



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
d'Île-de-France sur le projet immobilier mixte quai Gallieni
situé à Suresnes (92)

N° MRAe 2021 - 1671

SYNTHÈSE

Le présent avis porte sur un projet immobilier mixte situé quai Gallieni à Suresnes (département des Hauts-de-Seine) et sur son étude d'impact associée datée de janvier 2021. Il est émis dans le cadre de la procédure de permis de construire.

Le projet, porté par la SCCV Suresnes Gallieni, consiste, dans un tissu urbain dense, sur une emprise foncière de 10 210 m² environ, à démolir un bâtiment de bureaux en R+7 à R+9 d'une surface totale de plancher de 42 955 m², et à développer un ensemble immobilier mixte en R+2 à R+10 comportant 238 logements, une crèche, un hôtel de 104 chambres, une résidence hôtelière de 170 appartements et une galerie commerciale en rez-de-chaussée, le tout développant une surface de plancher de 26 882 m².

Ce projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de la région Île-de-France n°110 du 6 août 2020.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent la pollution du sol et des eaux souterraines, les nuisances liées à la phase travaux, les déplacements et les pollutions associées (pollutions sonores et de l'air), le risque d'inondation, le paysage et l'ensoleillement, la consommation énergétique, les émissions de gaz à effet de serre et les îlots de chaleur.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- mieux justifier les choix retenus au regard de solutions alternatives de moindre impact éventuel sur l'environnement et la santé, en particulier s'agissant de la localisation de la crèche compte tenu de la pollution des sols et de la nappe ;
- compléter l'étude d'impact des éléments permettant de préciser et de garantir l'efficacité des mesures de dépollution du site, notamment la définition du mode de traitement des pollutions des sols et l'annexion à l'étude d'impact du plan de gestion ;
- proposer des alternatives permettant d'éviter l'isolement potentiel des habitations accessibles par la rue Benoît Malon et le quai Gallieni en cas de crue majeure de la Seine ;
- préciser les volumes et tonnages de déchets de démolition produits et les quantités de déchets recyclables sur le site, et examiner la possibilité d'un recours à la voie fluviale pour le transport des matériaux ;
- justifier l'importance de l'offre de stationnement dévolue aux véhicules motorisés et préciser et renforcer les mesures envisagées pour favoriser les déplacements alternatifs à la voiture ;
- évaluer les nuisances sonores et les impacts sur la qualité de l'air du projet y compris dans les zones limitées à 30 km/h en y intégrant les nuisances cumulées avec les projets voisins, et le cas échéant définir des mesures d'évitement et de réduction adaptées ;
- apporter des éléments permettant d'appréhender l'intégration paysagère tenant compte des hauteurs des bâtis voisins et de l'ensoleillement des logements ;
- préciser le choix retenu en matière d'utilisation des énergies renouvelables et établir un bilan énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre global du projet en phase travaux et en phase exploitation.

La MRAe a formulé d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé ci-après.

PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la ville de Suresnes pour avis dans le cadre de l'instruction d'une demande de permis de construire déposée par la SCCV Suresnes Gallieni pour un projet immobilier mixte à Suresnes (Hauts-de-Seine).

Cette saisine étant conforme au I de l'article R.122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 11 février 2021. Conformément au II du même article, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, le pôle d'appui a consulté, par courrier daté du 12 février 2021, le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France. La réponse de ce dernier, en date du 18 mars 2021, est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe d'Île-de-France s'est réunie le 9 avril 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet immobilier mixte quai Gallieni à Suresnes (Hauts-de-Seine).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Noël Jouteur, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Table des matières

1. Évaluation environnementale.....	5
2. Contexte et présentation de l'opération.....	5
3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact.....	8
4. Analyse et prise en compte des principaux enjeux et impacts environnementaux.....	9
4.1 La pollution des sols et des eaux souterraines.....	9
4.2 Le risque inondation.....	11
4.3 Les nuisances liées à la phase travaux.....	12
4.4 Les déplacements et les pollutions associées.....	13
4.5 Le paysage et l'ensoleillement.....	15
4.6 Consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre et îlots de chaleur.....	16
5. Justification du projet retenu et variantes envisagées.....	16
6. Information, consultation et participation du public.....	17

AVIS DÉTAILLÉ

1. Évaluation environnementale

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.

L'article R. 122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L. 122-1 et R. 122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet immobilier mixte situé au 33 quai Gallieni, 10-14 rue Salomon de Rothschild et 2 rue Benoît Malon à Suresnes, qui entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°), a été soumis à l'évaluation environnementale par décision du préfet de la région Île-de-France n° DRIEE-SDDTE-2020-110 du 6 août 2020.

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire 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.

Le présent avis est rendu à la demande du maire de Suresnes. Il porte sur l'étude d'impact datée de janvier 2021.

À la suite de la phase de 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.

2. Contexte et présentation de l'opération

Le projet, présenté par la SCCV Suresnes Gallieni, consiste à réaliser un ensemble immobilier mixte, quai Gallieni à Suresnes (département des Hauts-de-Seine).

Le site est localisé à l'extrémité nord-est de Suresnes dans le quartier Écluse-Belvédère, à proximité de la limite communale avec Puteaux :

- en rive gauche de la Seine ;
- en contrebas du Mont Valérien ;
- séparé du bois de Boulogne par la Seine et l'île de Puteaux ;
- sur la RD7 (quai Gallieni) entre les ponts de Suresnes au sud et de Puteaux au nord.

Le site est actuellement occupé par un immeuble de bureaux développant une surface totale de plancher de 42 955 m², répartis en deux tours en R+7 et R+9 sur un socle émergeant de 3 niveaux en superstructure et sur trois niveaux d'infrastructure, construites en 1972 (page 16 de l'étude d'impact).



Fig 1 : Localisation et plan de situation du projet (source : étude d'impact)

Le projet est limité :

- au sud-ouest par la rue Benoît Malon ; au sud-est par le quai Gallieni (RD7), puis la Seine ;
- au nord-ouest par la rue Salomon de Rothschild ;
- au nord-est par une sente piétonne.

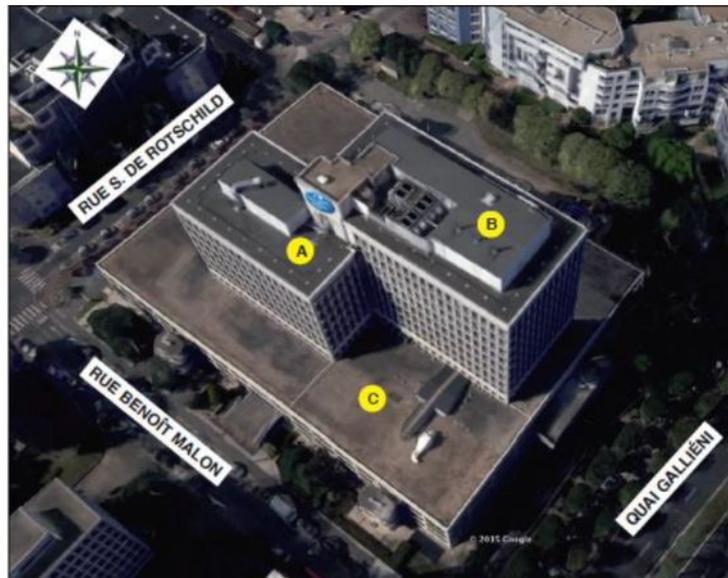


Fig 2 : Vue aérienne du site existant (source : étude d'impact)

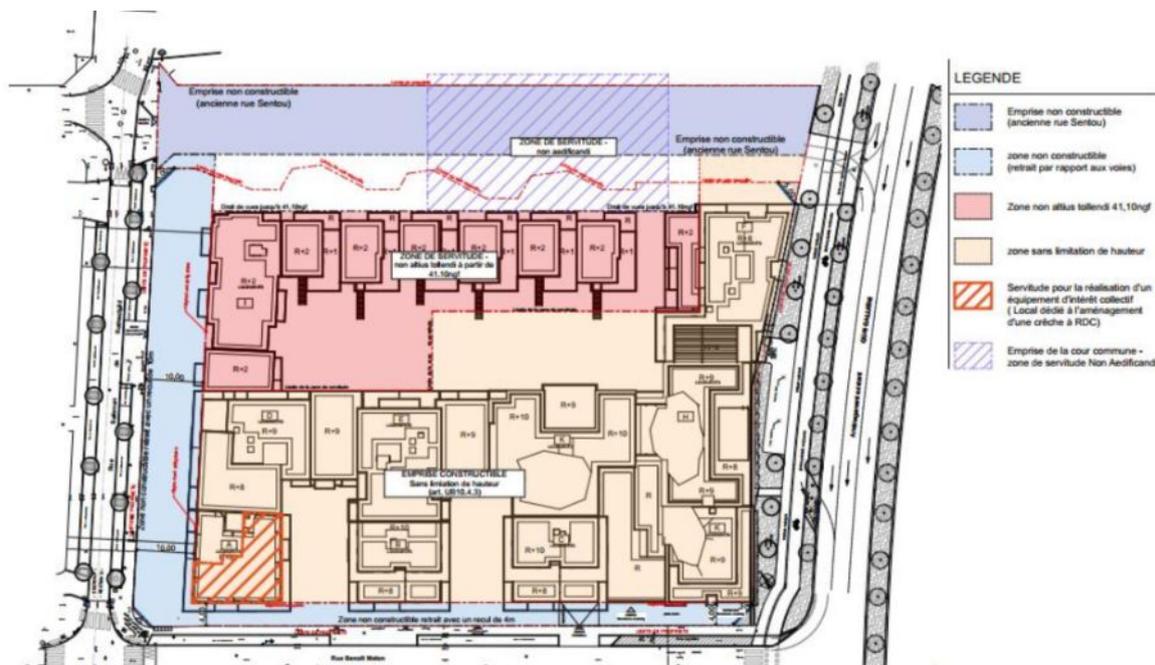


Fig 3 : Plan masse du projet (source : étude d'impact)

Le projet prévoit, outre la démolition du bâti en superstructure existant et la conservation de l'infrastructure actuelle (parkings sous trois niveaux de sous-sols), la création (page 23 de l'étude d'impact) :

- d'un équipement dédié à la petite enfance ;
- d'un hôtel 4* de 104 chambres ;
- d'une résidence hôtelière « co-living » 4* de 170 appartements ;
- d'un ensemble résidentiel de 238 logements (212 de logements collectifs et 26 de logements intermédiaires ou maisons de ville) ;
- d'un volume commercial en rez-de-chaussée sur le quai en complément des espaces de coworking et de restauration ;
- d'un jardin privatif en cœur d'îlot permettant l'accès piétonnier à l'ensemble des logements depuis la rue Salomon de Rothschild et depuis le quai Gallieni ;
- d'espaces paysagers ouverts au public reliant le quai Gallieni et la rue S. de Rothschild.

Les accès aux différentes composantes du programme sont décrits en page 29/275 de l'étude d'impact.

Le restaurant, dédié à l'hôtel et à la résidence de services, ainsi que le local commercial et la salle de coworking sont accessibles depuis le front de Seine.

Le local dédié à l'aménagement futur d'un équipement de petite enfance est accessible à l'angle de la rue Benoît Malon et de la rue Salomon de Rothschild. Il est orienté vers le cœur du quartier.

Le programme de logements collectifs est réparti dans six halls accessibles par les trois voies circulées (quai Gallieni, rues Rothschild et Malon).

La partie nord-est des constructions, orientée vers la sente piétonne, regroupe les logements intermédiaires de l'opération qui sont accessibles depuis le jardin intérieur en passant par le porche depuis la rue Salomon de Rothschild ou l'esplanade ouverte sur le quai Gallieni.

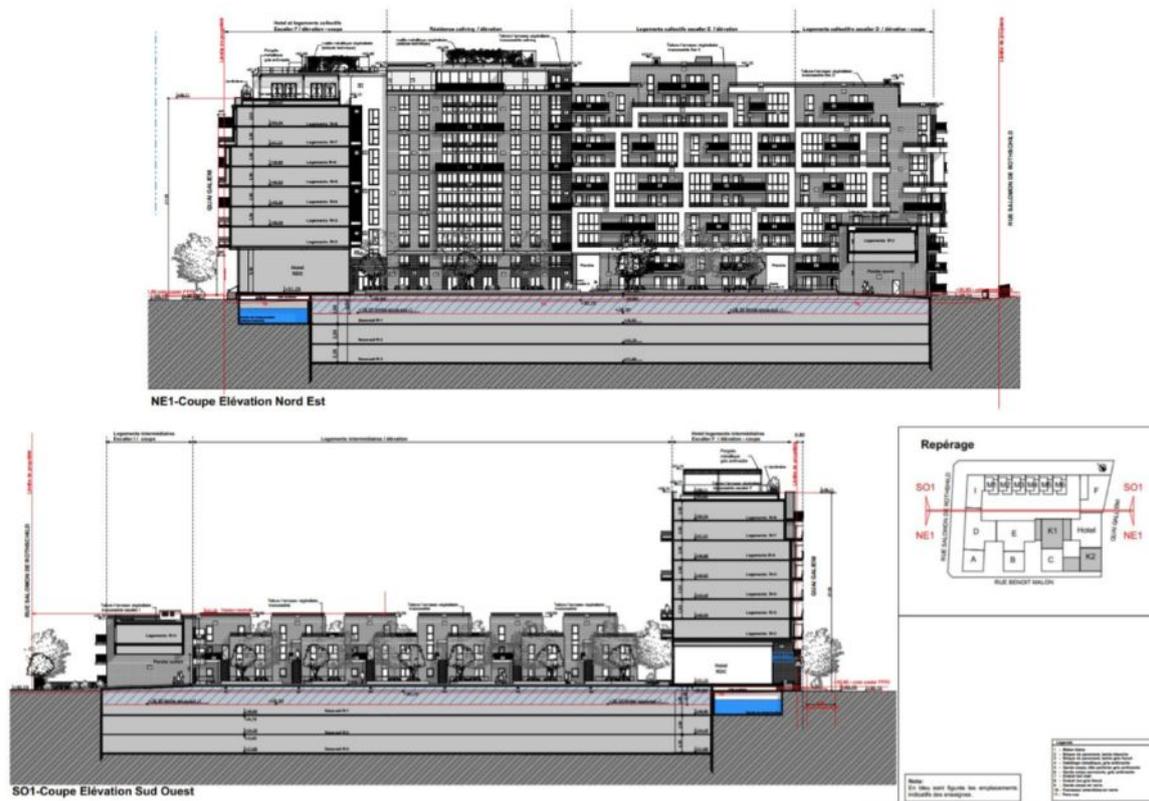


Fig 4 : Plans et coupes de façade du projet (source : étude d'impact)

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact aborde les principales thématiques environnementales mais certaines nécessitent des compléments, détaillés dans le présent avis. Leur présentation est claire et souvent précise, et de nombreuses illustrations permettent de visualiser les aménagements prévus et d'apprécier l'ampleur du projet.

En revanche, la MRAe relève que la démarche d'élaboration du projet, telle qu'évoquée dans le chapitre dédié à la présentation des méthodes utilisées (p. 270 de l'étude d'impact), ne fait état d'aucune concertation locale en sus des échanges avec la commune et les services de l'État.

S'agissant du résumé non technique, la synthèse qu'il propose est pédagogique, complète et proportionnée. Toutefois, pour en faciliter l'accès par le public, il gagnerait à figurer dans le dossier, non pas en annexe à l'étude d'impact mais comme pièce indépendante ou faisant l'objet d'un chapitre liminaire.

4. Analyse et prise en compte des principaux enjeux et impacts environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- La pollution des sols et des eaux souterraines ;
- Les nuisances liées à la phase travaux ;
- Les déplacements et les pollutions associées (pollutions sonores et atmosphérique) ;
- Le risque d'inondation ;
- Le paysage et l'ensoleillement ;
- La consommation énergétique, les émissions de gaz à effet de serre et les îlots de chaleur.

4.1 La pollution des sols et des eaux souterraines

Les terrains du projet sont référencés dans la base de données BASIAS¹ de recensement des anciens sites industriels et activités de service (activité de construction de véhicules automobiles). Le maître d'ouvrage a fait réaliser un diagnostic des pollutions en présence dans les sols, les eaux souterraines et les gaz du sol. Il identifie (page 99 de l'étude d'impact) des pollutions dans les sols, d'un niveau modéré à fort :

- en métaux, dans les remblais et dans le terrain naturel profond au niveau de la zone de battement de nappe alluviale (4 à 5 m de profondeur) ;
- en tétrachloroéthylène dans les remblais et le sol (entre 2 et 5 m de profondeur).

Il identifie également une pollution qualifiée de légère en hydrocarbures dans les remblais (entre 2,1 et 3 m de profondeur).

Les investigations soulignent par ailleurs une forte pollution en composés organo-halogénés volatils (COHV) au droit du site impactant fortement les eaux souterraines ainsi que les gaz du sol (pages 99 à 101). Les concentrations notamment en tétrachloroéthylène atteignent des concentrations très fortes dans la nappe alluviale (1 900 µg/litre au maximum) et dans les gaz du sol (37 330 µg/m³), ainsi que les concentrations en trichloroéthylène (respectivement 84 µg/l et 530 µg/m³). Ces teneurs relevées au niveau de la future sente piétonne traduisent un dégazage avéré des sols et des eaux souterraines contaminées (p 184). Du benzène est également détecté dans les gaz du sol (2,8 µg/m³), en des teneurs dépassant la valeur de référence (2 µg/m³)².

L'origine de la contamination n'est pas précisément connue et peut être liée à une contribution du site et/ou à une source située en amont du site mais, par les concentrations en présence sur le site, un point de pollution concentrée (PPC)³ a été identifié dans les sols et gaz du sol (p 184).

L'étude d'impact indique qu'en cohérence avec les recommandations de la circulaire du 8 février 2007 et sa mise à jour d'avril 2017 un plan de gestion doit être réalisé, permettant de maîtriser d'abord les sources de pollution, ensuite les impacts environnementaux résiduels (par exemple, migration hors site via la nappe) et enfin les impacts sanitaires résiduels, compte tenu du réaménagement du site envisagé et des usages existants hors site.

Un plan de gestion a donc été élaboré par le maître d'ouvrage afin de traiter en priorité le point de pollution concentrée découvert, soit par traitement in-situ (venting), soit par excavation en filière agréée (page 185). En première approche, la solution de traitement *in-situ* par venting est présentée, sous réserve que cette technique de dépollution s'inscrive dans le planning du projet.

1 <https://www.georisques.gouv.fr/risques/basias/donnees#/>

2 Valeur de référence dite borne R1 de référence pour l'air ambiant au titre de la directive n°2008/50/CE du 21 mai 2008 et reprise en tant que moyenne annuelle maximale dans le plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France.

3 Volume de milieu souterrain à traiter, délimité dans l'espace, au sein duquel les concentrations en une ou plusieurs substances sont significativement supérieures aux concentrations de ces mêmes substances à proximité immédiate de ce volume (source : Union des professionnels de la dépollution des sites).

Afin de maîtriser les impacts environnementaux résiduels, des mesures en matière de construction et d'aménagements sont proposées, telles que la mise en place de nouvelles canalisations pour l'amenée d'eau potable en matériaux non poreux et non perméables, la mise en place de deux cannes-gaz⁴, l'une à proximité de la future crèche et l'autre des locaux tertiaire/hôtel/commerce, et la réalisation d'une campagne de prélèvement des gaz du sol et de l'air ambiant du sous-sol au niveau R-3.

Le transfert hors site des impacts en COHV et hydrocarbures depuis la nappe vers la Seine n'étant pas exclu, la mise en place de dispositifs de mesure sur les voies de transfert est envisagée (piézomètres captant la nappe alluviale en limite aval du site, campagne de prélèvement d'échantillon des eaux souterraines...) (p 187).

Le maître d'ouvrage affirme ainsi que la compatibilité sanitaire du sous-sol post-travaux avec le futur aménagement a été validée dans le cadre de l'analyse des risques résiduels prédictive (ARR) du plan de gestion. Les aménagements et les usages suivants sont proscrits dans l'emprise du périmètre du projet :

- Réalisation de forages ou de puits captant les eaux souterraines, de même que toute utilisation des eaux souterraines, à l'aplomb du site ;
- Culture de végétaux destinés à la consommation humaine (aménagement de jardins potagers et plantation d'arbres fruitiers/à baies) en pleine terre.

L'étude d'impact prévoit (page 188) qu'à l'issue des travaux de purge des matériaux pollués, (in-situ ou excavation), des prélèvements (sols et gaz du sol) seront réalisés afin d'identifier les teneurs résiduelles en polluants à l'emplacement du PPC traité.

L'étude d'impact indique également qu'une surveillance de la qualité des eaux souterraines « pourra être menée » afin de vérifier l'abattement des concentrations en COHV à l'aplomb et à l'aval du PPC traité

Concernant la crèche, en phase d'exploitation, conformément à la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles, un contrôle périodique de la qualité de l'air ambiant du rez-de-chaussée sera mis en place en période estivale et en période de chauffage hivernal.

La MRAe constate la prise en compte par le projet de l'enjeu pollution du site. Elle estime toutefois que :

- le choix du mode de traitement in-situ ou hors site doit être défini et précisé dans l'étude d'impact, étant considéré que l'efficacité de la technique de venting (dégazage) est conditionnée à la durée des travaux et que cette durée reste à préciser dans l'étude d'impact, et que l'efficacité de cette technique n'est a priori pas garantie par rapport à la technique de l'excavation des terres qui assure une dépollution radicale ;
- l'analyse des risques résiduels prédictive reste à valider au regard de l'efficacité des actions de dépollution envisagées au niveau du point de concentration de pollution ;
- une surveillance de la qualité des eaux souterraines devra être menée afin de vérifier l'abattement des concentrations en COHV à l'aplomb et à l'aval du PPC traité ;
- le plan de gestion doit être annexé à l'étude d'impact.

La MRAe recommande :

- de définir et préciser le choix du mode de traitement in-situ ou par excavation ;
- d'indiquer la durée de la phase chantier ;
- de confirmer l'analyse du risque résiduel une fois la dépollution réalisée et d'en tirer les conséquences sur le plan des mesures complémentaires à prévoir ;
- de réaliser la surveillance de la qualité des eaux souterraines afin de vérifier l'abattement des concentrations en COHV à l'aplomb et à l'aval du PPC traité ;
- d'annexer le plan de gestion à l'étude d'impact.

4 Canne-gaz : tube creux de 1 à 2 m enfoncé dans le sol pour récupération des gaz du sol.

S'agissant plus spécifiquement de la crèche, la justification du choix de localisation dans le périmètre du projet doit être précisée au regard notamment des pollutions des sols constatées, et l'analyse de compatibilité des usages liés à cette crèche avec ces pollutions doit être approfondie et faire l'objet d'un suivi.

Concernant les espaces paysagers et la crèche, la MRAe souligne que des pollutions résiduelles en plomb dans les sols exposeraient les enfants à un risque d'ingestion et celui de développer la maladie du saturnisme. Aussi, la MRAe considère que, des deux procédés de dépollution proposés par le porteur de projet (le venting ou l'excavation), le venting a priori retenu ne présente, hormis les pollutions gazeuses, aucune efficacité de dépollution du plomb. La MRAe conclut que la dépollution du plomb du sol n'est pas garantie à ce stade par l'étude d'impact, et que le procédé de dépollution finalement retenu devra garantir des teneurs en plomb du sol respectant la recommandation du haut conseil de la santé publique (HCSP) d'une teneur inférieure à 100mg/kg.

La MRAe recommande :

- de réaliser un diagnostic de l'état des milieux après démolition et dépollution afin de vérifier la compatibilité du site avec la création d'un équipement dédié à la petite enfance ;**
- de vérifier la compatibilité des terres situées sur l'aire de jeux pour les enfants ;**
- d'assurer, notamment dans les espaces paysagers publics et au droit de la future crèche, un traitement efficace des pollutions en plomb ;**
- de justifier la localisation de la crèche sur le site et la réalisation d'un bilan des avantages et inconvénients de différentes options de localisation de la crèche.**

4.2 Le risque inondation

Le site est classé en zone B du zonage réglementaire du plan de prévention du risque inondation de la Seine dans les Hauts-de-Seine (« centre urbain ») avec une hauteur d'eau moyenne de submersion entre 0 et 1 mètre. Le terrain est identifié comme zone d'expansion des eaux de crue. Cet enjeu est identifié dans l'étude d'impact (page 90) et la notice de conformité au PPRI 92 en annexe 7 évaluée à 6 342 m² la surface soustraite par le projet à la crue (soit la somme des zones nouvellement bâties et nouvellement remblayées).

La capacité de stockage du site a été calculée conformément à la définition du PPRI 92⁵. En l'état actuel, ce volume de stockage comprend plusieurs sous-sols inondables, des rez-de-chaussée inondables et des abords inondables (voiries et espaces verts) et est évalué à 15 090 m³, réparti respectivement comme suit : 9 080 m³ au-dessus du terrain naturel et 6 010 m³ dans le 1er sous-sol inondable par les eaux superficielles.

Une fois le projet réalisé, le maître d'ouvrage estime que ce volume de stockage, calculé dans les mêmes conditions, sera, compte tenu de la réalisation prévue d'un bassin de compensation, de 15 590 m³, soit une augmentation de la capacité d'expansion d'environ 470 m³.

La MRAe note donc que le projet prévoit bien des dispositifs visant à pallier la suppression des espaces perméables utilisés par la construction des nouveaux bâtiments, en particulier l'inondation des sous-sols, sans pour autant que ces dispositifs ne soient clairement décrits dans l'étude d'impact. Elle souligne par ailleurs que le cœur d'îlot se situant au-dessus du repère des plus hautes eaux connues (PHEC) permettra l'évacuation ou le maintien de l'accès des habitants des logements par la rue Salomon de Rothschild, mais que l'accès aux logements depuis la rue Benoît Malon ou le quai Gallieni sera interdit en cas de crue atteignant les PHEC.

⁵ Il s'agit du volume qui peut être stocké (volume d'expansion de la crue) au cours d'une crue entre la cote de casier soit la cote des plus hautes eaux connues (ou PHEC) et la cote de casier moins 2,5 m, soit entre 28,30 et 30,80 m NGF dans le cas du présent site d'étude.

La MRAe recommande :

- de proposer des alternatives permettant d'éviter l'isolement potentiel des habitations accessibles par la rue Benoît Malon et par le quai Gallieni en cas de crue majeure de la Seine ;
- de préciser les dispositifs prévus par le maître d'ouvrage pour permettre l'inondation des parkings souterrains en cas de crue ;
- de prévoir une information en direction des futurs usagers.

4.3 Les nuisances liées à la phase travaux

L'ensemble immobilier actuel est un immeuble de grande hauteur (IGH) classé W1 (page 16 de l'étude d'impact). Un phasage de déconstruction est présenté (page 18).

L'évacuation des déchets issus de cette phase de déconstruction est un enjeu important, car générateur de pollutions (air, bruit). L'étude d'impact a estimé le trafic de camions en phase de démolition habituelle à un maximum de 15 camions par jour.

Compte-tenu de la surface de la parcelle, les camions stationneront sur le site et non sur la voie publique. En revanche, la MRAe note que bien qu'annoncées, les estimations de tonnages de déchets ne sont pas fournies dans l'étude d'impact. Celle-ci n'évoque pas non plus l'examen de la possibilité d'un mode de transport des matériaux de démolition et de construction alternatif à la route (voie fluviale).

L'étude d'impact traite (page 16) les enjeux d'amiante et de plomb. Conformément à l'article R-1334-19 du code de la santé publique et en particulier l'annexe 13.9 – liste C, le maître d'ouvrage a commandité une mission de repérage de l'amiante avant démolition. Les entreprises qui réaliseront les travaux seront obligatoirement certifiées pour les « travaux de traitement de l'amiante ». La MRAe note que la présence d'amiante a bien été repérée et que des lieux de stockage sont identifiés.

Concernant le plomb (page 17), le maître d'ouvrage a fait réaliser une mission de repérage de revêtement en plomb avant travaux. Cette mission a conclu à l'absence de nécessité de procéder à des travaux de déplombage préalablement aux démolitions.

Le projet se développe dans un environnement urbain dense très sensible à l'empoussièrement et au bruit.

L'étude d'impact (page 21) présente les dispositifs permettant de réduire l'empoussièrement à la source, notamment par aspersion ou brumisation des engins de chantier et bâchage des bennes.

Les nuisances sonores sont principalement liées à la démolition ainsi qu'au chargement des camions. Un ensemble de mesures est proposé dans l'étude d'impact pour les atténuer, compte tenu de la proximité des riverains, conformément pour la plupart à la réglementation applicable (page 23 de l'étude d'impact) :

1. Favoriser les tâches bruyantes à des horaires adaptés à l'environnement (tôt le matin ou en fin de journée en raison de la présence d'école à proximité) ;
2. Limiter l'utilisation de brise roche hydraulique ;
3. Positionner les aires de chargement dans une zone éloignée des sites sensibles ;
4. Mise en place de bâches anti bruit permettant l'absorption partielle du bruit ;
5. Mise en place d'un système de mesure acoustique et vibratoire afin de maîtriser les nuisances.

La phase de travaux est assez bien traitée dans l'étude d'impact mais gagnerait à être complétée.

La MRAe recommande :

- **d'estimer les volumes et tonnages de déchets de démolition produits et les quantités de déchets recyclables sur le site ;**
- **d'examiner la voie d'eau fluviale pour l'évacuation des déchets de démolition et l'acheminement des matériaux tenant compte de la proximité de la Seine.**

4.4 Les déplacements et les pollutions associées

4.4.1. Les déplacements

Excepté un trafic intense sur le quai Gallieni (RD7), évalué à 34 324 véhicules/jour (page 114), le trafic dans le quartier du projet est qualifié de modéré, avec des conditions de circulation satisfaisantes (page 106), et d'après l'étude d'impact, les accès au quartier depuis le quai Gallieni fonctionnent de façon satisfaisante.

La desserte du quartier par les transports en commun est abordée et un plan du réseau est présenté en page 113. L'étude d'impact rappelle que la zone d'étude est bien desservie par les transports en commun. Trois lignes de bus desservent le quartier. Le tramway T2 « La Défense - Issy Val de Seine RER » dessert le centre-ville de Suresnes mais la station « Belvédère » du T2 est éloignée du site (située à 12 minutes à pied). L'étude d'impact précise enfin que la station « Rueil-Suresnes-Mont-Valérien » de la future ligne 15 Ouest du Grand Paris Express reliant Saint-Denis à Pont de Sèvres, dont la mise en service est prévue en 2030, sera située à 2,5 km du site.

Le quartier étant en zone 30, les vélos sont mélangés à la circulation générale sur toutes les voies du quartier.

La génération de trafic supplémentaire par le projet est jugée modérée par l'étude d'impact aux heures de pointe (page 232), avec notamment l'émission de 138 UVP/h⁶ à l'heure de pointe du matin, et l'attraction de 120 UVP/h à l'heure de pointe du soir. Une modification du plan de circulation sera toutefois mise en œuvre pour assurer une meilleure desserte du projet.

Deux autres projets immobiliers n'ayant pas fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale ont été identifiés aux abords du site. Ces projets ont été pris en compte pour déterminer leur impact sur les conditions de circulation futures dans le quartier. Il s'agit du projet « Côté Seine », situé à une distance de 15 m du site du projet entre la rue Benoît Malon et la rue Edouard Nieuportet et du projet « Résonance » situé à 100 m, à l'angle de la rue de Verdun et de la rue Benoît Malon. Ces deux projets ont une date de mise en service prévue à l'horizon 2022, soit trois ans avant celle du projet du quai Gallieni.

Les principaux effets cumulés des trois projets en termes de trafic sont identifiés au droit du carrefour des rues Benoît Malon et Salomon de Rothschild, qui devrait supporter un volume de trafic supplémentaire de 32 à 37 % aux heures de pointe, et du carrefour des rues Benoît Malon et du quai Gallieni avec un volume de trafic supplémentaire de 17 %. Le quai Gallieni lui-même supportera en situation cumulée une augmentation de trafic d'environ 20 à 25% des flux circulant actuellement sur la RD7, compte tenu également d'un projet de réaménagement de celle-ci prévoyant notamment la mise à deux voies par sens du tronçon situé au sud du site du projet (page 233).

Pour la MRAe, l'importance relative de ces flux supplémentaires de trafic routier à terme nécessiterait de la part du maître d'ouvrage une réflexion approfondie sur les mesures à prévoir pour encourager l'usage des transports en commun et des modes actifs par les futurs habitants du

6 Unité véhicule particulier / heure.

quartier. Or, l'étude d'impact, si elle fait bien état de la création de près de 400 m² de stationnements vélos dans le périmètre du projet (au lieu des quelque 330 m² imposés par le plan local d'urbanisme), n'apporte aucune précision sur l'emplacement et les conditions d'accès de ces stationnements, ni sur les cheminements cyclables envisagés. La MRAe souligne également l'absence d'emplacements vélo pour la crèche et les commerces.

S'agissant en revanche du nombre de places dédiées aux véhicules motorisés, il est relevé que le projet en prévoit au total 436 pour les voitures (au lieu de 372 minimum imposés par le PLU), et 62 pour les deux-roues motorisées (au lieu de 35 au titre du PLU) (page 30). Pour la MRAe, cette offre de stationnement largement supérieure au minimum requis constitue une incitation à l'usage de ces modes de déplacement.

La MRAe recommande de justifier l'importance de l'offre de stationnement dévolue aux véhicules motorisés dans le projet, et de préciser et renforcer les mesures envisagées pour favoriser les déplacements alternatifs à la voiture, notamment les conditions d'accès au stationnement vélo.

4.4.2. Le bruit et l'air

L'état initial du bruit a été caractérisé sur le site du projet. Malgré l'augmentation attendue du trafic générée par le projet, l'étude d'impact en pages 236 et 238 conclut, après réalisation du projet, à des niveaux de bruit équivalents à ceux de l'état initial.

Les modélisations des différentes configurations du site ont permis de déterminer que l'ensemble du secteur d'étude est initialement situé en zone d'ambiance sonore modérée. Cela se traduit par des niveaux de bruit en façade inférieurs à 65dBA en période diurne et inférieurs à 60dBA en période nocturne, niveaux que l'on retrouverait en situation future. L'objectif d'isolement constructif pour ces nouveaux bâtiments serait donc de 30dB pour atteindre les seuils fixés par la réglementation.

Toutefois, l'étude d'impact ne précise pas si les effets d'émergence acoustique calculés ont pris en compte les effets cumulés éventuels à terme avec les autres projets mentionnés au chapitre 4.4.1 du présent avis relatif aux déplacements. La MRAe note par ailleurs que l'étude d'impact, pour la phase exploitation, n'a pas prévu de mesures spécifiques d'isolation pour la crèche, dans la mesure où elle est considérée comme localisée dans un secteur n'incluant pas d'augmentations significatives du bruit (voies limitées à 30 km/h).

D'après l'étude d'impact (pages 237 et 238), c'est la phase travaux qui sera la plus impactante, avec l'utilisation du brise-roche hydraulique (source la plus bruyante) qui génère une émergence sonore de l'ordre de 10 à 15 dBA au voisinage. Cette émergence est au maximum de 20dBA au nord-est du site, en raison d'un bruit résiduel plus faible. Des mesures sont prévues pour atténuer les nuisances pour les riverains (voir chapitre du présent avis sur la phase travaux).

Concernant les impacts du projet sur la qualité de l'air, le projet conclut en page 241 que les concentrations calculées en situation de projet restent inférieures aux normes réglementaires et que les concentrations engendrées ne sont pas significatives.

La MRAe recommande d'évaluer les nuisances sonores et les impacts sur la qualité de l'air du projet y compris dans les zones limitées à 30km/h, en y intégrant les nuisances générées par les projets voisins, et le cas échéant de définir des mesures d'évitement et de réduction adaptées.

4.5 Le paysage et l'ensoleillement

Le projet se situe sur une parcelle occupée actuellement par des immeubles R+9 et R+10 surmontant trois niveaux supplémentaires en superstructure. L'étude d'impact indique que la conception du projet tient compte du tissu urbain dense et minéralisé environnant et entend mettre à profit son emplacement privilégié face à la Seine et au Bois de Boulogne. Il a pour ambition de diffuser la nature et la biodiversité dans les usages quotidiens du quartier et de développer les circulations douces.

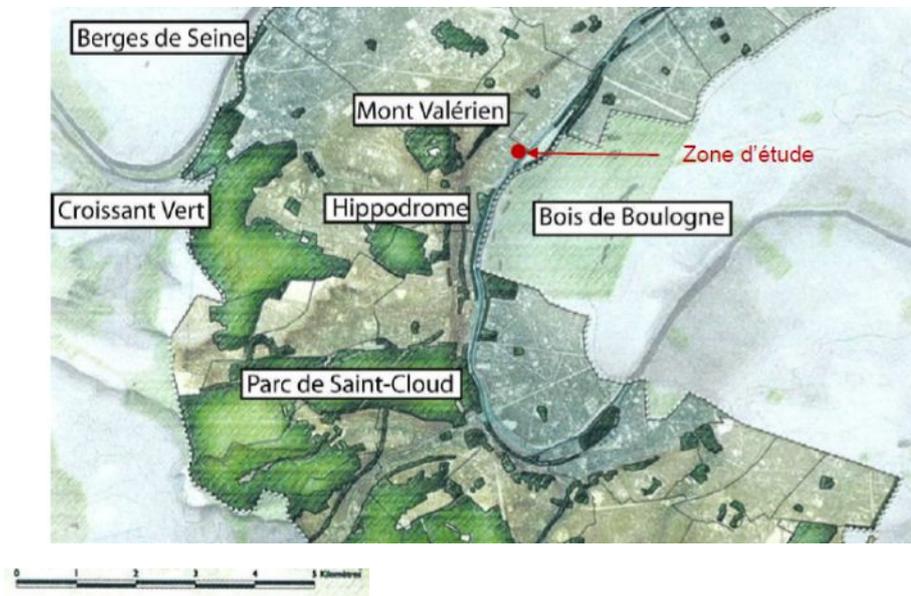


Fig 5 : Carte des espaces verts autour du site du projet (source : étude d'impact)

L'état initial (page 124) présente par de nombreuses illustrations le contexte paysager du site. Le paysage de la ville de Suresnes est dominé par le massif de verdure du fort du Mont Valérien sur les coteaux duquel elle s'étage jusqu'à la Seine, en face des frondaisons du bois de Boulogne. L'actuel bâtiment est visible depuis de nombreux points de vue (page 129 de l'étude d'impact).

La MRAe souligne que coté ville de Suresnes, le projet se développe en retrait de dix mètres conformément au plan de zonage du PLU ce qui permet d'implanter des éléments de végétation et des noues sur des espaces de pleine terre donnant de la respiration au tissu urbain. En revanche, coté quai, le bâti se situe en limite du quai, rognant ainsi sur les quatre mètres de retrait actuels, engendrant un effet de surplomb.

Le bâtiment actuel est plus haut que les bâtiments environnants. La parcelle, presque totalement imperméabilisée, présente un caractère massif à l'émergence importante comparé à l'épannelage des constructions voisines sur le front de Seine, dont le front bâti culmine plutôt à R+5. Or, la MRAe relève que la forme urbaine du projet prévoit également la réalisation d'un volume massif d'une hauteur de R+10 sur le côté de la rue Benoît Malon et côté front de Seine, tandis qu'à l'opposé, coté sente piétonne (ancienne rue Sentou), le projet propose un bâti d'une hauteur de R+2.

La MRAe constate aussi que les logements (R+2) coté sente et les logements collectifs mono orientés coté nord-ouest et au nord-est seront déficitaires en lumière et ensoleillement.

D'une manière générale, en dehors de la servitude de non altius tollendi et du souci affiché d'aménager l'épannelage des hauteurs, le choix des implantations et des formes ne s'accompagne pas d'une justification, dans l'étude d'impact, au regard des incidences paysagères, et d'ensoleillement, et compte tenu d'éventuels scénarios alternatifs.

La MRAe recommande d'apporter des éléments permettant d'appréhender l'intégration paysagère tenant compte des hauteurs des bâtis voisins et de l'ensoleillement des logements.

4.6 Consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre et îlots de chaleur

Une étude sur la faisabilité d'utiliser les énergies renouvelables au sein du projet a été réalisée par la société Amodev, en septembre 2020. Plusieurs solutions énergétiques, appelées variantes, sont comparées (notamment systèmes solaires photovoltaïques, système de chauffage au bois ou à biomasse, pompes à chaleur, système de production combinée de chaleur et d'électricité (cogénération) etc.). Même si l'étude d'impact fait état du raccordement à un réseau de chaleur comme système pressenti, elle ne conclut pas.

La MRAe note que le bilan énergétique présenté en page 167 de l'étude d'impact - et qui concerne principalement les différents immeubles du programme - n'intègre ni les consommations énergétiques annexes (piscine sur le toit, pompes d'exhaure des eaux de nappe du parking souterrain...), ni la phase travaux. L'étude d'impact indique également ne pas être en capacité d'estimer le bilan carbone global du projet, faute de disposer de l'ensemble des données nécessaires. Une telle évaluation, pour la MRAe, paraît pourtant envisageable et nécessaire dès ce stade du projet, pour permettre d'intégrer pleinement les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation adéquates à la conception du projet, et d'informer correctement le public sur cet enjeu crucial.

Les îlots de chaleur (ou effets de surchauffe en été) sont provoqués par des surfaces minérales qui ont tendance à emmagasiner et relarguer la chaleur de la journée, les surfaces sombres étant les plus impactantes. La formation d'îlots de chaleur est un enjeu fort des projets d'urbanisation. Compte tenu du caractère minéral actuel du site, le projet, en prévoyant des espaces de pleine terre et des toits terrasses végétalisés, devrait faire reculer le phénomène d'îlot de chaleur en augmentant respectivement l'évapotranspiration et le maintien d'un albédo⁷ élevé (p 267). L'effet a priori positif du projet sur le phénomène d'îlot de chaleur aurait toutefois mérité d'être évalué, dans le cadre de l'évaluation globale des contributions du projet aux facteurs d'aggravation et d'atténuation du changement climatique, mais également au regard de sa vulnérabilité face à ce changement.

La MRAe recommande :

- de préciser le choix retenu en matière d'utilisation des énergies renouvelables ;**
- d'établir un bilan énergétique global du projet et de ses émissions de gaz à effet de serre, en phase travaux et en phase exploitation ;**
- de démontrer et d'évaluer la réduction de l'effet îlot de chaleur du projet au regard du site actuel.**

5. Justification du projet retenu et variantes envisagées

La MRAe relève l'absence de toute présentation de scénarios de substitution raisonnables au projet présenté (projets alternatifs ou variantes), éventuellement examinés dans l'étude d'impact. Pour la MRAe, certains enjeux méritent que de telles solutions soient étudiées, pour mieux justifier les choix retenus : l'emplacement de la crèche, la conception architecturale au regard de l'ensoleillement, les conditions favorisant les déplacements alternatifs à la voiture etc.

7 Fraction de l'énergie solaire globale réfléchiée par une surface.

La MRAe recommande de mieux justifier le projet au regard de solutions alternatives susceptibles de réduire ses impacts négatifs ou de renforcer ses impacts positifs.

6. Information, consultation et participation du public

Le présent avis devra 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. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

Fait et délibéré en séance le 8 avril 2021 où étaient présents :
Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-Jacques LAFITTE, Jean-François LANDEL,
Ruth MARQUES, François NOISETTE, Philippe SCHMIT, président.