

**3 . EXAMEN DES AVIS RECUEILLIS ET  
OBSERVATIONS DU PUBLIC**

### **3.1 Avis recueillis avant l'enquête**

#### **3.1.1 Avis des collectivités et organismes consultés pour les PC 092 035 19 E0026 et PC 092 035 19 E0027**

Ces avis sont joints au dossier d'enquête en pièce 06 du Volume 0 - Dossier Administratif du dossier d'enquête.

Ci-après la synthèse de ces avis :

##### Avis de la DRIEA du 22/08/19

Les remarques formulées concernent la forme et la complétude des pièces des dossiers déposés, il manque en particulier la pièce PC31.2 « Extrait de la Convention PUP ».

##### Avis de la Préfecture 92- Direction des sécurités-Service Interministériel de Défense et de Protection Civile des 12/08/19 et 7/10/19

La Sous-Commission départementale pour la sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les ERP et les IGH émet un avis favorable.

##### Avis de la Préfecture de la Région IdF- DRAC - Service Régional de l'Archéologie du 19/08/19

Il est rappelé que le projet fait déjà l'objet d'une demande anticipée de diagnostic archéologique adressée par GARENNE DEVELOPPEMENT, la mise en œuvre des prescriptions d'archéologie préventive reste un préalable à l'exécution des travaux.

##### Avis de l'EPT Paris Ouest La Défense (Délibération du 24/09/19)

Il émet un avis favorable assorti d'une prescription, au regard des ambitions environnementales fixées pour la réalisation du secteur « PSA-RATP-Charlebourg », d'inscrire les projets de construction dans la démarche Eco-quartier (label national de l'Etat) qui vise à favoriser l'émergence d'une nouvelle façon de concevoir, de construire et de gérer la ville durablement.

##### Avis de la Ville de La Garenne-Colombes (Avis du 16/08/19 sur le PC 092 035 19 E0026)

Elle émet un avis favorable assorti de réserves :

##### *Appréciation générale*

Les espaces publics futurs sur le périmètre du permis de construire sont à préciser sur les différents plans.

Les plans et notices du permis de construire devront permettre d'apprécier le rapport des hauteurs et le recul entre les constructions existantes et celles qui sont projetées, en particulier au droit de l'îlot urbain constitué par les rues des Murgers et Armand Peugeot.

Le niveau de référence, tel que défini au PLU annexe 1 en application de l'article 10, sera précisé sur les plans et la hauteur des constructions est à mesurer par rapport au point le plus haut du trottoir telle que définie au PLU en vigueur.

Le nivellement des seuils d'entrée doit respecter les termes et la définition de l'article 10 du PLU en vigueur. Les locaux au RdC sont à adapter par un aménagement intérieur permettant une bonne insertion vis-à-vis de la voie publique.

#### *Analyse sur la forme et la complétude*

Une analyse des différentes pièces du dossier est faite. Il est notamment stipulé que pour le plan masse-PC02 : les espaces publics futurs sur le périmètre du permis de construire sont à préciser sur les différents plans. En particulier, s'agissant des voies de desserte situées au Nord et à l'Est du projet ainsi qu'à la pointe Sud-Ouest, qui doivent être réalisées par Paris La Défense en sa qualité d'aménageur.

Concernant la pièce PC04-Notice Architecturale, il est stipulé que sur la base d'une description des constructions avoisinantes (rue Jules Ferry et rue des Fauvelles), la partie correspondant à l'implantation, l'organisation, la composition et le volume des constructions nouvelles, notamment par rapport aux constructions ou paysages avoisinants, nécessitent un complément de description et d'illustration s'agissant de la comparaison avec les paysages et constructions avoisinants.

#### *Aspect de conformité avec le PLU*

La ville de La Garenne-Colombes indique que le POLD va procéder à la modification du PLU pendant la durée d'instruction du présent permis de construire, portant sur la restructuration de l'OAP du quartier des Champs Philippe ainsi que la création d'un nouveau zonage USP2 et la mise en place de servitudes d'urbanisme.

Par conséquent, la compatibilité et la conformité du projet seront donc à apprécier au regard, du PLU actuel et du PLU futur, notamment en ce qui concerne l'application des règles relatives aux clôtures, pans coupés, emplacements réservés.

Par exemple, le traitement des clôtures proposées dans le présent permis n'est pas compatible avec les évolutions envisagées sur ce point dans le PLU futur.

Avis de la Ville de La Garenne-Colombes (Avis du 16/08/19 sur le PC 092 035 19 E0027)

Elle émet un avis favorable assorti de réserves :

*Appréciation générale*

Les plans et notices du permis de construire devront permettre d'apprécier le rapport des hauteurs et le recul entre les constructions existantes et celles qui sont projetées, en particulier au nord du projet, vis-à-vis de l'immeuble d'habitation existant, et de manière plus générale par rapport aux immeubles de la rue Jules Ferry.

Le niveau de référence, tel que défini au PLU annexe 1 en application de l'article 10, sera précisé sur les plans et la hauteur des constructions est à mesurer par rapport au point le plus haut du trottoir telle que définie au PLU en vigueur.

Le nivellement des seuils d'entrée doit respecter les termes et la définition de l'article 10 du PLU en vigueur. Les locaux au RdC sont à adapter par un aménagement intérieur permettant une bonne insertion vis-à-vis de la voie publique.

*Analyse sur la forme et la complétude*

Idem avis ci-avant

*Aspect de conformité avec le PLU*

Idem avis ci-avant

Avis de la Ville de Courbevoie (délibération du 14 octobre 2019)

Elle émet un avis favorable sous réserve que :

1) Soient prises, au titre du permis de construire, toutes les mesures nécessaires, afin que ledit projet ne contribue pas à engorger la circulation sur Courbevoie, notamment au niveau de la rue des Fauvelles et de l'avenue de l'Arche et qu'en particulier :

- La création de plusieurs accès parking, livraison, pompier, RIE sur la rue des Fauvelles soient conditionnée au préalable par la réalisation d'une simulation dynamique, visant à vérifier le bon écoulement des flux de véhicules de toute nature et s'accompagne d'aménagements ponctuels tels que des refuges. Des études de circulation dynamique démontrent la nécessité ou non d'aménager un sas de tourne à gauche sur la rue des Fauvelles vers le bd de la Mission Marchand
- Le plan du rez-de-chaussée soit rectifié : celui-ci indique sur un des accès une entrée/sortie rue des Fauvelles alors que le plan masse

indique sur le même accès une sortie uniquement.

2) Au titre de l'étude d'impact, la Ville émet des réserves quant à :

- La création d'un giratoire au croisement entre la rue des Fauvelles et de l'avenue de L'Arche, ainsi que le fonctionnement du carrefour à feux au croisement de la rue des Fauvelles et du bd de la Mission Marchand soient précisées et fassent l'objet d'une étude de trafic dynamique complémentaire pour valider la proposition d'élargissement de la rue des Fauvelles et la création du giratoire précité
- La création de l'axe Nord/Sud d'un gabarit projeté de 12m, en limite du « Campus Engie » et du Macrolot, soit étudiée avec un sens de circulation inverse, afin d'atténuer la charge de la rue des Fauvelles et du carrefour formé par la rue des Fauvelles et l'avenue de l'Arche
- Le projet de « Campus Engie » et plus globalement l'aménagement des ex-terrains PSA s'accompagnent d'aménagements de nature à garantir et préserver le caractère résidentiel de l'avenue de l'Arche, afin d'éviter que cet axe de desserte de quartier ne devienne un itinéraire de shuntement du bd de la Mission Marchand
- Le tronçon de la rue des Fauvelles, compris entre la rue du Clos Lucé et la rue Jules Ferry, fasse l'objet d'aménagement de dispositifs de maîtrise de l'écoulement des flux envisagés
- L'étude d'impact soit complétée concernant la structure de chaussée existante, afin de garantir le fait qu'elle puisse supporter les conditions de circulation future, liée à la mise en fonctionnement du « Campus Engie », puis des activités envisagées dans le Macrolot
- L'élargissement de la rue des Fauvelles en amont du bd Mission Marchand ne soit pas réalisé sur le territoire de Courbevoie au regard de l'importance des impacts en termes de suppression d'arbres et de stationnement. De même, si des élargissements ponctuels étaient nécessaires, ceux-ci ne devront pas être réalisés en empiétant sur les espaces publics côté Courbevoie.

A cet avis est joint un courriel de Mr Karim LARNAOUT, conseiller municipal de Courbevoie, qui écrit notamment concernant la rue des Fauvelles, que si un élargissement est opéré sur cette rue, il devra :

- ne pas se faire au détriment des espaces piétonniers

- prévoir d'implanter une forte présence d'arbres
- augmenter l'espace dédié aux automobiles
- bien sur, créer une voie cyclable bidirectionnelle.

Il donne un avis favorable aux réserves de la Ville de Courbevoie, en ajoutant une réserve supplémentaire sur la pollution sonore liée à de potentiels travaux de nuit.

*Avis de la Ville de Nanterre (délibération du 15 octobre 2019)*

La Ville de Nanterre indique qu'elle a délibéré sur le projet en l'absence de réunion des personnes publiques associées.

Elle écrit que ce secteur en mutation nécessite un travail partenarial relatif aux interfaces urbaines, notamment entre la frange est de la ZAC des Groues et les projets attenants, Campus Engie mais aussi l'îlot Ferry de la ZAC des Champs Philippe.

Elle écrit par ailleurs que des points de vigilance doivent être apportés concernant les mobilités générées par le projet de Campus Engie :

- la qualité des espaces publics des Groues, aux circulations routières apaisées et donnant une priorité absolue aux modes actifs (piétons et cycles), ne saurait être compatible avec un flux de véhicules non maîtrisé généré par le projet Engie
- Le plan de circulation est à cet effet à prendre en considération avec un sens montant sur la rue de la Garenne entre le pont Hébert et la rue d'Arras.
- De plus, la capacité de stationnement du projet Engie serait à définir dans le but d'inciter à utiliser les modes alternatifs à la voiture. A ce titre, l'absence de norme plafond à l'article 12 du PLU de la Garenne-Colombes et un ratio de stationnement supérieur à celui de la ZAC des Groues est pour Nanterre un point d'attention et un risque de conflit d'usage sur les espaces publics à proximité de la gare du Grand Paris Express et Eole.

En conséquence la Ville de Nanterre émet un avis favorable sous réserve de :

- Trouver un accord commun pour une meilleure gestion de l'interface ZAC des Groues et de l'îlot Ferry de la ZAC Champs-Philippe sur le plan urbain
- S'assurer de la compatibilité des flux générés avec la nature des

espaces publics prévus dans le quartier des Groues.

Avis de l'ARS (Agence Régionale de Santé IdF délégation Départementale 92)  
des 12/09/19 et 17/10/19

Elle formule les remarques suivantes

- L'ARS regrette que le plan de gestion ait été réalisé alors que les bâtiments n'étaient pas démolis et que l'emprise au sol de ces derniers était importante

- L'ARS note que les résultats des campagnes de 2013 à 2018 sont utilisés pour réaliser un plan de gestion; il n'y a pas de transparence dans l'explication et la justification des données sélectionnées pour faire l'évaluation des risques sanitaires dans le plan de gestion

- Pour l'ARS, le maillage effectué pour l'analyse des sols sur le site de construction ne permet pas de disposer d'une bonne connaissance de la pollution au droit du site

- Pour l'ARS, le maillage réalisé pour les piézajets lors de la campagne de juillet 2018 est très insuffisant au regard de l'étendue du site (seulement 6 points sur les 9 hectares du site) et ne permet pas de disposer d'informations homogènes

- Enfin, pour l'ARS l'analyse des risques résiduels réalisée sur la base des plans projets du 19/01/19 ne respecte pas les deux grands principes d'une évaluation des risques sanitaires à savoir la transparence et la cohérence.

Au regard des observations mentionnées ci-dessus, une réunion technique sur l'articulation du processus d'instruction de la demande de permis de construire a été organisée à la demande de la DRIEA le 26 septembre 2019 entre les services de l'Etat, Nexity, le bureau d'études IDDEA et l'ARS 92. Cette réunion a permis de clarifier les attendus de chaque administration pour faire évoluer le projet dans sa globalité et avec toute la transparence qu'exige la procédure d'aménagement d'anciens sites industriels.

Une note de « synthèse des mesures de gestion de la pollution au droit du site » réalisée par le bureau d'études IDDEA du 01/10/19 précise les engagements que le pétitionnaire mettra en œuvre pour s'assurer de la compatibilité de la pollution résiduelle sous chaque bâtiment avec l'usage projeté, et plus particulièrement pour les bâtiments abritant les établissements sensibles et les logements.

Au vu de cette note, l'ARS fait plusieurs recommandations et émet un avis favorable au projet en demandant la prise en compte de toutes ses

- 46 -

recommandations dans l'arrêté de permis de construire.

En réponse, une note en date du 16/10/19 du bureau d'études IDDEA fait la synthèse des mesures de gestion de la pollution au droit du site et figure au dossier d'enquête en pièce P0.7 du Dossier 0 - Dossier Administratif.

*Avis du Département des Hauts-de-Seine – Pôle Attractivité, Culture et Territoire- Direction de l'eau des 06/08/19 et 07/08/19*

Il donne les conditions de raccordement sur le réseau départemental d'assainissement et notamment sur la gestion des eaux usées non domestiques et la gestion des eaux pluviales.

*Avis de CMA projet du 13/08/19*

Cet avis porte sur la bonne complétude des plans, coupes et élévations, et la concordance du plan du rez-de-chaussée, au regard du nivellement projeté rue Jules Ferry, rue des Fauvelles et voies nouvelles.

*Avis ENEDIS du 21/08/19*

Il donne les conditions du branchement au réseau.

*Avis GRT Gaz du 2/09/19*

Il émet un avis favorable au dossier et précise qu'une convention devra être établie entre les différents acteurs du dossier.

### 3.1.2 Avis de l'autorité environnementale

En date du 4 juillet 2019, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) a transmis son avis (confirmé par avis du 19/09/19) sur l'étude d'impact du projet d'aménagement du secteur PSA-RATP-Charlebourg, qui a été joint au dossier d'enquête publique (pièce 03 du volume 0 – Dossier Administratif) ainsi que les réponses du maître d'ouvrage, conformément à l'article R.104-25 du code de l'urbanisme.

Dans cet avis, la MRAe fait les principales recommandations suivantes :

- justifier le périmètre d'analyse de l'étude de trafic routier et exposer plus distinctement l'importance des augmentations de trafic attendues (carte synthétique)
- préciser les mesures envisageables pour orienter les flux de déplacements vers le RER E
- étayer l'analyse de la future ambiance sonore du secteur d'étude

- détailler les mesures de gestion des sols pollués, en joignant à l'étude d'impact le plan de gestion ainsi que l'analyse des risques résiduels
- présenter les impacts des niveaux d'infrastructures sur les masses d'eau souterraine
- approfondir pour la phase de chantier l'analyse des nuisances sonores causées par le projet aux populations riveraines.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans son avis détaillé ci-après :

Sur le contexte et description du projet

L'étude d'impact présentée date d'avril 2019 et est jointe dans le cadre des deux demandes de permis de construire du projet de Campus Engie qui concerne la partie ouest de l'ancien site PSA..

En termes de programmation, le projet d'aménagement prévoit de développer une surface de plancher totale d'environ 255 000 m<sup>2</sup>. A ce jour, le dossier indique que la programmation des sites RATP+Frange et Charlebourg n'a pas fait l'objet de réflexions aussi abouties que celles du site PSA.

La MRAe rappelle qu'en application de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement, « *Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet* ».

La MRAe recommande donc d'actualiser l'étude d'impact avant l'octroi des prochaines autorisations nécessaires pour la réalisation du projet.

La MRAe recommande notamment :

- de préciser la programmation des sites RATP+Frange et Charlebourg lors de l'actualisation de l'étude d'impact qui sera réalisée au fil des autorisations nécessaires au projet d'ensemble et d'actualiser en conséquence la totalité de l'étude d'impact
- de localiser distinctement les équipements scolaires et de petite enfance qui sont prévus sur le site PSA
- d'indiquer si des démolitions sont prévues sur les franges du site RATP

ainsi que sur le site Charlebourg, et le cas échéant, présenter la nature des bâtiments concernés

- de préciser si les phases de démolition ont été intégrées dans le phasage opérationnel des travaux.

Sur l'analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux environnementaux  
principes enjeux environnementaux

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

- la gestion des déplacements
- les nuisances sonores
- la qualité de l'air
- la pollution des sols
- le phénomène d'îlot de chaleur.

Concernant les déplacements

La MRAe recommande de présenter l'état des cheminements piétons et cyclables sur un périmètre plus élargi ainsi que les intermodalités existantes et à venir de façon à appréhender les discontinuités entre le site du projet et les pôles de centralité alentour (équipements, commerces,...).

Concernant l'ambiance sonore

La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des résultats de la campagne de mesures in situ de façon à qualifier distinctement les différentes ambiances sonores du secteur d'implantation et d'indiquer les enjeux du projet sur ce thème.

Concernant la qualité de l'air

La MRAe relève que les résultats des mesures in situ réalisées montrent que la qualité de l'air est dégradée et particulièrement impactée par le trafic routier. En ce sens, les résultats montrent des niveaux de concentration en dioxyde d'azote supérieurs à la norme réglementaire ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) au niveau du boulevard National.

Concernant la pollution des sols

La MRAe recommande de qualifier dans l'étude d'impact les niveaux de pollutions observés par type de polluant.

Concernant la minéralisation du site – îlot de chaleur urbain

La MRAe relève que l'étude d'impact souligne que les fortes imperméabilisation et minéralisation actuelles du site sont de nature à favoriser l'émergence du phénomène d'îlot de chaleur en période d'épisodes de canicule.

Sur la justification du projet retenu

La MRAe relève notamment que :

- En termes de choix d'implantation des ouvrages et aménagements, l'étude d'impact précise que la localisation du Campus (sur la pointe Ouest du site) a été guidée par la volonté d'être au plus près de la future Gare de Nanterre-la Folie tandis que le parc public a été positionné pour être localisé au cœur du futur quartier afin de lui conférer ainsi une véritable fonctionnalité communale
- Le projet de Campus a fait l'objet d'un concours d'architecture. Il est expliqué que le projet retenu a permis d'offrir un espace vert central présentant une meilleure plus-value en termes de diversité d'habitats, de superficie et de liaison avec le parc public du macro-lot. Il est également indiqué que le projet offre des surfaces imperméabilisées moindres générant des volumes de ruissellement plus faibles. L'étude d'impact met aussi en avant une plus grande porosité entre les bâtiments et la ville
- En ce qui concerne la consommation énergétique du projet, une étude de potentiel de développement en énergies renouvelables a été réalisée et jointe à l'étude d'impact. Cette dernière indique que le scénario d'approvisionnement retenu comprenant de la géothermie sur nappe, des panneaux photovoltaïques et des chaudières bio-gaz permettra d'utiliser au maximum les énergies renouvelables et d'atteindre des niveaux énergétiques ambitieux pour le Campus. L'étude d'impact précise, en outre, que les bâtiments feront l'objet d'une conception bioclimatique, notamment en optimisant les volumétries ainsi que les isolations de façade, en vue de minimiser les besoins en chaud et en froid.

Sur l'analyse des impacts environnementaux du projet et les mesures proposées par le maître d'ouvrage

Concernant les déplacements

La MRAe recommande :

- de présenter une carte synthétique du maillage viaire permettant d'appréhender pour chacun des scénarios étudiés les volumes et augmentations de flux attendus avec mention des réserves de capacité
- de justifier le périmètre de l'étude de trafic routier pour montrer que les volumes de flux ne sont pas susceptibles d'impacter de façon significative d'autres voiries que celles étudiées dans l'étude d'impact
- d'explicitier les flux de trafic générés par le centre-bus
- de justifier la suffisance des mesures destinées à favoriser l'usage du vélo.

Concernant l'ambiance sonore

La MRAe recommande :

- de présenter et analyser les cartes prévisionnelles de bruit en période nocturne
- de présenter plus en détail l'environnement sonore des futurs logements, écoles et équipements de petite enfance
- de justifier en conséquence les choix de programmation faits à l'échelle du projet d'aménagement global.

Concernant la qualité de l'air

La MRAe recommande :

- d'envisager des scénarios plus réalistes concernant l'impact des hausses de trafic routier sur la qualité de l'air dans le cadre d'une analyse portant sur l'ensemble des opérations du projet d'aménagement urbain
- d'approfondir l'étude de l'exposition de l'ensemble des habitants et occupants du site à un air pollué, et de justifier en conséquence les choix de programmation faits à l'échelle du projet d'aménagement global.

Concernant la prise en compte de la pollution des sols

La MRAe recommande :

- de joindre à l'étude d'impact, le plan de gestion ainsi que l'analyse des risques résiduels
- de développer dans l'étude d'impact la présentation des mesures de

gestion envisagées pour traiter les pollutions ainsi que d'étoffer les explications concernant la compatibilité des milieux avec les usages projetés, notamment s'agissant des locaux et espaces susceptibles d'accueillir des populations sensibles

- d'expliquer les suites données au dépassement de trichloro-éthylène observé
- d'approfondir l'étude de la pollution et de l'exposition des habitants du site et de justifier en conséquence les choix de programmation faits à l'échelle du projet d'aménagement global.

Concernant la végétalisation du site - Lutte contre les îlots de chaleur

La MRAe recommande :

- de présenter les impacts des niveaux d'infrastructure du projet (sous-sols) sur les masses d'eau souterraine
- de préciser la façon dont les espaces de pleine terre seront constitués et raccordés à la nappe.

Concernant le chantier

La MRAe relève que l'étude d'impact expose (Cf. p 333) le plan d'installation de chantier et précise que les opérations liées aux projets de Campus et macro-lot engendreront un trafic non négligeable pendant environ 5 ans. Si l'étude d'impact présente une estimation des volumes de déchets et de déblais à évacuer, les volumes de trafic engendré pendant la phase de chantier gagneraient à être mieux présentés en indiquant les populations riveraines susceptibles d'être impactées par les nuisances sonores associées. Cette appréciation apparaît d'autant plus nécessaire qu'outre la durée du chantier, il est expliqué que la composition géologique (marno-calcaire présentant une résistance mécanique élevée) du site impliquera certainement l'emploi de matériel désagrégateur bruyant lors des travaux du macro-lot.

La MRAe recommande :

- d'étayer les éléments d'informations sur les nuisances sonores susceptibles d'être générées par le chantier
- de présenter les impacts du chantier en cas de rabattement de nappe ainsi que les effets cumulés avec les prélèvements opérés pour les chantiers avoisinants des ZAC des Groues et Champs Philippe.

### Sur le résumé non technique

La MRAe rappelle que 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 non technique est présenté au début de la présente étude d'impact. Les effets du projet et mesures associées sont présentés sous forme de tableau. La MRAe indique qu'il serait utile d'adjoindre, pour les principaux enjeux, des cartographies synthétiques.

#### 3.1.3 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité environnementale

Le maître d'ouvrage Garenne Développement a répondu à l'avis de l'autorité environnementale par un mémoire en réponse en date du 30 septembre 2019.

Le mémoire en réponse se présente sous la forme suivante :

- Des extraits de l'avis de la MRAe sont repris et référencés en respectant le sommaire de cet avis
- Des réponses ou compléments d'informations sont apportés de manière approfondie par le maître d'ouvrage pour chaque sujet évoqué par la MRAe.

Ce document constitue ainsi un document additif à l'étude d'impact et fait partie prenante du dossier en pièce 04 volume 0 – Dossier Administratif du dossier d'enquête.

### **3.2 Recueil des observations du public**

Le Commissaire enquêteur a reçu une quinzaine de personnes pendant ses sept permanences en mairies de La Garenne-Colombes et Courbevoie.

5 observations ont été déposées dans les registres (Cf. **pièce jointe n°7**) mis à la disposition du public en mairies de La Garenne-Colombes et Courbevoie.

Un seul courrier a été adressé (Cf. **pièce jointe n°7**).

De plus, outre les registres papier mis à disposition du public dans les lieux d'enquête mentionnés ci-dessus, le public pouvait communiquer ses observations et propositions sous forme électronique :

- sur le registre d'enquête dématérialisé : [campus-tertiaire-](#)

[engie@enquete publique.net](mailto:engie@enquete publique.net)

- sur la boîte fonctionnelle dédiée de la préfecture : [pref-enquetes-publiques-belp@hauts-de-seine.gouv.fr](mailto:pref-enquetes-publiques-belp@hauts-de-seine.gouv.fr)

Le site dématérialisé a fait l'objet d'une fréquentation importante : 4871 visites concernant le dossier d'enquête, 1109 consultations des observations.

41 observations ou documents ont été déposés sur le registre dématérialisé (Cf. **pièce jointe n°8**), mais 3 ont été écartés car « publicitaires » et donc hors sujet et 2 observations étaient en fait une transmission d'observations déposées sur les registres papier comme le stipulait l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête en son article 7; il en résulte que 36 observations sont à prendre en compte sur le registre dématérialisé.

Globalement 41 contributions du public ont donc été recueillies.

### **3.3 Communication des observations au maître d'ouvrage - Procès-verbal de synthèse - Mémoire en réponse**

Conformément à l'article R.123-18 du code de l'environnement et à l'article 11 de l'arrêté préfectoral du 14/11/19, le Commissaire enquêteur a dressé dans les 8 jours après la clôture de l'enquête, un procès-verbal de synthèse (Cf. **pièce n°9**) des observations formulées par le public pendant l'enquête, ainsi que les avis des collectivités consultées dans le cadre de l'instruction des demandes de permis de construire.

Ce procès-verbal complété par les propres questions du Commissaire enquêteur, a été remis en mains propres au maître d'ouvrage Garenne Développement et commenté lors d'une réunion de restitution organisée le 27/01/20 en mairie de La Garenne Colombes, à laquelle assistaient Monsieur Emmanuel BOULARD, Directeur de l'Urbanisme et Monsieur Laurent Haddad, Responsable des Projets Urbains pour la mairie de La Garenne-Colombes, Madame Eva ANDREANI, Chef de projets à la Direction de l'Aménagement de l'Etablissement Public Paris La Défense, Madame Fabienne HEILBRONN, Directrice du programme, et Monsieur Alexandre DEJEAN, Responsable de programmes pour Garenne Développement.

Les principaux thèmes qui ont fait l'objet d'observations, ont été commentés, le Commissaire enquêteur a fait part également de ses interrogations.

Il a été ensuite convenu du planning de rendu du mémoire en réponse de Garenne Développement (délai de 15 jours) et du rapport du Commissaire enquêteur

(délai de 30 jours).

Par courriel du 6 février 2020, le maître d'ouvrage Garenne Développement a informé le Commissaire enquêteur qu'il ne pourrait remettre son mémoire en réponse qu'en début de la semaine du 17 février 2020.

En conséquence le Commissaire enquêteur a sollicité le 6 février 2020 un report au 28 février 2020 du délai de remise de son rapport et conclusions auprès du Préfet des Hauts-de-Seine, qui a donné son accord par courrier du 13 février 2020 (Cf. **pièces jointes n°10**).

En fait la société Garenne Développement n'a transmis au Commissaire enquêteur que le 3 mars 2020 son mémoire en réponse (Cf. **pièce n°9**). Le Commissaire Enquêteur en a informé le Préfet des Hauts-de-Seine et a sollicité le 4 mars 2020 un nouveau report du délai de remise du rapport au vendredi 13 mars 2020. Par courrier du 10 mars 2020 (Cf. **pièces jointes n°10**), le Préfet des Hauts-de-Seine a donné son accord.

### 3.4 Observations du public

#### 3.4.1 Récapitulatif des observations

Le tableau récapitulatif de l'ensemble des contributions pendant l'enquête est joint en annexe au présent rapport.

Le dépouillement a conduit à les classer suivant les thèmes principaux suivants :

Thèmes	Nombre d'occurrences ( <i>approximatif</i> )
Contexte juridique et organisation des enquêtes « modification du PLU » et « permis Campus Engie »	1
Parti pris d'aménagement du quartier Charlebourg Conception du projet de campus Engie	29
Hauteur des constructions : Impacts sur les vues Pertes d'ensoleillement, de luminosité	28
Nuisances dues à la circulation : Bruit, pollution air, sécurité des piétons Autres nuisances : électriques, ... Conséquences sur qualité de vie	25
Pollution du site ex PSA : Conséquences sur implantation de la crèche	2
Nuisances du chantier : Bruit, poussières,...	6
Autres sujets : rue des Fauvelles Est Saturation tramway T2, végétalisation parc	7

#### 3.4.2 Analyse des thèmes des observations du public

Le maître d'ouvrage Garenne Développement a fait part de ses avis et commentaires dans un mémoire en réponse transmis par courriel et confirmé par courrier en date du 03/03/20 (Cf. **pièce jointe n°9**), les éléments de réponses principaux sont intégrés en italique à la suite de chaque thème, les commentaires

éventuels du Commissaire enquêteur figurent à la suite.

Il est à noter que le mémoire en réponse du maître d'ouvrage comporte deux courriers en annexes, l'une émanant de la Ville de La Garenne-Colombes, l'autre émanant de l'Aménageur Paris La Défense et traitant notamment des questions relatives au projet d'aménagement qui dépassent le périmètre des demandes de permis de construire.

#### 3.4.2.1 Contexte juridique et organisation des enquêtes « modification PLU » et « permis Campus »

Un habitant (Cf. courrier n°1 de Mr LAFITTE) interroge « *Comment seront traitées les positions exprimées lors de l'enquête par le public sur le projet, autres que celles portant sur le Campus Engie ? Comment seront-elles communiquées aux autorités décisionnaires concernées puis prises en compte par leurs soins ?* », le public étant invité à s'exprimer lors de la présente enquête sur le projet dans son ensemble.

Par ailleurs il lui semble « *paradoxal que l'enquête publique sur le projet ait été lancée sans que soit connue l'issue de la démarche de modification du PLU, qui est précisément destinée à encadrer le projet* ».

Il lui semble aussi « *prématuré de conclure sur le projet, tant que son encadrement par le PLU n'est pas établi et connu* ».

### **Réponse du maître d'ouvrage**

#### S'agissant de la prise en compte des observations du public par l'Autorité compétente sur les autres aspects du projet que le Campus Engie

*Le campus Engie s'inscrit dans un projet plus global de réaménagement du secteur PSA-RATP-Charlebourg.*

*Par conséquent, l'étude d'impact jointe aux demandes de permis de construire objets de la présente enquête publique environnementale a porté sur l'ensemble du projet au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, afin de permettre au public d'apprécier les incidences environnementales à l'échelle du projet d'ensemble.*

*A la suite de l'enquête, le commissaire-enquêteur devra rendre un avis (favorable, avec réserves ou défavorable) sur la délivrance des permis de construire du Campus Engie, puis le Maire délivrera les permis de construire au nom de l'Etat en prenant en considération l'étude d'impact, l'avis des autorités compétentes ainsi que le résultat de la consultation du public et en motivant sa décision conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.*

*S'agissant des positions exprimées lors de l'enquête publique sur le projet, autres que celles portant sur le Campus Engie, elles ont été communiquées aux autorités compétentes concernées, afin qu'elles les prennent en compte à chaque stade de la réalisation du projet :*

*- Au stade de la présente enquête publique, en répondant aux interrogations formulées durant l'enquête publique relevant de leur compétence.*

Ainsi, la commune de la Garenne-Colombes et Paris La Défense ont communiqué au maître d'ouvrage des réponses sur les questions relevant respectivement des compétences de la collectivité et de l'Aménageur (réponses annexées au présent mémoire en réponse Cf. pièce jointe n°9)

En effet, après l'obtention de ces permis, et préalablement au dépôt des demandes ultérieures d'autorisations pour les autres composantes du projet d'aménagement du secteur PSA-RATP-Charlebourg, l'étude d'impact globale sera actualisée par les pétitionnaires pour évaluer les incidences environnementales qui n'ont pu être complètement identifiées dès le dépôt des deux permis de construire du Campus Engie (art. L. 122-1-1 III, C. env.).

L'actualisation devra porter sur le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation est sollicitée et apprécier les incidences environnementales à l'échelle globale du projet.

L'autorité compétente pour délivrer l'autorisation adressera l'étude d'impact actualisée pour avis à l'autorité environnementale et aux collectivités territoriales et leurs groupements intéressés, et organisera une procédure de participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19 du code de l'environnement, permettant au public de formuler ses observations pour chaque nouvelle opération devant être autorisée.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, le public pourra donc consulter une étude d'impact actualisée au fur et à mesure du processus d'autorisation des autres composantes du projet.

S'agissant de l'articulation entre l'enquête publique du projet et la procédure de modification du PLU :

Aucun texte du Code de l'urbanisme n'interdit de mener parallèlement à la procédure de délivrance des autorisations d'urbanisme une procédure de modification du PLU.

Evidemment, cela implique que la modification du PLU soit approuvée préalablement à la date de délivrance des permis de construire, date à laquelle leur légalité est appréciée, et que le public ait été préalablement informé des évolutions du PLU, ce qui impose d'organiser l'enquête publique relative à la modification du PLU préalablement à celle qui est ouverte pour la délivrance des permis de construire.

Le respect de ce processus d'information du public a bien été assuré au cas présent.

En effet, l'enquête publique relative à l'ouverture de la modification du PLU, portant création du secteur USP2, où se situe le Campus Engie, s'est tenue du 25 septembre 2019 au 31 octobre 2019. L'enquête publique relative aux permis de construire du Campus Engie s'est quant à elle tenue du 9 décembre 2019 au 17 janvier 2020.

Aussi, le public a été mis en mesure de connaître et de formuler ses observations sur les évolutions du PLU rendues nécessaires pour la délivrance des permis de construire du Campus Engie préalablement à la présente enquête.

A l'issue de cette enquête, le commissaire-enquêteur a donné un avis favorable sur la modification n° 10 du PLU, assorti de deux réserves, qui n'impliquent pas d'évolutions majeures du cadre réglementaire.

Ensuite, la délibération d'approbation de la modification du PLU, adoptée le 4 février 2020 par le Conseil de Territoire de l'Etablissement Public Territorial « Paris Ouest La Défense », annexée aux présentes, a pris en compte plusieurs observations du public afin d'adapter la programmation urbaine sur le secteur Charlebourg.

Le public pourra à cet égard constater que les évolutions approuvées n'impliquent pas de modifications des dossiers de permis de construire du Campus.

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

On peut regretter que le choix n'ait pas été fait d'une procédure intégrée « modification du PLU/permis de construire » car en pratique je constate que de

nombreuses observations déposées par les habitants, qui se sont manifestés pour la présente enquête, concernent en fait la modification du PLU.

C'est cette modification qui encadre les demandes de permis de construire, objets de la présente enquête, par une OAP remaniée intégrant l'opération d'aménagement Charlebourg, un nouveau zonage USP2, correspondant à l'ex-site PSA, et le règlement correspondant, le Commissaire enquêteur se devant d'en vérifier la conformité.

A défaut de procédure intégrée, on peut regretter que l'enquête sur la modification n°10 du PLU, qui s'est déroulée du 25/09/19 au 31/10/19, ne se soit pas tenue plus tôt, il en a résulté une incertitude pendant la présente enquête sur les conclusions à en tirer, tant que son encadrement n'était pas établi.

Les observations concernant le projet dans son ensemble sont relatées à l'article 3.4.2.2 ci-après.

Enfin il convient de rappeler qu'il était bien précisé dans le dossier que l'étude d'impact n'était pas exhaustive et qu'elle serait actualisée en tant que de besoin au fur et mesure de l'évolution des documents réglementaires et de l'avancement des demandes d'autorisations administratives.

#### 3.4.2.2 Parti pris d'aménagement du quartier de Charlebourg, conception du projet du Campus Engie

Concernant le parti pris d'aménagement du quartier Charlebourg, de nombreux habitants (tels que obs. n°8 de Mr RODRIGUEZ, obs. n°30 de Mr KOHN, courrier n°1 de Mr LAFITTE) estiment qu'il aurait été préférable d'implanter le campus de bureaux Engie en bordure du bd National et de la rue des Fauvelles, et de réaliser le parc et les équipements (école) près des Champs Philippe en cœur du quartier, loin du bruit et de la pollution automobile.

Un habitant de Courbevoie (Cf. observation n°4 de Mr AURELIEN) estime que c'est un « non sens » de construire des bureaux, dont on n'est pas certain de la pérennité, sur une telle emprise au sol qui aurait pu accueillir des milliers de logements... D'autres habitants (tel que obs. n°13 de Mr SCHNEBERGER) doutent également de la pérennité des bureaux à l'image des bureaux vides sur le bd National.

## Réponse du maître d'ouvrage

*Pour ces observations nous renvoyons à la note de la direction de l'Aménagement de Paris La Défense du 06 février 2020 jointe en annexe.*

*En outre il convient de rappeler que le projet a été présenté dans ses grands principes dans le cadre d'une concertation préalable, dont est ressortie une adhésion de la population, notamment sur la destination et l'implantation des constructions (Cf. PC 16-4 des PCVD 1 et 2 présentes dans le Volumes 1 et 2 du dossier d'enquête publique).*

*Ce projet d'aménagement vise à reconverter une friche industrielle, qui, si elle restait en l'état, créerait une dent creuse polluée dans le quartier. Ce renouvellement urbain permettra donc globalement une amélioration des conditions environnementales du quartier, comme l'a noté l'avis de l'Autorité environnementale (cf. pièce 0.3 MRAe Avis et PV du Volume 0 du dossier d'enquête publique). Outre les aménités environnementales, le projet constitue une véritable opportunité sur le plan du développement économique tant sur le plan local que régional de par les activités d'innovation qui vont s'y développer mais également avec l'arrivée des collaborateurs d'Engie qui participeront à la vie économique du quartier.*

## Commentaires du commissaire enquêteur

Concernant le parti pris d'aménagement du quartier de Charlebourg, il aurait été effectivement préférable d'implanter « classiquement » des immeubles de bureaux en bordure des voies bruyantes que sont le bd National et la rue des Fauvelles, et de réaliser en cœur de quartier logements et le parc, loin du bruit et de la pollution automobile.

Le projet s'explique en fait par l'opportunité qui s'est offerte à la Ville de La Garenne-Colombes avec la libération du site PSA (alors que le dépôt RATP est toujours présent en bordure du bd National) d'amorcer une première phase du projet d'aménagement du quartier de Charlebourg et de poursuivre ainsi le désenclavement de la partie Ouest de la Ville.

Le parti pris d'aménagement a fait effectivement l'objet d'une concertation préalable auprès des habitants (Cf. article 2.2.1 ci-avant).

Concernant la conception du projet du campus Engie, la plupart des riverains de la rue Jules Ferry (tel que obs. n°26 du collectif d'habitants) contestent et s'opposent à ce projet « gigantesque », ils considèrent que le projet de Campus ne respecte pas l'aspect résidentiel et architectural du quartier, les « promesses » faites par la commune, lors de l'achat de leur appartement, de réaliser un quartier « La Garenne Village » (Cf.obs. n°19 de la famille COURBEZ, n°38 de Mme MELET), où il était prévu que la hauteur des bâtiments ne dépasserait pas 5 étages. D'autres (Cf. obs. n°21 de Mr Mme LOUAP) affirment que les services de la mairie leur avaient bien certifié au moment de leur achat que les futures constructions ne dépasseraient pas les 5 étages.

Ainsi Mme AUZUREAU (Cf.obs. n°18) regrette son achat et écrit « Avec ce projet le quartier va perdre son âme de village et devenir la Défense bis ».

Ces habitants se sentent donc « piégés » par un projet qu'ils trouvent démesuré. Ils comprennent que le projet représente une « opportunité » pour la commune mais qui se fait au détriment du quartier des Champs Philippe (Cf. obs. n°34 de Mr BUIS).

L'observation n°13 (Mr. SCHNEBERGER) résume bien l'opinion des habitants qui se sont manifestés : « Pourquoi ne pas situer le campus sur le bd National et rester ainsi sur la logique de développement des Champs Philippe mise en place depuis toujours : habitations, commerces, espaces verts, tranquillité, sécurité ».

### Réponse du maître d'ouvrage

*Une attention particulière a été accordée à l'insertion urbaine du projet dans son environnement, afin de tenir compte des constructions existantes mais également des projets de développement de ce secteur situé en limite de trois communes (La Garenne Colombes, commune d'implantation du campus Engie avec les projets de la ZAC des Champs Philippe et du quartier Charlebourg, Nanterre avec le projet des Groues et Courbevoie).*

*Les six bâtiments du campus ont été implantés le long des voiries existantes, en veillant à permettre le prolongement de la trame viaire existante afin de préserver l'avenir. De larges reculs ont été ménagés entre les bâtiments et la limite de propriété et les espaces correspondants seront restitués au domaine public dans le cadre du Projet Urbain Partenarial : 6 m côté Ferry, 5 m côté Fauvelles, 5 m ??et un parvis de 13,8 m de profondeur au droit de l'entrée du bâtiment principal B2. Cela permettra d'élargir les emprises des rues Jules Ferry et des Fauvelles, de constituer des voiries nouvelles et espaces publics généreux pouvant accueillir des arbres et différents modes de déplacement, avec des largeurs de voies à l'échelle des constructions de logements existantes et projetées. D'autre part, le déploiement des bâtiments en ruban permet de dégager des espaces de type parvis ou jardins privatifs en rez-de-chaussée le long des voies.*

*Le projet générera un nouveau paysage de type urbain, de qualité architecturale et paysagère forte, qui permettra de faire le lien entre des tissus urbains très hétérogènes (cimetières, collège à R+2, bâtiments résidentiels de R+3 à R+13) et se substituera à une emprise « industrielle » très peu qualitative caractérisée par plusieurs bâtiments massifs. En rupture avec les immeubles de grande hauteur des quartiers d'affaire, il se déploie dans une architecture horizontale avec deux registres :*

*Un socle (R+3), Un socle avec un gabarit R+3 permettant la continuité avec l'esprit Village, dialoguant avec les constructions existantes du quartier des Champs Philippe, animé en RDC par la présence d'activités et de services ouverts sur la ville (salle de sports ouverte au public, crèche d'entreprise, coworking, restaurants dont un ouvert au public, commerces, entrée principale avec zone d'expositions, centre médical).*

*Un second volume plus élancé que l'on nomme l'attique (R+6/7), assis sur ce socle, en retrait de 6,8 m à 17,5 m sur ses faces Nord et Sud pour limiter l'impact des gabarits et ménager de belles terrasses au niveau du R+4. Ces terrasses permettent de former le deuxième niveau de jardin du projet, appelé « Grand Panorama », qui règne sur l'ensemble du campus, formant un nouveau sol de référence, un jardin à mi-hauteur pour les usagers qui participe au verdissement de la ville.*

*Enfin le projet accueillera un parc central largement en pleine terre, créant une liaison*

*écologique Est-Ouest entre la pointe Ferry-Fauvelles et le futur parc public à l'Est. Ce dernier sera connecté via les traverses aux voies existantes qui seront réaménagées. Tout cela participera à une forte désimperméabilisation des sols et inscrira le site comme un maillon de la trame verte favorisant le développement de la biodiversité.*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Concernant la conception du projet du campus, l'opposition des riverains au projet est compréhensible, ils s'attendaient à ce que le projet respecte l'aspect résidentiel et architectural de leur quartier.

J'observe que le projet est en tous points conforme à la modification n°10 du PLU (OAP modifiée et nouvelle zone USP2) approuvée le 4/02/20, j'observe en outre, tout comme la Ville de La Garenne-Colombes le rappelle dans son courrier du 24/02/20 joint en annexe au mémoire en réponse du maître d'ouvrage, que le PLU sans cette modification autorisait déjà pour la zone UF des hauteurs 33m pour les bureaux.

Concernant le projet du campus proprement dit, les habitants (Cf. obs. n°12 de Mr MONTEIRO MEDEIROS, obs. n°35 d'une personne anonyme, obs. n°36 de Mme PAULIC) estiment que c'est un « super projet » mais essentiellement destiné aux salariés d'Engie et pas pour les habitants du quartier.

Le projet s'affiche en effet « comme un véritable quartier de ville en lieu et place d'un site industriel fermé », en fait le quartier de ville proposé s'apparente davantage à un site tertiaire fermé, le parc public de 2ha étant réservé aux salariés (sauf 1500m<sup>2</sup> le weekend), les deux traverses Est et Ouest ne sont que « visuelles » alors qu'elles pourraient compléter le maillage des circulations du quartier pour les piétons et cyclistes (Cf. courrier n°1 de Mr LAFITTE, obs. n°35 d'une personne anonyme ), au moins le weekend.

Des habitants (tels que obs. n°12 de Mr MONTEIRO-MEDEIROS) suggèrent de créer des espaces verts en bordure de la rue Jules Ferry afin de « contrebalancer la densification des voies routières ».

Beaucoup trouvent que l'offre de commerces est insuffisante pour un projet de telle envergure et pour dynamiser le quartier.

### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Le projet du Campus ENGIE permet de financer des équipements publics qui renforceront la trame viaire et désenclaveront à terme ce morceau de la Ville, comme les voies nouvelles Est / Ouest au nord du bâtiment D, Nord / Sud à l'Est des bâtiments C et D, le parvis au droit de l'entrée principale du campus au nord du bâtiment B2 et les bandes de terrain restituées à l'espace public le long des rues Jules Ferry et des Fauvelles. A une échelle plus large, le nouveau*

maillage viaire du quartier Charlebourg permettra de relier les parties Est et ouest de la ville de La Garenne Colombes.

Les deux traverses au sein du Campus, bien que constituant des voies privées non ouvertes à la circulation générale, permettent une ouverture visuelle générale du site, en comparaison avec la situation initiale (site de PSA totalement fermé et clos). Ces percées donnent une lisibilité immédiate de l'espace et offrent des perspectives traversantes du site dans le prolongement de la rue des Murgers et de la rue Armand Peugeot. Elles accueillent les voies de desserte pompiers et les livraisons nécessaires au fonctionnement du site sans déborder sur l'espace public. Une attention particulière a été accordée pour que ces espaces d'interface avec la Ville soient traités de manière qualitative et plantés, venant prolonger le parc intérieur. Ils ne peuvent cependant être ouverts au public, y compris les week-ends et jours fériés, pour des questions de sécurité et de sûreté.

Il est précisé ici que le parc public (2 ha) situé dans le prolongement du parc privé du Campus (2 ha) constituent deux entités distinctes représentant 4 ha d'espaces végétalisés dans un contexte aujourd'hui totalement imperméabilisé.

Sur la végétalisation des abords de la rue Jules Ferry, il convient de rappeler que des patios et parvis végétalisés seront aménagés devant les bâtiments A2, B2 et D, bâtiments qui seront eux même dotés de terrasses végétalisées en R+4. Cela viendra trancher avec l'imperméabilisation anciennement proposée par le site PSA.

Enfin concernant les commerces, au regard de l'offre existante sur le secteur Champs Philippe, il n'est pas apparu nécessaire d'augmenter davantage l'offre commerciale. Les commerces prévus répondant aux besoins générés par l'arrivée des futurs collaborateurs d'ENGIE.

La dynamisation du quartier se fera, entre autres, par le niveau RDC des bâtiments du Campus qui est conçu comme un socle actif rassemblant des éléments de programme communs aux usagers du Campus et les équipements ouverts à la Ville : halls, cafétérias, restaurants, coworking, crèche d'entreprise, salle de sport, commerces dans la limite des potentiels de développement de la ZAC des Champs Philippe.

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Concernant le projet proprement dit, c'est effectivement un projet de qualité, une attention particulière a été apportée à son insertion urbaine dans son environnement proche.

Si la végétalisation prévue des abords de la rue Jules Ferry répond bien à la demande des riverains, je partage l'idée que le projet devrait être plus ouvert aux habitants du quartier. Certes il est prévu qu'une partie du parc (1500m<sup>2</sup> coté Est) soit ouverte au public le weekend, mais le projet gagnerait en acceptabilité par les habitants du quartier si les deux traverses Nord-Sud désignées « Est » et « Ouest » (ou du moins l'une d'elles) ne restaient pas que visuelles et étaient ouvertes aux piétons et cyclistes, le weekend et les jours fériés. Garenne Développement argue que cela poserait des problèmes de sécurité, mais qui me semblent solubles.

J'observe en outre que la Ville de La Garenne-Colombes, dans son courrier du 24/02/20 joint en annexe au mémoire en réponse du maître d'ouvrage, soutient « les demandes d'accessibilité au public du parc privé et des équipements centraux (cœur du campus et auditorium) dans des conditions restant à définir, notamment pour une ouverture des accès le WE et jours fériés ».

- 63 -

Sur ce thème, le Commissaire enquêteur a posé la question complémentaire suivante :

A-t-il été envisagé que les auditoriums du cœur du campus soient ouverts au public (associations par exemple) le soir ou le weekend ?

### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Les Auditoriums feront partie du cœur qui sera un établissement pouvant recevoir du public (ERP) de 1ere catégorie. Cet équipement qui constitue le cœur du projet sera une véritable agora (2 auditoriums et 2 ensembles de gradins, le tout ouvrable sur un grand espace central) pour les équipes d'Engie mais permettra également l'organisation d'événements externes, commerciaux ou culturels.*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

La réponse du maître d'ouvrage est positive, ce qui répond en partie aux demandes d'accessibilité des habitants.

### 3.4.2.3 Hauteur des constructions-impacts sur les vues-perdes d'ensoleillement, luminosité

L'ensemble des riverains de la rue Jules Ferry estiment que la hauteur R+7 (33m) des bâtiments est excessive et défigurera le paysage, cela obstruera leur vues (Tour Eiffel, Défense...) et va leur causer des pertes d'ensoleillement et de luminosité, notamment dans les étages inférieurs. Ils estiment que la création des attiques ne changera en rien la sensation de hauteur (Cf. obs. n°11. de Mr MONTEIRO-MEDEIROS).

Ils demandent que la hauteur des immeubles soit revue pour être en harmonie avec le quartier.

Ils disent que leur cadre de vie va être bouleversé, que cela apportera une dévalorisation de leur patrimoine immobilier (Cf.obs.n°14 de Mr DESPALLE, n°26 du collectif d'habitant), certains demandent d'être dédommagés (Cf. obs. n°7 de Mme TORJMANN).

### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Les règles de constructions sont édictées dans le Plan Local d'Urbanisme et le projet du Campus respecte ces dernières, tant sur le plan de la hauteur maximale constructible que sur les règles de prospect (règle H=L). Ainsi le volume du projet respecte bien les règles découlant de son environnement et va même au delà. Nous avons opéré le choix de ne pas nous mettre aux valeurs seuils pour limiter la densité bâtie ressentie. A ce stade concernant les ombres générées par le projet nous avons conscience que certaines parties des bâtiments de la Jules Ferry pourraient se trouver impacter. Ces impacts se limiteraient aux matinées hivernales et de mi-saison.*

### Commentaires du commissaire enquêteur

Les remarques des habitants sont aussi compréhensibles, ils s'attendaient à ce que le projet respecte les hauteurs des immeubles de leur quartier.

Comme écrit précédemment, les hauteurs du projet (19m au R+4 pour le socle des bâtiments, puis en attique jusqu'à 33m maxi (R+7) au faitage) sont conformes au document graphique (plan 4.7) de la zone USP2 de la modification n°10 du PLU approuvée le 4/02/20. En outre le trottoir de la rue Jules Ferry a été élargi à 6m, ce qui porte à au moins 20m la largeur entre façades (avec en outre un large parvis de 14m de profondeur au droit du bâtiment B2).

Les coupes (page 14) de la pièce PC4 « Notice architecturale et paysagère » du dossier montrent que la règle du prospect (H=L) est respectée.

Tout ceci est également rappelé par la Ville de La Garenne-Colombes, dans son courrier du 24/02/20 joint en annexe au mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

Il est certain néanmoins que le projet aura des conséquences en termes de pertes d'ensoleillement et de luminosité notamment pour les habitants des étages inférieurs, en comparaison de la situation antérieure de bâtiments industriels, mais le parti architectural retenu avec un « profil en escalier » (large retrait des façades à partir du niveau R+4) atténue largement l'impact. L'étude d'ombrage faite dans le cadre de l'étude d'impact conclut que « les habitations situées rue Jules Ferry seront impactées de manière relativement modérée par le Campus Engie ».

Par ailleurs concernant les pertes de vue évoquées par certains habitants, on peut effectivement le déplorer, mais cela me semble bien illusoire en Ile-de-France en zone fortement urbanisée de penser que cela puisse être pérenne...

A l'inverse, de vastes terrasses végétalisées sont prévues sur tout le périmètre du projet au niveau R+4, ce qui me semble très positif en termes d'insertion pour des immeubles de bureaux.

#### 3.4.2.4 Nuisances dues à la circulation-Autres nuisances-Conséquences sur la qualité de vie

Les riverains (tels que obs. n°8 de Mr RODRIGUEZ, obs. n°26 d'un collectif d'habitants, obs. n°31 de Mr Mme SAMPAIO constatent que la rue Jules Ferry va subir une forte augmentation (+160%) des flux de circulation (salariés, visiteurs, services, livraisons), ce qui va entraîner des nuisances sonores, au-delà des valeurs réglementaires de 60dB(A) en période diurne et 55dB(A) en période

nocturne et demandent d'être protégés.

L'augmentation du trafic automobile va engendrer obligatoirement une dégradation de la qualité de l'air et affectera donc la santé des habitants.

Ils craignent une « congestion de la circulation », et des problèmes de sécurité pour les piétons et les enfants se rendant à l'école.

Certains demandent de déplacer les entrées de parking sur la rue des Fauvelles pour réduire le flux de circulation sur la rue Jules Ferry.

Un habitant (Cf. obs. n°28 de Mr HUGUES) fait aussi état de risques directs ou indirects pour la santé qui seraient dus aux « installations électroniques à venir, pose d'antennes hertziennes notamment », le même habitant évoque « la baisse de la qualité des liaisons téléphoniques mobiles », il craint aussi des risques d'affaissement de terrain sur son immeuble.

Un autre habitant (Cf. obs. n°31 de Mr Mme SAMPAIO) évoque le risque de prolifération de moustiques tigres du fait des bassins de rétention...

Globalement les riverains estiment qu'avec le projet de Campus, leur santé est en jeu et que leur qualité de vie va être détériorée, et demandent d'être indemnisés pour toutes ces nuisances à venir.

### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Il convient de rappeler que le secteur PSA était précédemment occupé par des bâtiments de type industriel accueillant du personnel en grand nombre (environ 3000 personnes travaillant sur site) jusqu'à un passé récent.*

*Les évolutions de trafic, en particulier rue des Fauvelles et rue Jules Ferry seront principalement liées au développement de la ZAC des Groues et de la ZAC des Champs Philippe.*

#### Nuisances sonores.

*L'augmentation estimée de 160 % de la circulation sur la Jules Ferry à l'origine d'une élévation théorique de 4 dB(A) du niveau de bruit routier correspond à la situation "Fil de l'eau" c'est-à-dire sans tenir compte du projet Campus Engie. Elle aura lieu de toutes façons du fait des réalisations en cours dans et autour de la Garenne Colombes.*

*Le projet Engie générera au maximum une augmentation de 35 à 40 % du trafic rues Jules Ferry et Champs Philippe correspondant à une élévation maximale de 1,5 dB(A) du bruit routier.*

*Enfin l'élévation du niveau de bruit routier d'environ 1,5 dB(A) due à l'augmentation du trafic routier sera peu perceptible d'une part parce que le niveau préexistant est déjà élevé, proche de 60 dB(A) et, d'autre part parce que les passages de voitures ne seront pas plus bruyants (même vitesse), juste un peu plus fréquents.*

*Les niveaux sonores estimés pour les différentes configurations (actuel, sans et avec projet Campus restent globalement dans la même « gamme » de bruit considérée supportable en deçà de 65 dB(A) (voir échelle de bruit ci-après). Ces niveaux de bruit ne sont pas exceptionnels par rapport aux autres axes que l'on rencontre dans le quartier.*

*Un schéma rappelant l'échelle de bruit est joint au texte : Cf. pièce jointe n°9.*

### Volet air et santé

*D'une manière générale, le volet Air & Santé n'a pas mis en évidence d'impact significatif sur la qualité de l'air lié à l'exploitation des nouveaux bâtiments, notamment au niveau des habitations sises le long de la rue Jules Ferry.*

*En effet, l'EQRS [évaluation quantitative des risques sanitaires] menée a démontré que la mise en service du projet n'allait pas entraîner un ou des effet(s) sanitaire(s), ni sur les personnes fréquentant les lieux vulnérables (par exemple, les crèches et les écoles), ni sur les résidents dits « sensibles », c'est-à-dire les enfants et adolescents.*

*Il est important de rappeler que cette étude a été conduite dans les règles de l'art, à partir des hypothèses développées dans l'étude trafic. Aussi les émissions polluantes calculées pour les polluants liés à la combustion (oxydes d'azote, oxydes de carbone, particules diesel) tendent à être surestimées.*

*Par ailleurs, cette étude permet également d'examiner l'influence du trafic du réseau routier considéré sur la qualité de l'air.*

*Il ressort que la qualité de l'air n'est que modérément, voire très faiblement, impactée par les voies considérées.*

*Par conséquent, la qualité de l'air au niveau de la zone, dont le quartier Champs Philippe, dépend hautement de la pollution de fond, laquelle a tendance selon les études d'AIRPARIF à s'améliorer depuis plusieurs années (En particulier pour les PM10).*

*Les cartographies suivantes présentent les différences de concentration calculées avec et sans le projet pour l'horizon futur, pour le dioxyde d'azote et les particules PM10.*

*Ces dernières présentent les différences entre les concentrations calculées pour les horizons futurs (année 2022) avec et sans le projet en chaque point de la grille de calcul utilisée.*

*Il est possible de constater que l'impact du trafic supplémentaire généré par l'exploitation du projet est faible, surtout en comparaison des valeurs limites réglementaires.*

*Il est constaté que sur la zone considérée les accroissements des concentrations sont très localisés et que les augmentations imputables au projet sont faibles par rapport aux normes réglementaires qui sont respectivement :*

- De 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle et 200 µg/m<sup>3</sup> en moyenne horaire pour le dioxyde d'azote*
- De 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle et 50 µg/m<sup>3</sup> en moyenne journalière pour les particules PM10.*

*Les augmentations d'émissions dues au projet n'induisent pas de dépassement des seuils réglementaires.*

*L'analyse des modélisations numériques n'a pas démontré d'incompatibilité entre les niveaux calculés et les emplacements prévus à ce jour pour l'école et la crèche au sein du projet.*

*En définitive, même en heure de pointe, le flux supplémentaire généré par les activités du projet n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air. Le projet n'induit pas de dépassements des seuils réglementaires quel que soit le composant considéré.*

*Les évolutions figurant pages suivantes ont été calculées pour chaque récepteur sensible*

*Il convient de préciser que l'emplacement de l'établissement scolaire pris en considération dans l'étude d'impact (Cf. Annexe 5 de L'étude d'Impacts présente dans le Volume 3 du dossier d'enquête publique) est susceptible d'évoluer. Les volets « air et santé » et acoustique seront repris au regard de l'emplacement définitif dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact qui sera établie pour le marcrolot.*

*Plusieurs cartographies sont jointes montrant l'impact du projet : Cf. pièce jointe n°9*

### Autres nuisances

#### Accès aux parkings souterrains

*Les entrées / sorties des parkings ont été positionnées en tenant compte des études de*

*circulation, qui préconisent de multiplier le nombre d'accès pour diffuser les flux et réduire les files d'attente sur les rues des Fauvelles et Jules Ferry d'une part, de limiter les entrées depuis la rue de Fauvelles pour limiter l'impact sur le fonctionnement du carrefour boulevard National / rue des Fauvelles d'autre part. Par ailleurs, afin d'offrir un cadre apaisé, il a été souhaité de ne pas prévoir d'accès parking sur la séquence de la rue Jules Ferry se trouvant entre les rues des Murgers et Armand Peugeot. Les accès parking des bâtiments C et D ont ainsi été positionnés sur les voies nouvelles à créer dans le cadre du programme d'équipements publics, et l'accès au parking du bâtiment B2 a été positionné dans la traverse ouest. Enfin l'organisation interne des parkings est conçue dans une logique de guider les flux de circulation vers les accès les plus directs-Fauvelles et nouvelles voies - ce qui permettra de canaliser les évolutions de trafic sur la rue Jules Ferry.*

*Pose d'antennes hertziennes/antennes-relais de téléphonie mobile/affaissement de terrain*

*Concernant les antennes :*

*A la date d'instruction du permis, il n'est pas prévu la mise en place d'antennes hertziennes/antennes-relais de téléphonie mobile au sein du projet Campus.*

*L'implantation de stations radioélectriques, telles que les antennes de téléphonie mobile ou les émetteurs de télévision et de radio, par exemple, est réglementée, qu'il s'agisse de réseaux ouverts au public ou de réseaux indépendants.*

*Concernant les risques d'affaissement de terrain*

*L'étude géotechnique réalisée au stade projet (G2 PRO) indique les dispositions à mettre en œuvre dans le respect des normes en vigueur (Eurocodes) pour qu'il n'y ait aucun affaissement autour du chantier lié aux terrassements de pleine masse qui se feront à l'abri d'un soutènement adéquat dimensionné en conséquence.*

*Un rabattement de la nappe lié à un pompage dans des terrains très compressibles pourrait potentiellement générer des risques d'affaissement et donc de tassements des terrains en dehors du site vis-à-vis de bâtiments présents de l'autre côté de la rue Jules Ferry.*

*Or, sur le Campus, il n'y a pas de nécessité de pomper et les terrains sont peu compressibles.*

*Ainsi il n'y pas de risque de tassements en surface en dehors de l'emprise des travaux pouvant déstabiliser les fondations des avoisinants. Par ailleurs il convient de rappeler que les travaux seront entrepris sous supervision du géotechnicien.*

*Concernant le moustique tigre*

*Cette problématique est prise en compte et traitée au chapitre 6.11.2.5 de l'étude d'impact*

*Dans le cas d'un affermissement des bassins, ceux-ci seront traités avec un système d'aération et d'épuration. La qualité de l'eau est un point important permettant d'avoir une faune aquatique (crapauds, poissons), prédateur naturel des larves de moustiques. Le maintien de cette faune est la meilleure lutte naturelle contre tout développement de ces nuisibles.*

*Un entretien régulier des pièces d'eau sera préconisé au preneur pour qu'il puisse assurer l'équilibre, la stabilité et la pérennité des pièces d'eau.*

*Les eaux de ruissellement collectées dans le parc sont constituées des eaux de pluie tombées sur les espaces verts et cheminements (hors bâtiment). Elles seront recueillies dans les espaces verts pour qu'elles puissent subvenir aux besoins des végétaux. Le temps maximum de rétention à ciel ouvert est de 48H. Ce délai est trop court pour permettre le développement des moustiques.*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Effectivement la rue Jules Ferry va subir un fort accroissement de la circulation automobile mais effectivement cela n'est pas dû seulement à l'arrivée du campus Engie. L'étude d'impact montre qu'à « l'horizon fil d'eau 2022 sans campus », il y aura déjà un accroissement significatif (de l'ordre de la moitié) en raison de la livraison de la 1<sup>ère</sup> tranche de la ZAC des Groues et celle de 2<sup>ème</sup> phase de la ZAC des Champs Philippe.

Cet accroissement du trafic routier va entraîner une augmentation du niveau sonore qui va avoisiner la valeur de 60dB(A).

Au sens de la réglementation relative au bruit routier, cette augmentation de bruit certes significative n'induit pas de mesure compensatoire puisque la chaussée n'est pas élargie dans le projet.

Néanmoins, il me semble qu'il serait opportun, là aussi pour une meilleure acceptabilité du projet par les habitants de la rue Jules Ferry et des rues avoisinantes, qui ont fait le choix d'habiter un quartier résidentiel, éloigné des grands axes structurants, compte tenu de l'antériorité de construction de ces habitations nouvelles en bordure de la voie et à titre compensatoire, de profiter de la réfection des chaussées pour prévoir dans le cadre de l'opération un revêtement anti-bruit sur la chaussée de la rue Jules Ferry, ce qui permettrait de gagner de l'ordre de 2dB(A).

Concernant les accès aux parkings souterrains, ils ont été positionnés en tenant compte des études de circulation et surtout pour répartir les flux et réduire les files d'attente. La solution retenue me semble bien adaptée.

Concernant les craintes des habitants sur les autres nuisances éventuelles évoquées, le maître d'ouvrage apporte des réponses argumentées que je partage. En particulier concernant la qualité de l'air, le volet Air & Santé n'a pas mis en évidence d'impact significatif au niveau des habitations le long de la rue Jules Ferry.

#### **3.4.2.5 Pollution du site ex PSA-Implantation de la crèche**

Un habitant (Cf. obs. n° 9 et 23 de Mr CAMPION), il est ingénieur Chimie de Paris et a examiné le volet pollution de l'étude d'impact, et pose la question du bien fondé de l'implantation de la crèche d'entreprise prévue au RC du bâtiment A2.

Il souligne notamment l'existence du piézair PA1, proche de ce bâtiment qui révèle une concentration anormalement élevée en trichloro-éthylène sans pouvoir apporter d'éléments d'explications sur la cause.

Il observe que l'ARS a donné un avis favorable sur le projet « sans mentionner la spécificité de la population sensible de la crèche ».

Il estime que le maillage réalisé pour l'étude de sol est « notoirement insuffisant » ainsi que le nombre de piézais. Il lui paraît indispensable de procéder à des analyses complémentaires du sol spécifiques dans la zone prévue pour la crèche.

Compte tenu des incertitudes qui, selon lui, subsistent concernant l'exposition de personnes sensibles (enfants de bas âge), il préconise, si elles ne sont pas levées, d'appliquer le principe de précaution et d'installer, le cas échéant, la crèche en étage (il avait aussi suggéré si nécessaire d'utiliser les crèches de la commune...).

Par ailleurs il estime « décevant que dans une présentation du projet comme un éco-quartier, les critères de remédiation des sols du parc interne soient simplement le minimum réglementaire (30cm de terre saine) sans aucune phytoremédiation ».

### **Réponse du maître d'ouvrage**

#### Problématique trichloréthylène

*La concentration en Trichloroéthylène observée au droit de PA1 est plus de dix fois plus grande que le maximum observé sur les autres piézais. Il s'agit très probablement d'une anomalie de mesure. En effet, alors même qu'aucune trace de composés n'a été observée sur la couche de contrôle du support, les valeurs mesurées dépassent les seuils théoriques mesurables et correspondent à des niveaux de concentration extrêmes qui ne sont observables qu'en laboratoire.*

*Cependant, même en tenant compte de cette valeur anormalement haute, l'Analyse des Risques Résiduels prédictive (ARRp) permet de conclure à la compatibilité du projet avec la qualité des milieux. En toute hypothèse, toute source de pollution concentrée est appelée à être évacuée. A ce titre, la concentration observée, dans la mesure où elle pourrait correspondre à une réalité physique sera nécessairement traitée afin d'assurer une compatibilité avec l'usage retenu.*

#### Caractéristiques sanitaires des produits identifiés sur le site

*L'Analyse des Risques Résiduels est une évaluation quantitative des risques sanitaires menée sur les expositions résiduelles identifiées du projet dans sa configuration finale, c'est-à-dire prenant en compte l'ensemble des mesures de gestion du projet et les scénarii usages futurs du site et des milieux.*

*Une Analyse des Risques Résiduels prédictive, prenant en compte les aménagements suivant au droit du Secteur Campus a été ainsi été réalisée :*

- Bureaux sur sous-sol à usage de parking,
- Crèche sur sous-sol à usage de parking,
- Espaces verts recouverts et voiries.

*Pour la réalisation des calculs de risques, les hypothèses suivantes ont été retenues :*

- Prise en compte d'aménagement sur un niveau de sous-sol pour les modélisations. Ce choix est conservatoire car les aménagements réels seront réalisés sur deux niveaux de sous-sol ;
- Prise en compte pour le bâtiment de paramètres classiques (hauteur du rez-de-

chaussée, hauteur du sous-sol, taux de ventilation, etc.). Ces choix sont réalistes ;

- Prise en compte des trois milieux (sols, nappe, gaz des sols) pour la réalisation des calculs de risques. La méthodologie indique que lorsqu'une même substance est présente dans plusieurs milieux, les calculs doivent être menés pour ces différents milieux et seul le milieu fournissant les concentrations les plus importantes dans l'air ambiant doit être retenu pour l'appréciation finale du risque. Les calculs de risque liés à l'inhalation de substances volatiles sont donc majorants ;

- Prise en compte pour l'exposition au droit des bâtiments des concentrations maximales résiduelles présentes dans les sols sur l'ensemble du site et toutes profondeurs confondues, dans la nappe et dans les gaz des sols y compris les concentrations mesurées en PA1. Ce choix est très conservatoire et considère que tout bâtiment y compris la crèche pourrait être situé sur une zone éventuellement impactée à hauteur de ces maximas. Cette approche est très conservatoire et plus sécuritaire que de ne considérer uniquement les concentrations réellement mesurées au droit de chaque bâtiment ;

- Prise en compte pour l'exposition au droit des zones extérieures des concentrations moyennes relevées dans les sols, toutes profondeurs confondues, dans la nappe et dans les gaz des sols.; ce choix est réaliste ;

- Prise en compte d'une exposition vie entière d'un enfant usagers de la crèche, devenant travailleur sur site pour l'ensemble de sa carrière. Cette approche se veut conservatoire.

Au regard des valeurs de référence fixées par la méthodologie d'avril 2017, les niveaux de risque calculés en scénarios individuels ainsi qu'en cumul indiquent qu'en tenant compte de la gestion des pollutions concentrées et d'un recouvrement des sols au droit des espaces verts, la qualité des milieux est compatible avec le projet d'aménagement comprenant : la mise en place de bureaux sur sous-sol, d'une crèche sur sous-sol, de voiries et d'espaces verts recouverts

#### Démarche de gestion de la pollution mise en œuvre sur le site

La démarche de gestion de la pollution mise en œuvre sur le site s'appuie sur la politique nationale française de gestion des sites et sols pollués mise à jour en avril 2017 et ses guides méthodologiques introduits par les circulaires de février 2007, entrés en application au 1er juillet 2007. Elle répond également aux exigences de la norme AFNOR NF X 31-620 -1 et -3 révisées en juin 2011 et NF X 31-620 -2 révisée en août 2016 intitulée « Qualité du sol - Prestations de services relatives aux sites et sols pollués ».

Lors de la phase travaux à venir il est ainsi prévu :

- Le suivi du terrassement et de l'évacuation des sources concentrées de pollution,
- Le suivi du tri des terres à excaver,
- Le suivi de la gestion du transport des terres remplissage des camions et la gestion des bordereaux de suivi des déchets (BSD),
- La réalisation de prélèvements de sols :
  - Sur les terres excavées, afin de réaliser des analyses complémentaires et confirmer les filières d'élimination préalablement identifiées. En fonction des résultats d'analyses, le choix de la filière d'évacuation des terres prévue avant le début des travaux sera réévalué ;
  - En fond et paroi de fouille afin de vérifier l'acceptabilité des concentrations résiduelles prises en compte dans le cadre de l'ARR prédictive.

Il est par ailleurs prévu pour la caractérisation des terrains résiduels après réalisation des excavations la réalisation d'un prélèvement tous les 200 m<sup>2</sup> en fond de fouille et 2 prélèvements tous les 10 m de bord de fouille soit un total de 290 échantillons.

Par ailleurs des prélèvements d'air du sol seront également réalisés en fond de fouille.

L'Analyse des Risques Résiduels sera mise à jour sur la base de ces nouvelles données d'entrée tout en conservant les hypothèses conservatoires relatives au choix des concentrations d'entrée détaillées au chapitre précédent.

*En tout état de cause, une synthèse des concentrations résiduelles sera réalisée par bâtiment et sera comparées aux données d'entrée retenues. Cette synthèse devra permettre de caractériser bâtiment par bâtiment l'absence de risque sanitaire inacceptable.*

*L'ancien site PSA a fait l'objet d'une démarche itérative visant à :*

- Établir l'historique du site et ainsi recenser l'ensemble des sources potentielles de pollution liées à l'activité actuelles ou passées ;*
- Caractériser sur la base des résultats de l'étude historique et documentaire la qualité des milieux par une première campagne d'investigations ;*
- Dimensionner et définir la géométrie des impacts constatés par la réalisation d'investigations complémentaires.*

*L'ensemble de ces investigations a représenté un total de 262 sondages et 788 échantillons de sol analysés ce qui est conforme voir supérieur à l'état de l'art à ce stade du projet. Ces investigations seront par ailleurs complétées en phase travaux par la caractérisation des terrains résiduels par des analyses complémentaires en fond et bord de fouille afin de vérifier l'acceptabilité des concentrations résiduelles prises en compte dans le cadre de l'ARR prédictive et mise à jour des calculs de risque sanitaire.*

#### Population sensible de la crèche

*Les analyses complémentaires viseront naturellement plus spécifiquement le secteur de la crèche bien que le choix de la prise en compte dans le calcul des risques sanitaires des bâtiments des concentrations maximales résiduelles présentes dans tous les milieux (sol, eau souterraine et air du sol) soit plus sécuritaire que de ne considérer uniquement les concentrations réellement mesurées au droit de chaque bâtiment.*

*D'autre part, le choix d'implanter la crèche sur deux-niveaux de sous-sol vise au contraire à limiter au maximum le risque de dégazage d'une éventuelle pollution des sols résiduels, les niveaux de sous-sol permettant une dilution et une ventilation des éventuels polluants pouvant dégazer vers les bâtiments. De manière sécuritaire, il a par ailleurs été pris en compte dans les calculs de risque sanitaire la présence d'un seul sous-sol avec un taux de ventilation de 0,5 vol/h ce qui est très inférieur à la ventilation réellement mise en place dans des parkings souterrains.*

*La crèche, y compris son jardin, sera implantée au droit de deux niveaux de sous-sol. L'apport de terre extérieur se fera donc sur la dalle béton du niveau supérieur du sous-sol. Aucun contact de cette terre d'apport avec les terrains en place ne sera donc possible.*

#### Techniques de phytoremédiation

*Les techniques de phytoremédiation ne sont pas adaptées à la problématique rencontrée sur ce site. En effet elles s'appliquent aux sols de subsurface dans la plupart des cas c'est-à-dire aux horizons de surface colonisés par les racines soit en moyenne jusqu'à 50 cm de profondeur. Compte tenu de l'apport minimal de 30 cm prévu de terre végétale, ces techniques seraient quasi-inopérantes sur les terrains restant en place.*

*Par ailleurs ces procédés s'appliquent le plus souvent sur les métaux/métalloïdes et plus rarement sur les composés organiques et ils se limitent généralement à un transfert de la pollution milieu-plantes (phytoextraction), ce qui nécessite un traitement ultérieur pour la gestion de la biomasse : calcination, valorisation énergétique, valorisation matière, en métallurgie ou en biosynthèse...*

Sur ce thème, le Commissaire enquêteur a posé les questions complémentaires suivantes :

Dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe, il

est écrit que concernant le piézair PA1 « cette concentration en trichloro-éthylène n'est pas représentative et est à prendre en considération avec précaution ».

En conséquence, pourquoi n'a-t-il pas été fait d'autres piézairs sur le secteur de la crèche ou comptez-vous le faire pour lever les incertitudes ?

Les gaz des sols proviennent-ils de foyers de pollution ou des eaux souterraines ?

### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Les gaz des sols constituent un milieu intégrateur vis-à-vis des pollutions par des composés volatils présents dans les sols et dans les eaux souterraines. Ces deux milieux contribuent ainsi aux concentrations mesurées dans les gaz des sols.*

*En raison du planning des études, une seconde campagne de vérification n'a pu être mise en œuvre. Par précaution cette concentration anormalement haute a néanmoins été prise en compte et intégrée à l'Analyse des Risques Résiduels prédictive (ARRp) qui a permis de conclure à la compatibilité du projet avec la qualité des milieux.*

*Conformément à la méthodologie Nationale Sites et sols pollués, l'Analyse des Risques Résiduels sera mise à jour en y intégrant notamment de nouvelles mesures en fond et bord de fouille caractérisant l'état définitif des milieux à l'issue des travaux de dépollution et d'excavation.*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

La réponse du maître d'ouvrage est très argumentée. La méthodologie présentée pour la gestion de la pollution me semble appropriée si elle est bien respectée. Concernant la crèche, il est confirmé qu'elle sera implantée, y compris son jardin au droit de deux niveaux de sous-sol. L'apport de terre extérieur se fera donc sur la dalle béton du niveau supérieur du sous-sol. Aucun contact de cette terre d'apport avec les terrains en place ne sera donc possible.

Par ailleurs je retiens l'engagement du maître d'ouvrage : « *Conformément à la méthodologie Nationale Sites et sols pollués, l'Analyse des Risques Résiduels sera mise à jour en y intégrant notamment de nouvelles mesures en fond et bord de fouille caractérisant l'état définitif des milieux à l'issue des travaux de dépollution et d'excavation.* ».

Concernant l'apport de terre végétale saine au droit du futur parc, je m'étonne que l'on s'en tienne au minimum réglementaire de 30cm, ce n'est pas à l'échelle de l'opération...

#### **3.4.2.6 Nuisances de chantier**

Des riverains ont posé (tel que obs. n°31 de Mr Mme SAMPAIO) le problème des nuisances liées au chantier sonores, poussières, salissure des façades... Ils font état des travaux de démolitions qui se sont déroulés sans respect

des horaires...

Sur ce thème, le Commissaire enquêteur a posé les questions complémentaires suivantes :

Y a-t-il un arrêté communal sur les horaires de chantiers ?

Le maître d'ouvrage a-t-il prévu d'effectuer des référés préventifs avant le début de travaux notamment pour les immeubles de la rue Jules Ferry ?

### Réponse du maître d'ouvrage

*Il existe un arrêté communal relatif aux bruits de voisinage en date du 21/09/2011.*

*[https://www.lagarennecolombes.fr/download/VD/04-2014/arrete\\_866\\_annee\\_2011.pdf](https://www.lagarennecolombes.fr/download/VD/04-2014/arrete_866_annee_2011.pdf)*

*L'article 5 fixe les horaires autorisés pour les travaux de chantier :*

*▪ Les jours ouvrables de 8h à 19h ▪ Les samedis de 9h à 12h*

*Dans le cadre de la Charte Chantier à Faibles Nuisances, a été mis en place en limite de site PSA au nord au droit des riverains résidentiels et au sud au droit du collège :*

*1. Un suivi acoustique en continu :*

*o Les Entreprises sont tenues de prendre en compte les alertes selon les niveaux définis par la Charte Chantier Exemple.*

*o Un acousticien sera missionné pour assurer les analyses et interprétations des non-conformités tout au long des travaux.*

*2. Un suivi des niveaux d'empoussièremment :*

*o Le nombre et l'implantation des points de mesure seront précisés dans un document établi durant la période préparatoire.*

*o Un référé préventif a été établi préalablement aux démolitions avec un état descriptif des immeubles voisins (façades et/ou clôtures), des voiries et mobilier urbain a été établi.*

*o Un autre référé préventif est bien prévu pour le chantier de construction.*

### Commentaires du commissaire enquêteur

Les nuisances dues au chantier sont malheureusement inévitables pour les riverains, il convient donc de les réduire au mieux, d'autant que les travaux vont s'étaler sur plusieurs années.

Il me semble que les mesures prévues à l'étude d'impact (Cf. article 4.2 ci-après) et rappelées ci-dessus sont bien adaptées, à l'exception des sorties de chantier sur la rue Jules Ferry, la rue des Fauvelles étant à privilégier.

Il convient donc qu'elles soient respectées, aussi je préconise au maître d'ouvrage, en liaison avec la commune de La Garenne-Colombes, la mise en place d'un comité de suivi des travaux pour associer les riverains à leur réalisation.

Par ailleurs il me paraît sage et indispensable d'effectuer des référés préventifs avant le démarrage des travaux.

### 3.4.2.7 Autres sujets

Les autres sujets évoqués par les habitants concernent :

- La saturation du tramway T2
- La rue des Fauvelles à l'Est du Bd National
- La végétalisation du parc à l'intérieur du campus

### **Réponse du maître d'ouvrage**

#### Saturation du tram 2

*Un schéma directeur avec « une vision commune pour apporter des réponses aux dysfonctionnements actuels du pôle et préparer l'avenir » est en cours d'élaboration par le conseil régional des Hauts-de-Seine, la SNCF, la RATP, Paris La Défense et Ile-de-France Mobilités, pour répondre aux nouveaux enjeux comme l'arrivée du projet Eole et entamer une démarche autour des gares de la Défense.*

#### Incidence du projet, en termes de voitures et piétons, sur la rue des Fauvelles à l'Est du Bd National

*L'observation concerne la partie est de la rue des Fauvelles par rapport au boulevard National. Il s'agit donc d'une infrastructure située en dehors du périmètre du PUP sur une voie départementale dont l'assiette est à cheval sur les communes de La Garenne-Colombes et de Courbevoie. L'éventuelle adaptation de cette infrastructure sera donc vue par les collectivités concernées.*

#### Végétalisation envisagée dans le parc

*Dans le cadre du label BiodiverCity visé sur le projet, une gestion écologique, sans utilisation de produits phytosanitaires sera mise en place sur le projet. Cette gestion permettra de favoriser la biodiversité sur le site afin de poursuivre la démarche engagée en conception à travers le label BiodiverCity.*

*Les espèces choisies sont adaptées au climat et à la pédologie. Une analyse est réalisée tout au long du projet pour s'assurer que les espèces sont non invasives et en grande majorité indigènes. Pour répondre au changement climatique et aux conditions particulières de plantations, qui ne reflètent pas des milieux naturels (écosystèmes en toiture, sur dalle, milieu urbain...), le choix des espèces est plus large, à savoir à l'échelle de la France (voire de l'Europe selon la fiabilité des données concernant l'origine des espèces) et non uniquement de l'Ile-de-France.*

*Des mesures préventives et curatives seront mises en œuvre pendant et après le chantier afin de prévenir l'import et le développement de (fragments de) végétaux dits invasifs.*

*Les végétaux allergènes ou toxiques ne sont pas totalement exclus de la palette végétale. Toutefois, une attention particulière est portée pour limiter ce risque allergène et toxique. Ces espèces seront plantées avec parcimonie et une analyse de palette permet de s'assurer que les risques liés aux espèces allergisantes et toxiques ne sont pas élevés. Des alternatives d'espèces sont également proposées si certaines sont considérées comme trop allergisantes ou toxiques et plantées en trop grand nombre, ou encore au niveau de zones très fréquentées.*

*Dans le cadre du label BiodiverCity, des aménagements pour la faune seront intégrés au projet. Les aménagements à prévoir sont définis en fonction des résultats du diagnostic écologique réalisé pour l'état initial. Aussi, plusieurs espèces seront favorisées à la fois par des aménagements artificiels (nichoirs, mangeoires, gîtes à insectes...) mais également par les nouveaux habitats créés. Par ailleurs, une attention particulière est portée pour le choix d'espèces utiles pour la faune (espèces mellifères, fructifères, plantes hôtes...). Ainsi, différents aménagements seront prévus pour favoriser*

*les espèces déjà présentes sur le site et aux alentours identifiées dans le diagnostic initial. Il n'y aura donc pas uniquement des nichoirs à moineaux, mais différents nichoirs avec des trous d'envol variables qui permettront à d'autres espèces que les moineaux de venir nicher sur le site.*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

#### *Saturation du tramway T2*

Effectivement le tramway T2 est saturé aux heures de pointe du matin et du soir, c'est bien pour cette raison que le projet privilégie l'utilisation du RER E.

#### *Rue des Fauvelles Est*

La rue des Fauvelles à l'Est du bd National n'est pas effectivement concerné directement par le projet.

#### *Végétalisation du parc*

Le maître d'ouvrage apporte une réponse complète aux questionnements sur la végétalisation du parc posés par un habitant dans l'observation n°35.

### **3.5 Questions complémentaires du commissaire enquêteur sur le projet**

Ces questions ont également été posées dans le procès-verbal de synthèse de fin d'enquête (Cf. **pièce n°9**).

#### *Question concernant la voie-nouvelle Nord-Sud*

Dans le cadre de la convention PUP, l'Aménageur Paris La Défense est notamment chargé de la réalisation des équipements publics d'infrastructure (requalification des voies existantes autour du site et création de voies nouvelles à l'intérieur du site).

*Il est notamment écrit à l'article 4.1 de la convention «Par ailleurs, les parties notent que le tronçon de la voie Nord-Sud devant être réalisé sur partie du terrain propriété de la RATP, est conditionné à la démolition du dépôt-bus actuel. Le Constructeur a donc conçu le Campus Engie pour qu'il puisse être livré sans ce tronçon de voirie ».*

Aussi qu'en sera t-il de l'accès au parking du bâtiment C, du passage des concessionnaires dans la voie nouvelle?

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

*En période transitoire, le parking du bâtiment C pourra être accessible via la voie Nord-Sud depuis la rue des Fauvelles ou depuis la voie nouvelle prévue au nord du projet de macrolot. Le terrain propriété de la RATP est situé au nord de l'accès au parking souterrain et n'obère pas les possibilités d'accéder à celui-ci.*

*Concernant le passage des concessionnaires dans la voie nouvelle, le projet du Campus est prévu autonome et fonctionnel sur ce point-là.*

## Commentaires du commissaire enquêteur

J'en prends donc acte.

### Questions concernant l'impact du projet sur les déplacements

#### - Situation Fil d'eau 2022 sans campus

Comment peut-on expliquer l'accroissement significatif de la charge du carrefour Rue des Fauvelles/ rue Jules Ferry, de l'ordre de 38 à 44% aux heures de pointe, ce qui va se traduire par une augmentation du niveau sonore de plus de 4dB(A) sur la rue Jules Ferry ?

### Réponse du maître d'ouvrage

*L'accroissement du trafic s'explique par :*

- *La prise en compte dans les flux de la finalisation de la ZAC des Champs Philippe au Nord qui va générer du flux supplémentaire sur la rue Jules Ferry et sur le carrefour avec la rue des Fauvelles.*

- *La prise en compte de la première tranche de la ZAC des Groues qui génère également un flux supplémentaire sur la rue des Fauvelles en particulier.*

- *La modification importante du réseau de voirie à l'Ouest avec la mise à double sens de la RD914 et surtout la création de nouveaux ouvrages (Pont Hébert et Césaire) qui entraînent une modification structurelle des flux Est-Ouest. Aujourd'hui, la rue des Fauvelles-Rue de la Garenne débouche en cul de sac à l'Ouest. A terme, cet itinéraire est continu avec le raccordement sur la RD914 et constitue donc une voie de liaison plus structurante entre la RD992 et la RD914. De ce fait, le trafic sur ce carrefour va en augmentant.*

- *Les accroissements de trafic forts en pourcentage sont plus à relativiser en nombre (+300 véh/h à l'heure de pointe sur la totalité des entrées du carrefour).*

La rue Jules Ferry va-t-elle servir de « shunt » de circulation lors de la livraison de la 1<sup>ère</sup> tranche de la ZAC des Groues et la 2<sup>ème</sup> phase de la ZAC des Champs Philippe et pour les phases ultérieures?

### Réponse du maître d'ouvrage

*La rue Jules Ferry ne constitue pas une voie de circulation structurante au contraire de la rue des Fauvelles ou du Bd Arago. Sans parler de voie de shunt pour la ZAC des Champs Philippe ou la ZAC des Groues, cette voie sera utilisée par une partie du trafic ayant pour origine ou destination certains des ilots.*

*A titre d'exemple, les flux venant de la Place de Belgique et ayant pour destination les ilots Sud-Ouest de la ZAC des Groues seront amenés à utiliser l'itinéraire Pasteur-Ferry-Garenne pour réaliser leur itinéraire. Cela sera également le cas pour les flux venant de la RD914 Sud et se rendant sur les ilots Sud de la ZAC des Champs Philippe qui pourraient utiliser l'itinéraire Pont Césaire-Garenne-Ferry pour réaliser leur trajet.*

*La rue Jules Ferry supporte dans les analyses en Fil de l'Eau un trafic correspondant à 150 à 300 véhicules par sens qui correspond à de la desserte du quartier ceinturé par la rue des Fauvelles-Garenne au Sud, l'avenue Arago au Nord, la RD914 à l'Ouest et la RD992 à l'Est.*

*Le trafic à prévoir sur cet axe correspondrait plutôt à de la desserte interquartiers. Les*

- 77 -

*accroissements à prévoir sur la rue Jules Ferry s'expliquent par conséquent par une densification de l'urbanisation et par conséquent de la demande de déplacements sur le secteur.*

- Situation Fil d'eau 2022 avec campus

L'étude d'impact préconise les mesures suivantes d'aménagement pour la rue des Fauvelles :

- mise à 3 voies de la rue des Fauvelles entre la voie nouvelle Nord Sud et le Bd National (2 files en direction de l'Est et 1 file en direction de l'Ouest)
- création d'un mini-giratoire sur l'intersection Rue des Fauvelles/Avenue de l'Arche, ceci afin de fluidifier cette section de la rue des Fauvelles et de minimiser les files d'attente sur cette branche
- d'aménager au droit des accès aux parkings des surlargeurs de tourne-à-gauche.

Cela est-il compatible avec les emprises disponibles (Cf. avis Courbevoie), d'autant qu'une piste cyclable bidirectionnelle doit aussi être prévue en continuité de celle de Groues (Cf. avis Nanterre) ?

**Réponse du maître d'ouvrage**

*L'ensemble des espaces publics du projet Charlebourg seront étudiés et réalisés par l'aménageur, suivant le phasage global de l'opération et notamment en fonction de la livraison des nouveaux bâtiments.*

*Paris La Défense a lancé des études de conception auprès de concepteurs, urbaniste et bureaux d'Etudes Techniques, pour l'ensemble des voies publiques du projet d'aménagement visés par le Projet Urbain Partenarial (PUP) Charlebourg. Ces études permettront d'aboutir à plusieurs scénarios de fonctionnalités et d'organisation des voies : positionnement des pistes cyclables, implantation du stationnement en lien avec les plantations, largeur des trottoirs.*

*Plusieurs profils types seront proposés accompagnés de coupes transversales et longitudinales et concertées avec les trois communes. Des études de girations et de fonctionnement des carrefours seront également présentées.*

*L'aménageur remettra ces espaces publics à la Ville après réalisation. Cette dernière en assurera l'entretien et la gestion, au même titre que les espaces publics existants.*

**Commentaires du commissaire enquêteur**

L'étude d'impact démontre que la rue des Fauvelles et son prolongement rue de La Garenne à Nanterre vont devenir en 2022 du fait du projet du campus tertiaire Engie, mais aussi du fait d'une part des premières livraisons (logements et bureaux) de la ZAC des Groues, d'autre part de la livraison des logements de la 2<sup>ème</sup> phase de la ZAC des Champs Philippe, un axe intercommunal incontournable de liaison depuis la D992 vers les nouvelles gares du RER E et de la ligne 15 dans la ZAC des Groues, ainsi que vers le Bd de la Défense.

L'intérêt « supracommunal » implique en conséquence, sous la direction de l'Etablissement Public Paris La Défense, aménageur de l'opération, de poursuivre et d'affiner les études de circulation et de conception des voiries afin d'aboutir à une solution partagée entre les 3 communes de Courbevoie, La Garenne-Colombes et Nanterre dans le cadre du territoire Paris Ouest La Défense auquel elles appartiennent.

Dans son courrier en date du 12 février 2020 (relaté à l'article 3.6 ci-après), joint en annexe au mémoire en réponse du maître d'ouvrage, l'aménageur PLD répond bien à mes interrogations en précisant « qu'il a lancé des études de conception pour l'ensemble des voies publiques du projet d'aménagement visés par le PUP Charlebourg, et qui permettront d'aboutir à plusieurs scénarios de fonctionnalités et d'organisation des voies, et qui seront concertées avec les trois communes ».

Question concernant la liaison RER E - Campus

58% des salariés devraient utiliser le RER E, qui se situe à 800m du Campus, soit à environ 15mn à pied, l'étude ne l'indiquant pas, est-il prévu une liaison par bus ou navettes ?

**Réponse du maître d'ouvrage**

*Le site dispose d'une bonne desserte en transports en communs (Cf. Etude d'Impacts présente dans le Volumes 3 du dossier d'enquête publique). La question de la liaison RER E -Campus sera étudiée dans le cadre du comité de pôle Nanterre la Folie, piloté par Paris La Défense.*

**Commentaires du commissaire enquêteur**

La future gare du RER E « Nanterre La Folie » se situe à 800m du Campus, soit environ 15mn à pied, ce qui pourrait rebuter certains salariés d'Engie à utiliser le RER E aussi il me semblerait judicieux d'étudier la mise en place d'une liaison par navette afin de mieux l'encourager.

Question concernant les besoins en stationnement vélos

Dans l'étude d'impact, il est indiqué page 394 qu'environ 250 places sont prévues, ce qui est notoirement insuffisant par rapport aux normes plancher du PDUIF et qui sont prescriptives vis-à-vis du PLU.

Dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe recommandant de justifier la suffisance des mesures destinées à favoriser l'usage du vélo, il est précisé que 911 places sont prévues, le confirmez-vous ?

### Réponse du maître d'ouvrage

*Le projet prévoit 912 places de stationnement vélos ce qui est effectivement supérieur aux normes plancher du PLU mais conforme à l'arrêté du 13 juillet 2016 (en vigueur actuellement en lieu et place de celui du 20 février 2012) relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R 111-14-8 du code de la construction et de l'habitation.*

### Commentaires du commissaire enquêteur

J'observe que la modification du PLU approuvée le 4/02/20 prévoit 0,25m<sup>2</sup> pour 100 m<sup>2</sup> de SdP, ce qui n'est pas conforme au PDUIF qui prescrit une norme minimale de 1,5m<sup>2</sup> pour 100m<sup>2</sup> de SdP.

En prenant l'hypothèse que 5% des salariés se rendront en vélo sur le campus, les 911 places prévues répondent largement au besoin.

### Questions concernant l'impact du projet sur les nuisances sonores

- Rien n'est dit dans l'étude de bruit concernant le collège Georges Seurat situé en bordure de la rue des Fauvelles, alors que cette rue va faire l'objet d'une modification significative au sens de la réglementation sur le bruit routier ?

- Concernant les équipements techniques en toiture, l'étude indique les objectifs réglementaires à atteindre, notamment en période nocturne, mais n'explique pas comment les obtenir, le descriptif parle d'un pare-vue de 4m de hauteur, sera-t-il aussi acoustique (absorbant ?) ou des capotages sont-ils prévus ?

### Réponse du maître d'ouvrage

#### Concernant la rue des Fauvelles et le collège Georges Seurat

*La transformation significative de la rue des Fauvelles, au sens de la réglementation sur le bruit routier, concerne le tronçon compris entre l'avenue de l'Arche et le boulevard National distant de 120 m du collège.*

*Compte tenu de l'état initial mesuré, l'objectif réglementaire est que la contribution finale du tronçon modifié reste intérieure à 60 dB(A) au droit du collège ce qui sera le cas.*

*L'élévation du niveau sonore due uniquement au trafic induit par le Campus sera de l'ordre de 1,5 dB(A).*

*Un tableau est joint donnant une valeur de 62,3dB(A) en façade Nord du collège avec le projet Campus (Cf. pièce jointe n°9).*

#### Concernant les équipements de toitures

*Les dispositifs permettant le respect des objectifs réglementaires techniques pour les équipements de toiture ne sont à ce stade pas arrêtés. La sélection des équipements s'effectuera notamment sur des critères acoustiques.*

*L'étude acoustique qui sera réalisée par le LASA a pour but d'évaluer l'impact du bruit des équipements techniques du projet sur son environnement sonore direct (et en particulier sur le voisinage). Selon la nécessité, des écrans acoustiques périphériques et des capotages partiels ou complets des équipements peuvent être prévus. Le descriptif présentant des « pare-vues » sera ainsi mis à jour suite aux résultats de l'étude en vue de préciser lorsque ces derniers sont remplacés par*

des écrans « acoustiques » assurant aussi la fonction de pare-vue. Les performances des écrans sont dimensionnées conjointement sur des critères d'absorption acoustique (permettant de réduire l'énergie rayonnée) et d'affaiblissement acoustique (permettant de confiner le bruit).

A ce stade, plusieurs types d'écrans adaptés aux dimensions et besoins spécifiques des équipements sont d'ores et déjà prévus. Les études de conception seront vérifiées par le biais de simulations numériques et assorties de mesures finales de réception (réalisées sur les bâtiments de riverains les plus exposés).

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

*Concernant la rue des Fauvelles et le collège Georges Seurat*

Je prends acte des valeurs données ci-dessus.

*Concernant les équipements de toiture*

Garenne développement confirme ci-dessus qu'il est nécessaire de poursuivre les études acoustiques et que si nécessaire des écrans acoustiques périphériques et des capotages partiels ou complets des équipements techniques seront prévus.

### **3.6 Réponses du maître d'ouvrage aux avis des collectivités**

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage apporte également des réponses aux avis et remarques formulées par les collectivités (Cf. article 3.1.1 ci-avant).

#### **Concernant l'avis de la Ville de La Garenne Colombes**

Le maître d'ouvrage s'engage à prendre en compte les remarques émises notamment en ce qui concerne les caractéristiques des clôtures du PCVD1, toutefois en ce qui concerne les espaces publics autour du projet, il précise qu'ils sont du ressort de l'Aménageur Paris La Défense.

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

J'en prends donc acte.

#### **Concernant les avis et réserves formulées par les Villes de Courbevoie et Nanterre**

Les sujets évoqués étant également de la compétence de l'Aménageur Paris La Défense (PLD), le maître d'ouvrage renvoie au courrier de ce dernier en date du 12 février 2020, joint en annexe à son mémoire en réponse.

Ce courrier rappelle les objectifs du parti d'aménagement du quartier Charlebourg et fait le point sur l'évolution du trafic.

Sur la trame viaire prévue dans le projet Charlebourg, PLD écrit notamment :

*La trame viaire globale du projet Charlebourg permettra la création de plusieurs liaisons transversales est-ouest ainsi qu'une nouvelle voie nord sud. Cette nouvelle trame va permettre de désenclaver le secteur en l'ouvrant sur le quartier. Ces voies sont prévues à sens unique et conserveront une fonction de desserte interne et viseront à privilégier les modes doux (confort du piéton amélioré par le caractère arboré). Les trottoirs des rues Jules Ferry et des Fauvelles seront élargis de 5 à 6 mètres, requalifiés, plantés et accueilleront des pistes cyclables.*

*L'ensemble des espaces publics du projet Charlebourg seront étudiés et réalisés par l'aménageur, suivant le phasage global de l'opération et notamment en fonction de la livraison des nouveaux bâtiments.*

*Paris La Défense a lancé des études de conception auprès de concepteurs, urbaniste et bureaux d'Etudes Techniques, pour l'ensemble des voies publiques du projet d'aménagement visés par le Projet Urbain Partenarial (PUP) Charlebourg. Ces études permettront d'aboutir à plusieurs scénarios de fonctionnalités et d'organisation des voies : positionnement des pistes cyclables, implantation du stationnement en lien avec les plantations, largeur des trottoirs. Plusieurs profils types seront proposés accompagnés de coupes transversales et longitudinales et concertées avec les trois communes. Des études de girations et de fonctionnement des carrefours seront également présentées.*

*La faisabilité des tourne-à-gauche pour accéder aux entrées des parkings souterrains du Campus Engie sera étudiée au cas par cas, dans le cadre des études des espaces publics.*

*En outre, l'exploitant du dépôt bus a demandé l'étude d'un contre-sens dédié aux bus sur une partie de la voie nouvelle Nord-Sud. Sa pertinence vis-à-vis de la trame viaire et sa faisabilité sont à l'étude par l'aménageur en lien avec la commune de La Garenne Colombes.*

*Enfin, au regard des résultats de l'étude trafic concernant le tronçon de la rue des Fauvelles situé entre l'entrée du dépôt de bus et le boulevard National, Paris La Défense a lancé de façon prioritaire l'étude de ce tronçon.*

*Les premiers rendus sont attendus au premier trimestre 2020 et seront soumis aux communes concernées, dans l'objectif de valider une solution en lien avec le dépôt ultérieur de la demande de permis de construire du « Macro-lot », dans lequel le centre bus doit être transféré.*

*L'aménageur remettra ces espaces publics à la Ville après réalisation. Cette dernière en assurera l'entretien et la gestion, au même titre que les espaces publics existants.*

**Sur le plan Vélo à l'échelle de l'OIN (Opération d'Intérêt National), PLD écrit :**

*Paris La Défense est engagé dans un Plan Vélo à l'échelle du Territoire de l'Opération d'Intérêt National.*

*La rue de la Garenne à Nanterre et son prolongement, rue des Fauvelles à La Garenne-Colombes sont identifiées en tant que liaison principale vers la future gare Eole Nanterre La Folie depuis l'est. Cet axe est réaménagé et requalifié par Paris La Défense dans le cadre de la ZAC des Groues et du PUP Charlebourg.*

*La mise en service effective de cette liaison cyclable prend en compte la date de mise en service de la nouvelle gare Eole ainsi que les différents programmes immobiliers neufs desservis.*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Ce courrier de l'Aménageur PLD répond bien aux avis des communes limitrophes de Courbevoie et Nanterre et aussi à mes propres interrogations concernant notamment la rue des Fauvelles, et à la nécessité de poursuivre les études de conception.