



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 30 OCT. 2012

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-636-12

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet
d'ensemble immobilier Stardust – îlot D5 de la ZAC
Seguin Rives de Seine à Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'ensemble immobilier de bureaux nommé « Stardust », sur le territoire de la commune de Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine). Il s'inscrit dans la procédure de demande de permis de construire déposée par la société Neximmo 67, qui assure la maîtrise d'ouvrage du projet. Ce dernier prend place sur l'îlot D5 de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Seguin – Rives de Seine, réalisée sur 74 hectares.

Le site, d'une superficie de 8866 m², était anciennement occupé par les usines Renault aujourd'hui détruites. Il est notamment délimité au nord par le futur parc de Billancourt, et au sud par la RD1 et la Seine. Le projet prévoit la construction de 53218m² de surface plancher sur 14 niveaux. Sont programmés : 4 niveaux de sous-sol principalement affectés au stationnement, un rez-de-chaussée destiné aux activités liées à l'usage de bureaux, 8 niveaux occupés par des bureaux et un dernier niveau en mezzanine accueillant surfaces de bureaux et terrasses techniques. L'effectif prévisionnel pour l'ensemble immobilier est d'environ 3600 personnes.

Les principaux enjeux identifiés par l'Autorité environnementale sont : la pollution des sols et de la nappe ainsi que le risque pyrotechnique, la gestion des eaux de ruissellement et du risque d'inondation par débordement de la Seine, le paysage dans lequel interviennent notamment un nombre important de sites inscrits et classés, et enfin l'accessibilité du site et les effets induits en matière de transport et déplacements.

Même si des sondages restent à effectuer en profondeur, la problématique de pollution des sols et de la nappe et du risque pyrotechnique a été bien prise en compte ; et des travaux de dépollution ont notamment été réalisés entre 2007 et 2008. Les enjeux liés à la gestion des eaux pluviales et au risque d'inondation sont également bien présentés et traités, même si des précisions méritent d'être apportées.

Le dossier porte une attention particulière au paysage et donne des éléments intéressants pour juger le projet selon cette thématique.

En revanche, l'étude de trafic présentée par le dossier se limite aux impacts cumulés sans considérer ceux du seul projet Stardust. De plus, elle ne comprend pas de données initiales ni ne formule d'hypothèses suffisamment claires ; et les effets induits en matière de circulation routière ne peuvent donc pas être appréhendés de manière précise.

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 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 la phase de concertation, 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

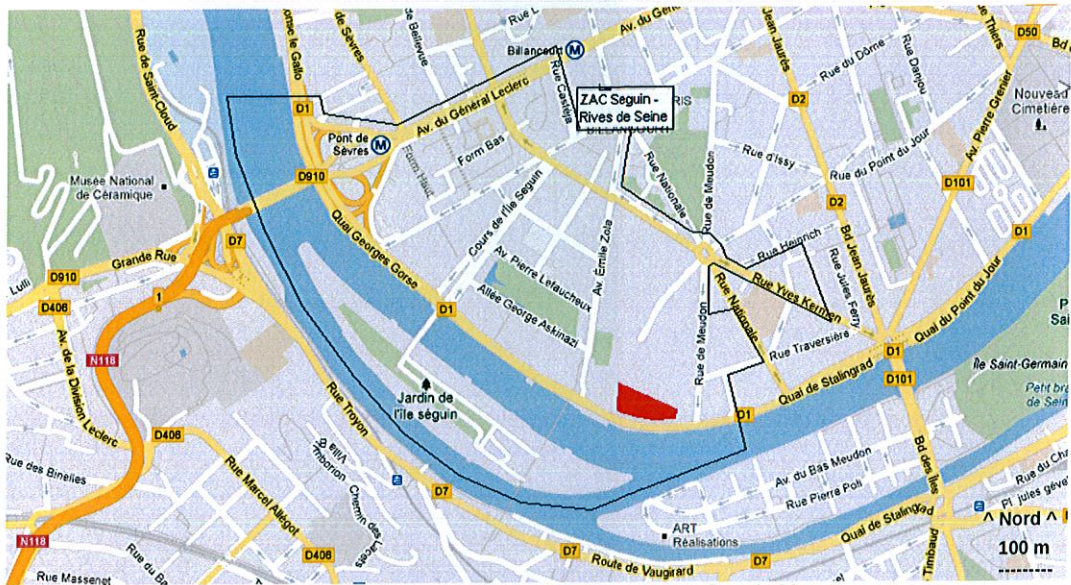
Le projet Stardust, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la société Neximmo 67, consiste en la construction d'un immeuble de bureaux et d'activités au sein de l'îlot D5 de la ZAC Seguin Rives de Seine, sur le territoire de Boulogne-Billancourt.

La ZAC Seguin Rives de Seine constitue un des principaux projets d'aménagement de la zone dense de l'agglomération francilienne. Elle a été créée en 2003 ; son dossier de réalisation a été approuvé en 2004 et modifié en 2006. L'aménageur de la ZAC est la Société anonyme d'économie mixte Val de Seine Aménagement. Sur une superficie de 74 hectares, le programme prévoit la réalisation de 382 000 m² de logements, 281 000 m² de bureaux et 187 000 m² d'activités, commerces et équipements collectifs. L'aménagement est divisé en 3 secteurs :

- L'île Seguin, qui prévoit notamment sur 12 hectares la création d'un pôle culturel (musique, cinéma, art contemporain), de jardins et d'une piste d'essai pour véhicules électriques ;
- Le quartier du Pont de Sèvres, qui prévoit notamment sur 22 hectares la rénovation des bâtiments et la requalification des espaces publics d'un quartier datant des années 1970, dans le cadre d'une convention avec l'ANRU signée en 2008 ;
- La Rive de Billancourt (dit « secteur du Trapèze ») d'une superficie d'environ 40 hectares, qui prévoit plusieurs îlots diversifiés (logements, bureaux, équipements publics, commerces, etc.), de larges espaces publics et un parc de 7 hectares en limite sud duquel prend place le projet Stardust.

Ce sont ainsi plus de 13 000 nouveaux habitants et 10 000 emplois supplémentaires qui sont attendus sur le secteur. Au 31 décembre 2011, environ la moitié de la programmation de la ZAC a été réalisée (432 000 m² de SHON sur les 850 000 m² programmés).

Enfin, il convient de noter que le projet de ZAC a été primé au Grand prix national écoquartier dans la catégorie « Performances écologiques / Innovation », remis en novembre 2011 par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement.



Localisation du site du projet et de la ZAC Seguin Rives de Seine – Fond : Google Maps

Par ailleurs, deux avis de l'Autorité environnementale ont été rendus concernant des projets localisés à proximité immédiate du site d'implantation de la ZAC :

- Avis du 30 août 2011, concernant la réhabilitation et l'extension des tours du Pont de Sèvres ;
- Avis du 18 décembre 2009, concernant l'aménagement de la RD 7 (rive opposée à celle du projet Stardust) et des bords de Seine entre le Pont de Sèvres et Paris.

L'îlot D5 de la ZAC Seguin Rives de Seine, site d'implantation du projet Stardust, était anciennement occupé par les usines Renault aujourd'hui détruites. D'une superficie de 8866m², il est délimité :

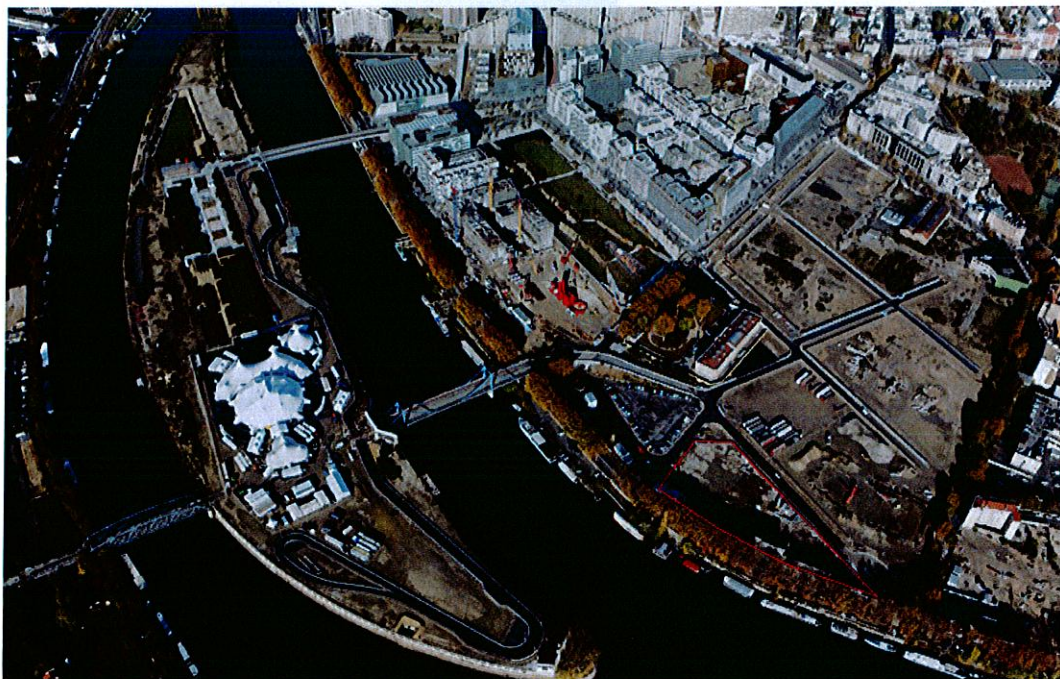
- Au nord, par l'allée Georges Askinazi et le futur parc de Billancourt ;
- A l'ouest par la traverse Jules Guesde et la plaque Renault – site conservé du passé industriel autour duquel s'articulera un vaste espace public ;
- Au sud par le quai Georges Gorse (RD1) et la Seine ;
- A l'est par la rue de Meudon.

Le projet, qui prévoit la construction de 53 218 m² de surface plancher, se développe sur 14 niveaux, dont 4 en sous-sol et un niveau en mezzanine entre le niveau R+8 et la toiture. Le premier niveau de sous-sol comprend une aire de livraison, des locaux techniques, des aires de stationnement pour les visiteurs et les vélos, et des locaux de stockage pour la cuisine. Les trois suivants sont occupés par des aires de stationnement, et le plancher du dernier niveau est situé à 13,20m en dessous du rez-de-chaussée. Le niveau RDC accueille les halls et locaux communs associés à l'activité de bureaux : accueil, restaurants d'entreprise, etc. Les niveaux R+1 à R+8 sont exclusivement occupés par des surfaces de bureaux. Le niveau mezzanine sera accessible depuis le R+8 par des escaliers extérieurs et accueillera des terrasses techniques et des surfaces de bureaux. Le plancher bas du niveau R+8 est situé à 28,00m de celui du rez-de-chaussée, et celui de la mezzanine à 31,52m.

L'effectif prévisionnel pour l'ensemble immobilier est d'environ 3600 personnes.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux identifiés par l'Autorité environnementale concernent les sols, la gestion des eaux, le paysage et les déplacements ; ils figurent dans l'état initial proposé par le dossier. Les caractéristiques de la ZAC Seguin Rives de Seine, dont la moitié était réalisée fin 2011, sont également considérées comme une donnée faisant partie de l'état initial.



Vue du site fin 2011 – Source : www.ilesequin-rivesdeseine.fr

Les sols du site d'implantation du projet représentent un enjeu majeur selon plusieurs dimensions : pollution notamment due aux anciennes activités des usines Renault, présence potentielle de bombes et sensibilité de la nappe sub-affleurante.

Les terrains de l'actuelle ZAC Seguin Rives de Seine étaient occupés depuis les années 30 par des activités industrielles liées à la construction automobile : mécanique, tôlerie, traitement de surface, fonderie, assemblage, stockage de produits dangereux, etc. En cela, l'historique, notamment proposé page 80, est intéressant. Le détail des deux sites BASIAS (base des anciens sites industriels et activités de service) présents dans le périmètre du projet est bien cité. Plusieurs diagnostics de pollution des sols ont été réalisés de 2003 à 2007. La méthode d'investigation est précise et bien explicitée, ce qui est apprécié. Renault a procédé à la remise en état des terrains entre 2007 et 2008. Aujourd'hui, des pollutions résiduelles sont encore présentes. L'étude d'impact présente de façon complète cette problématique. Les conclusions du diagnostic de pollution et les limitations d'usage sont présentées et correspondent aux informations connues de l'Inspection des installations classées. Conformément à l'arrêté préfectoral n° 2006-141 du 18 octobre 2006, le projet respecte les restrictions d'usage imposées par la pollution résiduelle du site : établissement sur un ou plusieurs niveaux de parking en sous-sol et n'accueillant pas de population sensible. En revanche, les sondages n'ont été réalisés que sur huit mètres de profondeur ; et comme l'indique l'étude d'impact, d'autres devront être réalisés pour l'implantation des quatre niveaux de sous-sols. Ces résultats auraient mérité d'être connus à ce stade d'avancement.

Par ailleurs, le site a été bombardé durant la seconde guerre mondiale et le terrain présente également des risques pyrotechniques. Un plan d'impact des bombardements, dont certains concernent le site, est bien fourni ; mais le diagnostic prévu pour identifier les risques n'a pas encore été effectué. Il aurait également été attendu à ce stade du dépôt de

la demande de permis de construire que ce risque et les éventuelles mesures d'évitement et de réduction qu'il entraîne puissent être connus plus précisément.

En ce qui concerne enfin la nappe phréatique, elle est sub-affleurante sur la totalité du site d'implantation du projet. Par ailleurs, elle est considérée en bon état par le SDAGE. Un réseau de sept piézomètres a été mis en place sur les secteurs du Trapèze et de l'Île Seguin pour surveiller la qualité des eaux souterraines. Des relevés ont été effectués en 2009 et les résultats sont bien présentés. La majorité des valeurs mesurées restent inférieures aux seuils d'arrêts, mais quelques-unes constituent des dépassements et sont bien évoquées par le dossier. Les connaissances propres au site doivent être affinées par une nouvelle campagne. Afin de caractériser le sous-sol pour la mise en place des quatre niveaux souterrains de l'immeuble, la réalisation de sondages est donc prévue. À ce titre, l'Autorité environnementale rappelle que la surveillance ou le prélèvement d'eau dans les nappes phréatiques est soumis à déclaration d'après la rubrique 1.1.1.0 de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du Code de l'environnement.

En lien avec les enjeux évoqués ci-avant et qui concernent les sols et la nappe phréatique, la gestion des eaux est également un enjeu majeur, et plus précisément les risques liés au ruissellement des eaux pluviales et le risque d'inondation par débordement de la Seine.

Le site de l'opération est déjà entièrement imperméabilisé. Comme l'indique le SDAGE, pertinemment cité en pages 177-180 du dossier, « ceci engendre d'importants volumes ruisselés qui peuvent avoir pour conséquences des débordements des réseaux d'assainissement, l'acheminement des micropolluants vers la Seine (HAP [hydrocarbure], Pesticides, Métaux...) et des risques d'inondation ». En termes de qualité des eaux de la Seine, elle est aujourd'hui considérée comme mauvaise dans le secteur du projet, ce que ne fait pas clairement ressortir le dossier. De plus, l'artificialisation des berges et la pression de l'urbanisation que subissent les zones humides pénalisent la qualité écologique du milieu et le rôle utile qu'elles peuvent jouer en permettant l'expansion des crues.

Le réseau de gestion des eaux usées et pluviales mis en place au sein de la ZAC Seguin Rives de Seine est schématisé en page 127 du dossier, ce qui est apprécié. Les eaux usées sont acheminées jusqu'à la station d'épuration Seine Aval à Achères, via le réseau communal puis départemental. Pour ce qui est des eaux pluviales, deux catégories sont distinguées. Celles dites « claires », et qui sont issues du ruissellement des toitures, des espaces piétonniers et paysagers ainsi que des terrains privés après traitement, sont directement rejetées en Seine ou dans le parc de Billancourt. Les eaux pluviales « chargées » qui sont issues des voiries publiques sont également rejetées en Seine ou dans le parc, mais via un réseau communal enterré et après traitement par décantation. Il aurait été utile de savoir à quel stade d'avancement en est la réalisation de ce réseau, et de connaître la gestion actuelle des eaux de ruissellement sur le site.

Par ailleurs, la commune de Boulogne-Billancourt a fait l'objet de trois arrêtés de reconnaissance de l'état de catastrophe par inondation et coulée de boue en 1999 et 2005, dont il n'est pas fait mention dans l'étude d'impact.

Le projet se situe dans le périmètre des plus hautes eaux connues et dans la zone D dite « zone de mutation urbaine » du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la Seine dans les Hauts-de-Seine. Les règles d'urbanisme associées à cette zone sont clairement mentionnées dans l'étude d'impact et devront être prises en compte lors de la réalisation du projet :

- La cote des planchers fonctionnels doit être située au-dessus de la cote casier qui est de 31,55m NGF ;
- L'emprise au sol doit être limitée à 35 % de la surface globale des terrains classés en zone de mutation urbaine sur la commune ;
- Afin d'être protégés des crues faibles ou moyennes, les niveaux de sous-sol à usage de stationnement seront cuvelés étanche jusqu'à 2,50m sous la cote casier, soit 29,05m NGF ; mais au-delà, ils doivent être inondables pour servir de bassin de stockage de la crue.

Le site d'implantation du projet est situé au sein d'un paysage remarquable ; les vues sur plusieurs sites inscrits ou classés, le périmètre de protection d'un monument historique et le projet d'aménagement de la ZAC Seguin Rives de Seine contribuent notamment à en faire un enjeu important.

Globalement, l'enjeu paysage est bien pris en compte, de façon fournie, pertinente et richement illustrée. L'Autorité environnementale apprécie que cette thématique soit traitée à toutes les échelles, avec des vues proches et lointaines.

Le site d'implantation du projet Stardust est séparé de la Seine par la RD1 et une rangée de platane. Au premier plan on trouve l'île Seguin dont le futur paysage est difficile à imaginer aujourd'hui, et l'île Saint-Germain qui mêlent des habitations collectives et individuelles et des espaces verts. Au second plan, sur la rive opposée, les coteaux de Meudon et de Sèvres accueillent un nombre important de sites classés et inscrits. Le dossier cartographie les quatre sites classés et les deux sites inscrits considéré dans le paysage offert depuis le site du projet. Ce sont majoritairement des espaces à dominante naturelle. Le site est également compris dans le périmètre de 500m autour de la Maison de plaisance de Jean-Jacques Huvé, inscrit à l'inventaire des Monuments historiques, et lié en cela à une servitude d'utilité publique. Il aurait été intéressant que l'étude d'impact présente, même brièvement, les raisons de l'inscription et du classement des sites, ainsi que de la Maison de plaisance de Jean-Jacques Huvé, architecte français du XVIIIème siècle.

Le dossier mentionne également la présence, en limite du site d'implantation du projet Stardust, de deux éléments bâtis témoins de l'ancienne activité industrielle : le bâtiment Pierre Dreyfus (R+1 construit en 1922) qui a constitué le premier siège social de l'entreprise Renault et dont la conservation est prévue par le projet d'aménagement de la ZAC, et la porte de l'Artillerie inscrite au PLU comme « bâtiment à caractère patrimonial ». Contrairement à ce qu'indique le dossier, cette disposition ne relève plus de l'article L.123-1-7 du Code l'urbanisme. Les prescriptions de préservation et de mise en valeur des bâtiments à caractère patrimonial peuvent être consultées à l'article 11 du règlement du PLU de Boulogne-Billancourt relatif au zonage UCd.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale apprécie que soit envisagé le paysage de la future ZAC aux abords du site, même s'il en ressort surtout que celui-ci reste difficile à anticiper aujourd'hui. Le secteur Est du Trapèze n'offre pour l'instant que des chantiers. En page 116, le dossier mentionne différents projets à proximité du site et les illustre : les immeubles de bureaux Petra et Kinetik, la résidence étudiante Golden Cube, et le projet de groupe scolaire. En revanche, il aurait été attendu que soit présenté le parc de Billancourt, élément fort du paysage immédiat du site, et dont la première phase a de plus été réalisée. De même, des éléments sur le traitement des espaces publics le long des voies et à l'ouest du site font défaut.

Enfin, le transport et les déplacements représentent un enjeu important, en termes de trafic routier et de nuisance associées, de politique de stationnement, de desserte en transports en commun et d'accessibilité piétonnes et cyclables.

Le site d'implantation du projet bénéficie d'une bonne desserte routière, à cinq minutes du boulevard périphérique ou de l'A13. La RD1, qui longe le site quai Georges Gorse, doit être réaménagée sous maîtrise d'ouvrage de la SAEM Val de Seine Aménagement. Elle restera en 2 x 2 voies mais sera doublée au sein de la ZAC par l'avenue du Parc qui assurera la desserte locale. Il est donc prévu que la RD1 n'assure plus qu'une fonction de transit, ce qui n'est pas anodin pour l'ensemble du fonctionnement urbain : vitesses effectives, nuisances associées et accidentologie, place des autres modes de transport, etc. Par ailleurs, l'axe de la RD1 doit être décalé plus près du site d'implantation du projet Stardust pour libérer de l'espace au niveau des berges. Et en page 122 du dossier, la seule indication : « Afin de permettre aux piétons d'accéder directement depuis le parc créé sur les terrains de la ZAC jusqu'à la Seine, un ouvrage d'art supportant la route sera construit à 50m du pont Daydé », n'est pas assez claire et aurait mérité d'être illustrée. Aucune données concernant les conditions actuelles de circulation aux abords du site n'est non plus fournie par l'étude d'impact. L'Autorité environnementale souligne ces absences d'informations qui nuisent notamment à la compréhension de l'accessibilité du site.

Aucune données concernant les conditions actuelles de circulation aux abords du site n'est non plus fournie par l'étude d'impact. L'Autorité environnementale souligne ces absences d'informations qui nuisent notamment à la compréhension de l'accessibilité du site.

Les nuisances actuellement liées à la circulation routière sont en revanche bien étudiées. Concernant le bruit, la principale source est la RD1, classée catégorie 3 au titre de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement sonore des infrastructures de transport terrestre. Le dossier présente également une étude complète de la qualité de l'air, qui indique les textes réglementaires de référence, les effets des différents polluants, et pour chacun les données issues des stations Airparif sont bien analysées. Le maître d'ouvrage n'a pas effectué de mesures in-situ et les données considérées concernent le plus souvent la station d'Issy-les-Moulineaux. Globalement, les résultats sont plutôt bons comparés au reste de l'Île-de-France. Comme ailleurs, les pollutions les plus préoccupantes sont le dioxyde d'azote et les particules fines.

En matière de stationnement, il est fait référence en page 147 de l'étude d'impact à l'actuel PLU. Cependant, il y a lieu de préserver l'application future du Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUIF) en cours d'élaboration qui donne des valeurs plafonds pour le nombre de places de stationnement. En effet, le Défi 5 du futur PDUIF en cours d'approbation vise à : « Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ». L'action 5.2 (mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable) préconise l'encadrement et la limitation du stationnement. L'action 5.3 doit prévoir l'encadrement du développement du stationnement privé avec :

- pour les bâtiments d'habitation, une offre adaptée aux besoins ;
- pour les bâtiments de bureaux, la limitation de l'espace dédié aux voitures particulières (normes plafonds à inclure dans le PLU).

En page 173 de l'étude d'impact, concernant l'évaluation et la révision du PDUIF, l'avancement du PDUIF est à compléter par les éléments suivants :

- Le Conseil régional d'Île-de-France a pris en considération le projet le 16 février 2012 ;
- L'approbation du nouveau PDUIF est programmé pour le 2^o semestre 2013 (et non 2012) dans le prolongement de l'approbation du SDRIF révisé.

Comme l'indique l'étude d'impact, la desserte actuelle en transport en commun est plutôt médiocre. La station de métro (ligne 9) Pont de Sèvres est à 8 minutes à pied du site, la station Brimborion de la ligne de tramway T2 à 800m, et aucune ligne de bus ne dessert le site. Parmi les projets en cours, les plus pertinents ici sont la création d'un bus en site propre, le Tzen, jusqu'à Paris, et la mise en place de la navette fluviale Voguéo qui s'arrêterait devant le site d'implantation du projet et que le dossier développe à juste titre.

Enfin, le secteur n'est actuellement pas pourvu de pistes cyclables. Le dossier indique que le réaménagement de la RD1 en prévoit une. Le maillage prévu par le projet de ZAC Seguin Rives de Seine aurait mérité d'être présenté. Plus globalement, comme pour l'enjeu paysager, l'organisation de l'espace public aux abords immédiats du site aurait dû être présentée pour que l'on puisse juger de son accessibilité piétonne et cyclable.

3. L'analyse des impacts environnementaux



Image du projet depuis l'île Saint-Germain – Source : étude d'impact

3.1 Justification du projet retenu

La conception du projet Stardust a été attribuée à l'architecte David Chipperfield à l'issue d'un concours qui demandait aux candidats de présenter une version immeuble de grande hauteur (IGH¹) et une version non IGH. Deux équipes finalistes, dont celle de David Chipperfield, ont d'abord été retenues pour développer leur version non IGH.

L'Autorité environnementale souligne qu'avec 28,00m entre les niveaux RDC et R+8, et une mezzanine à 31,52m, le projet retenu est conçu de telle manière qu'il vise une hauteur maximale sans être considéré comme IGH.

Selon l'étude d'impact, le jury avait établi comme critères de sélection les qualités architecturales et paysagères, les qualités des produits immobilier et de la typologie proposée, le respect de la constructibilité et l'économie générale du projet. Ces notions auraient mérité d'être déclinées en critères plus précis. Des éléments de comparaison environnementaux auraient particulièrement dû être mieux définis. Les deux seuls critères précisés sont la matérialité de la façade et l'intégration urbaine du bâtiment. Concernant cette dernière, il a été considéré que le projet retenu était plus proche des volumétries du secteur, s'intégrait mieux aux espaces publics de la ZAC et proposait un traitement paysager plus intéressant que l'autre projet finaliste. Sans pouvoir juger de ces considérations, l'Autorité environnementale souligne qu'elles sont explicitées dans le dossier. Cependant, pour que ces éléments de justification soient pertinents, il aurait fallu que le dossier présente, même succinctement, l'autre variante. En effet, celle-ci est mentionnée mais jamais décrite ; le lecteur ne peut donc pas apprécier les conclusions du jury.

En revanche, l'évolution du projet retenu selon plusieurs contraintes environnementales est bien présentée page 68, ce qui est apprécié. Selon le dossier, d'autres éléments ont continué à être optimisés, tels que l'éclairage. Ceux-ci s'inscrivent par ailleurs dans les démarches et certifications environnementales dans lesquelles le projet s'est engagé : Haute Qualité Environnementale (HQE), BREEAM et LEED.

La démarche HQE comporte quatorze cibles environnementales, dont au moins trois doivent être atteintes au niveau « Très Performant (TP) » et quatre au niveau « Performant ». Les cibles TP choisies pour le projet Stardust sont « chantier à faible impact environnemental », « gestion des déchets d'activité », « maintenance, pérennité des performances environnementales » et « qualité sanitaire de l'eau ». Quatre cibles sont traitées TP et cinq cibles le sont au niveau « Performant » ; l'Autorité environnementale apprécie que soient dépassés les objectifs HQE. Les certifications internationales BREEAM et LEED sont également basées sur un panel de critères couvrant plusieurs dimensions du champ environnemental, avec un système de points et de note globale. Ces aspects ne pourront bien entendu être définitivement jugés qu'une fois ces certifications délivrées. Les moyens proposés pour atteindre les objectifs ne sont pas rappelés en parallèle, ce qui aurait apporté plus de lisibilité, mais présentés au fil des parties 3 et 4 concernant les impacts.

Enfin, l'Autorité environnementale apprécie que le projet soit relié au réseau urbain de chauffage de la ZAC, dont 65 % de l'énergie serait d'origine renouvelable, sans que l'on sache plus précisément de quelle énergie il s'agit. Ce réseau aurait mérité d'être présenté dans l'étude d'impact.

¹ D'après l'article R122-2 du Code de la construction et de l'habitation, un immeuble à usage autre que d'habitation est considéré comme IGH si « le plancher bas du dernier niveau est situé, par rapport au niveau du sol le plus haut utilisable pour les engins des services publics de secours et de lutte contre l'incendie » à plus de 28 mètres.

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

Globalement, les impacts du projet sont bien pris en compte, y compris en phase chantier et en termes d'impacts cumulés. Un certain nombre de précisions sont tout de même à formuler concernant notamment la gestion du risque d'inondation. En revanche, le dossier ne permet pas de juger correctement les impacts induits en termes de déplacements et de circulation routière.

L'Autorité environnementale souligne la mise en place d'un réseau de piézomètres, propre au site, pour surveiller une éventuelle pollution de la nappe. Cette mesure va dans le sens du principe de suivi prévu par l'arrêté du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impacts ; et devra bien être réalisée. En phase travaux, le pétitionnaire devra prendre toutes les mesures nécessaires pour ne pas polluer les nappes souterraines, rendues vulnérables par les travaux de terrassement. Pour cela, les aires de lavage, d'entretien des véhicules et de manutention de chantier devront être étanches et dédiées à cette activité. Les travaux de rabattement de nappe quant à eux, ont été pris en compte dans le dossier de renouvellement d'autorisation Loi sur l'eau déposé par la SAEM Val de Seine Aménagement et en cours d'instruction.

Le projet prend en compte la problématique liée au ruissellement urbain. En effet à la page 186 de l'étude d'impact, il est mentionné que « les eaux pluviales collectées seront évacuées après un traitement à destination d'un bassin de rétention ». Ces eaux ainsi stockées serviront à l'arrosage du parc situé à proximité. Pour compléter ce dispositif de réduction du ruissellement, des techniques alternatives auraient pu être envisagées comme des toitures-terrasses ou des noues végétalisées. Par ailleurs, le projet prévoit pour le traitement des eaux pluviales de voiries et de parkings un système de séparateurs à hydrocarbures. Les dernières études démontrent que ces derniers sont inadaptés pour traiter des pollutions ponctuelles et qu'ils peuvent être à l'origine de relargages massifs de pollution par manque d'entretien. Il serait souhaitable de prévoir un système de dépollution par filtres plantés ou par noue compartimentées.

Le risque inondation est bien pris en compte, mais des précisions sont nécessaires. En page 16 du dossier, il est indiqué qu'un local à vélos doit être installé au premier niveau de sous-sol. Ce local est autorisé par le PPRI en tant que stationnement, sous réserve d'être inondable. Par ailleurs, un local de réserve et de stockage pour la cuisine doit également être situé sous la cote casier. Dans le règlement du PPRI, titre 2.II, il est précisé que « les produits dangereux, polluants ou sensibles à l'humidité doivent être stockés au-dessus de la cote casier [...] si nécessaire, tout stockage de matière ou produits polluants et/ou sensibles à l'humidité situé au-dessous de la cote casier doit être placé dans un conteneur étanche lesté ou arrimé, de façon à résister à la crue et à ne pas être entraîné lors de cette crue ». Le local ne peut être autorisé que s'il satisfait à cette prescription. Concernant la compensation des volumes pris à la crue, l'étude d'impact mentionne page 156 un équilibre déblais / remblais positif (+ 17 297 m³) ; mais le détail des calculs permettant d'obtenir ce résultat n'est pas présenté. Il conviendrait de rajouter l'ensemble des données nécessaires aux calculs de la compensation volumique. De plus, l'Autorité environnementale rappelle que les volumes de locaux étanches autorisés entre la cote casier diminuée de 2,50 m et la cote casier elle-même doivent être compensés par un volume au moins égal rendu inondable compris entre le terrain naturel initial et la cote casier diminuée de 2,50 m au moins. Enfin, le maître d'ouvrage devra déposer un dossier de déclaration Loi sur l'eau, au titre de la rubrique 3.2.2.0 de la nomenclature annexée à l'article R214-1 du Code de l'environnement pour la construction dans le lit majeur de la Seine. Une étude hydraulique devra alors démontrer que l'immeuble ne génère pas de perturbation ni à l'écoulement de la Seine en période de crue ni en cas d'inondation par remontée de nappe. En phase chantier, les installations temporaires représentent un obstacle à l'écoulement d'une crue. L'Autorité environnementale recommande qu'elles puissent être démontables et évacuées rapidement afin d'éviter toute aggravation des inondations.

Les principes paysagers du projet sont bien explicités, et l'Autorité environnementale apprécie que l'étude d'impact présente un nombre important d'illustrations projetant les futures vues sur le site. Un extrait du cahier des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères pour l'îlot D5 est fourni en page 143. Les impacts paysagers sont donc bien présentés et argumentés, et il revient au public et aux décideurs de les apprécier. Par ailleurs, l'Autorité environnementale souligne l'intention de prendre en compte l'impact en matière d'ensoleillement, en particulier sur le bâtiment Pierre Dreyfus ; mais l'absence d'étude à ce stade ne permet pas de tirer de conclusions. Enfin, les obligations relatives au périmètre de protection de la Maison de Plaisance de J.-J. Huvé sont bien rappelées, en particulier celle de saisir l'Architecte des bâtiments de France.

Pour cet ensemble de bureaux qui prévoit d'accueillir 3600 personnes, à proximité d'autres projets similaires, les effets induits et cumulés en matière de déplacements sont essentiels. Pourtant, le traitement qui en est fait en termes de circulation routière ne permet pas de les évaluer.

En page 147 de l'étude d'impact, une dizaine de lignes seulement indique d'une part que les modalités de la connexion routière avec la RD1 seront déterminées plus tard avec les services de la voirie du Conseil Général des Hauts-de-Seine ; d'autre part que les trafics créés par ce projet ont été pris en compte dans la mise à jour de l'étude d'impact concernant la seconde phase du projet de ZAC Seguin Rives de Seine datant de 2008. Le présent dossier ne permet donc pas d'apprécier les impacts en termes de circulation routière du seul projet Stardust.

En termes d'impacts cumulés sur l'ensemble du programme de la ZAC Seguin Rives de Seine, le dossier indique le chiffre de 3600 véhicules émis et 2500 attirés à l'heure de pointe du soir par l'ensemble de la ZAC. Ces chiffres ont été estimés à partir des surfaces de bureau et des normes du PLU en matière de stationnement. Le dossier présente quelques hypothèses, dont certaines sont discutables, telles que la non-prise en compte des équipements ; en effet, l'activité d'un groupe scolaire peut par exemple générer un trafic qui se superpose à celui des commerces et bureaux aux heures de pointe. Une autre hypothèse consiste à estimer la part modale et le taux d'occupation des voitures particulières, sans que ces chiffres ne soient indiqués. Dans ces conditions, il est difficile d'apprécier l'estimation de trafic qui est proposée.

Enfin, les conclusions que le dossier présente page 160 donne des éléments de comparaison, qui ne concernent ni le projet Stardust par rapport à l'état initial, ni les impacts cumulés sur l'ensemble de la ZAC, mais seulement les modifications qu'ont connues les programmes du secteur entre 2006 et 2010. Ceci amène une certaine confusion.

Pour plus de clarté, l'Autorité environnementale aurait souhaité que l'étude de trafic en question soit intégrée à la présente étude d'impact.

Les nuisances associées à la circulation routière sont quant à elles bien prises en compte pour les occupants du futur immeuble. La façade côté rue sera exposée à une ambiance sonore au-delà des valeurs réglementaires. Le pétitionnaire prévoit donc un isolement adéquat et une localisation pertinente d'activités bruyantes comme certains équipements techniques ou aires de livraison. En ce qui concerne la qualité de l'air, les prises d'air du bâtiment seront bien faites côté parc et non côté quai. En revanche, dans la mesure où le dossier ne permet pas d'apprécier les impacts du projet Stardust en termes de circulation, il ne permet pas non plus de prendre en compte les nuisances qu'il produit par ce biais.

Enfin, l'utilisation des transports en commun reste tributaire de la réalisation des projets en cours, et de l'organisation de l'espace public aux abords immédiats du projet Stardust. Les plans du projet permettent bien d'appréhender les accès piétons et cyclables, mais leur intégration à l'environnement immédiat n'est pas démontrée. La présentation au sein du dossier du « plan d'ensemble des circulations douces de la ZAC Seguin Rives de Seine » notamment évoqué en page 147, ou en page 160 pour ce qui est des impacts cumulés, fait défaut.

notamment évoqué en page 147, ou en page 160 pour ce qui est des impacts cumulés, fait défaut.

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. Celui que propose le dossier reprend bien les éléments essentiels. La présentation est claire, avec la reprise d'illustrations pertinentes. Quelques erreurs dans la retranscription, comme des coupures de phrases page 22, nuisent parfois à la compréhension.

Concernant l'étude d'impact dans son ensemble, des synthèses auraient pu être fournies au niveau des différentes parties, reprenant notamment les enjeux ou les impacts environnementaux. En effet, ces éléments peuvent permettre de faciliter la compréhension de tous, d'insister sur les points les plus importants, et de mettre en relation des thématiques souvent cloisonnées.

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



Daniel CANEPA