



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 18 SEP. 2014

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-926-14

**Avis de l'autorité environnementale  
sur le projet de rénovation urbaine du secteur  
Fossés–Jean / Bouviers à Colombes (Hauts-de-Seine)**

**Résumé de l'avis**

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de rénovation urbaine du secteur Fossés–Jean / Bouviers, datée de septembre 2013 et présentée par la Ville de Colombes.

Le secteur est situé au nord de la commune, délimité à l'ouest par les voies ferrées du Transilien, au nord par l'autoroute A86 et traversé par l'avenue de Stalingrad, qui doit accueillir le nouveau prolongement du tramway T1 en 2018.

Le projet prévoit notamment la démolition de 139 logements et d'une station-service, la réhabilitation de 388 logements et la construction de 190 nouveaux, la construction d'équipements publics et d'une zone artisanale, la restructuration du réseau viaire, la requalification de l'ensemble des espaces publics ainsi qu'un renforcement de la présence végétale. Le projet en lui-même vise une amélioration de l'environnement existant, ce qui est à souligner.

Dans son ensemble, l'état initial de l'environnement est de bonne qualité.

En revanche, l'analyse des impacts et les solutions proposées doivent faire l'objet de précisions, notamment en ce qui concerne :

- Le traitement paysager des espaces publics ;
- La gestion des eaux de ruissellement et sa compatibilité avec le SDAGE ;
- La prise en compte du risque inondation et de la pipeline proche ;
- L'intégration du projet de prolongement du T1 au sein des différentes études.

*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 modifiée 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 modifiée. 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 du projet de rénovation urbaine du secteur Fossés-Jean / Bouviers, datée de septembre 2013 et présentée par la Ville de Colombes. L'Autorité environnementale a été saisie le 18 juillet 2014 par la Préfecture des Hauts-de-Seine dans le cadre de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).

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

Le projet a fait l'objet d'une convention ANRU<sup>1</sup> signée par la ville en 2008 et modifiée en 2012. Cette dernière concerne également les secteurs de l'Île Marante et de la Grève \ Petit-Colombes.

Par ailleurs, la commune de Colombes s'est engagée en 2009 dans une démarche d'Agenda 21, reconnu en 2012 Agenda 21 local France par le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Cette démarche décline en plan d'actions des objectifs qui touchent à l'économie, au social et à l'environnement. Le pétitionnaire fait à plusieurs reprises le lien entre le projet et ce plan d'actions, ce qui est apprécié.

Selon le dossier, la commune de Colombes est partagée entre deux formes urbaines principales : un tissu pavillonnaire ancien localisé au sud et au centre et un tissu discontinu fait de grands équipements, de zones d'activités et de grands ensemble d'habitats, construits dans la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle en périphérie. Le secteur Fossés-Jean / Bouviers, appartient à cette seconde catégorie et réunit environ 15 000 habitants. Il est localisé au nord du territoire communal et délimité par les voies ferrées du Transilien à l'ouest et l'autoroute A86 au nord. Le secteur est également traversé par l'avenue de Stalingrad (RD 909) qui doit accueillir le prolongement du tramway T1 à l'horizon 2018. Ce projet de prolongement entre Asnières et Colombes a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'Autorité environnementale daté du 07 juin 2014.

Le présent projet vise à requalifier le secteur par des interventions diverses sur l'existant.

---

<sup>1</sup> Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine



## 2. L'analyse des enjeux environnementaux

Dans son ensemble, l'état initial de l'environnement est de bonne qualité. Sur la forme, la synthèse des enjeux qui conclut chaque thématique environnementale est appréciée. En revanche, la carte de synthèse intitulée « Le fonctionnement du quartier et ses dysfonctionnements » est illisible car elle est réduite à un quart de format A4 (Titre C, page 20). Elle serait pourtant d'un grand intérêt.



*Vue aérienne du site depuis le Nord-Ouest – Source : [www.Colombes.fr](http://www.Colombes.fr)*

### *Paysage urbain :*

L'approche du paysage proposée par le dossier est pertinente et restitue bien l'environnement du site tel qu'il peut être perçu. En effet, le pétitionnaire s'attache à décrire et cartographier les éléments structurants de ce paysage urbain et notamment :

- la trame générale : elle s'explique par un historique bien retracé dans l'étude d'impact ;
- la topographie artificielle : fortement marquée par les barres de logements, les tours, mais aussi en négatif par les vides ainsi créés ;
- les identités particulières : tours (jusqu'à R+18) qui forment un signal paysager et un marqueur du quartier ou bâti divers à une échelle plus humaine ;
- les infrastructures de transports : coupures urbaines comme l'autoroute ou opportunités de lien urbain comme l'avenue de Stalingrad ;
- les entités végétales : alignements d'arbres, sols perméables (qui représentent une part importante de l'emprise), squares, franges à la végétation spontanée, etc.

Les photographies qui appuient ce propos sont appréciées. Des vues en coupe (profil en travers) l'auraient également été, notamment en ce qui concerne les infrastructures de transport.

Il ressort de cet état initial du paysage des contraintes fortes, telles que la perte de lisibilité du plan masse d'origine, mais aussi des opportunités, comme l'espace laissé par les

grands ensemble et la végétation relativement abondante. Enfin, en ce qui concerne les protections patrimoniales, seul le recensement du groupe scolaire Langevin Wallon en tant que Bâtiment remarquable au plan local d'urbanisme (PLU) est à noter.

#### *Qualité de l'eau et des sols :*

La collecte et le traitement des eaux pluviales doivent notamment permettre de limiter le risque de pollution de la Seine en limitant les charges polluantes dans les eaux ruisselantes. Le projet ne prévoit pas un apport significatif de population ni une imperméabilisation notable du secteur ; le principal enjeu est donc qualitatif.

Ainsi, le dossier affirme à juste titre (titre D, page 17) que « la préservation de la qualité de la Seine est un enjeu majeur. » Pour être plus précis, le tronçon de Seine concerné - du confluent du Ru d'Enghien au confluent de l'Oise - est de qualité écologique moyenne avec objectif de bon état en 2021 et d'état chimique mauvais avec objectif de bon état en 2027. Certains facteurs déclassant sont transportés par les eaux pluviales, tels qu'hydrocarbures ou métaux.

Or selon le dossier, la pollution des sols et de la nappe est avérée. Vingt sites accueillant ou ayant accueilli des activités potentiellement polluantes sont recensés sur le périmètre d'intervention et dans un rayon de 250 m. De plus, deux sites particulièrement concernés par le projet ont fait l'objet d'expertises récentes. Les sols de la station service désaffectée ont été contaminés par du carburant. Quant au site des anciennes usines Depaepe et Antar aujourd'hui démolies, 98 avenue de Stalingrad, il a fait l'objet d'analyses complètes – sols, eaux souterraines et gaz de sols – d'une dépollution et d'une Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires (EQRS) actualisée en 2012 dans le cadre du présent projet. Ainsi l'état initial est maîtrisé.

#### *Risques naturels et technologiques :*

Le secteur est soumis au risque inondation et réglementé par le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine. Il est concerné par les zones B "centre urbain" et C "zone urbaine dense". L'annexe 15 comprend la note de présentation du PPRI, le règlement, le zonage et la carte des aléas spécifiques à Colombes ; ceci est apprécié. L'étude d'impact identifie également bien la problématique des remontées de nappe, sub-affleurante au droit du projet.

Par ailleurs, le dossier mentionne que le projet se situe à proximité immédiate d'une canalisation de transport d'hydrocarbures exploitée par la société TRAPIL.

#### *Déplacements, air et bruit :*

Le secteur est desservi par des axes importants tels que l'A86, l'avenue de Stalingrad (RD 909) ou la Route Principale du Port, qui permet notamment l'accès au port de Gennevilliers. Toutefois, l'état initial montre bien que ces infrastructures constituent des coupures urbaines très fortes. Les points de franchissements sont assez limités, ce qui isole le quartier du reste de la ville. De plus, le pétitionnaire indique que le secteur comporte de nombreuses voies de desserte à sens unique dont certaines d'entre elles sont de statut privé ce qui rend délicat leur aménagement. Le maillage interne s'en trouve donc relativement limité et peu lisible ; ceci nuit à la qualité du cadre de vie au sein du quartier. Cette approche du maillage viaire comme participant à la qualité du cadre de vie de manière générale - et pas seulement aux fonctions de desserte - est appréciée.

Le stationnement représente aussi un enjeu important et bien pris en compte par le pétitionnaire puisqu'un diagnostic précis a été réalisé. Ces données sont pertinentes et synthétisées en une carte particulièrement intéressante (titre D, page 50). Elles font état d'une offre principalement de surface, mal répartie et insuffisante pour le secteur des

Bouvières. Certains habitants ont des places réservées à plus de 500 m à pied de leur logement, ce qui participe au stationnement sauvage et à ses impacts négatifs sur la circulation des personnes et sur le paysage.

Comme le montre le dossier, le site est bien desservi par les transports en commun lourds, avec à proximité une gare SNCF à l'ouest (ligne Transilien L) et un arrêt de métro à l'est (terminus ligne métro 13), les deux à moins de 10 minutes à pied. La desserte interne au quartier se limite en revanche à quelques lignes de bus dont une seule assure la liaison avec le centre ; le trajet représentant plus de 30 minutes à pied. Le projet de prolongement du T1 passe au centre du secteur. Bien que mentionné, il aurait pu faire l'objet d'une description plus détaillée.

Par ailleurs, le secteur présente des mesures de circulation et quelques vastes espaces à destination des piétons et cycles, mais les usages liés à la voiture nuisent à leur fonctionnement. Les trottoirs de l'avenue Stalingrad sont par exemple réduits à leur minimum et fréquemment encombrés par du stationnement : ce type de donnée, illustré par le dossier, est pertinent.

Les infrastructures lourdes de transport terrestre engendrent également une ambiance acoustique particulièrement dégradée. A ce sujet, l'arrêté préfectoral du 23 juillet 2013 abroge et remplace celui du 30 mai 1996 auquel fait référence le dossier. L'A86 est classée de catégorie 1, celle qui provoque les prescriptions d'isolation acoustiques les plus étendues, la voie SNCF de catégorie 2 et l'avenue de Stalingrad de catégorie 3. Une campagne de mesures a été réalisée *in situ*, ce qui est apprécié. Elle décrit notamment les endroits les plus touchés et l'ambiance plus modérée au sein du quartier.

Enfin, le dossier met bien en évidence la pollution de l'air existante. L'A86, mais également le port de Gennevilliers, sont identifiées comme les principales sources de cette dégradation. Les sites accueillant des populations sensibles auraient également mérité d'être identifiés.

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

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

Le projet en lui-même vise une amélioration de l'existant et répond en cela à des préoccupations environnementales, ce qui est à souligner. Les évolutions du projet depuis 1998 sont présentées (titre C, pages 20-23) et avec elles les différentes variantes successivement envisagées. Les choix ont été effectués eu égard à des critères environnementaux et notamment concernant le paysage, la végétation et la desserte. L'ensemble du chapitre dédié à la justification du projet rend bien compte d'une approche intégratrice de l'environnement dans la conception du projet.

Plus particulièrement, le potentiel géothermique du secteur a été étudié : la conclusion est que celui-ci est intéressant mais nécessite une analyse technique et économique plus approfondie. L'étude de faisabilité de développement des énergies renouvelables indique la proximité de réseaux de chaleur qu'il pourrait être intéressant de prolonger dans le quartier en le couplant avec l'utilisation d'énergies renouvelables. Le pétitionnaire indique que ces éléments doivent faire l'objet d'études plus précises aux étapes ultérieures du projet.

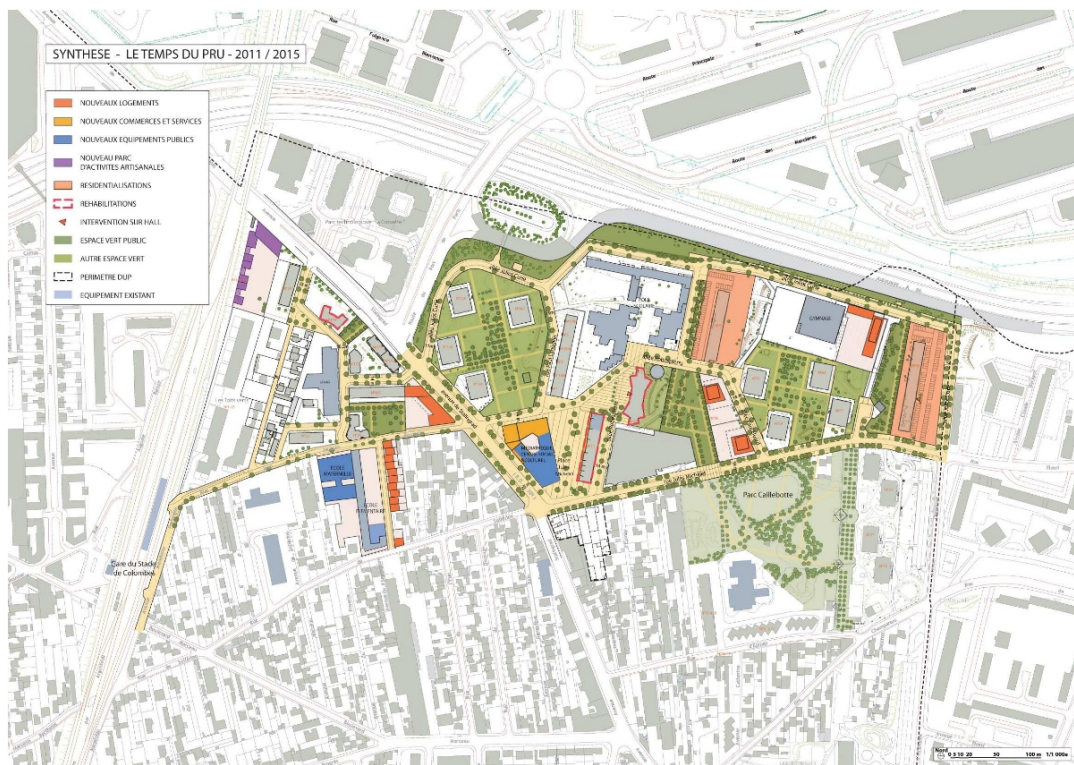


Figure 15 : Secteur opérationnel des Fossés-Jean/Bouvier à l'issue du PRU  
Source : Ville de Colombes – Bécard & Palay, version du 25 septembre 2012

*Le projet : extrait de l'étude d'impact*

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

Concernant plusieurs enjeux environnementaux majeurs, l'analyse des impacts et les solutions proposées ne sont pas assez développées. L'étude d'impact doit faire l'objet de précisions.

#### *Paysage urbain :*

Un bon nombre des évolutions prévues se situent au croisement de l'avenue de Stalingrad et de la rue Michelet. L'objectif affiché de créer une centralité dynamique, permettant l'interface entre le tissu pavillonnaire et celui des grands ensembles, s'en retrouve renforcé.

Toutefois, cet objectif manque d'une traduction concrète. Le dossier donne très peu d'informations en ce qui concerne le traitement des espaces publics. A ce stade de l'aménagement, des intentions précises sont pourtant nécessaires. Ce cœur de quartier autour de la place Jules Michelet, essentiel au projet tel qu'il est présenté, est peu décrit. Il subsiste des interrogations notamment en ce qui concerne les liaisons physiques entre deux typologies urbaines différentes.

De plus, l'étude paysagère du projet de prolongement du T1 (avis de l'autorité environnementale daté du 07 juin 2014) aurait dû être mobilisée. Le pétitionnaire indique que « le projet (...) intègre le travail réalisé par le Conseil général des Hauts-de-Seine pour la requalification des espaces publics le long de l'avenue de Stalingrad en accompagnement du tramway T1 » : cette affirmation doit être démontrée, d'autant que l'arrivée du T1 représente un enjeu majeur pour la cohérence du projet.

Enfin, l'étude indique que deux bâtiments seront « résidentialisés », c'est-à-dire que la parcelle privée sera élargie et distinguée de l'espace public, en concertation avec les habitants. Or le plan masse semble montrer que des interventions sont prévues sur l'ensemble des espaces en pied d'immeuble. Il aurait été utile que des précisions soient apportées par l'étude d'impact sur ces interventions.

Globalement, des vues projetées permettraient d'appuyer le propos.

#### *Qualité de l'eau et des sols :*

Comme indiqué précédemment, la gestion de la pollution des sols en ce qui concerne la station-service et les anciennes usines est bien menée. Cette démarche doit être poursuivie avec les compléments d'investigations nécessaires et d'analyse de la compatibilité des sites avec l'usage projeté. Le projet prévoit notamment la reconstruction de groupes scolaires : celle-ci devra être réalisée dans le cadre défini par la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles. Par ailleurs, les pollutions éventuelles présentes ailleurs sur le site devront être analysées de manière exacte avant tout projet.

Pour limiter le risque de pollution, le dossier présente notamment une liste de solutions pour gérer les eaux de ruissellement. Celles-ci dépendent d'études de sols et de perméabilité qui ne sont pas encore réalisées, les solutions ne sont donc pas arrêtées ; ce qui est pourtant attendu à ce stade du projet. L'étude incite à l'infiltration lorsque cela est techniquement possible. Par ailleurs, l'autorité environnementale précise que le traitement par débourbeur / déshuileur n'est efficace qu'en site particulièrement exposé aux charges polluantes (tels qu'une station-service) et en cas de pollution accidentelle.

De plus, le projet prévoit de mettre en place un réseau séparatif (eaux de ruissellement séparées des eaux usées), ce qui vise à améliorer le fonctionnement global du réseau ; or les modalités de mise en place et de fonctionnement ne sont pas définies. Si l'exutoire des eaux de ruissellement est la Seine, alors le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine Normandie préconise un débit de fuite de 1l/ha/s et non 10l/ha/s comme indiqué page 16 (titre E).

A ce propos, l'articulation du projet avec le SDAGE n'est pas analysée. Le projet se contente d'indiquer qu'il est conforme à sa politique de l'eau. Cette affirmation doit être argumentée. Si comme le prévoit le dossier, un dossier Loi sur l'eau est nécessaire au titre de la rubrique 2.1.5.0. « Rejet d'eaux pluviales (...) » de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du code de l'environnement, cette compatibilité devra être justifiée pour que le dossier puisse être accepté.

#### *Risques naturels et technologiques :*

L'étude d'impact manque d'informations sur la bonne prise en compte du risque inondation et des prescriptions relatives au PPRI.

Ainsi, il n'est pas précisé quels seront les usages des sous-sols : pour la zone C, les sous-sols ne peuvent être utilisés que pour du stationnement et pour la zone B, pour du stationnement dans le cas général et des cas particuliers sont précisés dans le règlement. Le dossier ne donne pas non plus d'informations sur les cotes des planchers fonctionnels ou habitables. Page 16 (titre E), il est indiqué que les produits polluants utilisés en phase chantier seront stockés à une cote supérieure à celle d'une crue décennale. Or le règlement du PPRI précise qu'il "est recommandé de stocker les produits dangereux, polluants ou sensibles à l'humidité au-dessus de la cote casier". Le lieu de stockage des produits polluants sera donc à modifier.



De plus, l'étude d'impact affirme que l'équilibre déblais – remblais sera respecté, ce qui devrait être démontré à ce stade. L'autorité environnementale précise notamment que si la surface soustraite au lit majeur de la Seine est supérieure à 400 m<sup>2</sup>, le projet sera soumis à une procédure au titre de la loi sur l'eau.

Enfin, la canalisation de transport hydrocarbures n'est évoquée que très succinctement. Il est affirmé (titre E, page 47) que « le projet ne génère pas de risque technologique supplémentaire » : cette affirmation doit être démontrée. En effet, les projets qui concernent des établissements recevant du public ou des immeubles de grande hauteur sont notamment contraints par des règles d'urbanisme à proximité de ces canalisations. A toute fin utile, le pétitionnaire peut se rapprocher de l'exploitant.

#### *Déplacements, air et bruit :*

Le projet ne prévoit pas d'évolution significative du nombre d'habitants – une cinquantaine de logements supplémentaires, ce qui représente 2 % du total de logements déjà présents sur le secteur - et donc de modification des niveaux de trafic du secteur par ce biais.

Par ailleurs, l'aménagement du tramway T1 devrait entraîner un certain nombre de modifications de voiries le long du tracé, et notamment sur l'avenue Stalingrad, artère principale du secteur d'intervention. L'articulation entre le projet de tramway et celui de rénovation urbaine doit être mieux décrite et analysée dans le dossier afin de pouvoir analyser le bon fonctionnement des aménagements.

En parallèle, le maillage du réseau de desserte locale sera également remanié, grâce notamment au reclassement des voiries privées dans le domaine public, ce qui est à souligner. Ainsi, en dehors des périodes de travaux qui occasionneront des blocages temporaires de voies et donc la mise en place de déviations, les aménagements de voiries devraient contribuer à améliorer la qualité de la desserte locale du site, tout en favorisant une diminution du trafic routier, par une incitation au report modal vers la nouvelle offre de transports en commun (cf. avis de l'autorité environnementale du 07 juin 2014).

De plus, le projet prévoit de réaménager le stationnement sans offrir significativement plus de places, mais en optimisant l'existant puisque l'état des lieux présente une offre mal répartie : cette démarche est appréciée. La création et la réorganisation des zones résidentielles devraient permettre de mieux équilibrer le stationnement. Il est également prévu que les différents réaménagements de voiries tiennent compte de la problématique du stationnement sauvage sur le secteur et mettent en place un certain nombre de mesures pour contraindre ce type de pratique. Ainsi, le projet a pour ambition de promouvoir un positionnement volontaire sur cette question, qui se traduit notamment par le fait que le nouveau pôle d'équipements publics et associatifs ne comportera pas de places supplémentaires. L'autorité environnementale encourage cette politique de limitation de l'offre comme levier d'action efficace pour favoriser les modes alternatifs à la voiture particulière et limiter ainsi le trafic automobile et les nuisances associées en termes de cadre de vie (sur l'air, le bruit, le paysage, les autres circulations, etc.). L'arrivée du tramway agira également dans ce sens.

Par ailleurs, le projet prévoit divers aménagements en faveur des modes doux et d'un apaisement du cadre de vie, avec la généralisation des zones 30 et le développement des doubles sens cyclables. À cela viennent s'ajouter des créations de circulations cyclables et piétonnes (voies piétonnes, zone de rencontre) avec une attention particulière à la répartition entre les trottoirs et le stationnement : cette mesure positive devrait être précisée dans le dossier, avec une description plus détaillée du traitement de l'espace public.

En ce qui concerne les nuisances sonores et la qualité de l'air, l'ensemble des mesures visant à limiter et apaiser la circulation automobile ont un impact positif. Et le pétitionnaire

devra préciser aux étapes ultérieures de réhabilitation / construction, la façon dont seront protégées des nuisances existantes les populations, avec une vigilance particulière pour les populations sensibles.

#### **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 est trop succinct et certaines figures, de par leur dimension, sont illisibles.

#### **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