

ZAC DU PONT D'ISSY

ISSY-LES-MOULINEAUX (92)

IMMEUBLE DE GRANDE HAUTEUR HELICE

MAITRE D'OUVRAGE
SCI Issy CAMPUS

Représentée par Sefri-cime Activités et Services
20, Place de catalogne 75 014 PARIS



ARCHITECTE MANDATAIRE
LOCI ANIMA

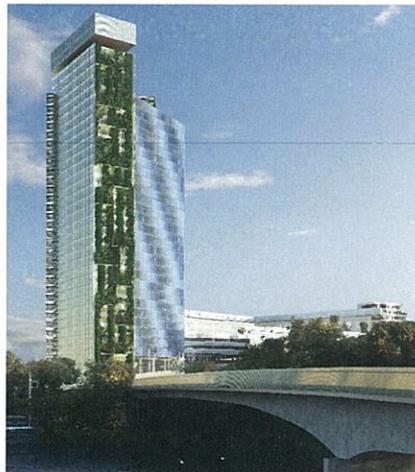
92, Rue de Rochechouart 75009 PARIS



PAYSAGISTE
TUP
51, Rue de Seine 75006 PARIS

BUREAU D'ETUDES FLUIDES
EGIS BATIMENTS
4, Rue Dolorès Ibaruri- TSA 40002
93188 MONTREUIL CEDEX

COORDONNATEUR SPS
SOCOTEC
Agence de Courbevoie
10, rue Molière 92400 COURBEVOIE



ARCHITECTE CO-TRAITANT
ARTE CHARPENTIER
8, Rue du sentier 75002 PARIS



SECURITE
CSD-FACE
165 rue Jean Jaurès
94701 MAISONS-ALFORT CEDEX

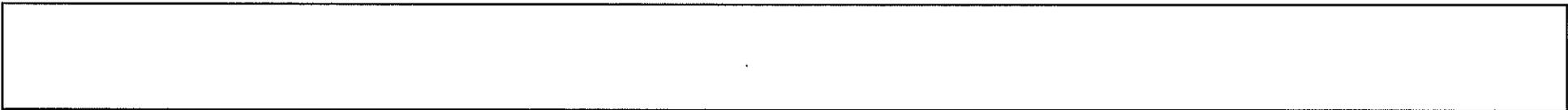
BUREAU DE CONTROLE
SOCOTEC
Agence de Courbevoie
10, rue Molière 92400 COURBEVOIE

PERMIS DE CONSTRUIRE N° 92 040 13 00 19

DOSSIER SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

NUMERO D'AFFAIRE		FORMAT		ECHELLE		DATE	
10012						Janv. 2014	
EMETTEUR	CODE	PHASE	BAT/ZONE	TYPE	REF	DOCUMENT	INDICE
AR	ISS	DPC1	IGH				

**RESUME NON TECHNIQUE
DE L'ETUDE D'IMPACT**



**- IV -
RÉSUMÉ NON TECHNIQUE**

1- RÉSUMÉ ÉTAT INITIAL

RÉSUMÉ

1- SITUATION

Localisation

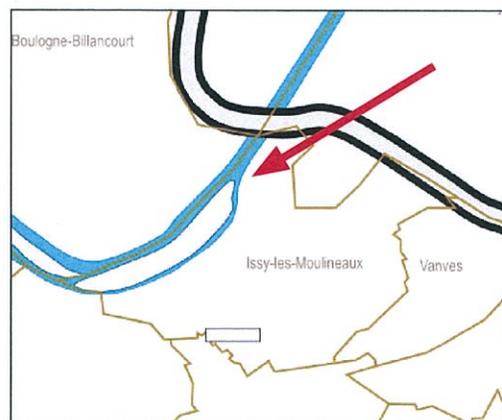
Le site du projet est localisé intégralement sur la commune d'Issy les Moulineaux (département des Hauts de Seine).



LOCALISATION AU SUD DES HAUTS DE SEINE

Source: carte IGN. 2314 OT. © 2003

Le site du projet est localisé à l'extrémité Nord-Ouest d'Issy les Moulineaux.

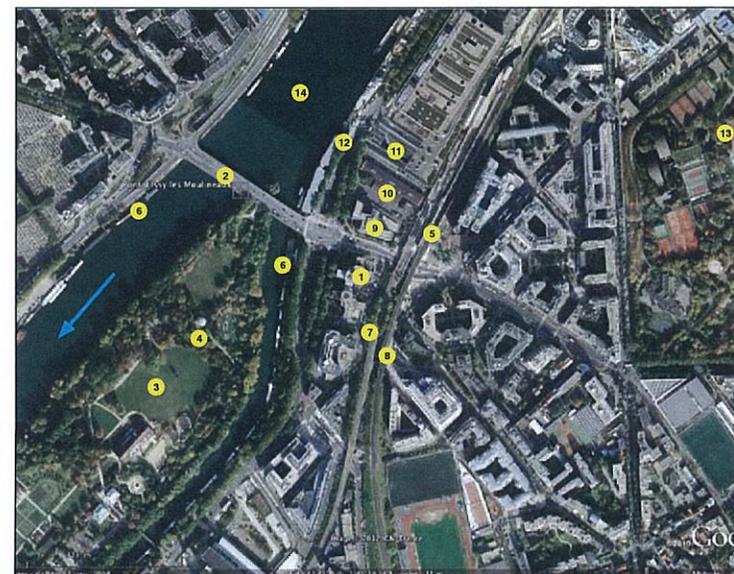


LOCALISATION DU SITE PAR RAPPORT AU PÉRIMÈTRE COMMUNAL D'ISSY LES MX

Le site du projet est limité à l'Ouest par la quai Stalingrad (RD7), au Nord par la rue Rouget de Lisle (RD 50), à l'Est par les voies du tram T2 en talus surélevé et au Sud-Est par la rue Camille Desmoulins.

Ci-dessous: repérage des éléments notables des alentours.

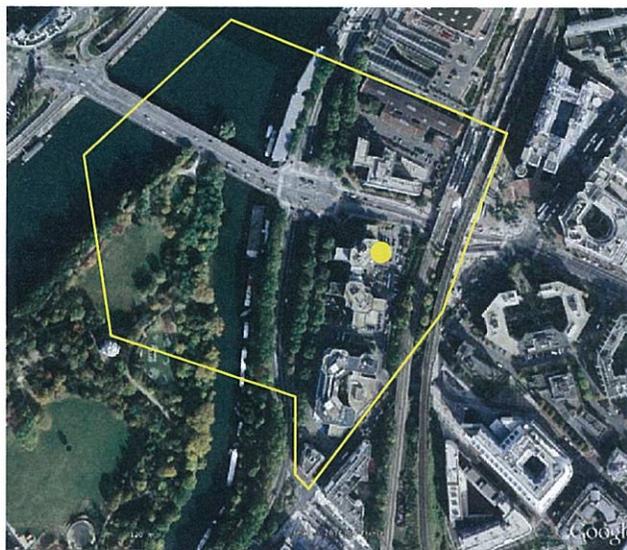
1. site du projet IGH Hélice: bâtiment A existant
2. pont d'Issy
3. ile St Germain
4. Tour au figures, sculpture classée de Jean Dubuffet
5. gare RER tram Issy Val de Seine
6. péniches habitées
7. voies du tram T2, sur talus
8. voies du RER C, sur talus
9. bâtiment CA existant, situe du futur projet Imefa
10. bâtiments Yves Rocher existants, site du futur projet GCI
11. Isséane, usine de traitement des déchets
12. port fluvial
13. Héliport d'Issy et stade Suzanne Lenglen
14. La Seine



1- RÉSUMÉ ÉTAT INITIAL

RÉSUMÉ

Le site est localisé au sein de la ZAC du Pont d'Issy, créée par DCM d'Issy les Mx le 12 avril 2012.



LOCALISATION DU SITE
AU SEIN DE LA ZAC DU PONT D'ISSY

❑ Foncier

Le projet est localisé sur un ensemble de 15.038 m², composé de 4 parcelles: G 10, G 33, G 36 et G 37.

Le propriétaire actuel du terrain est la SCI Vendôme bureaux.

2- LE SITE. BÂTI EXISTANT

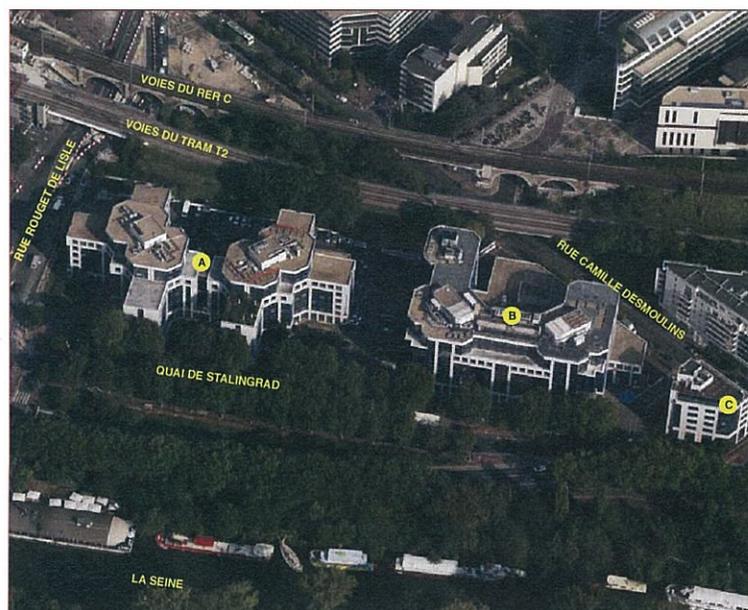
❑ Bâtiments

Le secteur A, déterminé par la ZAC récemment créée du Pont d'Issy, comporte aujourd'hui trois bâtiments de bureaux distincts, âgés de 23 ans environ, implantés sur 4 parcelles cadastrales distinctes.

Le site d'implantation de l'IGH Hélice est localisé sur la partie Nord de ce secteur, aujourd'hui occupée par le bâtiment A (voir photo ci-dessous).

Celui-ci développe une surface totale de 15 120 m² de surface de plancher (SDP), en R+7.

L'ensemble des trois bâtiments de l'îlot A (bâtiments A, B et C) développent une surface de plancher (SDP) de 32.867 m² (soit 35.654 m² SHON).



❑ Accès et stationnement

Le site globalise 495 places de parking, dont 90 places extérieures et 405 places en infrastructure.

Compte tenu d'une surface bâtie globale de 35.654 m² SHON pour le site et d'un ratio de 17 m² SHON / personne, soit une population moyenne courante de 2.097 personnes, on a un ratio de parking de 0,24 places par personne.

❑ Amiante

Un diagnostic amiante a été réalisé en octobre 2012 sur les trois bâtiments composant l'îlot A. Il a été repéré de l'amiante, (calorifuge, mastic) sous forme de chrysotile, en bon état de conservation, ce qui indique un faible risque pour la qualité de l'air et la santé, en l'état actuel des choses.

❑ **Plomb:** Un diagnostic de la présence de plomb de tous les revêtements des murs, portes et fenêtres des trois bâtiments existants a été réalisé en mai 2013 et a conclu à la présence de revêtement à base de plomb en concentration supérieure à la norme.

Installations classées (ICPE)

Le site ne comporte aujourd'hui aucune ICPE.

3- ENVIRONNEMENT NATUREL ET PHYSIQUE

□ DONNÉES GÉOLOGIQUES

A-Topographie

Le secteur présente une topographie constante, aux alentours de 31,80 NGF en moyenne.

À l'Est et en dehors du site même, on observe le talus des voies ferrées tram et RER.

B-Géologie

De façon synthétique on a la succession lithologique suivante:

. 0 à 2-5m: remblais sablo-argileux

. 2-5m à 10m: alluvions récentes de la Seine (sables très fins et argiles)

. 10 à 15m: alluvions anciennes de la Seine (sables et graviers moyens à grossiers)

. au-delà de 15m: craie blanche à silex du Campanien. La craie est altérée sur une quinzaine de mètres, elle est ensuite tendre et grossièrement altérée sur une dizaine de mètres.

La craie "saine" (peu fracturée) est rencontrée dans le secteur à environ 35 mètres de profondeur.

C- Hydrologie

● Le niveau d'eau a été relevé le 06 juillet 2012 dans le piézomètre du sondage carotté SC3. Le niveau d'eau est à 6,3 m de profondeur soit 25,8 NGF.

● Une étude prévisionnelle des niveaux des plus hautes eaux de la nappe au droit du projet a été réalisée en septembre 2010. Elle permet de prévoir ce niveau, en fonction de différents paramètres (période de récurrence de la crue, distance à la Seine, arrêt ou non des pompages d'eau à proximité). On a ainsi: Pour une crue de récurrence quinquennale se produisant sans arrêt de pompage, au droit de la zone la plus éloignée de la Seine, soit 150m environ, la nappe remonterait à minima jusqu'à la cote 28,3 NGF. Pour une même crue se produisant après l'arrêt de tous les pompages, la nappe remonterait à minima jusqu'à la cote 29 NGF.

Par ailleurs, en cas de crue de récurrence cinquentennale, la cote de la Seine, dont la cote de retenue normale à proximité du site est de 26,73 NGF, atteindrait la cote 31,13 NGF, et une partie des terrains du site serait inondée.

● Eaux de surface: La Seine

La commune d'Issy-les-Moulineaux est limitée au Nord par une boucle de la Seine au niveau de l'île Saint-Germain. Le site est longé à l'Ouest par le quai Stalingrad bordant le petit bras de la Seine (tirant d'eau faible: 2,20m).

La masse d'eau correspond à "la Seine, depuis le confluent de la Marne (exclu), jusqu'au confluent du Ru d'Enghien (inclus)", n° HR 155A.

Au droit du site, la qualité des eaux de surface est caractérisée: Un état écologique médiocre et un état chimique mauvais.

● Eaux souterraines

Le site est localisé en totalité sur la masse d'eau n°3102 dite du "Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix". Cette masse d'eau est en mauvais état quantitatif et qualitatif, très vulnérable et peu protégée. Cette nappe est surexploitée et est très exposée aux pollutions provenant de la surface, en particulier de l'agriculture intensive de la région.

● Contexte institutionnel

Les instruments de planification (cf loi sur l'Eau) sont:

❖ Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine Normandie. 2010 - 2015

- Objectifs fixés pour les eaux superficielles: Un bon état global de la masse d'eau HR 155A à l'horizon 2027, avec un bon état biologique à l'horizon 2021, et un bon état chimique à l'horizon 2027.

- Objectifs fixés pour les eaux souterraines: Un bon état global de la masse d'eau souterraine N°3102 à l'horizon 2027, avec un bon état quantitatif à l'horizon 2015 (objectif quantitatif atteint d'ailleurs en 2015 par toutes les masses d'eau souterraines), et un bon état chimique (objectif qualitatif) à l'horizon 2027.

❖ Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

Il n'existe pas de Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) sur la commune d'Issy-les-Moulineaux.

Le SAGE de la Bièvre en cours d'élaboration concerne deux communes limitrophes d'Issy-les-Moulineaux: Meudon et Clamart.

1- RÉSUMÉ ÉTAT INITIAL

RÉSUMÉ

D- PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation)

Le site est localisé intégralement en zone B de type centre urbain, à la cote de casier 31,70 NGF.

Nota : immédiatement à l'Ouest du site, le quai de Stalingrad est en zone A rouge.

E- Pollution des sols et de l'eau

● Historique

Le site a comporté une activité industrielle, au minimum entre 1896 (usine de fabrication de produits chimiques organiques, jusque vers la période 1981-1987, où les bâtiments industriels ont été démolis. Ils ont alors été remplacés par les bâtiments tertiaires qu'on voit aujourd'hui.

Le risque lié à la présence d'une pollution des sols est évalué pour chacun des types de source : il est considéré comme non négligeable.

- Anciennes activités industrielles :laboratoire et magasin; chaudière et soute à charbon ; bassin de décantation; dépôt d'hydrocarbures; dépôt de phosgène.

- Activités tertiaires actuelles: groupe électrogène ; cuves à fuel; transformateur.

- Autres sources

. présence d'éventuels remblais de mauvaise qualité

. Risques liés aux activités voisines.

En termes de sensibilité, on retient:

. Un caractère vulnérable et peu sensible du milieu physique

. Un caractère peu vulnérable et peu sensible du milieu humain.

● Résultats d'analyse des sols

Les analyses effectuées sur sol brut ont mis en évidence :

-Deux zones impactées par des HAP, avec la présence de naphthalène jusqu'à au moins 3m de profondeur.

-La présence de métaux et métalloïdes (cuivre, plomb, zinc et mercure).

-La présence d'HCT

-Des traces de BTEX et de PCB sur l'ensemble des points de sondages.

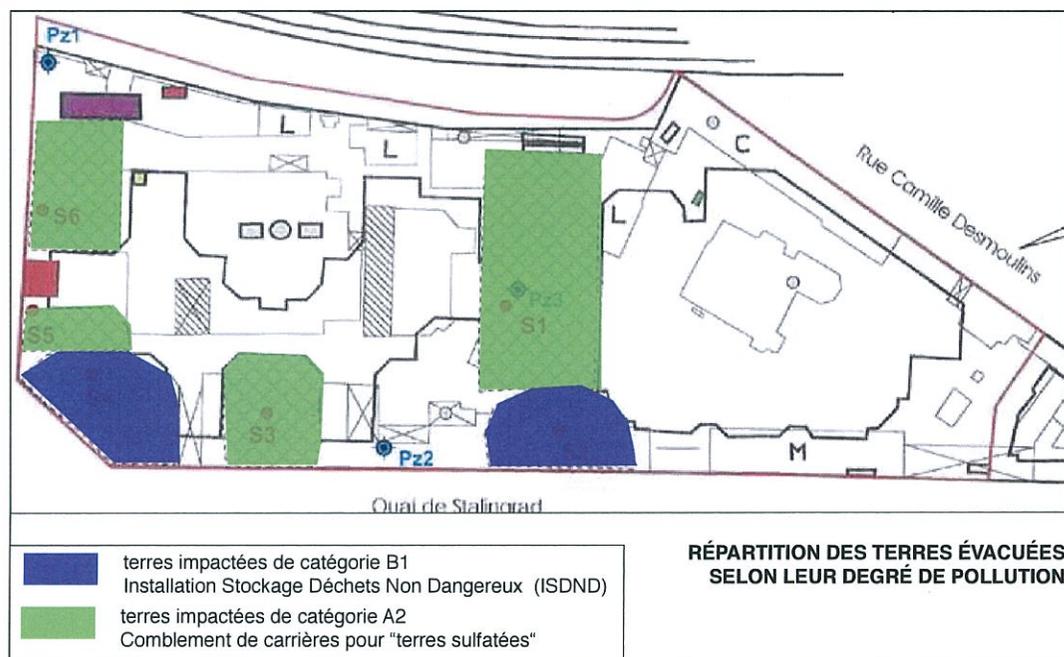
-Des teneurs en COHV inférieures aux limites de quantification du laboratoire.

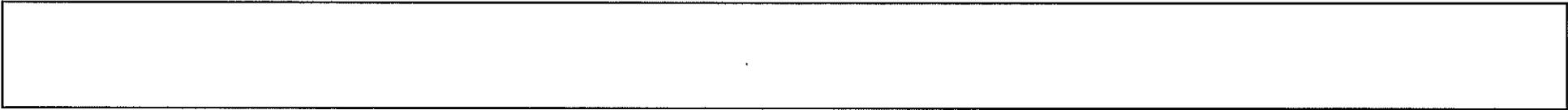
● Résultats d'analyse des eaux souterraines

Les résultats montrent la présence de chlorure de vinyle, de métaux (nickel et plomb), de HAP et des BTEX à l'état de traces

L'absence d'autres solvants chlorés (trichlo et tétra) dans la nappe permet de supposer qu'il s'agit d'une pollution ancienne, le chlorure de vinyle étant le produit final de dégradation de solvants chlorés.

Les analyses de sol permettent de déterminer le devenir des terres qui seront évacuées en phase chantier, conformément au schéma ci-dessous.





**- IV -
RÉSUMÉ NON TECHNIQUE**

1- RÉSUMÉ ÉTAT INITIAL

RÉSUMÉ

1- SITUATION

Localisation

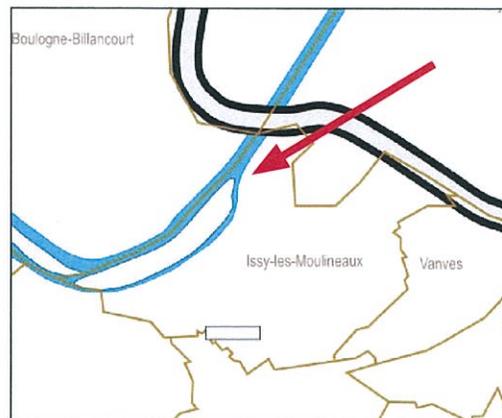
Le site du projet est localisé intégralement sur la commune d'Issy les Moulineaux (département des Hauts de Seine).



LOCALISATION AU SUD DES HAUTS DE SEINE

Source: carte IGN. 2314 OT. © 2003

Le site du projet est localisé à l'extrémité Nord-Ouest d'Issy les Moulineaux.

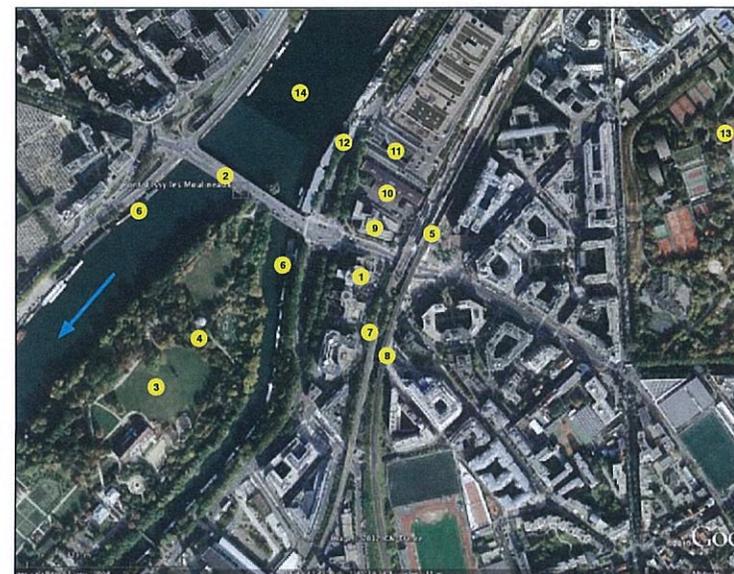


LOCALISATION DU SITE PAR RAPPORT AU PÉRIMÈTRE COMMUNAL D'ISSY LES MX

Le site du projet est limité à l'Ouest par la quai Stalingrad (RD7), au Nord par la rue Rouget de Lisle (RD 50), à l'Est par les voies du tram T2 en talus surélevé et au Sud-Est par la rue Camille Desmoulins.

Ci-dessous: repérage des éléments notables des alentours.

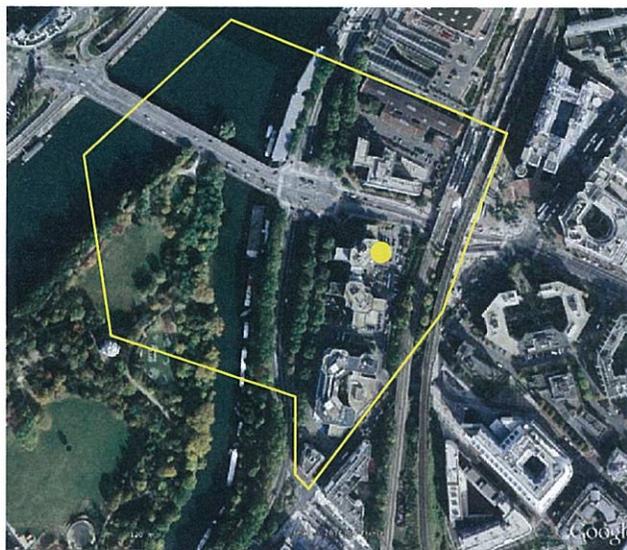
1. site du projet IGH Hélice: bâtiment A existant
2. pont d'Issy
3. ile St Germain
4. Tour au figures, sculpture classée de Jean Dubuffet
5. gare RER tram Issy Val de Seine
6. péniches habitées
7. voies du tram T2, sur talus
8. voies du RER C, sur talus
9. bâtiment CA existant, situe du futur projet Imefa
10. bâtiments Yves Rocher existants, site du futur projet GCI
11. Isséane, usine de traitement des déchets
12. port fluvial
13. Héliport d'Issy et stade Suzanne Lenglen
14. La Seine



1- RÉSUMÉ ÉTAT INITIAL

RÉSUMÉ

Le site est localisé au sein de la ZAC du Pont d'Issy, créée par DCM d'Issy les Mx le 12 avril 2012.



LOCALISATION DU SITE
AU SEIN DE LA ZAC DU PONT D'ISSY

❑ Foncier

Le projet est localisé sur un ensemble de 15.038 m², composé de 4 parcelles: G 10, G 33, G 36 et G 37.

Le propriétaire actuel du terrain est la SCI Vendôme bureaux.

2- LE SITE. BÂTI EXISTANT

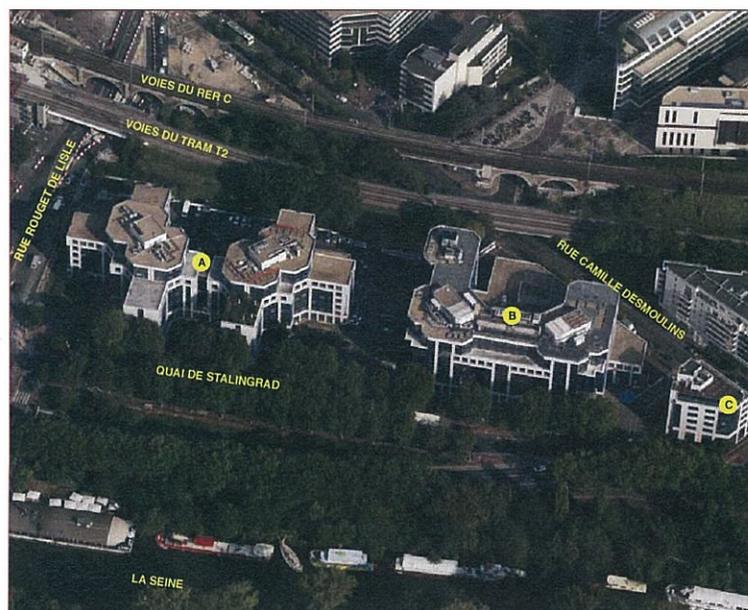
❑ Bâtiments

Le secteur A, déterminé par la ZAC récemment créée du Pont d'Issy, comporte aujourd'hui trois bâtiments de bureaux distincts, âgés de 23 ans environ, implantés sur 4 parcelles cadastrales distinctes.

Le site d'implantation de l'IGH Hélice est localisé sur la partie Nord de ce secteur, aujourd'hui occupée par le bâtiment A (voir photo ci-dessous).

Celui-ci développe une surface totale de 15 120 m² de surface de plancher (SDP), en R+7.

L'ensemble des trois bâtiments de l'îlot A (bâtiments A, B et C) développent une surface de plancher (SDP) de 32.867 m² (soit 35.654 m² SHON).



❑ Accès et stationnement

Le site globalise 495 places de parking, dont 90 places extérieures et 405 places en infrastructure.

Compte tenu d'une surface bâtie globale de 35.654 m² SHON pour le site et d'un ratio de 17 m² SHON / personne, soit une population moyenne courante de 2.097 personnes, on a un ratio de parking de 0,24 places par personne.

❑ Amiante

Un diagnostic amiante a été réalisé en octobre 2012 sur les trois bâtiments composant l'îlot A. Il a été repéré de l'amiante, (calorifuge, mastic) sous forme de chrysotile, en bon état de conservation, ce qui indique un faible risque pour la qualité de l'air et la santé, en l'état actuel des choses.

❑ **Plomb:** Un diagnostic de la présence de plomb de tous les revêtements des murs, portes et fenêtres des trois bâtiments existants a été réalisé en mai 2013 et a conclu à la présence de revêtement à base de plomb en concentration supérieure à la norme.

Installations classées (ICPE)

Le site ne comporte aujourd'hui aucune ICPE.

3- ENVIRONNEMENT NATUREL ET PHYSIQUE

□ DONNÉES GÉOLOGIQUES

A-Topographie

Le secteur présente une topographie constante, aux alentours de 31,80 NGF en moyenne.

À l'Est et en dehors du site même, on observe le talus des voies ferrées tram et RER.

B-Géologie

De façon synthétique on a la succession lithologique suivante:

. 0 à 2-5m: remblais sablo-argileux

. 2-5m à 10m: alluvions récentes de la Seine (sables très fins et argiles)

. 10 à 15m: alluvions anciennes de la Seine (sables et graviers moyens à grossiers)

. au-delà de 15m: craie blanche à silex du Campanien. La craie est altérée sur une quinzaine de mètres, elle est ensuite tendre et grossièrement altérée sur une dizaine de mètres.

La craie "saine" (peu fracturée) est rencontrée dans le secteur à environ 35 mètres de profondeur.

C- Hydrologie

● Le niveau d'eau a été relevé le 06 juillet 2012 dans le piézomètre du sondage carotté SC3. Le niveau d'eau est à 6,3 m de profondeur soit 25,8 NGF.

● Une étude prévisionnelle des niveaux des plus hautes eaux de la nappe au droit du projet a été réalisée en septembre 2010. Elle permet de prévoir ce niveau, en fonction de différents paramètres (période de récurrence de la crue, distance à la Seine, arrêt ou non des pompages d'eau à proximité). On a ainsi: Pour une crue de récurrence quinquennale se produisant sans arrêt de pompage, au droit de la zone la plus éloignée de la Seine, soit 150m environ, la nappe remonterait à minima jusqu'à la cote 28,3 NGF. Pour une même crue se produisant après l'arrêt de tous les pompages, la nappe remonterait à minima jusqu'à la cote 29 NGF.

Par ailleurs, en cas de crue de récurrence cinquantennale, la cote de la Seine, dont la cote de retenue normale à proximité du site est de 26,73 NGF, atteindrait la cote 31,13 NGF, et une partie des terrains du site serait inondée.

● Eaux de surface: La Seine

La commune d'Issy-les-Moulineaux est limitée au Nord par une boucle de la Seine au niveau de l'île Saint-Germain. Le site est longé à l'Ouest par le quai Stalingrad bordant le petit bras de la Seine (tirant d'eau faible: 2,20m).

La masse d'eau correspond à "la Seine, depuis le confluent de la Marne (exclu), jusqu'au confluent du Ru d'Enghien (inclus)", n° HR 155A.

Au droit du site, la qualité des eaux de surface est caractérisée: Un état écologique médiocre et un état chimique mauvais.

● Eaux souterraines

Le site est localisé en totalité sur la masse d'eau n°3102 dite du "Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix". Cette masse d'eau est en mauvais état quantitatif et qualitatif, très vulnérable et peu protégée. Cette nappe est surexploitée et est très exposée aux pollutions provenant de la surface, en particulier de l'agriculture intensive de la région.

● Contexte institutionnel

Les instruments de planification (cf loi sur l'Eau) sont:

❖ Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine Normandie. 2010 - 2015

- Objectifs fixés pour les eaux superficielles: Un bon état global de la masse d'eau HR 155A à l'horizon 2027, avec un bon état biologique à l'horizon 2021, et un bon état chimique à l'horizon 2027.

- Objectifs fixés pour les eaux souterraines: Un bon état global de la masse d'eau souterraine N°3102 à l'horizon 2027, avec un bon état quantitatif à l'horizon 2015 (objectif quantitatif atteint d'ailleurs en 2015 par toutes les masses d'eau souterraines), et un bon état chimique (objectif qualitatif) à l'horizon 2027.

❖ Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

Il n'existe pas de Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) sur la commune d'Issy-les-Moulineaux.

Le SAGE de la Bièvre en cours d'élaboration concerne deux communes limitrophes d'Issy-les-Moulineaux: Meudon et Clamart.

F-Sismicité

Le site du projet, comme l'ensemble du Bassin Parisien, est localisé dans une région de sismicité "très faible", avec une accélération inférieure à $0,7m/s^2$. Ce classement de sismicité est le plus faible existant en France.

G- Synthèse des risques

Issy ne comporte pas de PPR technologique, mais comporte en revanche deux types de PPR naturels (PPRn) :

- ❖ PPRI concernant l'inondation par débordement de la Seine .
- ❖ PPR naturel concernant les Carrières : e site est localisé au plus près à 950m environ, au Nord du périmètre de risque et n'est donc pas concerné par celui-ci.

□ LA VÉGÉTATION ET LES HABITATS NATURELS

● Présentation générale du site

Le site ne recèle pas d'habitats naturels de fort intérêt écologique. Les espaces verts sont composés majoritairement de massifs ornementaux dont une part importante à l'abandon, de zones engazonnées tendant à s'enfricher et de bandes arbustives spontanées sur talus (talus des voies ferrées).

On observe un alignement de platanes sur la bordure Ouest extérieure du site, quai Stalingrad.

● Alignement de platanes

La frange Ouest du site est longée par un double alignement de platanes de part et d'autre du quai Stalingrad. Ces arbres relativement âgés semblent présenter des cavités favorables à la faune cavernicole.

● Bandes boisées et arbustives en limite de site

A l'Est, le long de des voies ferrées, des arbres et arbustes sont présents et forment un espace où la végétation se développe spontanément et attire des espèces d'oiseaux en assez grand nombre comparativement aux autres habitats du site.

La présence de quelques espaces "prairiaux" contribue à faire de ce secteur l'un des espaces les plus "naturels" et relativement "riches" sur le plan écologique du secteur.

Le Frêne et l'Erable sycomore sont les essences dominantes de cette zone, avec un sous-bois de lierre souvent bien développé. Sur les portions les plus embroussaillées, la ronce est bien implantée et la Renouée du Japon (espèce invasive) y a été localisée.

● Habitat naturels et semi-naturels en dehors du site
Situées en dehors du périmètre du projet Hélice, les berges du petit bras de la Seine sont également colonisées par une végétation arbustive et arborescente importante qui confère un aspect naturel à ces portions de berges et accentue le caractère isolé et calme de l'Île Saint-Germain. Ce dernier est toutefois limité par la présence de péniches.

● Intérêt patrimonial des espèces recensées

- Aucune espèce considérée comme d'intérêt patrimonial, menacée ou bénéficiant d'une protection réglementaire n'a été recensée.

- 7 espèces observées ont un caractère invasif :
Séneçon du Cap; Vigne-vierge commune; Vergerette du Canada; Solidage du Canada; Renouée du Japon; Arbre à papillon; Fraisier d'Inde.

● Arbres de moyenne et haute tige

En termes paysagers, on dénombre :

- 1 bouleau au Nord-Est
- 11 érables, dont 7 au Sud-Ouest et 4 au Nord-Est
- 7 platanes d'alignement, le long de la limite extérieure Ouest du foncier.

● Parc de l'Île St Germain

Le parc départemental St Germain occupe la partie Est de l'île homonyme, qui jouxte le site à l'Ouest. Ce parc s'étend sur 18 ha et se compose de plusieurs entités plus ou moins anthropisées.

1- RÉSUMÉ ÉTAT INITIAL

RÉSUMÉ

❑ LA FAUNE: AVIFAUNE

Compte tenu de la localisation du site en milieu très urbanisé et bruyant (voies ferrées à l'Est, routes départementales à l'Ouest et au Nord, seule une avifaune a pu être observée.

16 espèces ont été observées sur l'emprise même du projet. Une part importante de ces espèces occupent les espaces au voisinage de la voie ferrée, dont une partie seulement est sur le périmètre d'étude.

Les espèces présentes sont des espèces des milieux arborescents et arbustifs communs.

Le secteur d'étude ne se trouve pas sur un lieu de passage particulièrement fréquenté pour les déplacements quotidiens, mais sa situation près de l'Île Saint-Germain et de la Seine peuvent en faire ponctuellement un espace où les mouvements migratoires sont plus importants.

Parmi les groupes d'espèces susceptibles d'être affectés par un projet de tour haute, figurent les oiseaux migrateurs. Parmi ceux-ci, deux groupes particulièrement sensibles se distinguent : les planeurs et les migrateurs nocturnes.

Le projet de la tour Hélice ne se trouve pas sur un axe majeur de migration à l'échelon national, mais sur un axe large et plus diffus.

❑ LE CLIMAT

L'Île de France est soumise à un climat de type océanique dégradé.

Les vents dominants sont orientés Nord-Est et Sud-Ouest.

❑ QUALITÉ DE L'AIR

D'après les mesures réalisées, à proximité de la zone d'étude, par Airparif en 2012 :

- À proximité immédiate des voies de circulation et notamment du boulevard périphérique, les concentrations en NO_2 , en poussières (PM10 et PM2.5) et en benzène sont élevées voire très élevées ($108 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le NO_2 , $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM10, $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM 2.5 et $2,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le benzène).

Les valeurs réglementaires fixées pour ces polluants ne sont pas respectées à l'exception du benzène pour lequel l'objectif de qualité est atteint.

- Lorsque l'on s'éloigne des voies de circulation, les concentrations en dioxyde d'azote, en poussières (PM10) et en benzène diminuent pour atteindre des niveaux qui respectent les seuils réglementaires.

❑ ENVIRONNEMENT ACOUSTIQUE ET VIBRATOIRE

L'ambiance acoustique du site est marquée par le bruit provenant des axes routiers et ferroviaires.

● Classement acoustique des voies

Le site est encadré sur de ses côtés par des voies classées comme bruyantes: Quai Stalingrad, rue Rouget de Lisle et RER C: classés en catégorie 3.

Le tram T2 est classé catégorie 5 (moins bruyant).

● Mesures de l'environnement acoustique

Les mesures sont de 66dB(A) en période diurne et de 53 dB(A) en période nocturne.

4- ENVIRONNEMENT URBAIN

❑ Issy les Mx

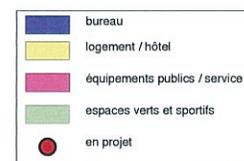
Le diagnostic du PLU a mis en évidence les deux grands enjeux qui ont caractérisé le développement d'Issy-les-Mx au cours de la dernière décennie:

- La dynamique du renouvellement urbain et son impact sur la diversité et l'équilibre de la ville dans ses différentes composantes : sociale, économique, urbanistique...

- L'impact de la mobilité, des activités et des modes de vie contemporains sur le partage de l'espace et la qualité de l'environnement urbain.

❑ Environnement urbain proche

Le site présente la particularité d'être bordé au Nord, au Sud et à l'Est, par un environnement très urbain, et marqué par une occupation tertiaire, tout en étant longé à l'Ouest par un environnement beaucoup plus naturel, fait d'eau (petit bras de la Seine) et de végétation (Île St Germain).



TYPOLOGIE

1- RÉSUMÉ ÉTAT INITIAL

RÉSUMÉ

❑ ZAC du Pont d'Issy

Le site du projet Hélice est localisé dans la ZAC du Pont d'Issy, d'une superficie de 10,4 ha, dans un secteur aujourd'hui peu valorisé d'Issy.

Les objectifs (DCM du 2 octobre 2008 et du 4 février 2010) sont les suivants :

- aménager cette entrée de Ville
- créer un secteur mixte, accueillant aussi bien des bureaux que des logements, dont 30% à caractère social et les commerces indispensables au développement du quartier,
- créer les équipements nécessaires aux futurs habitants et usagers des constructions,
- concourir à l'aménagement de la RD7 et à la reconquête des Berges de Seine,
- améliorer les accès aux stations de transports en commun,
- promouvoir une démarche THQE, avec notamment la certification des bâtiments de bureaux et la certification "Habitat et Environnement" et le label "THPE" pour les immeubles de logements.

Le programme définitivement retenu pour la ZAC du Pont d'Issy à l'issue de l'enquête publique, et approuvé par le conseil municipal du 12 avril 2012, lequel a adopté la révision simplifiée du PLU, prévoit une constructibilité totale de 250 460 m² SHON, dont un maximum de 232.260 m² de bureaux.

La tour IGH de bureau Hélice, objet de la présente étude d'impact, s'inscrit dans l'îlot A du secteur UZ 9F.

❑ Projets urbains alentour

Projets urbains localisés dans le périmètre de la ZAC du pont d'Issy.

● Campus et logements

Ils sont développés sur le même îlot A de la ZAC que l'IGH Hélice, le foncier appartenant au même propriétaire. Leur PC a été déposé en mai 2012.

- Campus: immeuble de bureau bas (R+8) sur 13.405 m², avec des commerces en RdC.

- Logements: sur 13.405 m², avec des commerces et une crèche en RdC. Ils comportent 41 logements de type locatif social et 147 logements de type accession à la propriété.



IMMEUBLE DE BUREAUX CAMPUS (à gauche)
et LOGEMENTS (à droite)

● Deux autres IGH

Conformément à la programmation de la ZAC, deux autres tours sont prévues:

îlot B1 médian: site du projet tour IGH IMEFA.
l'îlot B2 au Nord tour du projet IGH "GCI". Celui-ci étant le moins avancé des trois projets d'IGH, on ne dispose pas de vue pour lui.

VUE D'INSERTION DU PROJET IMEFA



5- ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Au recensement de 2010, Issy les Mx accueille une population de 64.355 personnes, représentant une densité de 15.142 personnes / km².

Le quartier Val de Seine où se situe le projet, est le moins peuplé des quartiers d'Issy: 2.404 personnes, soit 4,6% de la population totale.

En 2010, le parc total de logements était de 32.699 logements, dont 90% sont des résidences principales.

le site actuel ne comporte aucun logement, ni aucun commerce ou équipement public, et que les trois bâtiments de bureau existant sur le site sont aujourd'hui quasi intégralement désaffectés.

6. VOIRIES ET RÉSEAUX DIVERS

☐ Voiries

Le site est encadré par trois voiries à double sens:

.Au Nord: rue Rouget de Lisle, dans l'axe du Pont d'Issy (= RD 50)

. À l'Ouest: quai de Stalingrad (= RD 7)

. À l'Est, rue Camille Desmoulins.

☐ Réseaux

Le site est bien desservi par l'ensemble des réseaux.

☐ Isséane, usine de traitement des déchets

Ouvert en décembre 2007, ce site regroupe deux types d'activité :

- Valorisation des déchets ménagers (par incinération et production énergétique)
- Centre de tri : collectes sélectives.

Cette usine est située à 170m au Nord du site du projet environ, le long du quai Roosevelt.

7. ACCÈS, TRANSPORTS EN COMMUN ET STATIONNEMENT

☐ Desserte actuelle du site en TC

Le site du projet est localisé à proximité immédiate du pôle intermodal "Issy Val de Seine", qui accueille une double gare :

. gare du tramway T2 de la ligne Pont de Bezons / Porte de Versailles

. gare du RER C

Cette gare bénéficie d'un parking de rabattement de 290 places qui la jouxte.

Le site bénéficie ainsi d'une bonne desserte en transports en commun.

La gare Issy Val de Seine est actuellement en cours de modernisation.

☐ Projet Grand Paris

La desserte actuelle du site en TC va être largement améliorée à horizon 2018 par la réalisation de la ligne rouge du Grand Paris Express. La gare la plus proche du site sera reliée à la station de RER C existante "Issy RER", localisée au Sud du site à environ 1,1 Km à pied.

☐ Accès vélo, Vélib

Issy comporte 11 stations Velib (dont l'une au pied de la gare Issy Val de Seine) totalisant 375 vélos.

Le site sera en outre longé par une future voie cyclable, qui sera créée sur le quai de Stalingrad,

8. DOCUMENTS D'URBANISME ET DE CADRAGE

☐ SDRIF

● **Projet de SDRIF de 2008:** Issy-les-Mx, et plus globalement le territoire du Val de Seine - appartient au cœur de l'agglomération dans le faisceau Sud. Territoire stratégique structurant pour le développement régional comme le montre la carte de la page ci-après, il connaît un développement tertiaire déjà largement engagé, appuyé sur le pôle du 15ème arrondissement de Paris, orienté vers les médias, la communication et l'audiovisuel. Le SDRIF recommande de soutenir ce développement et l'accompagner dans les projets urbains en cours de définition, par un effort important en termes de construction de logements, notamment en termes de logement social, et de valorisation des berges de Seine.

● **Projet de SDRIF 2030** (approbation théorique à fin 2013). Le secteur de l'IGH et de la ZAC du Pont d'Issy sont en:

. secteur à fort potentiel de densification

. quartier à densifier à proximité d'une gare

☐ **PLU** Le PLU opposable a été mis en compatibilité et Révisé le 12 avril 2012

Le site du projet est intégralement localisé en secteur UZ 9F du PLU d'Issy, qui constitue l'îlot A de la ZAC du pont d'Issy. Le règlement n'impose ni hauteur ni emprise au sol, mais une constructibilité maximum sur l'îlot.

☐ Agrément

Un agrément de bureaux pour le Campus et l'IGH Hélice a été accordé le 12 juin 2012 pour une surface totale de 94.500 m² de Surface de plancher bureau, dont 62.500 m² pour l'IGH.

9. CONTRAINTES

Servitudes d'utilité publique du PLU d'Issy

Le site du projet est concerné par 7 servitudes d'utilité publique:

- . Câble électrique souterrain à 63 KV
- . Canalisation de gaz à haute pression en acier
- . Egout
- . Emprise ferroviaire

Monuments historiques: Tour aux Figures de Dubuffet, sur l'île St Germain.

- . Zone de dégagement de l'héliport
- . Zone de protection radioélectrique et de garde radio-électrique

Contraintes technique de réseau public: GRT Gaz

Le site est longé par une canalisation de gaz haute pression (Pression Maximale en Service (PMS) 23,9 bar), gérée par GRT Gaz, qui constitue une contrainte technique importante

Protections environnementales

Le site n'est concerné par aucune protection réglementaire, ni aucun classement environnemental de type ZNIEFF, ZICO, ZPS ..

10. HÉLIPORT

Le site du projet Hélice est localisé au plus près à 740 m au Sud-Ouest de l'extrémité de la piste de l'héliport d'Issy.

Compte tenu du projet d'aménagement de la ZAC du pont d'Issy, qui prévoit la construction de trois tours IGH, la DGAC envisage la modification des fuseaux aérien de décollage et d'atterrissage, qui survolent actuellement le secteur des trois tours.

Nota: le projet de modification des fuseaux aériens de l'héliport ne constitue en aucun cas une conséquence, ni un impact du projet Hélice, mais du projet d'aménagement de la ZAC du Pont d'Issy. Il constitue le nouveau cadre dans lequel le projet Hélice peut s'inscrire.

Des études de l'impact de ces modifications on été effectuées.

. Qualité de l'air: Burgeap conclut : "au vu des faibles variations de concentration entre le scénario "actuel" et le scénario "projet", le projet n'engendrera aucun impact sanitaire".

. Environnement acoustique: pas d'impact notable.

11. LA SEINE

Ports fluviaux

Les deux ports urbains qui jouxtent le site au Nord, le long de la Seine, port Victor et port d'Issy, connaissent actuellement un vaste projet de réhabilitation mené par Ports de Paris.

Les principaux objectifs sont les suivants:

Des bords de Seine rendus aux riverains. Un site portuaire intégré dans la ville. Port à usage partagé.

Projet Vallée Rive Gauche: aménagement de la RD 7 et des bords de Seine

Le projet "Vallée rive gauche" est un projet d'aménagement global des berges, des espaces publics et de la voirie le long de la rive gauche de Seine, du pont de Sèvres à la porte de Paris, réalisé par le conseil général des Hauts-de-Seine.

Il s'étend sur une longueur de 4,2 kilomètres. 20 hectares sont concernés.

Le site Hélice jouxte le secteur I, "Saint Germain amont", où l'objectif consiste notamment à créer une promenade en pied de talus. Il est également prévu une restructuration lourde de la RD 7, avec suppression de la contre-allée au droit du site.

2- RÉSUMÉ PROJET

RÉSUMÉ

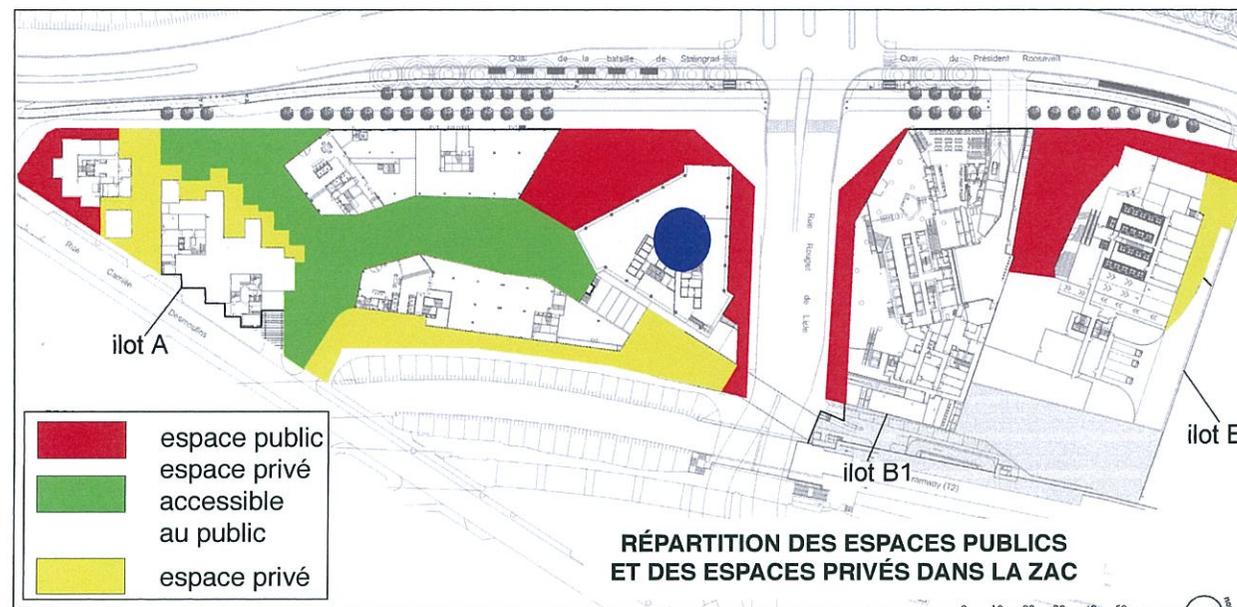
1. PARTI URBAIN. ZAC DU PONT D'ISSY

Les îlots bâtis du périmètre de la ZAC du pont d'Issy sont concernés par un projet de réaménagement urbain. Dans ce cadre, des études d'urbanisme ont été réalisées par Atelier Villes & Paysages.

Le projet Hélice s'inscrit dans ce vaste projet.

Le projet urbain prévoit la création d'une passerelle piéton prenant directement sur le quai Ouest du tram, surplombant la rue Rouget de Lisle parallèlement aux deux autres viaducs existants (tram et RER) et donnant à l'intérieur de l'îlot A.

Le plan ci-dessous récapitule les espaces bâtis publics (rouge) et privés (jaunes) au niveau Rue: de vaste espaces sont rendus au public et rendent l'îlot perméable.



2. PARTI ARCHITECTURAL

Le principe morphologique du bâtiment repose sur une composition de trois volumes de hauteurs différentes en podium. En plan les trois volumes rectangulaires se superposent l'un sur l'autre pour former une hélice avec en son centre un noyau triangulaire.

Chaque volume a son orientation propre ainsi que sa typologie de façades appropriées à l'orientation. Les façades sont ainsi conçues de manière bioclimatique.

3. PROGRAMME

Le projet développe une surface de :
. 47.817 m² SDP bureau
. 716 m² SDP commerce,
soit un **total de 48.533 m² SDP.**

Le programme se répartit de la façon suivante :
-En superstructure : 32 niveaux de bureaux et 3 niveaux techniques en toiture.
-En infrastructure : 6 niveaux affectés essentiellement à du stationnement et à des locaux techniques.

4. VARIANTES

Le projet retenu est issu d'une longue maturation, effectuée sur environ 5 ans.

Par rapport à la constructibilité maximale offerte par les documents d'urbanisme, le projet a évolué vers une forme plus basse et moins importante, comme le précise le tableau ci-dessous.

Par ailleurs de nombreuses analyses des variantes en termes de compacité et de consommations d'énergie ont été réalisées.

variante	surface	nbre d'étages	hauteur
Var 1	73 000 m ²	NC	NC
Var 2 Pixel	63000 m ²	R + 41	184 m
Var 3 Totem	NC	R + 37	165 m
Var 4 retenue: Hélice	48 533 m ²	R + 36	145 m

**ÉVOLUTION DU PROJET VERS
UNE RÉDUCTION DE PROGRAMME ET DE HAUTEUR**

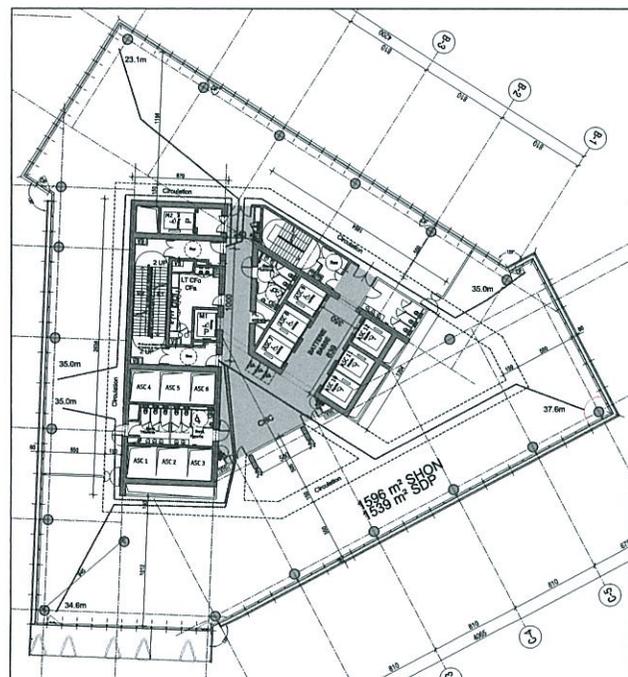
5. FONCTIONNEMENT

□ Organisation et population

● De façon classique, les plateaux de bureaux de premier jour s'organisent autour d'un noyau regroupant les circulations verticales, les sanitaires, les trémies diverses et les circulations protégées (CHC).

Ce principe génère une vaste couronne périphérique de bureaux de premier jour.

● La population moyenne courante retenue pour le projet est de: **3.200 personnes**.



PLAN DU NIVEAU R+16
PLAN D'ÉTAGE COURANT. BATTERIE BASSE

□ Circulation verticale

La circulation verticale courante de la tour se compose de deux batteries d'ascenseurs, de 6 ascenseurs chacune.

Les niveaux de parking en infrastructure disposent de deux ascenseurs, accessibles depuis le rez-de-chaussée.

La tour comporte trois monte-charge, dont l'un dessert la totalité des niveaux, du R-6 au R+35.

□ Réseaux

Le projet est connecté à l'ensemble des réseaux "classiques": alimentation en eau potable, eaux usées, électricité, chauffage, téléphone etc...

Il est en outre connecté au réseau de collecte pneumatique des déchets.

□ Faisabilité énergétique

Dans le système thermique pressenti, les installations de production d'énergie sont les suivantes :

● Chauffage : réseau urbain CPCU + Thermo-Frigo-Pompe (TFP) sur nappe (= géothermie sur nappe, par opposition à SGV: Sondes de Géothermie Verticale)

● Eau Chaude Sanitaire (ECS) : réseau urbain CPCU + Thermo-Frigo-Pompe sur nappe

● Refroidissement : groupes frigorifiques à condensation à air + Thermo-Frigo-Pompe sur nappe

Les bilans de puissances effectués en phase avant-projet sont les suivants :

.bilan chaud : 3.150 kW dont ECS 90 kW

.bilan froid : 3.740 kW.

On obtient pour la version de base :

.un ratio de consommation d'énergie primaire de 127,4 KWh Ep / m² / an (classe énergie C)

. un ratio d'émission de CO2 de 7,16 Kg de CO2 / m² / an (classe climat B).

Après comparaison, il apparaît que le système pressenti permet d'atteindre une plus grande performance énergétique par rapport aux variantes étudiées.

□ Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

Le projet comporte deux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumise à déclaration:

. une centrale groupe électrogène de secours
. un groupe froid de secours.

Il ne comporte aucune ICPE soumise à autorisation.

□ Restauration d'entreprise

La restauration d'entreprise (RIE) est répartie sur les niveaux R+1 et R+2 et totalise **2.700 repas**, ce qui pour une population moyenne courante de 3.200 personnes représente 84% des besoins in situ.

□ Sécurité incendie

L'Immeuble de Grande Hauteur est classé en IGH W 2.

6. FACADES, STRUCTURE ET FONDATIONS

□ Façades

Les façades sont pour l'essentiel composées de verre et d'aluminium. Cependant, de façon à affirmer l'identité des trois volumes composant le projet et leurs fonctions bioclimatiques, trois typologies de façades distinctes composent l'immeuble. Particularité de ce projet: Une façade végétale est créée sur toute la hauteur du pignon Ouest de la tour.



FACADES DU PROJET,
DONT LE PIGNON OUEST VÉGÉTALISÉ

□ Structure et fondation

- La tour est constituée de trois barres rectangulaires (trois blocs) imbriquées autour d'un noyau central. Elle sera contreventée exclusivement par son noyau, constitué de voiles en béton armé.

- La paroi périmétrique de l'infrastructure sera constituée d'une paroi moulée dont la fiche sera située à -16 NGF, correspondant à un ancrage de 2,50 m dans la craie peu perméable.

Les fondations de la tour seront constituées de barrettes et de pieux ancrés dans la craie fragmentée.

7. ACCÈS ET STATIONNEMENT

Le projet comporte un total de 421 places auto et 114 places moto réparties sur 6 niveaux d'infrastructure, du R-1 au R-6.

L'entrée et la sortie des véhicules se font sur la rue Rouget de Lisle au Nord.

Le projet prévoit une surface totale de 491 m² affectée au stationnement vélo.

L'aire de livraison est localisée au Nord-Est de la tour, et accessible depuis la rue Camille Desmoulins à l'Est. Cet accès est en partie mutualisé avec celui de l'immeuble Campus.

Accès piéton:

. accès principal par le grand hall du RdC : depuis l'Ouest par le quai Stalingrad

. entrée secondaire directement depuis la passerelle

8. PAYSAGEMENT

Le projet Hélice présente la particularité d'avoir un double paysage:

□ Traitement "vertical" de la façade Ouest: pignon végétalisé.

□ Traitement "horizontal" au niveau Rue

Le paysage est global pour l'ensemble de l'îlot A et concerne les trois éléments de projets: IGH Hélice, immeuble de bureau Campus et immeubles de logement.

Il prévoit la plantation de 53 arbres de haute tige, et de 34 grands arbustes.

Au niveau Rue, environ la moitié de l'espace libre est perméable (49%).



PAYSAGEMENT AU NIVEAU RUE

9. CADRAGE ENVIRONNEMENTAL

Enjeux environnementaux spécifiques

Les principaux enjeux environnementaux du projet Hélice sont les suivants :

- . Impact sur le paysage, à petite et à grande échelle.
- . Impact sur les transports et la mobilité urbaine
- . Impact local sur l'environnement urbain

D'autres enjeux sont également pris en compte :

- . Impact sur l'ensoleillement de l'environnement proche : bâtiment, comme espaces publics.

Certifications et cadrage

Le projet s'inscrit dans les trois démarches suivantes:

- Charte Isséo de la ville d'Issy les Mx
- Certification HQE: 5 cibles sont visées au niveau Très Performant et 9 cibles au niveau Performant.
- BREEAM: Le projet vise le niveau "Very Good" soit un score de plus de 60%..

Le projet s'inscrit dans un site :

- contraint par plusieurs éléments :

- . risque d'inondation, localisation en PPRI
- . conduite de gaz haute pression
- . très encadré par des limites fortes : RD50 au Nord, Seine et RD7 à l'Ouest, voies ferrées en talus surélevé à l'Est.

- riche de plusieurs atouts :

- . localisation dans un secteur en pleine mutation
- . hyper proximité avec l'île St Germain et son parc
- . proximité très grande également des transports en commun, d'ores et déjà bien développés et en passe d'être encore renforcés avec l'arrivée du réseau du Grand Paris.

3- RÉSUMÉ IMPACTS ET MESURES

RÉSUMÉ

1. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET PHYSIQUE

☐ Impact sur l'ensoleillement

Une étude de l'impact du projet sur l'ensoleillement a été réalisée, grâce à deux types de procédés complémentaires

- la technique générale avec deux représentations : ombres portées et héliodons
- une étude spécifique avec une quantification de perte d'ensoleillement pour certains secteurs.

Deux configurations ont été comparées:

Configuration 1. État actuel

Configuration 2. État projet global (Hélice, Campus, Logements, Imefa, GCI).

Cette étude a également considéré l'effet cumulé avec les deux autres projets de tours au Nord de l'ilot A : la tour IGH Imefa et la tour IGH GCI.

● Résultats des études générales des ombres portées

Les conclusions des deux études d'ombre portée et de temps d'éclairage font état d'un faible impact des trois tours sur les riverains au Nord-Est, et plus spécifiquement un impact inexistant sur les riverains résidentiels.

La zone la plus impactée est constituée principalement par le parvis de la gare RER Issy Val de Seine, l'hôtel Novotel et le bâtiment de bureaux HP, situé sur la place de la gare.

Le moment d'impact constaté le plus fort est le 21 juin en fin de journée, à 18h.

● Résultats des études de quantification

Il a été réalisé une quantification de la perte d'ensoleillement annuel, ou plus précisément la détermination du nombre d'heures d'éclairage direct reçues en moyenne sur l'année par la surface étudiée. 3 espaces plans et de 4 façades verticales ont été choisis: ils sont cités dans le tableau ci-dessous.

La tour Hélice a un impact relativement faible sur l'ensoleillement de l'environnement. Sur les secteurs étudiés, il est au maximum de 153 h, soit -7%, sur la place de la gare, sachant que la marge d'erreur est de l'ordre de 10%.

Hélice a une incidence sur la partie Ouest de la rue Rouget de l'Isle, uniquement en été.

La zone la plus impactée est très réduite: Elle est constituée principalement par le parvis de la gare l'hôtel Novotel et le bâtiment de bureaux HP.

Ce résultat s'explique par la localisation des projets, situés sur un axe Nord-Sud:

- . au Nord-Ouest des riverains sensibles à l'accès au soleil (logements notamment),
- . et au Sud-Est d'un secteur peu sensible représenté par la Seine.

Cette localisation respective des volumes des projets et des secteurs sensibles permet d'observer un impact différentiel réduit des ombres portées de l'ensemble des projets.

Les tours Imefa et GCI impactent très peu le périmètre d'étude. On a souvent une situation où les tours se masquent mutuellement, ainsi que l'usine Isséane au Nord.

L'hôtel Novotel est impacté avant tout par le Campus et les logements.

MESURES

Il s'agit d'un impact modéré, limité, à long terme, et sans mesure compensatoire ou de réduction possible.

On peut toutefois noter qu'en termes de variantes étudiées, certaines des variantes de la tour, beaucoup plus hautes, auraient pu impacter de façon plus notable l'environnement.

IMPACT TOUR HÉLICE SEULE SUR L'ENSOLEILLEMENT

secteur étudié	état actuel. moyenne	impact de Hélice	rapport
1. ile St Germain	3 116 h	-15 h	-0,5%
2. place de la gare	2 156 h	-153 h	-7,1%
3. cour intérieure rue C. Desmoulins	525 h	0 h	0,0%
4. façade HP	2 032 h	- 89 h	- 4,4%
5. façade Eurosport	221 h	0 h	0,0%
6. façade Novotel	673 h	- 5 h	- 0,7%
7. façade rue C. Desmoulins	683 h	0 h	0,0%

3- RÉSUMÉ IMPACTS ET MESURES

RÉSUMÉ

	Effets temporaires	Effets permanents
Flore	Pas d'espèces à forte valeur patrimoniale identifiées ou potentiellement présentes. Pas d'espèces végétales protégées réglementairement. Réduction de la diversité spécifique globale par réduction des surfaces d'espaces verts en évolution spontanée	
Oiseaux migrateurs diurnes	Mortalités par collision (très faible probabilité) Déplacements potentiels des voies migratoires (de quelques dizaines à centaines de mètres)	
Oiseaux migrateurs nocturnes	Mortalités par collision (faible probabilité, si mise en place d'un éclairage modéré permettant aux oiseaux de détecter la présence de la Tour). Mortalité sous l'effet d'une attraction en cas d'éclairage puissant et isolé.	
Oiseaux nicheurs sur l'emplacement du projet	Effarouchements liés aux activités humaines, baisse des potentialités de reproduction, mais faible probabilité de mortalité sauf si les travaux débutent pendant la période de reproduction (avril à août - auquel cas, des nids pourraient être détruits ou abandonnés). A noter que l'arrêt des activités sur le secteur d'étude le rend relativement "calme" et tend à attirer des espèces plus "farouches" comme le Rouge-queue noir, le Faucon crécerelle et la Bergeronnette des ruisseaux. A ce jour, aucun élément ne permet d'indiquer que ces espèces soient réellement nicheuses sur le secteur d'étude. Le Rouge-queue noir est le plus probable, il pourra trouver des sites de nidification de substitution sans difficulté. Des dispositifs pourront être mis en place pour le Faucon crécerelle.	Potentialités élevées d'installation d'oiseaux nicheurs (Faucon crécerelle, Pigeon ramier, Etourneau sansonnet, mésanges ...) par la mise en place de la façade végétalisée, et d'autant plus si lui est associée la mise en place de nichoirs. La création d'espaces verts en bas de la tour avec une diversité assez importante d'espèces et en particulier un mélange de diverses espèces à floraison abondante et se succédant au fil des saisons, est également un facteur favorisant le maintien voire l'implantation de nouvelles d'espèces d'oiseaux ou d'insectes.
Autre faune	Les autres groupes ne sont pas connus, toutefois à la vue du type de milieux, de l'emplacement du site et de la nature du projet, la mise en place d'un hôtel à insectes dans un des espaces verts créés ou au sein de la bande verte le long de la voie ferrée (possibilité d'installations d'insectes pollinisateurs comme des abeilles solitaires) permettrait d'accroître les facteurs favorables au développement de la biodiversité locale.	
Oiseaux nicheurs dans les Parcs et espaces verts proches	Pas d'effets notables pendant la période de travaux.	Pas d'effets majeurs une fois la tour en place, si une part importante des platanes peut être maintenue et que les berges de la Seine côté quai restent densément couvertes en arbres et arbustes.
	Dans le cas des espèces ayant une partie de leur territoire seulement sur la zone d'étude, les effets seront globalement faibles. Elles ajusteront les limites de leurs territoires en intégrant ou non selon les espèces, les espaces verts du projet et la tour dans leur territoire respectif.	
Effets globaux sur les espaces périphériques	L'ombrage porté par la tour sur les espaces périphériques aura un effet relativement peu important, vue la distance séparant le projet du principal espace vert d'intérêt, l'île Saint Germain. A l'inverse, le caractère "isolé" et calme de l'île Saint Germain sera pour partie affecté, sans qu'il n'y ait pour autant de conséquences fortes sur l'avifaune ou la flore eu égard à la fréquentation existant déjà sur l'île.	

BILAN DE L'INCIDENCE DU PROJET

Impact sur la végétation, la faune et la biodiversité

Le projet nécessite l'abattage des arbres recensés à l'intérieur des limites foncières du site:

12 arbres de petite taille: 11 érables et 1 bouleau sur le site même: Ce point est à mettre en perspective avec la plantation de 53 arbres (et de 34 grands arbustes) par le projet.

Il faut noter par ailleurs que 7 platanes en limite extérieure Ouest du site seront également abattus, dans le cadre du réaménagement de la RD 7.

BILAN DES MESURES

	Mesures visant à compenser ou réduire les effets
Oiseaux nicheurs	La création d'une façade végétalisée permettra de créer des sites de nidification à plusieurs espèces d'oiseaux. Il est par ailleurs également possible d'intégrer à cette façade des nichoirs pour diverses espèces (mésanges, moineaux, étourneaux, faucons...) qui compenserait la perte de cavités liées à l'abattage d'une partie des platanes. A noter que pour les petites espèces, il n'est pas utile de placer très haut les nichoirs mais plutôt de les mettre en place dans les 30 premiers mètres (même si quelques nichoirs peuvent être mis plus hauts à titre expérimental). Des nichoirs peuvent aussi être mis en place au sommet ou sur les façades non végétalisées (ex : Faucon pèlerin, Martinet noir...) L'aménagement paysager du bas de la tour est susceptible d'avoir des effets positifs sur l'avifaune nicheuse en leur procurant des espaces d'alimentation (multiplier les strates et la diversité des espèces végétales utilisées).
Flore	Aménagement paysager intégrant une large part d'espèces régionales, en particulier concernant les essences arbustives et arborescentes - avec également la possibilité de plantations d'essences exogènes en privilégiant les espèces intéressantes pour la faune (ex : plantes à floraison abondantes intéressantes pour les insectes pollinisateurs, arbustes à baies) Création de façades et de toitures végétalisées

□ Impact sur le ventement

● Impact sur le ventement au niveau piéton

Une modélisation de cet impact a été réalisée, avec trois configurations différentes:

Configuration 1 : État actuel

Configuration 2 : État projet avec Hélice seul

Configuration 3 : État projet avec Hélice et Imefa.

Cette 3^{ème} configuration permet de rendre compte des impacts cumulés des deux projets.

Résultats: On n'observe pas de dégradations aérauliques majeures entre la configuration actuelle et la configuration projet.

- Lors d'épisodes de vents provenant du Sud-Ouest, la situation est très légèrement améliorée, mais cette amélioration ne sera pas perçue par les piétons compte tenu de du faible delta de vitesse d'air.

- Inversement, lors d'épisodes de vents provenant du Nord-Est, la situation est très légèrement dégradée, mais cette détérioration ne sera pas perçue par les piétons compte tenu du faible delta de vitesse d'air, ainsi que de la faible surface concernée.

● Impact sur la dispersion des fumées d'Isséane

Compte tenu de la distance minimum entre la tour Hélice et les cheminées de l'usine d'incinération des déchets Isséane, qui est de 360m, on considère que la tour ne peut créer d'obstacle à la dispersion des fumées.

MESURES

Le projet ne génère pas d'impact sensible en ce qui concerne les conditions de ventement au niveau piéton.

Il n'est donc pas envisagé de mesures de réduction ou de mesures compensatoires.

□ Impact sur l'environnement acoustique

Une étude de l'impact acoustique du projet a été réalisée par modélisation. Un projet peut induire trois types d'impact acoustique:

. Impact lié aux équipements techniques du bâtiment

. Impact lié à la masse même du bâtiment

. Impact vibratoire.

● Conclusion pour les équipements techniques de la tour: Les niveaux de bruit générés par les équipements techniques de la tour (avec les traitements décrits) induisent des émergences qui restent en-deçà des valeurs maximales imposées par la réglementation.

Les équipements, selon les cas, doivent recevoir des aménagements acoustiques et / ou des traitements acoustiques pour parvenir au respect de ces règles.

MESURES

Plusieurs types de dispositions seront mis en œuvre pour le traitement acoustique des machines: capots, silencieux, pièges à son, ventelles acoustiques, écrans acoustiques.

● Conclusion pour l'impact lié au volume du bptiement: les modélisations effectuées montrent qu'il n'y a pas d'impact de ce type.

● Conclusion pour ls aspects vibratoires: le projet n'a pas d'impact de ce type.

□ Impact concernant le sol et le sous-sol

● Loi sur l'eau

Le projet est globalement concerné par trois types d'incidences relevant de la Loi sur l'eau.

. Localisation dans le périmètre du PPRI : remblaiement dans le lit majeur de la Seine

Ceci ressort du titre "Impact sur le milieu aquatique" de la nomenclature Loi sur l'eau.

. Rabattement de nappe en phase chantier.

Ceci ressort du titre "Prélèvement et rejet" de la nomenclature Loi sur l'eau.

. Aspects liés à la géothermie : Pompage et réinjection dans la nappe

Ceci ressort du titre "Prélèvement et rejet" de la nomenclature Loi sur l'eau.

● PPRI

Après analyse détaillée des différentes rubriques, le projet IGH Hélice est conforme aux prescriptions du PPRI des Hauts de Seine.

MESURES

La prise en compte des incidences du PPRI et l'inondabilité d'un ensemble de locaux (parkings, commerces) constituent des mesures d'évitement des impacts.

volume rendu par l'IGH	52 028 m ³
volume rendu par le Campus	28 079 m ³
total volume rendu à la crue en état projet	80 107 m ³
volume actuel rendu à la crue	38 339 m ³
volume supplémentaire rendu à la crue	+ 41 768 m ³

BILAN DES VOLUMES POUR LE SITE IGH + CAMPUS

3- RÉSUMÉ IMPACTS ET MESURES

RÉSUMÉ

□ Impact concernant les sites Natura 2000

Compte tenu de la typologie du projet, qui consiste à construire une tour de bureaux sur un site déjà totalement urbanisé, et compte tenu de la distance au site Natura le plus proche (12,6 km environ du parc départemental Jean Moulin Les Guilands), le projet n'est pas de nature ni d'échelle à créer des incidences sur ce site Natura 2000, ni a fortiori sur les sites plus lointains, comme celui de l'Etang de St Quentin.

On a pu observer sur le site du projet et ses alentours immédiats quatre espèces d'oiseaux communes avec celles des sites Natura cités : le martin pêcheur d'Europe, le héron cendré, le faucon crécerelle et la mouette rieuse.

2. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT URBAIN

● Impact sur le paysage

De façon à vérifier l'insertion du projet dans son environnement lointain, et en conformité avec une demande de l'ABF dans la mesure où le projet est localisé dans le périmètre de 500m autour d'un monument classé, dix vues d'insertion lointaine ont été réalisées par les architectes et l'agence IDA+.

Ceux-ci ont par ailleurs réalisé 5 insertions proches. Le principe consiste à comparer un état actuel avec un état projet.

La tour Hélice, de même que l'impact cumulé avec les deux autres tours (Imefa et GCI) ont un impact sensible sur le paysage, en ce sens qu'elles créent une émergence, constituant un signal fort d'entrée de ville. Elles sont cependant implantées en partie basse de la ville, et non sur les coteaux, donc moins perceptibles dans le grand paysage.

● Impact sur la hauteur

Le projet Hélice culmine à 177,16 NGF, soit 29 étages et 117m de plus que le bâtiment actuel.

● Impact sur l'emprise au sol

Le projet majore de 60% l'emprise au sol du bâti, par rapport à l'état actuel.



ÉTAT ACTUEL



ÉTAT PROJET

VUE D'INSERTION PROCHE DEPUIS LE PONT D'ISSY

3. COMPATIBILITÉ AVEC LES PLANS ET PROGRAMMES

- **Compatibilité avec le SCOT des Coteaux et du Val de Seine**

La compatibilité de la ZAC du pont d'Issy (et donc des projets d'IGH) est démontrée dans le dossier de réalisation de la ZAC dont la conclusion est: "L'opération de la ZAC du Pont d'Issy répond donc aux orientations et aux préconisations du SCOT."

- **Compatibilité avec le PLU d'Issy les Mx**

Le projet IGH Hélice est compatible avec le PLU.

4. IMPACT SUR LES ACCÈS PIÉTON, LA CIRCULATION, LE STATIONNEMENT

- **Impact sur les accès piéton et le fonctionnement urbain**

L'aménagement urbain au pied de la tour permet de passer d'un îlot fermé dédié au tertiaire à un îlot ouvert, mixte: bureaux, logements, commerces, équipement public.

Le projet a donc un impact tout à fait favorable sur les accès piéton et PMR, ainsi que sur le fonctionnement urbain de ce secteur.

- **Impact sur la circulation**

Une étude de modélisation des impacts du projet sur la circulation a été réalisée par EGIS.

- **Trafic induit:** Le tableau ci-dessous récapitule le trafic induit par le projet.

Les trafics les plus importants sont induits le matin : environ 450 véhicules / heure sont attirés au total par le projet Sefricime soit environ 1 véhicule toutes les 8s. Le projet Hélice induit à lui seul un trafic de 276 véhicules.

	HPM trafic émis	HPM trafic attiré	HPS trafic émis	HPS trafic attiré
tour Hélice	25	276	228	28
Campus (et logements)	28	168	141	28
total	53	444	369	56

TRAFFIC TOTAL INDUIT PAR LE PROJET SEFRICIME à L'HPM et à L'HPS

- **Répartition du trafic induit sur les voiries alentour**

A l'HPM, le projet est principalement "attracteur". On relève environ 170 véhicules / heure en entrée du secteur Campus + Logements via la rue C. Desmoulins et environ 280 véhicules / heure en entrée de la tour sur la RD50.

La section la plus impactée est la partie Ouest de la rue Rouget de Lisle (RD50) entre le pont d'Issy et l'accès au parking de la tour, avec au total environ 380 véh. / h supplémentaires par rapport à la situation actuelle dans le sens Boulogne-Billancourt vers Issy-les-Moulineaux (Ouest vers Est).

Ces 380 véhicules se décomposent en :

.280 provenant du trafic attiré par la tour

.100 provenant du trafic attiré par le Campus et les logements

- **Impact cumulé des trois projets sur la circulation**

Les trafics supplémentaires induits par les "3 tours" sont absorbés dans des conditions de circulation relativement satisfaisantes à l'HPM (sous réserve d'un réajustement des temps de vert associés à chacune des branches). Certaines branches des carrefours RD50 x RD7 et RD50 x C. Desmoulins fonctionnement en limite de capacité (Ex. Pont d'Issy) sans toutefois être saturées. Dans le cas d'hyper-pointes de trafic, quelques véhicules ne franchiront pas les lignes de feux des branches concernées en 1 seul cycle.

MESURES

L'impact sur la circulation est de type à long terme et modéré.

- **mesures d'évitement :** L'interdiction des tourne-à-gauche en sortie comme en entrée du parking Hélice constitue une mesure importante d'évitement des impacts sur la circulation.

- **mesures de réduction :** gestion des cycles des feux. La durée nominale du cycle des feux est conservée (identique à la situation actuelle), mais avec un réajustement des temps de vert, qui constitue une mesure de réduction de l'impact.

- **mesures de réduction:** une mesure de réduction "naturelle" sur l'impact sur la circulation est liée à la diminution progressive de la part modale des VP. En effet, la modélisation tient déjà compte d'une diminution de 10 % de la part des VP par rapport au taux de 2007. Cette part modale devrait encore diminuer, avec l'arrivée des transports du Grand Paris.

□ Impact sur les Transports en Commun (TC)

L'impact du projet Hélice à l'HPM serait ainsi estimé:

- . entre 320 et 490 personnes sur le RER
- . entre 80 et 120 personnes sur le tram
- . entre 80 et 120 personnes sur les 5 lignes de bus
- . entre 160 et 240 personnes sur le GPE (futur réseau Grand Paris Express)

L'impact sur les TC du projet Hélice, et a fortiori l'impact cumulé de l'ensemble des projets cités est de type important et à long terme.

MESURES

La mise en œuvre d'un transport en commun "lourd" comme le GPE constitue une mesure très significative de réduction des impacts du projet Hélice, comme de l'impact cumulé de l'ensemble des projets, sur les TC.

En effet, la distance entre la future gare GPE et le site est aisément parcourue, que ce soit par rabattement sur la ligne C du RER pour une station, ou à pied (environ 1,1 Km).

À terme, la ventilation des usagers sur les TC, au lieu de se faire sur 3 modes, dont 2 modes "lourds", de fera sur 4 modes, dont 3 "lourds".

5. IMPACT SUR LES DÉCHETS

Le projet comporte trois sources différentes de déchets: les bureaux de la tour, la restauration de la tour (RIE) et les commerces en pied de tour.

Une estimation de la quantité de déchets quotidien: 2.930 Kg / jour de déchets, dont 1.260 Kg d'ordures ménagères.

Sur place, le tri des déchets sera pratiqué.

Les ordures ménagères seront collectées par le réseau pneumatique et traitées par l'usine de traitement des déchets Isséane, toute proche. Celle-ci permet une valorisation des déchets: On estime que les déchets ménagers du projet Hélice permettront de fournir environ 71 MWh d'électricité par an et 800 t de vapeur par an pour le chauffage urbain.

6. IMPACT SUR LES VOIRIES ET RÉSEAUX DIVERS

□ Impact concernant la conduite de gaz GRT

Le projet Hélice est situé dans le cercle des Premiers Effets Létaux, ainsi que dans le cercle des Effets Létaux Significatifs de la conduite de gaz GRT, et n'est pas compatible en l'état avec la présence de l'ouvrage gaz.

Le maître d'ouvrage prendra à sa charge les frais engagés pour les travaux rendant compatibles les constructions avec la présence de la conduite.

□ Impact concernant les eaux pluviales

Le PLU impose un débit de fuite maximum à l'égoût de 2l / s / ha.

MESURES D'ÉVITEMENT CONCERNANT L'IMPACT DU PROJET SUR LE RÉSEAU D'EAUX PLUVIALES

Le projet Hélice prévoit un volume total de rétention des eaux pluviales de 200 m³, qui permet de respecter cette norme.

7. IMPACTS TRANSITOIRES DE CHANTIER

Le chantier du projet Hélice, comme tout chantier de construction génère des nuisances sur l'environnement proche.

L'un des enjeux de ce chantier consiste à limiter ces nuisances vis à vis des riverains, tout en restant compatible avec les exigences liées aux pratiques professionnelles du BTP.

**AVIS DE L'AUTORITE
ENVIRONNEMENTALE COMPETENTE**



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **11 DEC. 2013**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-834-13

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

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction de la tour Hélice à Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine), dans le cadre de la demande de permis de construire déposée auprès de la Ville. Le projet présenté s'élève à 142 m au-dessus du niveau de la rue, sur l'îlot A de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du pont d'Issy, entre la Seine et les voies ferrées du RER C et tramway T2. Deux autres tours sont prévues à proximité.

Le projet s'implante sur un site qui présente à la fois de nombreuses contraintes (enclavement, activités industrielles, risque inondation, etc.) et opportunités (proximité de la Seine et de l'île Saint-Germain, desserte, etc.) considérées comme telles par l'étude d'impact, mais qui méritent parfois d'être approfondies. Les principaux enjeux identifiés concernent les activités industrielles anciennes et actuelles, l'hydrologie et le risque inondation, la Seine et son patrimoine naturel, les différents modes de desserte et le paysage urbain.

Les impacts en termes de risque inondation, de gestion des eaux pluviales, de circulation automobile et de desserte en transport en commun sont plutôt bien traités. Ceux liés aux activités industrielles et aux modes doux doivent en revanche être mieux pris en compte. Enfin, l'autorité environnementale recommande de proposer une analyse plus cohérente et aboutie de l'impact majeur du projet de tour sur le paysage parisien.

Le dossier est dense et les informations parfois éparpillées, ce qui rend difficile certaines réflexions thématiques. *A contrario*, le résumé non technique est trop succinct pour permettre au public d'appréhender les enjeux et impacts du projet sur l'environnement.

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'Ile-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.

Le projet est soumis à permis de construire sur le territoire d'une commune dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale et crée une surface plancher supérieure à 40 000 m² ; il relève donc de la rubrique 36° « Projets soumis à étude d'impact » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

1.3. Contexte et description du projet

Le présent avis porte sur le projet de construction de la tour Hélice à Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine), dans le cadre de la demande de permis de construire n° 92040 13 0019 déposée par la société ISSY CAMPUS auprès de la Ville d'Issy-les-Moulineaux.

Le projet consiste en la construction d'un immeuble de grande hauteur (IGH) de 142 m au-dessus du niveau de la rue, sur l'îlot A de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du pont d'Issy, entre la Seine et les voies ferrées du RER C et tramway T2.

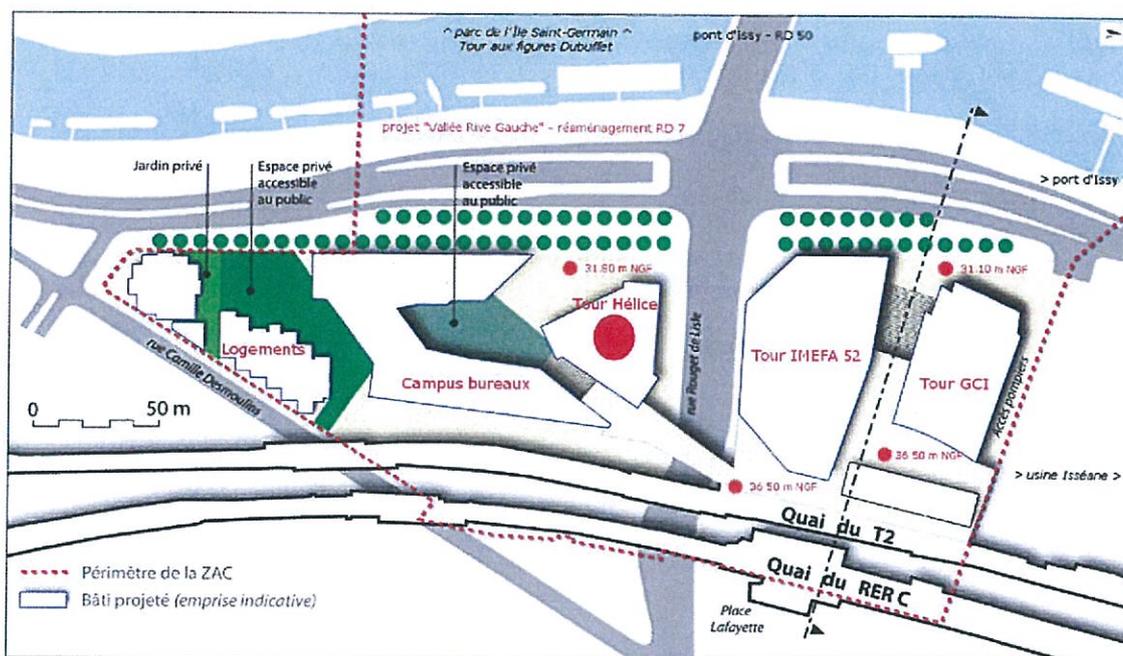


Site d'implantation du projet – Fond de carte : Géoportail

Selon le dossier, le projet d'aménagement définitif de la ZAC a été adopté le 12 avril 2012 suite à une révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme (PLU). Il prévoit une constructibilité totale de 250 460 m² répartie sur les îlots A, B1 et B2, dont 93 % de bureaux au maximum et 5 % de logements au minimum. L'îlot B1 doit accueillir la tour IMEFA 52, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 03 mai 2013. Un projet de tour, opérationnellement moins avancé et porté par la société GCI, est également prévu sur l'îlot B2. De plus, 31 000 m² de bureaux sur un immeuble en R+8 et 14 500 m² de logements sur deux immeubles ainsi qu'une crèche, pour lesquels les demandes de permis de construire ont été déposées en mai 2012, doivent également être construits sur l'îlot A. La description du programme à l'échelle de l'îlot A et de la ZAC est appréciée. Pour cette dernière cependant, des précisions mériteraient d'être apportées, notamment en commentaire des illustrations proposées.

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. La description qui en est faite dans l'étude d'impact, des pages 211 à 219, est également appréciée.

Enfin, le secteur est concerné par le Contrat de Développement Territorial (CDT) Grand Paris Seine Ouest (GPSO) 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.



Emprises projetées au sein de la ZAC – D'après : Atelier Villes & Paysages 24/09/2013

Le programme de la tour prévoit la réalisation de 47 817 m² de surface de plancher de bureau et 716 m² de commerce. Environ 3 200 personnes pourront ainsi être accueillies.

La morphologie de la tour Hélice repose sur trois volumes de hauteur différentes, qui en plan sont rectangulaires et se superposent autour d'un noyau triangulaire. Chaque façade est différente ; elles sont essentiellement composées de verre et d'aluminium et le pignon ouest est végétalisé. L'ensemble est distribué sur 36 étages et 6 niveaux d'infrastructure. Ces derniers accueillent 421 places de stationnement automobile, 491 m² affectés au stationnement vélo et des locaux techniques. Le rez-de-chaussée est distribué sur deux niveaux : niveau rue à 32,50 m NGF¹ et niveau tramway et passerelle à 36,70 m NGF. Les

¹ Nivellement Général de la France

deux premiers étages accueillent un restaurant d'entreprise, puis les 30 suivants des bureaux ou salles de réunion. Des terrasses sont accessibles aux niveaux R+29 et R+31. Les niveaux R+33 à R+35 accueillent des locaux techniques et le niveau R+36, qui culmine à 174,50 m NGF, est constitué d'une sur-toiture métallique. Le tableau dont sont issues ces données, pages 235 et 236 du dossier, est précis. En revanche, le reste de l'étude est confuse sur la hauteur de la tour, pourtant déterminante de son impact sur le paysage notamment ; le résumé non technique indique par exemple 145 m sans préciser de référentiel. Le fonctionnement de la tour est quant à lui bien décrit dans l'étude d'impact.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Le projet s'implante sur un site qui présente à la fois de nombreuses contraintes (enclavement, activités industrielles, risque inondation, etc.) et opportunités (proximité de la Seine et de l'île Saint-Germain, desserte en transports en commun, etc.) considérées comme telles par l'étude d'impact mais qui méritent parfois d'être approfondies. Les principaux enjeux identifiés concernent les activités industrielles anciennes et actuelles, l'hydrologie et le risque inondation, les liens avec la Seine et son patrimoine naturel, le paysage, l'environnement urbain et les différents modes de desserte. L'état initial mériterait parfois d'être plus clair. Certaines données sont présentées de façon éparse dans le dossier, ce qui rend certaines thématiques difficiles à comprendre. C'est le cas notamment des activités industrielles, de l'hydrologie, des circulations et du paysage.

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 : les immeubles de bureaux qui occupent actuellement l'îlot A ont été construits entre 1987 et 1990. Ils représentent au total une surface plancher de 32 867 m² sur 6 à 8 étages. Les diagnostics réalisés sur les bâtiments existants et voués à la démolition ont mis en évidence la présence d'amiante et de plomb. Il aurait été intéressant d'approfondir cette réflexion historique et cet état de l'existant en expliquant les raisons pour lesquelles ces immeubles sont devenus si rapidement obsolètes.

Par ailleurs, ces bâtiments comportent selon le dossier trois cuves de fuel – une hors-sol et deux enterrées – de 3 000 à 5 000 litres. Ces équipements sont susceptibles d'avoir pollué les sols et la nappe souterraine. C'est pourquoi le pétitionnaire présente à partir de la page 59 le diagnostic de pollution du site. Six sondages de sol sur une profondeur de 3 m ont été réalisés et 3 piézomètres ont permis des prélèvements pour analyse de la nappe souterraine. Cependant, leur implantation aurait mérité d'être justifiée plus précisément, les liens étant parfois difficiles à faire entre les données initiales de l'étude. Le sens d'écoulement de la nappe – en direction du Nord selon la page 46 – doit notamment être mobilisé pour justifier l'implantation des piézomètres. De plus, un dépôt d'hydrocarbures localisé à l'est de la parcelle ne semble pas avoir fait l'objet d'investigations à proximité. Globalement, l'étude de pollution des sols mérite d'être clarifiée et devra être complétée selon un maillage plus fin après démolition des bâtiments existants.

Aujourd'hui, des activités industrielles ont cours au nord du secteur. L'usine Isséane, qui valorise les déchets ménagers par incinération, a été mise en service en décembre 2007 à 170 m du site d'implantation du projet – la cheminée de l'usine étant à 360 m du site. Ce centre est une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) autorisée par arrêté préfectoral du 23 février 2007 qui impose notamment une hauteur minimale de la cheminée. Cette hauteur est entre autres calculée en fonction des obstacles situés à proximité du site et dans l'objectif de favoriser la dispersion des polluants émis. 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 15^{ème} 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, une canalisation exploitée par GRTgaz longe le site d'implantation du projet, comme l'indique le dossier en page 179.

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 57-58 et rappelle notamment les prescriptions à respecter sur la cote des planchers. Le bureau d'étude Burgeap a été missionné sur ce sujet. Le dossier indique page 383 que selon un relevé topographique récent (page 40), une grande partie du site ne serait pas concerné par une crue centennale, contrairement à ce qu'indiquent les cartes d'aléas réalisées à grande échelle. 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.

Concernant le milieu naturel, un état des lieux adapté de la biodiversité a été mené sur et à proximité du site. L'autorité environnementale précise que le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), définitivement adopté par arrêté du 21 octobre 2013, indique une liaison reconnue pour son intérêt en milieu urbain qui longe les berges de Seine. Un schéma trame verte et bleue est actuellement en cours de réalisation dans la Communauté d'agglomération GPSO. Ce dernier précise que le fleuve représente, sur les coteaux et à proximité du projet, un corridor « ouvert » dont les fonctionnalités sont à améliorer. Ces documents, qui ne sont pas abordés par l'étude d'impact, sont en cours de rédaction ou récemment approuvés.

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. Cet espace comprend de nombreuses constructions récentes d'immeubles d'habitation ou de bureaux, dont certaines ont un fort impact visuel comme la tour Sequana et l'immeuble EOS Generali. Le paysage dans cette partie des Hauts-de-Seine est notamment caractérisé par les éléments suivants : boucle de la Seine dite de Boulogne-Billancourt, coteaux boisés d'Issy et de Meudon très perceptibles avec un dénivelé d'environ 130 m, boulevard Périphérique et autres ouvrages routiers enjambant le fleuve et créant des ruptures fortes depuis Paris, etc. Un approfondissement à part entière de ces notions de paysages prenant en compte les différentes perspectives et co-visibilités, ainsi que les grands équilibres paysagers, fait défaut à l'étude d'impact.

A une échelle rapprochée, les sites protégés au titre du paysage sont quant à eux présentés sous l'aspect « contraintes », page 196, sans que ne soient commenté leur intérêt en lien avec le site du projet. A proximité immédiate, le parc de l'île Saint-Germain est un site exceptionnel. 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 paysagère et naturelle de l'île Saint-Germain est présentée comme structurante du projet ; la page 290 de l'étude d'impact montre notamment le schéma de principe d'une façade qui doit prolonger l'île et la Seine. En cela, il est apprécié que le dossier en propose une présentation pages 84 à 88. Enfin, l'environnement urbain proche est globalement bien décrit au fil du dossier. Tout comme l'analyse des grandes entités, l'ensemble de ces considérations, dispersées au sein de l'étude, aurait mérité d'être regroupé au sein d'une étude paysagère unique.

Enfin, 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. La présentation des données de fréquentation, page 142, est appréciée pour permettre de juger de la qualité de la desserte. Comme le montre la carte en page 149, le site est également desservi par une piste cyclable via la RD50 mais le réseau est aujourd'hui discontinu ; le projet pourra surtout s'appuyer sur la requalification des berges de Seine et le réseau projeté présenté page 150. 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 sur le secteur en 2010. Aux heures de pointe, on comptait entre 1 000 et 1 500 véhicules par heure et par sens

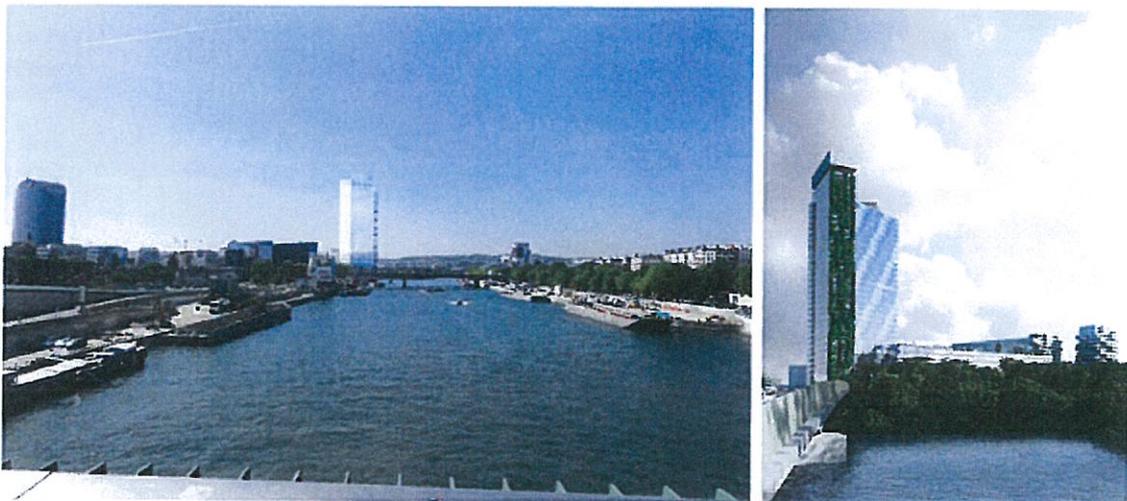
(véh/h/sens) sur la RD 50 et jusqu'à 700 véh/h/sens sur la RD 7. Le carrefour entre les deux axes routiers est ponctuellement saturé. A noter que pour les véhicules qui ne changent pas de direction, la RD 7 passe sous le carrefour avec la RD50, ce qui fait qu'une travée sépare actuellement le site de la Seine. Par ailleurs, le dossier aurait pu présenter les objectifs du futur Plan des Déplacements Urbains de la région Île-de-France (PDUIF), dont le projet a été arrêté par délibération du Conseil régional le 16 février 2012 et a fait l'objet d'une enquête publique en 2013, notamment en termes de stationnement.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Cet exercice consiste à retranscrire la démarche qui a mené au projet proposé et comment celle-ci intègre l'environnement à chacune de ses étapes. En ce sens, le développement du parti urbain de la ZAC, qui précède des pages 221 à 233 la présentation des variantes étudiées et du projet retenu, est appréciée. Si le choix de construire un IGH est déjà arrêté à cette étape, les schémas de principe, des emprises bâties, des espaces publics, des voiries, etc. permettent d'appréhender l'environnement urbain qui doit accompagner le projet de tour. Des variantes architecturales portant sur l'ensemble de l'îlot A et B1 sont ensuite présentées des pages 239 à 245. Ce détail est apprécié, en revanche la comparaison entre les différents projets est difficile à appréhender. Le pétitionnaire décrit rapidement les circulations, le plan masse, la perception, le parti architectural et le profil environnemental (certification HQE) de chaque variante, ce qui est apprécié. Mais il est difficile de savoir ce qui a été retenu et pourquoi.

Le dossier propose ensuite quatre variantes sur l'îlot A, brièvement illustrées mais non-décrites. Il est difficile de comprendre comment le projet a évolué et pourquoi. Finalement, il semblerait que la tour Hélice ait été retenue pour sa programmation et sa hauteur. Le paragraphe final de la page 249 ne saurait justifier d'un choix par l'intégration urbaine. L'étude d'impact présente ensuite l'évolution du projet retenu dans sa conception même. Différentes formes sont proposées qui varient selon leur compacité. Les pourcentages présentés page 250 sont le résultat du rapport entre les surfaces de déperdition et le volume chauffé, appelé coefficient de forme et inverse de la compacité (plus un bâtiment est compact, plus il permet d'atteindre des performances énergétiques élevées) ; à ce titre la phrase « *leur compacité oscille entre 32% et 48%* » est un contre-sens et illustre une présentation trop approximative. Les illustrations proposées sont intéressantes mais le commentaire mérite d'être développé. Du point de vue énergétique, l'autorité environnementale souligne l'objectif d'atteindre la performance de la réglementation thermique 2012 abaissée de 10%.



Vues projetées – Source : étude d'impact

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

Les impacts en termes de risque inondation, de gestion des eaux pluviales, de circulation automobile et de desserte en transport en commun sont plutôt bien traités. Ceux liés aux activités industrielles et aux modes doux doivent en revanche être mieux pris en compte. Enfin, l'autorité environnementale recommande de proposer une analyse plus cohérente et aboutie de l'impact majeur du projet de tour sur le paysage parisien.

Risques industriels et naturels

L'impact du projet Hélice sur la dispersion des fumées est considéré négligeable sans justifications. Les projets en cours s'élevant bien plus haut que les bâtiments existants, il est légitime de s'interroger sur leur influence. L'étude d'impact indique seulement, page 367 : « *Compte-tenu de la distance minimum entre la tour Hélice et les cheminées de l'usine d'incinération des déchets Isséane, qui est de 360 m, on considère que la tour ne peut créer d'obstacle à la dispersion des fumées* ». Il est exact que les obstacles pris en compte par le dossier de demande d'autorisation d'exploiter sont situés dans un rayon de 221 m en application de la réglementation sur le calcul des hauteurs de cheminées. L'implantation du projet de tour de grande hauteur à 360 m des cheminées est néanmoins susceptible de modifier la dispersion des fumées. Cet impact potentiel devrait être évalué en lien avec le Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères (SYCTOM).

Par ailleurs, le projet comprendra des ICPE. Il s'agit notamment de groupes électrogènes (page 268) dont le fonctionnement est limité aux périodes de maintenance et au secours de l'alimentation électrique. Pour en présenter l'impact, notamment en ce qui concerne les rejets atmosphériques, le pétitionnaire évoque les valeurs limites d'émission fixées par la réglementation. Il aurait été utile que le dossier mobilise à cet effet les caractéristiques des groupes électrogènes pour évaluer leurs potentielles émissions et pour justifier que ces caractéristiques permettent bien de respecter les valeurs imposées.

Concernant la canalisation de gaz, il convient que le pétitionnaire se rapproche de l'aménageur et de l'exploitant selon les modalités qu'il mentionne page 454.

Au sujet de l'impact sanitaire des pollutions (qui doivent être diagnostiquées de façon plus complète comme indiqué ci-avant), l'autorité environnementale indique que la partie sud de l'îlot jouxte une ancienne activité industrielle ayant fortement pollué les sols et la nappe. Ce site a été dépollué et accueille depuis 2006 un collège faisant l'objet d'un suivi de la qualité de l'air et de la nappe. Ces données mériteraient de pouvoir être mobilisées au sein d'une approche globale sur le secteur. De plus, l'autorité environnementale indique que, l'îlot A devant également accueillir des logements et une crèche, il devra faire l'objet d'une démarche d'interprétation des milieux et d'un plan de gestion adapté, pas seulement au choix de la filière d'élimination des terres excavées mais également aux risques d'inhalation de polluants. A ce titre, le pétitionnaire est invité à s'appuyer sur la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

Enfin, une notice de conformité du projet au PPRI, reprise des pages 378 à 385, a été réalisée par le bureau d'étude. Tous les aspects impactant le projet sont traités : compensation des volumes pris à la crue par l'inondabilité des 6 niveaux de sous-sol, côte du plancher fonctionnel au-dessus de la côte casier, surface de commerce située sous la côte casier représentant moins de 10% de la surface totale de l'unité foncière, etc. Toutefois, l'autorité environnementale apporte les précisions suivantes :

- Le local des groupes électrogènes, classés en tant qu'ICPE, sera implanté sous la côte casier. Le PPRI l'autorise à condition d'être cuvelé étanche et compensé, ce qui doit notamment être pris en compte dans le tableau des volumes pris à la crue ;
- Les ascenseurs doivent être munis d'un dispositif interdisant en tant que de besoin la desserte des niveaux inondés, de même pour les monte-charges.

Il est également à noter qu'aux pages 175 à 177, le PPRI doit être mentionné dans la liste des servitudes d'utilité publique.

Gestion des eaux

En phase chantier, le pétitionnaire devra prendre toutes les mesures nécessaires pour ne pas polluer les nappes souterraines, rendues vulnérables par les travaux de terrassement. Pour ce faire, le lavage et l'entretien des engins de chantier devra se faire sur des aires étanches dédiées. En zone inondable, les installations temporaires représentent un obstacle à l'écoulement des crues ; elles doivent être démontables et évacuées rapidement. Les stockages de substances polluantes doivent être étanches et pouvoir se replier en moins de 48h.

Les sujets de la ressource en eau et du traitement des eaux usées sont abordés de façon succincte dans le dossier. Le projet se connecte au réseau d'alimentation existant et les effluents sont rejetés dans les dispositifs d'assainissement selon les dispositions du PLU.

La ZAC prévoit de rejeter les eaux de ruissellement dans le bassin versant de la Seine. Comme l'indique le dossier, leur qualité doit être d'autant plus maîtrisée qu'au droit du site le milieu très urbanisé engendre déjà une pollution caractérisée du fleuve et de la nappe. A l'échelle du projet, le sujet des eaux pluviales est bien traité. Une cuve de rétention d'un volume de 200 m³ est prévue. Celle-ci doit être entretenue régulièrement par une société spécialisée et si nécessaire après chaque épisode pluvieux. Ces modalités font partie du suivi qui doit être désormais présenté au sein des études d'impact, selon le décret du 29 décembre 2011. Les mesures proposées pour la gestion des eaux pluviales, notamment de limitation du débit de fuite et de réutilisation de l'eau ruisselante pour le nettoyage des sols, sont appréciées.

Le projet est soumis à autorisation au titre de la Loi sur l'eau. Un dossier de demande devra donc être déposé pour présenter notamment les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet sur le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux conformément aux dispositions de l'article R.214-6 du Code de l'environnement.

Espace public et mobilité

En termes de stationnement, le projet est conforme au projet de PDUIF pour les voitures et prévoit bien des emplacements pour les véhicules électriques. En revanche, la surface dédiée aux vélos est en-deçà des préconisations : il est projeté 491 m² alors qu'il en faudrait 728 m².

En ce qui concerne la génération de trafic, l'étude de circulation s'est basée sur une répartition des modes de déplacement en cohérence avec l'Enquête Globale Transport Île-de-France 2011. Selon les résultats présentés dans le dossier, le projet devrait attirer à l'heure de pointe du matin 270 déplacements en voiture particulière et plus de 750 en transports en commun. Il est à souligner que l'étude ait été menée sur l'ensemble de l'îlot A, qui génère au total, à l'heure de pointe du matin, 450 déplacements en voiture et 1260 en transports en commun. Un certain nombre de points délicats ont ainsi été mis en évidence, dont celui de la voie permettant l'accès au parking de la tour. La RD 50 (rue Rouget de Lisle) concentre les difficultés de circulation qui se traduiront par des situations de congestion. Les mesures indiquées réduiront peu l'impact des limites de capacité.

L'impact sur les transports en commun est quant à lui évalué sur l'ensemble de la ZAC, ce qui est pertinent. Celle-ci doit engendrer au total plus de 4 500 déplacements, ce qui est considérable. Le pétitionnaire juge cet impact au regard du projet Grand Paris Express, qui n'arrivera qu'après 2020. De plus, la gare projetée sera située à plus d'un kilomètre du site, ce qui ne la rend véritablement attractive que par la correspondance avec le RER. Le pôle multimodal d'Issy Val-de-Seine devra accueillir ce flux supplémentaire. A ce titre, il est conseillé de recueillir l'avis des opérateurs du réseau pour estimer les aménagements nécessaires. Des politiques de déplacements, tels que plans de déplacements d'entreprise, devront également être envisagées.

L'étude de déplacement aurait également dû évaluer l'impact sur les modes doux et les opportunités pour les développer. L'aménagement d'une passerelle au-dessus de la rue Rouget de Lisle est traité en dalle prolongeant le pied des immeubles. L'expérience a montré que les systèmes de dalle sont souvent défectueux et ne permettent pas toujours des circulations et des espaces de vie de qualité. Leur dégradation rapide est souvent déplorée et leur conception largement développée dans les années 60-70 est aujourd'hui plutôt abandonnée au profit de circulations au niveau du sol, quitte à contraindre la circulation automobile aux points de conflit. Le schéma des liaisons piétonnières présenté à la page 229 est apprécié. En revanche, seuls sont mentionnés les flux entre les immeubles et la station de transport ; l'exercice doit également être mené du côté des quais de Seine. Par ailleurs, au-delà des voies ferrées, le dossier développe peu le lien du projet avec le reste de la ville d'Issy. C'est pourtant un enjeu majeur pour la situation enclavée que représente aujourd'hui cette entrée de ville.

Enfin, une étude sur l'ensoleillement et l'ombre portée est longuement développée des pages 309 à 349 et conclut à un faible impact de la tour. Une étude de ventement est également proposée et mise en regard des espaces publics et du confort du piéton, ce qui est apprécié. Selon le dossier, les modifications engendrées ne seront pas perceptibles.

Intégration paysagère

Le dossier présente 10 vues lointaines des pages 395 à 415. La prise en compte du projet IMEFA est à souligner, alors qu'elle fait défaut aux vues rapprochées. De plus, certaines vues sur lesquelles les tours apparaissent évanescents, page 404 par exemple, ne sont pas exploitables tant elles apparaissent irréalistes. La tour a un impact important sur l'axe de la Seine, notamment depuis le pont Mirabeau. Le commentaire de l'étude évoque un « *point focal structurant dans la perspective urbaine à partir du pont* » (page 399) mais cette affirmation ne constitue pas une analyse en tant que telle. Le projet est exactement dans l'axe de la Seine et acquiert donc une visibilité maximale. Il brouille et désorganise la vision des coteaux remarquables de la boucle du fleuve et la perspective constituée par les constructions linéaires le long des rives. Ces considérations vont donc plutôt à l'inverse de l'affirmation du dossier.

La perception depuis le pont Garigliano (page 400) est différente. C'est la fin de la séquence rectiligne de la Seine et de l'effet de corridor des constructions. La tour n'est plus visible dans l'axe et constitue cette fois un point focal dans l'espace urbain. Ce dernier est ici relativement indifférencié et elle le « structure » donc sans entrer en concurrence avec le coteau. Par ailleurs, le commentaire évoque une « *porte marquant l'entrée de la ville* », mais cette image ne peut être perceptible du pont du Garigliano et aurait dû faire l'objet d'une analyse dans l'axe du pont d'Issy.

La vue depuis la terrasse de Meudon (page 402) est plus sensible dans la mesure où le projet masque ou concurrence considérablement la visibilité de la tour Eiffel, depuis un des rares points de vue sur Paris. En cela, une analyse doit particulièrement être développée sur ce point.

Cinq points de vue rapprochés complètent le regard porté sur la tour. Les deux premières (pages 411 et 412), établies depuis la rive ouest de la Seine, ne montrent que la tour Hélice. Le projet de tour IMEFA est pourtant presque accolé : 30 m environ séparent les tours pour près de 150 m de haut. Ainsi, la notion de porte d'entrée aurait pris ici tout son sens. Celle-ci, évoquée à de nombreuses reprises dans l'étude, n'est donc pas visible ni même évoquée dans les commentaires. Il est nécessaire de disposer d'une vue montrant les deux tours dans l'axe du pont afin de prendre la mesure de l'effet de porte.

Les vues au pied des tours sont appréciées. En revanche, le dossier mériterait d'être complété par d'autres vues prises à une distance comprise entre 100 et 300 m du projet environ, pour permettre de mieux juger la perception du projet au sein de l'environnement urbain par les usagers du quartier, ainsi que mieux caractériser l'impact sur le paysage des rives de Seine et du parc de l'île Saint-Germain.

Enfin, l'autorité environnementale note le choix d'une façade végétalisée mais insiste sur la maintenance de ce type de façade en général très contraignante et particulièrement nécessaire pour ce projet du fait de la très grande visibilité de la tour.

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé proposé par le pétitionnaire est trop succinct pour permettre au public d'appréhender les enjeux et impacts du projet sur l'environnement. C'est particulièrement vrai pour l'impact sur le paysage, sujet de préoccupation majeur pour un projet de ce type et quasiment absent du résumé non-technique.

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'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France
Préfecture de Paris
2011
Jean DAUBIGNY

**COMPLEMENT D'INFORMATION
AVEC SES ANNEXES SUITE A L'AVIS
DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
SUR L'ETUDE D'IMPACT**

SCI ISSY CAMPUS

Projet de construction de la Tour Hélice à Issy-les-Moulineaux

Complément d'information suite à l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact.

Faisant suite à l'avis de l'Autorité environnementale du 11 décembre 2013 concernant l'étude d'impact du projet de Tour Hélice à Issy les Moulineaux, objet de la demande de permis de construire n° 92 040 13 00 19, le pétitionnaire a souhaité apporter le complément d'informations ci-dessous pour une parfaite information des personnes consultant l'étude d'impact.

Page 3/10

1. *« La description du programme à l'échelle de l'îlot A et de la ZAC est appréciée. Pour cette dernière cependant, des précisions mériteraient d'être apportées, notamment en commentaire des illustrations proposées. »*

La description du programme de la ZAC est explicitée et commentée de la page 118 à la page 120 de l'étude d'impact.

Page 4/10

2. *« Le tableau dont sont issues ces données, pages 235 et 236 du dossier, est précis. En revanche, le reste de l'étude est confuse sur la hauteur de la Tour, pourtant déterminante de son impact sur le paysage notamment ; le résumé non technique indique par exemple 145 m sans préciser de référentiel. »*

La hauteur de la Tour est précisément décrite dans le tableau de la p.416, qui mentionne une hauteur de 145,36 m par rapport au niveau moyen du sol pris à 31,80 NGF. Elle culmine ainsi à la côte 177,16 NGF.

3. *« Les diagnostics réalisés sur les bâtiments existants et voués à la démolition ont mis en évidence la présence d'amiante et de plomb. Il aurait été intéressant d'approfondir cette réflexion historique et cet état de l'existant en expliquant les raisons pour lesquelles ces immeubles sont devenus si rapidement obsolètes. »*

Les Immeubles existants du site du Pont d'Issy ont été conçus au milieu des années 80. Ils constituent l'une des premières opérations de transformation du secteur industriel d'Issy les Moulineaux en pôle d'activités tertiaires.

L'organisation du site était typique d'un urbanisme de périphérie de ville, peu urbain. Le site clos et hermétique participait de la coupure physique entre la ville et les berges de seine.

Cette génération d'immeubles d'une période de transition ne comportait pas les caractéristiques essentielles attendues aujourd'hui pour les ensembles de bureaux. Leurs principaux défauts de ce point de vue peuvent être résumés comme suit :

- Faible hauteur de dalle à dalle peu propice à une distribution des fluides et à la modularité des espaces,
- Ouvertures en façade de faibles dimensions peu propices à l'entrée de la lumière du jour pour le confort des utilisateurs,
- Caractéristiques thermiques de l'enveloppe du bâtiment très insuffisantes au regard des objectifs de consommation énergétique actuels,
- immeubles inadaptés à la distribution des nouvelles technologies de l'information (absence de faux planchers),
- Absence de climatisation des espaces de bureaux,
- Plateaux de petite taille et morcelés peu propices à l'organisation des espaces semi-paysagers tels qu'ils sont pratiqués pour favoriser les nouveaux modes d'organisation du travail,
- Image architecturale et urbaine des immeubles très datée peu attrayante pour les utilisateurs,

Compte tenu de l'ensemble de ces défauts, une éventuelle remise à niveau des immeubles via un projet de restructuration des existants n'aurait pas pu se faire dans une économie de projet équilibrée.

4. *« Globalement, l'étude de pollution des sols mérite d'être clarifiée et devra être complétée selon un maillage plus fin après démolition des bâtiments existants. »*

Nous confirmons qu'une étude de pollution des sols basée sur un maillage plus fin des sondages sera réalisée après démolition des bâtiments existants dans le but, d'une part, de préciser les conclusions issues des premières investigations réalisées notamment au regard du sens d'écoulement de la nappe et, d'autre part, de mettre en place un plan de gestion des terres excavées.

5. « *Le dossier indique page 383 que selon un relevé topographique récent (page 40), une grande partie du site ne serait pas concernée par une crue centennale, contrairement à ce qu'indiquent les cartes d'aléas réalisées à grande échelle.* »

Les relevés topographiques réalisés à l'échelle du site apportent effectivement des informations plus fines et plus précises que celles contenues dans la cartographie à grande échelle. Le projet respecte néanmoins en tous points les prescriptions du PPRI des Hauts de Seine.

6. « *Concernant le milieu naturel, un état des lieux adapté de la biodiversité a été mené sur et à proximité du site. L'autorité environnementale précise que le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), définitivement adopté par arrêté du 21 octobre 2013, indique une liaison reconnue pour son intérêt en milieu urbain qui longe les berges de Seine. Un schéma trame verte et bleue est actuellement en cours de réalisation dans la Communauté d'agglomération GPSO. Ce dernier précise que le fleuve représente, sur les coteaux et à proximité du projet, un corridor «ouvert» dont les fonctionnalités sont à améliorer. Ces documents, qui ne sont pas abordés par l'étude d'impact, sont en cours de rédaction ou récemment approuvés.* »

L'étude d'impact, finalisée le 27 septembre 2013 n'a effectivement pas pu prendre en compte le SPCE adopté le 21 octobre 2013. Il en va de même pour la trame verte et bleue de la communauté d'agglomération GPSO en cours d'élaboration.

7. « *Un approfondissement à part entière de ces notions de paysages prenant en compte les différentes perspectives et co-visibilités, ainsi que les grands équilibres paysagers, fait défaut à l'étude d'impact.* »

Les six nouvelles vues d'insertion paysagère ci-jointes en annexe n° 1 viennent approfondir l'appréciation des différentes perspectives et co-visibilités en tenant compte de la Tour voisine IMEFA 52, dont le permis n'était pas délivré à la date de finalisation de l'étude d'impact.

8. « *Tout comme l'analyse des grandes entités, l'ensemble de ces considérations, dispersées au sein de l'étude, aurait mérité d'être regroupé au sein d'une étude paysagère unique.* »

Il est exact que certaines données peuvent apparaître de façon redondante et dispersées dans le dossier : c'est le propre des études d'impact, où le même sujet est d'abord traité en état initial, puis en impact et mesures. Le sommaire détaillé permet de pallier cet apparent éparpillement.

Page 6/10

9. « *Par ailleurs, le dossier aurait pu présenter les objectifs du futur Plan des Déplacements Urbains de la région Ile-de-France (PDUIF), dont le projet a été arrêté par délibération du Conseil régional le 16 février 2012 et a fait l'objet d'une enquête publique en 2013, notamment en termes de stationnement.* »

Le PDUIF n'était pas adopté au moment du dépôt et devrait l'être en 2014. Néanmoins, nous rappelons ci-dessous les principaux objectifs du PDUIF.

La création des secteurs tertiaires denses à proximité de nœuds de transports en commun tels que la station Issy-Val de Seine, desservie par le RER C et le Tramway T2, et dans un quartier en renouvellement qui sera équipé de pistes cyclables et d'une station Vélib s'inscrit dans les objectifs définis dans le PDUIF.

Extrait du projet de PDUIF :

« ... Chapitre 2 : Des objectifs ambitieux pour une mobilité durable

Les actions à mettre en œuvre au cours des dix prochaines années ont pour ambition de faire évoluer l'usage des modes alternatifs à la voiture dans une forte proportion. On vise ainsi, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7 % :

- *une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;*
- *une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;*
- *une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.*

Pour atteindre ces objectifs, neuf défis sont à relever :

- **Défi 1 :** *Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo.*
- **Défi 2 :** *Rendre les transports collectifs plus attractifs.*
- **Défi 3 :** *Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement.*
- **Défi 4 :** *Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo.*
- **Défi 5 :** *Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés.*
- **Défi 6 :** *Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement.*
- **Défi 7 :** *Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau.*
- **Défi 8 :** *Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF.*
- **Défi 9 :** *Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.... »*

10. *« Le pétitionnaire décrit rapidement les circulations, le plan masse, la perception, le parti architectural et le profil environnemental (certification HQE) de chaque variante, ce qui est apprécié. Mais il est difficile de savoir ce qui a été retenu et pourquoi...*

... Le dossier propose ensuite quatre variantes sur l'îlot A, brièvement illustrées mais non-décrites. Il est difficile de comprendre comment le projet a évolué et pourquoi. »

Le projet a évolué vers une diminution des densités à l'échelle de l'îlot. En effet, par l'ajustement de sa programmation (-16.000 m²), le projet est plus à même de répondre aux attentes des utilisateurs de bureaux du secteur d'Issy-les-Moulineaux.

Le projet retenu, l'un des moins haut et des moins imposants parmi les variantes successives étudiées, offre un épanelage progressif intéressant depuis la pointe sud de l'îlot A jusqu'à la Tour IMEFA 52.

La libération d'un vaste parvis piéton est un des éléments déterminant du choix du Maître d'Ouvrage. Le parvis permet une organisation fluide des flux piétons depuis la passerelle et les transports en commun, vers les berges de Seine et le mail planté en traversant le cœur d'îlot végétalisé. L'îlot jusqu'alors privatisé et hermétique peut ainsi être ainsi ouvert et accessible au public.

Le vaste parvis offre une respiration bénéfique tant au projet de Tour Hélice qu'à l'immeuble CAMPUS.

Le plan masse triangulaire confère à la Tour un profil et une volumétrie distingués, qui dialogue sans conflit avec la Tour IMEFA 52. L'entrée de ville ainsi requalifiée présente ainsi un véritable attrait pour les futurs utilisateurs des bureaux comme pour les Isséens.

Parmi les différents projets alternatifs étudiés, celui retenu est le seul à proposer une conception bioclimatique où les orientations respectives des façades sont prises en compte dans la conception technique de chacune d'entre-elles (apport solaire, brises soleil orientables ou fixes, double peau, caractéristiques et traitements des vitrages, ...).

Ce concept a emporté l'adhésion du Maître d'Ouvrage, ainsi que sa façade végétalisée, qui confère une identité originale à la Tour Hélice dans la mesure où elle semble prolonger de façon inattendue la végétation de l'Île Saint Germain.

11. « À ce titre la phrase « leur compacité oscille entre 32% et 48% » est un contre-sens et illustre une présentation trop approximative. »

« Le commentaire mérite d'être développé. »

Une étude comparative a été menée par Elioth bureau d'étude environnemental, afin de caractériser l'influence des formes architecturales de différentes variantes d'Immeubles de Grande Hauteur (IGH) suivant les critères environnementaux suivants :

- ▶ La compacité, en étudiant le coefficient de forme ;
- ▶ Les besoins annuels de chaud/froid, par simulation thermique simplifiée monozone ;
- ▶ L'énergie grise liée au cycle de vie du bâtiment ;
- ▶ L'uniformité d'éclairage naturel des plateaux, liée à la profondeur des étages.

Cette étude s'inscrivait clairement dans une volonté de tendre vers un IGH « vert » et mieux respectueux de son environnement urbain et naturel, et de ses occupants.

Nous précisons que nous illustrons la compacité à l'aide du coefficient de forme du bâtiment étudié, qui est en réalité l'inverse de la compacité, d'un point de vue mathématique. En effet, plus le bâtiment est compact, plus son coefficient de forme est faible.

Suivant cette assertion, un graphique illustre la compacité de diverses variantes architecturales, dans lesquelles se trouve la solution choisie : la tour Hélice (ou Trèfle, qui était le deuxième nom proposé pour cet IGH).

Nous reprenons ce graphique ci-après, afin de clarifier les valeurs de coefficient de forme des diverses variantes d'IGH. Nous reprenons également le graphique présentant les besoins chaud/froid des diverses variantes.

Afin de corriger la phrase « leur compacité oscille entre 32% et 48% », nous précisons en réalité que le coefficient de forme des diverses variantes variaient entre 37% et 48%. Ce qui veut dire que nous avons analysé la compacité des différentes variantes afin de distinguer celles qui étaient les plus compactes, même si la modulation de la compacité reste faible entre les variantes (à peine 10% d'écart entre la plus compacte, Origami, et la moins compacte, Accumulation). Ceci permet de jouer directement sur les performances énergétiques du bâtiment (voir les besoins de chauds).

L'IGH Hélice fait partie des quatre IGH les plus compacts analysés. Son coefficient de forme est de 38%, tandis que la plus compacte a un coefficient de forme de 37% (Origami).

Page 7/10

12. *« Ceux liés aux activités industrielles et aux modes doux doivent en revanche être mieux pris en compte. Enfin, l'autorité environnementale recommande de proposer une analyse plus cohérente et aboutie de l'impact majeur du projet de Tour sur le paysage parisien. »*

Réponse point par point ci-dessous

13. *« Il est exact que les obstacles pris en compte par le dossier de demande d'autorisation d'exploiter sont situés dans un rayon de 221 m en application de la réglementation sur le calcul des hauteurs de cheminées. L'implantation du projet de Tour de grande hauteur à 360 m des cheminées est néanmoins susceptible de modifier la dispersion des fumées. Cet impact potentiel devrait être évalué en lien avec le Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères (SYCTOM). »*

Suite à la remarque de l'Autorité Environnementale, le pétitionnaire a pris contact avec le SYCTOM afin de faire réaliser une étude sur la dispersion des fumées (cf. annexe n°2 ci-jointe).

Par ailleurs, le SYCTOM a précisé que certaines données relatives à l'exploitation de l'usine d'incinération mentionnées dans l'étude d'impact nécessitaient d'être actualisées et a donc apporté les corrections dans le document joint en annexe 2bis.

14. *« Il aurait été utile que le dossier mobilise à cet effet les caractéristiques des groupes électrogènes pour évaluer leurs potentielles émissions et pour justifier que ces caractéristiques permettent bien de respecter les valeurs imposées ».*

Les caractéristiques des groupes électrogènes sont explicités dans le document joint en annexe n°3.

15. « Concernant la canalisation de gaz, il convient que le pétitionnaire se rapproche de l'aménageur et de l'exploitant selon les modalités qu'il mentionne page 454. »

Le pétitionnaire s'est rapproché de l'exploitant des canalisations de gaz afin de déterminer les mesures compensatoires à prendre en compte (cf. les échanges de courrier en annexe n° 4).

16. « Ces données mériteraient de pouvoir être mobilisées au sein d'une approche globale sur le secteur. De plus, l'autorité environnementale indique que, l'îlot A devant également accueillir des logements et une crèche, il devra faire l'objet d'une démarche d'interprétation des milieux et d'un plan de gestion adapté, pas seulement au choix de la filière d'élimination des terres excavées mais également aux risques d'inhalation de polluants. »

Les études de pollution seront complétées sur la base d'un maillage plus fin après démolition des bâtiments existants.

Un plan de gestion adapté sera mis en place en s'appuyant sur le conseil spécialisé en environnement du Maître d'Ouvrage.

17. « Le local des groupes électrogènes, classés en tant qu'ICPE, sera implanté sous la côte casier. Le PPRI l'autorise à condition d'être cuvelé étanche et compensé, ce qui doit notamment être pris en compte dans le tableau des volumes pris à la crue;

Les ascenseurs doivent être munis d'un dispositif interdisant en tant que de besoin la desserte des niveaux inondés, de même pour les monte-charges. »

Le local groupe électrogène sera étanché et son volume n'est pas pris en compte dans les volumes compensatoires d'expansion de la crue.

La course des ascenseurs et monte-charges sera limitée en cas de crue desservant les niveaux inondables.

Page 8/10

18. « Les sujets de la ressource en eau et du traitement des eaux usées sont abordés de façon succincte dans le dossier. »

« Une cuve de rétention d'un volume de 200 m³ est prévue. Celle-ci doit être entretenue régulièrement par une société spécialisée et si nécessaire après chaque épisode pluvieux. Ces modalités font partie du suivi qui doit être désormais présenté au sein des études d'impact. »

Le contrat d'exploitation de la Tour prévoiera les mesures appropriées pour l'entretien des cuves de rétention.

19. « En revanche, la surface dédiée aux vélos est en-deçà des préconisations : il est projeté 491 m² alors qu'il en faudrait 728 m². »

La surface dédiée aux vélos est conforme au PLU de la ville d'Issy-les-Moulineaux, ci-dessous :

« ... **12.2 Aires de stationnement pour les vélos :**

- Logement : toute construction de logement collectif devra prévoir la réalisation de stationnement destiné aux vélos, calculée sur la base de 1,5 m² minimum par logement.

- Bureaux, commerces : une partie des surfaces des parcs de stationnement sera affectée au stationnement des vélos, calculée sur la base de 1 m² pour 100 m² SHON minimum. Les aménagements réservés aux deux-roues seront matérialisés et aménagés à cet effet.

Les surfaces prises en compte dans le calcul des aires de stationnement pour les deux-roues sont celles des planchers mais aussi les surfaces verticales, spécialement aménagés à cet effet. »

Soit dans le cas de la Tour Hélice 487 m².

Le projet prévoit 271 m² au sol et 220 m² de murs spécialement aménagés pour y suspendre les vélos, soit un total de 491 m².

20. « *Le pétitionnaire juge cet impact (des déplacements engendrés par le projet) au regard du projet du Grand Paris Express qui n'arrivera qu'après 2020.* »

Compte tenu des délais nécessaires à l'obtention du permis de construire, aux études et aux travaux, la livraison de la tour Hélice n'est pas prévue avant 2019, soit très peu de temps avant la mise en service de la ligne rouge du Grand Paris Express (ligne 15).

21. « *Des politiques de déplacements, tels que plans de déplacements d'entreprise, devront également être envisagées.* »

La ville d'Issy-les-Moulineaux a mené un programme de rénovation de la gare d'Issy-Val de Seine notamment en vue de l'arrivée des futurs utilisateurs de la ZAC du Pont d'Issy. Cette rénovation est aujourd'hui achevée.

Par ailleurs, il est d'usage que les plans de déplacements des entreprises utilisatrices soient établis par ces dernières.

Page 9/10

22. « *L'aménagement d'une passerelle au-dessus de la rue Rouget de Lisle est traité en dalle prolongeant le pied des immeubles. L'expérience a montré que les systèmes de dalle sont souvent défectueux et ne permettent pas toujours des circulations et des espaces de vie de qualité. Leur dégradation rapide est souvent déplorée et leur conception largement développée dans les années 60-70 est aujourd'hui plutôt abandonnée au profit de circulations au niveau du sol.* »

La Tour prend son niveau de référence par rapport au terrain naturel au droit du parvis.

Contrairement à ce qui est affirmé, il ne s'agit donc pas d'un aménagement sur dalle. La passerelle est un élément de liaison, prolongement naturel du quai, qui facilite pour les piétons l'accès au parvis et dessert directement les bureaux et le mail planté sur le quai.

Les six nouvelles vues d'insertion au niveau piéton font apprécier la qualité de la nouvelle entrée de ville et notamment l'élargissement des trottoirs pour l'amélioration du confort piétonnier.

23. « Le dossier développe peu le lien du projet avec le reste de la ville d'Issy. C'est pourtant un enjeu majeur pour la situation enclavée que représente aujourd'hui cette entrée de ville. »

« Le dossier présente 10 vues lointaines des pages 395 à 415. La prise en compte du projet IMEFA est à souligner, alors qu'elle fait défaut aux vues rapprochées. De plus, certaines vues sur lesquelles les Tours apparaissent évanescentes, page 404 par exemple, ne sont pas exploitables tant elles apparaissent irréalistes. La Tour a un impact important sur l'axe de la Seine, notamment depuis le pont Mirabeau. Le commentaire de l'étude évoque un « point focal structurant dans la perspective urbaine à partir du pont » (page 399) mais cette affirmation ne constitue pas une analyse en tant que telle. Le projet est exactement dans l'axe de la Seine et acquiert donc une visibilité maximale. Il brouille et désorganise la vision des coteaux remarquables de la boucle du fleuve et la perspective constituée par les constructions linéaires le long des rives. Ces considérations vont donc plutôt à l'inverse de l'affirmation du dossier.

La perception depuis le pont Garigliano (page 400) est différente. C'est la fin de la séquence rectiligne de la Seine et de l'effet de corridor des constructions. La Tour n'est plus visible dans l'axe et constitue cette fois un point focal dans l'espace urbain. Ce dernier est ici relativement indifférencié et elle le « structure » donc sans entrer en concurrence avec le coteau. Par ailleurs, le commentaire évoque une « porte marquant l'entrée de la ville », mais cette image ne peut être perceptible du pont du Garigliano et aurait dû faire l'objet d'une analyse dans l'axe du pont d'Issy. La vue depuis la terrasse de Meudon (page 402) est plus sensible dans la mesure où le projet masque ou concurrence considérablement la visibilité de la Tour Eiffel, depuis un des rares points de vue sur Paris. En cela, une analyse doit particulièrement être développée sur ce point.

Cinq points de vue rapprochés complètent le regard porté sur la Tour. Les deux premières (pages 411 et 412), établies depuis la rive ouest de la Seine, ne montrent que la Tour Hélice. Le projet de Tour IMEFA est pourtant presque accolé : 30 m environ séparent les Tours pour près de 150 m de haut. Ainsi, la notion de porte d'entrée aurait pris ici tout son sens. Celle-ci, évoquée à de nombreuses reprises dans l'étude, n'est donc pas visible ni même évoquée dans les commentaires. Il est nécessaire de disposer d'une vue montrant les deux Tours dans l'axe du pont afin de prendre la mesure de l'effet de porte.

Les vues au pied des Tours sont appréciées. En revanche, le dossier mériterait d'être complété par d'autres vues prises à une distance comprise entre 100 et 300 m du projet environ, pour permettre de mieux juger la perception du projet au sein de l'environnement urbain par les usagers du quartier, ainsi que mieux caractériser l'impact sur le paysage des rives de Seine et du parc de l'île Saint-Germain. »

Les six vues complémentaires ci-jointes (en annexe n°1) permettent d'apprécier l'insertion paysagère de la Tour Hélice et de la Tour IMEFA 52, notamment en vues rapprochées. Les 3 perspectives prises dans l'axe du Pont d'Issy présentent et illustrent parfaitement l'effet de porte d'entrée de ville évoqué à plusieurs reprises au travers de l'étude d'impact.

Page 10/10

24. « Enfin, l'autorité environnementale note le choix d'une façade végétalisée mais insiste sur la maintenance de ce type de façade en général très contraignante et particulièrement nécessaire pour ce projet du fait de la très grande visibilité de la tour. »

La maintenance du mur végétal sera prise en charge dans le cadre des contrats d'exploitation de la Tour. Bien qu'élevé en valeur absolue, le coût de son entretien ramené au m² de surface de plancher est marginal au regard du coût global d'exploitation de l'immeuble (environ 2 à 3€ / m²).

25. *« 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 résumé proposé par le pétitionnaire est trop succinct pour permettre au public d'appréhender les enjeux et impacts du projet sur l'environnement. »*

Le résumé non technique réalise, sur 20 pages, une synthèse des sujets traités dans l'étude d'impact. Il est volontairement succinct et pédagogique.

Pour une analyse plus détaillée, il convient de se reporter au corps de l'étude.

ANNEXE 1

SIX NOUVELLES VUES D'INSERTION PAYSAGERE





000000







ANNEXE 2

ECHANGES DE COURRIER AVEC LE SYCTOM

Paris, le **29 NOV, 2013**

A RAPPELER DANS TOUTE CORRESPONDANCE

Permis de construire Dossier n° : PC 92040 13 0019
Reçu le 05/06/2013 et complété le 30/09/2013
Adresse des travaux
120 quai Bataille de Stalingrad
Issy les Moulineaux

Monsieur Thomas WAGNER
Responsable du pôle Droit des Sols
Mairie d'Issy-les-Moulineaux
Service Urbanisme
62, rue du Général Leclerc

Nature des Travaux : **Construction d'une tour de bureau de 35 étages**

92130 ISSY LES MOULINEAUX

N/Réf. : IM LE S T 13 229-0004

Objet : Avis sur demande de permis de construire tour HELICE

Monsieur,

Je fais suite à votre transmission et demande d'avis, reçue le 07 Novembre 2013, concernant un dossier de permis de construire pour le projet Hélice.

Les remarques ci-dessous sont complémentaires à celles effectuées dans le cadre des avis sur le permis de construire de la tour IMEFA 52 et de l'enquête publique relative à la révision du PLU dans le secteur du Pont d'Issy (courriers des 25 octobre, 31 octobre et 28 novembre 2013).

En effet, il est indiqué dans le contexte de l'étude d'impact que « le programme de la ZAC prévoit par ailleurs deux autres IGH situés immédiatement au Nord de la rue Rouget de Lisle » et que « l'étude d'impact du projet Hélice tiendra donc compte de ces deux éléments de projets proches, dans la mesure de la connaissance de leurs caractéristiques. » Mais il est indiqué en page 488 dans les difficultés rencontrées « difficultés d'estimer les impacts cumulés avec des projets pour lesquels on ne dispose pas de données suffisantes. Typiquement ici : absence de données sur le projet IMEFA voisin. Et notamment on ne peut disposer de son étude d'impact. »

Et effectivement, il s'avère qu'en ce qui concerne l'usine Isséane, aucun impact cumulé n'a été étudié, par les porteurs de projet des tours contrairement au contenu réglementaire d'une étude d'impact. Pour ce qui concerne l'impact sur les conditions de vent, il est déclaré que « compte tenu de la distance minimum entre la tour Hélice et les cheminées de l'usine d'incinération des déchets Isseane, qui est de 360 m (distance à vérifier), on considère que la tour ne peut créer d'obstacle à la dispersion des fumées. » Cette affirmation nécessiterait d'être vérifiée par des études notamment au regard de celles menées dans le dossier d'étude d'impact de la tour IMEFA 52 mais également en impact cumulé avec la troisième tour prévue qui sera la plus proche d'Isseane. Par ailleurs, l'impact sur les conditions de vent n'a été analysé qu'au niveau piéton, mais qu'en est-il au niveau du débouché de la cheminée d'Isseane, les conditions de vent actuelles ayant servi à l'étude de dispersion atmosphérique seront-elles modifiées ?

Enfin, au niveau de la forme, nous nous interrogeons sur plusieurs parties de l'étude d'impact qui traite de l'usine du Sycotom :

- P103 il est présenté l'état actuel de l'urbanisation de la commune et les projets à venir dont celui de la construction d'Isseane : ne faudrait-il pas actualiser ce point ?
- P139 nous sommes étonnés d'une part de voir l'équipement public Isseane présenté dans un paragraphe VRD et d'autre part de certains des chiffres présentés
- P170 le plan de synthèse générale du PADD révisé en avril 2012 présente Isseane comme un secteur à reconquérir et à rénover ?

En conclusion, les pièces du dossier n'apportent pas tous les éléments nécessaires permettant de bâtir un avis et notamment au regard de l'adaptation de ce projet environnant en cumulé avec les autres projets de la nouvelle ZAC au fonctionnement du centre du Syctom.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur Général
des Services Techniques



Pierre HIRTZBERGER

20, PLACE DE CATALOGNE
75014 PARIS - FRANCE
TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00
TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99

SYCTOM
M. Pierre HIRTZBERGER
35 boulevard de Sébastopol
75001 PARIS

Paris, le 23 janvier 2014

N/Ref : IM LE S T 13 229-0004

Objet : avis sur demande de permis de construire tour HELICE

Monsieur,

Je fais suite à la réception de votre courrier référencé IM LE S T 13 229-0004 du 29 novembre 2013 qui expose votre avis sur notre demande de permis de construire de la tour Hélice située à Issy-les-Moulineaux.

Tout d'abord, et conformément à notre entrevue du 14 janvier 2013, je tenais à vous préciser que suite à la délivrance du permis de construire de la tour IMEFA 52 nous avons été en mesure de prendre en considération de nouvelles informations qui vont concourir à apprécier notre projet Hélice à l'échelle de la ZAC.

En effet, et comme vous le suggérez, nos études vont désormais pouvoir être menées au regard d'un impact cumulé qui nous permettra de vérifier les hypothèses de dispersion des fumées de l'usine d'incinération des déchets ISSEANE.

Par ailleurs, dans l'optique d'une réponse aussi précise que consolidée, il est dans l'intérêt du projet que nous puissions nous rapprocher du bureau d'étude qui a réalisé vos propres études sur la dispersion des fumées. Ceci nous permettra de coordonner notre approche avec les demandes que vous avez pu exprimer tant sur la définition du périmètre que sur ses conditions de réalisations (cf. courriel du 20/01/2014 à l'attention de Monsieur Monoté, bureau d'étude ANTEA).

Enfin, nous prenons note des écarts que vous avez pu relever quant à plusieurs parties de l'étude d'impact qui traitent de l'usine du SYCTOM. Ils seront rectifiés au regard des précisions que vous avez pu nous apporter récemment. Ces précisions seront présentées au travers d'un additif à l'étude d'impact que nous sommes sur le point de finaliser.

En effet, compte tenu de l'avis de l'Autorité Environnementale qui s'est également prononcée sur le contenu de cette étude, et de son caractère officiel, il nous est malheureusement impossible de pouvoir l'amender directement.

En conclusion, nous nous engageons à vous apporter tous les éléments nécessaires qui vous permettront de bâtir un avis favorable sur notre projet de tour HELICE

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



Jean-Luc BROHARD

Directeur Général Délégué

Lionel Aras

De: Lionel Aras [l.aras@sefri-cime.fr]
Envoyé: lundi 20 janvier 2014 19:11
À: 'guy.monote@anteagroup.com'
Cc: 'mauvillain@syctom-paris.fr'; 'judith.martinez@ville-issy.fr'; 'Daniel Calori'
Objet: Tour Hélice. Pont d'Issy-les-Moulineaux.

Monsieur Monoté,

Faisant suite à notre conversation téléphonique, je tenais tout d'abord à vous remercier de l'intérêt dont vous avez fait preuve vis-à-vis de la problématique énoncée.

En effet, comme évoqué, nous avons déposé au mois de juin 2013 un permis de construire relatif à la réalisation d'une tour IGH (tour Hélice) à Issy-les-Moulineaux.

Etant donné les caractéristiques de ce projet conjuguées à un ambitieux programme de ZAC qui prévoit par ailleurs une (Tour IMEFA), voir deux autres tours immédiatement au nord de notre parcelle, une étude d'impact a été réalisée afin d'identifier au mieux la relation de ce projet avec son environnement.

Cette étude a mis en évidence la proximité de notre opération (environ 360 m) avec l'usine d'incinération des déchets Isséane exploitée par le SYCTOM. Après avoir pris connaissance de notre dossier de demande de permis de construire et en particulier de l'étude d'impact, le SYCTOM nous demande de préciser plusieurs aspects de l'étude, tant sur la définition de son périmètre que sur ses conditions de réalisation.

Or, informations prises auprès du SYCTOM et de Madame MAUVILLAIN en particulier, il s'avère qu'une mission vous a été confiée pour réaliser une étude portant sur la dispersion des fumées de l'usine d'incinération.

Ainsi, au regard de votre parfaite connaissance du site, de ses enjeux, du fonctionnement de l'usine en exploitation, il apparaît évident que vous puissiez inscrire notre étude dans la continuité de celles que vous avez pu réaliser jusqu'alors. Cette démarche nous amènera à prendre en considération les dernières confirmations du programme de ZAC (le permis de construire de la tour IMEFA ayant été obtenu) dans l'optique d'établir dans les meilleures conditions une étude précise notamment en terme d'impact cumulé.

En conclusion, je vous demande de bien vouloir prendre en considération notre demande en nous proposant en retour une offre de mission qui concourras à répondre au mieux aux attentes de tous les acteurs et du SYCTOM en particulier. En sus de cette demande et dans le cadre d'une approche optionnelle, il nous semble opportun que vous puissiez nous proposer, si besoin, une Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires (EQRS).

Par ailleurs, je dois porter à votre connaissance le lancement d'une enquête publique relative à notre projet qui se déroulera du 29 janvier 2014 au 5 mars 2014. Vous comprendrez en conséquence le devoir de réactivité qui nous est opposé pour informer la population concernée dans les meilleurs délais.

Ce courriel sera suivi d'un lien qui vous invitera à télécharger les éléments significatifs de notre projet afin de vous permettre d'apprécier l'objet de notre demande.

Dans l'attente de votre retour,
Bien cordialement,

Lionel ARAS

SEFRI-CIME Activités et Services
20, Place de Catalogne
75014 PARIS
Tel: 01 40 48 57 00
Mobile: 06 70 97 09 54

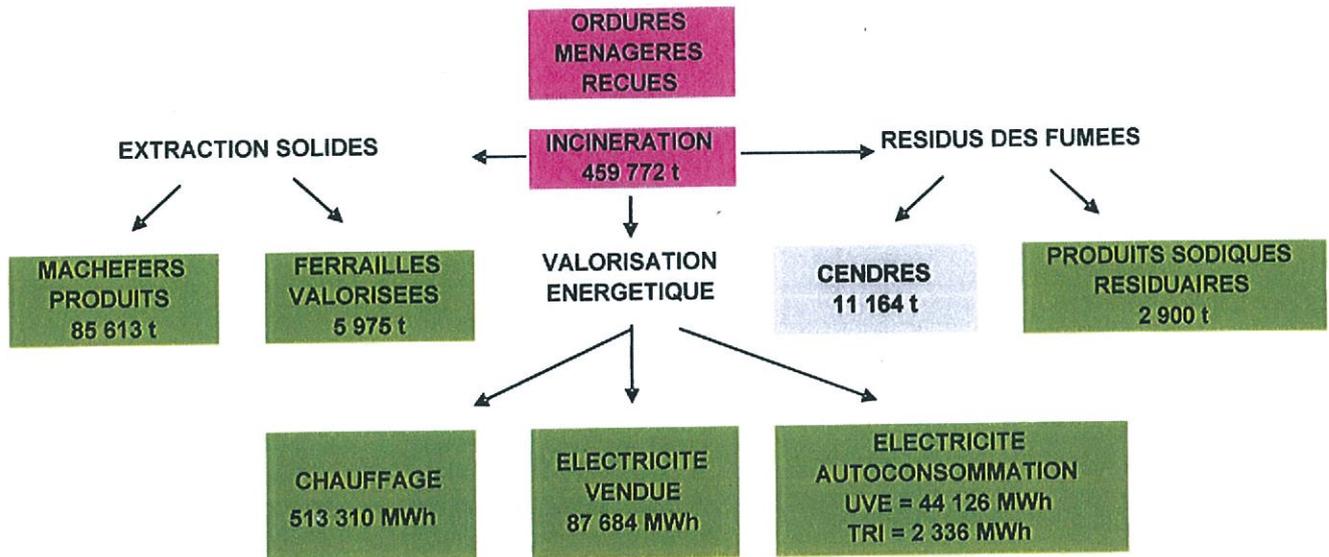
ANNEXE 2 BIS

INFORMATIONS GENERALES

SUR L'USINE ISSEANE DU SYCTOM

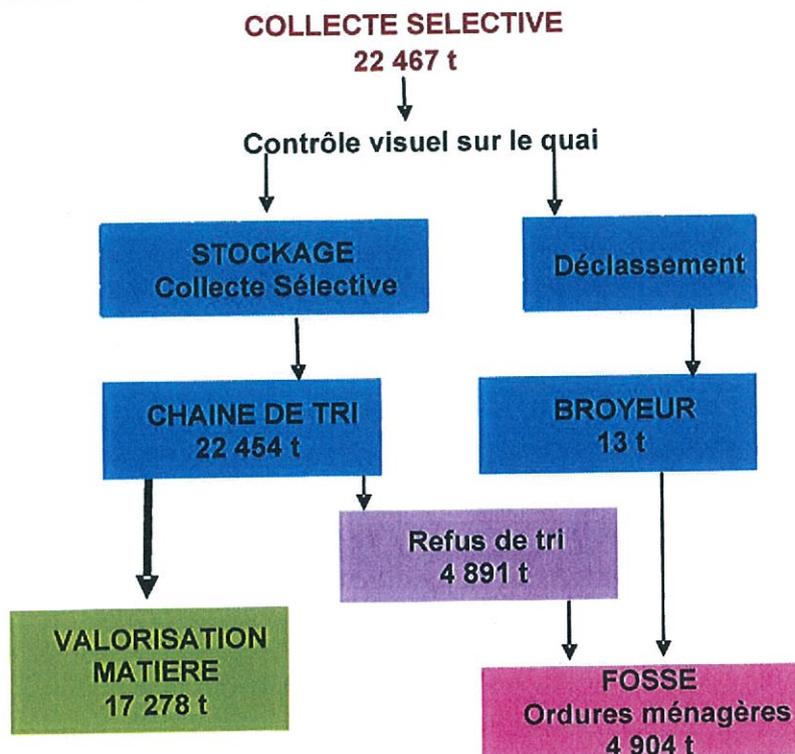
4.4 Résidus solides (UVE + tri)

4.4.1 Bilan de matière UVE



Les boues TER sont issues du lavage des voiries et ne sont donc pas corrélées avec le tonnage incinéré. Cela fait l'objet d'un paragraphe spécifique ci-après.

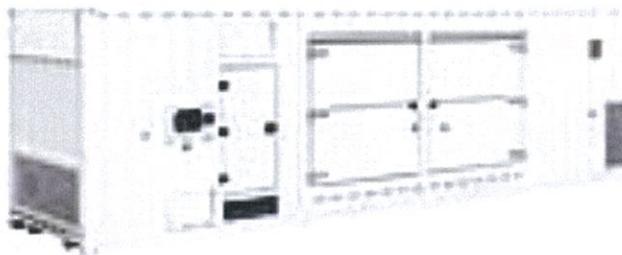
4.4.2 Bilan de matière TRI



La différence de tonnage entre les entrées et les sorties correspond à la variation des stocks entre 2010 et 2011

ANNEXE 3

CARACTERISTIQUES POUR UN GROUPE ELECTROGENE



X2500C

Engine ref.	16V4000G63E
Alternator ref.	LSA 51.2 VL90
Performance class	G3

GENERAL CHARACTERISTICS

Frequency (Hz)	50
Voltage (V)	400/230
Optional control panel	M80
Optional Control Panel	TELYS
Optional control panel	APM802

POWER

Voltage	ESP		PRP		Standby Amps
	kWe	kVA	kWe	kVA	
415/240	2000	2500	1818	2273	3478
400/230	2000	2500	1818	2273	3609
380/220	2000	2500	1818	2273	3798

DESCRIPTIVE

- ➔ Electronic governor
- ➔ Mechanically welded chassis with antivibration suspension
- ➔ Air cooler for wiring temperature of 38/40°C with electric fan
- ➔ Exhaust compensators with flanges
- ➔ 24 V charge alternator and starter
- ➔ Delivered with oil
- ➔ Manual for use and installation

DIMENSIONS COMPACT VERSION

Length (mm)	4818
Width (mm)	1885
Height (mm)	2444
Dry weight (kg)	14452
Tank capacity (L)	0

DIMENSIONS SOUNDPROOFED VERSION

Commercial reference of the enclosure	N/A
Length (mm).	0
Width (mm).	0
Height (mm).	0
Dry weight (kg).	0
Tank capacity (L).	0
Acoustic pressure level @1m in dB(A)	0
Sound power level guaranteed (Lwa)	0

POWER DEFINITION

PRP : Prime Power is available for an unlimited number of annual operating hours in variable load applications, in accordance with ISO 8528-1. ESP : The standby power rating is applicable for supplying emergency power in variable load applications in accordance with ISO 8528-1. Overload is not allowed

TERMS OF USE

According to the standard, the nominal power assigned by the genset is given for 25°C Air Inlet Temperature, of a barometric pressure of 100 kPA (100 m A.S.L), and 30 % relative humidity. For particular conditions in your installation, refer to the derating table.

ASSOCIATED UNCERTAINTY

For the generating sets used indoor, where the acoustic pressure levels depends on the installation conditions, it is not possible to specify the ambient noise level in the exploitation and maintenance instructions . You will also find in our exploitation and maintenance instructions a warning concerning the air noise dangers and the need to implement appropriated preventive measures.



X2500C

ENGINE CHARACTERISTICS

GENERAL ENGINE DATA

Engine model	MTU
Engine ref.	16V4000G63E
Air inlet	Turbo
Cylinders arrangement	V
Number of cylinders	16
Displacement (C.I.)	76.27
Air coolant	Air/Water DC
Bore (mm) x Stroke (mm)	170 x 210
Compression ratio	16.5
Speed (RPM)	1500
Pistons speed (m/s)	10.50
Maximum stand-by power at rated RPM (kW)	2162
Frequency regulation (%)	+/- 0.5%
BMEP (bar)	20.61
Governor type	Electronic

COOLING SYSTEM

Radiator & Engine capacity (L)	733
Max water temperature (°C)	104
Outlet water temperature (°C)	100
Fan power (kW)	N/A
Fan air flow w/o restriction (m3/s)	N/A
Available restriction on air flow (mm EC)	N/A
Type of coolant	Glycol-Ethylene
Thermostat (°C)	79/92

EMISSIONS

Emission PM (mg/Nm3)	<50
Emission CO (mg/Nm3)	<300
Emission HCNOx (g/kWh)	N/A
Emission HC (mg/Nm3)	<150

EXHAUST

Exhaust gas temperature (°C)	510
Exhaust gas flow (L/s)	8200
Max. exhaust back pressure (mm EC)	500

FUEL

Consumption @ 110% load (L/h)	538
Consumption @ 100% load (L/h)	503
Consumption @ 75% load (L/h)	369
Consumption @ 50% load (L/h)	247
Maximum fuel pump flow (L/h)	1500

OIL

Oil capacity (L)	300
Min. oil pressure (bar)	3.50
Max. oil pressure (bar)	7
Oil consumption 100% load (L/h)	1.51
Carter oil capacity (L)	240

HEAT BALANCE

Heat rejection to exhaust (kW)	1780
Radiated heat to ambient (kW)	90
Heat rejection to coolant (kW)	830/500

AIR INTAKE

Max. intake restriction (mm EC)	150
Intake air flow (L/s)	3300



X2500C

ALTERNATOR CHARACTERISTICS

GENERAL DATA

Alternator brand	LEROY SOMER
Alternator ref.	LSA 51.2 VL90
Number of phase	3
Power factor (Cos Phi)	0.80
Altitude (m)	0 to 1000
Overspeed (rpm)	2250
Number of pole	4
Excitation system	AREP
Insulation class	H
T° class, continuous 40°C	H / 125°K
AVR	R449
Total Harmonic Distortion in no-load DHT (%)	<3.5
Wave form : NEMA=TIF	<50
Wave form : CEI=FHT	<2
Number of bearing	1
Coupling	Direct
Voltage regulation at established rating (%)	+/- 0.5%
Recovery time (Delta U = 20% transient) (ms)	N/A

OTHER DATA

Continuous Nominal Rating 40°C (kVA)	2360
Standby Rating 27°C (kVA)	2596
Efficiencies 4/4 load (%)	96.50
Air flow (m3/s)	2.50
Short circuit ratio (Kcc)	0.43
Direct axis synchro reactance unsaturated (Xd) (%)	291
Quadra axis synchro reactance unsaturated (Xq) (%)	174
Open circuit time constant (T"do) (ms)	3390
Direct axis transient reactance saturated (X"d) (%)	21.40
Short circuit transient time constant (T"d) (ms)	294
Direct axis subtransient reactance saturated (X""d) (%)	11.10
Subtransient time constant (T""d) (ms)	26
Quadra axis subtransient reactance saturated (X""q) (%)	13.90
Zero sequence reactance unsaturated (Xo) (%)	2.60
Negative sequence reactance saturated (X2) (%)	12.50
Armature time constant (Ta) (ms)	49
No load excitation current (io) (A)	1.40
Full load excitation current (ic) (A)	4.60
Full load excitation voltage (uc) (V)	48
Engine start (Delta U = 20% perm. or 50% trans.) (kVA)	4500
Transient dip (4/4 load) - PF : 0,8 AR (%)	10.20
No load losses (W)	20400
Heat rejection (W)	68000

DIMENSIONS

N/A

Commercial reference of the enclosure	N/A
Length (mm).	12192
Width (mm).	2438
Height (mm).	2896
Dry weight (kg).	27500
Tank capacity (L).	500
Acoustic pressure level @1m in dB(A)	86
Sound power level guaranteed (Lwa)	109

N/A

Commercial reference of the enclosure	N/A
Length (mm).	12192
Width (mm).	2438
Height (mm).	2896
%PdnetE_3%	28520
Tank capacity (L).	500
Acoustic pressure level @1m in dB(A)	79
Sound power level guaranteed (Lwa)	102

ANNEXE 4

ECHANGES DE COURRIERS AVEC GRT_{GAZ}

EXPLOITANT DE LA CANALISATION

Paris, le 11 Janvier 2013

20, PLACE DE CATALOGNE
75014 PARIS - FRANCE
TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00
TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99

GRT GAZ

Agence Ile de France Nord
2 rue Pierre Timbaud
92 238 GENNEVILLIERS cedex

A l'attention de M. Philippe SAMSON

Objet : constructions d'immeubles de bureaux quai de la Bataille de Stalingrad,
rue Rouget de Lisle et rue Camille Desmoulins à Issy les Moulineaux

Référence : votre courrier du 2 juillet 2012 au Service de l'Urbanisme de la Mairie
d'Issy les Moulineaux

Monsieur,

Par courrier du 2 juillet 2012 adressé aux Services de l'Urbanisme de la Mairie d'Issy les Moulineaux, vous avez appelé l'attention de la Ville sur le fait que le projet de construction d'un immeuble de bureaux de 8 étages de 31.000 m², 423 m² de commerces et 349 places de parking en sous-sol, déposé par la SCI Issy Campus, était concerné par les dispositions de l'arrêté du 4 août 2006, modifié par l'arrêté du 20 décembre 2010, dans la mesure où se projet entrerait dans la catégorie « IGH ».

Nous tenons à vous préciser que le projet objet de cette demande de permis de construire s'inscrit dans les dispositions du Code du Travail et qu'il ne peut être considéré comme un Immeuble de Grande Hauteur.

Ce n'est pas non plus un établissement recevant du public relevant de la 1^{ère} à la 3^{ème} catégorie.

Par conséquent, la demande de permis de construire correspondante n'est pas concernée par les dispositions de l'arrêté du 4 août 2006 précité.

En revanche, nous envisageons de déposer prochainement une demande de permis de construire sur l'îlot voisin, qui portera sur une tour d'environ 145 mètres de haut.

Cet immeuble IGH sera donc soumis au règlement de sécurité des canalisations de transport de gaz combustibles, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de produits chimiques, puisque la canalisation de transport de gaz naturel de diamètre DN 600 se situe à moins de 140 mètres de ce projet.

Nous vous adressons ci-joint un jeu de plans sur lequel est indiquée l'emprise de la Tour, et nous vous remercions de bien vouloir :

- nous indiquer sur la base de ces plans l'emprise exacte de la canalisation de gaz naturel,
- nous indiquer les modalités de repérage in situ de ladite canalisation,
- et nous faire connaître les mesures susceptibles d'être prises par GRT gaz pour permettre la réalisation de notre projet.

Nous vous en remercions et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Jean-Luc BROHARD

Directeur Général Délégué



RECEVÉ
- 7 FEV. 2013
SEFRI - CIME

SEFRI CIME
20, place de Catalogne
75014 PARIS

Recommandé avec A.R

VOS REF. Votre courrier du 11 janvier 2013
NOS RÉF.
INTERLOCUTEUR Philippe SAMSON Tél. : 01.40.85.20.07
OBJET Construction d'un IGH
Quai de la Bataille de Stalingrad, rue Rouget de Lisle,
rue Camille Desmoulins – Issy les Moulineaux (92)

Gennevilliers, le 5 février 2013

A l'attention de M. Jean-Luc BROHARD

Monsieur,

Nous accusons réception de votre courrier concernant la future construction d'un IGH situé quai de la Bataille de Stalingrad, rue Rouget de Lisle et rue Camille Desmoulins sur la commune d'Issy les Moulineaux (92).

En réponse, nous vous indiquons que notre service exploite une canalisation de transport de gaz naturel de diamètre 600 mm dans l'aire d'étude de votre projet.

Nous vous adressons, un extrait de plan avec la situation approximative de notre ouvrage.

Nos représentants GRTgaz du secteur de Nanterre ☎ 01 47 29 26 01 sont à votre disposition pour effectuer une détection et un repérage en surface de notre ouvrage afin de le situer plus précisément sur le site. Cette prestation sera effectuée gratuitement par le secteur.

La circulaire du 04 août 2006 précise les contraintes d'urbanisme à respecter à proximité de nos ouvrages. Nos ouvrages sont soumis à l'arrêté du 4 août 2006, modifié par l'arrêté du 20 décembre 2010, portant règlement de sécurité des canalisations de transport de gaz combustibles, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de produits chimiques, et leurs caractéristiques sont directement liées à la densité d'occupation et à la présence d'Etablissement Recevant du Public (ERP) dans un périmètre donné autour de nos ouvrages. Cet arrêté définit les règles d'urbanisation.

Règles d'urbanisation en matière d'ERP et d'IGH :

IMPORTANT : résumé de l'article 8 de l'arrêté du 4 août 2006 :

Sont proscrits :

1°) La construction ou l'extension d'Etablissement Recevant du Public (ERP) relevant de la 1^{ère} à la 3^e catégorie, d'immeuble de grande hauteur, d'installation nucléaire de base dans la zone des premiers effets létaux soit un cercle d'un rayon de :

- 140 m pour une canalisation en diamètre 600 mm -- Pression Maximale de Service (PMS) 23.9 bar

2°) La construction ou l'extension d'établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes dans la zone des effets létaux significatifs soit un cercle d'un rayon de :

- 100 m pour une canalisation en diamètre 600 mm -- Pression Maximale de Service (PMS) 23.9 bar

D'après vos informations et vos plans, ce projet d'IGH se trouve dans le cercle des Premiers Effets Létaux (PEL) ainsi que dans le cercle des Effets Létaux Significatifs (E.L.S). De ce fait, il ne respecte pas l'arrêté du 4 août 2006 et n'est donc pas compatible avec la présence de notre ouvrage.

Toutefois, une étude de compatibilité réalisée par nos services peut conclure à la mise en place de mesures compensatoires.

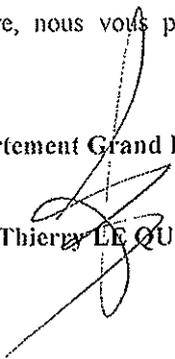
En effet, conformément à la circulaire du 4 août 2006, la présence de ces mesures d'adaptation (qui ont fait l'objet d'un guide professionnel reconnu) rend la canalisation acceptable dans son environnement en réduisant la probabilité d'occurrence du scénario accidentel sans jamais supprimer le risque d'accident.

La mise en place de ces mesures compensatoires reste à la charge de toute société réalisant des opérations immobilières ayant comme conséquence la modification de l'urbanisation existante autour de nos ouvrages.

Restant à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Responsable de Département Grand Paris

Thierry LE QUÉRE



PI : 1 Plan

1 fascicule « Recommandations Techniques »

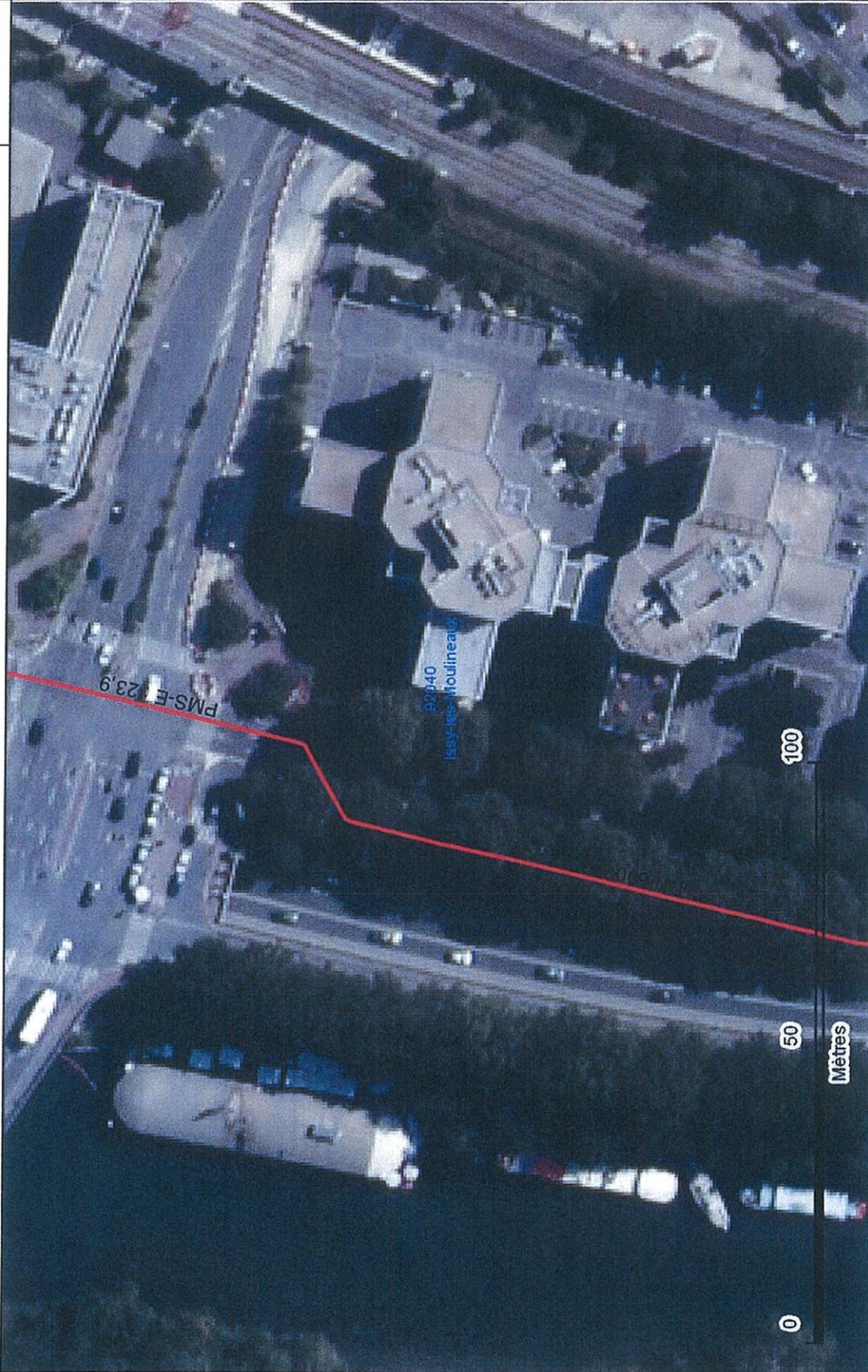
P.S. La présente réponse ne concerne que les ouvrages de Transport de gaz haute pression exploités par GRTgaz, à l'exclusion des conduites de distribution de gaz de GrDF ou celles d'autres concessionnaires.



Date d'édition
05/02/2013

Philippe SAMSON
RVS

Référence
PHILIPPE-SAMSON-
20130205-113601



Cette édition indique la localisation des ouvrages GRTgaz avec une précision géographique C. La profondeur minimale d'enfouissement est de 40 cm, et peut atteindre plusieurs mètres par endroit. En vertu de l'article R.554-26 du Code de l'Environnement, les travaux dans le sous-sol ne peuvent être entrepris avant un rendez-vous sur site avec GRTgaz. Consultez www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr

FranceRaster@IGN
Orthophoto@IGN



RECOMMANDATIONS TECHNIQUES APPLICABLES A L'EXECUTION DES TRAVAUX DE TIERS A PROXIMITE DES CANALISATIONS DE TRANSPORT DE GAZ NATUREL

Version du 2 juillet 2012

Les dispositions contenues dans le présent document constituent des recommandations qui ne présentent aucun caractère exhaustif et qui ne sauraient de quelque manière que ce soit se substituer aux obligations de toute personne physique ou morale (dénommée «Tiers» dans la suite du texte), qui projette ou qui réalise des travaux à proximité d'une canalisation de transport de gaz naturel (dénommée «Canalisation» dans la suite du texte) ou modifier celles-ci, que ces obligations aient pour origine la réglementation en vigueur, les règles de l'art ou des documents contractuels.

Une canalisation de transport de gaz naturel est un ouvrage sensible pour la sécurité, présentant des enjeux importants en termes de sécurité.

En vertu de l'article R.554-26 du Code de l'Environnement, les informations relatives à sa localisation doivent obligatoirement faire l'objet d'un rendez-vous sur site avec GRTgaz.

Les travaux dans le sous-sol ne peuvent être entrepris avant ce rendez-vous.

Une canalisation de transport de gaz naturel est un ouvrage enterré. Rien ne permet, avant la réalisation de sondages, de connaître son emplacement exact. Ceci doit inciter le responsable du chantier et le personnel du Tiers à la vigilance.

Sauf exception, la présence d'une canalisation de transport de gaz en terrain privé n'est signalée par aucun dispositif avertisseur ou protecteur. Dans le domaine public, ce dispositif peut ne pas exister.

En cas de travaux urgents à proximité de nos ouvrages contactez nous suivant les coordonnées disponibles dans le guichet unique www.reseaux-et-canalisation.ineris.fr/.

En cas d'endommagement de nos installations, contactez immédiatement le numéro d'urgence mentionné sur les bornes ou balises jaunes situées à proximité et mentionné dans le guichet unique.

Les principales dispositions à mettre en œuvre lors de travaux à proximité d'un ouvrage de transport de gaz sont décrites dans le **« GUIDE TECHNIQUE relatif aux travaux à proximité des réseaux » disponible sur le guichet unique.**

Nous vous invitons à consulter en particulier les chapitres suivants :

§5.3.1 OUVRAGES (GAZIERS) DE TRANSPORT

§ 7 RECOMMANDATIONS ET PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAVAUX

dont en particulier

§ 7.2.3 MAINTIEN DES ACCÈS AUX DISPOSITIFS DE COUPURE

§ 7.2.4 FUSEAU D'UNE TECHNIQUE

§ 7.2.5 INTERSECTION ENTRE LES FUSEAUX D'UNE TECHNIQUE ET D'UN RESEAU

§ 7.2.6 ZONES D'INTERVENTION À PROXIMITÉ D'UN OUVRAGE DE TRANSPORT DE GAZ [...]

§ 7.3 PHASE DE RÉALISATION

§ 7.4 TRAVAUX D'ACCOMPAGNEMENT SANS TERRASSEMENT

§ 9 RECOMMANDATIONS ET PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAVAUX URGENTS

§ 10 DISPOSITIONS EN CAS D'ENDOMMAGEMENT D'UN OUVRAGE

RAPPEL SUR LA NOUVELLE REGLEMENTATION*

Désormais codifiée dans le code de l'environnement aux articles L. 554-1 à L. 554-5 et R. 554-1 à R. 554-38, elle implique aussi bien les exploitants de réseaux, que les maîtres d'ouvrage, qui doivent rendre plus sûrs leurs projets à proximité des réseaux, et les exécutants de travaux, qui doivent sécuriser leurs chantiers. Elle entre en vigueur le 1er juillet 2012.

Concrètement, toute personne envisageant de réaliser des travaux a l'obligation de consulter, à partir du 1er juillet 2012, le nouveau téléservice www.reseaux-et-canalisation.ineris.fr afin d'obtenir la liste des exploitants auxquels ils devront adresser les nouvelles déclarations réglementaires de projet de travaux (DT) et d'intention de commencement de travaux (DICT).

Ce guichet unique remplace le dispositif de recensement des réseaux et de leurs exploitants géré avant le 1er juillet 2012 par chaque commune.

Pour en savoir plus sur les nouvelles dispositions anti-endommagement : www.reseaux-et-canalisation.ineris.fr.



POUR FACILITER LA PREPARATION ET LA GESTION DE VOS DT DICT GRTgaz recommande PROTYS.fr, première plateforme 100% numérique de déclaration en ligne et de gestion des déclarations préalables de travaux et des réponses associées. Pour plus d'information, rendez-vous sur <http://www.protys.fr/>

Paris, le 13 juin 2013

20, PLACE DE CATALOGNE
75014 PARIS - FRANCE
TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00
TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99

GRT GAZ

Agence Ile de France Nord
2 rue Pierre Timbaud
92 238 GENNEVILLIERS cedex

A l'attention de M. Philippe SAMSON

Objet : construction d'un IGH 120 quai de la Bataille de Stalingrad à Issy les
Moulineaux

Monsieur,

Pour faire suite à notre conversation téléphonique, je vous confirme que la SCI ISSY CAMPUS a déposé, le 5 juin dernier, une demande de permis de construire un Immeuble de Grande Hauteur 120 quai de la bataille de Stalingrad à Issy les Moulineaux (demande de PC n° 92 040 13 0019).

Ce projet se trouve dans le cercle des premiers effets létaux de la canalisation de transport de gaz naturel de diamètre 600 mm que vous nous avez signalée par courrier du 5 février 2013.

Par conséquent, je vous remercie de bien vouloir analyser sa compatibilité avec votre installation de canalisation et je vous prie de bien vouloir trouver, à cet effet, un plan de situation, un plan masse ainsi qu'un plan des réseaux extraits de la demande de permis de construire précitée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Jean-Luc BROHARD

Directeur Général Délégué

PJ : plan de situation, plan masse, plan des réseaux

REÇU LE
- 2 DEC. 2013
SEFRI - CIMESEFRI CIME
20, Place de Catalogne
75014 PARIS

A l'attention de M. Lionel ARAS

Recommandé avec A.R

VOS RÉF. PC92040130019
NOS RÉF. DGPA - NTR
INTERLOCUTEUR Jean-Yves SEMPÉRÉ Tél. : 01.40.85.27.69
Objet Construction d'un IGH
120 quai de la Bataille de Stalingrad – Issy les Moulineaux (92)

Gennevilliers, le 28 novembre 2013

Monsieur,

Suite à différents échanges avec notre service concernant le projet de construction d'une tour IGH, sur la commune d'Issy les Moulineaux, nous vous communiquons, ci-joint, l'analyse d'acceptabilité.

Cette analyse d'acceptabilité confirme que votre projet n'est pas compatible avec la présence de notre ouvrage, mais précise le type ainsi que la longueur de mesures compensatoires (à la charge de l'aménageur) à mettre en place afin de rendre le projet réalisable sans toutefois pouvoir s'implanter à moins de 5 mètres de nos ouvrages.

En effet, la présence de ces mesures d'adaptation rend la canalisation acceptable dans son environnement en réduisant la probabilité d'occurrence du scénario accidentel sans jamais supprimer le risque d'accident.

La longueur de mesures compensatoires (pose de dalles en PEHD) à votre charge figure en page 3 de l'analyse d'acceptabilité. Elles représentent au total 415 mètres.

L'estimation de ce projet de protections mécaniques est de 750 k€ (+/- 30 %).

Nous vous rappelons que les mesures compensatoires doivent être impérativement en place avant l'ouverture de votre projet.

Sous réserve du respect de cet engagement, nous vous informons que votre projet deviendra compatible avec la présence de nos ouvrages et que nous n'aurons pas d'objection à formuler quant à sa réalisation.

Cette analyse pourra en cas de demande de l'Administration lui être présentée.

Nous transmettons dès à présent votre dossier au service concerné. Pour tout renseignement concernant les modalités à venir, veuillez prendre contact avec **M. Yasser GANI au 01.40.23.39.66**

Restant à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Thierry LE QUÉRÉ

Responsable de Département Réseau Grand Paris

P/10




Région Val de Seine
Département Développement Industriel

Issy les Moulineau - IGH

Commune: Issy les Moulineaux
INSEE: 92040

rédacteur : X. BIOTTEAU
date : 26/11/2013

1. Description du projet

Le projet consiste en la création d'une ZAC dans laquelle se trouve un IGH.

2. Caractéristiques de l'ouvrage GRTgaz concerné

Segment: SEF-G-23930
DN : 600
PMS : 25 bar
Ep : 12,8 mm
Catégorie : C
Année : 1973
Acier : A42

Distances d'effets du rayonnement thermique :

Scénario	ELS mètres (i)	PEL mètres (i)	IRE mètres (i)
Rupture	100	140	180
Brèche Moyenne	6	11	17
Petite brèche	5	5	5

i : Calculs effectués au moyen du logiciel PERSEE 2004 avec des hypothèses raisonnablement majorantes.

3. Analyse de l'environnement exposé par le scénario de Rupture

a. Analyse de la conformité à l'article 8 de l'arrêté du 4 août 2006

Présence d'ERP > 100 personnes dans les ELS : Non
Présence d'ERP de catégorie 1 à 3, d'IGH, ou d'INB dans les PEL : Oui
Ecart article 8 : Oui
Conclusion : Le tronçon de canalisation présente un écart à l'article 8 de la réglementation en raison de la présence d'un immeuble de grande hauteur dans la bande des premiers effets létaux

b. Nombre maxi de personnes dans les cercles ELS 'Rupture' (ii) : 1900 personnes

Nombre de personnes avant projet : 900
Nombre de personnes dû au projet : 1000

c. Nombre maxi de personnes dans les cercles PEL 'Rupture' (ii) : 1900 personnes

Nombre de personnes avant projet : 900
Nombre de personnes dû au projet : 1000

ii : Calculs effectués selon la méthodologie du rapport n°2008/01 du GESIP

d. Analyse de la conformité à l'article 7 de l'arrêté du 4 août 2006 modifié le 20 décembre 2010

Densité max / ha : 605 }
Occupation dans le bâti (ELS) : 1 900 } Catégorie réglementaire : C
Ecart article 7 : Non
Conclusion : La catégorie réglementaire de la canalisation est conforme avec la catégorie maximale admissible par la canalisation. Le tronçon de canalisation ne présente pas d'écart à l'article 7 de la réglementation

4. Analyse de risque avant mesures compensatoires (rapport n°2008/01 du GESIP)

a. Calcul des Probabilités d'atteinte

En considérant un environnement 'urbain' et la cible potentielle 'sur la canalisation' de façon conservatoire, les probabilités d'atteinte (ELS et PEL) avant mesures compensatoires sont les suivantes :

Scénario impactant le projet : rupture et brèche moyenne

Scénario	Proba ELS (1/an)	Proba PEL (1/an)
R=> Rupture	2,9E-06	4,0E-06
BM=> Brèche Moyenne	7,2E-09	1,3E-08
PB=> Petite brèche	7,4E-09	7,4E-09

Facteurs utilisés pour le calcul des probabilités d'atteinte :

Facteur	Rupture	Brèche Moyenne	Petite Brèche	Justification :
- Forigine (km/an) :	1,80E-05	1,00E-05	1,00E-05	selon le retour d'expérience TIGF et GRTgaz 1970 - 1990
- Pfacteur de risque :	80%	100%	42%	associé à l'agression lors de travaux tiers pour la rupture (absence de nvmt de terrain et séisme)
- Pincinflammation :	33%	2%	4%	corrosion et autres causes - cf. document générique 2011 revA
- Pprésence :	100%	100%	100%	selon le 6ème rapport de l'European Gas Incident Group 1970-2007 de décembre 2008
- C correctif	3	3	3	correspondant à une présence permanente
				environnement urbain et profondeur supérieure ou égale à 0,8m et inférieure à 1m

Version du
27/12/2011

Ce document est la propriété de GRTgaz

Il ne peut être divulgué, utilisé ou reproduit, en tout ou partie, sans autorisation expresse de GRTgaz - Région Val de Seine

Page : 1/3



4. Analyse de risque avant mesures compensatoires (rapport n°2008/01 du GESIP)

b. Positionnement dans les matrices de risque avant mesure compensatoire

A partir des éléments précédents, le phénomène accidentel de référence est positionné dans les deux matrices de risque associées aux distances ELS et PEL, en considérant de façon conservatoire le nombre de personnes exposées par le scénario de rupture.

ELS						
Nexp(ELS)	5.10E ⁻⁷ /an	10E ⁻⁶ /an	5.10E ⁻⁶ /an	10E ⁻⁵ /an	10E ⁻⁴ /an	10E ⁻³ /an
N > 300	*		R			
100 < N ≤ 300	*	*				
30 < N ≤ 100						
10 < N ≤ 30						
1 < N ≤ 10						
N ≤ 1						

PEL						
Nexp(PEL)	5.10E ⁻⁷ /an	10E ⁻⁶ /an	5.10E ⁻⁶ /an	10E ⁻⁵ /an	10E ⁻⁴ /an	10E ⁻³ /an
N > 3000	*					
1000 < N < 3000	*	*	R			
300 < N < 1000	*	*	*			
100 < N < 300						
10 < N < 100						
N ≤ 10						

c. Analyse des matrices de risque

le phénomène accidentel de référence est positionné dans une case noire de la matrice ELS et noire de la matrice PEL. La canalisation présente un écart à la réglementation. Le risque industriel associé est en conséquence non acceptable, des mesures compensatoires doivent être mises en oeuvre.

5. Mesures compensatoires

Les mesures compensatoires suivantes sont envisagées sur la totalité du tronçon concerné :

Mesure	Emc (iv)
Protections mécaniques	0,01

iv : Efficacité de la mesure compensatoire selon le rapport n°2008/01 du GESIP.

6. Analyse de risque après mesures compensatoires (rapport n°2008/01 du GESIP)

a. Calcul des Probabilités d'atteinte

En considérant un environnement 'urbain' et la cible potentielle 'sur la canalisation' de façon conservatoire, les probabilités d'atteinte (ELS et PEL) avec mesures compensatoires sont les suivantes :

Scénario	Proba ELS (1/an)	Proba PEL (1/an)
R=> Rupture	2,9E-08	4,0E-08
BM=> Brèche Moyenne	7,2E-11	1,3E-10
PB=> Petite Brèche (v)	2,4E-09	2,4E-09

v : Le facteur de risque à l'origine du scénario de petite brèche n'étant pas l'agression par Travaux Tiers, cette fréquence n'est pas modifiée par la mise en oeuvre des mesures compensatoires précisées ci-dessus.

b. Positionnement dans les matrices de risque après mesures compensatoires

ELS						
Nexp(ELS)	5.10E ⁻⁷ /an	10E ⁻⁶ /an	5.10E ⁻⁶ /an	10E ⁻⁵ /an	10E ⁻⁴ /an	10E ⁻³ /an
N > 300	R					
100 < N ≤ 300	*	*				
30 < N ≤ 100						
10 < N ≤ 30						
1 < N ≤ 10						
N ≤ 1						

PEL						
Nexp(PEL)	5.10E ⁻⁷ /an	10E ⁻⁶ /an	5.10E ⁻⁶ /an	10E ⁻⁵ /an	10E ⁻⁴ /an	10E ⁻³ /an
N > 3000	*					
1000 < N < 3000	R	*				
300 < N < 1000	*	*	*			
100 < N < 300						
10 < N < 100						
N ≤ 10						



7. Conclusion

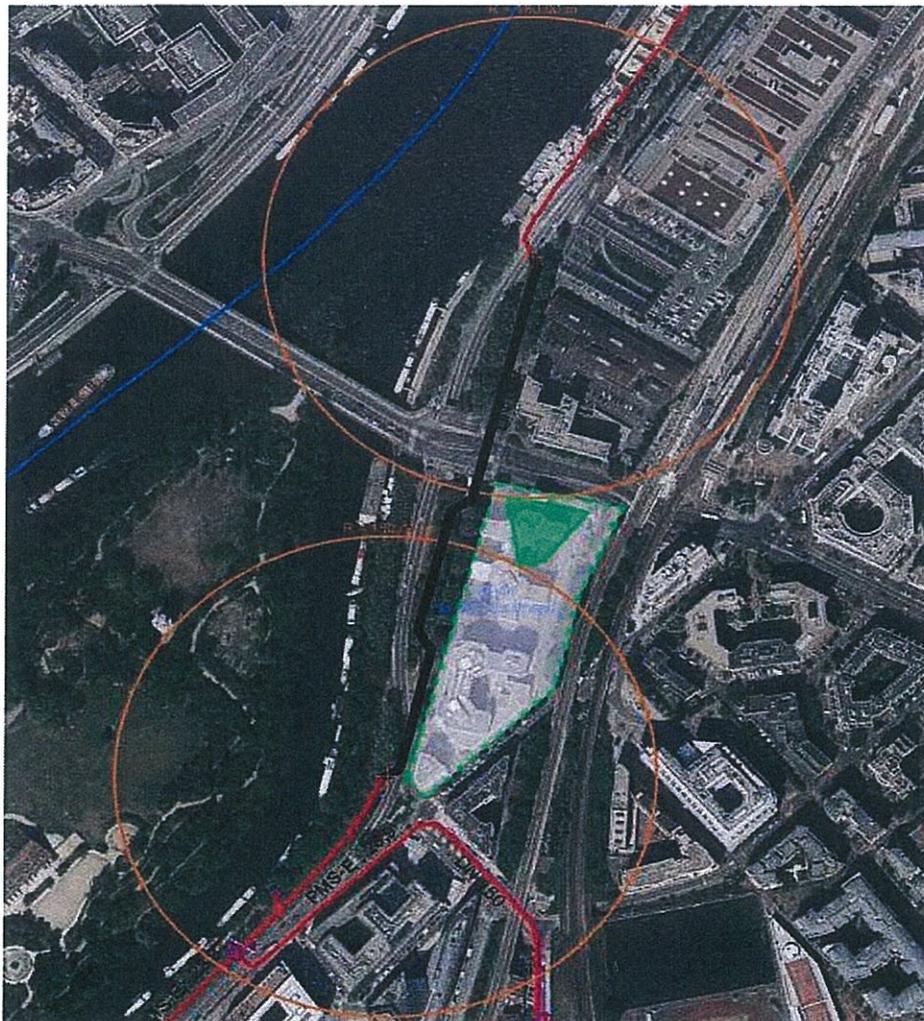
- Le tronçon de canalisation présente un écart vis à vis de l'article 8 de l'arrêté du 4 août 2006 modifié par l'arrêté du 20 décembre 2010. Le scénario impactant est positionné dans une case noire de la matrice ELS et grise de la matrice PEL.

Le risque industriel associé est en conséquence non acceptable, des mesures compensatoires doivent être mises en oeuvre afin de rendre les scénarios étudiés acceptables.

- Mesure(s) compensatoire(s) préconisée(s) : Protections mécaniques

- Si la mise en oeuvre des mesures compensatoires préconisées pose un problème de faisabilité, il conviendra de mettre en place une mesure ou une combinaison de mesures de substitution, conduisant à un facteur de réduction E_{inc} inférieur ou égal à celui des mesures préconisées.

- Les mesures compensatoires sont à mettre en oeuvre sur une longueur d'environ 415m entre les points 594509-2425849 et 594413-2425460 (coordonnées en Lambert 2e)





RECOMMANDATIONS TECHNIQUES APPLICABLES A L'EXECUTION DES TRAVAUX DE TIERS A PROXIMITE DES CANALISATIONS DE TRANSPORT DE GAZ NATUREL

Version du 2 juillet 2012

Les dispositions contenues dans le présent document constituent des recommandations qui ne présentent aucun caractère exhaustif et qui ne sauraient de quelque manière que ce soit se substituer aux obligations de toute personne physique ou morale (dénommée «Tiers» dans la suite du texte), qui projette ou qui réalise des travaux à proximité d'une canalisation de transport de gaz naturel (dénommée «Canalisation» dans la suite du texte) ou modifier celles-ci, que ces obligations aient pour origine la réglementation en vigueur, les règles de l'art ou des documents contractuels.

Une canalisation de transport de gaz naturel est un ouvrage sensible pour la sécurité, présentant des enjeux importants en termes de sécurité.

En vertu de l'article R.554-26 du Code de l'Environnement, les informations relatives à sa localisation doivent obligatoirement faire l'objet d'un rendez-vous sur site avec GRTgaz.

Les travaux dans le sous-sol ne peuvent être entrepris avant ce rendez-vous.

Une canalisation de transport de gaz naturel est un ouvrage enterré. Rien ne permet, avant la réalisation de sondages, de connaître son emplacement exact. Ceci doit inciter le responsable du chantier et le personnel du Tiers à la vigilance.

Sauf exception, la présence d'une canalisation de transport de gaz en terrain privé n'est signalée par aucun dispositif avertisseur ou protecteur. Dans le domaine public, ce dispositif peut ne pas exister.

En cas de travaux urgents à proximité de nos ouvrages contactez nous suivant les coordonnées disponibles dans le guichet unique www.reseaux-et-canalisation.ineris.fr/.

En cas d'endommagement de nos installations, contactez immédiatement le numéro d'urgence mentionné sur les bornes ou balises jaunes situées à proximité et mentionné dans le guichet unique.

Les principales dispositions à mettre en œuvre lors de travaux à proximité d'un ouvrage de transport de gaz sont décrites dans le « **GUIDE TECHNIQUE relatif aux travaux à proximité des réseaux** » **disponible sur le guichet unique.**

Nous vous invitons à consulter en particulier les chapitres suivants :

§5.3.1 OUVRAGES (GAZIERS) DE TRANSPORT

§ 7 RECOMMANDATIONS ET PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAVAUX

dont en particulier

§ 7.2.3 MAINTIEN DES ACCÈS AUX DISPOSITIFS DE COUPURE

§ 7.2.4 FUSEAU D'UNE TECHNIQUE

§ 7.2.5 INTERSECTION ENTRE LES FUSEAUX D'UNE TECHNIQUE ET D'UN RESEAU

§ 7.2.6 ZONES D'INTERVENTION À PROXIMITÉ D'UN OUVRAGE DE TRANSPORT DE GAZ [...]

§ 7.3 PHASE DE RÉALISATION

§ 7.4 TRAVAUX D'ACCOMPAGNEMENT SANS TERRASSEMENT

§ 9 RECOMMANDATIONS ET PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAVAUX URGENTS

§ 10 DISPOSITIONS EN CAS D'ENDOMMAGEMENT D'UN OUVRAGE

RAPPEL SUR LA NOUVELLE REGLEMENTATION*

Désormais codifiée dans le code de l'environnement aux articles L. 554-1 à L. 554-5 et R. 554-1 à R. 554-38, elle implique aussi bien les exploitants de réseaux, que les maîtres d'ouvrage, qui doivent rendre plus sûrs leurs projets à proximité des réseaux, et les exécutants de travaux, qui doivent sécuriser leurs chantiers. Elle entre en vigueur le 1er juillet 2012.

Concrètement, toute personne envisageant de réaliser des travaux a l'obligation de consulter, à partir du 1er juillet 2012, le nouveau téléservice www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr afin d'obtenir la liste des exploitants auxquels ils devront adresser les nouvelles déclarations réglementaires de projet de travaux (DT) et d'intention de commencement de travaux (DICT).

Ce guichet unique remplace le dispositif de recensement des réseaux et de leurs exploitants géré avant le 1er juillet 2012 par chaque commune.

Pour en savoir plus sur les nouvelles dispositions anti-endommagement : www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr.



POUR FACILITER LA PREPARATION ET LA GESTION DE VOS DT DICT GRTgaz recommande PROTYS.fr, première plateforme 100% numérique de déclaration en ligne et de gestion des déclarations préalables de travaux et des réponses associées. Pour plus d'information, rendez-vous sur <http://www.protys.fr/>

GRT GAZ
M. Jean-Yves SEMPERE
M. Yasser GANI
Agence Ile de France Nord
2 rue Pierre Timbaud
92 238 GENNEVILLIERS cedex

Paris, le 13 janvier 2014

Nos ref : PC92040130019

Vos ref : DGPA-NTR

Objet : construction d'un IGH
120 quai de la Bataille de Stalingrad à Issy les Moulineaux

Monsieur,

Nous faisons suite à votre courrier référencé DGPA-NTR en date du 28 novembre 2013 qui précise l'analyse d'acceptabilité de notre projet.

En effet, cette analyse confirme que notre projet n'est pas compatible avec la présence de votre ouvrage, mais indique le type ainsi que la longueur de mesures compensatrices à mettre en œuvre afin de rendre celui-ci réalisable.

Vous précisez également l'estimation du périmètre financier correspondant qui serait alors à la charge de l'aménageur.

Nous vous confirmons que nous nous engageons à respecter les conditions nécessaires à la compatibilité de notre projet avec la présence de vos ouvrages telles qu'évoquées, dans la mesure de la confirmation du lancement de ce projet en phase opérationnelle.

En conséquence, nous comprenons que sous réserve du respect de l'engagement précisé ci-dessus, notre projet ne rencontrera pas d'objection de votre part quant à sa réalisation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.


Jean-Luc BROHARD
Directeur Général Délégué

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

ARRETE EN DATE DU 10 JANVIER 2014 PORTANT OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DELIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE N° 092 040 13 0019 – RELATIF A LA CONSTRUCTION D'UN IMMEUBLE DE GRANDE HAUTEUR « HELICE » - SUR UN TERRAIN SITUÉ 120, QUAI DE LA BATAILLE STALINGRAD – ZAC DU PONT D'ISSY – ISSY-LES-MOULINEAUX

Le Député-Maire d'Issy-les-Moulineaux,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles R.423-20, R.423-32, R.423-57 et R.431-4 et suivants,

Vu le Code de l'Environnement et notamment ses articles L.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.122-1 et suivants, R.123-1 et suivants,

Vu le Décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,

Vu le Décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement,

Vu la demande de permis de construire n° 092 040 13 0019 déposée le 5 juin 2013 par la SCI ISSY CAMPUS concernant un projet d'immeuble de grande hauteur qui accueillera des bureaux et des commerces, sur un terrain situé 120, quai de la Bataille Stalingrad à Issy-les-Moulineaux,

Vu les pièces du dossier soumis à enquête publique et notamment l'étude d'impact,

Vu l'avis émis le 11 décembre 2013 par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France, autorité environnementale compétente consultée dans le cadre de la procédure,

Vu la décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise en date du 19 décembre 2013 désignant Monsieur Michel CHEVAL, ingénieur chef de projets en retraite, en qualité de Commissaire Enquêteur titulaire, et Madame Martine BAUCAIRE, en qualité de Commissaire Enquêteur suppléante.

ARRETE

Article 1 : La demande de permis de construire n° 092 040 13 0019 déposée le 5 juin 2013 par la SCI ISSY CAMPUS concernant un projet d'immeuble de grande hauteur qui accueillera des bureaux et des commerces, sur un terrain situé 120, quai de la Bataille Stalingrad à Issy-les-Moulineaux, sera soumise à enquête publique du mercredi 29 janvier 2014 au mercredi 5 mars 2014 inclus, soit 36 jours consécutifs.

Article 2 : Par décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise en date du 19 décembre 2013, Michel CHEVAL, ingénieur chef de projets en retraite a été désigné en qualité de Commissaire Enquêteur titulaire et Madame Martine BAUCAIRE, en qualité de Commissaire Enquêteur suppléante.

Article 3 : Pendant la durée de l'enquête, un exemplaire de la demande de permis de construire et toutes les pièces constituant le dossier réglementaire ainsi qu'un registre coté et paraphé par le Commissaire Enquêteur seront déposés et mis à la disposition du public, qui pourra y consigner ses observations, au Centre Administratif Municipal – 47, rue du Général Leclerc 92130 Issy-les-Moulineaux (accueil des Services Techniques, 2^{ème} étage) – les lundis, mardis, mercredis, vendredis de 8h30 à 18h00, les jeudis de 8h30 à 19h00, les samedis de 8h30 à 12h00.

Le public pourra consigner ses observations sur le registre d'enquête publique ou les adresser par écrit au Commissaire Enquêteur au siège de l'enquête publique (Centre Administratif Municipal, 47 rue du Général Leclerc 92130 Issy-les-Moulineaux). Ces observations seront annexées au registre d'enquête.

Article 4 : Le Commissaire Enquêteur siègera au Centre Administratif Municipal (accueil des Services Techniques, 2^{ème} étage) pour y recueillir les observations du public les jours suivants :

- Jeudi 30 janvier de 16 h à 19 h
- Samedi 8 février de 9h à 12h
- Vendredi 14 février de 9h à 12h
- Jeudi 20 février de 16h à 19h
- Mercredi 5 mars de 15h à 18h

Article 5 : Le public sera informé de l'ouverture de l'enquête par un avis publié en caractères apparents 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département dont un exemplaire sera annexé au dossier.

Quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, cet avis sera apposé par voie d'affiche sur les panneaux administratifs municipaux ainsi que sur le site du projet et sur le site internet de la Ville.

Les formalités de publicité et d'affichage feront l'objet d'un certificat établi par Monsieur le Maire.

Article 6 : A l'expiration du délai d'enquête, Monsieur le Commissaire Enquêteur transmettra à Monsieur le Maire et au Tribunal Administratif le dossier d'enquête, les documents annexés ainsi que ses conclusions. Le registre sera clos et signé par le Commissaire Enquêteur.

Monsieur le Commissaire Enquêteur rencontrera dans la huitaine le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse.

Le responsable du projet disposera alors d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Monsieur le Commissaire Enquêteur transmettra, dans le délai d'un mois à compter de la date de clôture de l'enquête, le dossier d'enquête, son rapport et ses conclusions à Monsieur le Maire.

Une copie du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur sera adressée par Monsieur le Maire à Monsieur le Préfet du département des Hauts de Seine.

Le rapport et les conclusions motivées seront tenus à la disposition du public au Centre Administratif Municipal – 47, rue du Général Leclerc (accueil des Services Techniques, 2^{ème} étage) aux jours et heures habituels d'ouverture pendant le délai d'un an. Les personnes intéressées pourront en obtenir communication.

Article 7 : La décision qui interviendra à l'issue de la procédure sera soit un arrêté accordant le permis de construire, avec ou sans prescriptions, soit un arrêté refusant le permis de construire, soit un arrêté de sursis à statuer, soit un refus tacite en cas de silence gardé par l'administration au terme du délai de deux mois mentionnée à l'article R.423-32 du code de l'urbanisme.

Article 8 : Monsieur le Directeur Général Adjoint des Services, Monsieur le Maire et Monsieur le Commissaire Enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture des Hauts-de-Seine.

Ampliation du présent arrêté sera adressée à Monsieur le Commissaire Enquêteur et à Monsieur le Préfet des Hauts-de-Seine.

Le Député-Maire

André SANTINI

ARRETE DE MISE A L'ENQUETE PUBLIQUE



N° 29/2014

REGISTRE DES ARRÊTÉS DU MAIRE**ARRETE PORTANT OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DELIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE N° 092 040 13 0019 – RELATIF A LA CONSTRUCTION D'UN IMMEUBLE DE GRANDE HAUTEUR « HELICE » - SUR UN TERRAIN SITUE 120, QUAI DE LA BATAILLE STALINGRAD – ZAC DU PONT D'ISSY – ISSY-LES-MOULINEAUX**

Le Député-Maire d'Issy-les-Moulineaux,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles R.423-20, R.423-32, R.423-57 et R.431-4 et suivants,

Vu le Code de l'Environnement et notamment ses articles L.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.122-1 et suivants, R.123-1 et suivants,

Vu le Décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,

Vu le Décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement,

Vu la demande de permis de construire n° 092 040 13 0019 déposée le 5 juin 2013 par la SCI ISSY CAMPUS concernant un projet d'immeuble de grande hauteur qui accueillera des bureaux et des commerces, sur un terrain situé 120, quai de la Bataille Stalingrad à Issy-les-Moulineaux,

Vu les pièces du dossier soumis à enquête publique et notamment l'étude d'impact,

Vu l'avis émis le 11 décembre 2013 par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France, autorité environnementale compétente consultée dans le cadre de la procédure,

Vu la décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise en date du 19 décembre 2013 désignant Monsieur Michel CHEVAL, ingénieur chef de projets en retraite, en qualité de Commissaire Enquêteur titulaire, et Madame Martine BAUCAIRE, en qualité de Commissaire Enquêteur suppléante.

ARRETE

ARTICLE 1 : La demande de permis de construire n° 092 040 13 0019 déposée le 5 juin 2013 par la SCI ISSY CAMPUS concernant un projet d'immeuble de grande hauteur qui accueillera des bureaux et des commerces, sur un terrain situé 120, quai de la Bataille Stalingrad à Issy-les-Moulineaux, sera soumise à enquête publique du mercredi 29 janvier 2014 au mercredi 5 mars 2014 inclus, soit 36 jours consécutifs.

ARTICLE 2 : Par décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise en date du 19 décembre 2013, Michel CHEVAL, ingénieur chef de projets en retraite a été désigné en qualité de Commissaire Enquêteur titulaire et Madame Martine BAUCAIRE, en qualité de Commissaire Enquêteur suppléante.

ARTICLE 3 : Pendant la durée de l'enquête, un exemplaire de la demande de permis de construire et toutes les pièces constituant le dossier réglementaire ainsi qu'un registre coté et paraphé par le Commissaire Enquêteur seront déposés et mis à la disposition du public, qui pourra y consigner ses observations, au Centre Administratif Municipal – 47, rue du Général Leclerc 92130 Issy-les-Moulineaux (accueil des Services Techniques, 2^{ème} étage) – les lundis, mardis, mercredis, vendredis de 8h30 à 18h00, les jeudis de 8h30 à 19h00, les samedis de 8h30 à 12h00.

Le public pourra consigner ses observations sur le registre d'enquête publique ou les adresser par écrit au Commissaire Enquêteur au siège de l'enquête publique (Centre Administratif Municipal, 47 rue du Général Leclerc 92130 Issy-les-Moulineaux). Ces observations seront annexées au registre d'enquête.

ARTICLE 4 : Le Commissaire Enquêteur siègera au Centre Administratif Municipal (accueil des Services Techniques, 2^{ème} étage) pour y recueillir les observations du public les jours suivants :

- Jeudi 30 janvier de 16 h à 19 h
- Samedi 8 février de 9h à 12h
- Vendredi 14 février de 9h à 12h
- Jeudi 20 février de 16h à 19h
- Mercredi 5 mars de 15h à 18h

ARTICLE 5 : Le public sera informé de l'ouverture de l'enquête par un avis publié en caractères apparents 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département dont un exemplaire sera annexé au dossier.

Quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, cet avis sera apposé par voie d'affiche sur les panneaux administratifs municipaux ainsi que sur le site du projet et sur le site internet de la Ville.

Les formalités de publicité et d'affichage feront l'objet d'un certificat établi par Monsieur le Maire.

ARTICLE 6 : A l'expiration du délai d'enquête, Monsieur le Commissaire Enquêteur transmettra à Monsieur le Maire et au Tribunal Administratif le dossier d'enquête, les documents annexés ainsi que ses conclusions. Le registre sera clos et signé par le Commissaire Enquêteur.

Monsieur le Commissaire Enquêteur rencontrera dans la huitaine le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse.

Le responsable du projet disposera alors d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Monsieur le Commissaire Enquêteur transmettra, dans le délai d'un mois à compter de la date de clôture de l'enquête, le dossier d'enquête, son rapport et ses conclusions à Monsieur le Maire.

Une copie du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur sera adressée par Monsieur le Maire à Monsieur le Préfet du département des Hauts de Seine.

Le rapport et les conclusions motivées seront tenus à la disposition du public au Centre Administratif Municipal – 47, rue du Général Leclerc (accueil des Services Techniques, 2^{ème} étage) aux jours et heures habituels d'ouverture pendant le délai d'un an. Les personnes intéressées pourront en obtenir communication.

ARTICLE 7 : La décision qui interviendra à l'issue de la procédure sera soit un arrêté accordant le permis de construire, avec ou sans prescriptions, soit un arrêté refusant le permis de construire, soit un arrêté de sursis à statuer, soit un refus tacite en cas de silence gardé par l'administration au terme du délai de deux mois mentionnée à l'article R.423-32 du code de l'urbanisme.

ARTICLE 8 : Monsieur le Directeur Général Adjoint des Services, Monsieur le Maire et Monsieur le Commissaire Enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture des Hauts-de-Seine.

Ampliation du présent arrêté sera adressée à Monsieur le Commissaire Enquêteur et à Monsieur le Préfet des Hauts-de-Seine.

Date de réception en Sous-Préfecture

10 JAN. 2014

Fait à Issy-les-Moulineaux,

Le 10 JAN. 2014

Le Député-Maire



André Santini
André SANTINI