



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 16 février 2018
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet de réalisation d'un ensemble immobilier mixte
au droit des anciennes imprimeries du journal *Le Monde*
à Ivry-sur-Seine (94)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact réalisée dans le cadre d'une demande de permis de construire déposée par la société Linkcity auprès de la Préfecture du Val-de-Marne.

Le projet prévoit la construction d'un ensemble immobilier mixte de logements et d'activités, au droit des anciennes imprimeries du journal *Le Monde*. Il prévoit notamment de développer 47 000 m² de surface de plancher en R+2 à R+14, sur une emprise de 1,8 ha. Implanté au cœur du secteur d'aménagement de la Zone d'aménagement concerté (ZAC) Ivry Confluences, il est exclu du périmètre réglementaire de cette dernière.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe concernent :

- la gestion des déchets de démolition, de la pollution du site et des risques industriels ;
- l'adaptation au changement climatique et aux risques d'inondation ;
- l'évolution du paysage alluvial / industriel et l'intégration de nouveaux usages ;
- la diversification des modes de déplacement, dans un secteur exposé aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique.

L'état initial est de bonne qualité, quoique des précisions soient attendues. Celles-ci sont indiquées dans le corps du présent avis.

En ce qui concerne l'évaluation environnementale du projet, la MRAe recommande notamment de :

- préciser les mesures liées à la gestion des déchets de démolition et à la dépollution du site, plus particulièrement en ce qui concerne le risque d'inhalation de substances volatiles toxiques ;
- compléter l'étude d'impact en ce qui concerne les impacts sur le paysage, en lien avec les orientations prises à l'échelle de la ZAC et les évolutions de l'espace public alentour ;
- préciser la diversification attendue des modes de transport : conditions de circulation, politique de stationnement, quantification de l'usage des transports en commun, intégration du projet à l'espace public et aux composantes voisines de la ZAC.

Le projet est justifié au regard de certains critères environnementaux, tels que l'usage des modes doux et la conservation du patrimoine. En revanche, certaines incidences, compte-tenu de la densification projetée et des changements d'usage envisagés, doivent faire l'objet d'une analyse plus précise au sein de l'étude d'impact.

Avis disponible sur le site Internet 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 fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Le projet de réalisation d'un ensemble immobilier mixte au droit des anciennes imprimeries du journal *Le Monde* à Ivry-sur-Seine 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°).

Par suite de la décision du Conseil d'État n° 400 559 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 MRAe.

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.

Le présent avis est rendu dans le cadre de la demande de permis de construire, déposée par la société Linkcity auprès de la Préfecture du Val-de-Marne. Il porte sur l'étude d'impact réalisée par le bureau d'études Burgeap et datée de juillet 2017.

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.

2. Contexte et description du projet

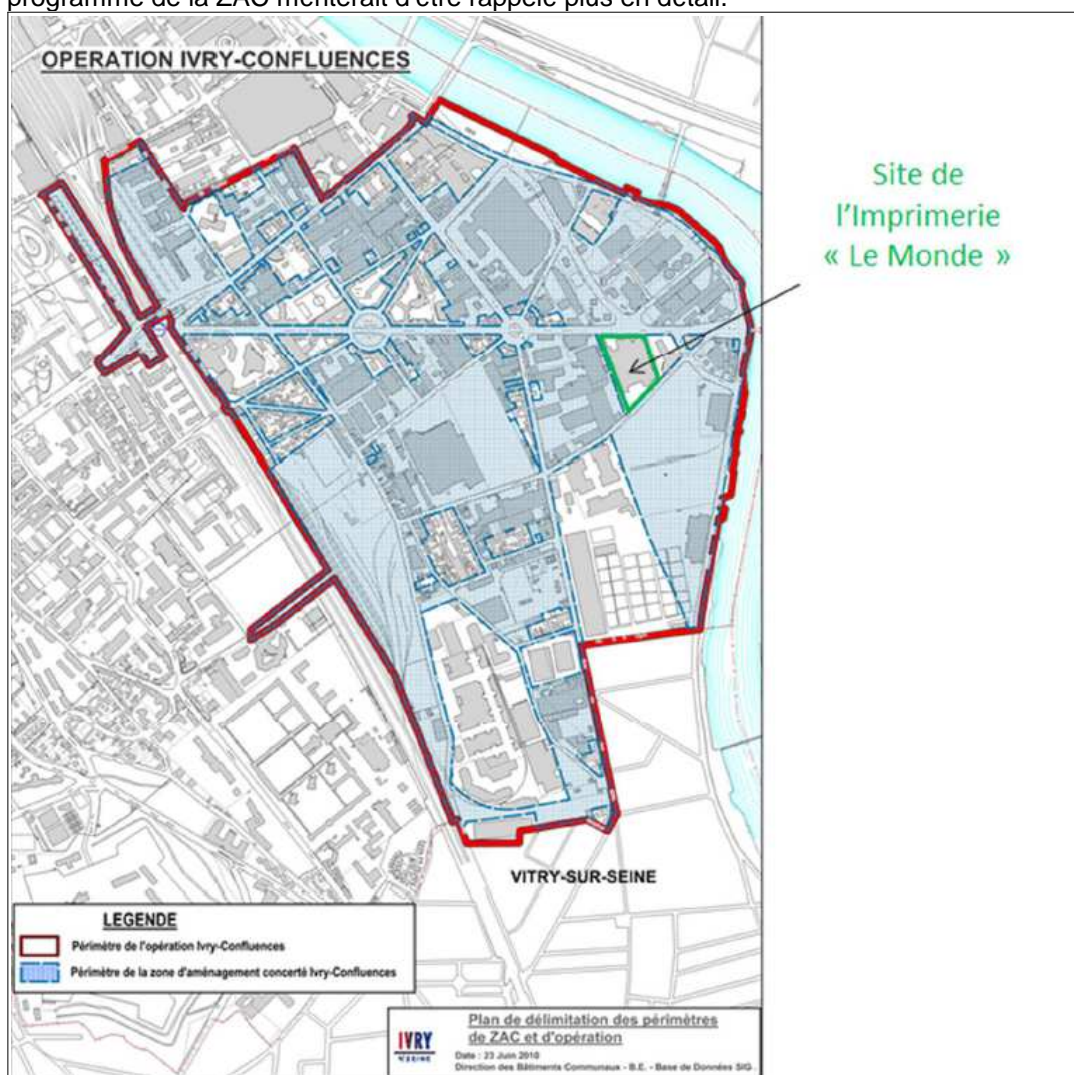
Le territoire communal d'Ivry-sur-Seine, qui couvre 610 ha au carrefour de la Seine et du 13^e arrondissement de Paris, est concerné par l'Opération d'Intérêt National (OIN¹) « Orly Rungis Seine Amont. »

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Ivry Confluences » est structurante à l'échelle de la Métropole. Portée par l'OIN, elle s'étend sur près d'un quart du territoire communal d'Ivry-sur-Seine (145 ha), le long du fleuve, dans un secteur historiquement marqué par l'activité industrielle. Le programme d'aménagement prévoit la création de 1 300 000 m² de surface de plancher. La ZAC Ivry Confluences a fait l'objet d'une étude d'impact en 2010.

Le site d'implantation du projet, d'une emprise de 1,8 ha, est occupé par les anciennes imprimeries du journal *Le Monde*. Enclavé dans le secteur de la ZAC, il est en revanche situé en dehors du périmètre réglementaire de celle-ci. Concrètement, cette particularité implique notamment que les autorisations obtenues par l'aménageur à l'échelle de la ZAC ne sont pas applicables au présent projet.

¹ Une opération d'intérêt national (OIN) est une opération d'aménagement du territoire à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État y conserve la maîtrise de la politique d'urbanisme. C'est ce dernier qui délivre les autorisations d'occupation des sols et en particulier les permis de construire.

Au sein de l'étude d'impact, la réalisation du présent projet est néanmoins appréhendée en lien avec les orientations de la ZAC. Cette prise en compte de l'aménagement du secteur répond à un enjeu d'intégration du projet dans son environnement urbain. À ce titre, le programme de la ZAC mériterait d'être rappelé plus en détail.



Site d'implantation du projet et périmètre de la ZAC Ivry Confluences – source : étude d'impact

Les imprimeries du journal *Le Monde* à Ivry-sur-Seine ont fermé en 2015, après 26 ans d'activités sur le site d'une ancienne usine de roulements à billes. Le projet prévoit de démolir l'ensemble des bâtiments, à l'exception des halles centrales dont la structure est conservée. L'emprise s'étend sur 1,8 ha et le niveau actuel du terrain est conservé.

Le projet prévoit la construction de treize bâtiments répartis sur quatre îlots. Leur hauteur varie de R+2 à R+14. L'ensemble développe 47 400 m² de surface de plancher.

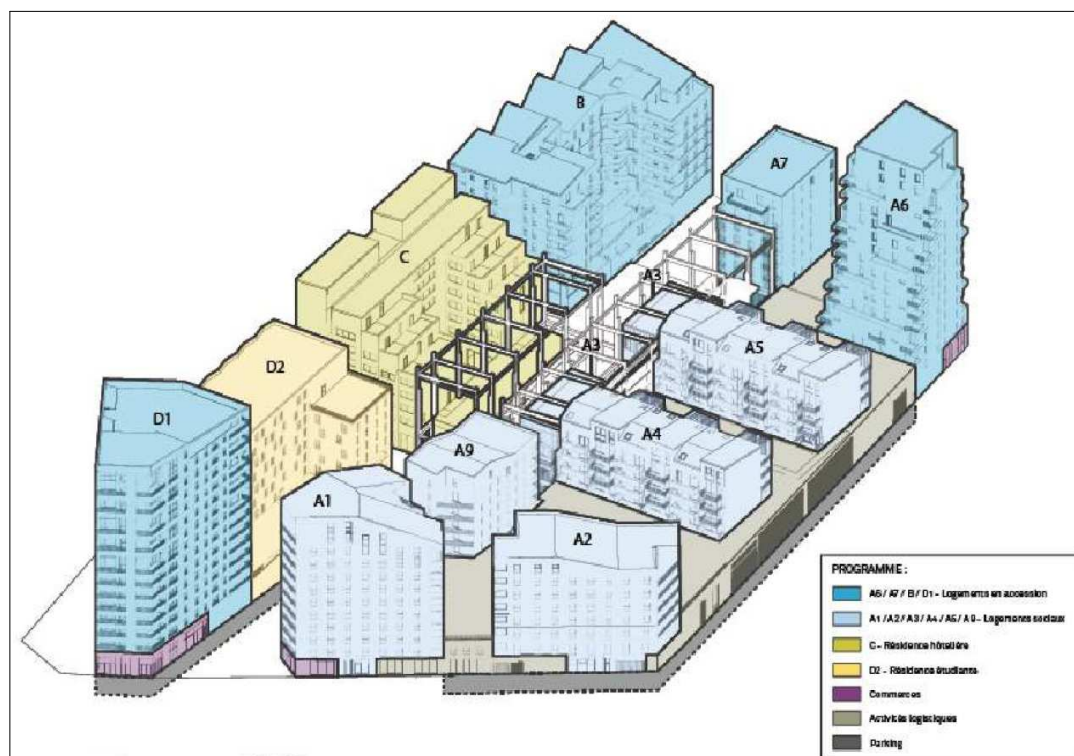
La programmation est mixte :

- 368 appartements, dont 40 % de logements sociaux, ainsi qu'une résidence étudiante de 170 chambres ;
- 7 000 m² d'activités logistiques en rez-de-chaussée d'un des îlots, 3000 m² de commerces répartis sur l'ensemble du projet et une résidence hôtelière de 5 500 m² de surface de plancher.

De plus, 280 places de stationnement sont créées, en partie sur un niveau de sous-sol. Des espaces extérieurs doivent également être aménagés et végétalisés. Il s'agit notamment d'une voie de desserte privée pour les activités et d'une voie centrale publique, piétonne, qui assurera la desserte des logements et un lien entre la rue Gunsbourg au sud et le futur parc des Confluences au nord.

La description des différentes composantes du projet, telle que détaillée pages 319 à 336 de l'étude d'impact, permet d'appréhender de façon claire l'objet concerné par la présente évaluation environnementale².

La MRAe recommande de rappeler de manière plus détaillée le programme d'aménagement et de construction de la ZAC.



Vue axonométrique du projet – source : étude d'impact

3. Caractérisation des enjeux environnementaux et analyse de l'état initial

Le site, actuellement occupé par les anciennes imprimeries du journal *Le Monde*, est notamment marqué par son passé industriel, sa localisation dans un secteur urbain en renouvellement et sa proximité avec la Seine.

Le projet constitue une importante opération de densification urbaine. En effet, le coefficient d'occupation des sols des constructions futures s'élève à 2,6 pour l'emprise considérée et la programmation prévoit une densité d'environ 300 logements à l'hectare (sans compter l'hôtel). A titre de comparaison, la commune d'Ivry-sur-Seine compte une densité moyenne des espaces d'habitat de 182 logements à l'hectare³.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe concernent :

- la gestion des déchets de démolition, de la pollution du site et des risques industriels ;
- l'adaptation au changement climatique et aux risques d'inondation ;

² Sur la forme toutefois, certaines figures présentent des informations difficilement lisibles.

³ Donnée issue du référentiel SDRIF de l'IAU, datée de 2012

- l'évolution du paysage alluvial / industriel et l'intégration de nouveaux usages ;
- la diversification des modes de déplacement, dans un secteur exposé aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique.

L'analyse qui suit de l'état initial de l'environnement, tel qu'établi dans l'étude d'impact, est réalisée en fonction de ces principaux enjeux.

3.1 État du bâti

D'une part, le maître d'ouvrage a réalisé un diagnostic concluant à la présence d'amiante au sein des bâtiments devant être démolis.

D'autre part, les articles R.111-43 et suivants du code de la construction et de l'habitation prévoient que tout bâtiment d'une surface de plancher de plus de 1000 m² devant être démolit fasse l'objet d'un diagnostic de gestion des déchets⁴, sous forme notamment d'un « inventaire détaillé, quantifié et localisé, issu du repérage sur site. » Or le maître d'ouvrage indique page 358 que « à ce stade de l'étude, il n'est pas possible d'estimer les volumes de déchets générés par la mise en œuvre de l'aménagement de l'îlot. » Dans la mesure où le présent projet fait également l'objet d'une demande de permis de démolir, cette absence doit être justifiée.

De plus, les démolitions faisant partie intégrante du projet soumis à évaluation environnementale, selon la logique même du droit communautaire, il est attendu qu'une description précise des bâtiments démolis soit faite⁵ : type de bâtiment, année de construction, activités successives, liste et description des différents espaces, grandeurs caractéristiques, croquis, etc.

La MRAe recommande de décrire plus précisément, dans le cadre de la présente évaluation environnementale du projet, les bâtiments existants et d'anticiper, dans toute la mesure du possible, la réalisation du diagnostic portant sur les déchets issus de la démolition, tel que prévu par les articles R.111-43 et suivants du code de la construction et de l'habitation.

3.2 Pollutions des sols

L'état actuel des sols est d'abord envisagé selon une étude historique et documentaire des activités potentiellement polluantes. Il est à noter que le projet s'implante à proximité immédiate d'un ancien dépôt pétrolier Total, inscrit dans la Base de données des sites et sols pollués appelant une action des pouvoirs publics (Basol) et pour lequel des travaux de dépollution sont toujours en cours. Les anciennes imprimeries du journal *Le Monde* sont elles-mêmes classées dans la Base de données des anciens sites industriels et activités de service (Basias) de par l'utilisation d'encres, de solvants, de fuel et de produits inflammables.

Le maître d'ouvrage présente ensuite les résultats d'un diagnostic de la pollution des sols, sur la base de mesures réalisées en 2015 et 2016 et confirmant la présence de polluants dans des concentrations significatives, parmi lesquels des hydrocarbures dans les remblais et des composés organiques halogénés volatils (COHV) dans les gaz de sols et les eaux souterraines. Ce diagnostic montre par ailleurs que ces pollutions sont dues à l'ensemble des activités industrielles du secteur plutôt qu'uniquement à celles des anciennes imprimeries.

Les études de sols ont été menées de façon rigoureuse et permettent d'identifier correctement les enjeux sanitaires.

⁴ *A fortiori* ceux ayant accueilli des activités de type industriel

⁵ A ce titre, les informations contenues dans la pièce « PC27 – Demande de permis de démolir » du dossier de demande d'autorisation peuvent d'ores et déjà être mobilisées dans le cadre de l'évaluation environnementale.

3.3 Canalisations

Le projet s'implante le long d'une importante canalisation de gaz⁶. À ce titre, la MRAe rappelle que si le projet comporte un Établissement recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes ou un Immeuble de grande hauteur (IGH – 50 mètres pour les immeubles d'habitation et 28 mètres pour les autres), la demande de permis de construire devra comporter une analyse de compatibilité du projet par rapport à cette canalisation. Or le projet, qui prévoit diverses activités et un immeuble de 14 étages, est susceptible d'être concerné par ces classements.

La MRAe recommande de préciser le dimensionnement du projet selon les classements IGH et ERP, à savoir les hauteurs de construction et effectifs accueillis.

3.4 Énergie et climat

L'étude d'impact propose une approche intéressante des enjeux liés aux choix énergétiques et au changement climatique.

Sont tout d'abord rappelés les objectifs des plans et programmes visant à lutter contre le changement climatique : le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) d'Île-de-France, ainsi que les Plans climat / énergie territoriaux (PCET) déclinés à l'échelle du Val-de-Marne et de la commune d'Ivry-sur-Seine. L'étude d'impact présente ensuite le réseau de chaleur urbain communal, alimenté au gaz, ainsi que les puits de géothermie réalisés dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Ivry Confluences. Enfin, le dossier propose un développement concernant l'effet d'îlot de chaleur urbain, principalement dû à la restitution de chaleur par le bâti et à la minéralisation des sols. Le phénomène est décrit et cartographié à l'échelle du secteur⁷. Cette approche est pertinente. En effet, au cœur de l'agglomération parisienne, le réchauffement climatique est exacerbé par l'occupation des sols, comme le montre la carte de la page 274.

L'étude d'impact restitue de façon claire les enjeux que représentent les choix énergétiques et le changement climatique à l'échelle du secteur de projet.

3.5 Risques d'inondation

Le site d'implantation du projet est particulièrement exposé aux risques d'inondations, à la fois par débordement de la Seine, par remontée de nappe et par ruissellement.

L'îlot des anciennes imprimeries du journal *Le Monde* est concerné par le zonage réglementaire dit « Centre urbain » du Plan de prévention du risque inondation (PPRI) dans le département du Val-de-Marne, approuvé le 12 novembre 2007. La carte des aléas indique une possible submersion du site pouvant aller jusqu'à 2 m. Le maître d'ouvrage rappelle les principes généraux permettant d'adapter les projets aux risques d'inondations, ainsi que les prescriptions du PPRI s'appliquant aux futures constructions. Il aurait été utile que certains éléments de l'état initial du site, tel qu'établi dans l'étude hydraulique jointe en annexe, soient restitués dans le dossier, notamment en ce qui concerne l'occupation actuelle du sol et la topographie.

De la même façon, le phénomène de ruissellement urbain est globalement bien décrit mais aurait mérité d'être caractérisé quantitativement, notamment en ce qui concerne le taux d'imperméabilisation actuel du site d'implantation. Enfin, la localisation de la nappe,

⁶ D'un diamètre de 600 mm et d'une pression maximale de 24 bars, celle-ci dessert Paris et sa banlieue sud-est

⁷ D'après les cartographies établies par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) en 2012

comprise entre 4,8 m et 5,9 m au droit du site, a été précisée par des relevés piézométriques (page 136).

Les risques d'inondation sont bien pris en compte dans l'état initial. Toutefois, il aurait été utile que certains éléments, propres au site d'implantation du projet et présentés en annexe, tels que l'occupation des sols, les niveaux topographiques et le taux d'imperméabilisation, soient repris au sein de l'étude d'impact.

3.6 Paysage

Le site d'implantation du projet appartient à un secteur appelé à être profondément transformé. Ainsi, la caractérisation des points de repère paysagers à partir desquels s'opéreront ses transformations nécessite une attention particulière.

À ce titre, l'état initial de l'étude d'impact est de bonne qualité. Il présente tout d'abord les différentes entités paysagères du territoire communal, puis décrit les repères d'un paysage à la fois marqué par la présence du fleuve et par une importante activité industrielle. En ce qui concerne la Seine, les points de vue et les conditions d'accès, difficiles, sont précisés. Quant au passé industriel, l'état initial aborde de façon pertinente à la fois la dégradation paysagère qu'il peut représenter à certains égards, tout comme les « insolites précieux⁸ » qui témoignent de cette histoire.

À noter par ailleurs que le projet s'implante face aux logements d'EDF (tours Riboulet), inscrits aux Monuments Historiques, et fera en cela l'objet d'un avis de l'Architecte des bâtiments de France (ABF).



Les imprimeries dans leur environnement actuel – source : étude d'impact

Un autre aspect essentiel de ce paysage est bien traité par l'étude d'impact : celui du « déficit d'aménagement des espaces publics » (pages 160). La vocation fonctionnelle essentiellement routière des autres espaces publics environnants, le mauvais état des revêtements et la pauvreté des espaces verts sont bien relevés. Les photos témoignant de la transformation du boulevard du Colonel Fabien, actuellement en travaux, sont notamment appréciées.

En revanche, il aurait été utile de décrire plus précisément la morphologie urbaine à proximité immédiate du site, notamment : en multipliant les photographies de proximité, en

⁸ Terme employé dans l'EI pour caractériser les éléments remarquables du patrimoine industriel

établissant des rapports de hauteurs par des plans de coupe et en étudiant les rapports actuels entre les volumes bâtis et les espaces vides.

L'état initial du paysage et des espaces publics, appelés à connaître de profondes transformations, est mené de façon pertinente. La morphologie urbaine à proximité immédiate du site mériterait toutefois d'être étudiée de façon plus précise.

3.7 Changements d'usage

L'intégration du projet dans son environnement dépendra du cadre de vie offert aux populations futures. L'enjeu étant de faire évoluer un secteur à vocation essentiellement mono-fonctionnelle vers un ensemble plus qualitatif : d'un secteur d'activités à un lieu de vie.

L'état initial de l'étude d'impact montre la pauvreté des espaces naturels du secteur, y compris en ce qui concerne les rares espaces verts. Le site ne présente donc pas un enjeu particulier en termes de fonctionnalité écologique. Pour rendre un lieu agréable à vivre au quotidien, la présence de nature en ville est souvent déterminante. Or le parc des Cornouailles mentionné dans le dossier est situé à plus d'1 km du site. La réalisation du parc des Confluences, qui doit s'étendre depuis le nord du site d'implantation du projet jusqu'aux berges de Seine, est donc déterminante pour répondre aux changements d'usage envisagés. En ce sens, il aurait été utile de préciser l'avancement des travaux.

Par ailleurs, le dossier dresse un état des lieux pertinent des enjeux socio-économiques à l'échelle de la commune et du quartier. En ce qui concerne le périmètre de la ZAC Ivry-Confluences, il est à noter une importante tertiarisation des emplois, la concurrence d'importants centres commerciaux aux abords de Paris, ainsi qu'une absence d'équipements culturels. Par ailleurs, un groupe scolaire a ouvert en 2015 dans le cadre de l'aménagement de la ZAC. La carte de synthèse de la page 218 est appréciée.

L'étude d'impact permet de mettre en perspective l'évolution du site avec celle de son environnement, notamment du point de vue de la nature en ville, de l'offre commerciale et des équipements. Il en ressort qu'en l'état actuel, la MRAe estime que le secteur semble encore imparfaitement adapté aux changements d'usage envisagés.

3.8 Déplacements

La desserte du site est également indissociable des projets d'aménagement du secteur.

En effet, en l'état actuel, le site bénéficie d'accès principalement routiers, occupés par un trafic dense (page 234-237). Le fonctionnement global du réseau est bien décrit dans le dossier. Le boulevard du Colonel Fabien, en limite nord du projet, constitue notamment un axe de transit supportant un trafic important à l'échelle locale (16 000 véhicules par jour au droit du site)⁹. Par ailleurs, le diagnostic relatif au stationnement est intéressant. La carte de la page 227 montre bien l'absence de réglementation sur le secteur. De plus, le dossier indique de grandes réserves de capacité dans les parkings publics alentour : l'accessibilité de cette offre mériterait d'être détaillée.

En ce qui concerne les transports en commun, l'affirmation de la page 228 selon laquelle « *Le site d'Ivry Confluences bénéficie d'une bonne desserte en transports en commun* » est à nuancer. En effet, les trois stations de transports structurants les plus proches – RER C à Ivry-sur-Seine, ligne 8 du métro à Maisons-Alfort et Charenton – sont toutes situées à environ 1 km du site d'implantation du projet, ce qui constitue la limite estimée de leur zone de chalandise.

⁹ Sur ce point, les données datant de 2008 sont à considérer avec prudence. Il aurait été apprécié que le dossier démontre que les ordres de grandeur restent valides pour l'analyse.

De plus, certains des projets de transport considérés auront peu d'impact sur la situation future. Le futur T9, par exemple, doit passer à environ 2,5 km du site d'implantation, selon la carte de la page 232. Le prolongement de la ligne 10 du métro, annoncé dans le dossier « pour 2030 », ne semble pas encore faire l'objet d'un calendrier de réalisation concret. En ce sens, le T Zen 5 semble actuellement le seul projet véritablement impactant à l'échelle du site, puisqu'il doit le desservir directement à l'horizon 2020¹⁰. Il convient de préciser qu'il s'agit d'un bus à haut niveau de service, dont les performances mériteraient d'être détaillées. En effet, elles ne sont pas du même ordre que celles du métro et du RER.

Enfin, l'étude d'impact présente les intentions du Schéma des itinéraires cyclables de la commune (page 233) et évoque différents projets d'aménagement pour les modes doux. Il conviendrait de préciser leur calendrier de réalisation et d'établir un diagnostic des conditions actuelles de circulation pour les vélos. Ainsi, il serait utile d'établir une cartographie plus précise de l'adaptation effective actuelle et à venir du secteur à un usage confortable et sécurisé des cycles.

Le maître d'ouvrage relève la « forte sensibilité » du milieu en ce qui concerne les déplacements. Toutefois, il convient de caractériser plus précisément l'enjeu : la densification de population projetée nécessite une diversification des modes de transports.

La MRAe recommande de préciser l'état initial, en ce qui concerne l'offre actuelle et à venir, selon l'ensemble des modes de transport.

3.9 Bruit et qualité de l'air

L'état initial du bruit et de la qualité de l'air est d'ordre général.

En l'état, il est difficile d'appréhender l'ambiance sonore et son évolution aux abords du site. Dans l'optique d'un changement d'usage, notamment d'implanter des logements, il aurait été pertinent de réaliser des mesures acoustiques. Le dossier indique seulement le classement sonore des infrastructures de transport terrestre, établi par arrêté préfectoral du 3 janvier 2002, qui définit notamment un secteur affecté par le bruit sur 100 m de part et d'autre du boulevard du Colonel Fabien (catégorie 3).

En ce qui concerne la qualité de l'air, les principaux polluants sont bien identifiés. Le dossier s'appuie ensuite sur les données des stations AirParif, dont la plus représentative est celle d'Ivry-sur-Seine, à 800 m au nord du site d'implantation du projet¹¹. Celle-ci présente des pics de pollution caractéristiques de la petite couronne parisienne.

La MRAe recommande de présenter une approche plus circonstanciée de l'ambiance sonore du secteur.

4. Analyse des impacts environnementaux et des mesures associées

Les impacts environnementaux du projet sont étroitement liés à l'aménagement du secteur. À ce titre, la carte des projets connexes et la superposition de leur planning de réalisation (pages 113-114), sont appréciées. Le cumul des phases de chantier est en effet particulièrement sensible. Par ailleurs, il est à noter que les projets de construction des îlots BHV et 3H de la ZAC ont fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale, respectivement datés du 20 juin 2013 et du 17 octobre 2016.

¹⁰ La mention de « la nouvelle ligne 15 » page 230, qui concerne le Grand Paris Express, relève probablement d'une confusion.

¹¹ Il serait utile de démontrer que ces données, datées de 2012, restent valides pour l'analyse.

Toutefois, il aurait été utile de détailler le programme de la ZAC Ivry Confluences, qui prévoit la création de 1 300 000 m² de surface de plancher¹².

La MRAe indique enfin que d'importants projets de densification urbaine sont également en cours de réalisation dans les communes limitrophes, notamment :

- la ZAC Paris Rive Gauche à environ 2 km du site, qui prévoit à terme 2 400 000 m² de surface de plancher sur 130 ha, a fait l'objet d'une étude d'impact en 2009 ;
- la ZAC Seine Gare Vitry à environ 1,5 km du site, qui prévoit à terme 435 000 m² de surface de plancher sur 37 ha, a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale daté du 24 novembre 2016 ;

A l'échelle du territoire sud-parisien, le présent projet s'inscrit donc dans un contexte de développement urbain particulièrement intense, susceptible d'amplifier les impacts environnementaux mentionnés ci-après.

4.1 Gestion des déchets de démolition, de la pollution du site et des risques industriels

Le maître d'ouvrage prévoit un chantier de désamiantage conforme à la législation en vigueur, en ce qui concerne notamment l'évacuation des produits vers des filières spécialisées (page 355).

En ce qui concerne les déchets de démolition, l'impact réel du projet reste inconnu tant que le diagnostic prévu par la réglementation n'a pu être réalisé. Le maître d'ouvrage présente toutefois un ensemble de mesures à caractère général, visant à limiter cet impact. Un suivi des déchets et de leur évacuation doit notamment être mis en œuvre.

Les dispositifs de dépollution du site mériteraient quant à eux d'être détaillés. La principale mesure environnementale consiste à excaver les terres polluées, ce qui permet notamment d'éviter l'exposition des populations futures par ingestion. À ce titre, le maître d'ouvrage a réalisé une Étude quantitative des risques sanitaires (EQRS) qui conclut à la compatibilité du site, après que les opérations de dépollution¹³ auront été menées, avec les usages futurs, considérant que le projet ne prévoit pas d'établissement sensible, tel qu'une crèche ou une école. Néanmoins, l'état initial montre que les habitants seront également exposés au dégazage de substances toxiques. Aussi, les mesures de gestion associées à la présence de substances volatiles doivent être précisées. Dans le cas de pollutions résiduelles, des servitudes d'usage devront être établies et l'emplacement détaillé de ces terres, le type de polluant et leur profondeur, devront être cartographiés précisément et accessibles à tous les propriétaires. Enfin, il convient de préciser qu'un suivi de la nappe devra être mis en place à la fin des travaux de réhabilitation, selon une fréquence semestrielle et avec un bilan quadriennal, quels que soient les risques résiduels.

Quant aux servitudes liées aux travaux à proximité de la canalisation de gaz, elles sont bien identifiées, sous réserve d'un éventuel classement en ERP et/ou IGH des futures constructions. La MRAe indique toutefois que la référence réglementaire mentionnée dans le dossier est obsolète et que les travaux devront être conduits dans le respect de la procédure DT/DICT définie par le décret modifié n°2011-1241 du 5 octobre 2011.

La MRAe recommande de préciser les mesures liées à la gestion des déchets de démolition et à la dépollution du site, plus particulièrement en ce qui concerne le risque d'inhalation de substances volatiles toxiques.

¹² Source : www.sadev94.fr

¹³ Le plan de conception des travaux de dépollution doit être transmis au Préfet du Val-de-Marne avant le début des travaux.

4.2 Adaptations au changement climatique et aux risques d'inondation

Le projet prend en compte le changement climatique, d'une part en proposant des logements neufs, plus sobres en termes de consommations énergétiques que ce que prévoit la réglementation en vigueur, d'autre part, par l'implantation d'une activité logistique dite « du dernier kilomètre ». En effet, le dossier cite une étude (page 337) démontrant la réduction significative des émissions de polluants que permet cette organisation, par rapport aux livraisons depuis une plateforme excentrée.

En ce qui concerne l'approvisionnement en énergie, une étude de faisabilité a été menée et conclut à un raccordement au réseau de chaleur urbain. Il aurait été utile de développer, au sein de l'étude d'impact, les raisons qui en font « la solution la plus adaptée. »

Par ailleurs, l'affirmation de la page 338, selon laquelle « les espaces verts aménagés contribueront à atténuer l'effet d'îlot de chaleur urbain » mériterait d'être démontrée de façon plus détaillée. En effet, la densité des constructions projetées peut paraître contradictoire avec cet objectif.

Enfin, en ce qui concerne les risques d'inondation, le projet doit se conformer aux prescriptions du PPRI. L'étude d'impact indique que le projet n'aura pas d'impact sur les vitesses d'écoulement et une incidence positive sur les volumes d'expansion pour la crue, en considérant notamment la capacité offerte par les futurs sous-sols inondables. Les calculs dont les résultats sont présentés en annexe, ont été réalisés dans le cadre du dossier de déclaration au titre de l'article R.214-1 du code de l'environnement (Loi sur l'eau). Par ailleurs, le maître d'ouvrage mentionne à plusieurs reprises la nécessité de prendre en compte le coefficient d'imperméabilisation de la parcelle : sa valeur mériterait donc d'être explicitée dans l'étude d'impact. Enfin, selon le maître d'ouvrage, aucun pompage des eaux souterraines ne sera entrepris.

Le projet prend en compte le changement climatique et les risques d'inondation. Toutefois, certaines affirmations doivent être démontrées de façon plus précise au sein de l'étude d'impact.

4.3 Evolution du paysage alluvial / industriel et intégration de nouveaux usages

Le maître d'ouvrage indique, au titre des effets cumulés page 414, que « *le secteur va être totalement reconstruit et le paysage du quartier est amené à se transformer radicalement.* » Par conséquent, il aurait été utile de présenter les orientations paysagères du projet de ZAC dans l'étude d'impact. Le devenir des différents points de repères identifiés au sein de l'état initial (éléments remarquables du patrimoine industriel et berges de Seine) doit notamment être abordé, ainsi que les espaces publics projetés.

De plus, le dossier propose un ensemble de projections (pages 367-370) qui relèvent de points de vue depuis lesquels le projet n'apparaît pas – parce que trop éloigné ou masqué. Un seul des photomontages témoigne d'une future émergence bâtie. Cette approche, qui vise à démontrer que le projet « s'intègre au bâti existant du fait des proportions et formes semblables », est insuffisante. Il convient *a minima* de reprendre dans l'étude d'impact les vues d'insertion rapprochées existantes dans le dossier de permis de construire. Une étude de l'insertion du projet par rapport à la morphologie de son environnement immédiat, qui peut notamment s'appuyer sur des coupes d'insertion, est également attendue.

Comme le montre les pièces du dossier de permis de construire, le projet présente une densité et des hauteurs susceptibles d'impacts notables sur le paysage du quartier.



Vue depuis le boulevard du Colonel Fabien – Source : demande de permis de construire, PC6

Concernant la nature en ville, il aurait été intéressant de préciser l'état d'avancement du projet de parc des Confluences, sa configuration projetée, son fonctionnement et son lien avec le quartier, notamment avec les espaces verts prévus par le projet.

Enfin, le dossier indique (pages 372-372) que les changements d'usage envisagés vont amener un « repositionnement de l'offre commerciale du quartier » et que « la ville d'Ivry a mis en place un schéma directeur des équipements publics à l'échelle de la ville pour prendre en compte les évolutions de sa population. » Afin d'évaluer le cadre de vie des populations futures et *in fine* l'adaptation du secteur urbain aux changements d'usage projetés, ces indications auraient mérité d'être développées au sein de l'étude d'impact.

Des vues et coupes d'insertion rapprochées devront notamment être fournies et analysées. La qualité de l'intégration du projet dans la trame urbaine de son environnement immédiat devra être mieux évaluée. De plus, l'évolution du cadre de vie au vu des changements d'usage envisagés aurait mérité d'être présenté de façon plus détaillée.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation plus précise des impacts du projet sur le paysage, en lien avec les orientations prises à l'échelle de la ZAC et les évolutions de l'espace public alentour.

4.4 Diversification des modes de déplacement, dans un secteur exposé aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique

En ce qui concerne l'impact du projet sur le trafic automobile, le maître d'ouvrage rappelle l'étude de trafic menée à l'échelle de la ZAC Ivry Confluences, ce qui est pertinent. Celle-ci concluait, en 2010, à une augmentation de trafic d'environ 7 000 véhicules aux heures de pointes. Le présent projet générerait 175 véhicules supplémentaires aux heures de pointes. Toutefois, les hypothèses et la méthodologie amenant à ce résultat doivent être clarifiées.

De plus, la limitation des places de stationnement¹⁴ peut constituer une incitation au report modal et représenter en cela un effet bénéfique pour l'environnement. Toutefois, en zone dense mais non connectée à des pôles de transport multimodaux, le nombre de places de stationnement prévu par le projet pourrait ne pas être en conformité avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU). Si des hypothèses de report du stationnement vers les parkings

¹⁴ A ce titre, il est également rappelé que les dispositions des articles R.111-14-2 et R.111-14-3 du code de la construction et de l'habitation exigent un nombre minimal d'installations de recharge des véhicules électriques.

publics du secteur sont envisagées, celles-ci doivent être analysées dans le dossier. Plus généralement, la future politique de stationnement à l'échelle du quartier mériterait d'être abordée. Enfin, si le nombre de places prévues par le projet venait à évoluer, l'estimation du trafic devrait être actualisée en conséquence.

En ce qui concerne les transports en commun, l'affirmation (page 377) selon laquelle « le site de l'imprimerie *Le Monde* est bien desservi par le réseau de transport en commun et propice au report modal des déplacements de la voiture vers les transports en commun », doit être argumentée. L'usage des transports en commun mériterait d'être quantifié plus précisément, selon l'offre actuellement disponible, ainsi que le calendrier de réalisation, les performances attendues et l'accessibilité du futur T Zen 5.

La création d'une liaison piétonne centrale au projet constitue quant à elle un effet bénéfique pour l'usage des modes doux. Le dossier évoque également les liaisons cyclables créées dans le cadre de l'aménagement de la ZAC : il aurait été pertinent de les présenter et de démontrer leur bonne connexion avec les composantes du projet. Enfin, il convient de rappeler que le Plan des déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), ainsi que le code de la construction et de l'habitation, prescrivent des surfaces minimales dédiées au stationnement des vélos dans les nouvelles constructions.

Enfin, concernant le bruit, le maître d'ouvrage prend bien en compte l'isolement des façades prescrit selon l'arrêté préfectoral relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre, daté du 3 janvier 2002. À défaut de modélisations établies à partir d'une campagne de mesures *in situ*, il est attendu que soient également présentées les ambiances sonores envisagées au sein du secteur d'aménagement de la ZAC Ivry Confluences, ainsi que les effets prévisibles du projet sur celles-ci, compte-tenu par exemple de l'écran acoustique que peuvent constituer les futures constructions et des éventuelles nuisances engendrées par les activités.

Quant à l'impact du projet sur la qualité de l'air, il est considéré comme légèrement positif, ce qui est à souligner. En effet, le trafic automobile engendré par le projet est limité – sous réserve que la diversification des modes de transport soit quantifiée plus précisément. De plus, l'activité de « logistique du dernier kilomètre » permet de réduire les émissions de polluants. Ainsi au total, les activités projetées doivent générer la circulation de 10 poids-lourds par jour, tandis que l'activité des imprimeries *Le Monde* fonctionnait avec 130 mouvements de poids-lourds par jour.

L'impact du projet sur le bruit et la qualité de l'air est estimé comme plutôt favorable.

La MRAe recommande d'appréhender de façon plus précise la diversification des modes de transport : conditions de circulation, politique de stationnement, quantification de l'usage des transports en commun, intégration du projet à l'espace public et aux composantes voisines de la ZAC.

5. Justification du projet

La démarche ayant conduit aux différentes évolutions du projet est présentée de façon pertinente (pages 295-318). Les différentes contraintes et opportunités du secteur sont bien identifiées et recourent les enjeux environnementaux relevés dans le présent avis.

Il est d'abord à noter que la densification projetée répond aux orientations du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) en termes de densification et participe ainsi, par la reconversion d'un secteur industriel au cœur de l'agglomération, à limiter la consommation d'espace à l'échelle de la région.

Différents critères qui ont, parmi d'autres, conduit à la définition du projet sont pertinents :

- prendre en compte les infrastructures aménagées à l'échelle de la ZAC ;

- rendre le quartier plus favorable aux piétons (création de la liaison centrale) ;
- mettre en valeur le patrimoine industriel (prise en compte des tours Riboulet, conservation des halles) ;

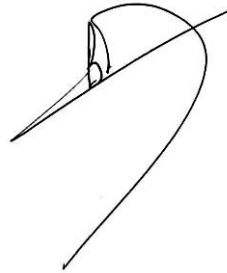
Ainsi, le projet est notamment justifié au regard de ces critères environnementaux. Mais tel qu'énoncé dans le présent avis, certains des principaux enjeux méritent de faire l'objet d'une analyse plus précise au sein de l'étude d'impact.

6. Information du public

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le pétitionnaire présente un résumé complet, quoiqu'un effort supplémentaire de synthèse et de hiérarchisation des enjeux aurait mérité d'être entrepris.

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

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

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of a series of fluid, overlapping loops and lines.

Christian Barthod