



Mission régionale d'autorité environnementale  
Île-de-France

**Avis en date du 28 décembre 2017  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet d'aménagement du site des Papeteries  
situé à Nanterre (Hauts-de-Seine)**

**Résumé de l'avis**

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet d'aménagement du site des Papeteries situé à Nanterre (92). Il s'inscrit dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la Société Publique Locale d'Aménagement de Nanterre (SPLAN) auprès du service de police de l'eau d'Île-de-France. Un précédent avis de l'autorité environnementale a été émis sur ce projet le 1<sup>er</sup> février 2017, dans le cadre du dossier de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC).

Le projet vise à requalifier un ancien site industriel (19 hectares) aux fins de créer un quartier à vocation économique comprenant principalement un campus de bureaux (110 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher), un parc d'activités (40 000 m<sup>2</sup> sdp) ainsi qu'une base logistique multimodale (10 000m<sup>2</sup>).

Inscrit dans un territoire en forte mutation, le site d'implantation est concerné par un environnement particulièrement complexe, marqué par des infrastructures terrestres majeures génératrices de nuisances importantes, un passé industriel polluant mais également des milieux naturels sensibles.

Les principaux enjeux environnementaux concernent la pollution des sols, l'intégration paysagère, l'existence de risques naturels et technologiques, les déplacements, la qualité de l'air, l'ambiance sonore, les milieux naturels et l'eau.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales. Depuis l'avis du 1<sup>er</sup> février 2017, des compléments d'analyse ont été intégrés pour répondre aux recommandations de l'autorité environnementale. A cet effet, une étude hydraulique et une étude complémentaire des impacts sur les milieux naturels ont notamment été réalisées et jointes au dossier de demande d'autorisation environnementale.

La MRAe souligne que des analyses complémentaires mériteront toutefois d'être apportées au niveau de la base logistique, lorsque le projet sera plus affiné, notamment eu égard au choix retenu pour les modalités de déchargement et d'acheminement (hypothèse du tramway-fret non retenue à ce jour dans les analyses de l'étude d'impact).

S'agissant de l'impact paysager, la MRAe recommande que l'étude d'impact étaye les conditions d'intégration paysagère et, notamment explique les conditions de transitions entre les différentes unités paysagères (campus, extension du parc paysager, base logistique, infrastructures,...) qui composeront le secteur.

Enfin, comme dans son avis précédent, la MRAe recommande d'étayer, compte tenu de la concentration d'emplois (actuels et à venir) sur le secteur, la justification du projet au regard des objectifs fixés au plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) ainsi qu'au schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF).

# AVIS DETAILLE

## 1. L'évaluation environnementale

### **1.1 Présentation de la réglementation**

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée 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.

Le projet d'aménagement du site des Papeteries est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 33°).

L'autorité environnementale a émis un premier avis sur le projet, daté du 1<sup>er</sup> février 2017, dans le cadre du dossier de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC). Suite à la réalisation d'études complémentaires, actualisant l'étude d'impact précédente, et à l'évolution du projet, l'autorité environnementale a de nouveau été saisie, le 19 septembre 2017, dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale, présentée par la Société Publique Locale d'Aménagement de Nanterre auprès du service de police de l'eau d'Ile-de-France.

### **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 considération dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

A la suite de la consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

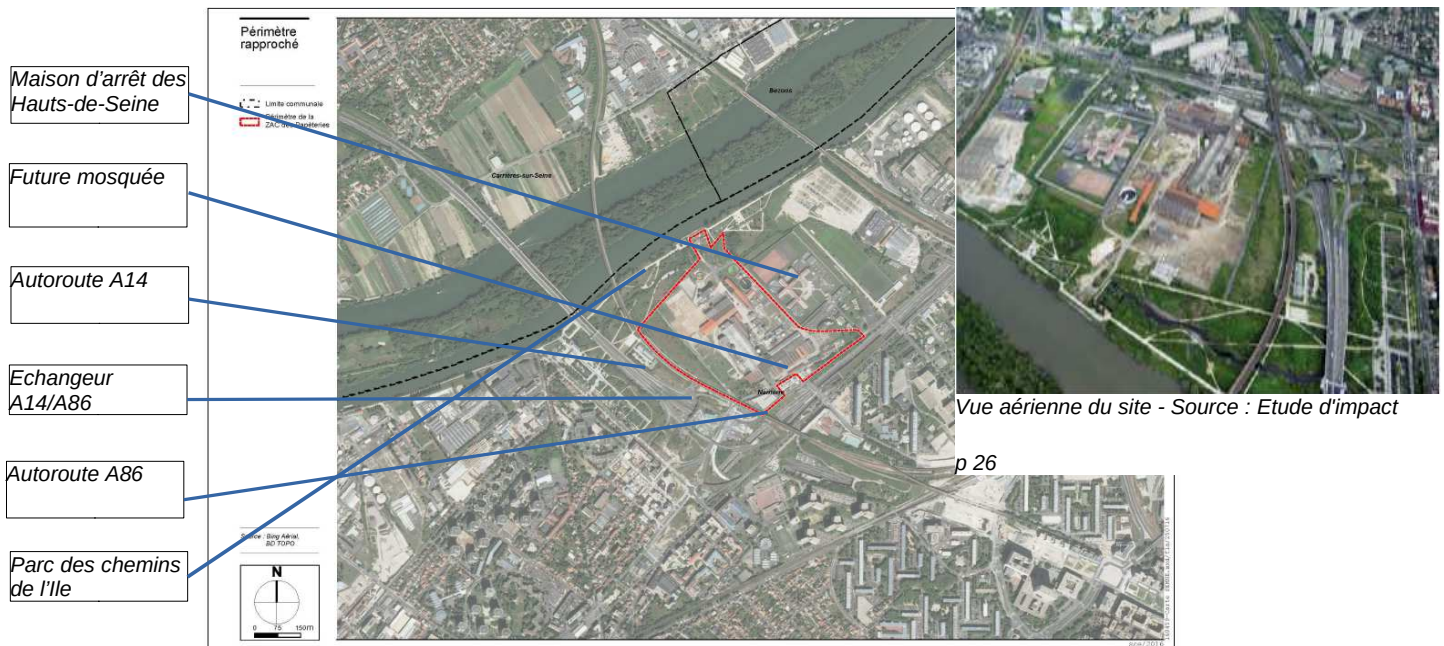
Le présent avis est une actualisation de l'avis émis le 1<sup>er</sup> février 2017. Il prend notamment en compte les compléments apportés par le porteur de projet, à savoir :

- une réponse au précédent avis de l'autorité environnementale, datée du 20 octobre 2017 ;
- une actualisation de l'étude d'impact, datée du 04 juillet 2017 – Version 6.5.

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

S'inscrivant au sein du périmètre de l'opération d'intérêt national (OIN) Seine Arche, le projet de ZAC des Papeteries vise à reconvertir le site des anciennes Papeteries de la Seine (fermé en mars 2011) situé au nord de la commune de Nanterre dans le quartier République.

Porté par la commune de Nanterre et la société publique locale d'aménagement de Nanterre (SPLAN), le projet concerne un terrain d'une superficie de 19 hectares fortement enclavé par des infrastructures majeures de transports terrestres avec, à l'est des voies ferrées, à l'ouest l'autoroute A14 et au nord l'autoroute A86. Le nord du site est, quant à lui, bordé par les berges de Seine. Le site est également limitrophe du Parc des chemins de l'île (14,5 hectares au nord et à l'ouest) dont la création date de 2006, de la maison d'arrêt des Hauts-de-Seine (à l'est) ainsi que de la future mosquée actuellement en cours de construction (au sud).



Plan de situation du site - Source : Etude d'impact p 20 + annotations DRIEE-IF

A l'échelle de la ville, le projet s'implante dans un secteur en complète mutation concerné principalement par la réalisation des ZAC Seine Arche et des Groues (prévoyant plus de 1 million de m<sup>2</sup> de SdP), par un projet de couverture de l'échangeur A86/A14, par la création de l'éco-quartier Hoche ainsi que par le projet d'extension du Tramway T1<sup>1</sup> dont le projet de tracé actuel prévoit de longer le site de la ZAC des Papeteries au niveau de l'avenue de la République.

Le projet de ZAC prévoit une programmation à vocation économique développant une surface de plancher (SdP) totale de 165 800 m<sup>2</sup> avec :

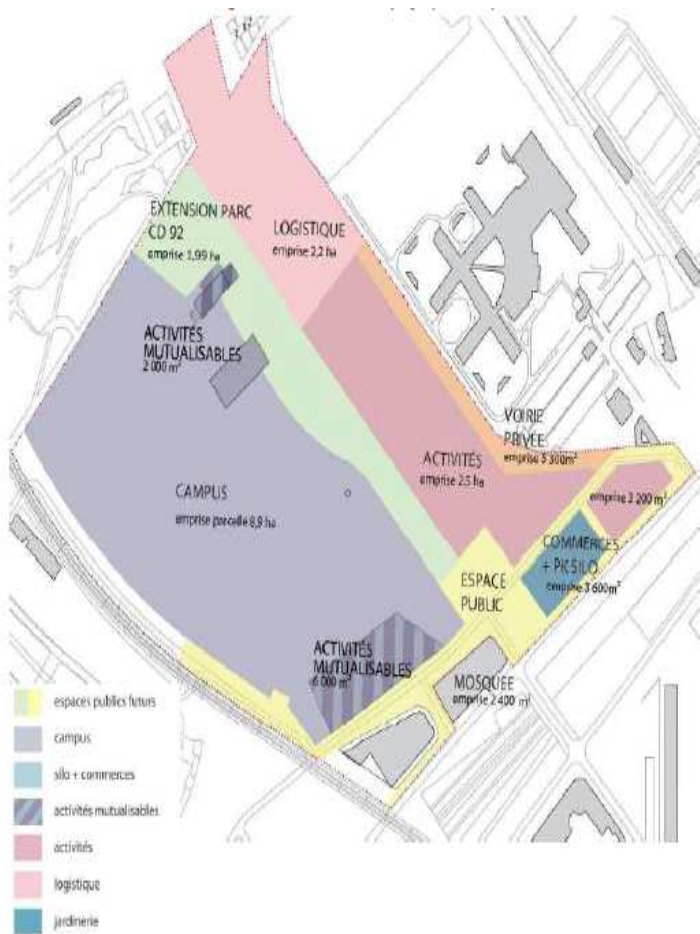
- un campus d'activités tertiaires pour 110 000 m<sup>2</sup> de SdP ;
- un parc d'activités pour PME et PMI pour 40 000 m<sup>2</sup> de SdP ;
- une base logistique type fluvial pour 10 000 à 15 000 m<sup>2</sup> de SdP sur une emprise globale de 30 580 m<sup>2</sup> ;
- des commerces pour 5 000 m<sup>2</sup> de SdP.

Le dossier indique également la création d'un parking silo d'une capacité de 300 véhicules légers (emprise de 3 600 m<sup>2</sup>) qui viendront compléter les 1 480 places de stationnement de véhicules légers dédiés au Campus tertiaire (créées en souterrain des bâtiments sur un ou deux niveaux), les 200 places dédiées au parc d'activités et les 50 places prévues pour la base logistique.

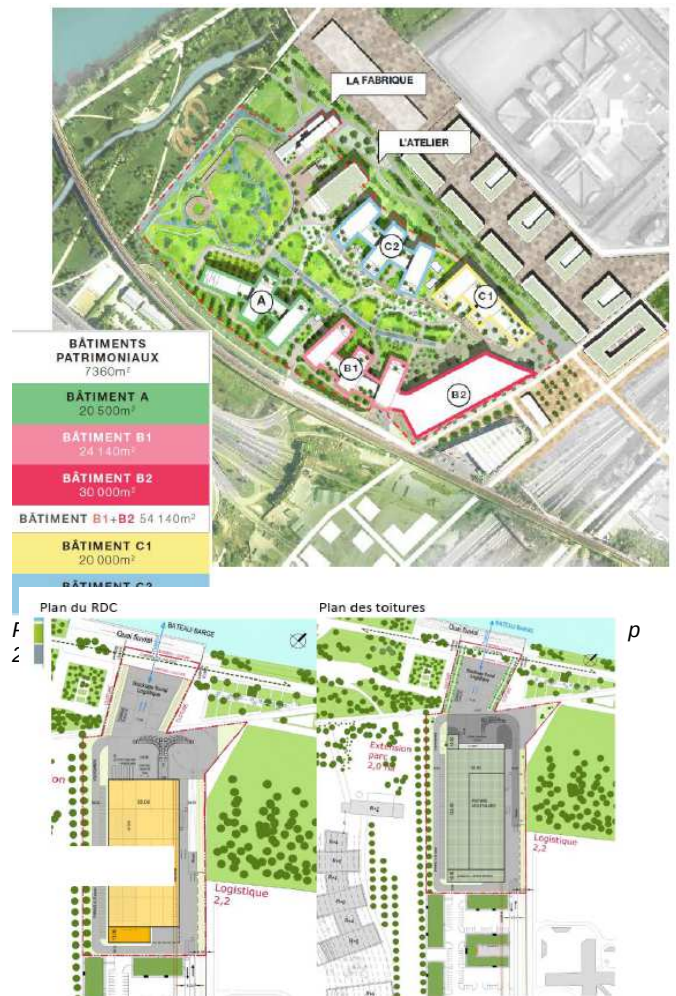
L'autorité environnementale relève que par rapport à l'étude d'impact présentée dans le cadre du dossier de ZAC, la surface de plancher du campus est passée de 125 000 m<sup>2</sup> à 110 000 m<sup>2</sup> tandis que celle du parc d'activités est passée de 25 000 m<sup>2</sup> à 40 000 m<sup>2</sup>. De même, la capacité du parking du Campus a, semble-t-il, été augmentée de 180 places passant de 1 300 places à 1 480 places.

En termes d'équipements et d'aménagements publics, une place publique sera créée ainsi qu'une liaison verte nord-sud traversant la ZAC depuis la Seine vers l'avenue de la Commune de Paris. A ce titre, le dossier indique que le parc des Chemins de l'île sera étendu au moyen de cette liaison verte de 1,99 hectares (contre 1,7 ha dans la précédente étude d'impact).

<sup>1</sup> Le tramway T1 en partance de Noisy-le-Sec (Seine-Saint-Denis), dessert aujourd'hui le nord des Hauts-de-Seine, jusqu'à Asnières-Gennevilliers (Les Courtilles). Le projet d'extension passera par Asnières en 2018, puis par Colombes en 2023 et ensuite par Nanterre et Rueil-Malmaison. Le tramway permettra de relier le quartier du Petit-Nanterre au château de la Malmaison en 30 minutes environ, en passant par les quartiers de l'Université et de la Préfecture, la place de la Boule et les centres-villes de Nanterre et Rueil-Malmaison. (Source : [www.nanterre.fr](http://www.nanterre.fr)).



Plan masse du projet (Mai 2017) - Source : Etude d'impact p 206



Répartition des espaces fonctionnels de la base logistique - Source : Etude d'impact p 217

Le projet prévoit de réhabiliter le bâtiment de fabrication de pâte à paille (dénommé La Fabrique dans le projet – cf. supra) pour y accueillir des activités sportives de type centre de fitness.

Le projet prévoit un aménagement du site en deux phases (cf. p 221) avec des livraisons programmées au quatrième trimestre de 2020 et au deuxième trimestre de 2021. A terme, le projet estime que le site accueillera entre 5 850 et 6 850 personnes.

L'étude d'impact a été complétée d'éléments d'information concernant le fonctionnement de la base logistique (cf. p 215 et suivantes). Il est expliqué que la base aura vocation à alimenter le site de La Défense ainsi que la zone dense de Nanterre. Elle sera orientée sur de la distribution spécialisée type BTP second œuvre, ameublement et fournitures de bureaux ainsi que sur de la messagerie (messagerie urbaine et fret express). Le dossier indique que l'intermodalité est recherchée avec certains acheminements prévus par voie fluviale (le dossier fait état de une ou deux barges par semaine - cf p 33). Le dossier explique que l'intermodalité par fer apparaît difficile à envisager tandis qu'un raccordement par tram-fret pourrait l'être en lien avec le projet d'extension du T1. En ce sens, le projet

prévoit dans la conception de l'hôtel logistique la possibilité de ce raccordement. En l'état, l'autorité environnementale note que cette option n'est pas confirmée.

L'étude d'impact a été complétée pour présenter les parkings souterrains qui seront créés sous le Campus. Les voies de circulation pour desservir la ZAC et circuler à l'intérieur nécessitent d'être présentées de manière plus précise pour que les principes de gestion des flux soient compris. Sur ce point, l'autorité environnementale souligne que la gestion du trafic routier (environ 2000 places de stationnement programmées) revêt un enjeu important du projet.

## **2. L'analyse de l'état initial du site**

Le site d'implantation s'inscrit dans un contexte environnemental particulièrement complexe, marqué par des infrastructures terrestres majeures génératrices de nuisances importantes, un passé industriel source de pollutions mais également des milieux naturels sensibles.

Les enjeux environnementaux concernent la pollution des sols, l'intégration paysagère, l'existence de risques naturels et technologiques, les déplacements, la qualité de l'air, l'ambiance sonore, les milieux naturels et l'eau.

***Compte tenu de la complexité du projet et eu égard aux approximations<sup>2</sup> rencontrées, la MRAe recommande de veiller à la présentation des différentes figures et résultats composant l'étude.***

### **Pollution des sols**

L'étude d'impact rappelle que le site d'implantation a été occupé par deux activités industrielles recensées dans l'inventaire BASIAS<sup>3</sup> que sont, d'une part les anciennes Papeteries de Nanterre et, d'autre part, un centre d'enrobage au bitume de matériaux routiers à chaud (anciennement implanté sur la friche naturelle située sur la partie ouest du site).

Pour ce qui concerne l'ancienne emprise des Papeteries, des travaux de dépollution ont été réalisés en 2014, après que des investigations aient mis en évidence six sources de pollution des sols avérées et une source potentielle (non caractérisée en raison de la présence d'un bâtiment avec dallage). L'étude d'impact indique qu'une analyse des risques résiduels a été réalisée démontrant la compatibilité des sols avec les aménagements projetés. L'étude d'impact indique néanmoins que des restrictions d'usage ont été définies compte tenu de la présence sur site de deux sources encore ponctuellement polluées. L'étude a été complétée aux fins de confirmer que le maillage des sondages effectués est suffisamment dense pour permettre d'avoir une vision totale de l'état des pollutions sur le site. En ce qui concerne l'emprise de l'ancienne papeterie, les pollutions résiduelles non traitées sont limitées à un volume très réduit (2 à 3 m<sup>3</sup> sur la zone dite B et la zone G concernant le dallage).

L'autorité environnementale indique, comme formulé dans son précédent avis, qu'il aurait été utile, pour faciliter la compréhension des informations, d'exposer au moyen d'un tableau et d'une cartographie de synthèse l'ensemble des niveaux de pollutions (passés et actuels) ainsi que les différentes zones concernées par les pollutions et les travaux de dépollution réalisés.

L'étude d'impact a été complétée d'éléments d'explication (cf. p 180) concernant l'étude de dépollution menée sur le secteur en friche qui a accueilli un centre d'enrobage au bitume. En ce sens, 31 sondages de sols ont été réalisés sur ce site en avril 2017 permettant de caractériser l'état des remblais et d'identifier ceux nécessitant d'être évacués en filière spécialisée. L'étude d'impact précise que ce site accueillera des bureaux ainsi que deux niveaux de sous-sol.

<sup>2</sup> De nombreuses figures ne comportent pas de légende, ont une échelle inadaptée ou encore manquent de commentaires pour permettre leur compréhension.

<sup>3</sup> BASIAS : Inventaire historique des activités industrielles et activités de service

## **Risques naturels et technologiques**

Les risques d'inondations concernant le site sont globalement bien identifiés dans l'étude d'impact. La partie nord du site, localisée à proximité immédiate de la Seine, est située pour partie en zonage C<sup>4</sup> du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) des Hauts-de-Seine. L'autorité environnementale indique, contrairement à ce qui est mentionné dans l'étude, que la marge de recul par rapport à la Seine située à l'extrémité nord à proximité du ponton existant est localisée en zonage A<sup>5</sup> du PPRI. Par ailleurs, la très grande majorité du site est concernée par la présence d'une nappe sub-affleurante générant ainsi une sensibilité très élevée à l'aléa d'inondation par remontée de nappes. A cet égard, une étude d'estimation prévisionnelle du niveau des plus hautes eaux souterraines a été réalisée afin de connaître les niveaux de nappes potentiels pour les crues décennales, cinquantiennes et centennales. L'étude d'impact a été complétée pour représenter sur le site de la ZAC ces différents niveaux de nappe. Il est également précisé dans les éléments de réponse à l'avis du 1<sup>er</sup> février qu'aucun remblai en lit majeur n'est prévu, à l'exception d'un volume limité (170 m<sup>3</sup>) pour l'implantation de l'hôtel logistique.

En termes de risques technologiques, l'étude d'impact indique bien que le périmètre de la ZAC est concerné sur sa limite nord par la présence d'une canalisation d'hydrocarbures (TRAPIL) et sur sa partie nord et centrale par la présence d'une canalisation de transport de gaz (GRTgaz). Le dossier identifie les servitudes d'urbanisme relatives à la construction ou à l'extension d'établissements recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes ainsi que d'immeubles de grande hauteur (IGH). L'autorité environnementale indique que les travaux doivent être conduits dans le respect de la procédure de DT/DICT définie par le décret modifié n°2011-1241 du 5 octobre 2011 afin de prévenir les risques d'endommagement des canalisations de transport, générant les conséquences les plus graves.

L'étude d'impact indique également que le site est concerné au nord, par la traversée d'une ligne aérienne haute-tension (HT) de 63 kV ainsi que par une ligne souterraine de 63 kV. Les principales servitudes relatives à ces lignes ont été renseignées dans le dossier.

## **Desserte et déplacements**

La trame viaire du secteur d'implantation et sa hiérarchisation sont correctement présentées. Le projet se situe ainsi à proximité d'un nœud d'axes routiers structurants avec à proximité immédiate les autoroutes A14 et A86, l'échangeur afférent ainsi que les RD986 et RD914. La desserte locale du site des Papeteries s'effectue par l'avenue de la Commune de Paris (voie à sens unique). L'étude indique que l'ensemble de ces axes est concerné par un trafic important<sup>6</sup> avec des épisodes de saturation aux heures de pointe notamment s'agissant de l'A86 et l'A14. L'autorité environnementale indique qu'il aurait été utile de développer ces données en exposant la composition du trafic (part de poids lourds notamment) ainsi que les réserves de capacité des voiries concernées.

L'étude d'impact mentionne les différents réseaux de transport en commun pouvant desservir le site de la ZAC. Ainsi, il est expliqué que la Gare RER Nanterre Université se situe à 800 mètres et que plusieurs bus desservent plus ou moins directement le site. L'étude d'impact a été complétée pour présenter les conditions effectives de dessertes du site en transport en commun au regard des temps de distance depuis les différentes stations et fréquence de passage. En ce sens, le tracé du projet d'extension du tramway T1 est clairement exposé. Cette nouvelle offre de transport en commun sera accessible en moins de 5 minutes à pied depuis le site du projet.

S'agissant des déplacements actifs, l'analyse de l'état initial gagnerait à être affinée pour cerner correctement l'état des continuités actuelles et programmées. L'autorité environnementale souligne que les alentours immédiats du site sont concernés par des

<sup>4</sup> La zone C du PPRI visent des zones urbaines denses dont il convient de limiter la densification. Les sous-sols autres qu'à usage de stationnement y sont interdits. (Source : Etude d'impact p 133)

<sup>5</sup> La zone A du PPRI correspond aux zones de forts aléas qu'il importe de préserver pour assurer la capacité de stockage de la crue. (Source : Etude d'impact p 133).

<sup>6</sup> L'autorité environnementale recommande de préciser la source et date des données présentées.

césures urbaines importantes et que de nombreuses liaisons référencées comme potentiellement piétonnes peuvent s'avérer dissuasives compte tenu de leur état.

Des premiers éléments d'information ont été ajoutés quant aux objectifs d'intermodalités de la base logistique, expliquant que le projet vise certains acheminements par voie fluviale ainsi que par tram-fret (en lien avec le projet d'extension du T1).

***La MRAe recommande de présenter et commenter l'état du trafic actuel et prévisionnel du trafic fluvial et ferroviaire sur le secteur.***

#### **Qualité de l'air et ambiance sonore**

Une campagne de mesures de la qualité de l'air (sur le dioxyde d'azote et le benzène) a été réalisée sur site entre le 2 décembre et le 16 décembre 2016. Les résultats indiquent que les concentrations aux abords des axes routiers sont plus élevées que celles relevées au sein de l'emprise du projet et diminuent en allant vers la Seine. L'étude d'impact explique que la durée d'échantillonnage (de 15 jours) ne peut être représentative d'une année complète. Toutefois, l'étude précise que des dépassements de valeurs seuils en matière de dioxyde d'azote ne sont pas exclues. A l'inverse, l'étude d'impact écarte le risque de dépassement en ce qui concerne le dioxyde d'azote. L'autorité environnementale souligne, en tout état de cause, la sensibilité du site en matière de qualité de l'air.

Selon le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de la communauté d'agglomération du Mont Valérien, le site des Papeteries intègre dans son périmètre deux zones calmes à préserver (Berges de Seine et Parc du Chemin de l'île) et se localise en frange de zones de développement en secteur bruyant. Le site est principalement affecté par le bruit provenant des trafics routier et ferroviaire. En ce sens, l'étude indique que près de la moitié de la ZAC est comprise dans une bande affectée par le bruit<sup>7</sup>. A partir des données de trafic, des modélisations numériques ont été réalisées en octobre 2016 afin de qualifier les ambiances sonores du site et de ses environs. A la lecture des cartes, il apparaît qu'une majorité du site est en zone d'ambiance préexistante modérée et que les zones les plus bruyantes concernent principalement celles situées le long de l'avenue de la Commune de Paris. L'étude d'impact a été complétée des résultats d'une deuxième campagne de mesures menée au niveau de la friche longeant le RER (cf. p155). Les résultats ont permis de compléter les premières modélisations notamment avec une carte d'ambiance sonore à 12 mètres du sol (du fait de la surélévation de l'infrastructure de transport du RER). Les données montrent que la friche est globalement localisée en ambiance modérée.

#### **Paysage et patrimoine**

Se référant notamment à l'Atlas des paysages des Hauts-de-Seine et au plan local d'urbanisme de Nanterre, l'étude d'impact décrit les principaux enjeux du grand paysage soulignant ainsi que le site des Papeteries est concerné par les berges de Seine et l'axe historique de Paris qui constituent deux axes paysagers majeurs à conforter. L'analyse n'est pas approfondie. L'autorité environnementale souligne que le site est marqué par un environnement paysager immédiat particulièrement complexe du fait de la proximité d'éléments marquants tels que les infrastructures terrestres majeures (A14, A86, échangeur A14/A86, voie ferrée), la Maison d'arrêt des Hauts-de-Seine, les berges de Seine et le Parc des chemins de l'île. En l'état, l'analyse paysagère du site apparaît trop limitée pour correctement appréhender les enjeux d'insertion paysagère du projet. L'analyse nécessiterait d'être étayée pour exposer de façon complète l'environnement paysager du site et dégager les différentes sensibilités de ce dernier notamment en termes de transition-liaison avec les secteurs avoisinants. Une présentation paysagère des berges de Seine et de l'axe historique nécessiterait également d'être spécifiquement réalisée.

En termes de patrimoine bâti et architectural, l'étude indique que le site ne comprend pas de monument historique et n'intercepte aucun périmètre de protection. Le plan local d'urbanisme identifie néanmoins au sein du site des Papeteries plusieurs bâtiments remarquables<sup>8</sup> dont la Cheminée qui est le seul élément protégé. Une présentation très

<sup>7</sup> Les infrastructures terrestres bruyantes font l'objet de classements au titre de la réglementation vis-à-vis bruit pour lesquels des bandes d'affectation des axes sont définies et imposent le respect de mesures spécifiques d'isolement acoustique.

<sup>8</sup> Le site comporte au titre du PLU de Nanterre un bâtiment remarquable protégé (la Cheminée), cinq bâtiments de qualité (Magasin de papier, Bâtiment de la pâte à paille, Bâtiment des pompes, les Décanteurs et la Maison du

succincte des trois bâtiments (bâtiment de Pâte à paille, bâtiment de Trituration et la Cheminée) qui seront conservés dans le projet a été ajoutée dans le résumé non technique (p 36).

***La MRAe recommande d'étayer les explications sur la qualité patrimoniale des trois bâtiments conservés et de présenter les autres bâtiments qui seront démolis.***

#### **Milieu naturel**

Le site d'implantation est localisé à proximité (100 mètres) de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) des Berges de la Seine et intercepte pour partie l'espace naturel sensible (ENS) Parc des chemins de l'île qui borde le périmètre de la ZAC en limites séparatives nord et ouest. Trois zones de friches herbacées (4,3 hectares) sont présentes au sein du périmètre d'implantation de la ZAC dont une friche recensée en ENS. En termes de continuités écologiques, le dossier explique que selon le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), la Seine et ses berges ainsi que l'ENS Parc du Chemin de l'île constituent des corridors écologiques à l'échelle régionale. Il est également précisé que le SDRIF identifie une liaison verte (en pas japonais reliant différents parcs de la ville) au sein de l'axe historique Seine-Arche.

Des inventaires faunistiques et floristiques ont été menés sur le site d'implantation au printemps 2015. L'étude d'impact indique qu'une étude complémentaire a été menée en avril 2017 par le bureau d'étude EODD aux fins de compléter les zones initialement inventoriées et couvrir l'ensemble du périmètre de la ZAC, y compris la zone de berges.

En termes de résultats, les inventaires réalisés mettent en avant un fort intérêt patrimonial faunistique sur le site avec la présence notamment de plusieurs espèces protégées. Un diagnostic des bâtiments et des arbres a été mené en janvier 2017 pour identifier les potentialités de gîtes des chiroptères. Aucun gîte n'a été identifié. S'agissant de la flore, l'étude indique que les habitats sont totalement anthropiques mais que l'abandon du site a permis le développement d'une diversité végétale intéressante notamment au niveau de la friche n°1 jouxtant la voie ferrée, à l'ouest du site. Le dossier souligne, par ailleurs, un enjeu moyen à fort en termes de présence d'espèces floristiques invasives sur le site.

***Afin de faciliter la compréhension des enjeux du site, la MRAe recommande de présenter une cartographie hiérarchisant l'importance des différents secteurs en fonction des populations faunistiques et floristiques observées.***

#### **Eau**

La masse d'eau superficielle présente sur la zone du projet est la Seine dont l'état écologique est qualifié de moyen 80 % du temps. L'état chimique de la masse d'eau souterraine présente sur le site est médiocre avec comme paramètres déclassant les métaux, les hydrocarbures et pesticides.

Le dossier rappelle qu'une grande partie du site est localisée en zone d'alerte de classe 3 (zone potentiellement humide) selon la cartographie des zones humides. Cet enjeu est correctement diagnostiqué dans l'étude d'impact. Des sondages pédologiques ont permis d'établir l'absence globale de zone humide sauf sur la partie ouest du site où une petite mare a été identifiée. L'étude d'impact a été actualisée pour indiquer sa localisation précise.

L'étude d'impact présente les réseaux existant à proximité du site. Les eaux de ruissellement du site sont actuellement collectées avec les eaux usées dans un réseau de type collectif unitaire via le réseau départemental des Hauts-de-Seine ou du territoire Paris Ouest La Défense qui transitent jusqu'à la station d'épuration d'Achères. L'autorité environnementale indique qu'il serait utile de préciser dans quelles mesures les eaux collectées par les réseaux présents au droit du site des Papeteries sont susceptibles d'être rejetées, via les collecteurs d'eaux pluviales ou déversoirs d'orage concernés, dans le milieu naturel, à savoir la Seine.

*directeur) et un bâtiment signalé d'intérêt (Bâtiment de fabrication).*



L'étude d'impact expose les principales prescriptions prévues par le règlement d'assainissement qui prévoit notamment une recherche systématique de gestion des eaux pluviales à la parcelle. A ce titre, l'autorité environnementale indique qu'il aurait été intéressant d'exposer les potentialités d'infiltration des sols du site, en fonction de leurs caractéristiques physiques et de leurs niveaux de pollutions.

### **3. Impacts du projet et justification**

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

L'étude d'impact explique que le zonage réglementaire actuel du plan local d'urbanisme de Nanterre n'est pas compatible avec le projet d'aménagement. En ce sens, une mise en compatibilité du PLU est prévue par déclaration de projet. L'évolution consiste principalement à opérer la mutation de la zone Ufa (vocation industrielle et artisanale) du site en zone Ufe (économique, artisanat, services, commerces et tertiaires) afin de pouvoir accueillir des activités de bureaux, ainsi qu'à modifier l'OAP du secteur.

L'étude d'impact expose les différents partis d'aménagement étudiés sur le site depuis 2008 sans toutefois apporter d'explication précise sur les évolutions réalisées. Le dossier se limite à indiquer que les contraintes du site n'ont pas permis de retenir l'implantation de logements.

Sans remettre en cause l'orientation économique du projet, l'autorité environnementale indique qu'il aurait été utile de justifier sa complémentarité avec les autres projets prévus sur Nanterre (notamment ZAC Seine Arche et des Groues) et d'apporter, au regard des orientations fixées dans le schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF), une analyse en termes d'effets cumulés susceptibles d'être générés sur le déséquilibre territorial francilien en matière de répartition de l'habitat et de l'emploi entre l'est et ouest de l'Ile-de-France. L'autorité environnementale rappelle que ce déséquilibre n'est pas sans effet sur l'environnement et les conditions de vie des franciliens (gestion des déplacements, consommation d'énergie, émissions polluantes).

Dans un souci de résilience du site et d'économie des ressources sur l'ensemble du cycle de vie des bâtiments, l'autorité environnementale recommandait dans son avis du 1<sup>er</sup> février 2017 que l'étude d'impact explicite les capacités d'adaptation des futures constructions pour d'autres usages que le projet actuel, et notamment les possibilités de transformation éventuelle d'une partie des surfaces de bureaux en logements ou vers des activités économiques à dominante d'industries, d'artisanats et d'entrepôts. En ce sens, l'étude d'impact a été actualisée (cf. p 219) et explique notamment qu'une étude de réversibilité des bâtiments de bureaux en logements a été menée pour les bâtiments C1 et C2 (situés le long de l'extension du parc).

#### ***La MRAe recommande de joindre cette étude à la présente étude d'impact.***

L'autorité environnementale relève que le site des Papeteries est identifié au plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) comme un site ferroviaire d'enjeu métropolitain. A ce titre, il convient de compléter l'étude d'impact en détaillant la justification de la compatibilité du projet de ZAC avec le PDUIF en apportant une attention particulière aux conditions d'intermodalités.

L'étude d'impact a été complétée d'éléments d'information sur le fonctionnement de la base logistique et les hypothèses d'intermodalités. S'agissant de l'usage du rail, l'hypothèse la plus plausible (au regard des contraintes identifiées) consisterait en un raccordement tramway-fret, en lien avec le projet d'extension du T1. Ces premiers éléments d'explication nécessiteront, lorsque les hypothèses seront confirmées, d'être complétés pour comprendre le fonctionnement plus concret de cette base logistique.

S'agissant spécifiquement de la base logistique, l'autorité environnementale indique que le choix de cette installation nécessite d'être attentivement justifié au regard de ses effets positifs et négatifs, directs ou indirects, sur l'environnement. En l'état, l'étude d'impact gagnerait à mettre plus clairement en avant les avantages environnementaux générés par

cette base logistique. Ces éléments nécessiteront d'être clairement exposés lors de l'instruction des autorisations de construire et d'exploitation de la base.

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

A ce stade du projet, l'étude aborde les principaux effets susceptibles d'être générés sur l'environnement en distinguant ceux relatifs à la phase de chantier de ceux afférents à l'exploitation du site. Des principes de mesures sont proposés pour réduire certains de ces effets. Néanmoins, l'absence de précision sur certaines composantes du projet d'aménagement (notamment en ce qui concerne la base logistique) ne permet pas de caractériser correctement les impacts. Globalement, les premières analyses menées nécessitent d'être approfondies pour pouvoir appréhender la pertinence des choix et des mesures proposées pour comprendre les démarches prévues en termes d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts sur l'environnement.

#### **Risques technologiques**

L'étude d'impact a identifié les principaux risques technologiques afférents au site et la nécessité de se rapprocher des différents concessionnaires de réseaux concernés. Dans ses éléments de réponse à l'avis du 1<sup>er</sup> février 2017 de l'autorité environnementale, le porteur de projet indique que le projet ne présente pas de risque particulier et que des contacts ont été pris avec GRTgaz, donnant lieu à un constat de désaffectation de l'essentiel de la conduite de gaz représenté sur les plans de servitudes.

S'agissant de la canalisation TRAPIL qui traverse la zone de berge, il semble à la lecture du plan exposé que le projet ne se situe pas directement sur le tracé. La MRAe estime toutefois opportun d'indiquer dans quelles mesures des travaux peuvent être éventuellement programmés dans les zones de servitudes de cette canalisation.

L'étude d'impact explique par ailleurs (p 281) que la quantité maximale de marchandises présentes sur le base logistique sera inférieure à 500 Tonnes et ne devrait pas relever de la législation des installations classées.

#### **Risques d'inondations**

Le risque d'inondation est bien pris en compte dans le projet. Une étude d'impact hydraulique et de conformité au plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) des Hauts-de-Seine a été réalisée en juin 2017. Les conclusions de cette étude (jointe en annexe 11 au dossier d'autorisation environnementale) indique notamment que le projet n'occasionnera pas d'impact sur les vitesses d'écoulement en cas de crue et qu'il n'aura pas d'impact sur le volume d'expansion de la crue centennale (1910). S'agissant plus spécifiquement de la base logistique, qui avait fait l'objet de remarques dans l'avis du 1<sup>er</sup> février 2017 de l'autorité environnementale, le porteur de projet explique dans ses éléments de réponse que la base sera située au-dessus de la cote casier, et qu'un remblai modéré (170 m<sup>3</sup>) sera compensé sur la parcelle. Pour ce qui concerne le quai de déchargement, le porteur de projet indique que les modes de déchargement (grue embarquée, engins de levage sur quai...) ne sont pas encore définis et que des études spécifiques de structure du quai seront menées ultérieurement.

En ce qui concerne le campus, l'étude d'impact indique que jusqu'à deux niveaux de parkings souterrains sont prévus sous les bâtiments. L'étude de BURGEAP indique que pour une crue cinquantennale, les parkings souterrains pourraient être inondés de 0,5 m. L'étude d'impact préconise donc la réalisation d'une étude piézométrique afin de prévoir, si besoin, des prescriptions pour la construction des bâtiments.

#### **Pollutions de sols**

Compte tenu des deux sources (sources B et G<sup>9</sup> - cf p 238) de pollutions ponctuellement encore présentes, après travaux de dépollution des autres sources, l'étude d'impact

<sup>9</sup>La zone B renferme encore, après travaux, ponctuellement des concentrations en hydrocarbures supérieures au seuil fixé. La zone G concerne la présence éventuelle de pollution. En l'absence de connaissance de source sols du fait entre autres de la présence d'un bâtiment avec dallage, cette zone G n'a pas fait l'objet de travaux de dépollution. (Source : Etude d'impact p 237)

expose les principales mesures de restriction d'usages (cf. p 282) préconisées pour permettre la compatibilité du site avec les aménagements projetés.

S'agissant du secteur de la friche qui a accueilli par le passé un centre d'enrobage au bitume, le dossier explique que les remblais impactés par des pollutions (métaux, hydrocarbures et PCB<sup>10</sup> en particulier) seront évacués et traités en filières spécialisées de type ISDI et ISDND<sup>11</sup>.

### **Eau**

Les incidences du projet sur les réseaux hydrographiques et hydrogéologiques ont été évaluées dans le cadre de la présente demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau. Les différentes analyses menées sont exposées en annexe (annexe dénommée Volet Eau) du dossier.

L'étude d'impact rappelle les principaux risques de pollutions afférents aux phases de chantier et indique les mesures devant être respectées pour éviter toutes contaminations des sols et des eaux.

En ce qui concerne les effets permanents liés à l'exploitation du site, le dossier met en avant le fait que le projet n'augmentera pas les surfaces imperméabilisées par rapport à la situation existante et que 1,4 hectares d'espaces libre végétalisés supplémentaires seront créés. L'étude souligne le fait que le projet ne générera pas de rejet direct au milieu naturel et, qu'en ce sens, les dispositifs de rétention à la parcelle seront systématiquement favorisés. En ce sens, l'étude explique que des essais d'infiltration ont permis de confirmer ces orientations. A défaut, les eaux pluviales seront évacuées au réseau d'assainissement unitaire existant.

L'autorité environnementale souligne que la mise en place d'une plate-forme logistique est un enjeu fort du projet de ZAC compte tenu de son implantation le long des berges de Seine qui ont récemment été réaménagées de 2011 à 2015 par le conseil départemental des Hauts-de-Seine.

L'étude d'impact explique qu'aucun ouvrage ou remblai ne sera implanté en lit mineur.

L'étude hydraulique explique qu'aucun rabattement nappe n'est prévu en phase définitive du projet. En phase de chantier, seul le site du Campus pourrait être concerné par un rabattement de nappe, dans l'hypothèse d'une crue décennale. Ainsi, par précaution, le porteur de projet a procédé à une demande d'autorisation de pompage dont les analyses sont intégrées dans la demande d'autorisation environnementale.

### **Milieu naturel**

L'étude d'impact expose un ensemble de principes de mesures en faveur des milieux naturels avec notamment la création (1 500 m<sup>2</sup>) et la conservation (1 000 m<sup>2</sup>) au nord du site de zones en friche ainsi que l'implantation de réseaux d'espaces humides. Le dossier souligne la création de 1,4 hectares de surfaces végétalisées supplémentaires par rapport à l'existant.

Compte tenu de la présence de certaines espèces protégées sur le site, un rapport complémentaire d'évaluation des impacts du projet a été réalisé en avril 2017 et joint au dossier de demande d'autorisation environnementale (annexe Volet espèces protégées). Les différents effets du projet et mesures d'évitement, de réduction voire de compensation sont clairement exposés dans cette annexe. Les conclusions de ce rapport indiquent « *qu'une fois la phase travaux terminée, les espèces faunistiques retrouveront des habitats favorables voire de meilleure qualité que ceux présents actuellement, comme pour l'avifaune ou le lézard des murailles. De plus, la surface enherbée sera plus importante et plus attractive. Dans le cadre du projet, une zone de friches sera conservée et une autre reconstituée, permettant de transférer et transplanter une partie des individus des espèces floristiques d'intérêt patrimonial. Cette zone sera également une zone favorable pour l'oedipode turquoise, en phase travaux et pendant l'exploitation du site* ». Selon ce rapport, un dossier

<sup>10</sup> PCB : polychlorobiphényles

<sup>11</sup> ISDI : installation de stockage de déchets inertes

ISDND : installation de stockage de déchets non dangereux

de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ne sera pas nécessaire pour le projet.

***Dans un souci de lisibilité, la MRAe recommande d'intégrer dans l'étude d'impact les éléments de synthèse appropriés permettant d'appréhender les impacts résiduels du projet après mises en œuvre des mesures (cf. notamment tableaux des pages 44 à 46 de l'annexe volet espèces protégées).***

### **Déplacements**

Les estimations de trafic routier reposent sur une étude de trafic produite en octobre 2016 (jointe au dossier). Par rapport à l'avis du 1<sup>er</sup> février 2017, l'étude d'impact a été complétée pour expliquer les différents scénarios modélisés pour procéder aux évaluations. Les parts modales utilisées sont clairement exposées. L'étude d'impact indique en ce sens que la part modale de la voiture a été abaissée à l'horizon 2030 en raison de l'extension future de la ligne de tramway T1. Les déplacements prévisionnels propres au campus et à la base logistique sont clairement exposés en préambule. L'autorité environnementale relève, qu'à ce jour, l'hypothèse de desserte par tramway-fret n'a pas été retenue dans les évaluations. Le projet prévoit notamment un acheminement par voie fluviale à raison d'une ou deux barges par semaine représentant 10 conteneurs. Le pic de livraison sera effectué entre 2 h et 10 h du matin. Il serait utile que l'étude d'impact explique la part que représentera l'usage des différentes parts modales dans l'acheminement des marchandises.

L'étude d'impact indique que le projet d'aménagement des Papeteries engendrera un accroissement significatif<sup>12</sup> du trafic routier sur le secteur (notamment en heure de pointe du matin) tout en expliquant que cette augmentation sera absorbée par une extension du réseau de voirie locale (prolongement du boulevard Pesaro) et par la capacité du réseau actuel. L'autorité environnementale indique qu'il serait utile que les niveaux d'augmentation de trafic en émission et réception soient illustrés sur les cartes, en mettant également en avant les réserves de capacité des voiries concernées, et donc que la capacité des réseaux à accueillir ces hausses de trafic soit justifiée.

L'étude de stationnement est rigoureuse et la réflexion sur la mutabilité d'un parc de stationnement selon l'évolution de la demande apparaît pertinente.

En termes de déplacements actifs, l'étude d'impact expose le plan des futures liaisons piétonnes du secteur et notamment la création d'une liaison nord-sud permettant de desservir les berges de Seine (cf. p200). Des aménagements extérieurs au périmètre de la ZAC (liaison vers Hoche et Université notamment) sont annoncés sans expliquer les conditions de leur réalisation. Dans ses éléments de réponse à l'avis du 1<sup>er</sup> février 2017, le porteur de projet explique que le projet de campus comportera des locaux de stationnement de vélos ainsi que des douches et vestiaires pour un total de 1880 m<sup>2</sup>. Il est précisé qu'un accès vélos sera situé côté Seine de façon à ce que les usagers soient incités à emprunter la piste cyclable des bords de Seine.

S'agissant des impacts du projet sur les continuités de bords de Seine, l'étude d'impact explique (p 216) qu'au niveau de la base logistique et du quai de déchargement « *des barrières levantes interromp[ront] la circulation sur le chemin de halage de manière ponctuelle et sur des périodes de faible fréquentation ou de nuit (prévoir 1 à 2 barges à décharger par semaine)* ».

Afin de favoriser les modes alternatifs à l'automobile, l'autorité environnementale confirme, comme indiqué dans l'étude d'impact, qu'une réflexion globale à l'échelle de la ZAC mériterait d'être menée via la réalisation d'un Plan de Déplacement Inter-Etablissements (PDIE). Il serait opportun que l'étude d'impact propose des mesures précises en ce sens. Par ailleurs, il serait nécessaire de présenter les installations dédiées à la recharge des véhicules électriques.

<sup>12</sup> L'étude d'impact estime, en heure de pointe du matin) qu'à l'horizon 2020 l'augmentation du trafic sera d'environ 1150 véhicules (campus et base logistique) tandis qu'à l'horizon 2030 cette augmentation sera moindre avec environ 885 véhicules.

### **Qualité de l'air et ambiance sonore**

Une étude de modélisation de la dispersion atmosphérique a été menée. Les résultats montrent que le projet d'aménagement provoquera une augmentation des concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote, le long des axes adjacents à la zone et le long de l'accès à la plate-forme logistique. L'étude indique que la valeur annuelle moyenne de référence sera approchée en limite sud de la ZAC. Aux fins de réduire l'exposition des futures populations aux émissions polluantes provenant des axes routiers, l'étude énonce un certains nombres de recommandations (cf. p 280). Il serait utile que le dossier explique comment il a été répondu à ces recommandations notamment dans les choix de parti d'aménagement du site.

Une étude prévisionnelle acoustique a été réalisée en octobre 2016 aux fins de modéliser la future ambiance sonore du site. Selon les cartes proposées, il apparaît que la base logistique n'a pas été prise en compte dans la modélisation. En ce qui concerne la contribution sonore des voiries liées au projet, les conclusions de l'étude indiquent que les niveaux sonores en façade des bâtiments ne dépasseront pas les seuils réglementaires.

### **Paysage et patrimoine**

L'étude d'impact ne comporte pas d'analyse des impacts du projet de ZAC sur le paysage. Le dossier se limite à rappeler (cf. p 221) que le site se trouve à l'intersection de deux grands axe paysagers majeurs (axe historique et berges de seine) et à indiquer que deux photomontages<sup>13</sup> seront présentés dans l'étude, lors du dossier de réalisation de ZAC, pour appréhender l'articulation du projet avec ces axes.

S'agissant des impacts sur le patrimoine bâti, l'étude d'impact indique que la majorité des bâtiments du site sera détruite. La cheminée, qui est protégée au titre du PLU, sera conservée ainsi que le Bâtiment de fabrication de la pâte à paille (qui sera réhabilité aux fins de programmation sportive) et le bâtiment de Trituration.

***La MRAe recommande de compléter l'analyse des impacts sur ce point, à partir des compléments apportés à l'état initial, tels que préconisés.***

### **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. Indépendamment des remarques ayant trait au contenu des analyses, le résumé reprend l'ensemble des informations de l'étude d'impact. Celui-ci gagnerait à être complété de cartographies permettant d'illustrer les enjeux environnementaux identifiés ainsi que les effets évalués.

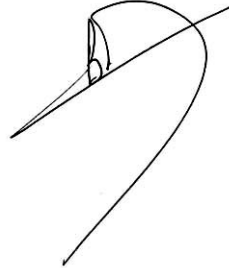
***La MRAe recommande de modifier le résumé pour intégrer, le cas échéant, les modifications qui seraient apportées à l'étude d'impact pour tenir compte des observations formulées dans le présent avis.***

<sup>13</sup> La réalisation de photomontages ne constitue pas des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts comme semble le suggérer l'étude d'impact.

## **5. Information, consultation et participation du public**

Le présent avis de la MRAe est également disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,  
son président délégué,

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, flowing line that starts with a small loop at the top and ends with a long, sweeping tail that curves downwards and to the left.

Christian Barthod