Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE

MAIRIE D'ISSY LES MOULINEAUX
(Hauts de S
13. MAI 2013
335 471

Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Paris, le 06 MAI 2013

Service du développement durable des territoires et des entreprises
Pôle évaluation environnementale et aménagement des territoires
Évaluation environnementale des projets

Dossier n° EE-708-13
Nos réf :2013/ 477

Objet : Tour IMEFA 52 à Issy-les-Moulineaux (92)
Pièce jointe : Avis de l'autorité environnementale

Monsieur le Maire,

J'ai reçu pour avis le dossier, présenté par la Ville d'Issy-les-Moulineaux, de demande de permis de construire pour la construction d'un immeuble de bureaux d'une hauteur de 189m.

Ce projet est soumis au dispositif de l'évaluation environnementale. En application du décret n°2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement, pour ce projet porté la SCI IMEFA 52, le préfet de région est l'autorité environnementale.
La DRIEE Île-de-France a été désignée comme service territorial pour instruire ces dossiers en qualité d'autorité administrative compétente en matière d'environnement et pour élaborer la synthèse de l'avis de l'autorité environnementale.

Je vous invite à trouver en pièce jointe de ce courrier l'avis de l'autorité environnementale concernant ce dossier. Cet avis porte à la fois 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.

L'absence de cet avis dans les dossiers soumis aux différentes enquêtes publiques entache d'irrégularité la procédure, il conviendra qu'il apparaisse dans le dossier dès l'ouverture des enquêtes portant sur ce projet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Pour le directeur régional et interdépartemental de l'Environnement et de l'Energie
Le chef du service du développement durable des territoires et des entreprises

Alain Brossais

Monsieur le Maire d'Issy-les-Moulineaux
A l'attention de Julien Lamicol – Service Urbanisme
Hôtel de ville
62, rue du General Leclerc
92130 Issy-Les-Moulineaux

Copie : Préfecture des Hauts-de-Seine

cofrac
CERTIFICATION D'ENTREPRISES & DE PERSONNES
N°4-0029
Portée disponible sur www.cofrac.fr
AB certification
ISO 9001 : 2008
Certificat A1607
Champ de certification disponible sur demande

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 03 MAI 2013

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-708-13

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de construction de la tour IMEFA 52 à Issy-les-Moulineaux (92)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte le projet de construction de l'immeuble IMEFA 52, d'une hauteur de 189m, sur l'îlot B1 de la ZAC du pont d'Issy. Cette dernière a été créée en avril 2012 et prévoit au total 250 000 m² de surface plancher avec trois points hauts.

La tour IMEFA 52 développe 60 138 m² de plancher à usage principal de bureaux. Plus de 4000 emplois doivent ainsi être accueillis. Elle s'implante au débouché du pont d'Issy, au carrefour des routes départementales 7 et 50.

Encadré par la Seine et les voies ferrées, en contact avec la station Issy Val-de-Seine et l'île Saint-Germain, le projet s'implante sur un site qui présente de nombreuses contraintes (risques inondation...) et opportunités (proximité avec le parc de l'ile Saint-Germain, la Tour aux figures de Jean Dubuffet, etc.) bien prises en compte par l'étude d'impact.

Les éléments que l'on pourrait considérer comme plus techniques – risques industriels et naturels, eaux pluviales et souterraines, desserte du projet – sont bien traités. L'autorité environnementale apporte simplement quelques précisions sur ces sujets.

Sur des enjeux plus qualitatifs mais importants pour une bonne intégration du projet à l'environnement urbain – l'espace public au pied de la tour, les liens avec les entités remarquables, l'impact sur le grand paysage – l'étude d'impact aurait mérité d'être plus développée et plus précise.

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

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.
Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

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

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

1.3. Contexte et description du projet

Le présent avis porte sur le projet de construction de la tour IMEFA 52 à Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine), dans le cadre de la demande de permis de construire n° 92040 12 0049 déposée par la SCI IMEFA 52 auprès de la Ville d'Issy-les-Moulineaux.

Le projet consiste en la construction d'un immeuble de grande hauteur (IGH) de 189m sur l'îlot B1 de la ZAC du pont d'Issy.

Selon le dossier, la ZAC du pont d'Issy a été créée en avril 2012 et a fait l'objet d'une étude d'impact datée de septembre 2011. Elle prévoit une constructibilité totale de 250 460 m² de surface plancher répartie sur trois îlots, dont 98 % de bureaux au maximum et 2 % de commerces au minimum. Le projet de tour IMEFA 52 s'inscrit également dans le schéma d'aménagement de la ZAC avec la création d'un parvis haut en contact avec la station de T2 Issy Val-de-Seine et d'une liaison en pente douce de la station vers les quais de Seine. Le dossier indique que les projets sur les îlots A et B2 ne sont pas encore connus mais que deux autres tours de bureaux sont prévues.

Par ailleurs, la RD7 qui longe la Seine et le site d'implantation du projet doit être réaménagée et requalifiée à l'horizon 2016. L'objectif est de donner une dimension de boulevard urbain à la voie et de rouvrir la berge aux riverains. Ce projet est porté par le conseil général des Hauts-de-Seine et a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 18 décembre 2009.

Le secteur est également concerné par le contrat de développement territorial Grand Paris Seine Ouest qui prévoit la ZAC du pont d'Issy et a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 27 février 2013.

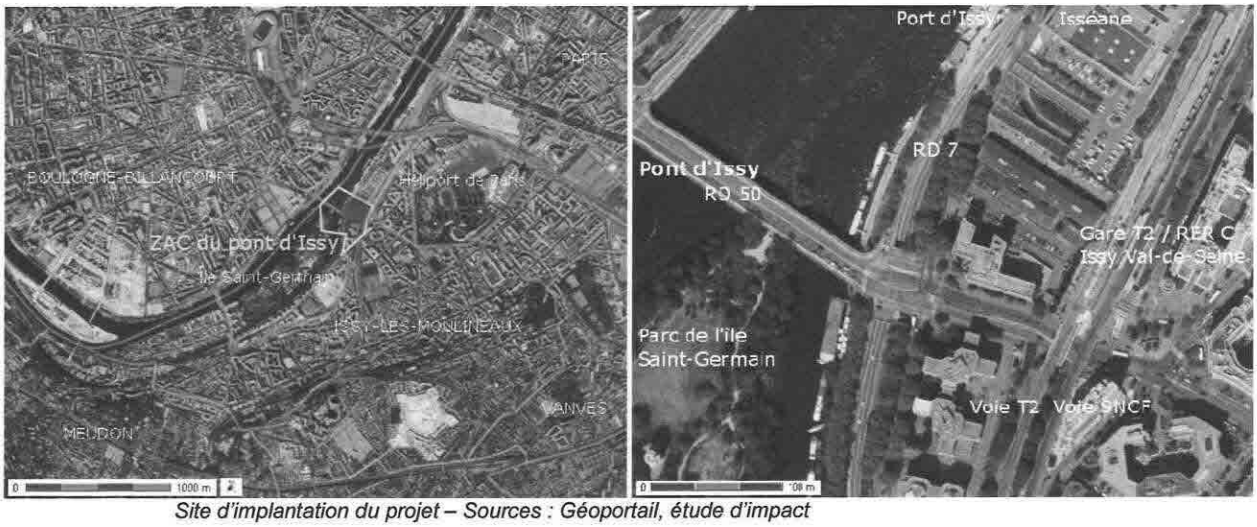
Le programme de la tour prévoit la réalisation de 57 902 m² de surface plancher de bureau et 2 236 m² de commerces. Plus de 4 000 emplois doivent ainsi être accueillis.

La volumétrie de la tour IMEFA 52 n'est pas constante, sa largeur varie de 33m à 70m. L'ensemble est distribué sur 39 étages et 5 niveaux d'infrastructures. Le premier niveau d'infrastructure comprend notamment 310 places de stationnement pour les vélos ainsi qu'un local de réparation. Les quatre autres niveaux d'infrastructures accueillent 458 places de stationnement pour les voitures et 120 pour les deux-roues. Les niveaux RDC à R+4 constituent le « socle » de la tour ; ils accueillent les espaces communs - dont quatre restaurants, un auditorium de 197 places et des commerces – et assurent le dénivelé entre le niveau de la rue côté pont d'Issy (31 m NGF[1]) et celui des quais de la station Issy Val-de-Seine (37 m NGF). Un espace vert de 1 500 m² est prévu sur le toit de ce socle. Les bureaux occupent ensuite les autres niveaux. Les niveaux R+36 à R+39 sont présentés comme atypiques et destinés à des bureaux de direction.

Les caractéristiques et le fonctionnement de la tour sont bien décrits. Des précisions auraient mérité d'être apportées en ce qui concerne l'aménagement et le programme de la ZAC. En particulier, les éléments fournis en page 33 auraient pu être approfondis pour une meilleure compréhension du fonctionnement urbain aux abords de la tour et du lien avec les tours de bureaux prévues à proximité.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Le projet s'implante sur un site qui présente de nombreuses contraintes et opportunités bien intégrées par l'étude d'impact, mais qui auraient parfois méritées d'être approfondies. Les enjeux environnementaux qui en résultent concernent principalement les différents modes de desserte, les risques industriels, les risques naturels, les liens avec la Seine, le patrimoine et le contexte paysager.



Site d'implantation du projet – Sources : Géoportail, étude d'impact

Le site s'inscrit dans une zone toujours considérée en rénovation, séparée du reste de la ville d'Issy-les-Moulineaux par des voies ferrées surélevées à l'est et délimitée par la Seine à l'ouest. Débouchant du pont d'Issy, le secteur constitue une entrée de la ville. La mise en perspective historique que propose l'étude est pertinente ; elle facilite la compréhension du contexte et de l'identité du site. Ce secteur a connu une grande activité industrielle dont le déclin dans les années 70 a laissé place à de vastes friches. Celles-ci ont ensuite été reconverties et c'est à ce mouvement qu'appartient la construction de l'immeuble de

[1]Nivellement Général de la France

bureaux qui occupe actuellement le site d'implantation du projet. Construit dans les années 80, il développe une surface plancher d'environ 11 500 m² sur 7 étages. Il aurait été intéressant de poursuivre la réflexion historique jusqu'au bout en expliquant les raisons pour lesquelles cet immeuble « ne répond plus aux exigences des utilisateurs » (page 146 de l'étude d'impact) et s'est progressivement vidé de ses occupants.

Comme l'indique le dossier, le site est directement desservi par le pôle d'échange Issy Val-de-Seine où s'arrêtent le T2, le RER C et plusieurs lignes de bus. C'est un argument pour justifier ce projet. L'étude auraient pu apporter des éléments sur la fréquentation de ces lignes. Comme le montre la carte en page 150, le site est également desservi par le réseau cyclable via la RD50 mais pourra surtout s'appuyer sur la requalification des berges de Seine. Une station Vélib' est disponible au pied de la station d'Issy Val-de-Seine de l'autre côté des voies ferrées.

En termes de trafic routier, une étude a été réalisée par Egis au droit du site. Aux heures de pointe, on compte entre 1 000 et 1 500 véhicules par heure et par sens (véh/h/sens) sur la RD 50 et jusqu'à 700 véh/h/sens sur la RD 7. Le carrefour entre les deux axes routiers est saturé aux heures de pointe. A noter que pour les véhicules qui ne changent pas de direction, la RD 7 passe sous le carrefour avec la RD50, ce qui fait qu'une travée sépare actuellement le site de la Seine.

On notera la présence d'activités industrielles au nord du site. L'usine Isséane mise en service en décembre 2007 est une installation classée pour la protection de l'environnement qui valorise les déchets ménagers par incinération. L'installation a été autorisée par l'arrêté préfectoral du 23 février 2007 qui fixe notamment les seuils de rejets atmosphériques et impose un programme de surveillance trimestriel. Le port d'Issy-les-Moulineaux assure quant à lui les activités de plusieurs entreprises du BTP et le trafic cumulé avec celui du port Victor dans le 15ème arrondissement s'élève à 1,1 million de tonnes par an. Les ports de Paris prévoient notamment de créer une escale passagers et d'organiser l'espace public pour que les activités industrielles puissent cohabiter avec les activités de loisir et de promenade le long des berges. Enfin, le site d'implantation du projet est concerné par une canalisation exploitée par GRTgaz et qui passe à 7 m à l'ouest de la parcelle, comme l'indique le dossier en page 158. Un poste électrique est aussi présent sur la parcelle.

Le site est également exposé au risque d'inondation par débordement de la Seine, en zone B dite « centre urbain » du Plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine. Le dossier présente cette problématique en page 73-74 et rappelle notamment les prescriptions à respecter sur la cote des planchers. Le bureau d'étude Antéa a de plus été missionné pour une assistance technique et réglementaire à ce sujet. Par ailleurs, le projet s'implante au droit de la nappe alluviale de la Seine sub-affleurante sous quelques mètres de remblais. Différentes études géotechniques ont bien été menées par le pétitionnaire afin de maîtriser ces aspects.

Quant au contexte paysager, il est marqué par cette vaste zone en restructuration qui borde la Seine du parc André Citroën jusqu'au pont de Sèvres. Cette espace comprend de nombreuses constructions récentes d'immeubles d'habitation ou de bureaux, dont certains ont un fort impact visuel comme la tour Sequana et l'immeuble EOS Generali. Depuis les limites de Paris, le boulevard Périphérique et des ouvrages routiers enjambant le fleuve créent des ruptures fortes. La Seine débute ensuite la grande boucle de Boulogne-Billancourt qui s'incurve et longe les coteaux d'Issy et de Meudon. Ceux-ci sont très perceptibles avec un dénivelé d'environ 130 m ; ils se signalent par leurs franges boisées et forment un belvédère sur la Seine et Paris. L'étude d'impact ne développe pas une vision plus large de ce contexte paysager.

A proximité immédiate du projet, le parc de l'île Saint-Germain est un site exceptionnel classé au titre de la loi de 1930. Il déploie 19 hectares de verdure dans un secteur très

urbanisé. La Tour aux Figures de Jean Dubuffet, sculpture haute de 24 m construite en 1988, est un Monument historique classé. Elle s'implante sur la pointe amont de l'île et le projet de tour est situé dans son périmètre de protection. La richesse de l'île Saint-Germain sera présentée comme structurante du projet ; la page 36 de l'étude d'impact montre notamment le schéma de principe d'un jardin qui s'accroche à l'île et à la Seine pour venir s'enrouler au pied de la tour via son socle. En cela, une description plus détaillée du parc et des berges de Seine aurait notamment pu être apportée (pages 81 et 116). Des vues plus nombreuses de ces espaces remarquables auraient été tout aussi utiles, sinon plus, que celles des jardinières et terre-pleins végétalisés au pied de l'immeuble existant (page 83). L'idée d'identifier les connexions du site avec les berges (page 92) est tout à fait pertinente mais aurait aussi mérité d'être développée.

Enfin, l'autorité environnementale rappelle les contributions toujours d'actualité du *Plan-guide pour la valorisation des paysages des Hauts-de*-Seine (Agence Folléa-Gautier, Direction départementale de l'équipement des Hauts-Seine, 1995). Celui-ci indique notamment que « Si le département est urbanisé, il n'est pas pour autant urbain. (...) Le télescopage d'objets architecturaux, (...) la multiplication des logiques de développement autonomes, la densité des cisaillements des infrastructures font de l'ensemble du département une banlieue. (...) Il s'agit bien de passer de la morphologie actuelle, indifférenciée à force d'être hétérogène et particulaire (...) à un ensemble d'unités distinctes et différenciées porteuses d'une identité. » Le document souligne également que « La Seine est l'un des enjeux majeurs du département en termes de reconquête paysagère » et recommande en cela de maîtriser l'alignement des constructions le long du fleuve et d'organiser les accès aux berges. On dispose ainsi d'une première grille de lecture de l'enjeu que représente pour le paysage un projet d'une telle ampleur dans ce secteur en pleine recomposition.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le pétitionnaire aurait dû consacrer une part plus importante à la justification du projet retenu dans l'étude d'impact. Cet exercice consiste à retranscrire la démarche qui a mené au projet proposé et comment elle intègre l'environnement à chacune de ses étapes. En ce sens, il aurait été intéressant de commencer par rappeler les objectifs et les orientations d'aménagement de la ZAC. Des variantes auraient ensuite pu être présentées concernant les façons dont le projet de tour pouvait s'inscrire dans ces orientations d'aménagement et prendre en compte les atouts du territoire (desserte, parc, etc.)

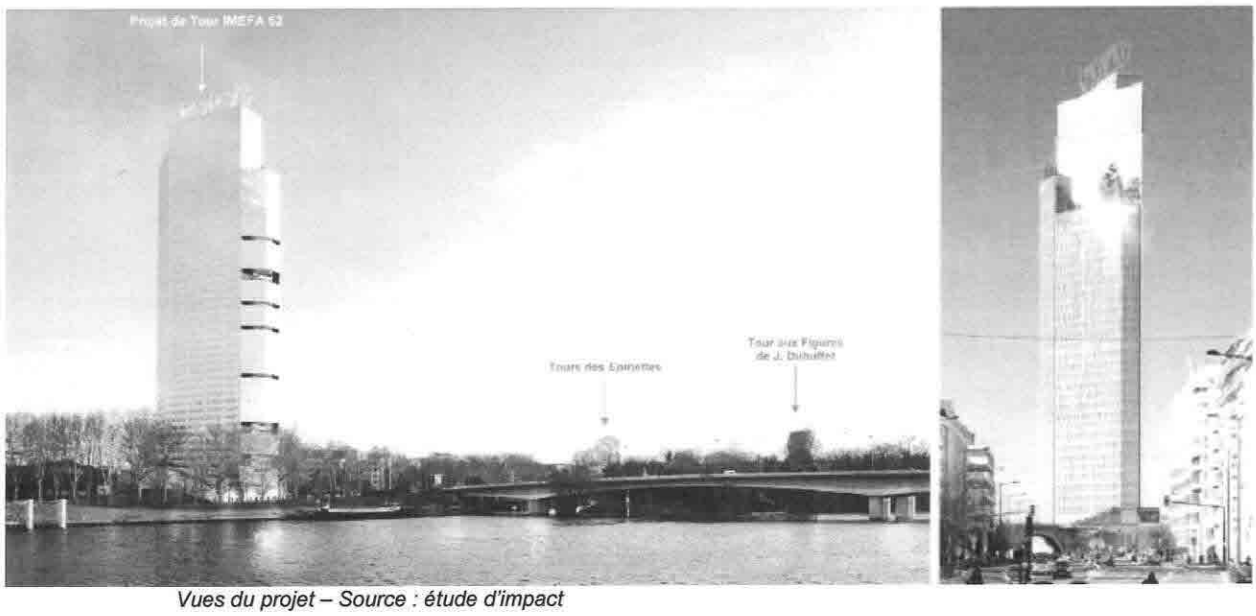
La page 231 présente quelques uns des choix qui ont guidé la conception. Ceux-ci sont pertinents sur les thématiques liées à l'énergie, à l'eau et aux déchets ; ils s'appuient bien sur des critères environnementaux. Il est aussi indiqué que « le volet paysager/biodiversité a été particulièrement étudié dans ce projet » mais ce point aurait mérité d'être étayé d'éléments précis.

Enfin, la méthode qui consiste à mettre en regard au sein d'un tableau les articles du Plan local d'urbanisme pour la zone réglementaire concernée et la façon dont le projet y répond est pertinente.

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

Les éléments que l'on pourrait considérer comme plus techniques – risques industriels et naturels, eaux pluviales et souterraines, desserte du projet – sont bien traités dans l'étude. L'autorité environnementale souhaite simplement apporter quelques précisions sur ces sujets. Sur des enjeux plus qualitatifs mais tout aussi importants pour une bonne intégration à l'environnement urbain – l'espace public au pied de la tour, les liens avec les

entités remarquables, l'impact sur le grand paysage – l'étude d'impact aurait mérité d'être plus développée et plus précise.



Vues du projet – Source : étude d'impact

Risques industriels et naturels

Le pétitionnaire a mené une étude qui mesure les conséquences de la construction d'une telle tour dans le voisinage de l'usine Isséane. En effet, le dimensionnement de la hauteur des cheminées de l'incinérateur a été calculé en fonction des obstacles présents dans le voisinage de sorte que la dispersion des fumées émises soit optimale. L'objectif est de limiter notablement les retombées de fumées et donc de polluants à proximité du site. Selon le dossier, l'impact de la tour n'est pas significatif sur la dispersion des polluants. Soit le panache de fumée est légèrement dévié, soit il retombe moins loin mais avec un angle plus large.

Par ailleurs, des installations classées pour la protection de l'environnement sont visées par la construction du projet. Il s'agit de groupes électrogènes fonctionnant essentiellement en secours - éléments classiques de tels immeubles. Ceux-ci sont soumis à déclaration au titre de la rubrique R 2910 de la nomenclature annexée à l'article R.111-9 du code de l'environnement.

En ce qui concerne la canalisation de gaz, son niveau de sécurité doit être compatible avec la sensibilité du bâtiment projeté. Le projet de tour se situe dans la zone où des restrictions peuvent exister ; celles-ci auraient dû être mentionnées de façon plus précise dans l'étude d'impact. L'acceptabilité des risques s'apprécie au regard des principes de la circulaire n° 2006-64 du 4 août 2006 relative au porter à connaissance à fournir dans le cadre de l'établissement des documents d'urbanisme en matière de canalisations de transport de matières dangereuses et sur la base d'une analyse d'acceptabilité fournie par le transporteur. Outre les éventuelles mesures compensatoires qu'elle pourrait définir, cette analyse d'acceptabilité peut également influer sur le nombre et la localisation des issues de secours par exemple. Une telle étude aurait mérité d'être jointe à l'étude d'impact.

D'autre part, quelques précisions sont à rappeler quant au respect du PPRI mentionné en page 175 du dossier. En phase travaux, les installations temporaires en zone inondable représentent un obstacle à l'écoulement d'une crue. Elles doivent être démontables et évacuées rapidement afin d'éviter toute aggravation des inondations. Les substances

polluantes nécessaires au chantier doivent pouvoir être évacuée dans un délai de 48h pour répondre à une montée des eaux. Elles seront stockées dans des récipients étanches et sur des aires de stockage imperméabilisées. En phase d'exploitation, l'étude précise que les sous-sols à usage de stationnement doivent rester inondables à partir de la cote casier diminuée de 2,5m en période de crue. Le pétitionnaire devra prévoir un système de pompage permettant de les vider dès l'amorce de la décrue.

Eaux pluviales et souterraines

Sur cette thématique, quelques précisions sont également à rappeler.

En phase travaux, le pétitionnaire devra prendre toutes les mesures nécessaires pour ne pas polluer les nappes souterraines, rendues vulnérables par les travaux de terrassement. Pour cela des aires de lavage, d'entretien des véhicules et de manutention de chantier devront se faire sur des aires étanches dédiées à cette activités. De plus, l'étude indique en page 59 qu'un rabattement de nappe sera mis en place. Celui-ci doit être soumis à déclaration ou à autorisation au titre de l'article R.214-1 du code de l'environnement dit « loi sur l'eau ».

En phase d'exploitation, le projet prévoit une toiture végétalisée de 1 500 m² et 120 m² de fosses à arbres sur les terrasses de la tour. Il sera nécessaire de rester vigilant sur la pérennité de ces installations et d'entretenir ces espaces verts sans produit phytosanitaire. Enfin, un système de récupération des eaux d'une superficie totale de 3 700 m² et une cuve de rétention pour limiter les rejets en cas d'orage seront mis en place. Pour assurer la pérennité de leur fonctionnement, ces aires de stockage devront être entretenus régulièrement et si nécessaire après chaque épisode pluvieux.

Espace public et mobilité

L'étude des impacts liés aux déplacements des futurs usagers de la tour, menée par le bureau d'étude Egis en juillet 2012, est claire et précise. Les hypothèses de flux généré et de parts modales sont bien présentées, expliquées et sont construites de façon pertinente (page 207). Les résultats indiquent que 335 véhicules particuliers et plus de 1000 usagers des transports en commun se rendront à la tour IMEFA 52 à l'heure de pointe du matin. Le dossier étudie ensuite la façon dont le réseau routier peut supporter ce trafic supplémentaire. À l'heure de pointe du matin, le trafic sur le carrefour RD7 / RD50, présentant déjà des situations de saturation, est augmenté de 10 %. La connexion directe à la station Issy Val-de-Seine est une bonne réponse pour limiter cette augmentation du trafic routier. En ce sens, il aurait tout de même été utile que le dossier mesure l'impact de cette hausse importante de la fréquentation du pôle d'échange et des lignes de bus, tramway T2 et RER C au regard des flux qu'ils supportent déjà. Un rappel des estimations réalisées à l'échelle de la ZAC aurait également été pertinent.

En ce qui concerne l'usage du vélo, la tour propose des installations intéressantes au niveau R-1 pour le favoriser. La requalification de la RD7 qui doit notamment être rendue cyclable accompagnera cette dynamique. Pour ce qui est des usages piétonniers aux abords immédiats de la tour, ceux-ci auraient en revanche mérité d'être développés.

En effet, le pétitionnaire met en avant le lien que doit entretenir le projet avec la station Issy Val-de-Seine d'une part et la Seine d'autre part. En cela, il aurait été utile de donner à voir de façon plus précise l'agencement des espaces publics au pied de la tour. Ainsi, les conditions d'accès au pôle d'échange ainsi qu'à la future station fluviale auraient pu être précisées pour que l'on perçoive les cheminements. Cet aspect qui conditionne les déplacements des usagers et les accès au sol est important pour la bonne intégration d'une tour. De même, la passerelle au-dessus de la rue Rouget de Lisle évoquée en page 41 de l'étude d'impact aurait mérité de faire l'objet d'une description approfondie, sur son rôle, son débouché, etc. Les changements de niveaux sur les espaces publics peuvent

parfois créer des difficultés de déplacement, nuire à la lisibilité des cheminements et gêner le lien au sol. En cela, leur fonctionnement doit être anticipé au mieux. Pour ce qui est de l'île Saint-Germain, la réflexion sur son rapport paysager avec la tour et l'organisation des accès entre les deux aurait également mérité d'être approfondie.

Enfin, le pied de la tour est également concerné par son ombre portée. À ce sujet, l'étude montre des pages 189 à 202 les variations de l'ombre dans de nombreuses situations. Ces résultats visuels auraient dû faire l'objet de commentaires et notamment de conclusions sur la façon dont cet impact sera perçu par les piétons, ainsi que d'une caractérisation des bâtiments et des populations impactées. L'étude de ventement qui est proposée ensuite (pages 203-206) est en cela pertinente. Elle s'appuie sur des simulations en soufflerie pour caractériser les impacts sur les façades de la tour, sur l'environnement bâti et sur les piétons. Des écrans végétaux sont prévus pour limiter la sensation d'inconfort provoquée. Cette mesure est intéressante et une vigilance particulière doit être apportée à la pérennité de ces installations.

Intégration paysagère

L'intégration paysagère du projet concerne d'une part ses abords immédiat, les liens qu'entretient l'immeuble avec des éléments remarquables tels que l'île Saint-Germain et la Seine, la façon dont les usagers vivent ces abords et ces liens lors de leurs déplacements, et d'autre part, la forte visibilité de la tour à plus large échelle.

Compte-tenu de la hauteur de la tour (189 m), du contexte topographique peu marqué aux abords immédiats de l'implantation et de la hauteur des immeubles voisins ne dépassant qu'exceptionnellement 25 m, il est nécessaire de prendre en compte un périmètre suffisamment vaste et d'analyser l'impact de la tour dans le grand paysage. Cela entraîne donc de considérer l'impact visuel de la tour à une échelle suffisamment large pour tenir compte de sa forte visibilité. Il faut pour cela s'en référer à une pièce complémentaire du permis de construire intitulée « Points de vue remarquables / Insertion du projet » qui mentionne un ensemble de points de vue pertinents à considérer. L'étude d'impact aurait dû reprendre ces éléments au-delà du bref commentaire de la page 217. Les vues disponibles dans la pièce précitée ne sont quant à elles pas commentées et beaucoup sont prises « d'avion » selon un angle qui ne reflète pas la perception d'un passant. Il ne s'agit pas ici de remettre en cause l'intégration paysagère du projet qui a fait l'objet de recherches, mais bien les éléments qui sont proposés pour permettre au lecteur d'en juger. De la même façon, la photographie de la page 37 qui doit illustrer l'intégration paysagère du projet et qui est reprise dans le présent avis présente une séquence visuelle limitée, s'arrêtant aux contours verticaux de la tour qui ne sont pas ceux du champ de vision.

Le plan topographique des alentours de la tour proposé en page 68 de l'étude d'impact aurait dû aller au-delà des limites administratives de la commune. L'impact sur les coteaux d'Issy doit tenir compte du fait que le coteau reste arboré malgré une urbanisation qui nie parfois la rupture de la pente. Les coteaux de Meudon sont quant eux plus préservés avec une crête arborée qui marque la ligne d'horizon lorsqu'on regarde depuis le nord. Sur ces coteaux l'étude doit donc examiner notamment la capacité éventuelle de l'immeuble à masquer la pente en s'appuyant sur des croquis. A ce sujet, l'étude d'impact indique seulement que le coteau d'Issy n'est pas perceptible depuis le pont. Mais une étude plus fournie sur le grand paysage pourrait mettre en évidence qu'avec un peu de recul, de l'autre côté de la berge par exemple, la vue sur les coteaux d'Issy et de Meudon serait perceptible et que la considération de l'impact visuel de la tour dans ce cadre serait pertinente.

De manière générale, l'étude d'impact aurait gagné en qualité à présenter avec plus de précisions et d'illustrations l'impact potentiel d'un projet d'une telle ampleur sur le grand paysage.

4. L'analyse du résumé non technique

Le résumé non technique a pour objectif de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Dans celui que propose le pétitionnaire, les enjeux et impacts auraient mérité d'être davantage hiérarchisés ; les aspects liés à l'intégration paysagère occupent notamment une part trop limitée. Par ailleurs, des illustrations auraient été utiles sur certains points pour ne pas avoir à se référer au dossier complet.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France
Préfet de Paris

Jean DAUBIGNY