

# MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE



Avis de la MRAE du 5 septembre 2019 sur le projet de ZAC « Seguin – Rives de Seine » situé à Boulogne-Billancourt (92)



## SOMMAIRE

1. INTRODUCTION
2. LES ELEMENTS POSITIFS SOULIGNES PAR LA MRAe
3. LES ELEMENTS DE REPONSE DE LA SPL VAL DE SEINE A L'AVIS DU 5 SEPTEMBRE 2019
4. LA PRISE EN COMPTE DE L'AVIS DU 14 DECEMBRE 2018



Les travaux de la gare du Grand Paris Express et le Quartier du Pont de Sèvres – Juillet 2019  
*Crédits P. Guignard*



## INTRODUCTION



**Vue aérienne de la ZAC au cœur de la Métropole Parisienne – Juillet 2019**

*Crédits P. Guignard*

## QU'EST-CE QUE LA MRAE ?

### REPRESENTATION

En France, la fonction d'Autorité environnementale est exercée :

- **A l'échelle nationale par le Ministre de l'environnement ou par l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD)**

L'Autorité environnementale du CGEDD a été créée à l'été 2009, conformément au droit européen de l'environnement, qui demande à chaque État membre d'instituer une Autorité environnementale indépendante.

- **A l'échelle régionale par les Missions Régionales d'Autorité environnementale (MRAe)**

Le DAEU relatif à la ZAC Seguin rives de Seine a fait l'objet d'un avis formulé par la MRAe Ile de France. Chaque MRAe comporte 4 membres dont 2 permanents du CGEDD.

### OBJECTIF

Les MRAe ont été créées en 2016 afin de pouvoir exprimer des avis indépendants sur tous les projets, plans et programmes et de contribuer à un meilleur fonctionnement démocratique pour la préparation des décisions environnementales.

## COMMENT EST INSTRUIT LE DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE ?

Différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets soumis à autorisation loi sur l'eau ou à autorisation au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement, sont fusionnées au sein d'une unique autorisation environnementale : **LE DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTAL UNIQUE (DAEU)**

### OBJECTIF

Cette modification permet une approche par « projet » et non plus par « procédure » et permet d'éviter des études d'impact et des consultations publiques redondantes, tout en améliorant l'évaluation des impacts sur projet sur l'environnement. *Ici le DAEU de la ZAC Seguin- Rives de Seine, est requis au titre de la loi sur l'eau. L'étude d'impact du projet, exigée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3 du Code de l'environnement est jointe au dossier d'autorisation environnementale.*

### PROCEDURE

- Le dossier est réalisé sous la responsabilité du maître d'ouvrage accompagné de Bureaux d'études spécialisés : *Ici la SPL Val de Seine accompagnée d'INGEROP (BE environnement) et de SAFEGE (BE hydraulique).*
- L'instruction est réalisée par les services de l'Etat compétents : *Ici la DRIEE et notamment le service Police de l'Eau pour l'impact en Seine qui reste l'enjeu environnemental majeur du projet.*
- La MRAe rend ensuite un avis argumenté sur le dossier auquel le porteur de projet répond : *Ici la MRAe Ile de France a rendu son avis le 5 septembre 2019. **Le présent document constitue la réponse de la SPL Val de Seine Aménagement.***

### L'ENQUETE PUBLIQUE

- Une enquête publique est lancée par l'autorité compétente (la Préfecture) sous l'autorité d'un commissaire enquêteur. A la suite de laquelle, le commissaire enquêteur rend un rapport et des conclusions motivées.
- Le rapport doit faire état des contre-propositions qui ont été faites au cours de l'enquête ainsi que des réponses éventuelles apportées par le porteur de projet.

### QUELLE EST LA PORTEE DE L'AVIS DE LA MRAE ?

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

### POURQUOI DEUX AVIS SONT-ILS CITES?

Deux procédures de demande d'autorisation environnementale unique ont été conduites. La première a été abandonnée avant l'enquête publique suite au retrait de Boulogne Studios acquéreur de la partie centrale de l'île Seguin, qui a fait l'objet d'un avis de la MRAe le 18 octobre 2018 relatif à l'étude d'impact déposée dans le cadre de son PC

Le projet développé sur la partie centrale devenant obsolète, un nouveau DAEU a été déposé.

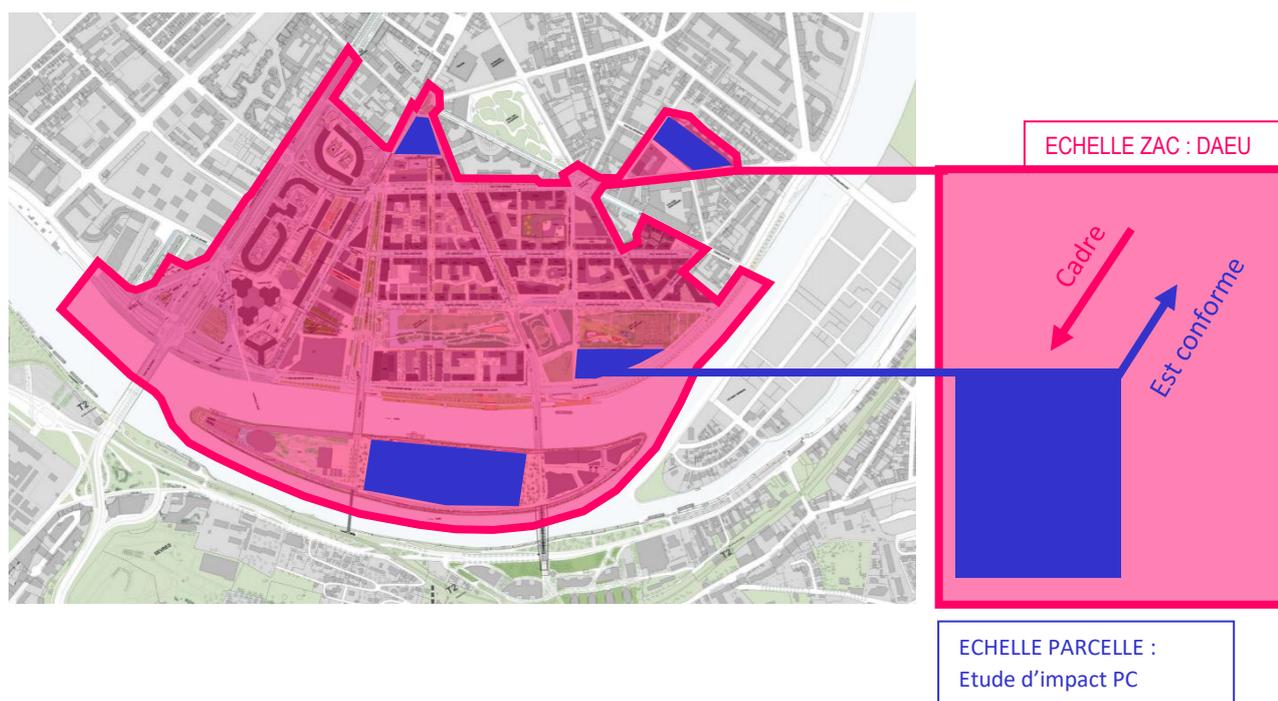
Ici le calendrier des deux procédures :



### QUELLE EST LA DIFFERENCE ENTRE UNE ETUDE D'IMPACT A L'ECHELLE DE LA ZAC ET UNE ETUDE D'IMPACT A L'ECHELLE DES ILOTS ?

Pour un projet de ZAC ayant fait l'objet d'une décision de création en 2003, plusieurs études d'impact seront déposées pour des échelles de projet différent.

- L'étude d'impact à l'échelle de la ZAC Seguin Rives de Seine, correspondant au DAEU, qui encadre les prescriptions environnementales à une échelle macroscopique.
- Les études d'impact à l'échelle des Permis de Construire (PC), qui sont demandées en fonction de la constructibilité du projet, de façon systématique ou après examen au cas par cas, qui viennent en définir les incidences précises et qui devront être conformes avec le DAEU.



## LES ELEMENTS POSITIFS SOULIGNES PAR LA MRAe



Le Trapèze Ouest, un réseau d'espaces publics généreux et largement végétalisés– Juillet 2019

Crédits P. Guignard

### PREAMBULE

*L'environnement fait partie intégrante de la réflexion portée sur le projet. En cela, le dossier présente un certain nombre de points forts soulignés par la MRAe. Ces points rappelés dans la partie qui suit sont évoqués par la MRAe dans son avis de 2018 et dans son avis de 2019.*

### L'ANALYSE GLOBALE DE L'ETUDE D'IMPACT DU PROJET SUR LES PAYSAGES ET LES ESPACES

**PUBLICS :** Un des principaux points positifs soulignés par la MRAe (pages 7, 8 et 9 de son avis du 5 septembre 2019) concerne l'actualisation du dossier par rapport à celui déposé lors de la procédure de DAEU notamment pour :

- La programmation
- L'aménagement des berges de l'île Seguin
- Les transports collectifs
- Le pont Seibert
- Le paysage

**La MRAe relève à de nombreuses reprises dans son avis de 2018 la qualité de l'état initial et l'exhaustivité du dossier qui aborde l'ensemble des enjeux environnementaux.** La MRAe souligne l'amélioration du projet concernant le risque d'inondation et la gestion de l'eau et des milieux aquatiques. (p9/12 avis de 2019)

**L'INFORMATION, LA CONSULTATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC :** **La MRAe constate la qualité du résumé non technique qui a été fourni dans le dossier et qui permet au lecteur non spécialiste d'avoir une vision synthétique de tous les sujets traités.** Par ailleurs, les visuels intégrés permettent de bien illustrer les choix de programmation de la partie centrale, des esplanades et des berges de l'île Seguin. (p10-11/12 avis de 2019)

**L'ANALYSE DE LA QUALITE DES SOLS ET DE LA TOPOGRAPHIE :** La qualité du dossier concernant l'analyse de la qualité des sols et de la topographie est mise en avant dans l'avis de la MRAe. **En effet, l'ensemble des actes réglementaires relatifs aux travaux de dépollution sont bien identifiés et l'état initial de la qualité des sols est mené de façon précise dans l'étude d'impact.** (p7/15 avis de 2018)

**LES PAYSAGES ET LES ESPACES PUBLICS :** **La MRAe considère la mise en perspective historique du dossier comme pertinente** notamment concernant l'état initial du paysage qui est bien documenté. (p 8/15 avis de 2018)

**LES DEPLACEMENTS ET LE CADRE DE VIE :** La description et l'explication de la politique mise en œuvre pour le stationnement sur la ZAC sont saluées. **En effet, le stationnement est réglementairement restrictif sur la ZAC mais est complété par des ouvrages publics.** (p9/15 avis de 2018)

**LA JUSTIFICATION DU PROJET :** La MRAe accorde un poids important à la justification des choix d'aménagement effectués par rapport à l'ensemble des options possibles. **Ainsi la présentation des variantes étudiées pour le secteur du Trapèze est considérée comme cohérente.** (p14/15 avis de 2018)

## LES ELEMENTS DE REPONSE DE LA SPL VAL DE SEINE A L'AVIS DU 5 SEPTEMBRE 2019



La Seine Musicale sur l'Île Seguin - Février 2019

*Crédits P. Guignard*

## PREAMBULE

- Ce document présente les réponses du Maître d'Ouvrage aux réserves et aux recommandations de l'Autorité Environnementale de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) dans l'avis adopté lors de la séance du 5 septembre 2019 (cf. Annexe 1).
- Dans le présent document, les extraits de l'avis de la MRAe du 5 septembre 2019 sont présentés suivant la forme suivante :

*Extraits de l'avis de la MRAe*

- Et suivant le plan ci-après :

**L'avis MRAe délibéré en date du 5 Septembre 2019 est décomposé en 5 parties :**

### Table des matières

<b>1 L'évaluation environnementale.....</b>	<b>4</b>
1.1 Présentation de la réglementation.....	4
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	4
<b>2 Contexte et description du projet.....</b>	<b>4</b>
2.1 Contexte.....	4
2.2 Présentation du projet.....	6
2.3 Analyse globale de l'étude d'impact.....	7
<b>3 Analyse des enjeux environnementaux et des incidences du projet.....</b>	<b>8</b>
3.1 Avis sur les compléments apportés à l'analyse des impacts du projet sur la qualité des sols et la topographie.....	8
3.2 Avis sur les compléments apportés à l'analyse des impacts du projet sur le risque d'inondation, la gestion de l'eau et les milieux aquatiques.....	9
3.3 Avis sur les compléments apportés à l'analyse des impacts du projet sur la trame naturelle et les espaces verts.....	9
3.4 Avis sur les compléments apportés à l'analyse des impacts du projet sur le paysage et les espaces publics.....	10
3.5 Avis sur les compléments apportés à l'analyse des impacts du projet sur les déplacements et le cadre de vie.....	11
<b>4 Justification du projet retenu.....</b>	<b>12</b>
<b>5 Information, consultation et participation du public.....</b>	<b>12</b>

Est présenté dans le document les extraits des réserves et recommandations de l'Autorité Environnementale de la MRAe appelant une réponse ou un éclaircissement de la part du Maître d'Ouvrage.

## 1. L'Evaluation environnementale

---

Cette partie n'appelle pas de recommandations de la part de l'Autorité Environnementale

## 2. Contexte et description du projet

### 2.1. Sur l'ensemble de l'île Seguin

p. 6 **Sur l'ensemble de l'île Seguin :**  
 • un potentiel de 950 places de parking en sous-sol pour l'ensemble de l'île (le projet M'Seguin en prévoyait 700 et la Seine musicale en contient 74), **le solde restant pour la partie centrale de l'île n'est pas mentionné ;**

- Pour les permis de construire délivrés, Seine musicale et pointe amont, un total de 236 places de stationnement véhicule ont été autorisées (Seine musicale : 73 places et Pointe amont : 163 places).
- Le nombre de place de parking prévu sur l'ensemble de l'île Seguin est de 936 places.
- La partie centrale comportera donc au maximum 700 places.

### 2.2. L'îlot « partie centrale » de l'île Seguin :

p.7 **- L'îlot « partie centrale » de l'île Seguin :**  
 [...]
 

- un jardin ouvert au public d'au moins 15 000 m<sup>2</sup> d'un seul tenant, le long de la berge Sud, accompagné d'équipements sportifs (**non dimensionnés**).

**Le programme immobilier est encore à l'étude (EI p 90), sans précision sur le choix de programmation et d'implantation. La MRAE note que la programmation est 100 % tertiaire sur cette île alors qu'une mixité fonctionnelle mérite d'être analysée sur un projet d'une telle échelle. L'intégration du jardin au sein de l'île et dans la globalité du projet n'est pas étudiée.**

L'île Seguin représente un aménagement urbain singulier au sein de l'opération d'aménagement « Seguin –Rives de Seine ». Sa vocation de point névralgique de la Vallée de la Culture initiée par le département des Hauts de Seine est très marquée et s'incarne aujourd'hui à travers la Seine Musicale. Cette programmation culturelle s'accompagnera d'un jardin public en partie centrale.

Le choix d'un programme principalement tertiaire s'inscrit dans une réflexion liée aux complémentarités d'usages sur l'île, en termes de :

- Gestion de flux : salariés et usagers des équipements culturels, sur des plages horaires complémentaires, permettant notamment de faire vivre l'île tous les jours de la semaine tout en limitant l'affluence, et de mutualiser les places de parking.
- Accessibilité pour tous les publics à un site exceptionnel des boucles de la Seine : « Rendre l'île aux boulonnais »
- Nuisances sonores

Au-delà de tout cela, le ZAC « Seguin-Rives de Seine » est une seule et même opération d'aménagement dont la mixité fonctionnelle est envisagée à l'échelle de l'opération dans son ensemble. Le fait que la programmation de la partie centrale de l'île Seguin soit exclusivement tertiaire n'a pas d'incidence sur la mixité fonctionnelle globale de l'opération.

### 2.3. L'îlot V nord

p. 7 **- L'îlot V nord : sur une constructibilité de 10 000 m<sup>2</sup>, l'étude d'impact ajoute l'hypothèse d'un programme classique à l'hypothèse initiale d'une programmation sportive (EI page 42) ; la notion de**

**« programme classique » n'est pas détaillée dans l'étude d'impact. Et l'ajout de cette seconde hypothèse n'est pas justifié.**

Afin de comprendre ce qui est entendue par « programmation classique », il convient de revenir sur les principes d'aménagement du quartier du Trapèze.

Le quartier se déploie selon une trame d'espaces publics généreux, autour d'un parc disposé parallèlement à la Seine, les aménagements mettent en relation la ville existante et la rive droite de la Seine. Cette trame d'espaces publics détermine des îlots constructibles (macro-lot) et offre des lieux d'animation et d'agrément diversifiés. L'objectif étant de pouvoir, de l'échelle du quartier à celui du macro lot, assurer une véritable mixité urbaine permettant tout à la fois :

- une croissance équilibrée et durable de Boulogne-Billancourt,
- l'accueil et le maintien d'une population active et diversifiée,
- une réponse adaptée en matière de logements aidés,
- la réalisation d'équipements de proximité et de services répondant aux besoins des futurs habitants et usagers du quartier,

Une « programmation – classique » retrouvée sur le Trapèze assure la présence sur chaque macro-lot de :

- une part majoritaire de logements dont 1/3 de logement aidé
- éventuellement une part de bureaux
- un équipement public ou privé, en fonction des besoins et des opportunités.

L'ensemble s'insérant dans une trame d'espaces publics largement végétalisés constitutifs de la « Ville-Parc », concept fondateur de la ZAC Seguin Rives de Seine.

#### **2.4. Opérations du CD92 projetées sur le périmètre de la ZAC**

p. 7 **La création, la réalisation et l'installation d'une figure de proue à la Seine Musicale, une œuvre monumentale à la pointe aval de l'île Seguin, portée à la connaissance de la DRIEE. Cette opération n'est pas mentionnée dans l'étude d'impact. Les caractéristiques de ce projet seraient les suivantes : une hauteur minimum de 20 m (hors socle), une insertion dans un cercle de 8 m de diamètre et une mise en lumière la nuit.**

Ce projet emblématique n'était pas encore connu par la SPL Val de Seine au moment du dépôt du DAEU. Néanmoins, l'ensemble des acteurs institutionnels compétents s'accorderont pour étudier les impacts d'une telle installation dont l'objectif est son inscription comme figure de proue de la Vallée de la Culture.

### 3. Analyse des enjeux environnementaux et des incidences

#### 3.1. Compléments apportés à l'analyse des impacts du projet sur la qualité des sols et la topographie

p. 8 **L'étude d'impact actualisée ne précise pas les possibilités exactes d'exploitation des niveaux de sous-sol sur la parcelle centrale de l'île Seguin, notamment si une partie sera laissée en pleine terre, et n'apporte pas une quantification de cet excédent évacué de la zone par voie fluviale. La MRAe préconise de quantifier cet excédent.**

Un ordre de grandeur des volumes à considérer a été évalué sur la base d'hypothèses qui avaient été prises dans le cadre de l'étude hydrogéologique. Les hypothèses sont les suivantes :

- Le niveau du terrain est considéré à 36,7 m NGF
- Les niveaux de sous-sols avaient été considérés entre 27,5 m NGF et 23,5 m NGF

Le volume obtenu dans le cadre de cette estimation est de l'ordre de 472 000 m<sup>3</sup>. Néanmoins cette estimation n'est qu'indicative et ne prend pas en compte les éventuels réemplois sur site ou au sein de la ZAC.

Les possibilités de réemploi seront étudiées par les aménageurs au moment de la réalisation de ces îlots. La SPL Val de Seine s'engage à réemployer le plus possible les terres saines dans des aménagements à proximité afin notamment de limiter le trafic généré par l'évacuation des déblais. Les terres polluées seront quant à elles évacuées vers des filières agréées. La SPL a entamé une réflexion avec Voies Navigables de France afin de mettre en place la meilleure stratégie d'approvisionnement et d'évacuation validée par l'ensemble des acteurs de la voie fluviale.

#### 3.2. Compléments apportés à l'analyse des impacts du projet sur le risque d'inondation, la gestion de l'eau et les milieux aquatiques

p. 9 **La modélisation hydrogéologique n'a pas évolué depuis 2018.**

Les hypothèses suivantes avaient été prises pour la modélisation hydrogéologique :

- Sur la partie centrale de l'île Seguin, plusieurs sous-sols vont être créés afin d'accueillir notamment des parkings. Les hypothèses prises pour l'étude hydrogéologique sont des radiers de plusieurs niveaux : un radier à 25,5 et un autre à 24 mNGF qui seront entourés d'une paroi moulée de 77 centimètres d'épaisseur qui descendra jusqu'à 6 mNGF. Le reste du parking aura pour radier 28 mNGF mais sera lui entouré d'une paroi parisienne perméable.
- Un sous-sol sera créé lors de l'aménagement du lot V au nord de la ZAC. La cote du radier du sous-sol sera donc située à 4 mètres de profondeur au maximum (29 mNGF) et devrait rester dans la zone non saturée (niveau piézométrique à environ 26 mNGF dans le secteur) et ne devrait pas nécessiter de paroi moulée.

Pour les lots D5 et M2 une hypothèse maximisant l'effet barrage avait été prise, avec la prise en compte de sous-sols sur 4 niveaux et de paroi moulées descendant jusqu'à la craie saine sur la totalité de l'emprise des îlots.

**Ces hypothèses étant toujours valables, la modélisation hydrogéologique n'a pas évolué.**

#### 3.3. Compléments apportés à l'analyse des impacts du projet sur la trame naturelle et les espaces verts

p. 10 **Si ces intentions programmatiques vont dans le sens du développement de la biodiversité, les visuels montrent toutefois une forte présence du minéral sur ces espaces.**

*Les caractéristiques du jardin sur la rive sud ont évolué vers une plus grande surface et une volonté d'ouverture au public affirmée dans le choix de programmation. **Cependant, l'étude d'impact ne précise pas si ce jardin sera sur dalle ou en pleine terre, elle ne donne pas d'indication sur les modalités d'exploitation ni sur la nature et l'emprise des équipements sportifs prévus.***

La création d'un jardin public végétal d'au moins 15 000 m<sup>2</sup> constitué essentiellement de végétation basse et partiellement arborée, dont 75% de la surface sera réalisée en pleine terre, permettra de reconstituer des habitats potentiels pour les espèces animales et végétales. Le jardin, situé le long de la berge Sud permettra de créer des connexions entre la Seine et les coteaux de Meudon.

Le jardin public sera ouvert aux mêmes horaires que les autres parcs du territoire de la Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest (GPSO). C'est-à-dire, à titre indicatif :

- 8h-17h30 en hiver (du 01/11 au 29/02),
- 8h-19h au printemps et en automne,
- 7h-21h en été.

Les perrés, les voies, les berges et les espaces publics seront végétalisés. L'esplanade aval et le parvis Daydé présentent une strate arborée importante répartie de façon informelle sur les surfaces disponibles. Le niveau bas des berges à 29.00 m NGF est planté sur une majorité du linéaire disponible, côté Seine contre la tête de perré, pour s'éloigner des fondations du socle. La végétalisation des perrés se retrouve sur la majorité du linéaire disponible, à l'exception des zones couvertes par les ponts et des zones les plus exposées au courant lors des crues de la Seine, comme l'extrémité de la pointe amont, cette situation mettant cependant en valeur la « proue » de l'île. Ces différents espaces végétalisés permettront de créer des habitats potentiels pour les espèces animales et végétales, et pourront assurer une liaison entre les différents habitats.

### **3.4. Compléments apportés à l'analyse des impacts du projet sur le paysage et les espaces publics**

p. 10 *Dans son avis du 14/12/2018, la MRAe recommandait :*

- *qu'un retour d'expériences des premiers habitants soit réalisé sur l'intégration urbaine et paysagère des constructions et des espaces publics existants sur les secteurs du Trapèze et de l'île Seguin ;*

*[...]*

***Il aurait été pertinent d'avoir un retour de la population sur les aménagements déjà réalisés.***

La ZAC « île Seguin Rives de Seine » a obtenu son label éco-quartier en 2013. Ce label se décompose en 4 étapes. Nous allons entamer la 4ème étape « l'éco-quartier confirmé » qui est la finalisation de la démarche et qui débutera en 2020. L'objectif de cette dernière étape est de mesurer la tenue des engagements dans le temps et la façon dont les usages projetés sont appropriés par les usagers du quartier. Un retour d'expérience des habitants du quartier sera formalisé dans ce cadre...

Par ailleurs, les habitants de la ZAC Rives de Seine et plus largement ceux de Boulogne-Billancourt ont été consultés tout au long du projet. Ces concertations ont notamment été réalisées de manières formelles lors de nombreuses procédures telles que les évolutions du PLU ou autres procédures encadrées. Mais aussi via d'autres vecteurs comme la médiation juridictionnelle, dont l'OAP n°3 du PLU est le fruit, traduisant une longue collaboration entre la Ville de Boulogne-Billancourt, la SPL Val de Seine et les différentes associations du territoire.

Plus spécifiquement, sur le Trapèze, l'association A2RS représentant les riverains du secteur est régulièrement rencontrée et associée, de même que le GLBB, sur le quartier du Pont de Sèvres.

Par ailleurs, la Ville de Boulogne-Billancourt fait du « droit des habitants de la commune à être informés des affaires de celle-ci et à être consultés sur les décisions qui les concernent » un principe essentiel de la démocratie locale. A ce titre, chaque quartier dispose d'un conseil de quartier composé de 26 habitants qui ont

fait acte de candidature. Il est présidé par un maire-adjoint territorial assisté d'un autre maire-adjoint ou d'un conseiller municipal délégué.

La ZAC Seguin Rives de Seine est incluse dans le Quartier 3.



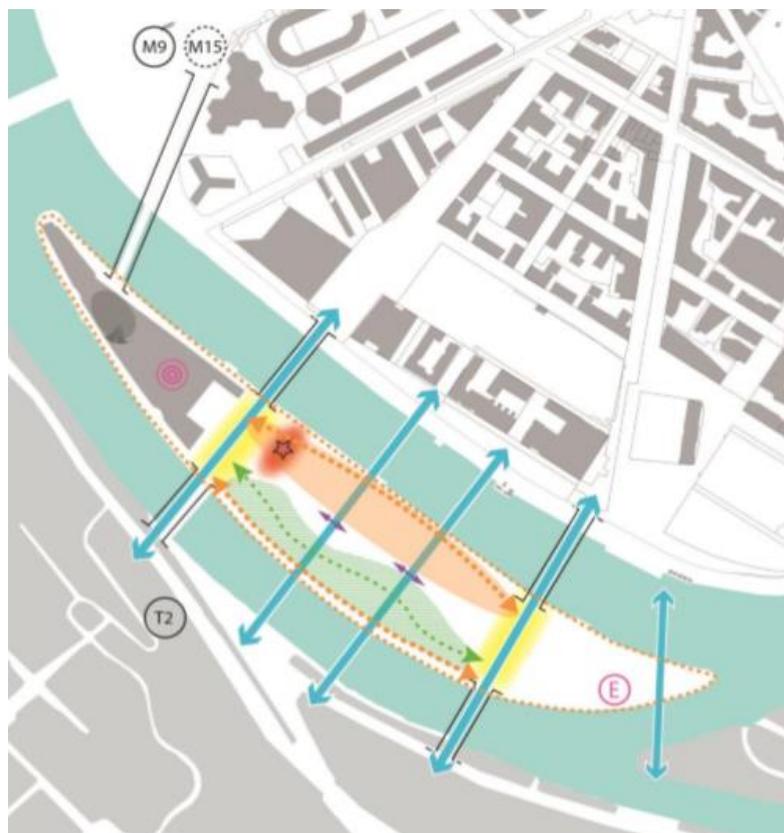
Les conseils de quartier, auquel la SPL Val de Seine Aménagement participe régulièrement, sont l'occasion de faire le point sur les demandes des habitants, le retour d'expérience des aménagements mis en œuvre, afin de les associer à l'élaboration, à la mise en œuvre, ainsi qu'à l'évaluation des actions intéressant la ZAC Seguin Rives de Seine.

A noter que le Pavillon de l'Île Seguin, lieu d'exposition dédié à l'histoire, au présent et à l'avenir du site est ouvert à tous. Cette espace a permis l'information des riverains, il a accueilli depuis son ouverture plus de 50 000 visiteurs. Pour des raisons opérationnelles il a dû fermer ses portes à l'été 2018 mais laisse place à la Maison des Projets qui ouvrira très prochainement au pied du Pont Renault.

- p. 13 *Dans son avis du 14/12/2018, la MRAe recommandait :*  
[...]  
• de fournir des visuels d'insertion intégrant l'ensemble des composantes du projet au droit de l'île Seguin et adoptant un référentiel à hauteur humaine ;  
• de démontrer plus précisément que les projets de construction sur l'île Seguin ne constituent pas un écran important aux vues sur le grand paysage ;  
[...]
- p.10 *La programmation prévoit trois percées visuelles au sein du projet de la partie centrale de l'île, en plus de celles prévues au niveau des ponts et de passerelles (présences des esplanades), **celles-ci ne sont cependant pas quantifiées (largeur des ouvertures).***  
*Des projections depuis les berges de Meudon sont présentées afin de montrer la co-visibilité des aménagements, **sans que les projets réalisés ou prévus sur l'île ne soient représentés (notamment la Seine musicale et un IGH de 96 mètres).***  
**La MRAe recommande de fournir des visuels intégrant l'ensemble des composantes du projet.**

## DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE – MEMOIRE EN REPONSE

Les esplanades et les percées piétonnes prévues au PLU facilitent les cheminement piétons et garantissent la fluidité de la circulation piétonnière notamment. Deux d'entre elles sont situées sur la partie centrale. Elles seront, conformément au PLU d'une largeur minimum de 20 mètres.



### Éléments de contexte

- Franchissements
- Seine Musicale
- Equipement
- Esplanades ouvertes sur le paysage
- Station de métro / tramway

### Éléments prescriptifs

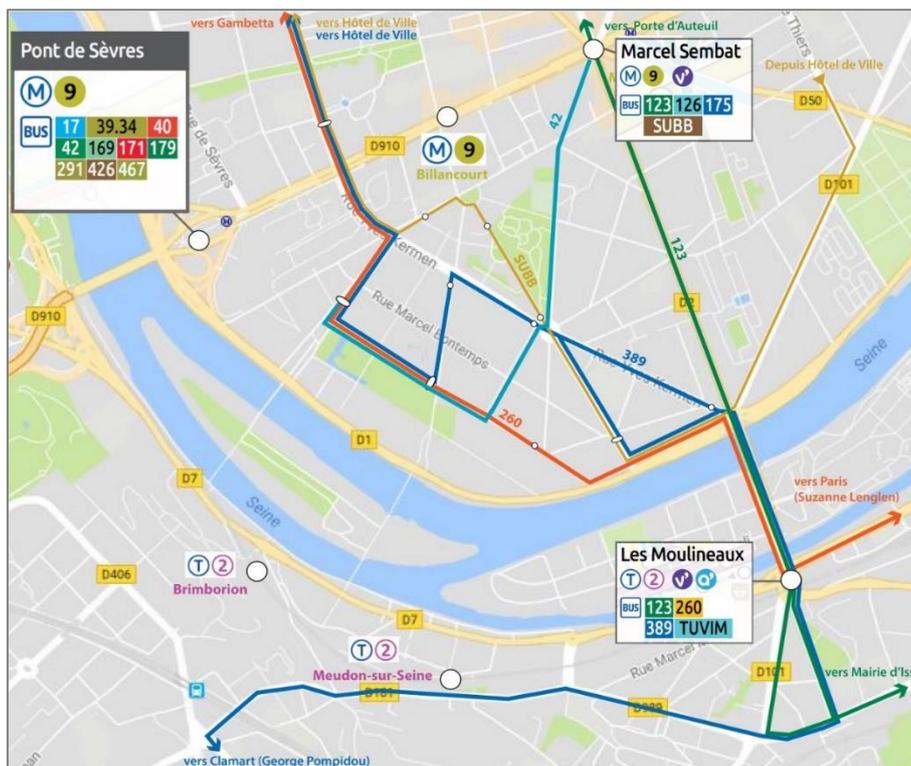
- Jardin ouvert au public d'un seul tenant de 15 000 m<sup>2</sup> minimum
- Promenade piétonne traversant le jardin
- Percées visuelles et piétonnes
- Largeur minimale de 20 mètres
- Zone d'implantation privilégiée pour l'IGH (maximum +96,00 mètres NGF)
- Zone d'implantation d'une voie publique au niveau + 37 mètres NGF environ
- Voie publique reliant les esplanades au niveau + 31,50 mètres NGF environ
- Circulation piétonne publique au niveau + 29 m NGF environ

Extrait du PLU 2019 de la ville de Boulogne – OAP

### 3.5. Compléments apportés à l'analyse des impacts du projet sur les déplacements et le cadre de vie

p. 11 L'étude d'impact actualisée présente désormais la situation actuelle du projet vis-à-vis des transports collectifs (bus, métro et tramway) **de manière succincte** (carte des dessertes des transports collectifs, distances d'accès à pied des transports collectifs). Le **degré de saturation des lignes et la qualification « moyenne » de la desserte** de la ZAC sont indiqués, **sans être justifiés**.

La desserte actuelle en transports collectifs est rappelée ci-dessous.



Desserte actuelle en transports en commun – Automne 2019

**Concernant l'offre bus, les précisions suivantes peuvent être apportées.**

Quatre lignes de bus desservent actuellement le Trapèze :

- Les lignes régulières 260, 389 et 42 ;
- La ligne SUBB, navette de quartier intégrée au réseau de transports urbains de Grand Paris Seine Ouest.

Le réseau bus desservant le secteur a fait l'objet d'évolutions récentes :

- Les lignes 260 et 389 ont été mises en service dans leur configuration actuelle en décembre 2017 à la suite d'une étude de restructuration sur les territoires de Boulogne et d'Issy en préfiguration de l'arrivée du Grand Paris Express. La ligne 260 est une nouvelle ligne créée ; la ligne 389 a été prolongée.
- La ligne 42, auparavant Gare du Nord <> Hôpital Georges Pompidou, a été prolongée à Boulogne-Ile Seguin le 20 avril 2019 dans le cadre du Nouveau réseau de bus parisien, réorganisation forte du réseau de bus parisien menée conjointement par Île-de-France Mobilités, la RATP et la Ville de Paris.

**Ces deux modifications ont été précédées d'analyses détaillées de la part d'IDFM et de la RATP associant les acteurs locaux, l'offre a été ainsi récemment réadaptée aux besoins.**

En terme quantitatifs d'offre, les niveaux d'offre sur les lignes sont aujourd'hui les suivantes :

## DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE – MEMOIRE EN REPONSE

	Itinéraire	Intervalle en heures de pointe	Intervalle en heures creuses
Ligne 260	Boulogne-Gambetta Suzanne Lenglen	14 à 18 min	20 à 25 min
Ligne 389	Hôtel de Ville de Boulogne- Billancourt Clamart-Georges Pompidou	12 min	15 min
Ligne 42	Gare du Nord Boulogne-Ile Seguin	8 min	10 min
Ligne SUBB	Boucle au départ de Hôtel de Ville	20 mn	20 mn

Source : Fiches horaires RATP, 2019 ; Ville de Boulogne-Billancourt

Ces données montrent que ces lignes sont loin d'atteindre une limite de capacité. Des renforts d'offre conséquents sont ainsi envisageables sur les lignes de bus desservant le Trapèze quand la fréquentation viendra à augmenter (la ligne 126, Parc de Saint-Cloud / Porte d'Orléans, dispose d'une fréquence de 5 à 8 minutes en heure de pointe).

Concernant l'offre ferrée, les intervalles sont aujourd'hui les suivants :

	Itinéraire	Intervalle en heures de pointe	Intervalle en heures creuses
Tramway T2	Pont de Bezons Porte de Versailles	3 à 4 min	6 à 8 min
Ligne de métro 9	Mairie de Montreuil Pont de Sèvres	2 à 4 min	3 à 4 min

Source : Fiches horaires / Site internet RATP, 2019

Il s'agit d'un niveau de desserte important pour ces deux modes.

p. 11 **Les incertitudes sur les modifications apportées à la programmation ne permettent pas de connaître l'état des futurs cheminements sur la partie centrale de l'île Seguin.**

Les cheminements piétons sur l'île sont nombreux et divers. Au-delà des voies publiques reliant la pointe amont à la pointe aval, le jardin public de plus de 15 000 m<sup>2</sup> offrira diverses déambulations végétales. Par ailleurs, les percées piétonnes, au niveau de la partie centrale, permettront de relier les deux berges de l'île, et de traverser le projet immobilier. Cela complétera le cheminement public sur la berge sud avec une voie non circulée, réservée aux piétons et entièrement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite, et le cheminement sur la berge publique nord, voie non circulée et réservée aux piétons.

# DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE – MEMOIRE EN REPONSE



p. 12 **Le stationnement cyclable est annoncé sur la partie centrale de l'île, sans que l'emplacement ou le nombre de places ne soient précisés.**

Le dimensionnement minimum des stationnements cyclables est fixé dans le cadre du PLU 2018 de la ville de Boulogne (règlement, zone UCc, article 12) en fonction de la destination des aménagements :

Destination	Stationnement cyclable minimum
BUREAUX	1,5 m <sup>2</sup> par tranche de 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher
HÔTEL ET RÉSIDENCE HÔTELIÈRE	0,1 % de la surface
COMMERCES	Pour les commerces de plus de 500 m <sup>2</sup> de surface de plancher : une place pour 10 employés ainsi que des places visiteurs à définir en fonction des besoins.
EQUIPEMENT d' Intérêt collectif / à vocation culturelle ou de loisir / autre	Pour les équipements de plus de 500 m <sup>2</sup> de surface de plancher : une place pour 10 employés ainsi que des places visiteurs à définir en fonction des besoins.

Source : Extrait du PLU 2018 de la ville de Boulogne

Toutefois, le PLU précise que « le bénéficiaire du permis ne sera pas tenu de réaliser plus de 100 m<sup>2</sup> de locaux à vélo. ». Il est également précisé que « les locaux devront être couverts, aisément accessibles avec tout type de vélos sans être obligé de le porter. Ils peuvent être situés à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments, sans être éloignés de plus de 60 m d'une entrée piétonne importante. Leur surface sera comprise entre 5 et 40 m<sup>2</sup> par local. »

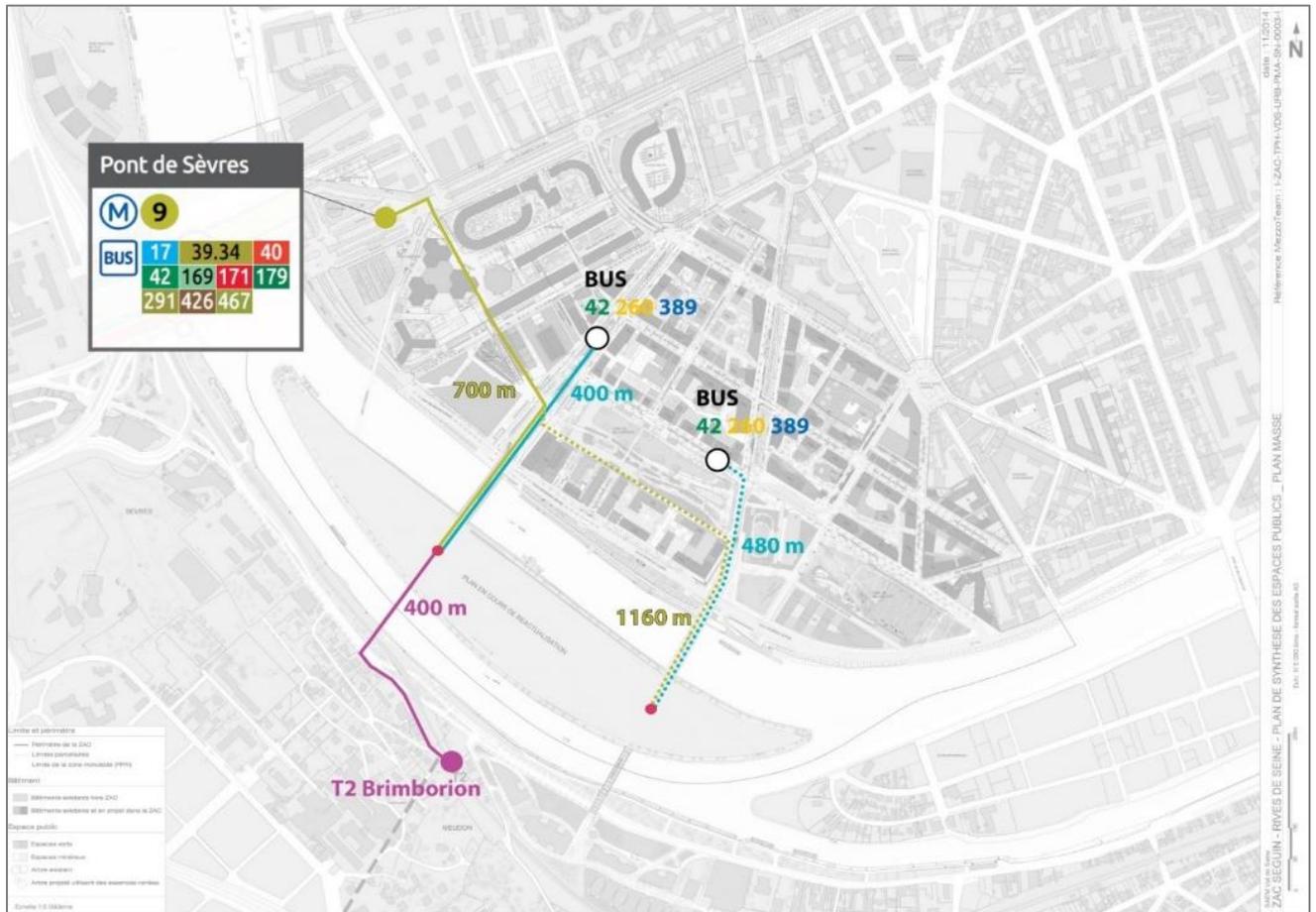
p. 12 **Une analyse approfondie nécessite d'être réalisée sur la performance du réseau de transports (fréquence, accessibilité) et les usages actuels et futurs, ainsi que sur le raccordement au réseau de déplacements modes doux pour la continuité des cheminements (piétons, cyclables) à l'intérieur de l'Île Seguin.**

## Concernant l'accessibilité aux transports en commun

## DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE – MEMOIRE EN REPONSE

La situation actuelle sera bouleversée avec l'arrivée du Grand Paris Express à la gare de Pont de Sèvres à horizon 2024-2025, qui sera accompagnée par une restructuration du réseau de bus. En complément, la desserte bus sera complétée pour desservir l'île Seguin au travers notamment d'un itinéraire réservé au bus sur l'île (TCSP).

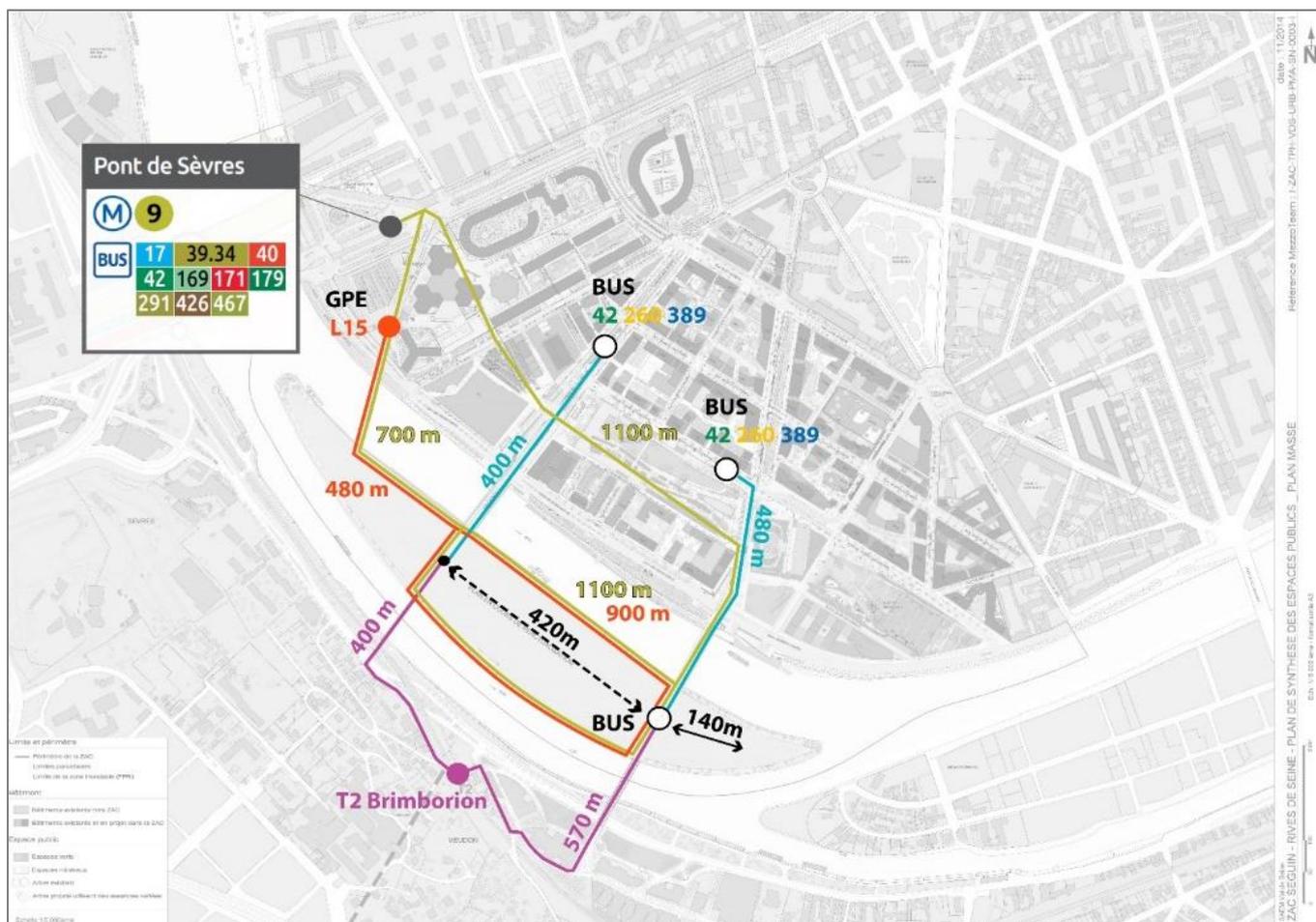
Les cartes ci-dessous présentent l'accessibilité au réseau de transports en commun, pour l'état actuel et futur.



Accessibilité actuelle aux transports en commun

Cette accessibilité est renforcée par la présence des 5 franchissements de la Seine :

- Avec en rive Nord : Le Pont Renault, le Pont Daydé et la passerelle Nord reliant la pointe aval de l'île à la gare du futur Grand Paris Express.
- Avec en rive Sud : le futur Pont Seibert et la passerelle de Sèvres.



Accessibilité future aux transports en commun

On constate, à l'état futur, que l'accessibilité depuis le parvis aval devient de très bonne qualité, avec les modes métro, bus et tramway accessibles entre 400 et 500m cheminés.

L'accessibilité depuis le parvis amont s'améliore nettement. Elle est plus contrastée que celle du parvis aval. Le parvis amont disposera d'une desserte en bus immédiate, avec un arrêt sur le parvis (cf. paragraphe suivant). Le tramway sera accessible en moins de 600m et le métro en 900m cheminés, soit moins de 15 minutes.

L'accessibilité au métro depuis le parvis aval pourra s'effectuer prioritairement via la Coursive nord et la passerelle piétonne projetée, qui offrira un accès direct au métro Grand Paris Express et par correspondance, au métro 9. L'accès sera également possible via le Pont Renault et l'une des multiples entrées du métro sur la berge et dans le quartier du Trapèze.

### **Concernant les cheminements doux**

Plusieurs cheminements piétons seront possibles pour relier le métro depuis le parvis amont :

- Plusieurs cheminements au sein des voiries publiques du Trapèze, notamment un cheminement longeant le Parc puis empruntant une passerelle réservée aux modes doux.
- Un cheminement sur la berge publique sud, voie non circulée, réservée aux piétons et entièrement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite.
- Un cheminement sur la berge publique nord, voie non circulée et réservée aux piétons. Comme illustré sur le schéma d'accessibilité de la pointe amont ci-dessous, des ascenseurs permettront aux Personnes à Mobilité Réduite d'utiliser ce cheminement, qui présente par endroit de fortes pentes.

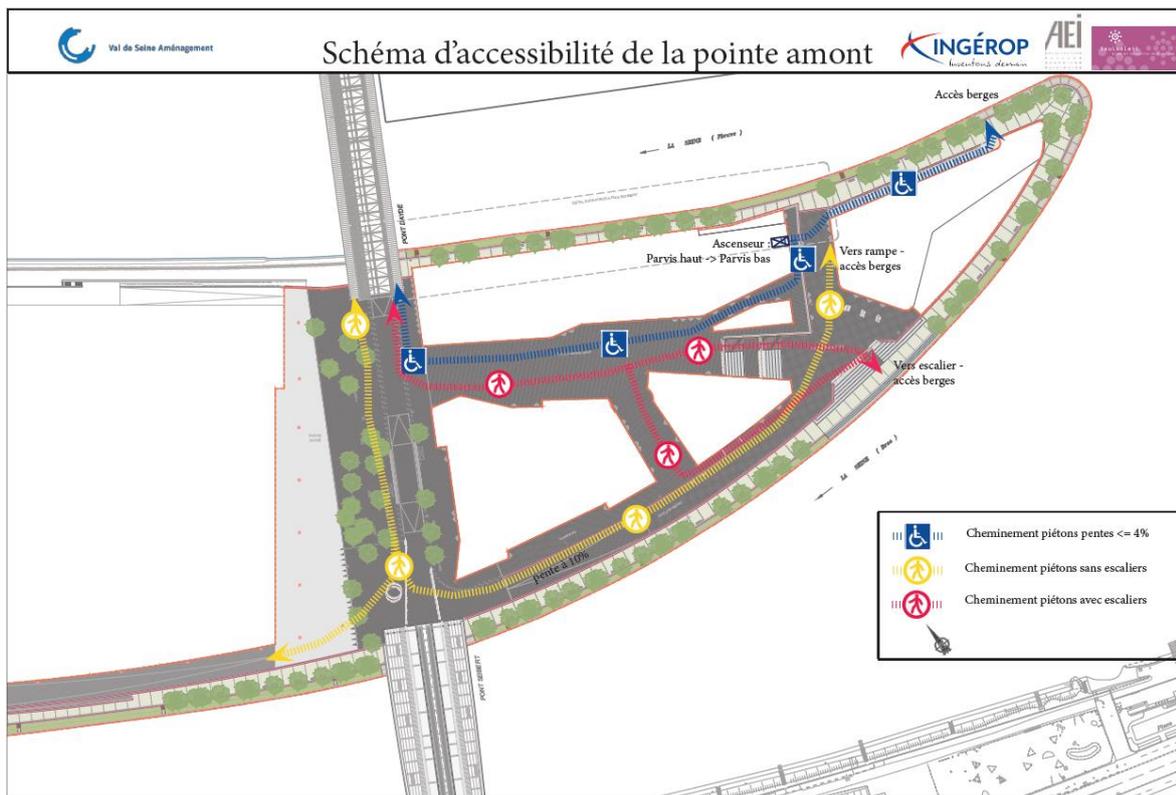


Schéma d'accessibilité de la pointe amont

De plus, une voie piétonne sera aménagée traversant la partie centrale de l'île. Son nivellement a été étudié de manière à offrir un accès à la Seine, jusqu'aux berges basses tout autour de l'île. Les multiples rampes, escaliers et ascenseurs permettront de rendre les trois principaux niveaux accessibles au grand public.

Comme présenté dans le dossier d'autorisation environnementale, l'une des grandes caractéristiques de l'île Seguin réside dans sa silhouette constituée de trois strates sur lesquelles se déploient les espaces publics :

- La promenade basse au niveau +29 NGF qui ceinture l'île. C'est un espace accessible aux piétons, aux véhicules de secours et d'entretien,
- Le socle de l'île à +36 NGF environ constitue le support artificiel, horizontal et massif recevant les espaces publics et l'assise des constructions de l'île, la base bâtie. Il intègre l'ensemble des contraintes liées à la desserte de l'île (niveau d'arrivée des ponts) et permet l'accès au rez-de-chaussée des différents bâtiments,
- Une strate intermédiaire à +31.50 NGF (niveau de la cote PPRI) qui permet de descendre le long du socle de gérer les entrées/sorties de parking et crée un niveau intermédiaire pour descendre au niveau des berges. C'est également la cote retenue par les architectes du bâtiment S18 sur la pointe amont.

### Concernant la capacité des transports en commun

- **Grand Paris Express**

Le dimensionnement du Grand Paris Express tient compte des développements urbains sur les territoires traversés. Il n'est pas attendu de saturation. A titre indicatif, il est estimé un intervalle de passage de l'ordre de 3 minutes en heure de pointe à la mise en service du Grand Paris Express Ligne 15 Sud. Les systèmes sur la Ligne 15 permettent d'abaisser l'intervalle de passage, si besoin, jusqu'à 1 min 30 secondes pour augmenter l'offre (*source : Dossiers d'enquête publique des différents tronçons de la Ligne 15*).

- **Lignes ferrées existantes**

La mise en service du Grand Paris Express aura un effet sur les transports collectifs existants.

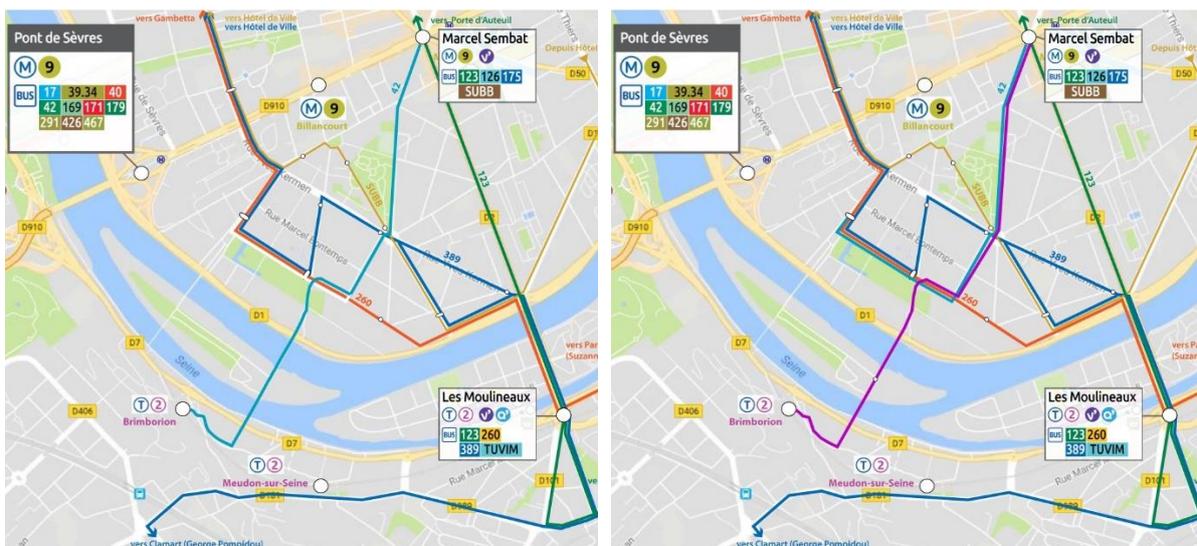
L'étude d'impact du Dossier d'enquête préalable à la DUP de la Ligne 15 Sud indique que le projet Grand Paris Express permet de décharger les axes radiaux du RER et dans une moindre mesure du métro. Cette étude d'impact précise qu'il est attendu une légère augmentation de la charge sur l'extrémité de la ligne 9, du fait de l'attractivité de la future gare GPE et des rabattements qui pourront s'y faire en métro. Cependant, les parties centrales de la ligne 9 seront déchargées. **Il n'est donc pas attendu de difficultés de charge sur la ligne 9.**

L'effet du Grand Paris Express sur le tramway T2 n'est pas explicité dans l'étude d'impact de la ligne 15 Sud. **Cependant, on peut s'attendre à une désaturation importante du tramway T2, la ligne 15 du GPE permettant à terme un trajet Pont de Sèvres – Pont de Saint-Cloud - La Défense très attractif.**

- **Lignes bus**

La réorganisation future du réseau de bus autour du projet Grand Paris Express est encore à l'étude. Les niveaux d'offre seront adaptés en fonction des besoins attendus. Ce travail sera réalisé par Ile-de-France Mobilités en lien avec les acteurs locaux.

Concernant la desserte de l'Ile Seguin, différentes hypothèses complémentaires sont envisagées à ce stade par la SPL Val de Seine, qui prévoit les mesures conservatoires nécessaires pour en assurer la faisabilité technique (accessibilité des bus via les ponts, arrêt sur le parvis amont) des 4 hypothèses ci-dessous.



**Prolongation 42 : Gare du Nord – Sombat – Ile Seguin - Brimborion**

**Navette Brimborion / M.Sombat**

# DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE – MEMOIRE EN REPONSE



**Déviaton ligne 389 : Clamart – Meudon – Ile Seguin – Hôtel de Ville**

Hypothèses de desserte bus de l'Ile Seguin

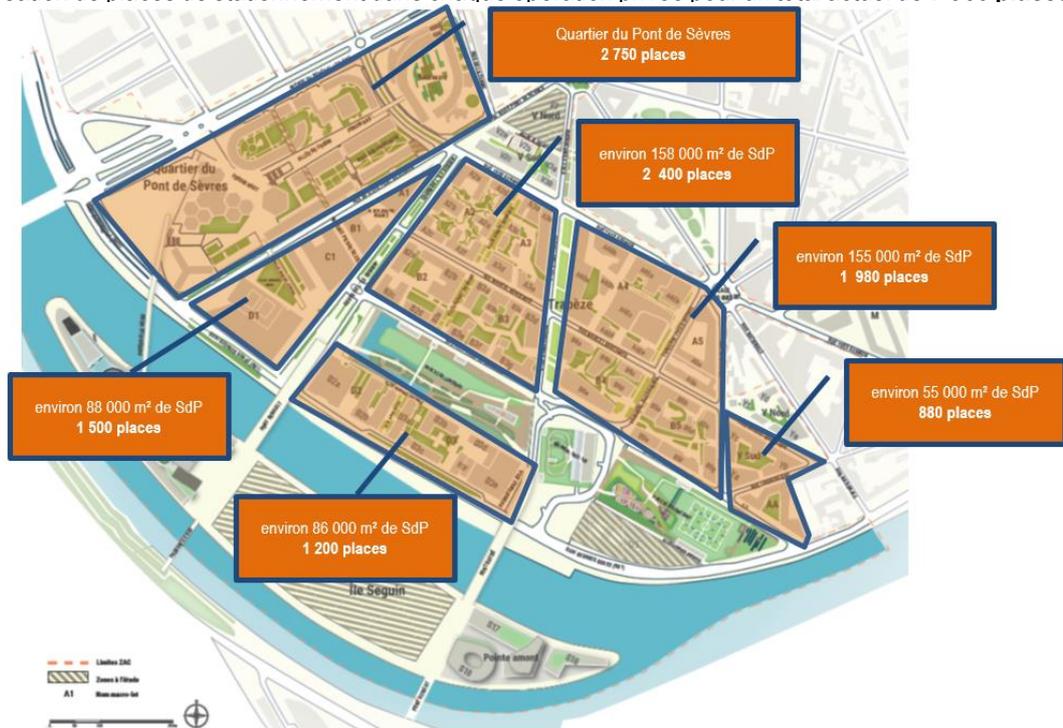


**Déviaton ligne 260 : Gambetta – Ile Seguin – Issy – Suzanne Lenglen**

p.12 **Le nombre de places de parkings prévues sur les îlots du Trapèze et sur la partie centrale de l'île Seguin n'est pas indiqué.**

Sur le trapèze, l'offre de stationnement s'articule selon les 3 axes suivants :

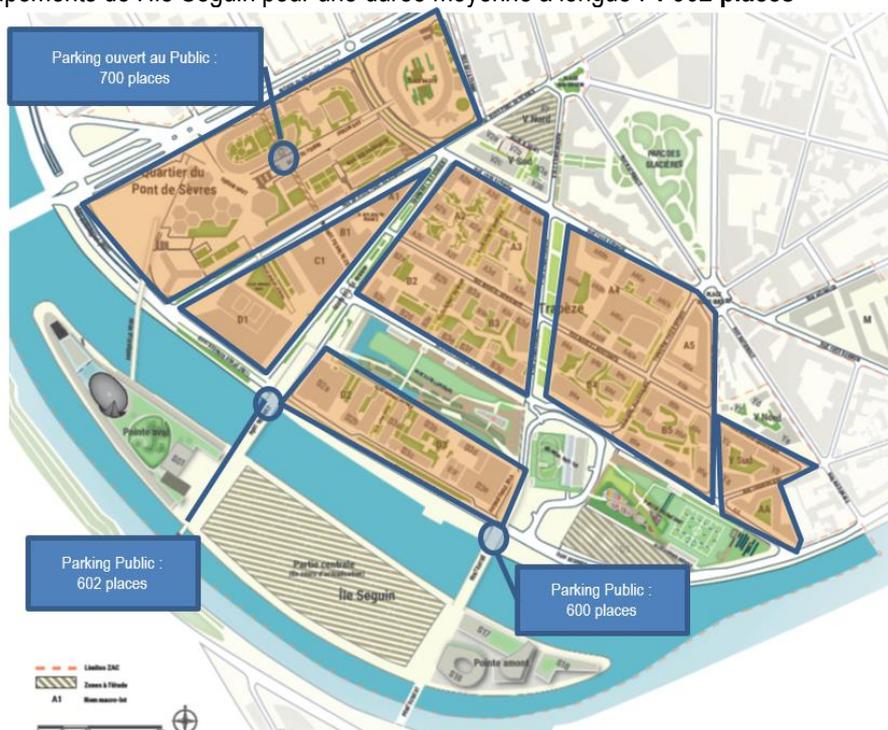
1. La création de places de stationnement dans chaque opération privée pour un total actuel de **7 960 places**



: Parking privé, non ouvert au public.

## DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE – MEMOIRE EN REPONSE

2. La création de parcs de stationnement publics, pour accueillir les visiteurs des commerces, bureaux, des équipements de l'île Seguin pour une durée moyenne à longue : **1 902 places**



**■** : Parking public ou ouvert au public,

3. La mise en place d'une offre de stationnement sur voirie pour répondre aux besoins de courte durée à destination des commerces et des équipements publics. Cette offre compte actuellement **450 places sur voirie**, y compris places spécifiques.

### Pour les projets non réalisés :

**Concernant le Trapèze**, à titre d'illustration le tableau reprend les ratios pour les destinations les plus classiques. L'ensemble des ratios sont consultables sur le PLU de la Ville de Boulogne-Billancourt, dans le règlement à l'article 13 des zones concernées.

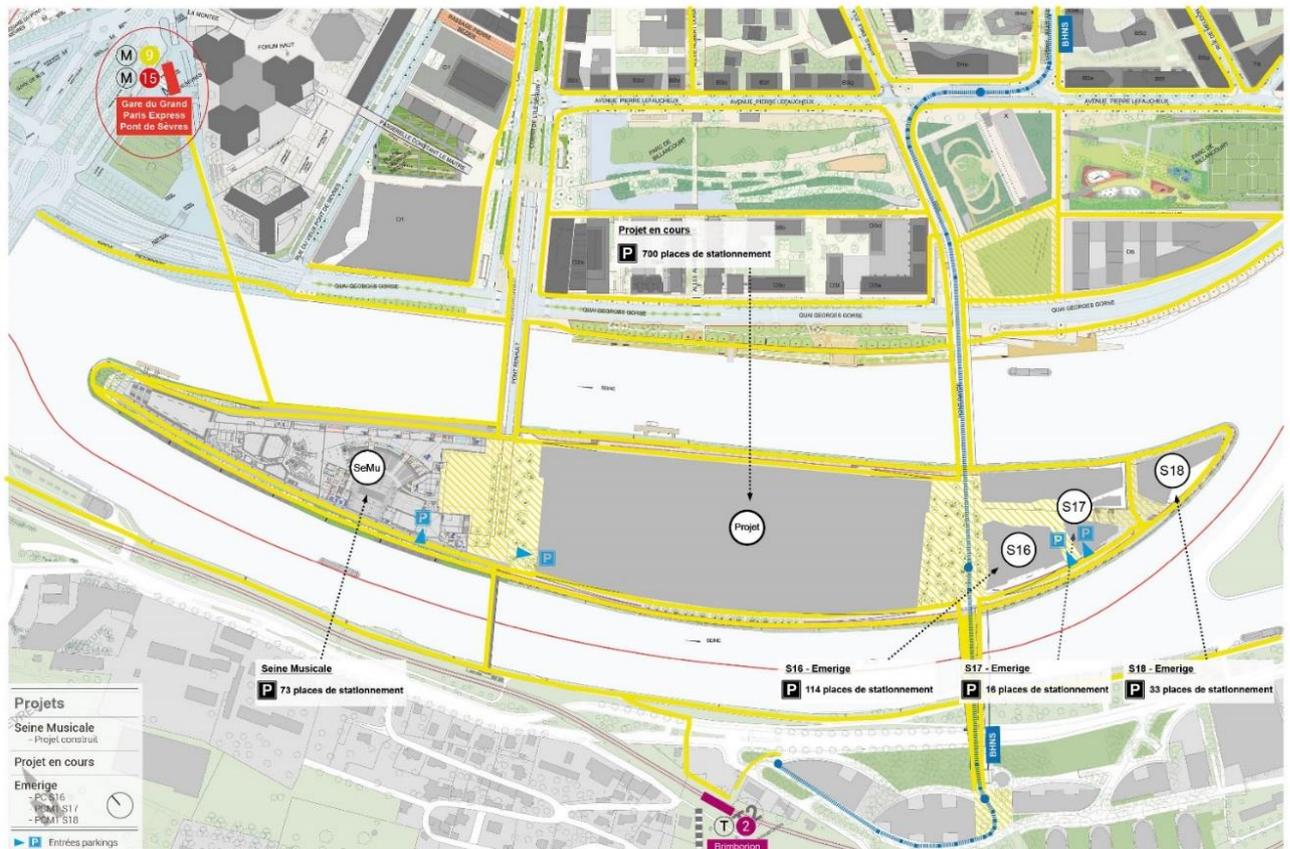
	V-NORD et M2	D5
Article 13 du PLU	Zone UAa	Zone UCd
Logement	<p><b>A moins de 500m d'une gare :</b> 1 place par logement libre et 0,5 place par logement aidé</p> <p><b>A plus de 500m d'une gare :</b> De 1 à 2 places par logement libre et 0,5 place par logement aidé</p>	<p><b>A moins de 500m d'une gare :</b> 1 place par logement libre et 0,5 place par logement aidé</p> <p><b>A plus de 500m d'une gare :</b> De 1 à 2 places par logement libre et 0,5 place par logement aidé</p>
Bureaux	<p><b>A moins de 500m d'une gare :</b> 1 place MAX pour 90m<sup>2</sup> SDP</p> <p><b>A plus de 500m d'une gare :</b> 1 place MAX pour 70m<sup>2</sup> SDP</p>	<p><b>A moins de 500m d'une gare :</b> 1 place MAX pour 90m<sup>2</sup> SDP</p> <p><b>A plus de 500m d'une gare :</b> 1 place MAX pour 70m<sup>2</sup> SDP</p>
Commerce	En fonction de la taille du commerce,	En fonction de la taille du commerce,
Équipement	En fonction de la taille et de la nature de l'équipement. <i>Par ex pour une école : 1 place par classe</i>	En fonction de la taille et de la nature de l'équipement. <i>Par ex pour une école : 1 place par classe</i>

**Concernant l'île Seguin**, la stratégie mise en œuvre vise une réduction de la fréquentation de l'île par les véhicules motorisés au profit des mobilités douces. Ainsi, au total, l'île Seguin présentera une offre en stationnement d'un

## DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE – MEMOIRE EN REPONSE

maximum de 950 places fixé dans le cadre de l'OAP n°3 du PLU. La répartition du stationnement entre les différents projets est précisée dans la carte ci-dessous :

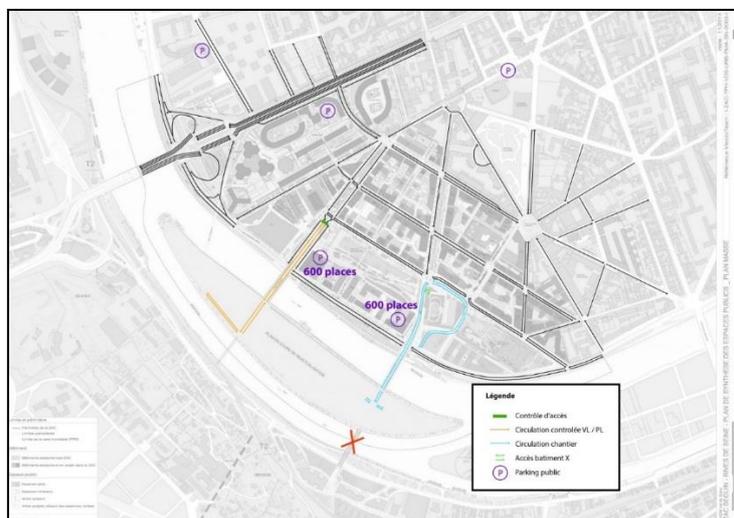
PLAN PROGRAMME DE L'ILE SEGUIN - STATIONNEMENTS



De plus, en ce qui concerne le stationnement, deux analyses ont été réalisées concernant l'analyse des flux actuellement engendrés sur et autour de l'île Seguin.

### Occupation des parkings publics des rives

La première analyse a porté sur l'**occupation des parkings publics des rives**, afin d'analyser notamment la part de fréquentation attribuable à la Seine Musicale et la réserve de capacité dans ces parkings. Ces deux parkings publics, chacun d'une capacité de 600 places, sont exploités dans le cadre d'une même Délégation de Service Public dont le délégant est GPSO et dont le délégataire est la société Indigo.



## DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE – MEMOIRE EN REPONSE

### Parkings publics et réseaux viaires actuels

Des analyses de taux d'occupation ont été faites sur trois dates par exploitation des levés de barrière par heure :

- Jeudi 9 novembre 2017 (spectacle à la Seine Musicale à 20 h)
- Samedi 11 novembre 2017 (spectacle à la Seine Musicale à 15h et 20 h)
- Mardi 14 novembre 2017 (pas de spectacle à la Seine Musicale)

L'occupation par tranche horaire a été calculée sur la base des entrées et sorties de véhicules, hors voitures éventuelles stationnant la nuit (voitures « ventouses », flotte entreprise...)

Les occupations maximales suivantes ont été ainsi estimées :

### Estimation de l'occupation actuelle des parkings publics des rives

COURS DE L'ILE SEGUIN	Occupation max après-midi	Occupation max soirée
<b>Capacité</b>	<b>600</b>	<b>600</b>
SEMAINE sans spectacle	347 <i>Dont abonnés : 189</i>	Pas de pic de fréquentation
SEMAINE avec spectacle	<b>472</b> <i>Dont abonnés : 186</i>	<b>551</b> <i>Dont abonnés : 26</i>
SAMEDI avec spectacle	384 <i>Dont abonnés : 0</i>	322 <i>Dont abonnés : 2</i>

RIVES DE SEINE	Occupation max après-midi	Occupation max soirée
<b>Capacité</b>	<b>600</b>	<b>600</b>
SEMAINE sans spectacle	24 <i>Dont abonnés : 13</i>	Pas de pic de fréquentation
SEMAINE avec spectacle	33 <i>Dont abonnés : 8</i>	58 <i>Dont abonnés : 1</i>
SAMEDI avec spectacle	248 <i>Dont abonnés : 0</i>	<b>285</b> <i>Dont abonnés : 1</i>

Les analyses ont permis de tirer les conclusions suivantes :

Le parking du Cours de l'île Seguin bénéficie d'un bon taux d'occupation. En semaine, on compte environ 200 abonnés présents simultanément l'après-midi. Les soirs de spectacle à la Seine Musicale, s'y ajoutent une fréquentation spécifique qui permet au parking d'être presque entièrement rempli. On compte, sur les deux heures précédant le début d'un spectacle à la Seine Musicale, environ 350 véhicules entrants. Ce chiffre est quasi-nul hors spectacle.

Cette analyse a par ailleurs permis d'estimer une part modale d'accès en voiture de l'ordre de 25 à 30% maximum, pour une occupation de 2 500 personnes à la Seine Musicale (capacité de la salle pour la configuration à cette date) et un taux d'occupation moyenne des véhicules de l'ordre de 2 personnes (observations sur site).

Le parking des Rives de Seine bénéficie d'un taux d'occupation moins important constituant une réserve de places de stationnement publique utilisées au terme de la construction de l'île Seguin qui comportera de nombreux équipements ouverts au public.

p.12 **L'étude d'impact précise que les événements sportifs qui pourront se dérouler sur l'îlot V Nord et la circulation en découlant auront un impact faible, *mais elle ne tient pas compte de la nouvelle seconde hypothèse de programmation qualifiée de « classique » (10 000 m<sup>2</sup> projetées sans autre précision).***

La programmation dite « classique » se conformera aux règles du PLU citées ci-avant en matière d'offre de stationnement.

Concernant le trafic, la programmation classique pourra se rapprocher de l'hypothèse initialement prise dans le cadre du projet de collège et ayant été pris en compte dans les études trafics réalisées en 2011-2012 et analysées dans le DAEU.

## 4. Justification du projet retenu

- p.12 *Dans son avis du 14/12/2018, la MRAe recommandait de justifier, sur la base de scénarios de substitution :*
- *les choix de programmation retenus pour l'île Seguin ;*
  - *l'intégration de la partie centrale de l'île Seguin à son environnement, compte-tenu des recommandations émises ci-avant sur les déblais, la trame naturelle, l'espace public, le paysage, les usages et les circulations.*
- L'étude d'impact n'apporte aucun nouvel élément sur ce point, cette recommandation reste par conséquent d'actualité.***

La ZAC « Seguin Rives de Seine » est caractérisée par une mixité fonctionnelle à l'échelle macroscopique de la ZAC. Le choix programmatique de dédier la partie centrale de l'île Seguin au secteur tertiaire a été fait pour plusieurs raisons rappelées ci-après (cf point 2.2 p L'îlot « partie centrale » de l'île Seguin du présent document).

Le choix d'un programme principalement tertiaire s'inscrit dans une réflexion liée aux complémentarités d'usages sur l'île, en termes de :

- Gestion de flux, salariés et usagers des équipements culturels, sur des plages horaires complémentaires, permettant notamment de mutualiser les places de parking, de faire vivre l'île tous les jours de la semaine tout en limitant l'affluence.
- Accessibilité pour tous les publics à un site exceptionnel des boucles de la Seine : « Rendre l'île aux bouloonnais »
- Nuisances sonores

En outre, les précisions sur le fonctionnement de la partie centrale de l'île Seguin évoquées précédemment dans le mémoire : le parc d'au minimum 15 000 m<sup>2</sup> dont au moins 75% sera en pleine terre, ainsi que son cheminement piéton amont/aval sur la parcelle centrale, sont autant de points qui favorisent son intégration dans l'environnement à la trame naturelle de l'axe de la Seine.

- Le nouveau projet immobilier occupant la partie centrale de l'île Seguin inclut dans ses réflexions et études la question des déblais et de l'évacuation de ceux-ci par la Seine pour limiter le trafic routier sur l'île durant les travaux.
- Le jardin sera donc en continuité paysagère avec les berges plantées.
- Par ailleurs, ce projet assure un cheminement traversant par le centre de l'île tout en étant relié aux promenades des berges permettant de faire le tour de l'île par les modes doux et assure désormais une cohérence des cheminements sur l'île.
- A plus grande échelle, l'île Seguin, par son caractère architectural exceptionnel s'inscrit dans une visibilité à l'échelle métropolitaine ;

L'OAP n°3 du PLU (page 20) est le fruit d'une longue collaboration entre la Ville de Boulogne-Billancourt, la SPL Val de Seine et les différentes associations du territoire. En effet, dans le cadre d'une médiation juridictionnelle, les orientations d'aménagement ont été réfléchies et débattues :

- Constructibilité
- Percées visuelles
- Hauteur des constructions
- Positionnement et dimensionnement des espaces publics dont les cheminements et le jardin
- ... etc.

## **DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE – MEMOIRE EN REPONSE**

Après plus d'une année de travail, l'OAP n°3 a pu être intégrée au PLU de la Ville de Boulogne-Billancourt venant ainsi cadrer les futurs projets sur l'île Seguin. Ce processus, bien que résultant d'une procédure contentieuse, a permis d'aboutir à des orientations d'aménagement et de programmation définies collégialement, ce qui est fondamental.

Par ailleurs, les futurs preneurs devront respecter ces orientations qui feront l'objet d'une définition extrêmement précise dans le cadre du PC. Les enjeux environnementaux, à l'échelle de l'ilot seront traités dans l'étude d'impact qui accompagnera l'autorisation d'urbanisme et qui sera soumise à enquête publique.

## 5. Information, consultation et participation du public

---

Sans objet

## LA PRISE EN COMPTE DE L'AVIS DU 14 DECEMBRE 2018



La ZAC Seguin Rives de Seine au cœur de l'agglomération parisienne, vue de nuit - Février 2019  
Crédits P. Guignard

# DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE – MEMOIRE EN REPONSE

## PREAMBULE

- Ce chapitre présente les réponses du Maître d'Ouvrage aux réserves et aux recommandations de l'Autorité Environnementale de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) dans l'**avis du 14 décembre 2018**.
- Pour rappel, une procédure initiale avait été lancée et stoppé à l'hiver 2019 :



- L'avis du 14 Décembre 2018 étant cité dans l'avis du 5 septembre 2019, il a été choisi de présenter la façon dont les recommandations formulées par la MRAe ont été prises en compte dans le cadre du nouveau DAEU, en ajoutant des explications complémentaires lorsque cela est apparu nécessaire. Ainsi cette partie s'articule suivant le tableau suivant :

Remarque avis du 14 décembre 2018	Prise en compte dans le nouveau DAEU	Explications complémentaires de la SPL Val de Seine
Extraction de l'avis dans l'ordre chronologique du document	Références dans le DAEU lorsque la réponse entrait dans le cadre du dossier <i>(Tome, Volet, Page, Chapitre,)</i>	Explications complémentaires

La numérotation des parties du tableau correspond à la numérotation des différentes parties de l'avis de l'autorité environnementale du 14 Décembre 2018.

**DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE – MEMOIRE EN REPONSE**

Remarque avis du 14 décembre 2018	Prise en compte dans le nouveau DAEU	Réponse de la SPL Val de Seine préparée dans le cadre du DAEU 1
<b>1. Contexte et description du projet</b>		
<p>La MRAe recommande de compléter la description du projet par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des visuels – plan masse, coupes et perspectives – permettant d’appréhender, la façon dont la partie centrale de l’île Seguin et les lots du Trapèze à l’étude s’intègrent au projet d’ensemble ;</li> <li>- une description plus précise et illustrée des espaces publics de l’île Seguin et de la plaque centrale du Trapèze.</li> </ul>	<p>Tome 1 -Volet A 5.5.3.6.Espaces publics de l’île Seguin, p. 57</p>	
<b>2. L’analyse de l’état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux</b>		
<b>2.1. Qualité des sols et topographie</b>		
<p>L’état initial de la qualité des sols (pages 220-230) est bien mené dans l’étude d’impact. Toutefois, une caractérisation particulière de l’état de l’îlot D5, qui doit accueillir une crèche, est attendue.</p>		<p>Renault, en tant que propriétaire du terrain est en cours de consultation. Le programme de base sur une constructibilité maximum de 70 000m<sup>2</sup>. <b>Une Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires sera menée.</b> Cette évaluation imposée pour tout équipement permet de vérifier la qualité du sol et d’estimer si la programmation prévue est possible. Ainsi, pour une crèche, la surveillance est extrêmement stricte.</p>
<p>Toutefois, l’aménagement des espaces publics du projet nécessite de remanier la topographie à une échelle plus fine, notamment pour l’île Seguin, ainsi que pour les connexions entre l’îlot D5, la plaque centrale du Trapèze et la RD 1. Une caractérisation des nivellements et des vues en coupe est donc attendue à cette échelle.</p>		<p>La SPL Val de Seine, en tant qu’aménageur se charge de coordonner les projets de chacun des acteurs pouvant intervenir sur ce site. Ainsi, d’une part, des plans de recollements des différents projets sont réalisés permettant ainsi à chaque projet de se connecter avec son « voisin » sans qu’il n’y ait de faille. <b>Pour se faire, chaque preneur et son équipe de maîtrise d’œuvre, via un outil de Système d’Echange de Données Informatiques, transmet ses plans en phase projet qui sont alors assemblés et font l’objet d’une vérification fine (continuité altimétrique, matériaux, etc...).</b> Les nivellements sont l’objet principal de cette vérification qui se fait non seulement lors de la phase projet mais aussi tout au long de la phase de construction.</p> <p><b>Par ailleurs, les mouvements de terrains engendrés sont calculés à l’échelle de la ZAC afin de ne pas dépasser les seuils autorisés au-delà desquels la transformation pourrait impacter la gestion d’éventuelles crues. Un système de compensation s’opère.</b></p>
<b>2.4. Paysage et espaces publics</b>		
<p>La MRAe recommande qu’un retour d’expériences des premiers habitants soit réalisé sur</p>		<p>Réponse apportée au paragraphe 3.4 « Compléments apportés à l’analyse des impacts du projet sur le</p>

## DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE – MEMOIRE EN REPONSE

l'intégration urbaine et paysagère des constructions et des espaces publics existants sur les secteurs du Trapèze et de l'île Seguin.		paysage et les espaces publics », p.17 du présent mémoire en réponse
<b>2.5. Déplacements et cadre de vie</b>		
La MRAe recommande d'analyser de façon plus approfondie la performance des transports en commun (fréquentation, accessibilité) et les usages actuels de l'île Seguin (flux engendrés et cheminements).	Tome 1 -Volet B3 3.3.10.1 L'insertion métropolitaine du site aux réseaux de transport, p.212	Réponse complémentaire apportée au § 3.5, p. 23 du présent mémoire en réponse
La MRAe recommande que les impacts lumineux de l'écran en façade de la Cité musicale soient pris en compte dans le dossier.	Tome 2 - Volet B3 3.6.3. Emissions lumineuses, p. 334  Tome 2 - Volet B4 4.10.4. Effets sanitaires des émissions lumineuses, p.498	Les espaces publics de l'île Seguin respectent la réglementation en vigueur. Ils sont en conformité avec le décret n° 2011-831 du 12 juillet 2011 relatif à la prévention et à la limitation des nuisances lumineuses et respectent également les normes de la CIE 150-2003 et du tableau 2 de la norme CIE 126-1997. La Cité Musicale respecte également la réglementation.
<b>3. L'analyse des impacts environnementaux</b>		
<b>3.1. La qualité des sols, la gestion des déblais et la topographie</b>		
La MRAe recommande de préciser la qualité des terres au droit de l'îlot D5, de réaliser le cas échéant une évaluation quantitative des risques sanitaires et de démontrer la compatibilité du site avec l'implantation d'une crèche.		Comme indiqué ci-avant, le projet de l'îlot D5 est en cours de programmation. <b>Lorsque celui-ci sera stabilisé, une caractérisation des sols et une évaluation quantitative des risques sanitaires seront effectuées pour assurer la comptabilité entre l'implantation d'un établissement sensible et la qualité des terres au droit du site.</b>
La MRAe recommande de : - préciser les volumes de déblais à évacuer pour chaque îlot, leur possibilité de ré-emploi dans des aménagements à proximité et le trafic engendré ; - justifier, pour la partie centrale de l'île Seguin, l'excavation des terres et la réalisation de deux niveaux de sous-sols sur la totalité de l'emprise ; - clarifier, pour l'île Seguin, les modalités d'évacuation des déblais par voie fluviale avec les maîtres d'ouvrage concernés, le gestionnaire de la voie d'eau et la Police de l'eau.		Réponse apportée au paragraphe 3.1 « Compléments apportés à l'analyse des impacts du projet sur la qualité des sols et la topographie », p. 16 du présent mémoire en réponse
<b>3.2. Le risque d'inondation, la gestion de l'eau et les milieux aquatiques</b>		
Des précisions sont attendues en ce qui concerne la reconstruction du Pont Seibert et la création	Tome 1 - Volet A 5.5.3.5. Le Pont Seibert, p.52	

**DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE – MEMOIRE EN REPONSE**

<p>éventuelle d'estacades temporaires pour le transport de matériaux. Les incidences sur le libre écoulement des eaux et la démarche d'évitement et de réduction des emprises doivent notamment être précisées.</p>	<p>Tome 2 - Volet B4 4.6.1. Impacts temporaires liés à la phase travaux et mesures associés, p.405</p> <p>Tome 2 - Volet B4 4.9.1. Paysage, p.468</p>	
<p><b>3.3. La densification de la trame naturelle et la disponibilité en espace vert</b></p>		
<p>La MRAe recommande de préciser et de justifier les choix effectués en ce qui concerne l'aménagement du jardin de l'île Seguin, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les modalités d'exploitation (maîtrise foncière, gestion et ouverture au public) ;</li> <li>- les fonctionnalités écologiques attendues en l'absence de pleine terre ;</li> <li>- le lien avec l'espace public et les berges</li> </ul>		<p><i>Réponse apportée au paragraphe 3.3 « Compléments apportés à l'analyse des impacts du projet sur la trame naturelle et les espaces verts », p. 17 du présent mémoire en réponse</i></p>
<p><b>3.4. La qualité de l'espace public et l'insertion paysagère des constructions</b></p>		
<p>La MRAe recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de préciser et justifier les partis pris d'aménagement, en tenant compte notamment des études réalisées sur le confort climatique (îlot de chaleur, ensoleillement et vents) ;</li> <li>- de démontrer et d'illustrer plus précisément les principes d'insertion paysagère attendus pour les futurs espaces publics.</li> </ul>	<p>Tome 1 -Volet A 5.5.3.6. Espaces publics de l'île Seguin, p. 57</p> <p>Tome 2 - Volet B4 4.9.1. Paysage, p. 468</p> <p>Tome 2 - Volet B5 5.2.2.1.3. Les orientations d'aménagements et de programmation, p. 550</p>	
<p>La MRAe recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de fournir des visuels d'insertion intégrant l'ensemble des composantes du projet au droit de l'île Seguin et adoptant un référentiel à hauteur humaine ;</li> <li>- de démontrer plus précisément que les projets de construction sur l'île Seguin ne constituent pas un écran important aux vues sur le grand paysage ;</li> </ul>	<p>Tome 2 - Volet B5 5.2.2.1.3. Les orientations d'aménagements et de programmation, p. 550</p>	<p><i>Réponse complémentaire apportée au paragraphe 3.3 « Compléments apportés à l'analyse des impacts du projet sur la trame naturelle et les espaces verts », p.17 du présent mémoire en réponse</i></p>

## DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE – MEMOIRE EN REPONSE

- de modéliser l'impact des futures constructions sur les perspectives au droit du Trapèze.		
<b>3.5. Les conditions de circulation et le cadre de vie</b>		
<p>La MRAe recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'étudier l'impact des choix de programmation sur les déplacements pendulaires du secteur et les flux piétons de l'île Seguin ;</li> <li>- d'étudier l'impact du projet sur la capacité des transports en commun ;</li> <li>- de justifier l'absence de cheminements sur la partie centrale de l'île Seguin.</li> </ul>	Tome 2 – Volet B4 4.8.8. Déplacements routiers, p. 451	
<p>La MRAe recommande de réaliser une synthèse (s'appuyant sur une ou plusieurs cartes) de l'ambiance sonore, de la qualité de l'air et de la pollution lumineuse à l'échelle de la ZAC, permettant de visualiser l'exposition des populations actuelles et futures aux nuisances et d'étudier la pertinence des choix de programmation.</p>	<p>Tome 2 - Volet B4 4.10.1. Effets sanitaires liés à la qualité de l'air, p. 479</p> <p>Tome 2 - Volet B4 4.10.3. Effets sanitaires acoustiques et vibratoires, p. 495</p> <p>Tome 2 - Volet B4 4.10.4. Effets sanitaires des émissions lumineuses, p. 498</p>	
<b>4. Justification du projet</b>		
<p>La MRAe recommande de justifier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les choix de programmation retenus pour l'île Seguin ;</li> <li>- l'intégration de la partie centrale de l'île Seguin à son environnement, compte-tenu des recommandations émises ci-avant sur les déblais, la trame naturelle, l'espace public, le paysage, les usages et les circulations</li> </ul>	<p>Tome 2 - Volet B4 4.9.1. Paysage, p. 468</p> <p>Tome 2 - Volet B5 5.2.2.1.3. Les orientations d'aménagements et de programmation, p. 550</p>	<p>Le PLU de la Ville de Boulogne Billancourt a été voté par le Conseil de Territoire de GPSO du 19 décembre 2018.</p> <p>Une Orientation d'Aménagement et de Programmation a été créée sur le secteur spécifique de l'île Seguin.</p> <p>Les justifications attendues pour la programmation de l'île Seguin peuvent ainsi trouver leur légitimité dans ce document réglementaire soumis à l'appréciation des personnes publiques associées, à enquête publique, au vote de l'Etablissement Public Territorial GPSO ainsi qu'au contrôle de légalité du Préfet.</p>