



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 07 NOV. 2013

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-821-13

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de construction de la Cité Musicale sur l'île Seguin à Boulogne-Billancourt (92)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction de la Cité Musicale à la pointe aval de l'île Seguin, à Boulogne-Billancourt dans le département des Hauts-de-Seine.

Cet équipement, notamment composé d'une salle de spectacle de 6 000 places et d'un auditorium de 1 150 places, s'implante en pointe aval de l'île Seguin, au creux de la boucle formée par la Seine au sortir de Paris, entre les coteaux boisés de Sèvres et Meudon et la plaine urbanisée de Boulogne-Billancourt. Le projet s'inscrit dans le réaménagement de l'île Seguin, occupée durant le XX^{ème} siècle par les usines Renault.

Les enjeux environnementaux sont liés au caractère unique du site et du projet. Le présent avis traite plus particulièrement des thématiques qui concernent le paysage, la biodiversité, l'eau, les sols, le cadre de vie et les déplacements. Les enjeux associés sont bien identifiés par le pétitionnaire, des éléments pertinents sont apportés, mais quelques précisions peuvent se révéler utiles.

Paysage – l'étude paysagère mériterait d'être plus étayée ; l'espace aujourd'hui libéré de l'île révèle une sensibilité paysagère forte à prendre en compte.

Biodiversité, eau et sol – ces thématiques sont globalement bien traitées, si ce n'est que le potentiel écologique de l'île Seguin ne doit pas être sous-estimé au motif qu'elle était industrialisée durant le XX^{ème} siècle.

Cadre de vie et déplacements - l'état initial est de bonne qualité ; en revanche, des réponses doivent être apportées à la question de la capacité des réseaux de transports à absorber le flux engendré.

L'articulation des projets et des différentes temporalités au sein du programme d'aménagement de l'île Seguin représente en elle-même un enjeu délicat pour le secteur, auquel l'autorité environnementale est particulièrement attentive. Le pétitionnaire présente des éléments du programme ; ceci est à souligner, même s'ils auraient parfois nécessité d'être décrits de façon plus détaillée.

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.

Cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

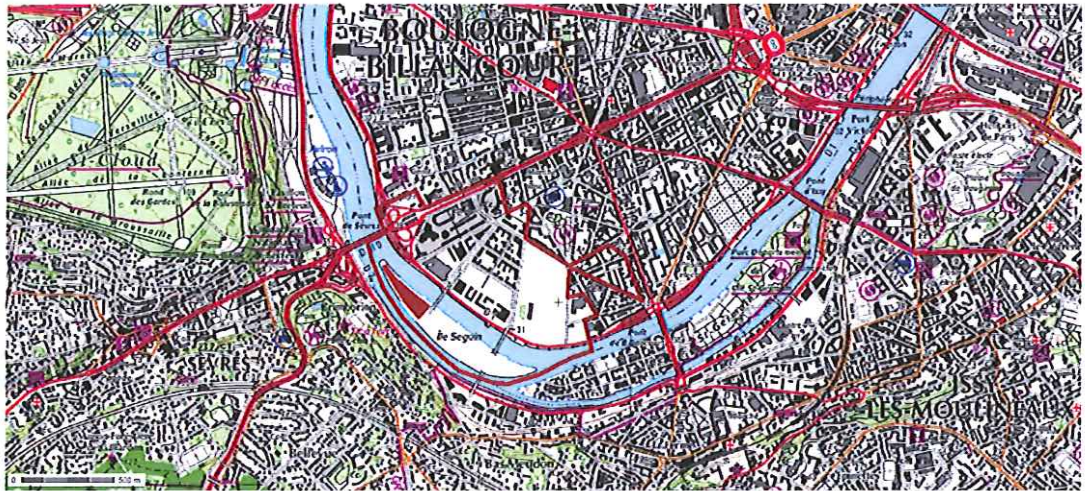
1.3. Contexte et description du projet

Le présent avis porte sur le projet de construction de la Cité Musicale à la pointe aval de l'île Seguin, à Boulogne-Billancourt dans le département des Hauts-de-Seine. Il s'inscrit dans la procédure de demande de permis de construire déposée par la société Tempo – Île Seguin auprès de la Ville de Boulogne-Billancourt. La maîtrise d'ouvrage a été confiée à la société Tempo par le Conseil Général des Hauts-de-Seine, propriétaire du terrain et porteur du projet, dans le cadre d'un Partenariat Public Privé.

L'île Seguin, d'une superficie de 11,5 hectares, fait partie d'un programme plus vaste d'aménagement : la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Seguin – Rives de Seine, dont le dossier de réalisation a été approuvé en 2004. Cette dernière s'étend sur une superficie d'environ 74 hectares sur les emprises libérées par les usines Renault en 1989. Elle comprend l'île Seguin, le quartier du pont de Sèvres et le quartier dit du « Trapèze » sur la rive droite. Les travaux de déconstruction et de dépollution du site de la ZAC ont été menés entre 2004 et 2010 et la zone ouest du Trapèze est aujourd'hui livrée. Il faut également noter l'arrivée du Grand Paris Express au pont de Sèvres prévue à l'horizon 2020. La dernière version de l'étude d'impact concernant la ZAC date de 2006. L'articulation des projets et des différentes temporalités représente en elle-même un enjeu délicat pour le secteur, auquel l'autorité environnementale est particulièrement attentive. En ce sens, il faut souligner tout le travail de concertation, dont il est fait mention à plusieurs reprises dans l'étude d'impact, entre le maître d'ouvrage du présent projet et la société d'économie mixte Val de Seine Aménagement, aménageur de la ZAC.

Le pétitionnaire considère le programme des travaux, au sein duquel s'insère la Cité Musicale, à l'échelle de l'île Seguin. C'est un choix pertinent, tant par l'unité géographique particulière qu'il représente que par l'unité fonctionnelle du projet urbain. Le programme retenu en décembre 2012 prévoit une constructibilité de 225 000 m² sur l'île Seguin, avec notamment 112 000 m² de bureaux et 84 000 m² d'équipements culturels, dont la Cité

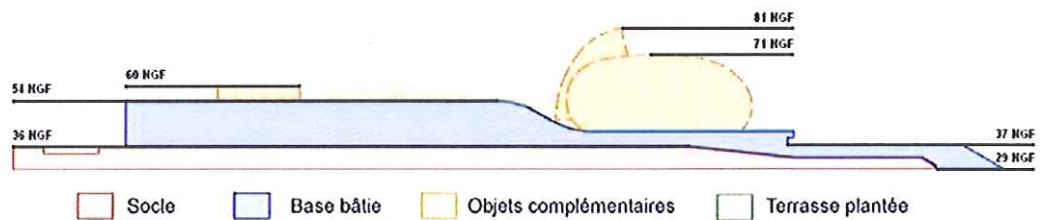
Musicale en pointe aval et un pôle d'art contemporain, le « R4 », en pointe amont. La berge basse de l'île se positionne à 29 m NGF¹. Le programme d'aménagement de l'île est conçu sur un « socle » s'élevant à 36 m NGF et supportant notamment le jardin public couvert qui s'étend d'une pointe à l'autre sur 1,2 hectares. Des objets urbains s'implantent à différentes hauteurs, dont une galerie longeant l'île à 54,10 m NGF, jusqu'au belvédère qui pourra culminer à 146 m NGF. La présentation du programme d'ensemble des pages 245 à 247 est appréciée. Toutefois, l'articulation des différents espaces publics du programme d'aménagement pour l'île Seguin est relativement complexe et aurait mérité d'être décrite de façon plus détaillée dans la présente étude d'impact, afin de juger au mieux de l'insertion de la Cité Musicale dans son environnement urbain. Enfin, une passerelle doit être construite entre la pointe amont et la station du pont de Sèvres, en lien avec le chantier du Grand Paris Express.



Localisation de la ZAC Seguin – Rives de Seine et du projet de la Cité Musicale – Fond : IGN



Vue du projet urbain retenu pour l'île Seguin – D'après étude d'impact



Gabarit du projet de la Cité Musicale – D'après étude d'impact

¹Nivellement Général de la France

Le projet de Cité Musicale est bien décrit des pages 38 à 56. Il prévoit 36 484 m² de SHON ; la surface plancher aurait également dû être indiquée. 1 500 m² sont en plus réservés à la galerie longeant l'île ; le dossier ne permet pas d'appréhender facilement l'intégration de cet élément. Le tout est construit sur une parcelle de 2,4 hectares.

- Du point de vue du programme, un « grand foyer » traversant dessert la grande salle d'une capacité de 4 000 personnes assises à 6 000 debout, un pôle d'enregistrement et de répétitions, l'auditorium d'une capacité de 1 150 places, des locaux pour la résidence d'un orchestre, les locaux de la maîtrise des Hauts-de-Seine, des commerces et un espace pour manifestations d'entreprises. L'ensemble est accompagné d'une crèche pour les enfants du personnel, des locaux logistiques et un parc de 74 places de stationnement en sous-sol.
- Concernant le bâti, le socle est construit à partir de la côte 31,80 m NGF, constituant le niveau de sous-sol. La base bâtie, comprise entre les niveaux 36 m NGF et 54,10 m NGF, est construite sur 3 étages. Des locaux s'élèvent jusqu'au niveau 60 m NGF. L'auditorium, à l'aspect d'un nid, est ceint d'une voile photovoltaïque culminant à 81,00 m NGF.
- Enfin, la figure de la page 42 montre comment différents espaces s'appuient sur le socle minéral. Depuis la pointe de l'île, un grand escalier dessert l'esplanade. Un bassin entoure l'auditorium. L'ensemble du toit de la base bâtie est ensuite planté. Une « colline » également plantée, s'élevant à 60 m NGF, est ceinte d'une « promenade panoramique » et ponctuée d'un belvédère. Le local de la Maîtrise des Hauts-de-Seine, à la même hauteur, dispose d'une cour intérieure. Un large escalier partiellement planté redescend ensuite vers le parvis, situé au niveau du pont Renault. Le pétitionnaire indique également que la berge basse de l'île Seguin est à dominante minérale.

Des illustrations sont illisibles dans la version papier comme dans la version électronique de l'étude d'impact, notamment des plans et coupes pourtant indispensables à la description du projet. Par ailleurs, l'étude d'impact n'est pas claire sur la localisation de la crèche. En effet, seule la cour est indiquée sur certaines figures, page 42 par exemple. Les figures suivantes indiquent peut-être cette localisation mais elles ne sont pas lisibles.

Cet équipement, qualifié « d'iconique » par le pétitionnaire, est un équipement peu commun du point de vue de son intégration environnementale, car original dans sa forme, ses volumes, sa localisation.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'île Seguin est située au creux de la boucle que forme la Seine en sortant de Paris, entre l'île Saint-Germain en amont, le pont de Sèvres en aval, les coteaux de Sèvres et Meudon rive gauche et la ville de Boulogne-Billancourt – plus particulièrement le quartier du Trapèze en développement – rive droite.

Dans le dossier, l'histoire de ce lieu est présentée en trois temps. Jusqu'au début du XX^{ème} siècle, « l'île verte » a diverses vocations : agriculture, manufacture, loisir, etc. « L'île industrielle » correspond ensuite à l'implantation emblématique des usines Renault jusqu'à la fermeture du site annoncée en 1989. Enfin, « la reconversion » est ouverte depuis plus de 20 ans et voit se succéder de nombreux projets. Cette présentation historique est appréciée car elle est indispensable à la bonne compréhension du secteur de projet.

Paysage

Concernant la topographie du secteur, selon le dossier, les coteaux varient des niveaux 85 à 100 m NGF là où la Seine est en moyenne à 26 m NGF et les berges de l'île à 29 m NGF. La fourniture de ces données est appréciée tout comme la figure en coupe l'illustrant.

Elles auraient toutefois mérité d'être développées au-delà de la demi-page proposée (page 60). Des données de hauteurs, notamment en ce qui concerne le bâti rive droite, auraient ainsi pu être reportées sur cette coupe. Tous ces éléments auraient pu être développés, en termes d'illustrations et de commentaires, sur une aire d'étude plus vaste afin de permettre d'appréhender l'ensemble de cette boucle de la Seine – susceptible d'être impactée par le projet - entre coteaux et plaine alluviale, avec une caractérisation plus fine des rives de Seine au droit de la pointe aval de l'île.

Ceci aurait permis de dégager un fait qui n'est pas considéré selon toute son importance au sein de l'étude paysagère de l'état initial (pages 111 à 122) ; à savoir que depuis la déconstruction des usines, l'espace de l'île s'est libéré et a permis de révéler le paysage ouvert de cette boucle de la Seine. Le paysage, aujourd'hui sur l'île, offre la vue unique du fleuve lové dans la courbe du coteau d'une part et appuyé sur la densité urbaine de Boulogne d'autre part. Globalement, l'analyse proposée sur deux pages des « entités paysagères de l'île et ses abords » aurait dû être plus détaillée.

Le dossier propose ensuite plusieurs points de vue depuis les coteaux : sur la majorité de ceux-ci le site d'implantation du projet n'apparaît pas puisque « ces points de vue sont pour la plupart masqués par les arbres en été » (page 119 – argument repris à plusieurs reprises dans le dossier). D'une part, il faut garder à l'esprit que les arbres sont défeuillés jusqu'à six mois par an. D'autre part, l'étude des perceptions du paysage mérite d'être plus approfondie que cette analyse qui semble se résumer à la seule visibilité de l'île depuis quelques endroits, sans qualification particulière. L'étude des vues rapprochées aurait également pu être développée en qualifiant la perception du site d'implantation et de l'ouverture sur les coteaux à échelle humaine, depuis la rive de Boulogne-Billancourt, les accès à l'île et notamment les stations de transport en commun.



Vue actuelle du site d'implantation du projet et des coteaux depuis le pont Renault – Source : DRIEE ÎdF

Le dossier recense également les nombreux sites inscrits, sites classés et monuments historiques présents aux abords du site, en les cartographiant, en proposant quelques illustrations et en rappelant la réglementation associée (pages 114 à 118) ; ceci est apprécié. Les nombreuses protections en vigueur sur les coteaux confirment en particulier le caractère exceptionnel du secteur. Le rappel du patrimoine industriel – et avec lui l'histoire et l'identité associées au lieu - tel que le propose brièvement le dossier page 118, est également un élément dont la prise en compte est indispensable. C'est en cela que certains éléments de ce patrimoine tels que la porte de l'usine Renault ont été protégés par le Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Biodiversité, eau et sol

La thématique milieux naturels est correctement abordée dans l'état initial en termes de méthodologie. L'île Seguin étant située dans un contexte urbanisé, la bibliographie adaptée et l'inventaire de terrain – avec cinq passages répartis sur l'année – sur les

oiseaux et la flore que propose le dossier composent en effet une méthode adaptée. L'étude de la faune conclut à l'absence d'espèces à fort enjeu sur le site. Toutefois, il en ressort également la recolonisation du site par une végétation de densité moyenne et une localisation qui attire les oiseaux. L'île Seguin présente donc un potentiel écologique à ne pas négliger dans cette trame urbaine de petite couronne. D'autre part, la plupart des oiseaux nicheurs qui ont été identifiés sur le site sont des espèces protégées. Le pétitionnaire devra donc étudier l'opportunité ou non de faire une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées.

En ce qui concerne la trame verte et bleue, le dossier aborde le réseau écologique des pages 79 à 83, reprenant notamment le SCOT des coteaux du Val-de-Seine et le SRCE², ce qui est apprécié. L'autorité environnementale indique à ce sujet que le SRCE a été adopté par arrêté du 21 octobre 2013. Ces deux documents donnent une première approche ; à commencer par la situation de l'île Seguin au cœur du grand corridor écologique constitué par la Seine. Une étude spécifique sur l'île Seguin - sur ses connexions, sa place dans ce corridor et ses potentialités écologiques – aurait toutefois mérité d'être menée, plutôt que d'être écartée au titre que « avec son urbanisation, l'île est elle-même sortie depuis les années 1920 de ce système écologique lié au fleuve » (page 81). Le potentiel écologique est parfois sous-estimé par l'état initial, arguant qu'il s'agit d'une île anciennement urbanisée et dont la vocation serait urbaine. Pourtant, il est également indiqué que « le site reprendrait vite des caractéristiques d'île sauvage si on gérait la situation dans ce sens » (page 110). Ce potentiel doit donc être pleinement considéré et étudié pour pouvoir ensuite analyser les impacts des choix projetés d'aménagement. Par ailleurs, l'étude propose un bon état des lieux de la situation des berges. L'autorité environnementale indique que le schéma environnemental des berges d'Île-de-France, annexé au SRCE, relève une opportunité très faible de renaturation ou de valorisation de celles-ci sur les tronçons de Seine au droit de l'île, excepté justement sur la pointe aval de l'île Seguin. Enfin, le dossier caractérise bien le milieu aquatique, en termes d'habitat, des pages 91 à 94.

En revanche, des précisions doivent être apportées en ce qui concerne la qualité de l'eau. En effet, il est notamment fait référence page 90 au Système d'Évaluation de la Qualité des cours d'eau (SEQ-eau). Or, cette grille est devenue caduque depuis la parution du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau Seine-Normandie (SDAGE) 2010-2015 qui fixe de nouvelles règles. Il est indiqué à cette même page que « l'objectif de qualité pour la Seine devra viser le bon état dans les années à venir (objectif Directive Cadre sur l'eau) : la date de cet objectif n'est pas déterminée. » Or, l'autorité environnementale rappelle que l'objectif du SDAGE 2010-2015 pour Paris et la proche couronne, dans un contexte de masses d'eau fortement artificialisées, est une atteinte d'un bon potentiel écologique des masses d'eau en 2027. La prise en compte du SDAGE dans l'état initial aurait donc dû être plus approfondie que le rappel des quatre enjeux très généraux à la page 63. Les relevés des stations de mesures du pont du Garigliano et du pont de Suresnes repris à la page 64 sont quant à eux appréciés.

Concernant le risque inondation par débordement de la Seine, l'étude indique bien la situation, cartographie à l'appui. L'île Seguin est classée en tant qu'îlot hors submersion par le Plan de Prévention du Risque Inondation de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine (PPRI). Ce zonage particulier indique notamment que le site n'est pas considéré comme inondable en tant que tel, mais qu'il y est défini une côte, dite «côte casier », en-deçà de laquelle s'imposent des dispositions constructives pour qu'il ne le devienne pas. Cette côte est de 31,50 m NGF pour l'île Seguin.

L'enjeu que représente la gestion des eaux pluviales et des eaux usées pourrait quant à lui être mieux développé dès l'état initial. Comme l'indique le dossier à la page 155, la façon dont est gérée l'eau sur l'île est aujourd'hui provisoire ; selon les aménagements qui seront décidés pour l'île Seguin, c'est tout un système qu'il faudra redéfinir. A ce titre, l'état initial

²Schéma de Cohérence Territoriale et Schéma Régional de Cohérence Écologique

aurait dû rappeler l'arrêté préfectoral n°2009-108 du 31 juillet 2009 qui fixe des prescriptions pour les projets au sein de la ZAC Seguin – Rives de Seine, notamment les articles 2.3 et 4 qui imposent des conditions techniques pour les rejets d'eaux usées et les effluents pluviaux en phase chantier et en phase d'exploitation.

Enfin, concernant la qualité des sols, le dossier propose à la page 61 un historique clair de la pollution des sols et de sa gestion, due au passé industriel de l'île, jusqu'à une Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires réalisée en 2013 et sur laquelle reviendra le présent avis dans sa troisième partie. Le dossier mentionne bien l'arrêté préfectoral n°2006-144 du 18 octobre 2006 qui fixe les objectifs de réhabilitation du site ; en revanche des informations importantes qu'il mentionne auraient dû être reprises dans l'étude d'impact dans la mesure où elles concernent le projet. Les scénarios pour lesquels la remise en état des sols de l'île Seguin a été réalisée y figurent notamment : aménagement paysager, voirie ou aménagement d'une gare de tramway, bâtiments de bureaux ou locaux pouvant accueillir du public avec un ou plusieurs niveaux de parkings en sous-sol et bâtiments destinés au logement avec un ou plusieurs niveaux de parkings en sous-sol. L'arrêté préfectoral du 18 octobre 2006 mentionne également que : *« tout projet d'aménagement pour un usage différent de ceux mentionnés ci-dessus devra faire l'objet d'une évaluation des risques permettant de vérifier la compatibilité entre l'usage prévu et l'état du site et donner lieu le cas échéant, sur décision du Préfet [du département des Hauts-de-Seine], à des mesures complémentaires. Ce sera le cas en particulier des activités localisées entre les niveaux 32 et 36 NGF sur la base d'un projet précisément défini. »* Comme le montre la description du projet, celui-ci est susceptible d'être concerné par ce cas de figure.

Cadre de vie et déplacements

Le dossier propose une bonne approche de l'environnement considéré sous l'angle du vécu des usagers du quartier, notamment des pages 157 à 161. Il rappelle notamment les quartiers, marqueurs et moyens de déplacement autour desquels celui-ci s'organise : Trapèze, pont de Sèvres, campus de Meudon, coteau urbanisé ou encore itinéraires le long des berges par exemple. Cette approche est pertinente, si bien qu'elle aurait pu être également utilisée, de façon plus approfondie, dans l'étude paysagère. D'un point de vue plus particulier, le pétitionnaire recense bien les habitants riverains de l'île Seguin.

Le dossier propose ensuite l'étude acoustique qui a été menée pour l'état initial ; la méthode déployée est pertinente. Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre - défini par arrêté préfectoral et auquel sont associées des obligations constructives - est indiqué autour de l'île Seguin et des mesures *in situ* ont été réalisées. Il en ressort donc que la circulation automobile est la principale source de bruit autour de l'île, notamment sur les deux rives de la Seine et au niveau du pont de Sèvres. Le site d'implantation du projet en revanche, de par l'espace préservé par la Seine, est relativement calme. Quant à la qualité de l'air, le dossier propose les relevés des stations dites « de fond » et « trafic » les plus proches ; et rappelle qu'elle reste largement dégradée en Île-de-France, d'autant plus en milieu très urbanisé. Les infrastructures de transport génératrices de nuisances sonores engendrent également une forte pollution de l'air. Le dossier ne propose pas d'état initial *in situ*, ce qui aurait au moins dû être justifié.

En ce qui concerne les déplacements, l'état initial proposé des pages 138 à 154 est d'assez bonne qualité. En effet, au sujet des transports en commun, la donnée des fréquences est notamment appréciée. Globalement, il ressort de l'étude que le site est desservi par le pôle majeur que constitue la station du pont de Sèvres où arrive la ligne 9 du métro, un pôle secondaire qui permet un accès par l'autre rive avec le tramway T2 et un réseau de bus au niveau d'offre relativement faible. Ces usagers des transports en commun doivent également être considérés parmi les usagers des modes actifs. C'est d'autant plus vrai que, comme l'indique le dossier, le site d'implantation du projet est situé à environ 10 minutes à pied de la station de métro et à 13 minutes de la station de

tramway, ce qui n'est pas négligeable au regard des usages habituels en milieu très urbain. A ce sujet, l'autorité environnementale tient à souligner une démarche du pétitionnaire trop rarement présentée au sein des études d'impact : la qualification des espaces publics qui permettent ces accès en modes actifs, notamment par des photographies. Le pétitionnaire définit les itinéraires qui présentent un niveau de confort et de continuité satisfaisant pour ces usagers, ce qui est pertinent.

Par ailleurs, le dossier propose également un bon état initial de la situation concernant la circulation automobile, cartographiant l'organisation du réseau aux abords du site et les accès à celui-ci, reprenant des données de trafic et caractérisant la situation du stationnement. Comme constaté sous l'angle des nuisances sonores, les trafics sur certaines voies sont très importants : 8 800 véhicules à l'heure de pointe du matin pour le pont de Sèvres, 2 500 pour la RD 1 sur la rive droite et 1 600 pour la RD 7 rive gauche. L'île Seguin est connectée mais pas intégrée à ce réseau, la circulation automobile étant interdite sur l'île et les ponts, hors usages très particuliers : déchets, livraisons, etc. L'état initial du stationnement autour du site est également bien mené et particulièrement important à prendre en compte ; le pétitionnaire recense 1 800 places en ouvrage qui soient accessibles et pertinentes pour la desserte du site. Enfin, le titre « Mobilité » qui présente, pages 153 et 154, une approche des déplacements selon les usages, est également apprécié.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le rappel des exigences réglementaires du PLU qui s'impose au projet est d'autant plus apprécié que l'île Seguin fait l'objet d'un règlement qui lui est spécifique. A ce sujet, il faut préciser le contexte actuel. Un précédent programme pour l'île prévoyait la construction de cinq tours. Une révision simplifiée du PLU a alors été engagée en 2010 par la commune. Cette procédure a été annulée par le tribunal administratif le 15 juillet 2013, notamment au motif de l'absence d'évaluation environnementale. En décembre 2012, ainsi que le rappelle le dossier en page 277, trois scénarios d'occupation du sol et de hauteur ont été soumis au vote des bouloonnais et un programme comprenant une seule tour a été retenu. Afin de permettre ce nouveau projet, la commune a initié début 2013 une procédure de déclaration de projet adoptée le 4 juillet 2013.

Dans les pages consacrées à la justification du projet, à la fin du dossier, l'éclairage apporté par l'évolution des programmes d'aménagement pour la ZAC et pour l'île Seguin est un peu succinct mais apprécié. Il aurait toutefois été intéressant de comprendre comment a été conçu le programme pour l'île au regard des critères environnementaux avancés : « *insertion paysagère, place du végétal, rapport à la Seine, impact sur la circulation* ». Par ailleurs, le dossier propose un état initial pertinent des équipements, en particulier culturel, sur un secteur élargi pour justifier d'y implanter un équipement d'une capacité de plus de 7 000 places.

Le pétitionnaire indique ensuite que, dans le cadre des dispositions imposées par le cahier des prescriptions du projet urbain, conçu par les Ateliers Jean Nouvel, un concours pour la conception du bâtiment a été organisé, auquel ont répondu trois candidats. Il est acceptable que les projets qui n'ont pas été retenus puissent rester confidentiels, dans la mesure où ces variantes existent et où le pétitionnaire indique ce qui a justifié le choix de ce projet d'un point de vue environnemental. A ce titre, l'autorité environnementale souligne certaines solutions innovantes qui ont été retenues dans la conception du bâtiment en lui-même : jardins en terrasses, récupération de chaleur sur les eaux usées, voile solaire photovoltaïque en mouvement et l'ambition forte d'une alimentation énergétique composée à 65 % d'énergies renouvelables.

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

Le dossier apporte des éléments d'analyse intéressants sur tous les sujets ; mais certains doivent être approfondis dès l'état initial pour que l'étude des impacts soit de meilleure qualité. Par ailleurs, dans le cas de la Cité Musicale, la plupart des impacts doivent être appréhendés au regard de tout ou partie du programme d'aménagement pour l'île Seguin, tel que la trame viaire, les typologies générales du bâti, les espaces publics, les berges, etc. Bien-sûr, il n'est pas du ressort du maître d'ouvrage pour la construction d'un seul bâtiment de réaliser l'évaluation environnementale de l'ensemble du programme d'aménagement de l'île Seguin. Il doit en revanche être en mesure de reporter, au sein de l'étude d'impact sur la Cité Musicale, des éléments à l'échelle du programme issus de la concertation avec l'aménageur. Dans le cas présent, le pétitionnaire présente des éléments sur l'ensemble de l'île Seguin ; ceci est à souligner, même s'ils auraient parfois nécessité d'être décrits de façon plus détaillée.

Les impacts temporaires de la Cité Musicale au regard du programme, quant à eux, sont bien appréhendés par l'étude d'impact. Les plannings indicatifs des travaux à l'échelle de l'île, pages 248 et 249, sont notamment appréciés. En effet, comme le rappelle le dossier, le phasage doit être conçu de manière fine pour permettre d'aménager l'île de façon cohérente et de ne pas entraver son appropriation, qui a déjà commencé avec des installations temporaires. L'aménagement de l'ensemble de l'île doit durer environ 10 ans. L'ampleur de ce chantier en milieu urbanisé engendrera évidemment des nuisances - tels que bruits, poussières, pollutions accidentelles, obstacles aux circulations, dégradation du paysage, etc. - que le pétitionnaire aborde à l'échelle de la Cité musicale.

En termes d'impacts permanents sur le paysage, l'analyse proposée des pages 203 à 214 repose pour beaucoup sur une succession de vues avant / après avec photomontage intégrant une image de la Cité Musicale. Ces projections sont intéressantes mais auraient dû être commentées. L'impact sur les coteaux aurait également dû être mieux caractérisé, avec plus de vues depuis la rive droite. De plus, l'étude d'impact aurait dû être en mesure de proposer une étude de la perception rapprochée du projet ; comment seront perçus, par exemple, les gabarits imposants de béton à échelle humaine. En tant que mesures prises pour l'environnement, le pétitionnaire avance plutôt les intentions d'un projet « *iconique* », qui vise à « *s'affirmer dans le paysage* », etc. mais celles-ci doivent s'appuyer sur une étude paysagère plus précise. En particulier, l'argument selon lequel le renforcement du caractère urbain de l'île Seguin a un impact positif sur le paysage doit pouvoir être étayé par des éléments de démonstration. A défaut, on pourrait retourner l'argument en estimant également que le renforcement du caractère urbain referme l'espace à cet endroit précis de la boucle du fleuve, où le paysage prend un sens géographique très fort.

En ce qui concerne les milieux naturels, le projet a des impacts directs sur les espèces ayant commencé à reconquérir ce site en friche et recensées dans l'état initial. De plus, le pétitionnaire souhaite donner à l'aménagement des séquences végétales en toiture une vocation écologique et pas seulement ornementale ; tout en reconnaissant bien sûr que l'urbanisation et la fréquentation projetées du site perturberont globalement la biodiversité. En revanche, les impacts sur le potentiel que pourrait représenter l'île au sein de la trame verte et bleue auraient mérités d'être mieux pris en compte. En effet, il est indiqué page 199 que "*l'île, dont la vocation est urbaine, n'a jamais été considérée dans les documents de planification comme devant participer à la restauration de la trame écologique urbaine de la Seine*". Cependant, l'état initial montre qu'elle pourrait rapidement retrouver un caractère sauvage. Comme indiqué précédemment, il aurait donc fallu disposer d'une étude spécifique des potentialités écologiques de l'île dans ce contexte.

Au sujet de la gestion des eaux pluviales, le projet propose des solutions intéressantes auxquelles l'autorité environnementale apporte quelques précisions. La totalité de l'emprise du projet sera construite mais les toitures végétalisées doivent permettre de limiter le ruissellement, ce qui est à souligner. Le dossier indique page 192 qu'un volume

de stockage de 125 m³ est tout de même prévu pour gérer un épisode pluvieux « exceptionnel » ; l'occurrence de l'épisode considéré doit être précisée pour pouvoir évaluer ce volume de rétention. Par ailleurs, il est indiqué à la page 193 que les eaux potentiellement chargées en polluant ruisselant sur les places de stationnement seront traitées par un séparateur à hydrocarbures. L'autorité environnementale rappelle que des études ont démontré leur inefficacité en dehors d'un usage pour des eaux fortement concentrées, dans une station service par exemple. Ces dispositifs représentent même un danger sur des parkings puisqu'en cas de manque d'entretien, ils peuvent être à l'origine de relargage massif. Enfin, le projet propose de réguler l'effet îlot de chaleur urbain par le dispositif de miroir d'eau (page 189) et de réutiliser les eaux pluviales (page 191). L'autorité environnementale souligne ces deux solutions et rappelle qu'elles sont soumises à réglementation pour leurs impacts sanitaires potentiels.

Par ailleurs, le dossier doit être plus précis sur l'implantation de la crèche. Cette localisation est une information indispensable pour gérer l'impact sanitaire de la pollution des sols. Même si l'EQRS conclut à l'acceptabilité du risque résiduels pour cet usage, des dispositions constructives sont tout de même à prévoir pour les équipements accueillant des populations sensibles, dont font partie les crèches. L'autorité environnementale renvoie sur ce sujet à la circulaire du 8 février 2007. De plus, une partie du projet se trouve sous la cote de 36 m NGF, le projet ne présente pas un niveau de sous-sol au droit de tous les locaux de bureaux ou recevant du public et le scénario crèche n'est pas identifié dans la liste définie dans l'arrêté du 18 octobre 2006. Pour ces raisons et conformément à cet arrêté, une EQRS datée du 18 juin 2013 a donc été réalisée par le pétitionnaire. Quatre scénarios ont été étudiés selon les usages et leur localisation au sein de la Cité Musicale ; ceux-ci concernent les musiciens de l'orchestre résident, le personnel administratif, le personnel logistique, les employés et leurs enfants à la crèche. Les modélisations reposent sur les concentrations maximales mesurées dans les gaz du sol en cinq points. Cette étude conclut sur des risques sanitaires, liés à la présence de certains composés dans les gaz du sol, acceptables pour les usages envisagés. Le pétitionnaire reprend ces conclusions pages 197 et 198 de l'étude d'impact.

En ce qui concerne les déplacements, le pétitionnaire se positionne à l'horizon de mise en service du projet, à savoir 2016. L'autorité environnementale souligne la prise compte qui est faite des cheminements depuis l'extérieur de l'île Seguin, qui inclut notamment les projets en cours. En revanche, la façon dont s'organisent les cheminements à l'intérieur programme d'aménagement de l'île est un sujet complexe puisqu'il nécessite une articulation fine entre plusieurs projets particuliers dont fait partie la Cité Musicale. En cela, c'est un élément du programme d'aménagement de l'île Seguin qui auraient dû être mieux décrit dans le dossier. De plus, l'implantation future de la gare du Grand Paris Express à 200 m du projet et son impact sur l'organisation de tous les flux de déplacements du secteur est peu évoquée, hormis de façon succincte pages 269 et 270. Même si elle ne sera mise en service que quelques années après la Cité Musicale, la gare aura bien un impact durant la phase d'exploitation de cette dernière. Enfin, il faut noter que l'accès automobile de l'île doit être interdit, ce qui est a priori positif pour le site du projet mais engendre des impacts aux alentours.

Par ailleurs, les études portant sur les transports en commun et la circulation automobile ne répondent que partiellement à la question de la capacité des réseaux à absorber le flux engendré. En effet, à partir de la fréquentation de la Cité Musicale et des données statistiques de répartition entre les différents modes de transports, le pétitionnaire évalue bien les flux engendrés. Ils sont notamment de 1 800 usagers des transports en commun à l'heure de pointe du matin et de 2 100 véhicules lors d'un spectacle. Le pétitionnaire affirme ensuite que « la desserte actuelle est en capacité d'absorber les flux générés par la Cité Musicale à l'heure de pointe du matin » (page 226), mais sans véritablement démontrer cette affirmation. De plus, une évaluation des flux engendrés par le programme est indispensable pour pouvoir répondre à cette question. Concernant la circulation automobile, le dossier évoque une modélisation réalisée avec l'hypothèse de

programmation précédente pour l'aménagement de l'île et indique que celle-ci « *n'aboutissait pas à une dégradation notable des conditions de circulation tant sur les routes départementales que sur les voiries du trapèze* » (page 228). Même si cette étude doit en effet être actualisée, elle aurait dû être présentée dans l'étude d'impact. L'étude d'impact indique enfin que le besoin de la Cité Musicale en stationnement peut dépasser 3 000 places alors que seulement 2 000 sont disponibles aux abords du projet et partagées avec d'autres usages. Le pétitionnaire doit traiter cette problématique de manière plus approfondie. Une telle contrainte en stationnement peut à la fois inciter l'utilisation des transports en commun mais également appauvrir l'espace public par du stationnement de surface. Pour finir, le dossier étudie la problématique de dégradation de l'air inhérente à cette création de flux automobile ; celle-ci doit pourtant être traitée dans ce secteur déjà très sensible.

Concernant le cadre de vie, un autre impact majeur du projet concerne les nuisances sonores qu'il est susceptible d'engendrer. Ce sujet, inhérent à la conception du bâtiment, est bien traité par le pétitionnaire. Conformément à la réglementation à laquelle sont soumis les établissements ou locaux recevant du public et diffusant à titre habituel de la musique amplifiée, une étude d'impact spécifique aux nuisances sonores a été réalisée. Elle est jointe en annexe et les principaux résultats sont repris des pages 232 à 241. Il en ressort que le relatif isolement géographique du projet et les dispositions prises en termes de construction permettent de se conformer aux seuils réglementaires.

4. L'analyse du résumé non technique

Le résumé non technique a pour objectif de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé non technique du dossier propose une synthèse claire et bien illustrée de l'étude d'impact. En revanche, les informations sélectionnées mériteraient parfois d'être plus pertinentes, concernant le paysage notamment. Par ailleurs, le fait que le pétitionnaire propose une hiérarchisation des enjeux environnementaux est particulièrement apprécié.

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'Île-de-France
Préfet de Paris

Jean DAUBIGNY