



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 14 MARS 2013

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-690-12

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de mise en conformité des voies couvertes de l'Ancre et des Blanchisseurs à Courbevoie (92)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de mise en conformité des voies couvertes de l'Ancre et des Blanchisseurs à Courbevoie (Hauts-de-Seine), au sein du quartier Saisons à l'entrée du secteur de la Défense en limite extérieure du boulevard Circulaire. Ce projet a déjà fait l'objet d'un avis du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) daté du 22 février 2012. Il vise à la fois à remettre ces voies couvertes aux normes de sécurité et d'accessibilité en vigueur et à libérer l'emprise nécessaire au projet de tours de très grande hauteur Hermitage.

Deux opérations récemment soumises à l'examen au cas par cas sont directement liées au présent projet. Plus globalement, d'autres interventions sont prévues sur les espaces publics du quartier Saisons et font de son réaménagement d'ensemble un enjeu majeur. L'Autorité environnementale aurait souhaité que cette évolution globale du quartier et de son fonctionnement soit rendue plus visible.

L'ampleur stricte du présent projet reste limitée. Les risques et la qualité des eaux font partie des enjeux identifiés et doivent être particulièrement maîtrisés en phase chantier.

L'organisation des circulations routières et piétonnes constitue l'autre enjeu majeur. Dans l'état initial le pétitionnaire fait bien le constat des problèmes que pose l'actuelle morphologie urbaine, notamment en ce qui concerne les flux piétons. La justification du projet aurait pu s'inscrire dans une réflexion globale au sujet de la distribution de l'espace public et de la répartition des flux. Et les impacts sur la mobilité ne peuvent être appréhendés qu'à l'échelle du quartier et au regard des autres projets connus.

Toutes les demandes de complément formulées par l'avis du CGEDD ont été satisfaites, mise à part celle-ci qui visait à anticiper au mieux les projets connus. Il reste à développer l'analyse pour donner à voir une étude d'impact globale de l'aménagement du quartier Saisons, au-delà de la seule obligation réglementaire satisfaite par le pétitionnaire d'intégrer le projet Hermitage.

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. 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.

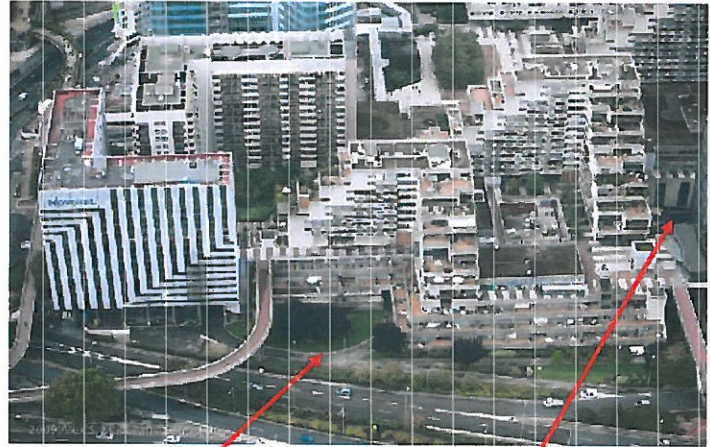
À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

Le présent avis porte sur le projet de modification d'itinéraire et de mise en conformité de la voie couverte de l'Ancre sur une longueur de 330 mètres et de la voie des Blanchisseurs sur une longueur de 240 mètres. Toutes deux sont situées sur la commune de Courbevoie, au sein du quartier Saisons – ex-Défense¹. Elles constituent un même ensemble fonctionnel de par leur dépendance d'itinéraire, leur implantation géographique et leur couplage des risques. Ce projet est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 7° b) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement qui concerne les tunnels et tranchées couvertes d'une longueur supérieure à 300 mètres.

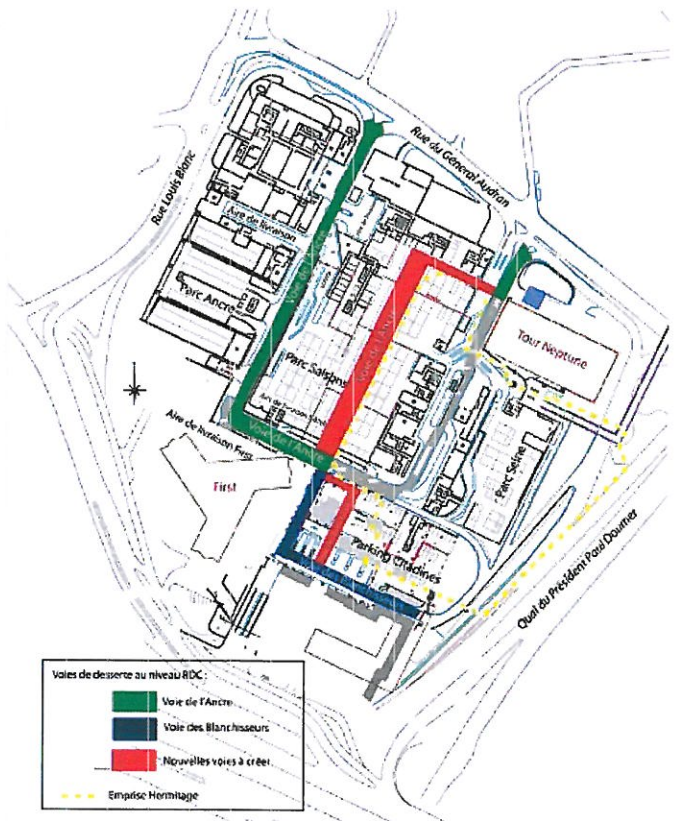
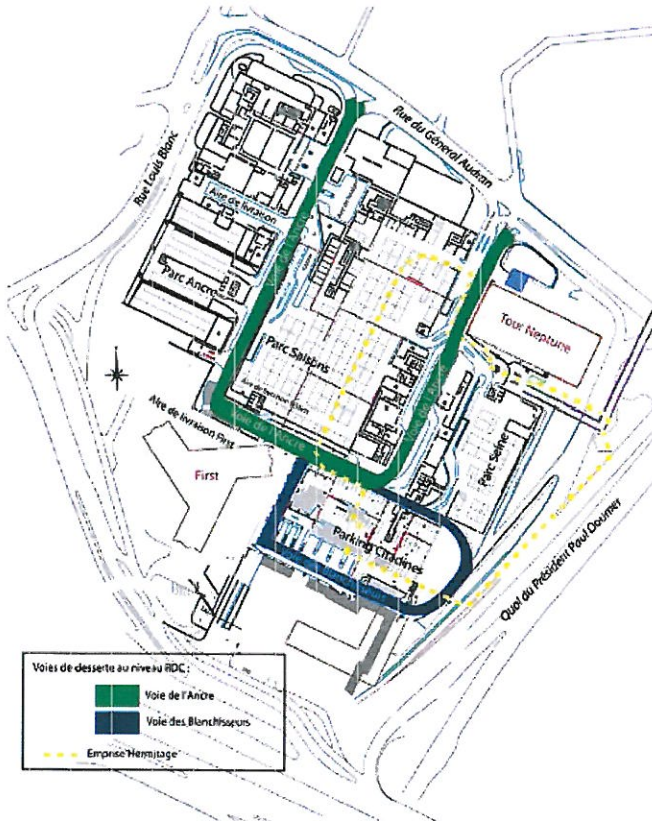
Le Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) a déjà rendu un avis délibéré sur ce projet le 22 février 2012. Suite au décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011, entré en vigueur au 1er juin 2012 et portant réforme des études d'impact, l'Établissement public d'aménagement de la Défense Seine Arche (EPADESA) a saisi le préfet de région en tant qu'Autorité environnementale avant d'ouvrir l'enquête publique.

L'objectif du projet est double. Tout d'abord, il s'inscrit dans la mise en place du programme de rénovation de l'ensemble des voies couvertes et des parkings de la Défense. Ces voies couvertes ne répondent plus aux normes de sécurité des tunnels routiers et doivent être rénovées pour respecter la réglementation actuelle et renforcer la sécurité. De plus, le tracé des voies doit être modifié pour libérer l'emprise nécessaire à la réalisation du projet Hermitage qui vise l'implantation de deux tours de très grande hauteur et de quatre autres bâtiments. Les trois demandes de permis de construire relatives au projet Hermitage ont fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale daté du 06 septembre 2011.



Voie des Blanchisseurs Voie de l'Ancre

Localisation et vue datant de 2009
Source : étude d'impact



Vue en plan des situations actuelle et de projet – Source : étude d'impact

Le quartier Saisons est un quartier mixte accueillant des logements, des bureaux et des commerces, situé à l'entrée du secteur de La Défense en limite extérieure du boulevard Circulaire. Actuellement, la voie de l'Ancre est située sous la zone piétonne du quartier et forme un U qui fonctionne en sens unique avec entrée et sortie sur la rue du Général Audran. Elle est bordée de nombreux locaux techniques et de portes d'accès aux différents immeubles. La voie des Blanchisseurs quant à elle fonctionne en boucle fermée unidirectionnelle avec accès par la voie de l'Ancre et par la voie de retournement de la RD7 (quai du Président Paul Doumer). Elle comporte une section à l'air libre d'environ 75 mètres. Toutes deux permettent l'accès aux parkings et aux aires de livraison du quartier.

Les figures reportées ci-avant permettent de comprendre les modifications du tracé des voies en lien avec l'emprise du projet Hermitage. Les travaux d'amélioration et de mise en sécurité concernent notamment l'évacuation des personnes, le compartimentage par des rideaux coupe-feu, la lutte contre l'incendie avec une ventilation-désenfumage, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et la séparation des circulations par type d'usage. La circulation sera interdite aux poids-lourds d'un gabarit supérieur à 3,50 mètres et au transport de matières dangereuses. Les travaux sur les voies doivent durer 2 ans et s'inscrire dans la phase de libération des emprises nécessaire au projet Hermitage.

Ces travaux s'accompagneront de deux opérations également portées par l'EPADESA, récemment soumises à l'Autorité environnementale pour examen au cas par cas et dispensées de la réalisation d'une étude d'impact. La décision DRIEE-SDDTE-2013-018 du 30 janvier 2013 concerne le réaménagement du parc de stationnement Saisons et la décision DRIEE-SDDTE-2013-026 du 13 février 2013 concerne la neutralisation et le report des fonctionnalités de la voie de retournement de la RD7 (rue Neptune). Ces deux opérations auraient pu être intégrées directement au programme sur lequel porte la présente étude d'impact.

Comme le soulignait déjà l'avis du CGEDD daté du 22 février 2012, l'Autorité environnementale aurait souhaité que soit plus clairement expliqué dans le dossier le lien avec les projets connus de couverture de la RD7, d'aménagement des berges de Seine et de requalification du boulevard Circulaire, quand bien même ils n'ont pas encore fait l'objet d'une évaluation environnementale ou d'une étude d'incidence loi sur l'eau.

Plus globalement, c'est bien tout l'espace public du quartier Saisons qui est en pleine recomposition et nécessite une meilleure vue d'ensemble. En ce sens, l'Autorité environnementale invite le pétitionnaire à utiliser l'étude d'impact du présent programme de rénovation des voies de l'Ancre et des Blanchisseurs comme un document de travail à actualiser en continu à l'échelle de l'aménagement du quartier Saisons (qui est bien le périmètre d'étude retenu par le présent dossier). Ce document pourrait ainsi être mobilisé et complété à chaque fois que les procédures amènent à saisir l'Autorité environnementale, pour avis ou pour examen au cas par cas, au sujet d'un projet situé à l'intérieur de ce périmètre.

2.L'analyse des enjeux environnementaux

L'Autorité environnementale relève avant toute chose les dimensions modestes du projet *stricto sensu*, l'ampleur limitée de l'intervention et donc de ses impacts prévisibles. L'aire d'étude proposée, qui correspond au périmètre du quartier Saisons, est la plus pertinente. L'état initial est bien proportionné aux enjeux environnementaux. En revanche, une certaine dispersion d'informations qui concernent l'état initial dans l'étude rend parfois difficile l'appréhension des enjeux environnementaux.

Risques naturels et technologiques

Le projet se situe en zone B dite « centre urbain » du Plan de prévention du risque inondation de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine, dont les prescriptions s'imposent aux autorisations de construire. Pour permettre une meilleure compréhension,

celles-ci auraient mérité d'être toutes rappelées en substance dès l'état initial plutôt que de façon dispersée dans le dossier. Le zonage est en limite des entrées et sorties des deux voies. Par ailleurs, la commune est soumise au risque d'inondation par ruissellement urbain dont témoignent deux arrêtés de catastrophe naturelle pris en 1999 et 2001. Ceux-ci auraient mérité d'être mentionnés dans l'étude d'impact.

Concernant les risques technologiques, l'étude identifie bien la présence d'une canalisation de transport de méthane sous haute pression exploitée par GRT gaz Val-de-Seine. Celle-ci longe la RD7 et passe au plus près à environ 80 mètres du projet ; en revanche l'opération de neutralisation de la voie de retournement et le projet de couverture de la RD7 sont directement concernés.

Qualité des eaux

La nappe alluviale de la Seine est sub-affleurante au droit du site d'implantation du projet. Comme indiqué en page 116 de l'étude d'impact, un rabattement de nappe pourrait être nécessaire. Celui-ci serait alors soumis à déclaration ou à autorisation au titre des dispositions de l'article R.214-1 du code de l'environnement dit loi sur l'eau ; cette procédure éventuelle doit bien être anticipée par le pétitionnaire. Le dossier indique par ailleurs que le projet est compris dans le périmètre de protection rapprochée du captage de Neuilly-sur-Seine défini par arrêté préfectoral du 4 septembre 1987 ; l'Autorité environnementale signale que cet arrêté a été abrogé par l'arrêté préfectoral n°2009-111 du 5 août 2009. Le présent projet n'est donc concerné par aucun périmètre de captage.

Par ailleurs, il est simplement indiqué dans le résumé non-technique et en conclusion de l'étude hydrologique que « L'état de la qualité physico-chimique de la Seine au droit de l'aire d'étude est jugé bon à très bon ». Or il convient d'indiquer que sur la portion concernée par le projet, l'état écologique du cours d'eau est jugé médiocre.

Trafic routier, mobilité, espaces publics

Sur la zone d'étude, seule la RD7 présente un niveau de circulation élevé avec 7000 véhicules par heure (véh/h) à l'heure de pointe du matin. Les voies de desserte – rue Louis Blanc, rue du Général Audran et rue Neptune – présentent un trafic inférieur à 1000 véh/h, faible par rapport à leur dimensionnement. Enfin, des comptages ont été réalisés pour les voies de l'Ancre et des Blanchisseurs, avec une méthodologie appropriée puisqu'ils ont été effectués un jeudi ouvré (le 21 octobre 2010) par tranches d'une demi-heure de 5h à 21h. Ceux-ci montrent un volume de trafic équivalent à 1500 voitures particulières (UVP) par jour dont 193 UVP à l'heure de pointe du matin. Ces voies peuvent donc être considérées comme des tunnels à la limite du faible trafic. De plus, sachant que leur capacité passante est de 1250 UVP par heure, le risque de saturation de ces voies couvertes est inexistant. L'Autorité environnementale indique par ailleurs qu'il est fait mention dans l'étude d'impact d'une équivalence de 5 UVP par poids lourd alors que la littérature considère plutôt qu'un poids lourd équivaut à 2 UVP, au plus 3 ou 4 UVP si la voirie est très contrainte et à forte proportion de poids lourds.

En termes de stationnement, la voie de l'Ancre dessert le parking des Saisons d'une capacité de 1652 places, le parking Seine d'une capacité de 331 places dont une grande partie est actuellement inutilisée et le parking de l'Ancre d'une capacité de 336 places aujourd'hui fermé. Tous ces parcs sont actuellement publics. La voie des Blanchisseurs dessert quant à elle les parkings privés Citadines et Frazers.

Enfin, le dossier rappelle à juste titre la séparation des flux de circulation qui caractérise le fonctionnement du secteur de la Défense. Les circulations piétonnes sont rendues difficiles par les coupures urbaines que créent les infrastructures routières. Cinq passerelles sont présentes au sein de l'aire d'étude, dont une qui franchit le boulevard circulaire et relie le quartier des Saisons à l'Esplanade de la Défense. Les flux piétons sont donc fortement

canalisés et la notion de sol disparaît. À ce titre, l'Autorité environnementale apprécie que le dossier propose une carte des circulations piétonnes en page 80.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le projet s'inscrit dans le cadre du programme de rénovation et de mise en sécurité des voies couvertes de dessertes internes et des parkings de la Défense. L'avis du CGEDD recommandait, pour la bonne information du public, de donner des précisions sur la nature et le calendrier des travaux prévus par ce programme de rénovation et de mise en sécurité. Cette demande a été satisfaite en pages 31-32 de l'étude d'impact.

De même, l'avis favorable sous réserves et recommandations de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers en date du 30 septembre 2011, ainsi que l'avis favorable sous certaines réserves de la Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité en date du 22 novembre 2011, ont bien été joints en annexe du dossier.

Par ailleurs, l'avis du CGEDD soulevait la nécessité de compléter la démonstration de la compatibilité du projet avec le Plan local d'urbanisme de Courbevoie¹ en ce qui concerne l'interdiction par le règlement de zone de certains affouillements. Cette demande est également satisfaite en page 114 de l'étude d'impact. Les affouillements nécessaires au projet devront faire l'objet d'une déclaration préalable par la mairie afin d'attester qu'ils respectent bien les règles d'urbanisme en vigueur.

Enfin, le pétitionnaire indique qu'aucune autre variante ne pouvait être envisagée au vu des contraintes techniques et de l'emprise du projet Hermitage qu'il s'agissait de longer afin d'optimiser les dessertes. C'est sans doute vrai à l'échelle stricte de ce projet. Il aurait toutefois été intéressant de mener une réflexion sur le fonctionnement urbain à l'échelle du quartier ; différentes stratégies auraient alors pu être imaginées, notamment en ce qui concerne la distribution des espaces publics et la place des différents modes de circulation. En effet, une réflexion globale aurait par exemple permis d'envisager une remise en cause de la séparation actuelle des flux et de l'effacement de la notion de sol ou de redéfinir l'usage de la voiture au regard d'une offre actuellement sur-dimensionnée.

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

L'Autorité environnementale note tout d'abord que le projet a un impact positif sur la sécurité et le confort des usagers. Concernant les enjeux liés aux risques naturels et à la qualité des eaux, les impacts sont surtout à maîtriser en phase chantier. Cette phase et son inscription dans le calendrier des nombreux et importants travaux que va connaître le secteur constitue d'ailleurs un enjeu prépondérant. Concernant le trafic routier et la réorganisation des circulations, les impacts devraient être considérés à l'échelle du quartier et au regard des projets connus.

Phase chantier

Suites aux remarques formulées dans l'avis du CGEDD, le pétitionnaire a bien pris en compte les mesures nécessaires à mettre en place pour ne pas polluer les nappes souterraines pendant les travaux. L'Autorité environnementale rappelle simplement qu'en zone inondable, les installations temporaires représentent un obstacle à l'écoulement d'une crue. Elles doivent être démontables et évacuées rapidement afin d'éviter toute aggravation des inondations. Les substances polluantes nécessaires au chantier doivent pouvoir être enlevées dans un délai de 48 heures pour répondre à une montée des eaux.

¹Approuvé le 27 septembre 2010 – Le projet est situé en zone UD

Elles seront stockées dans des récipients étanches munis de bacs de rétention et sur des aires de stockages imperméabilisées.

Par ailleurs, le pétitionnaire prévoit en page 28 du dossier, le commencement des travaux du projet Hermitage avec l'utilisation d'un port pour acheminer matériaux et déchets en 2014. Or ces travaux ne peuvent commencer tant qu'une autorisation préfectorale n'aura pas été accordée pour la construction du port. L'Autorité environnementale signale que le dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau sur ce projet est actuellement clos en l'absence de compléments apportés dans les délais.

La mise en conformité des voies devant s'effectuer en parallèle du projet Hermitage, il a été convenu un phasage du chantier afin de maintenir en permanence la circulation sur les voies de l'Ancre et des Blanchisseurs pour un accès partiel aux parkings, et minimiser ainsi l'impact cumulé de ces projets. Le travail effectué à ce sujet tel que le rendu clair et cartographié de l'organisation des circulations en phase chantier est apprécié.

Cela étant, les impacts cumulés des phases de travaux engendreront nécessairement des difficultés de circulation et constitueront des sources de nuisances sonores et de dégradation de la qualité de l'air. De plus, le chantier des voies couvertes est situé sous une zone d'habitat qu'il soumettra au bruit et aux vibrations pendant deux ans. Conformément à la recommandation formulée par le CGEDD, le pétitionnaire a joint au dossier le Cahier des charges des chantiers à faibles nuisances. Celui-ci formule des prescriptions précises et pertinentes et le pétitionnaire s'engage à l'imposer au maître d'œuvre et aux entreprises par voie contractuelle.

Trafic routier, mobilité, espaces publics

Pris séparément, le présent projet ne pose pas de difficulté de circulation puisque les 5 % d'augmentation du trafic à l'entrée de la voie de l'Ancre, dus à la suppression du raccordement à la RD7, seront facilement absorbés par le dimensionnement des voies couvertes. En revanche, le projet Hermitage devrait avoir un impact non négligeable sur la circulation, qui passerait de 1500 UVP par jour à 5000 UVP par jour selon l'étude de trafic. Et le dossier aurait dû approfondir l'étude de cette augmentation de circulation et ses conséquences sur le fonctionnement de l'ensemble du quartier, à commencer par prendre en compte la neutralisation de la rue Neptune – objet de la décision au cas par cas DRIEE-SDDTE-2013-026 du 13 février 2013 – et l'augmentation de trafic qui ne sera plus supportée que par la rue du Général Audran.

De plus, cette modification du tracé des voies s'accompagne d'une restructuration de l'offre de parking. Selon la demande d'examen au cas par cas ayant fait l'objet de la décision DRIEE-SDDTE-2013-018 du 30 janvier 2013, la capacité du parc public des Saisons doit être réduite à 831 places. Une partie des places du parking Seine, sous-occupé, doit également être démolie, et la capacité totale de stationnement du quartier réduite à 36 %. Le projet Hermitage prévoit cependant un parking de 1300 places dont une partie sera publique en lien avec le programme commercial.

Par ailleurs, le projet Hermitage vise à apporter une mixité notable au quartier, avec un programme qui comprend des logements, des activités de bureaux, des commerces, et des activités de loisirs tels qu'un auditorium et une discothèque. Ces usages différents de ceux actuels, à considérer en plus de l'ampleur du projet, engendreront des modifications substantielles de la nature des flux routiers et piétons aux abords du projet qui auraient dû être intégrées par le pétitionnaire. À ce sujet, l'état initial intéressant qui est dressé de la morphologie très particulière de l'espace public du secteur de la Défense et des circulations piétonnes au sein du quartier Saisons pourrait être explicité dans le reste du dossier. En revanche, on peut lire brièvement en page 112 de l'étude d'impact, au sein de considérations sur les impacts cumulés du projet en termes de paysage, que « le projet Hermitage est l'occasion de repenser totalement l'organisation des espaces publics du

quartier Saisons et de la rue du Général Audran, pour lesquels un projet urbain global est en cours d'élaboration par l'EPADESA, Defacto, la ville de Courbevoie et la Communauté d'agglomération Seine-Défense ». Pour l'Autorité environnementale, la présentation de cette vision globale pourrait être anticipée pour la bonne suite des opérations du quartier Saisons.

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. La hiérarchisation des enjeux et la carte de synthèse proposés en page 19 du dossier sont des outils de compréhension particulièrement appréciés, de même que le tableau des impacts et mesures associées présenté en pages 26-27.

5. Information, Consultation et participation du public

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

Le préfet de région, autorité environnementale

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

Jean DAUBIGNY

