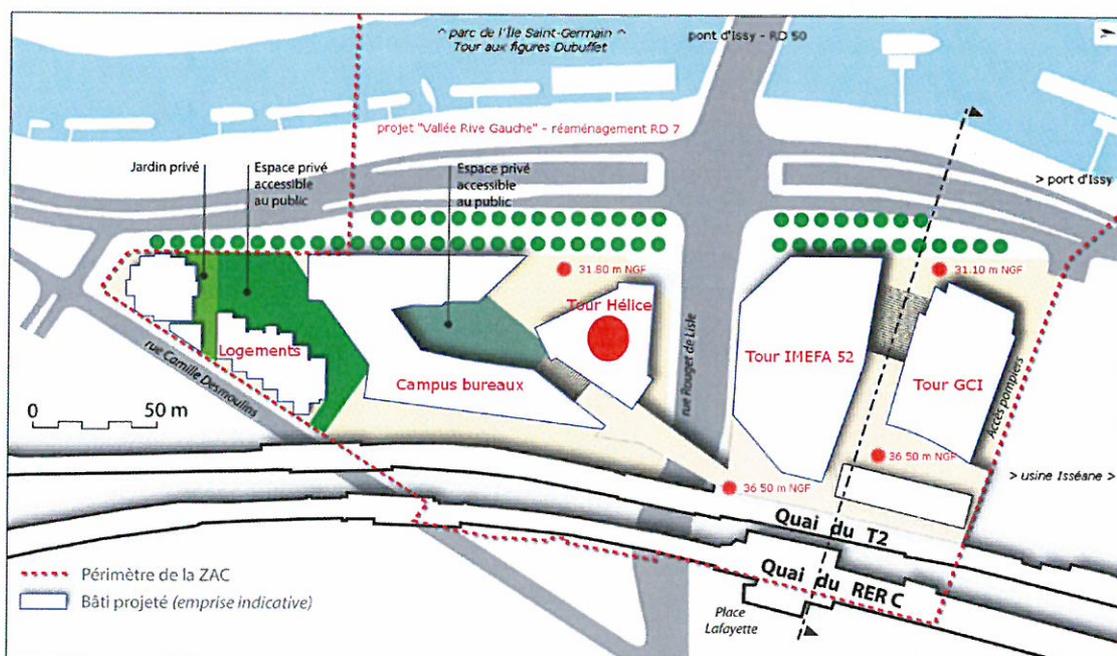


Site d'implantation du projet – Fond de carte : Géoportail

Selon le dossier, le projet d'aménagement définitif de la ZAC a été adopté le 12 avril 2012 suite à une révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme (PLU). Il prévoit une constructibilité totale de 250 460 m² répartie sur les îlots A, B1 et B2, dont 93 % de bureaux au maximum et 5 % de logements au minimum. L'îlot B1 doit accueillir la tour IMEFA 52, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 03 mai 2013. Un projet de tour, opérationnellement moins avancé et porté par la société GCI, est également prévu sur l'îlot B2. De plus, 31 000 m² de bureaux sur un immeuble en R+8 et 14 500 m² de logements sur deux immeubles ainsi qu'une crèche, pour lesquels les demandes de permis de construire ont été déposées en mai 2012, doivent également être construits sur l'îlot A. La description du programme à l'échelle de l'îlot A et de la ZAC est appréciée. Pour cette dernière cependant, des précisions mériteraient d'être apportées, notamment en commentaire des illustrations proposées.

Par ailleurs, la RD7 qui longe la Seine et le site d'implantation du projet doit être réaménagée et requalifiée à l'horizon 2016. L'objectif est de donner une dimension de boulevard urbain à la voie et de rouvrir la berge aux riverains. Ce projet est porté par le Conseil général des Hauts-de-Seine et a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 18 décembre 2009. La description qui en est faite dans l'étude d'impact, des pages 211 à 219, est également appréciée.

Enfin, le secteur est concerné par le Contrat de Développement Territorial (CDT) Grand Paris Seine Ouest (GPSO) qui prévoit la ZAC du pont d'Issy et a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 27 février 2013.



Emprises projetées au sein de la ZAC – D'après : Atelier Villes & Paysages 24/09/2013

Le programme de la tour prévoit la réalisation de 47 817 m² de surface de plancher de bureau et 716 m² de commerce. Environ 3 200 personnes pourront ainsi être accueillies.

La morphologie de la tour Hélice repose sur trois volumes de hauteur différentes, qui en plan sont rectangulaires et se superposent autour d'un noyau triangulaire. Chaque façade est différente ; elles sont essentiellement composées de verre et d'aluminium et le pignon ouest est végétalisé. L'ensemble est distribué sur 36 étages et 6 niveaux d'infrastructure. Ces derniers accueillent 421 places de stationnement automobile, 491 m² affectés au stationnement vélo et des locaux techniques. Le rez-de-chaussée est distribué sur deux niveaux : niveau rue à 32,50 m NGF¹ et niveau tramway et passerelle à 36,70 m NGF. Les

¹ Nivellement Général de la France

deux premiers étages accueillent un restaurant d'entreprise, puis les 30 suivants des bureaux ou salles de réunion. Des terrasses sont accessibles aux niveaux R+29 et R+31. Les niveaux R+33 à R+35 accueillent des locaux techniques et le niveau R+36, qui culmine à 174,50 m NGF, est constitué d'une sur-toiture métallique. Le tableau dont sont issues ces données, pages 235 et 236 du dossier, est précis. En revanche, le reste de l'étude est confuse sur la hauteur de la tour, pourtant déterminante de son impact sur le paysage notamment ; le résumé non technique indique par exemple 145 m sans préciser de référentiel. Le fonctionnement de la tour est quant à lui bien décrit dans l'étude d'impact.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Le projet s'implante sur un site qui présente à la fois de nombreuses contraintes (enclavement, activités industrielles, risque inondation, etc.) et opportunités (proximité de la Seine et de l'île Saint-Germain, desserte en transports en commun, etc.) considérées comme telles par l'étude d'impact mais qui méritent parfois d'être approfondies. Les principaux enjeux identifiés concernent les activités industrielles anciennes et actuelles, l'hydrologie et le risque inondation, les liens avec la Seine et son patrimoine naturel, le paysage, l'environnement urbain et les différents modes de desserte. L'état initial mériterait parfois d'être plus clair. Certaines données sont présentées de façon éparse dans le dossier, ce qui rend certaines thématiques difficiles à comprendre. C'est le cas notamment des activités industrielles, de l'hydrologie, des circulations et du paysage.

Le site s'inscrit dans une zone toujours considérée en rénovation, séparée du reste de la ville d'Issy-les-Moulineaux par des voies ferrées surélevées à l'est et délimitée par la Seine à l'ouest. Débouchant du pont d'Issy, le secteur constitue une entrée de la ville. La mise en perspective historique que propose l'étude est pertinente ; elle facilite la compréhension du contexte et de l'identité du site. Ce secteur a connu une grande activité industrielle dont le déclin dans les années 70 a laissé place à de vastes friches. Celles-ci ont ensuite été reconverties : les immeubles de bureaux qui occupent actuellement l'îlot A ont été construits entre 1987 et 1990. Ils représentent au total une surface plancher de 32 867 m² sur 6 à 8 étages. Les diagnostics réalisés sur les bâtiments existants et voués à la démolition ont mis en évidence la présence d'amiante et de plomb. Il aurait été intéressant d'approfondir cette réflexion historique et cet état de l'existant en expliquant les raisons pour lesquelles ces immeubles sont devenus si rapidement obsolètes.

Par ailleurs, ces bâtiments comportent selon le dossier trois cuves de fuel – une hors-sol et deux enterrées - de 3 000 à 5 000 litres. Ces équipements sont susceptibles d'avoir pollué les sols et la nappe souterraine. C'est pourquoi le pétitionnaire présente à partir de la page 59 le diagnostic de pollution du site. Six sondages de sol sur une profondeur de 3 m ont été réalisés et 3 piézomètres ont permis des prélèvements pour analyse de la nappe souterraine. Cependant, leur implantation aurait mérité d'être justifiée plus précisément, les liens étant parfois difficiles à faire entre les données initiales de l'étude. Le sens d'écoulement de la nappe – en direction du Nord selon la page 46 – doit notamment être mobilisé pour justifier l'implantation des piézomètres. De plus, un dépôt d'hydrocarbures localisé à l'est de la parcelle ne semble pas avoir fait l'objet d'investigations à proximité. Globalement, l'étude de pollution des sols mérite d'être clarifiée et devra être complétée selon un maillage plus fin après démolition des bâtiments existants.

Aujourd'hui, des activités industrielles ont cours au nord du secteur. L'usine Isséane, qui valorise les déchets ménagers par incinération, a été mise en service en décembre 2007 à 170 m du site d'implantation du projet – la cheminée de l'usine étant à 360 m du site. Ce centre est une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) autorisée par arrêté préfectoral du 23 février 2007 qui impose notamment une hauteur minimale de la cheminée. Cette hauteur est entre autres calculée en fonction des obstacles situés à proximité du site et dans l'objectif de favoriser la dispersion des polluants émis. Le port d'Issy-les-Moulineaux assure quant à lui les activités de plusieurs entreprises du BTP et le trafic cumulé avec celui du port Victor dans le 15^{ème} arrondissement s'élève à 1,1 million de tonnes par an. Les ports de Paris prévoient notamment de créer une escale passagers et d'organiser

l'espace public pour que les activités industrielles puissent cohabiter avec les activités de loisir et de promenade le long des berges. Enfin, une canalisation exploitée par GRTgaz longe le site d'implantation du projet, comme l'indique le dossier en page 179.

Le site est également exposé au risque d'inondation par débordement de la Seine, en zone B dite « centre urbain » du Plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine. Le dossier présente cette problématique en page 57-58 et rappelle notamment les prescriptions à respecter sur la cote des planchers. Le bureau d'étude Burgeap a été missionné sur ce sujet. Le dossier indique page 383 que selon un relevé topographique récent (page 40), une grande partie du site ne serait pas concerné par une crue centennale, contrairement à ce qu'indiquent les cartes d'aléas réalisées à grande échelle. Par ailleurs, le projet s'implante au droit de la nappe alluviale de la Seine sub-affleurante sous quelques mètres de remblais. Différentes études géotechniques ont bien été menées par le pétitionnaire afin de maîtriser ces aspects.

Concernant le milieu naturel, un état des lieux adapté de la biodiversité a été mené sur et à proximité du site. L'autorité environnementale précise que le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), définitivement adopté par arrêté du 21 octobre 2013, indique une liaison reconnue pour son intérêt en milieu urbain qui longe les berges de Seine. Un schéma trame verte et bleue est actuellement en cours de réalisation dans la Communauté d'agglomération GPSO. Ce dernier précise que le fleuve représente, sur les coteaux et à proximité du projet, un corridor « ouvert » dont les fonctionnalités sont à améliorer. Ces documents, qui ne sont pas abordés par l'étude d'impact, sont en cours de rédaction ou récemment approuvés.

Quant au contexte paysager, il est marqué par cette vaste zone en restructuration qui borde la Seine du parc André Citroën jusqu'au pont de Sèvres. Cet espace comprend de nombreuses constructions récentes d'immeubles d'habitation ou de bureaux, dont certaines ont un fort impact visuel comme la tour Sequana et l'immeuble EOS Generali. Le paysage dans cette partie des Hauts-de-Seine est notamment caractérisé par les éléments suivants : boucle de la Seine dite de Boulogne-Billancourt, coteaux boisés d'Issy et de Meudon très perceptibles avec un dénivelé d'environ 130 m, boulevard Périphérique et autres ouvrages routiers enjambant le fleuve et créant des ruptures fortes depuis Paris, etc. Un approfondissement à part entière de ces notions de paysages prenant en compte les différentes perspectives et co-visibilités, ainsi que les grands équilibres paysagers, fait défaut à l'étude d'impact.

A une échelle rapprochée, les sites protégés au titre du paysage sont quant à eux présentés sous l'aspect « contraintes », page 196, sans que ne soient commenté leur intérêt en lien avec le site du projet. A proximité immédiate, le parc de l'île Saint-Germain est un site exceptionnel. Il déploie 19 hectares de verdure dans un secteur très urbanisé. La Tour aux Figures de Jean Dubuffet, sculpture haute de 24 m construite en 1988, est un Monument historique classé. Elle s'implante sur la pointe amont de l'île et le projet de tour est situé dans son périmètre de protection. La richesse paysagère et naturelle de l'île Saint-Germain est présentée comme structurante du projet ; la page 290 de l'étude d'impact montre notamment le schéma de principe d'une façade qui doit prolonger l'île et la Seine. En cela, il est apprécié que le dossier en propose une présentation pages 84 à 88. Enfin, l'environnement urbain proche est globalement bien décrit au fil du dossier. Tout comme l'analyse des grandes entités, l'ensemble de ces considérations, dispersées au sein de l'étude, aurait mérité d'être regroupé au sein d'une étude paysagère unique.

Enfin, le site est directement desservi par le pôle d'échange Issy Val-de-Seine où s'arrêtent le T2, le RER C et plusieurs lignes de bus. La présentation des données de fréquentation, page 142, est appréciée pour permettre de juger de la qualité de la desserte. Comme le montre la carte en page 149, le site est également desservi par une piste cyclable via la RD50 mais le réseau est aujourd'hui discontinu ; le projet pourra surtout s'appuyer sur la requalification des berges de Seine et le réseau projeté présenté page 150. Une station Vélib' est disponible au pied de la station d'Issy Val-de-Seine de l'autre côté des voies ferrées.

En termes de trafic routier, une étude a été réalisée par Egis sur le secteur en 2010. Aux heures de pointe, on comptait entre 1 000 et 1 500 véhicules par heure et par sens

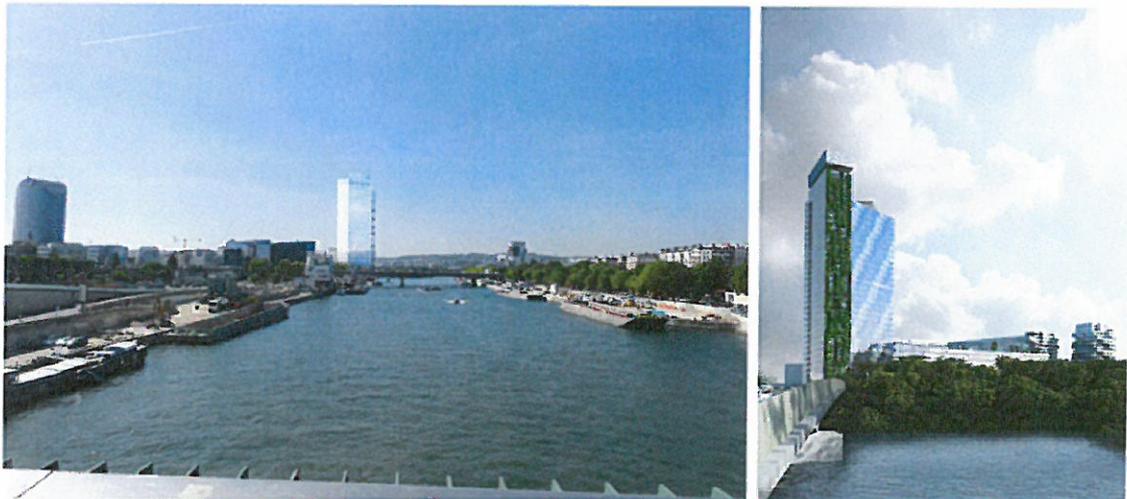
(véh/h/sens) sur la RD 50 et jusqu'à 700 véh/h/sens sur la RD 7. Le carrefour entre les deux axes routiers est ponctuellement saturé. A noter que pour les véhicules qui ne changent pas de direction, la RD 7 passe sous le carrefour avec la RD50, ce qui fait qu'une travée sépare actuellement le site de la Seine. Par ailleurs, le dossier aurait pu présenter les objectifs du futur Plan des Déplacements Urbains de la région Île-de-France (PDUIF), dont le projet a été arrêté par délibération du Conseil régional le 16 février 2012 et a fait l'objet d'une enquête publique en 2013, notamment en termes de stationnement.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Cet exercice consiste à retranscrire la démarche qui a mené au projet proposé et comment celle-ci intègre l'environnement à chacune de ses étapes. En ce sens, le développement du parti urbain de la ZAC, qui précède des pages 221 à 233 la présentation des variantes étudiées et du projet retenu, est appréciée. Si le choix de construire un IGH est déjà arrêté à cette étape, les schémas de principe, des emprises bâties, des espaces publics, des voiries, etc. permettent d'appréhender l'environnement urbain qui doit accompagner le projet de tour. Des variantes architecturales portant sur l'ensemble de l'îlot A et B1 sont ensuite présentées des pages 239 à 245. Ce détail est apprécié, en revanche la comparaison entre les différents projets est difficile à appréhender. Le pétitionnaire décrit rapidement les circulations, le plan masse, la perception, le parti architectural et le profil environnemental (certification HQE) de chaque variante, ce qui est apprécié. Mais il est difficile de savoir ce qui a été retenu et pourquoi.

Le dossier propose ensuite quatre variantes sur l'îlot A, brièvement illustrées mais non-décrites. Il est difficile de comprendre comment le projet a évolué et pourquoi. Finalement, il semblerait que la tour Hélice ait été retenue pour sa programmation et sa hauteur. Le paragraphe final de la page 249 ne saurait justifier d'un choix par l'intégration urbaine. L'étude d'impact présente ensuite l'évolution du projet retenu dans sa conception même. Différentes formes sont proposées qui varient selon leur compacité. Les pourcentages présentés page 250 sont le résultat du rapport entre les surfaces de déperdition et le volume chauffé, appelé coefficient de forme et inverse de la compacité (plus un bâtiment est compact, plus il permet d'atteindre des performances énergétiques élevées) ; à ce titre la phrase « *leur compacité oscille entre 32% et 48%* » est un contre-sens et illustre une présentation trop approximative. Les illustrations proposées sont intéressantes mais le commentaire mérite d'être développé. Du point de vue énergétique, l'autorité environnementale souligne l'objectif d'atteindre la performance de la réglementation thermique 2012 abaissée de 10%.



Vues projetées – Source : étude d'impact

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

Les impacts en termes de risque inondation, de gestion des eaux pluviales, de circulation automobile et de desserte en transport en commun sont plutôt bien traités. Ceux liés aux activités industrielles et aux modes doux doivent en revanche être mieux pris en compte. Enfin, l'autorité environnementale recommande de proposer une analyse plus cohérente et aboutie de l'impact majeur du projet de tour sur le paysage parisien.

Risques industriels et naturels

L'impact du projet Hélice sur la dispersion des fumées est considéré négligeable sans justifications. Les projets en cours s'élevant bien plus haut que les bâtiments existants, il est légitime de s'interroger sur leur influence. L'étude d'impact indique seulement, page 367 : « *Compte-tenu de la distance minimum entre la tour Hélice et les cheminées de l'usine d'incinération des déchets Isséane, qui est de 360 m, on considère que la tour ne peut créer d'obstacle à la dispersion des fumées* ». Il est exact que les obstacles pris en compte par le dossier de demande d'autorisation d'exploiter sont situés dans un rayon de 221 m en application de la réglementation sur le calcul des hauteurs de cheminées. L'implantation du projet de tour de grande hauteur à 360 m des cheminées est néanmoins susceptible de modifier la dispersion des fumées. Cet impact potentiel devrait être évalué en lien avec le Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères (SYCTOM).

Par ailleurs, le projet comprendra des ICPE. Il s'agit notamment de groupes électrogènes (page 268) dont le fonctionnement est limité aux périodes de maintenance et au secours de l'alimentation électrique. Pour en présenter l'impact, notamment en ce qui concerne les rejets atmosphériques, le pétitionnaire évoque les valeurs limites d'émission fixées par la réglementation. Il aurait été utile que le dossier mobilise à cet effet les caractéristiques des groupes électrogènes pour évaluer leurs potentielles émissions et pour justifier que ces caractéristiques permettent bien de respecter les valeurs imposées.

Concernant la canalisation de gaz, il convient que le pétitionnaire se rapproche de l'aménageur et de l'exploitant selon les modalités qu'il mentionne page 454.

Au sujet de l'impact sanitaire des pollutions (qui doivent être diagnostiquées de façon plus complète comme indiqué ci-avant), l'autorité environnementale indique que la partie sud de l'îlot jouxte une ancienne activité industrielle ayant fortement pollué les sols et la nappe. Ce site a été dépollué et accueille depuis 2006 un collège faisant l'objet d'un suivi de la qualité de l'air et de la nappe. Ces données mériteraient de pouvoir être mobilisées au sein d'une approche globale sur le secteur. De plus, l'autorité environnementale indique que, l'îlot A devant également accueillir des logements et une crèche, il devra faire l'objet d'une démarche d'interprétation des milieux et d'un plan de gestion adapté, pas seulement au choix de la filière d'élimination des terres excavées mais également aux risques d'inhalation de polluants. A ce titre, le pétitionnaire est invité à s'appuyer sur la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

Enfin, une notice de conformité du projet au PPRI, reprise des pages 378 à 385, a été réalisée par le bureau d'étude. Tous les aspects impactant le projet sont traités : compensation des volumes pris à la crue par l'inondabilité des 6 niveaux de sous-sol, côte du plancher fonctionnel au-dessus de la côte casier, surface de commerce située sous la côte casier représentant moins de 10% de la surface totale de l'unité foncière, etc. Toutefois, l'autorité environnementale apporte les précisions suivantes :

- Le local des groupes électrogènes, classés en tant qu'ICPE, sera implanté sous la côte casier. Le PPRI l'autorise à condition d'être cuvelé étanche et compensé, ce qui doit notamment être pris en compte dans le tableau des volumes pris à la crue ;
- Les ascenseurs doivent être munis d'un dispositif interdisant en tant que de besoin la desserte des niveaux inondés, de même pour les monte-charges.

Il est également à noter qu'aux pages 175 à 177, le PPRI doit être mentionné dans la liste des servitudes d'utilité publique.

Gestion des eaux

En phase chantier, le pétitionnaire devra prendre toutes les mesures nécessaires pour ne pas polluer les nappes souterraines, rendues vulnérables par les travaux de terrassement. Pour ce faire, le lavage et l'entretien des engins de chantier devra se faire sur des aires étanches dédiées. En zone inondable, les installations temporaires représentent un obstacle à l'écoulement des crues ; elles doivent être démontables et évacuées rapidement. Les stockages de substances polluantes doivent être étanches et pouvoir se replier en moins de 48h.

Les sujets de la ressource en eau et du traitement des eaux usées sont abordés de façon succincte dans le dossier. Le projet se connecte au réseau d'alimentation existant et les effluents sont rejetés dans les dispositifs d'assainissement selon les dispositions du PLU.

La ZAC prévoit de rejeter les eaux de ruissellement dans le bassin versant de la Seine. Comme l'indique le dossier, leur qualité doit être d'autant plus maîtrisée qu'au droit du site le milieu très urbanisé engendre déjà une pollution caractérisée du fleuve et de la nappe. A l'échelle du projet, le sujet des eaux pluviales est bien traité. Une cuve de rétention d'un volume de 200 m³ est prévue. Celle-ci doit être entretenue régulièrement par une société spécialisée et si nécessaire après chaque épisode pluvieux. Ces modalités font partie du suivi qui doit être désormais présenté au sein des études d'impact, selon le décret du 29 décembre 2011. Les mesures proposées pour la gestion des eaux pluviales, notamment de limitation du débit de fuite et de réutilisation de l'eau ruisselante pour le nettoyage des sols, sont appréciées.

Le projet est soumis à autorisation au titre de la Loi sur l'eau. Un dossier de demande devra donc être déposé pour présenter notamment les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet sur le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux conformément aux dispositions de l'article R.214-6 du Code de l'environnement.

Espace public et mobilité

En termes de stationnement, le projet est conforme au projet de PDUIF pour les voitures et prévoit bien des emplacements pour les véhicules électriques. En revanche, la surface dédiée aux vélos est en-deçà des préconisations : il est projeté 491 m² alors qu'il en faudrait 728 m².

En ce qui concerne la génération de trafic, l'étude de circulation s'est basée sur une répartition des modes de déplacement en cohérence avec l'Enquête Globale Transport Île-de-France 2011. Selon les résultats présentés dans le dossier, le projet devrait attirer à l'heure de pointe du matin 270 déplacements en voiture particulière et plus de 750 en transports en commun. Il est à souligner que l'étude ait été menée sur l'ensemble de l'îlot A, qui génère au total, à l'heure de pointe du matin, 450 déplacements en voiture et 1260 en transports en commun. Un certain nombre de points délicats ont ainsi été mis en évidence, dont celui de la voie permettant l'accès au parking de la tour. La RD 50 (rue Rouget de Lisle) concentre les difficultés de circulation qui se traduiront par des situations de congestion. Les mesures indiquées réduiront peu l'impact des limites de capacité.

L'impact sur les transports en commun est quant à lui évalué sur l'ensemble de la ZAC, ce qui est pertinent. Celle-ci doit engendrer au total plus de 4 500 déplacements, ce qui est considérable. Le pétitionnaire juge cet impact au regard du projet Grand Paris Express, qui n'arrivera qu'après 2020. De plus, la gare projetée sera située à plus d'un kilomètre du site, ce qui ne la rend véritablement attractive que par la correspondance avec le RER. Le pôle multimodal d'Issy Val-de-Seine devra accueillir ce flux supplémentaire. A ce titre, il est conseillé de recueillir l'avis des opérateurs du réseau pour estimer les aménagements nécessaires. Des politiques de déplacements, tels que plans de déplacements d'entreprise, devront également être envisagées.

L'étude de déplacement aurait également dû évaluer l'impact sur les modes doux et les opportunités pour les développer. L'aménagement d'une passerelle au-dessus de la rue Rouget de Lisle est traité en dalle prolongeant le pied des immeubles. L'expérience a montré que les systèmes de dalle sont souvent défectueux et ne permettent pas toujours des circulations et des espaces de vie de qualité. Leur dégradation rapide est souvent déplorée et leur conception largement développée dans les années 60-70 est aujourd'hui plutôt abandonnée au profit de circulations au niveau du sol, quitte à contraindre la circulation automobile aux points de conflit. Le schéma des liaisons piétonnières présenté à la page 229 est apprécié. En revanche, seuls sont mentionnés les flux entre les immeubles et la station de transport ; l'exercice doit également être mené du côté des quais de Seine. Par ailleurs, au-delà des voies ferrées, le dossier développe peu le lien du projet avec le reste de la ville d'Issy. C'est pourtant un enjeu majeur pour la situation enclavée que représente aujourd'hui cette entrée de ville.

Enfin, une étude sur l'ensoleillement et l'ombre portée est longuement développée des pages 309 à 349 et conclut à un faible impact de la tour. Une étude de ventement est également proposée et mise en regard des espaces publics et du confort du piéton, ce qui est apprécié. Selon le dossier, les modifications engendrées ne seront pas perceptibles.

Intégration paysagère

Le dossier présente 10 vues lointaines des pages 395 à 415. La prise en compte du projet IMEFA est à souligner, alors qu'elle fait défaut aux vues rapprochées. De plus, certaines vues sur lesquelles les tours apparaissent évanescents, page 404 par exemple, ne sont pas exploitables tant elles apparaissent irréalistes. La tour a un impact important sur l'axe de la Seine, notamment depuis le pont Mirabeau. Le commentaire de l'étude évoque un « *point focal structurant dans la perspective urbaine à partir du pont* » (page 399) mais cette affirmation ne constitue pas une analyse en tant que telle. Le projet est exactement dans l'axe de la Seine et acquiert donc une visibilité maximale. Il brouille et désorganise la vision des coteaux remarquables de la boucle du fleuve et la perspective constituée par les constructions linéaires le long des rives. Ces considérations vont donc plutôt à l'inverse de l'affirmation du dossier.

La perception depuis le pont Garigliano (page 400) est différente. C'est la fin de la séquence rectiligne de la Seine et de l'effet de corridor des constructions. La tour n'est plus visible dans l'axe et constitue cette fois un point focal dans l'espace urbain. Ce dernier est ici relativement indifférencié et elle le « structure » donc sans entrer en concurrence avec le coteau. Par ailleurs, le commentaire évoque une « *porte marquant l'entrée de la ville* », mais cette image ne peut être perceptible du pont du Garigliano et aurait dû faire l'objet d'une analyse dans l'axe du pont d'Issy.

La vue depuis la terrasse de Meudon (page 402) est plus sensible dans la mesure où le projet masque ou concurrence considérablement la visibilité de la tour Eiffel, depuis un des rares points de vue sur Paris. En cela, une analyse doit particulièrement être développée sur ce point.

Cinq points de vue rapprochés complètent le regard porté sur la tour. Les deux premières (pages 411 et 412), établies depuis la rive ouest de la Seine, ne montrent que la tour Hélice. Le projet de tour IMEFA est pourtant presque accolé : 30 m environ séparent les tours pour près de 150 m de haut. Ainsi, la notion de porte d'entrée aurait pris ici tout son sens. Celle-ci, évoquée à de nombreuses reprises dans l'étude, n'est donc pas visible ni même évoquée dans les commentaires. Il est nécessaire de disposer d'une vue montrant les deux tours dans l'axe du pont afin de prendre la mesure de l'effet de porte.

Les vues au pied des tours sont appréciées. En revanche, le dossier mériterait d'être complété par d'autres vues prises à une distance comprise entre 100 et 300 m du projet environ, pour permettre de mieux juger la perception du projet au sein de l'environnement urbain par les usagers du quartier, ainsi que mieux caractériser l'impact sur le paysage des rives de Seine et du parc de l'île Saint-Germain.

Enfin, l'autorité environnementale note le choix d'une façade végétalisée mais insiste sur la maintenance de ce type de façade en général très contraignante et particulièrement nécessaire pour ce projet du fait de la très grande visibilité de la tour.

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé proposé par le pétitionnaire est trop succinct pour permettre au public d'appréhender les enjeux et impacts du projet sur l'environnement. C'est particulièrement vrai pour l'impact sur le paysage, sujet de préoccupation majeur pour un projet de ce type et quasiment absent du résumé non-technique.

5. Information, Consultation et participation du public

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

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France
Préfet de Paris
Jean DAUBIGNY