



Mission régionale d'autorité environnementale
Île-de-France

**Avis simplifié en date du 24 octobre 2018
de la Mission régionale d'autorité environnementale
sur le projet de construction d'un ensemble immobilier
dénommé « Mille Arbres » à Paris – 17ème arrondissement (75)**

AVIS

1. Rappel sur la réglementation et l'avis de l'autorité environnementale

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet « Mille arbres », de construction d'un ensemble immobilier est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39¹).

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

Le présent avis est rendu dans le cadre de la demande de permis de construire². Il porte sur l'étude d'impact datée d'août 2018.

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

2. Avis sur les compléments apportés à l'analyse des impacts du projet sur les conditions de déplacement sur le secteur

Dans son avis du 20 juillet 2018, la MRAe recommandait de réaliser une analyse plus précise et actualisée de l'état du trafic routier, au moyen notamment de comptages et en exposant les volumes du trafic engendré par le projet, en fonction des types de véhicules.

S'agissant de la présentation du volume actuel du trafic, les cartographies de synthèse en heures de pointe du matin et du soir (cf. figures 295 et 296) ont été actualisées au regard de comptages effectués sur le secteur d'étude en 2018 et des données de trafics sur le boulevard périphérique des années 2015 à 2017. La lecture des deux cartographies présentées indique un trafic d'environ 12 000 véhicules par heure de pointe sur le boulevard périphérique. La MRAe considère que cette donnée nécessite d'être davantage commentée dans l'étude d'impact pour en souligner l'importance et expliciter les enjeux d'exposition des futurs résidents du site.

La MRAe recommande d'annexer à l'étude d'impact les études de comptages du trafic automobile mentionnées dans l'étude et d'en présenter les principes méthodologiques.

S'agissant des flux engendrés par le projet en lui-même, l'étude d'impact a été complétée de tableaux de synthèse présentant, par type de structure composant le projet, les flux générés selon les modes de déplacement utilisés. Le tableau de synthèse général (cf. p 466) fait état notamment de 240 véhicules

¹ Rubrique 39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement. Projets soumis à évaluation environnementale : travaux, constructions et opérations constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m² ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares.

² L'autorité environnementale (préfet de région) a émis un avis, en date du 20 novembre 2017, sur le projet et son étude d'impact, dans le cadre d'une première demande de permis de construire. Le projet ayant ensuite évolué et le maître d'ouvrage ayant souhaité répondre aux observations de l'autorité environnementale, l'étude d'impact (en date d'avril 2018) a été actualisée une première fois dans le cadre de la demande de permis de construire modificatif nécessaire et a fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 20 juillet 2018. Depuis ce deuxième avis, l'étude d'impact a de nouveau été actualisée. Le présent avis est ciblé sur l'analyse des derniers compléments et vise à compléter l'avis de la MRAe du 20 juillet 2018, annexé au présent avis.

motorisés³ attendus en réception en heures de pointe du matin et 176 véhicules attendus en émission le soir.

L'étude d'impact a été complétée d'éléments permettant d'apprécier les effets du projet sur les voiries du boulevard périphérique lors de la phase de chantier. Se référant à une étude réalisée par la direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris sur des situations similaires (Courcelles et Quai d'Ivry), l'étude d'impact indique (cf. p 457) succinctement que « l'impact d'une telle mesure de circulation [i.e réduction de voiries] est relativement limité et acceptable pour l'utilisateur » et qu'« au cours d'une journée les maximums de congestion ne sont pas modifiés par ces mesures ». L'étude d'impact indique, par ailleurs, que des phénomènes de congestion seront attendus à l'heure de pointe du matin au niveau du carrefour rue Charpentier-avenue du Roule ainsi que sur le boulevard Aurelle des Paladines dans le sens nord-sud.

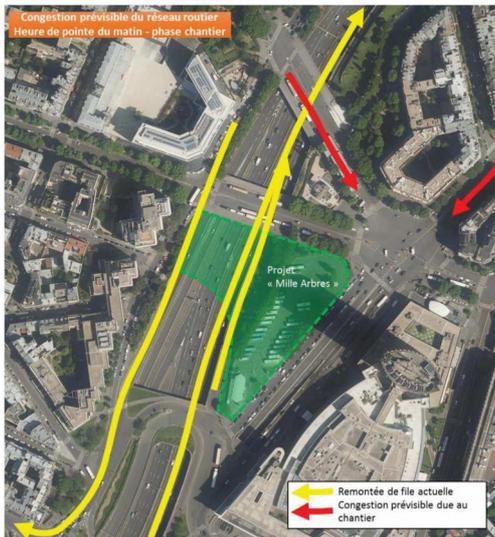


Figure 437 : Congestion prévisible du réseau routier en heure de pointe du matin pendant la phase chantier

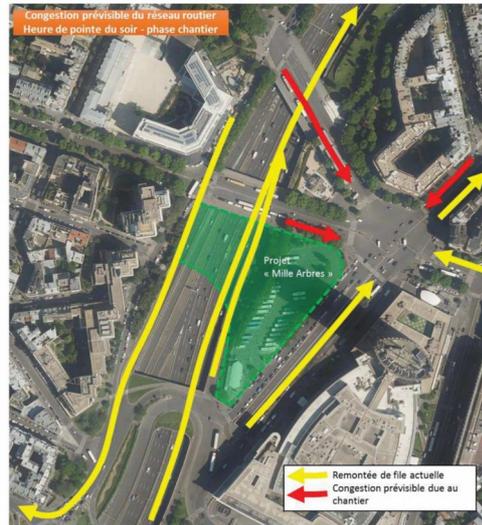


Figure 438 : Congestion prévisible du réseau routier en heure de pointe du soir pendant la phase chantier (Source : ARCADIS)

3. Sur la justification de l'implantation du pôle enfance

L'étude d'impact actualisée indique que le pôle enfance sera positionné à l'opposé du boulevard périphérique et des extractions d'air de la gare routière, précisant qu'il n'y aura pas d'exposition des enfants à l'air de la gare routière dans la mesure où le bâtiment « Mille Arbres » constitue un écran de protection. Dans son avis du 20 juillet 2018, la MRAe invitait à davantage justifier l'implantation du pôle enfance. Des modélisations ont été intégrées à l'étude d'impact pour évaluer les niveaux d'exposition au benzène, dioxyde d'azote (NO₂) et particules fines. Bien que ces résultats méritent d'être davantage commentés, il apparaît à la lecture des tableaux que le site de la crèche⁴ restera exposé à des valeurs dépassant ou se rapprochant de très près des valeurs seuils de référence (cf. p 562 notamment⁵).

La MRAe recommande de présenter les dispositifs techniques employés pour garantir en tout temps au sein du pôle enfance des niveaux de qualité de l'air en deçà des valeurs seuils de référence.

4. Sur les modalités de suivi de l'état de la qualité de l'air

Des compléments ont été apportés à l'étude d'impact (cf. p 416 et suivantes - cf. p 574 et suivantes) afin de présenter les différentes solutions techniques étudiées pour réduire l'exposition des futurs habitants et riverains du projet aux émissions polluantes émises par le boulevard périphérique.

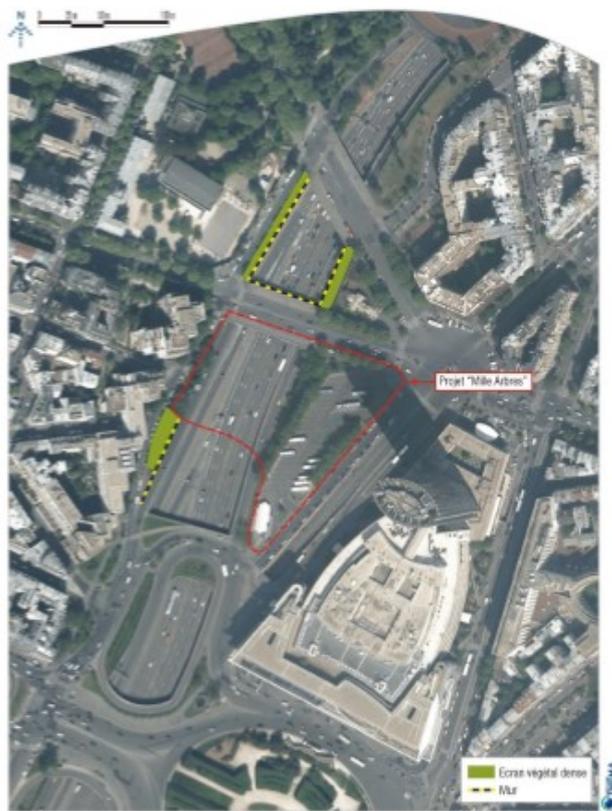
Il importe en effet de rappeler que si le projet n'engendrera pas en lui-même de pollution atmosphérique supplémentaire importante, il entraînera néanmoins de par le recouvrement d'une partie du boulevard une augmentation significative des niveaux de concentration en sorties de tunnel.

³ Véhicules personnels et deux roues motorisés

⁴ Point cible concernant précisément le trottoir proche des fenêtres de la future crèche

⁵ Mesure sur le trottoir proche des fenêtres des crèches (en prenant en compte les effets cumulés des deux projets « 1000 Arbres » et « Ville multistrates ») : NO₂ : 58 µg/m³ ; PM 10 : 35 µg/m³ et benzène : 1,3 µg/m³. Les valeurs limites de la réglementation française pour ces trois polluants sont respectivement : 40, 40 et 5 µg/m³.

Contrairement à ce qui était initialement envisagé, l'extraction mécanique, par ventilation, de l'air vicié du tunnel n'a pas été retenue compte tenu des phénomènes de déplacements de pollution générés. De même, l'utilisation de produits photocatalytiques n'est plus retenue vu leur efficacité⁶ relative et du fait que les particules de dioxyde de titane (TiO₂) émises sont susceptibles de présenter des risques sur la santé des populations. L'étude d'impact précise, au regard des résultats de modélisation des niveaux de concentration, que la solution la plus efficace consiste à installer des murs-antipollution ainsi que des franges végétales. Ces mesures seront mises en place le long de la rue Gustave Charpentier, du pont de l'avenue de la Porte des Ternes et au droit de la Chapelle Notre-Dame-de-la-Compassion (cf. carte ci-après). Le dossier précise que les murs anti-pollution seront végétalisés sur les deux côtés de façon à réduire les phénomènes de réflexion acoustique.



Localisation des murs anti-pollution et des écrans végétaux -
Source : Etude d'impact p 421

Pour la MRAe, ces mesures semblent positives, mais il est difficile en l'état d'en prévoir pleinement l'efficacité, que seul l'usage permettra de vérifier. De plus, comme elle l'a souligné dans son avis précédent, la proximité immédiate du boulevard périphérique d'une part, les réflexions en cours sur le devenir de ce boulevard d'autre part, justifient qu'un suivi précis des niveaux d'expositions des populations aux émissions polluantes et nuisances acoustiques soit mis en place et exploité de manière pérenne.

En termes de suivi, l'étude d'impact (cf. p 581) indique que des campagnes de mesures seront réalisées tous les deux ans entre 2018 et 2026 pendant une période de deux semaines.

La MRAe recommande d'indiquer la localisation des points de mesures retenus pour le suivi de la qualité de l'air extérieur, et de préciser les modalités pratiques de suivi, d'analyse et de restitution au public des données de suivi.

⁶ L'étude d'impact (cf. p 575) explique que « (...) l'utilisation de produits photocatalytiques n'est pas pertinent dans toutes les situations, car l'efficacité de processus de photocatalyse dépend de nombreux paramètres comme la concentration du polluant, l'humidité, l'intensité lumineuse, le contact (le débit d'air) et les variations de température. Par ailleurs, les éventuelles émissions de particules du dioxyde de titane (TiO₂) par les produits photocatalytiques commercialisés et l'exposition des personnes restent inconnues à ce jour. Ces particules nanométriques de TiO₂, qui sont classées comme « cancérigène possible pour l'homme » par le CIRC24 depuis 2007, peuvent entraîner des risques sur la santé des populations. »

5. Sur les modalités de suivi de l'efficacité des mesures acoustiques

Dans son avis du 20 juillet 2018, la MRAe recommandait d'étayer davantage le dispositif de suivi des mesures acoustiques en indiquant en particulier la localisation des points de mesure. L'étude d'impact mentionne désormais que des mesures seront réalisées en fin de chantier. La MRAe observe que la carte de localisation des points de mesures retenus n'apparaît pas dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de produire la carte des points de mesure de bruit en justifiant la représentativité des lieux choisis. Elle recommande également que le suivi soit organisé sur une période plus longue que la fin de chantier, permettant d'évaluer dans le temps l'efficacité des mesures avec une restitution au public des données de suivi.

6. Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au précédent avis de la MRAe du 20 juillet 2018 ainsi qu'au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, cet avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

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

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. P. Le Divenah', written over a faint circular stamp.

Jean-Paul Le Divenah