



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

Avis en date du 14 mai 2019
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le
projet d'aménagement du quartier Léon Blum à Issy-les-Moulineaux (Hauts-
de-Seine)

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du quartier Léon Blum à Issy-les-Moulineaux (92). Il s'inscrit dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique (DUP), présentée par la Ville d'Issy-les-Moulineaux auprès de la préfecture des Hauts-de-Seine. Deux précédents avis de l'autorité environnementale (préfet de région) ont été émis sur ce projet le 10 juin 2015 et le 20 octobre 2017, dans le cadre de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) et d'une première déclaration d'utilité publique (DUP)¹.

Le projet s'implante autour de la place Léon Blum et dans la perspective de l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris express en gare d'Issy RER, en 2022. Le périmètre opérationnel s'étend sur 17,4 hectares dans un milieu urbanisé. Les interventions sont localisées sur dix îlots, après démolition de l'existant. Le programme prévoit la construction de 1 936 logements (développant 119 000 m² de surface de plancher), 26 000 m² de bureaux et 4 500 m² de commerces. Par rapport à la version précédente du projet, on note une augmentation de près de 20 % du nombre de logements confirmant une volonté accrue de densification autour du pôle gare. Il prévoit également l'implantation d'une école et de deux crèches.

L'étude d'impact, a été partiellement mise à jour par rapport à la version de 2017.

Les principaux enjeux environnementaux concernent les déplacements et nuisances associées (air, bruit), les pollutions du sol, les eaux pluviales, les risques, la biodiversité et le paysage. La MRAe apprécie que les volets concernant la pollution des sols et de l'ambiance acoustique aient été complétés.

Si le dossier précise les aménagements pour chacun des pôles, le dossier renvoie régulièrement à la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris en ce qui concerne le projet de gare. Pour autant, l'aménagement de la place Léon Blum, qui accueille la gare, doit être mieux pris en compte dans le dossier. En effet, la façon dont sera conçu cet espace public aura un impact sur plusieurs enjeux tels que la desserte et les nuisances associées, la gestion de l'eau et le paysage.

L'étude d'impact a été actualisée afin de prendre en compte les risques sanitaires liés à l'implantation d'établissements accueillant des populations sensibles et la biodiversité.

La MRAe recommande toutefois d'approfondir l'étude d'impact sur :

- la densification de l'aire du projet entre les différents scénarios depuis 2014 ;
- les risques sanitaires en menant des investigations prévues sur les sols pour garantir la compatibilité du site avec les usages futurs ;
- les trafics (études de saturation), les stationnements et les circulations piétonnes et cyclistes (schéma d'aménagement) ;
- le paysage (impact sur les vues et l'ensoleillement), les eaux pluviales et la phase chantier ;

La MRAe formule par ailleurs des recommandations plus ponctuelles présentées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France

1 La première demande de DUP ayant reçu un avis défavorable de la part du commissaire enquêteur.

Préambule

Vu la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale ;

Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;

Vu les arrêtés du 12 mai 2016, du 19 décembre 2016, du 16 octobre 2017, 17 avril et 28 juin 2018 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision du 12 juillet 2018 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, abrogeant la décision du 2 mars 2017 sur le même objet ;

Vu la délégation de compétence donnée le 9 mai par la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France à Jean-Paul Le Divenah, son président, pour les dossiers dont l'avis doit être émis avant la prochaine réunion de la MRAe, le 23 mai 2019, délégation qui concerne le projet d'aménagement du quartier Léon Blum à Issy-les-Moulineaux (92) ;

La consultation des membres de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France a été faite par Jean-Paul Le Divenah le 10 mai 2019, et le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Jean-Paul Le Divenah, coordonnateur de l'avis, la MRAe rend l'avis qui suit.

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Les dispositifs européens d'évaluation environnementales se fondent :

- pour les projets, 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 ;
- pour les plans et programmes, sur la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications 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.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet d'aménagement du quartier Léon Blum relève de la procédure de l'autorisation unique et 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 39° du tableau annexé à cet article²).

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

À la suite de la phase de consultation, 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 projet d'aménagement du quartier Léon Blum, sur le territoire de la commune d'Issy-les-Moulineaux (92), 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 39°).

L'autorité environnementale (préfet de région) a émis un premier avis sur le projet, daté du 10 juin 2015, dans le cadre de la création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Léon Blum. Suite à des évolutions du programme immobilier et à la réalisation d'études complémentaires, l'autorité environnementale a de

² En application de la rubrique 39 de l'annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, sont soumises à étude d'impact : « b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m². »

nouveau été saisie, le 24 octobre 2017, dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP), présentée par la Ville d'Issy-les-Moulineaux auprès de la Préfecture des Hauts-de-Seine. Enfin, suite à de récentes évolutions programmatiques et à l'avis défavorable du commissaire enquêteur, fondé pour partie sur les conditions d'expropriation liées au projet, la MRAe a été saisie en date du 14 mars 2019 pour un avis sur l'étude d'impact actualisée dans le cadre de la procédure de DUP.

2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

Le présent avis est une actualisation de l'avis émis le 20 octobre 2017. Il prend notamment en compte les compléments apportés à l'étude d'impact de décembre 2018

2.1 Contexte

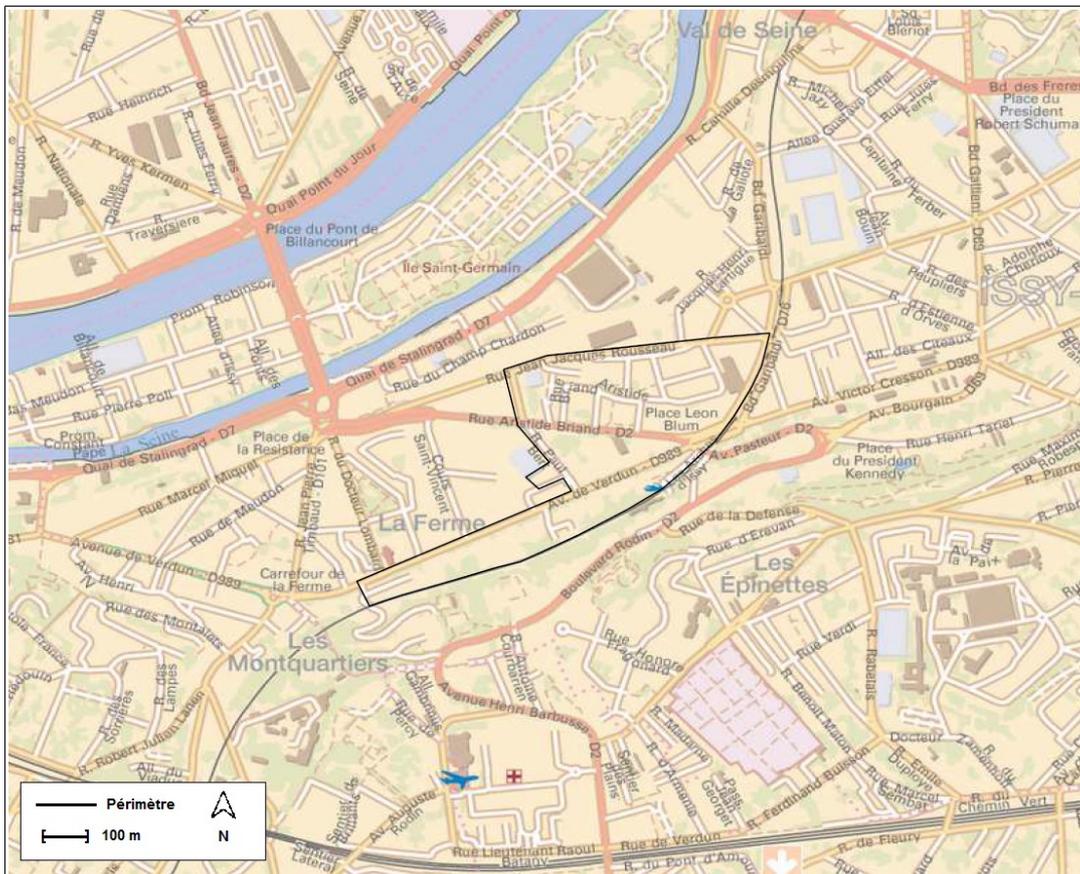
Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du quartier Léon Blum à Issy-les-Moulineaux, dans le département des Hauts-de-Seine. Il s'inscrit dans le cadre de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique, dont les modalités ont été approuvées par le Conseil municipal du 15 décembre 2016.

Les objectifs du projet sont notamment liés à ceux du Grand Paris (Loi n°2010-597 du 3 juin 2010) et à l'arrivée du métro express – ligne 15 – en gare d'Issy RER à l'horizon 2022. Le projet de ligne 15 sud du Grand Paris Express a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale du Conseil général à l'environnement et au développement durable (CGEDD) daté du 10 juillet 2013, actualisé le 23 septembre 2015. Les objectifs du Grand Paris sont déclinés localement au travers du contrat de développement territorial (CDT) Grand Paris Seine Ouest, qui prévoit la présente opération (« projet n°29 » du CDT) et a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale du CGEDD daté du 27 février 2013.

La programmation affichée répond aux objectifs de densification et de construction de logements notamment visés par le CDT.

2.2 Description du projet

Le réaménagement du quartier s'articule autour de la place Léon Blum, où s'implante la gare Issy RER, le long de l'avenue de Verdun, de la rue Aristide Briand et du boulevard Garibaldi. Le périmètre du projet s'étend sur 17,4 hectares à l'ouest des voies ferrées du RER, dans un secteur urbanisé.



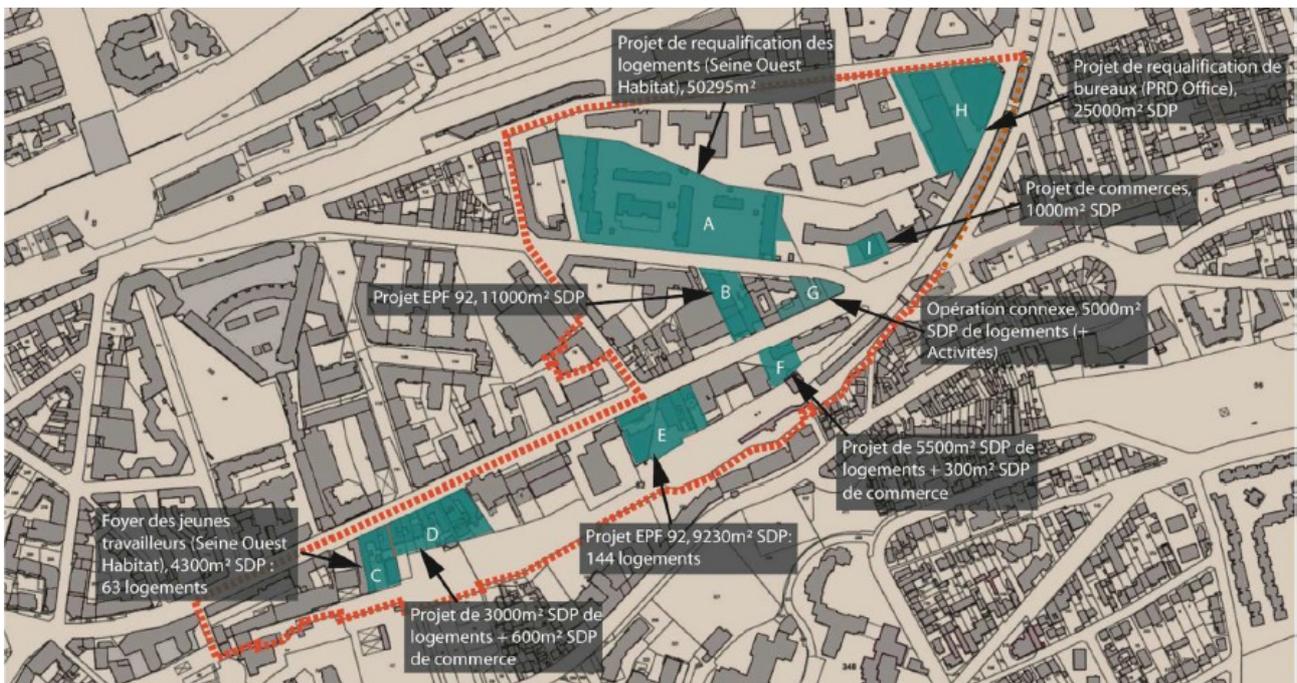
Localisation du projet – Source : Notice explicative, décembre 2016

Les interventions sont localisées sur dix îlots et prévoient des logements, des bureaux, des commerces, une école maternelle de 12 classes, la rénovation de l'école élémentaire du quartier ainsi qu'une seconde crèche en plus de celle déjà prévue.

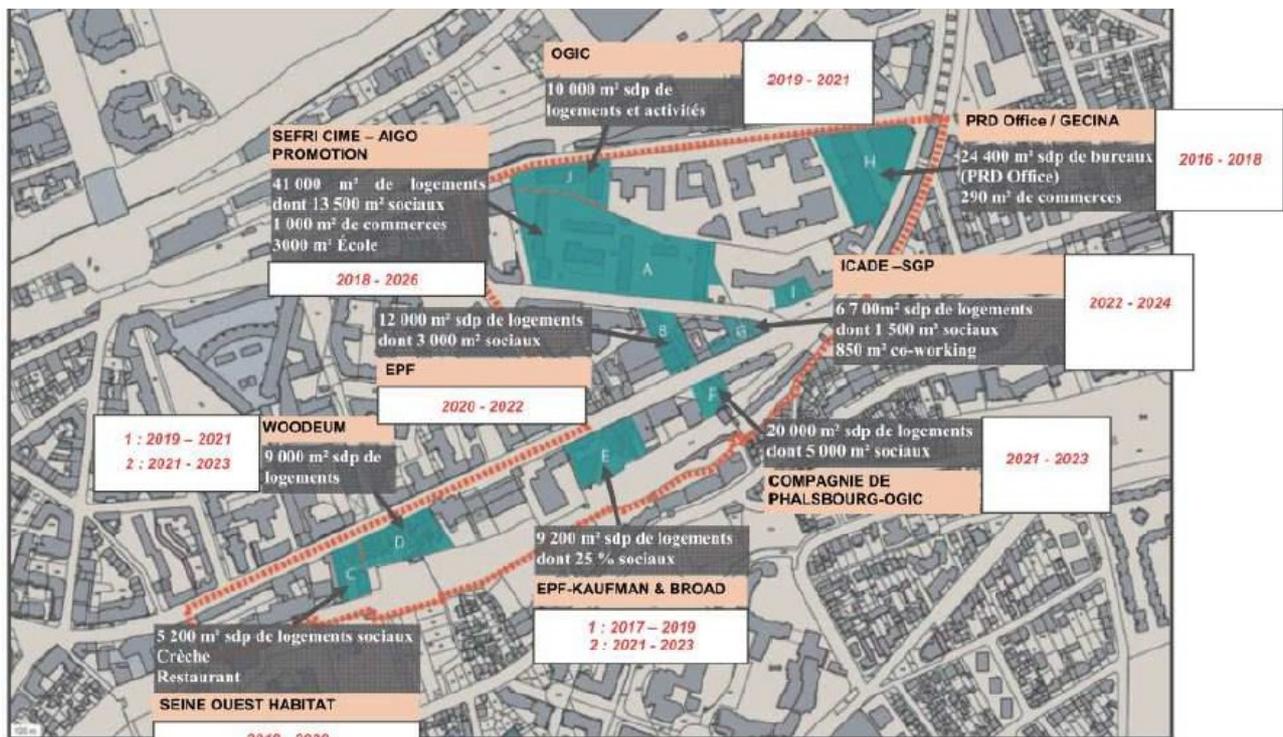
Par rapport aux études d'impact de 2015 et 2017, le programme prévisionnel a sensiblement évolué sous la forme d'une augmentation des surfaces de plancher :

- 1936 logements, développant 119 000 m² de surface plancher sur sept îlots, dont 2 tours de 17 niveaux (lot F) contre 1363 en 2015 et 1570 en 2017 (surfaces de plancher passant de 82 180 m² en 2015, et à 100 000 m² ;
- 26 000 m² de bureaux ;
- 4 500 m² de commerces contre 2 900 m² en 2015 et 3 500 m² en 2017
- 2 crèches (une sur le lot A et une nouvellement sur le lot C) ;

On observe donc une augmentation des surfaces dédiées aux logements et aux commerces depuis les versions précédentes de 2015 et 2017. Les surfaces dédiées aux bureaux restent stables.



Scénario 2 (2014 – 2015). Source : rapport d'évaluation environnementale – carte 65 - p. 208



- Ilot opérationnel
- Maître d'ouvrage ou Promoteur
- Programme

Calendrier prévisionnel des travaux :
2019 - 2021 : Date de début de chantier - Date de fin de chantier

Scénario 3 (2016 – 2017). Source : rapport d'évaluation environnementale – carte 66 - p. 209

Le projet est découpé en 10 îlots (A,B,C..., H,I,J).

Le projet a donc encore évolué avec une augmentation du nombre de logements de 19 % par rapport à 2017 et de 30 % par rapport à 2015. Ceci se traduit par une augmentation de la surface de plancher (SDP) et par conséquent aussi par une augmentation des hauteurs des bâtiments.

Les lots les plus impactés par la densification sont les suivants d'après la page 210 de l'étude d'impact :

Sur l'îlot D – un nouveau projet est prévu, de 9 000 m² SDP au lieu de 3000 m² ;
 Sur l'îlot F, 2 tours de 17 niveaux sont prévues.

La MRAe note en complément que les lots suivants sont aussi concernés par la densification : lots A, Paul Bert, B, C, D, E, F et G notamment si l'on se réfère au tableau en page 217 et aux pages 219 à 235).

Ceci est illustré par exemple par le cas de l'îlot A qui accueille environ la moitié des logements de la ZAC, dont le nombre de logements passe de 570 en 2017 à 750 en 2018 et des hauteurs qui passent par exemple de R2 à R+8 (en 2017) à R+4 à R+11. Les lots C, D, E, F et G augmentent de 50 à 100 % le nombre de logements.

Les travaux de la ZAC sont retardés par rapport à la précédente étude d'impact puisqu'ils sont prévus sur la période de mi 2015 à 2028 (au lieu de 2020) et jusqu'en 2025 pour le projet de gare du Grand Paris express Issy RER (au lieu de 2020).

La quasi-totalité des bâtiments existants sur chaque îlot sera démolie.



Scénario 2018. Programmation par îlot d'information - Source : rapport d'évaluation environnementale – carte 67 - p. 211

La présentation du projet par îlots précisant la période de travaux est consultable en pages 216. Une présentation synthétique en page 211 reprend pour chaque îlot la programmation, la hauteur et une illustration – plan, vue projetée ou volumétrique. Les illustrations sont plus nombreuses. À ce stade d'avancement du projet, les constructions sur chaque îlot et leur intégration urbaine sont ici définies plus précisément.

Les espaces publics projetés doivent toutefois être davantage qualifiés, notamment en ce qui concerne le réaménagement de la place Léon Blum. La réalisation de la gare est certes sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, mais l'aménagement du quartier Léon Blum ne peut pas se concevoir sans accroche avec le pôle gare. De même, la description du projet doit être approfondie en ce qui concerne

l'avenue de Verdun, la nouvelle percée dans l'îlot Aristide Briand et les connexions évoquées avec le tramway. Des illustrations étaient notamment attendues.

3 L'analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux concernent les déplacements et nuisances associées (air, bruit), les pollutions du sol, les eaux pluviales, les risques, la biodiversité et le paysage. L'état initial traite de tous ces enjeux. La MRAe relève que les volets de la pollution des sols et de l'ambiance acoustique aient été complétés, ce qui est appréciable.

3.1 Déplacements et nuisances associées

La carte reprenant les principales infrastructures de transport du secteur page 119 est pertinente. Le site est aujourd'hui desservi par le RER C au niveau de la place Léon Blum et par le tramway T2 plus au nord et à l'ouest du périmètre.

Comme indiqué dans le précédent avis, la MRAe recommande que la desserte du site soit définie plus précisément, notamment en termes de fréquence et de capacité.

Le pétitionnaire, la Société publique locale (SPL) Seine Ouest aménagement, montre que le périmètre d'intervention est bien connecté au réseau cyclable. De plus, les nombreuses photos qui illustrent la place, les voiries et les accès aux transports sont pertinentes en ce qu'elles permettent de qualifier l'espace public et le confort qu'il offre notamment aux piétons, cyclistes et usagers des transports en commun.

Une étude du trafic routier a également été menée ; les méthodes et les résultats sont exposés clairement et montrent une cristallisation du trafic autour du carrefour à feu de la place Léon Blum. Enfin, le stationnement, composante clef de l'ensemble du système de transport, est bien décrit dans le dossier et se caractérise par une offre importante, notamment en voirie.

La qualité de l'air est caractérisée en utilisant les données AIRPARIF de la station Stade Lenglen, située à un 1 km du projet. Ces données sont comparées à celles de la station d'Issy-les-Moulineaux, fermée en 2013. Sur la base de cette comparaison, le maître d'ouvrage juge « *concevable que les concentrations de polluants soient dans la même gamme de mesure au niveau du périmètre de la ZAC Léon Blum* » (page 9 du mémoire en réponse). Cette affirmation doit être démontrée plus rigoureusement.

Une campagne de mesures *in situ*, était attendue notamment autour de la place Léon Blum et au sein des îlots qui doivent connaître une importante densification en logement. Des mesures ont été réalisées montrant que l'impact du trafic sur la qualité de l'air sur le secteur d'étude est donc bien perceptible.

Par ailleurs, le pétitionnaire identifie différentes sources de nuisances sonores et notamment les infrastructures de transport classées au titre de l'arrêté préfectoral n° 2000-306 du 7 décembre 2000 : la RD 2 (catégories 2 à 4) et les voies ferrées (cat. 3 à 4). Des mesures complémentaires ont été réalisées en septembre 2015 le long de certaines artères du quartier. Sur deux des quatre points de mesures, le seuil réglementaire caractérisant une ambiance sonore modérée pour les habitations³ est dépassé. Les précisions apportées par cette campagne de mesure sont utiles à la bonne information du public.

3.2 Risques et pollutions

Le pétitionnaire propose un diagnostic de la qualité des sols reposant sur la consultation de la Base de donnée des sites et sols pollués (BASOL) et de la Base de donnée des Anciens Sites Industriels et Activités de Service (BASIAS). Cet inventaire révèle un enjeu fort avec notamment la présence passée d'un dépôt de poudre et d'une station-service au sein du périmètre du projet. De plus, le dossier identifie un risque de mauvaise qualité des remblais en place.

3 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit

La MRAe prend acte des compléments apportés comme demandé dans l'avis de 2017 et depuis les investigations de 2010, compte tenu, notamment de l'implantation d'établissements accueillant des populations sensibles. Des études récentes de pollution ont ainsi été réalisées dans le cadre des lots A, D, E, J et Paul Bert dont les résultats ne sont pas présentés dans la partie consacrée à l'état initial mais dans la partie sur les impacts du projet en page 295 de l'étude d'impact (voir synthèse des résultats en partie 4.2 du présent avis).

En ce qui concerne les risques technologiques, le pétitionnaire identifie la présence d'une canalisation de gaz. Le pétitionnaire indique en page 146 que le site du projet n'est concerné qu'à la marge par la canalisation sans autre développement.

La MRAe recommande au porteur de projet de préciser la distance entre la canalisation de gaz et la limite des différents îlots d'intervention et de prendre contact avec le transporteur afin d'identifier les risques technologiques éventuels liés à la présence de cette canalisation.

Le site est également soumis à des risques de mouvements de terrain et d'inondation. Le pétitionnaire identifie bien la présence d'anciennes carrières de calcaires sur les terrains situés au sud de l'avenue de Verdun. Par ailleurs, la partie nord-ouest du projet s'implante en zone B⁴ dite « centre urbain » du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI). Enfin, le pétitionnaire identifie un risque élevé de remontées de nappes au droit du projet. Le fonctionnement général de la Seine, les masses d'eaux souterraines, la cartographie réglementaire et les mesures applicables du PPRI sont bien décrits dans le dossier.

3.3 Biodiversité et paysage

L'étude d'impact propose une description intéressante du cadre de vie qu'offrent la biodiversité et le paysage du secteur, en lien avec la proximité de la Seine.

D'après le dossier, le site ne présente actuellement pas d'espace végétalisé en dehors des talus du RER C, constitués d'espaces enherbés, boisés et en friche. Cette végétation se prolonge autour du bâti situé au sud de l'avenue de Verdun. Le pétitionnaire montre par ailleurs que les enjeux du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), traduits au niveau de la trame verte et bleue de l'agglomération, inscrivent le site d'implantation du projet au sein d'une zone de « discontinuité effective ». Les caractéristiques de cette rupture écologique ont été utilement précisées.

En ce qui concerne le paysage, le dossier décrit bien le patrimoine protégé aux abords du périmètre, ainsi que les perspectives qu'offre la situation en coteau du secteur et l'impact fort de l'urbanisation – bâti élevé, infrastructures lourdes – sur la perception de l'espace. De plus, les perceptions depuis la place Léon Blum ont été précisées.

4 L'analyse des impacts environnementaux

4.1 Justification du projet retenu

L'étude d'impact présente un premier scénario d'aménagement daté de 2011, puis le programme d'interventions retenues daté de 2014. Le premier scénario prévoyait l'aménagement de toute une partie du secteur à l'est des voies ferrées. L'aménagement de ce secteur a été abandonné au profit d'une plus grande densification de l'îlot Aristide Briand, notamment pour rapprocher la population du système de transports en commun. Cette préoccupation est pertinente à condition que les impacts de cette densification, notamment sur les nuisances et le paysage, soient appréhendés précisément. De plus, l'augmentation de la surface de plancher actée en 2015 doit être intégrée à cette analyse. En effet, selon les hypothèses de l'étude de trafic, le futur quartier compterait en moyenne 270 habitants et emplois / hectare. Dans le scénario 2018, la MRAe relève un accroissement de la densification en termes de logements au regard des deux précédentes

4 Permettant une évolution normale de l'urbanisation sous réserve du respect de prescriptions constructives.

versions du projet plaçant au premier plan les enjeux résultant de la densification en termes d'effets du projet sur les déplacements et les nuisances associées mais également sur le paysage. La problématique de la pollution du sol restant par ailleurs également un enjeu fort du projet.

L'évolution du programme des constructions est mise en avant. Les différentes possibilités d'aménagement de l'espace public de la place Léon Blum vers les différents îlots d'intervention doivent quant à elles être mieux décrites. Le pétitionnaire doit permettre au public de mieux juger de l'articulation du programme des constructions avec les grandes orientations définies (cf. illustration ci-dessous).

La MRAe recommande de justifier la densification des opérations d'aménagement entre le scénario 2 (2014), le scénario 3 (2016-2017) et le scénario retenu (2018).



Principes d'aménagement retenus – Source : étude d'impact / CDT Grand Paris Seine Ouest

De plus, la justification de l'évolution du parti d'aménagement au regard des problématiques liées au relogement mériterait d'être expliquée plus clairement.

Enfin, l'article R.128-4 du Code de l'urbanisme impose que « toute action ou opération d'aménagement [...] faisant l'objet d'une étude d'impact doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération. » Le dossier a été complété sur ce point. L'étude, datée d'octobre 2015, propose un diagnostic des besoins, une analyse du potentiel en énergies renouvelables du site et trois scénarios d'approvisionnement. En cela, elle est correctement menée. Deux des trois scénarios prévoient un chauffage au gaz de ville. Pour autant, l'étude montre que l'utilisation des énergies renouvelables est moins coûteuse (coût global d'investissement et de fonctionnement), plus sûre et moins polluante. La MRAe recommande donc que le maître d'ouvrage se positionne à ce sujet. En effet, l'étude d'impact ne permet pas en l'état de savoir quelle suite a été donnée à cette étude.

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

Les effets du projet concernent les thématiques suivantes : les déplacements et les nuisances associées, les sols pollués, les eaux pluviales, la biodiversité et le paysage.

Par ailleurs, les interventions en différents lieux d'un tissu urbanisé et habité rendent les impacts des phases de travaux particulièrement sensibles, d'autant que ceux-ci sont susceptibles de se cumuler avec ceux de la ligne 15 sud du Grand Paris, qui doivent débuter cette année.

La caractérisation des déplacements, la pollution des sols, la gestion des eaux pluviales et le paysage ainsi que la phase travaux appelle des développements à ce stade.

Déplacements

Le projet a été défini de manière à répondre aux objectifs de développement urbain liés à l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express. À ce titre, le calendrier des travaux a été actualisé comme demandé. La place Léon Blum doit en outre accueillir le terminus de la ligne 12 du métro, ce qui en fera un pôle d'échange majeur et favorisera donc l'utilisation des transports en commun, plus respectueuse de l'environnement urbain.

Ainsi, l'optimisation de l'offre de transport en commun permet au porteur de projet de prévoir une utilisation faible de la voiture par rapport aux autres modes de transport (« part modale ») : 30 % de l'ensemble des déplacements.

L'arrivée de nouvelles populations engendrera une augmentation du trafic qui a fait l'objet d'une étude prospective correctement menée. Celle-ci a été actualisée afin de tenir compte de l'évolution du programme. Ainsi, le projet devrait générer un flux supplémentaire de 5 700 nouveaux mouvements de véhicules par jour en plus sur le quartier (4 700 dans le scénario précédent de 2017), dû au développement du secteur et à l'arrivée de nouveaux habitants et de nouveaux emplois.

De plus, l'étude de trafic a permis de définir un certain nombre de mesures pour réaménager le carrefour, place Léon Blum, contribuant à fluidifier la circulation. Toutefois, cette étude indique bien que ces projections dépendent du futur pôle gare : localisation des différentes aires de stationnement (bus, dépose minute, piétons, vélos) et des différents cheminements piétons notamment. D'où la nécessité d'intégrer le réaménagement complet de la place à l'étude d'impact. Les flux piétons et cyclables au sein et autour de la future place mériteraient également d'être précisés. En effet, le partage de l'espace public doit faire l'objet d'une attention particulière. Il doit notamment permettre la sécurité des piétons tout en offrant des parcours lisibles, des espaces de qualité et une ambiance urbaine apaisée. Le maître d'ouvrage indiquait en 2015, dans son mémoire en réponse, que des études étaient en cours en ce sens.

La MRAe recommande de nouveau d'actualiser l'étude d'impact en tenant compte des connaissances acquises en produisant :

- ***une étude de saturation des axes structurants du secteur et des saturations des carrefours ;***
- ***une étude détaillée du secteur de la gare avec détail des remontées de file en heure de pointe.***

Enfin, il aurait été utile d'envisager le stationnement sur voirie comme un levier de requalification de l'espace public et de diminution de l'usage de la voiture particulière. La MRAe apprécie que soit prévue la suppression de toutes les places de stationnement payant dans toute la ZAC pour encourager les modes doux. Des aménagements seront prévus pour favoriser une bonne desserte cyclable avec le sud, l'avenue Verdun, et au nord, la rue Jean-Jacques Rousseau. Il est également prévu pour l'arrivée de la gare SNCF, de réorganiser les cheminements piétons au niveau de la place Léon Blum.

La MRAe recommande de détailler les aménagements de voirie ainsi que le schéma global des pistes cyclables existantes et nouvellement créées sur la ZAC de même que le plan de stationnement des vélos.

Ce dernier est en effet obligatoire en vertu du décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 imposant des quotas de stationnement à destinations des vélos, pour tout type de bâtiment. Le porteur de projet devra également respecter le PDUIF 2014 comportant les prescriptions en matière de stationnement des vélos dans l'espace public dans un rayon de 800 m autour d'une gare.

Risques, pollutions et nuisances

Avant toute chose, l'autorité environnementale recommandait dans son avis de 2017 d'actualiser l'étude d'impact afin de prendre en compte les risques sanitaires liés à l'implantation d'établissements accueillant des populations sensibles selon les préconisations des circulaires du 8 février 2007. En effet, d'après la notice explicative, une crèche et une école maternelle doivent s'implanter sur l'îlot A suite aux évolutions du projet ainsi qu'une crèche sur l'îlot C.

Aucun complément n'avait alors été apporté à l'évaluation environnementale en ce sens alors que l'exposition de ces populations au bruit, à la pollution de l'air ou des sols représente un risque sanitaire majeur, qui doit être rigoureusement évité.

La MRAe apprécie que des diagnostics de pollution de sols aient été réalisés sur les différents lots de la ZAC (page 295) dans le cadre de la nouvelle version de l'étude d'impact.

Concernant l'îlot A 1 comprenant un projet d'école maternelle sur deux niveaux de sous-sol, le pétitionnaire s'engage à réaliser des investigations complémentaires après démolition de l'ensemble des bâtiments actuellement présents sur le site pour s'assurer de l'absence de risques sanitaires pour les usages sensibles futurs du site (sondages complémentaires de sol pour mesures de cyanures totaux, prélèvement de gaz pour mesures de COHV, BTEXN, HCT et C5-C10, et prélèvements d'eaux souterraines pour mesures de BTEXN, HCT C10-C40, HAP, cyanures, métaux lourds).

Concernant l'îlot Paul Bert comportant un projet de crèche, les investigations ont mis en évidence des impacts en hydrocarbures dans le sol, en HAP, en trichloroéthylène dans les gaz du sol. Les prélèvements dans les eaux souterraines n'ont pas mis en évidence de pollutions. Une évaluation quantitative des risques (EQRS) a été réalisée et l'analyse des risques résiduels (ARR) prédictive a montré la compatibilité du site avec les usages sensibles futurs en considérant un recouvrement des futurs espaces extérieurs d'au moins 30 cm de terres saines (p 335).

La MRAe recommande de mener des investigations complémentaires en phase chantier pour valider ou l'analyse prédictive des risques résiduels.

En revanche, la MRAe note pour l'îlot C qui comprend pourtant une crèche l'absence dans l'étude d'impact de mesures concernant des pollutions dans les sols et la nappe et les gaz du sol.

La MRAe recommande de les réaliser afin de garantir la compatibilité du site avec la présence de publics sensibles (enfants en bas âge) .

Sur les lots D, E et J, des remblais de mauvaise qualité chimique ont été identifiés qui seront évacués lors des terrassements. L'évacuation de déblais sera orientée, selon le degré de pollution, vers des installations de stockage de Déchets non Dangereux (ISDND) ou dans des centres spécialisés. Les coûts et les volumes concernés sont estimés (page 2)

L'impact du projet sur la **qualité de l'air** est quantifié à partir des estimations de trafic routier. Le projet entraîne une augmentation de plus de 11 % des émissions polluantes, cette donnée n'ayant pas été actualisée suite à l'étude de trafic complémentaire. L'importance du réseau de transport en commun projeté constitue en effet une mesure de réduction de cet impact négatif. L'aménagement de la place et l'apaisement des circulations automobiles représentent également un enjeu majeur en ce sens.

En ce qui concerne les **nuisances sonores**, le pétitionnaire a traduit les mesures d'isolement acoustique qu'impose l'arrêté préfectoral relatif au classement des infrastructures de transport cité ci-avant. De plus, l'orientation des bâtiments a également été conçue en conséquence. Ces mesures sont pertinentes. L'impact de l'augmentation des trafics est considéré comme négligeable par le maître d'ouvrage, qui choisit de ne pas réaliser de modélisation de la situation future.

De plus, les **impacts liés aux différents chantiers**, en termes d'émissions de particules, de nuisances sonores et de risques de pollution des milieux, ainsi que les mesures associées sont convenablement identifiées dans l'étude d'impact. Leur cumul avec les travaux du Grand Paris Express auraient mérités d'être approfondi.

Le projet prévoyant de nombreuses démolitions, l'autorité environnementale rappelle que pour tout bâtiment construit avant le 1^{er} juillet 1997, il convient de réaliser un repérage des matériaux et produits pouvant contenir de l'amiante, conformément aux articles R.1334-19 et R.1334-22 du Code de la santé publique. De plus, pour les bâtiments construits à la fin XIX^{ème} / début XX^{ème} siècle, le pétitionnaire doit également prendre en compte les risques liés à la présence de peintures au plomb.

Concernant les déchets, le dossier ne précise pas l'articulation des travaux de la future gare du RER avec les nombreux travaux de démolition-reconstruction d'immeubles prévus sur le périmètre de la ZAC. Son réaménagement futur devra faire par ailleurs l'objet d'une attention particulière compte tenu des circulations nouvelles de piétons et cyclistes attendues dans ce secteur qui pourront interférer avec les véhicules motorisés (p 374).

En ce qui concerne **les risques**, le maître d'ouvrage indique que leur prise en compte sera précisée lors de la conception du projet par lots.

En ce qui concerne les **risques liés à la présence d'anciennes carrières**, le pétitionnaire s'engage à mener des études géotechniques de reconnaissance des sous-sols et de dimensionnement des fondations, qui doivent permettre de réduire l'impact des constructions sur l'environnement et les populations accueillies.

Les **risques inondations** sont quant à eux bien identifiés et les mesures proposées, impliquant prioritairement les aménageurs à l'échelle de la parcelle, sont pertinentes. Enfin, l'autorité environnementale recommande de mettre en place un suivi piézométrique qui permette une vigilance accrue concernant les remontées de nappe.

Par ailleurs, le dossier mentionne le dépôt d'un futur dossier au titre de la loi sur l'eau qui viendra préciser les principes décrits dans l'étude d'impact.

Le dossier n'ayant pas été complété depuis la version de 2017, la MRAe recommande de veiller à ce que le système de gestion des eaux pluviales et des eaux d'exhaure retenu in fine démontre sa compatibilité au SDAGE en vigueur, qui préconise une gestion à la source des eaux, ainsi qu'un rejet au milieu naturel, plutôt qu'un rejet au réseau d'assainissement, a fortiori s'agissant d'un réseau unitaire.

Une attention particulière devra également être portée aux mesures compensatoires proposées concernant l'implantation dans le lit majeur de la Seine. Les conclusions du dossier au titre de la loi sur l'eau devront ainsi compléter l'évaluation environnementale en termes d'assainissement et de fonctionnement hydraulique du secteur.

Biodiversité et Paysage

Concernant le patrimoine et notamment l'interception du périmètre de protection de la propriété de Monsieur Rodin, le pétitionnaire identifie la nécessité de saisir l'Architecte des bâtiments de France. En dehors de cet aspect, l'étude d'impact ne présentait pas d'analyse véritable des impacts du projet sur le paysage. Depuis, le pétitionnaire a actualisé son dossier en tenant compte de l'état d'avancement actuel des différents îlots. Il présente des simulations de vues sur les lots (page 331 à 332).

l'étude d'impact rappelle les enjeux du paysage à l'échelle du site à savoir le contexte très urbanisé du site qui n'offre pas de vues remarquables car les hauteurs limitent les champs de vision. L'une des orientations du SCOT est toutefois de viser à la protection des points de vues vers les coteaux. A ce titre, le projet d'aménagement des îlots E et F prévoit la création de nouvelles ouvertures orientées nord-sud qui constitueront des percées visuelles. L'étude d'impact conclut à un impact positif en page 331.

.

Par ailleurs le maître d'ouvrage reconnaît que la volumétrie de son projet va impacter fortement le paysage local et les perceptions du quartier, notamment de la place Léon Blum, où les bâtiments à grande hauteur s'implanteront (page 331). La MRAe a en effet noté que les bâtiments seraient plus hauts qu'avec le projet présenté dans l'étude d'impact de 2017, les hauteurs passant de R+2 à R+6 à du R+4 à R+11.

La MRAe recommande :

- ***de justifier en quoi les percées créées garantissent des vues sur les coteaux ;***
- ***d'évaluer les vues avant et après projet pour juger de l'impact sur les vues depuis les bâtiments situés en limites de lots ;***
- ***d'évaluer les effets des futurs bâtiments sur l'ensoleillement dont bénéficient actuellement les bâtiments situés en périphérie de lot conservés dans le cadre du projet.***

De même, considérant que les talus du RER n'ont pas de valeur écologique et ne seront pas modifiés, le pétitionnaire n'avait pas jugé nécessaire d'analyser les impacts du projet sur le milieu naturel. Il était indiqué en réponse que la végétalisation aura valeur d'agrément et ne sera pas appréhendée d'un point de vue écologique.

Or pour la MRAe ces aspects naturels et paysagers du projet sont essentiels. Les impacts du projet doivent se concevoir également comme les possibilités qu'offre l'aménagement d'améliorer le cadre de vie offert aux futures populations, surtout dans un tissu aussi densément construit. De plus, la nature et le paysage impactent directement d'autres thématiques environnementales : l'utilisation des modes doux, le confort de l'espace public, la qualité de l'air, l'ambiance acoustique, etc. Ainsi, l'autorité environnementale recommande d'étudier les possibilités d'impacts positifs concernant la végétalisation et le paysage du futur quartier.

Sur ce point, la MRAe note que le porteur de projet a apporté des compléments dans la version 2018 de l'étude d'impact (pages 319-322) puisque des aménagements vont :

- améliorer la connectivité afin de renforcer la trame verte locale via les espaces extérieurs des îlots C, D, E et F qui jouxtent le talus du RER ainsi que par les mails piétonniers. Cela permettra d'augmenter la surface d'habitats disponibles pour la flore et la faune locales ;
- améliorer les déplacements en créant une micro trame le long des trottoirs (dégoudronner une bande de trottoir et la végétaliser) ;
- améliorer la conservation des arbres d'alignement en place, pratiquer la gestion différenciée des espaces ;
- augmenter les surfaces dés-imperméabilisées ;
- favoriser les haies aux murs, les toitures et terrasses végétalisées.

Compte-tenu de l'augmentation de la densité des aménagements prévus, il est nécessaire de veiller à la bonne mise en œuvre de ces mesures en faveur de la végétalisation.

5 Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de la MRAe est 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 blue ink, appearing to read 'Jean-Paul Le Divenah', written over a faint circular stamp.

Jean-Paul Le Divenah