



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **2 FEV. 2012**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-471-11 EE-472-11 - 2012/1066

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de la tour Trinity à Courbevoie et Puteaux (Hauts-de-Seine)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction de la tour Trinity située sur le territoire des communes de Courbevoie et de Puteaux (Hauts-de-Seine). Cet avis s'inscrit dans le cadre de la procédure de demande des permis de construire n° PC 092 062 11 052 et n°, PC 092 062 11 053 portées par la société de maîtrise d'ouvrage SCI TRINITY DEFENSE. Afin de faciliter la compréhension du public, cet avis de l'autorité environnementale concerne les deux demandes de permis de construire.

Le projet vise la construction d'une tour de bureaux d'une hauteur d'environ 145 mètres pour la partie la plus haute (31 étages). Le projet sera implanté entre le CNIT à l'Ouest, le quartier Coupole et la tour Areva à l'Est. La tour surplombera une section de la Division Leclerc RN 192 par un ouvrage de couverture.

L'étude d'impact présentée aborde bien l'ensemble des thématiques environnementales. De par sa forme, la nouvelle tour Trinity est intéressante, ses dimensions limitées permettront une intégration au sein du quartier d'affaires plus aisée, mais sa proximité avec les tours limitrophes pourront donner un effet d'enserrement fort. En ce qui concerne les enjeux liés au secteur d'implantation, la gestion des sols pollués et les nuisances liées à la phase de chantier comme l'envol de poussières et la circulation routière nécessiteront de la part du maître d'ouvrage une vigilance particulière et d'être approfondies. L'implantation de la nouvelle tour présente des effets potentiels sur les niveaux sonores et le ventement. Des mesures particulières sont attendues en vue de les réduire. La mise en place de mesures de suivi pourra être proposée afin de s'assurer de leur efficacité.

Enfin, l'étude d'impact aurait mérité d'être approfondie sur les consommations énergétiques de cette nouvelle construction d'ampleur, notamment en lien avec les nouveaux objectifs de la réglementation thermique RT 2012.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie 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 n°85/337/CEE du 27 juin 1985 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, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

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 85/337/CEE.

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 site du projet est localisé au sein du quartier d'affaires de La Défense sur les communes de Courbevoie et de Puteaux. Le site, à l'intérieur de l'emprise du boulevard Circulaire de la Défense s'inscrit dans le secteur « Arche Nord » entre le CNIT à l'Ouest et le quartier Coupole et la tour Areva à l'Est.

Il surplombe une section de l'avenue de la Division Leclerc RN192, qui présente à ce niveau 8 voies de circulation, la contre-allée du CNIT, les bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute A14 et la contre-allée côté Coupole. Le projet sera implanté sur un ouvrage de couverture des sections routières.

La tour sera composée de deux volumes de hauteurs différentes, un volume côté Sud culminant à 145 mètres environ (31 étages) et un volume côté Nord culminant à 123 mètres (26 étages). Les bureaux accueilleront à terme 3.300 personnes.

Le programme prévoit :

- Un ouvrage de couverture reliant les deux dalles « CNIT » et « Coupole » déjà existantes de hauteurs différentes ;
- Un bâtiment de 52.600 m² SHON comprenant :
 - Un hall d'entrée
 - 29 niveaux de bureaux
 - des salles de réunion polyvalentes dont une avec accès sur la terrasse
 - des jardins
 - des locaux techniques
 - des espaces de restauration : restaurant inter-entreprise et cuisine, brasserie...

Le projet a également pour objectif de relier deux dalles piétonnes de la Défense et de renforcer les liaisons entre le quartier d'affaires et les voiries de Courbevoie.

Cet avis de l'autorité environnementale s'inscrit dans le cadre de la procédure administrative des demandes de permis de construire n° PC 092 062 11 052 et n° PC 092 062 11 053. Afin de faciliter la compréhension du public, cet avis concerne les deux demandes administratives.

Le projet s'inscrit dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) de la Défense, le préfet de département des Hauts-de-Seine est donc l'autorité compétente pour la délivrance ou non des permis de construire de ce projet.



Source : Etude d'impact du dossier

2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'état initial du dossier est de bonne qualité, il aborde bien l'ensemble des thématiques environnementales. Les enjeux pour ce projet sont liés à la fois à son site d'implantation et à ses caractéristiques propres.

S'agissant des risques naturels, les communes de Courbevoie et de Puteaux sont concernées par un périmètre de carrières ayant valeur de Plan de Prévention des Risques Mouvement de Terrain (PPRMT). La référence de l'article du code de l'urbanisme valant plan de prévention des risques est « R.111-3 » et non « R.11-3 » comme mentionné en page 45 du dossier.

Les communes de Nanterre, Puteaux et Courbevoie sont également concernées par un Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI). L'ajout de cartographies de localisation du projet par rapport aux zones d'aléas en pages 33 à 35 permet de s'assurer que le site d'emprise de la tour n'est pas touché par ces risques. En ce qui concerne le risque sismique, le dossier précise (page 44) que la zone est située en aléa « très faible ».

Enfin, le projet n'est pas situé à proximité d'une canalisation de transport de fluide dangereux. Il n'est donc pas visé par la circulaire interministérielle BSEI n°06-254 du 4 août 2006 relative à la maîtrise de l'urbanisation à proximité des ouvrages de transport de matières.

Pour ce projet dont le site d'implantation surplombe la RN 192, les nuisances liées à la circulation routière, comme la pollution de l'air et le bruit représentent des enjeux importants.

Concernant la pollution de l'air, l'étude s'appuie sur les données issues du réseau Airparif, et plus particulièrement de la station de mesure située entre le CNIT et la Place de la Défense. Les résultats des mesures montrent que les niveaux de polluants sont dans la moyenne de la région parisienne, sauf pour le NO₂ et le NO pour lesquels les valeurs sont supérieures. Si la station de mesure prise en référence est en effet située à proximité du site d'implantation, il aurait été souhaitable que le dossier confirme que le secteur d'emprise en surplomb de la RN192 représente bien le même contexte que celui de la station.

S'agissant du bruit, pour l'élaboration de l'état initial, le maître d'ouvrage s'est appuyé sur des mesures in situ effectuées en octobre 2011. La localisation de ces points de mesure est précisée en page 68, ce qui est appréciée. Si la dalle de la Défense est préservée, certains secteurs notamment au niveau de la résidence Leclerc sont particulièrement touchés par le bruit. Une attention particulière est donc nécessaire sur la prise en compte de cette thématique.

S'agissant de la pollution des sols, la démarche retenue par le maître d'ouvrage est présentée de manière claire. Dans un premier temps, les différentes bases de données ont été consultées puis des mesures sur site ont été réalisées.

Les sondages ont porté sur 13 sites, néanmoins l'étude d'impact précise que l'ensemble du secteur d'emprise n'a pas pu être analysé du fait de la présence d'autres chantiers. Les conclusions de l'étude indiquent la présence sur certaines zones de métaux lourds et de composés organiques.

L'autorité environnementale souligne la démarche du maître d'ouvrage qui a estimé le volume prévisionnel de terres à extraire :

- Pour l'aire de livraison : il s'agit d'environ 12 000 m³ de terres ;
- Pour la mise en place des fondations : il s'agit d'environ 2 500 m³ de terres.

Le dossier apporte les premiers éléments quant à la destination de ces terres, une grande partie, non polluée, sera envoyée vers des installations de stockage de déchets inertes (ISDI). Il conviendrait que le projet prévoit d'autres mesures sur les terres afin de s'assurer des niveaux de pollution avant de les évacuer. Par ailleurs, il aurait été pertinent que le dossier précise si des principes de réutilisation de ces terres inertes sont envisagés sur place ou à proximité.

La présentation de l'estimation des coûts liés à la dépollution des terres donnée en page 307 mérite d'être soulignée par l'autorité environnementale. Cela montre qu'une somme est déjà retenue pour la gestion et le traitement de cette pollution.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Pour ce projet de construction d'une tour de bureaux, un agrément a été accordé le 12 octobre 2011 à la SCI Trinity Défense par l'arrêté préfectoral n°2011-1285-0030 pour une surface totale SHON soumise à agrément de 52.000 m².

Le projet Trinity s'inscrit dans le cadre du Plan de Renouveau et de Modernisation de la Défense. Le projet fait également partie du périmètre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) de la Défense créée par arrêté ministériel le 19 décembre 2000 dont les orientations prioritaires sont notamment la rénovation et la densification des tours ainsi que l'amélioration des accès et des espaces publics du quartier d'affaires.

En ce qui concerne la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, l'étude d'impact aborde bien le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Courbevoie. Le dossier présente

de manière claire les critères, tels que les orientations d'aménagement du secteur, la hauteur maximale autorisée pour les bâtiments, les surfaces minimales obligatoires en matière de stationnement, ou encore la gestion des déchets.

Il convient par ailleurs de noter que l'article 1 du PLU interdit « les affouillements et les exhaussements des sols nécessitant un permis d'aménager au titre de l'article R.421-19 du code de l'urbanisme ». Sur ce point, il aurait été pertinent que le dossier confirme que les travaux prévus sortiront effectivement du champ de cette interdiction.

Le dossier indique que seule une faible partie de la SHOB du projet est localisée sur le territoire de la ville de Puteaux. Au vu du dossier, le projet est soumis aux règles de la zone UCg du Plan d'Occupation des Sols (POS) partiel n°3 de Puteaux. Le projet est compatible avec le document d'urbanisme. Néanmoins, il aurait été préférable que le dossier présente le zonage du POS partiel n°3 et non celui du POS partiel n°1 qui n'est pas opposable au projet Trinity.

Pour ce projet, le dossier présente en page 150, les évolutions de la volumétrie. Les premières esquisses en avril 2010 comportaient l'implantation d'un bâtiment bas, d'un immeuble de grande hauteur (IGH) et d'une serre, puis en juillet 2010 d'un IGH et d'un bâtiment bas et enfin le projet retenu, une seule tour IGH. L'étude d'impact indique que le critère pour le choix de la variante retenue a notamment porté sur l'impact du projet sur l'ensoleillement. Les modélisations réalisées montrent ainsi un impact plus fort du projet présentant également un bâtiment bas.

Le dossier ne présente pas d'analyse de différents sites d'implantation du projet.

Pour ce projet, le maître d'ouvrage présente en pages 184 et suivantes les objectifs environnementaux de la tour Trinity. Il vise ainsi la certification Haute Qualité Environnementale (HQE) et la certification anglaise BREEAM¹. Sur ces points, l'autorité environnementale souligne l'ambition affichée puisque le maître d'ouvrage prévoit de parvenir à un niveau « Très performant » pour 12 cibles de la démarche HQE et un niveau « Excellent » en ce qui concerne la certification BREEAM.

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

Le dossier présente dans un premier temps les impacts du projet lié à son exploitation puis les effets temporaires liés à la phase de chantier. Dans un second temps, le dossier aborde les mesures retenues pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs du projet sur l'environnement.

En ce qui concerne l'ambiance sonore au sein de la tour Trinity, l'étude d'impact précise en page 233 que la réglementation en vigueur n'impose pas d'isolement minimal pour les nouveaux projets de bureaux, le choix étant laissé au maître d'ouvrage. Sur ce point, il est précisé que la démarche HQE définit certaines performances à respecter. Pour ce projet, l'isolement est évalué à -3 dB(A), sans que le dossier n'indique si cette valeur offrira une ambiance confortable au sein des bureaux. Pour une meilleure compréhension, il aurait été préférable que ce point soit approfondi.

S'agissant plus particulièrement des effets du projet sur les niveaux sonores du secteur, une modélisation a été réalisée par un cabinet d'experts. Les cartes issues de cette étude sont ainsi présentées à la page 236 du dossier. La rubrique « Impact » indique que la réalisation du projet entraînera une diminution des niveaux sonores pour les secteurs du parvis de la Coupole et de la résidence de logements Leclerc. Néanmoins, au sein de la rubrique « Mesures » en page 301 de l'étude d'impact, il est fait mention de l'effet « bouche de tunnel » qui entraîne une augmentation du bruit en sortie de la couverture routière. Ce phénomène n'est pas mentionné dans l'analyse des impacts.

¹ BREEAM : BRE Environmental Assessment Method

Pour réduire cette augmentation potentielle du bruit, le projet comprend la mise en place de mesures comme le couvrement de certaines parties de l'ouvrage avec des matériaux isolants. Ces mesures permettraient une réduction des nuisances de 2dB(A) au niveau de la résidence Leclerc, ce qui selon le dossier « permet[...] un retour aux niveaux sonores initiaux sans projet Trinity ».

Il serait préférable que le dossier soit cohérent sur ce point. De plus, au vu de cet enjeu, l'autorité environnementale regrette que le projet ne prévoit pas un suivi des niveaux sonores après la livraison du projet afin de s'assurer du bon dimensionnement des mesures prévues sur les pieds-droits.

Pour ce type d'aménagement, la performance énergétique représente un enjeu particulièrement sensible. Le dossier indique que la nouvelle réglementation RT 2012 qui s'applique depuis le 28 octobre 2011 pour tous les nouveaux projets de bureaux a bien été prise en compte. Le dossier précise en page 185 du dossier que le projet a été développé pour prendre en compte l'orientation des façades afin de limiter les consommations énergétiques. Si cette démarche bioclimatique doit être soulignée, il aurait été préférable que l'étude d'impact soit détaillée pour l'expliquer.

De même, en ce qui concerne le respect de la RT 2012, il aurait été attendu que l'étude d'impact apporte des éléments de justification ainsi que les objectifs de consommation estimés à ce stade d'avancement du projet.

En application des dispositions de l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, le dossier présente une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone. Celle-ci apparaît en annexe de l'étude d'impact, des pages 350 à 354. Les différentes sources potentielles en énergie renouvelable sont abordées, telles que le solaire photovoltaïque, les éoliennes, le raccordement à un réseau urbain. L'étude conclut à deux sources potentielles intéressantes pour ce projet qui sont le raccordement à des réseaux urbains, la mise en place de pompes à chaleur. Ces choix seraient satisfaisants s'ils étaient retenus. Néanmoins, l'autorité environnementale relève que le maître d'ouvrage ne conclut pas à ce stade d'avancement sur les sources d'énergie finalement retenues.

S'agissant des aspects paysagers, l'étude présente en pages 248 et suivantes du projet de nombreux photomontages sans et avec la tour Trinity depuis différents points de vue. Ces éléments permettront au public de mieux appréhender l'arrivée de cette nouvelle construction et notamment le développement d'une transition intéressante au niveau du sol, des dalles et de la voirie de Courbevoie.

L'épannelage de la « sky-line » de la Défense aurait également pu être abordé afin de montrer la future ligne du quartier d'affaires. De plus, il semble que le CNIT, bâtiment singulier par sa forme sera à l'horizon 2020 enserré par la proximité immédiate de plusieurs tours comme la tour Phare, et la tour Trinity.

Enfin, le paysagement du futur parvis est traité de manière succincte et aurait mérité d'être plus développé pour ce projet qui affiche un objectif de végétalisation ambitieux.

Pour la tour, le projet prévoit des aménagements paysagers. Les végétaux seront sélectionnés en fonction de leur capacité de croissance et leur très faible enracinement. Afin d'aider le maître d'ouvrage dans ce choix, l'autorité environnementale indique l'existence du « Guide d'information végétation en ville »² du Réseau National de Surveillance Aérobiologique (RNSA) qui facilite le choix des espèces végétales non allergisantes.

² Guide disponible sur le site Internet www.pollens.fr

Pour ce type de projet, l'ensoleillement et le ventement représentent deux enjeux qu'il convient de développer dans l'étude d'impact. Pour évaluer les impacts liés à la tour Trinity, des modélisations ont été réalisées par un bureau expert.

S'agissant du ventement, les études ont porté sur le vent au niveau des piétons, et au niveau des façades. Si les modélisations ont montré un faible effet sur les façades, certains secteurs présentent des conditions de confort piéton dégradées (page 221). Afin d'offrir aux futurs usagers, un confort suffisant, le projet prévoit la mise en place d'ouvrages spécifiques, tels que des écrans sous forme notamment de pergolas (page 304). À ce stade d'avancement du dossier, leur localisation et leur dimensionnement n'est pas encore précisés. Il conviendra de porter une attention particulière sur ce point dans les étapes ultérieures. Si le dossier de demande des permis de construire présente un engagement de l'Établissement Public d'Aménagement de la Défense Seine Arche (EPADESA) pour la réalisation d'aménagements extérieurs, il aurait été souhaitable que soient également explicitement cités les ouvrages de protection contre le ventement dans l'étude d'impact ou dans l'acte d'engagement.

Concernant l'ensoleillement, l'étude s'est basée sur la méthode des ombres portées et des projections de masque. Les éléments présentés sont clairs et pertinents. La hauteur retenue pour la tour Trinity aura un effet limité sur l'ensoleillement, néanmoins sa localisation à proximité immédiate d'autres tours pourra être à certaines périodes de l'année plus sensibles, notamment en hiver pour la résidence Leclerc.

Les effets cumulés avec les autres projets de tours sur le secteur sont abordés de manière succincte.

Enfin l'ajout d'une synthèse des impacts du projet Trinity sur l'ensoleillement en conclusion de cette rubrique aurait été un plus en vue de faciliter la compréhension du public.

Le dossier indique en page 164 qu'un système de récupération des eaux pluviales est envisagé pour une réutilisation de lavage, d'arrosage, voire d'appoint pour le système de sécurité incendie. Un bassin de stockage des eaux grises serait également prévu. Ce choix d'aménagement serait tout à fait pertinent pour ce type de projet.

Il conviendra néanmoins que le maître d'ouvrage suive les recommandations concernant la récupération et l'utilisation de l'eau de pluie. Ces dispositifs doivent répondre aux exigences de l'arrêté du 21 août 2008, relatif notamment à leur usage pour l'intérieur et l'extérieur des bâtiments. Par ailleurs, il aurait été également souhaitable de prévoir des protocoles et des systèmes d'entretien des bassins dès la conception du projet.

D'une manière générale, les aspects transport et desserte du site sont bien décrits dans l'état initial et dans le projet. En revanche, il apparaît que les impacts du projet en matière de transport sont abordés de manière succincte. L'opération Trinity est replacée dans le contexte plus global du plan de renouveau de la Défense ce qui est appréciable, néanmoins il est parfois difficile de faire la part entre le projet lui-même et l'évolution de ce territoire à moyen terme.

En matière de stationnement, l'étude affiche en cohérence avec le règlement du document d'urbanisme de Courbevoie et des surfaces de la tour, 150 places de stationnement pour les bureaux et 15 places pour les commerces. Compte tenu de l'impossibilité de réaliser de nouvelles places de stationnement, une concession à long terme de 165 places a été obtenue dans le parking Coupole situé à proximité immédiate de l'opération.

L'étude précise que ce parc de stationnement présente actuellement une capacité de 2 438 places et fait état de sa structure d'occupation, sans mentionner le niveau de fréquentation en jour ouvrable. Il serait souhaitable par un diagnostic sur les réserves de capacité actuelles, et à l'horizon d'achèvement du projet, de s'assurer que ce parking sera bien en mesure d'accueillir 165 véhicules supplémentaires.

En ce qui concerne les transports en commun, à la mise en service du projet Trinity, seuls le remplacement de 35% du parc du RER A et le prolongement de la ligne de tramway T2 à Bezons seront réalisés. Grâce au remplacement d'une partie des rames du RER A, la capacité de la ligne augmentera d'environ 15% sur le tronçon central. Cette augmentation de capacité devrait permettre de répondre en partie à la saturation actuelle et d'absorber l'augmentation de fréquentation d'ici 2020. Les flux générés par le projet Trinity pourront être absorbés notamment par le RER A. Par ailleurs, la réalisation du prolongement du RER E et du métro automatique Grand Paris Express pour a terme décharger le secteur. Il convient néanmoins de relever que l'étude d'impact n'aborde pas les fréquentations du pôle d'échange Cœur transport. Un rapprochement avec l'exploitant du pôle pourrait être prévu, du fait de l'arrivée de nouveaux usagers.

Pour ce type de construction sur un secteur urbanisé très contraint, la phase de chantier est une étape sensible sur laquelle une attention toute particulière doit être portée.

Le dossier indique que des mesures de réduction seront prises, notamment en ce qui concerne les effets sur la qualité de l'air comme l'envol de poussières. Elles feront l'objet d'une charte qui sera transmise aux entreprises (pages 186 et 297). À ce stade d'avancement du dossier, il semble que ce document ne soit pas inclus dans le dossier. Il semble utile que le porteur de projet prenne particulièrement en compte l'émission des COv et les particules fines.

Par ailleurs, pendant la durée des travaux, la circulation sur la RN 192 sera limitée à 1 voie dans chaque sens au lieu de 2 actuellement. L'étude ne précise pas de manière claire la durée de cette restriction de circulation, ni les conditions d'écoulement du trafic sur une seule voie à l'heure de pointe, en présence des poids lourds nécessaires au chantier.

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 document présenté est de bonne qualité, l'ensemble des rubriques de l'étude d'impact globale sont reprises. De plus, l'ajout de plans, photographies et schémas permet la compréhension du résumé sans avoir à se référer au dossier complet.

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'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

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

Daniel CANEPA