



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 22 avril 2019  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil  
situé à Paris (20ème arrondissement)**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur l'étude d'impact relative au projet d'aménagement de la Porte de Montreuil (Paris – 20ème arrondissement). Il est émis dans le cadre de la procédure de déclaration de projet prévue en application de l'article L126-1 du code de l'environnement.

Implanté sur 10 hectares, le projet vise à réaménager le rond-point routier de la Porte de Montreuil en créant une place publique végétalisée et en requalifiant les voiries adjacentes afin d'apaiser les déplacements et favoriser les circulations piétonnes et cyclables. Un programme de construction de plusieurs bâtiments destinés à des activités économiques est également prévu portant sur une surface de plancher totale de 60 000 m<sup>2</sup>. Ces derniers seront principalement implantés sur les emprises résiduelles du boulevard périphérique ainsi qu'au-dessus du boulevard pour l'un d'entre eux. Le Marché aux puces sera modifié et reconstitué dans un bâtiment de type « halle » d'environ 6 500 m<sup>2</sup> donnant sur l'espace public. La station service sera supprimée.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent la gestion des déplacements, les nuisances sonores, la qualité de l'air, le phénomène d'îlot de chaleur urbain, l'intégration paysagère ainsi que la pollution des sols.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- présenter un plan masse du programme de construction permettant d'appréhender les hauteurs et surfaces envisagées des futurs bâtiments ;
- expliquer plus distinctement les interventions prévues sur les voiries, notamment en termes de réduction de voies.
- compléter l'analyse de la qualité des sols afin de justifier la compatibilité de leur état avec les usages projetés ;
- approfondir les effets sur la qualité de l'air et les nuisances des secteurs concernés par le report de trafic induit par la réduction de la capacité des voiries du projet ;
- étayer l'analyse de la transformation paysagère du site en exposant des illustrations avant/après avec une attention particulière à l'intégration urbaine du marché aux puces de Montreuil.

La MRAe relève que le projet entraînera l'apport d'environ 3 300 personnes sur un secteur présentant une qualité de l'air particulièrement dégradée ainsi qu'un environnement sonore très bruyant. Il apparaît nécessaire que l'étude d'impact puisse plus distinctement justifier ce choix d'implantation en fonction des avantages et inconvénients environnementaux et sanitaires générés.

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

*Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France*

## Préambule

*Vu la décision du Conseil d'État n°400559 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 ;*

*Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;*

*Vu les arrêtés du 12 mai 2016, du 19 décembre 2016, du 16 octobre 2017, 17 avril et 28 juin 2018 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable ;*

*Vu la décision du 12 juillet 2018 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, abrogeant la décision du 2 mars 2017 sur le même objet ;*

*Vu la délégation de compétence donnée le 11 avril 2019 par la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France à Jean-Paul Le Divenah, son président, pour les dossiers dont l'avis doit être émis avant la prochaine réunion de la MRAe, le 25 avril 2019, délégation qui concerne le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil à Paris (20<sup>ème</sup> arrondissement) ;*

*La consultation des membres de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France a été faite par Jean-Paul Le Divenah le 19 avril 2019, et le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.*

*En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Jean-Paul Le Divenah, coordonnateur de l'avis, la MRAe rend l'avis qui suit.*

# Avis détaillé

## 1 L'évaluation environnementale

### 1.1 Présentation de la réglementation

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

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

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 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 Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°)<sup>1</sup>.

### 1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

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 procédure de déclaration de projet prévue en application de l'article L126-1 du code de l'environnement. Il porte sur l'étude d'impact en date de février 2019<sup>2</sup>.

À la suite de la consultation 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 Contexte et description du projet

Le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil, porté par la ville de Paris, est localisé dans le 20<sup>ème</sup> arrondissement au niveau du boulevard périphérique, en limite des communes de Montreuil et de Bagnolet.

Le site d'une surface de 10 hectares concerne l'une des trente-huit portes d'entrées de la ville de Paris. Il s'inscrit également au sein de la Ceinture Verte de Paris, constituée de parcs publics et équipements sportifs, représentant un anneau de 38 km de long, bordé par le boulevard périphérique et la petite ceinture ferroviaire.

1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les projets énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, le projet relève d'une étude d'impact systématique dans la mesure où il prévoit des « Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. \* 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m2. »

2 Sauf mention contraire, les numéros de page figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

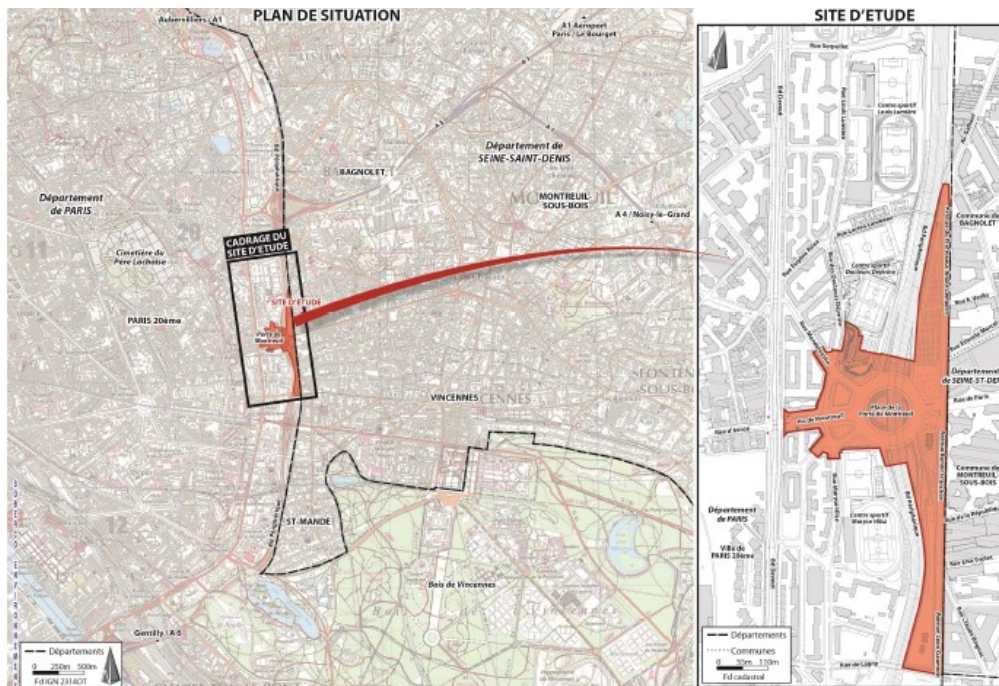


Illustration 1 : Plan de situation - Source : Etude d'impact - p B-3

Le présent projet d'aménagement vise à effacer la coupure engendrée par la présence du boulevard périphérique entre Paris et les villes de Montreuil et Bagnole, en requalifiant le franchissement du boulevard périphérique et en amenant sur le site un programme d'activité économique.

En ce sens, le dossier explique que le projet comprend les trois grandes composantes suivantes :

- la requalification du rond point de la Porte de Montreuil en une place giratoire ;
- la construction de plusieurs lots à usage d'activités ;
- la requalification paysagère des avenues du Professeur André Lemierre, Léon Gaumont et Benoît Frachon.

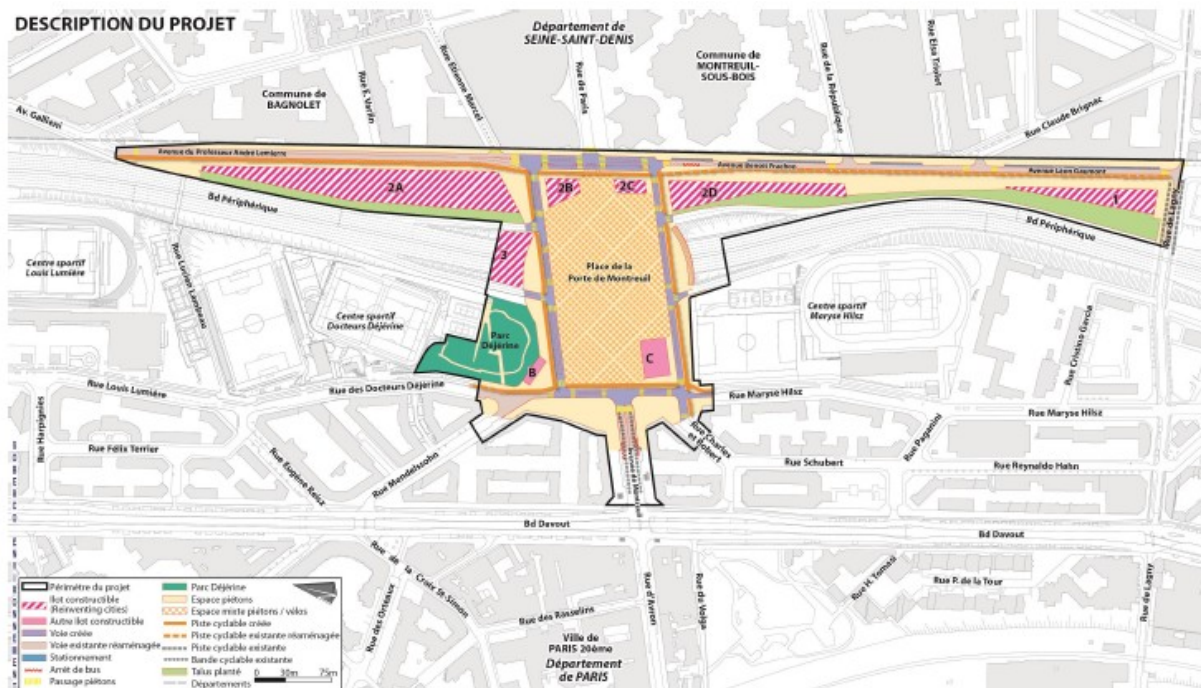


Illustration 2 : Description du projet d'aménagement de la Porte de Montreuil - Source : Etude d'impact - p B-23

Le projet prévoit ainsi de transformer le rond-point actuel en une place giratoire, en installant au centre les modes de déplacements doux et en périphérie la circulation routière. Afin de renforcer la Ceinture Verte, le dossier annonce une végétalisation de la place. Il précise également que la place offrira des espaces piétons permettant de s'adapter à différents usages de type pavillons mobiles, recyclerie ou encore bricolage.

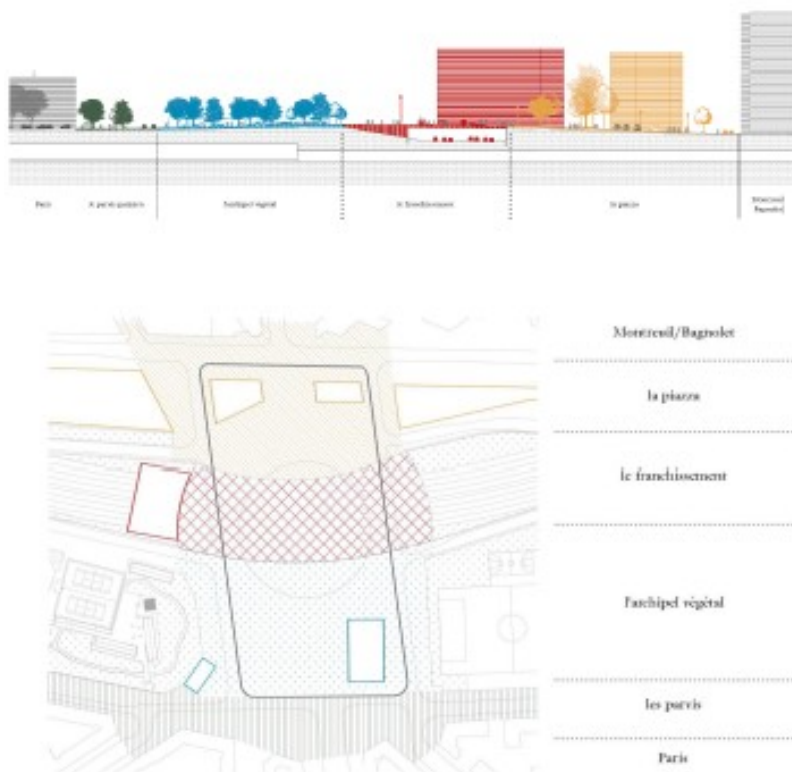


Illustration 3 : Schéma et coupe des séquences du projet : Source : Etude d'impact p B-25



Illustration 4 : Principe de végétalisation de la place : Source : Etude d'impact p B-26

Le dossier précise que le secteur d'implantation souffre à l'échelle de la Métropole d'un déficit d'attractivité engendrant des difficultés sociales importantes et un espace public dégradé. Le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil vise à insuffler une nouvelle dynamique en prévoyant un programme constructible qui permettra de développer une surface de plancher totale de 60 000 m<sup>2</sup> dédiée à des activités économiques dont 30 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 15 000 m<sup>2</sup> de programmes innovants, 5 000 m<sup>2</sup> de programmes hôteliers, et 10 000 m<sup>2</sup> comprenant de commerces et services. Réparti sur différents lots (cf. illustration 2) le programme prévoit notamment de réaménager l'actuel marché aux puces de Montreuil (présent sur un parking le long du boulevard périphérique au niveau de l'îlot 2A). Le marché sera reconstitué dans un bâtiment de type « halle » d'environ 6 500 m<sup>2</sup> donnant sur l'espace public, et complété par un espace logistique en sous-sol dédié à son au fonctionnement.

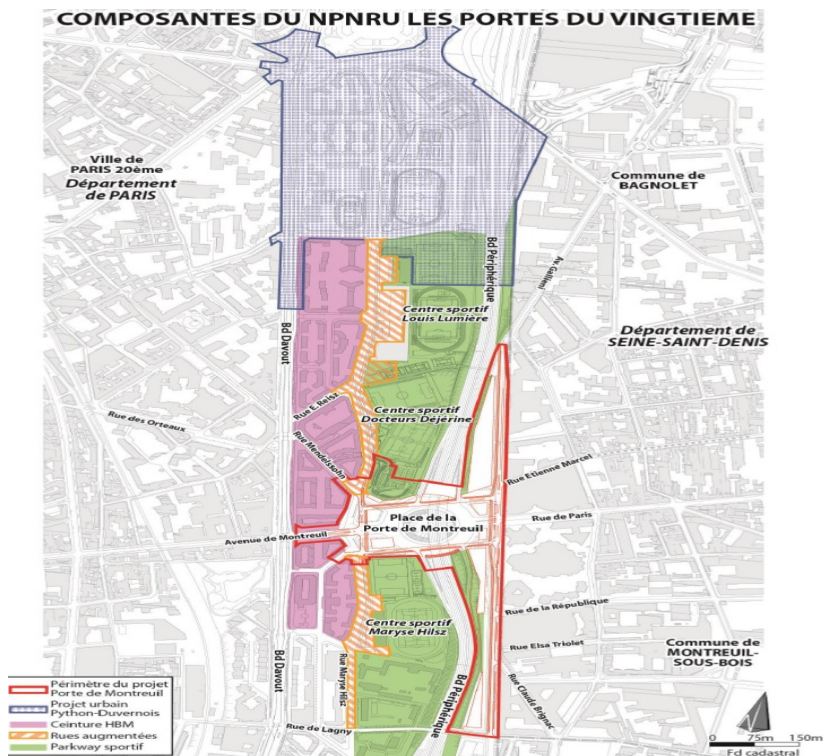
Parmi le programme de construction (détaillé p B-29 à B-32), il importe de souligner la création d'un bâtiment-pont de type R+7 et d'une emprise de 1 342 m<sup>2</sup> (cf. lot 3) au-dessus du boulevard périphérique.

En complément de la création de la nouvelle place publique et du programme de construction, le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil prévoit de restructurer les voiries qui quadrillent le site et notamment les avenues Lemierre, Frachon et Gaumont (côté Montreuil) qui longent le boulevard périphérique et ses talus. L'objectif vise à apaiser ces voiries en donnant une place plus importante à la végétalisation et en augmentant les espaces dédiés aux piétons et aux cycles.

En termes de calendrier prévisionnel, l'étude d'impact indique que les travaux concernant l'espace public devraient débuter fin 2021 avec un aménagement de la place entre mi-2022 et 2025 et la requalification des avenues entre 2024 et 2025. Le dossier précise que ce calendrier devra être affiné en fonction notamment des besoins de fermeture du boulevard périphérique. Le programme de construction sera, quant à lui, réalisé en fonction des lots entre 2022 et 2026.

Le dossier explique que le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil participe plus globalement au programme national de renouvellement urbain (NPRU) 2014-2024 des Portes du Vingtième qui s'étend de la Porte de Bagnolet à la Porte de Montreuil et prévoit, outre le présent projet d'aménagement, l'opération d'aménagement Python Duvernois (requalification des équipements sportifs et du parc de logement), la réhabilitation des immeubles de logement social de la ceinture dite HBM<sup>3</sup> ainsi que la requalification des rues adjacentes à cette ceinture (projet dit des « rues augmentées »).

3 HBM : Habitations à bon marché



La MRAe recommande :

- de présenter un plan masse du programme de construction permettant d'appréhender les hauteurs et surfaces envisagées des futurs bâtiments ;
- d'expliquer plus distinctement les interventions prévues sur les voiries, notamment en termes de réduction de voies.

### 3 L'analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux environnementaux

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

- la gestion des déplacements ;
- les nuisances sonores ;
- la qualité de l'air ;
- le phénomène d'îlot de chaleur urbain ;
- l'intégration paysagère ;
- l'état des sols.

#### 3.1 Déplacements

Le site d'implantation est directement marqué par la présence du boulevard périphérique qui connaît un trafic de 630 000 véhicules par jour ouvré. L'étude d'impact explique que la particularité du site du projet est d'accueillir en son centre un échangeur (2x2 voies) entre le boulevard périphérique et la place de la Porte de Montreuil, qui est organisée actuellement comme un grand giratoire surplombant le boulevard.

Une campagne de comptage a été réalisée sur l'ensemble des voiries du site d'étude en mai et juin 2018. Les volumes de trafic journalier sont clairement exposés et cartographiés (cf. carte p D-123). Il serait toutefois nécessaire d'accompagner cette présentation d'éléments d'analyse permettant d'expliquer l'état du trafic routier en qualifiant les conditions de circulation sur le site et en exposant plus particulièrement les dysfonctionnements observés.

La desserte du site en termes de transport en commun est correctement exposée. Il est indiqué que le site est plutôt bien desservi avec notamment la présence de la ligne 9 du métro et de la ligne T3b du tramway. Quatre lignes de bus desservent également le site. L'étude d'impact précise toutefois que les transports en commun situés à Paris sont peu accessibles depuis le côté est de la Porte de Montreuil du fait de difficultés de franchissement de la Porte qui est dominée par les circulations automobiles. La MRAe relève l'absence d'information sur les conditions de fonctionnements et les réserves de capacité de la ligne de métro et de tramway.

L'analyse des conditions de déplacements piétons et cyclables sur le site d'étude est clairement exposée. Celles-ci sont rendues particulièrement difficiles du fait que le fonctionnement urbain est très largement orienté au profit de la circulation automobile avec ainsi de nombreuses ruptures urbaines et un manque de lisibilité des itinéraires.

#### **La MRAe recommande :**

- **d'étayer l'analyse de l'état du trafic routier en expliquant plus précisément les conditions de circulation notamment en termes de dysfonctionnements (remontées de files, saturation, ...)** ;

- **d'expliquer l'état de fonctionnement de la ligne 9 du métro et de la ligne T3b du tramway, en exposant notamment leurs réserves de capacité actuelles et prévisionnelles.**

### **3.2 Ambiance sonore**

Deux campagnes de mesures in situ ont été réalisées en mars 2017 et mai-juin 2017 afin de caractériser et modéliser l'environnement sonore du site d'étude, lequel est fortement marqué par la circulation routière.

Les résultats font état de nuisances provenant plus particulièrement des infrastructures routières du boulevard périphérique, du boulevard Davout et de l'avenue de la Porte de Montreuil. L'étude d'impact explique que les bâtiments longeant ces axes routiers sont particulièrement exposés (entre 65 et 70 dB(A)) avec également un caractère continu qui aggrave l'exposition aux nuisances sonores pour les logements localisés du côté est du boulevard périphérique (avenues Lemierre, Frachon et Gaumont).

Le dossier indique, sans les localiser, que certains murs anti-bruit ne sont pas prolongés ou fortement dégradés. À l'inverse, le dossier explique que l'écran acoustique implanté côté ouest constitue une protection efficace permettant un gain de confort au niveau des enceintes sportives.

L'étude d'impact estime, par ailleurs, que la propagation du bruit engendré par le trafic routier est accentué au niveau de l'axe de la Porte de Montreuil et de la rue de Paris par le revêtement de type pavé.

**La MRAe recommande de cartographier les dispositifs de protection acoustique présents au niveau du boulevard périphérique, en précisant leur niveau d'efficacité.**

### **3.3 Qualité de l'air**

L'étude d'impact explique qu'une source d'émissions de type industriel a été recensée sur le secteur d'étude. Il s'agit de la société de distribution de chaleur de Bagnolet (environ 2 km au nord du site). Les autres sources d'émissions proviennent des voies de circulation routières et des quartiers résidentiels.

Deux campagnes de mesures in situ ont été menées sur deux saisons contrastées en mai-juillet 2017 et décembre 2017 sur les polluants NO<sub>2</sub> (dioxyde d'azote), benzène et particules fines



PM10. Les résultats montrent que le site d'étude est particulièrement impacté par la pollution automobile environnante avec, à l'échelle francilienne, l'une des concentrations les plus élevées en dioxyde d'azote (dépassement de la limite réglementaire annuelle). Le dossier précise que le côté est du boulevard périphérique est plus particulièrement marqué du fait de l'orientation des vents dominants. Le dossier précise que les concentrations pour le benzène et les PM10 ne dépassent pas les valeurs limites annuelles et objectif de qualité. La MRAe indique qu'il serait également nécessaire d'apporter des éléments d'informations sur les émissions de particules fines PM2,5 liées au trafic routier dans la mesure où il s'agit des particules les plus nocives pour la santé.

**La MRAe recommande d'intégrer des éléments d'information sur les émissions de particules fines PM2,5 provenant du trafic routier.**

### **3.4 Paysage**

Le contexte paysager du secteur d'étude est clairement décrit et exposé au moyen de photographies et cartographies. Il est expliqué que ce dernier est relativement bien organisé en cinq bandes paysagères juxtaposées d'ouest en est<sup>4</sup> laissant toutefois une impression de cloisonnement. Le site, du fait de sa topographie plane et de son altitude peu élevée est peu perceptible depuis l'extérieur. Il n'offre également pas d'élément remarquable de dimension suffisamment exceptionnelle pour se distinguer au sein du tissu bâti parisien. Au coeur du site, l'ambiance paysagère est particulièrement structurée par les axes routiers et les fronts bâtis. Le dossier souligne l'accroche visuelle engendrée par l'animation du marché aux puces de Montreuil qui recouvre une bonne partie des espaces publics le long du boulevard périphérique.

Au niveau du site d'étude, le boulevard périphérique a été réalisé en déblais avec une différence de niveau de 6 mètres par rapport au relief. Le boulevard est ainsi peu perceptible depuis le site. À l'inverse, le site est particulièrement visible depuis le boulevard lui-même. En ce sens, l'étude d'impact analyse les différentes séquences paysagères perceptibles depuis ce dernier sur le secteur d'étude (cf. p D-34 à D-37).

S'agissant du patrimoine, l'étude d'impact rappelle que le site s'inscrit dans « l'ensemble urbain de Paris<sup>5</sup> » et que l'architecte des bâtiments de France sera consulté. Par ailleurs, le site du projet intercepte les périmètres de protection des monuments historiques Église Saint-Louis et de l'Hospice Saint-Michel. L'étude d'impact précise toutefois que ces derniers ne sont pas visibles depuis le site d'étude.

### **3.5 Pollution des sols**

Une étude de l'historique des sols a été menée en 2016 mettant en évidence la présence de nombreuses activités potentiellement polluantes sur le site d'étude telles que des garages, des blanchisseries ou des activités de traitement de métaux dès 1930. La création du périphérique en 1972 et l'augmentation incessante du trafic routier sont quant à elles à l'origine de remontées de poussières. À la lumière des données historiques de l'occupation des sols, le site d'étude a été cartographié au regard des risques de pollution (cf. carte p D-16). Les sources ponctuelles de possible pollution sont clairement localisées. Le dossier souligne à ce titre la présence d'une station-service Total au niveau du lot 2D.

Des investigations de terrains ont été réalisées en novembre 2018 au niveau des emprises des futurs lots constructibles ainsi qu'en mars 2018 pour ce qui concerne les terrains de la station-service Total. Les conclusions de l'étude de sol reprises dans l'étude d'impact montrent des impacts diffus en hydrocarbures et en métaux lourds dans l'ensemble des remblais voire dans les terrains

4 Une première bande à l'ouest du boulevard Davout correspond au Paris Haussmannien, une deuxième à la Ceinture HBM, une troisième à la Ceinture Verte, une quatrième au boulevard périphérique et une cinquième aux grandes façades des immeubles d'activités du côté Montreuil. Source : Etude d'impact p D-28

5 Ce site d'une superficie de 4 374 ha couvre la majeure partie de la ville de Paris (63%). Source : Etude d'impact p D-27

naturels comme au droit du lot 2A (Marché aux puces). Ce lot est également impacté par des solvants chlorés. La présence de HAP<sup>6</sup> a été mise en évidence au droit du lot 2B dont la destination n'est pas indiquée.

S'agissant des emprises de la station-service, l'étude d'impact explique que les analyses menées n'ont pas révélé d'anomalies au droit des sondages effectués. Une incertitude demeure au droit des pistes de distribution qui n'ont pu être investiguées afin d'éviter un défaut d'étanchéité de la dalle de béton.

La MRAe relève qu'aucune donnée chiffrée n'est présentée dans l'étude d'impact pour qualifier l'état des sols et que la qualité des remblais présents au droit des futurs espaces publics n'est pas connue (cf. p E-15 partie impacts).

#### **La MRAe recommande :**

- **d'exposer dans l'étude d'impact les données chiffrées issues des prélèvements opérés en localisant les points de sondage correspondant ;**
- **d'analyser la qualité des remblais présents au droit des futurs espaces publics.**

### **3.6 Ilot de chaleur urbain**

L'étude d'impact souligne la forte minéralisation du secteur d'étude, marqué par de faibles zones d'ombre et de fraîcheur. Il est ainsi souligné que le site est particulièrement exposé au phénomène d'îlot de chaleur urbain. Si la présence de la ceinture verte permet d'atténuer les effets, l'étude d'impact précise toutefois que la majorité des pelouses sont en gazon synthétique.

La MRAe souligne la précision du suivi de l'état des différents arbres présents sur le secteur, lesquels sont clairement cartographiés.

## **4 Justification du projet retenu**

Comme évoqué précédemment le projet s'inscrit dans un programme global de renouvellement urbain, guidé par des enjeux sociaux et de sécurité publique. D'un point de vue urbanistique et environnemental, le dossier justifie le parti d'aménagement retenu par la volonté de réduire la place de la voiture au profit d'une reconquête de la ville où les déplacements seraient plus apaisés au profit des déplacements doux.

Le dossier met également en avant l'apport de végétalisation généré par le projet sur le secteur qui permettra de renforcer la Ceinture Verte et ses continuités écologiques en participant à la lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur. Sur ce point, la MRAe indique qu'il serait utile que l'étude d'impact étaye la justification de la diminution de ce risque au regard du programme de construction envisagé qui apportera à l'inverse un gain de chaleur.

Le projet aura pour objet d'apporter sur le site un nombre significatif de nouvelles populations (environ 3 300 employés) au travers du programme de constructions. L'étude d'impact indique, sans être totalement précise sur les bâtiments concernés, que le programme s'inscrit dans le cadre de l'appel à projets international Réinventing Cities<sup>7</sup> qui vise à valoriser des sites délaissés

<sup>6</sup> HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques

<sup>7</sup> « Lancé par le C40, « Reinventing Cities » est un appel à projets urbains visant à encourager la régénération urbaine bas carbone à travers le monde et à mettre en œuvre les idées les plus innovantes pour transformer des sites sous-utilisés en hauts lieux du développement durable et de la résilience. Le C40 Cities Climate Leadership Group (C40) a été créé il y a douze ans comme un forum pour permettre aux Villes de partager leurs stratégies visant à réduire les émissions de carbone et à encourager les mesures de lutte contre le changement climatique à l'échelle mondiale. Le C40 rassemble désormais plus de 90 des plus grandes

en répondant au défi climatique et aux enjeux de résilience.

***Au regard des enjeux propres du site, la MRAe recommande que l'étude d'impact expose un bilan des avantages et inconvénients environnementaux des choix d'implantation notamment s'agissant des expositions aux nuisances sonores et à une qualité de l'air dégradée.***

## **5 Les impacts du projet et les mesures proposées par le maître d'ouvrage**

### **5.1 Déplacements**

Les évolutions induites par le projet sur les conditions de circulation du secteur d'étude sont clairement expliquées dans l'étude d'impact. Il est indiqué que la réduction de la capacité routière provoquée notamment par la configuration de la place publique et la diminution de l'offre de stationnement non résidentiel (le projet prévoyant notamment la suppression du parking public actuel du marché aux puces<sup>8</sup>) conduira les automobilistes à éviter le secteur en se reportant notamment sur les portes de Bagnolet et de Vincennes ainsi que sur les boulevards Maréchaux (Bd Davout) qui assureront la liaison entre les portes. Le dossier précise que le report aggravera les effets de saturation déjà observés mais que le trafic restera absorbable par le boulevard périphérique, et dans une moindre mesure pour le boulevard des Maréchaux.

La MRAe souligne qu'il serait utile de développer l'analyse de l'impact au niveau du boulevard Davout. L'étude d'impact explique par ailleurs que les avenues Lemierre, Frachon et Gaumont (côté Montreuil) ne devraient pas être utilisés comme itinéraires de shunt<sup>9</sup> compte tenu des aménagements de voiries envisagés pour pacifier la circulation. Le dossier explique que la baisse de trafic routier sera, quant à elle, particulièrement significative sur les rues de Paris et d'Avron.

En termes d'apport de trafic, l'étude d'impact indique, sans exposer les hypothèses de part modales appliquées, que la programmation constructible du projet apportera environ 3 300 employés et générera des déplacements supplémentaires estimés en situation maximisante à 710 en heure de pointe du matin et 660 en heure de pointe du soir.

S'agissant des déplacements actifs, le dossier expose (cf. carte E-70) la cartographie des futures liaisons douces en soulignant les continuités des cheminements piétons et cyclables, qui devraient permettre de favoriser ces usages. La MRAe relève que la place comprendra un espace mixte dédié aux piétons et cyclistes. Le dossier précise que pour éviter tout conflit le partage de l'espace sera assuré par une signalisation des parcours.

*Villes du monde, qui représentent plus de 650 millions de personnes et un quart de l'économie mondiale.* » Source : <https://www.c40reinventingcities.org>

8 Le dossier précise que le parking de 400 places (gratuit) est actuellement utilisé comme parking relais pour les habitants de la petite et grande couronne afin d'accéder à Paris par la ligne de métro.

9 Un shunt constitue dans le domaine routier un itinéraire de contournement ayant généralement pour effet l'emprunt d'une voie initialement non destinée à cet usage.

**La MRAe recommande :**

- **d'étayer les explications concernant l'augmentation du futur trafic routier du boulevard Davout ;**
- **d'approfondir la justification de la capacité du boulevard périphérique à absorber les reports de trafic induit par le projet ;**

## **5.2 Ambiance sonore**

L'étude d'impact présente les modélisations de la future ambiance sonore du site d'étude (cf. p E-75 à E-86). Il est expliqué que le projet permettra globalement de diminuer légèrement les niveaux sonores sur la majeure partie du site (de - 2 dB(A) à - 8 dB(A)). Selon l'étude d'impact, il n'induirait pas de modification significative des niveaux sonores en façade des habitations existantes. Il conduira à une légère augmentation (moins de 2 dB(A)) des niveaux sonores au niveau du boulevard Davout en lien avec l'augmentation du trafic sur cet axe (cf. supra). L'étude d'impact indique également, qu'une augmentation plus importante de l'ordre de 4 à 5 dB(A) est estimée sur la partie Nord de ce boulevard en précisant succinctement que cette augmentation n'est pas due au projet mais à une évolution des trafics à l'horizon 2024.

**La MRAe recommande d'approfondir l'étude d'impact sur les incidences du projet en matière de bruit sur la partie nord du site, en exposant le nombre de logements concernés ainsi que les causes de l'augmentation de trafic attendue d'ici 2024.**

La requalification de la porte impliquant le recouvrement du boulevard périphérique (via l'implantation du bâtiment-pont sur le lot 3 et le recouvrement de l'anneau central) apportera un gain sonore au cœur de la future place offrant ainsi une ambiance relativement modérée (60 à 65 dB(A)) compatible avec les usages projetés. Les bâtiments construits, notamment ceux en limite du périphérique, seront, quoique destinés à de l'activité économique, particulièrement exposés aux nuisances sonores provenant du trafic routier (>70 dB(A)). Le dossier présente les différentes mesures d'isolation acoustique (cf. p E-84) qui permettront de répondre aux prescriptions imposées par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre bruyantes.

L'étude d'impact rappelle que le PPBE (plan de prévention des bruits dans l'environnement) de Paris prévoit un renouvellement des revêtements routiers afin de réduire les nuisances sonores du trafic. L'étude d'impact expose ainsi une modélisation du futur environnement sonore du site avec et sans enrobé acoustique. Il apparaît que le gain acoustique sera particulièrement marqué au niveau des terrains de sport de la Ceinture Verte avec une diminution de 5 dB(A). La MRAe indique que telles que formulées les informations présentées dans l'étude d'impact ne permettent pas de savoir si la mise en place d'enrobé acoustique sera effectivement retenue dans le cadre du présent projet d'aménagement.

**La MRAe recommande :**

- **d'étayer l'analyse de l'évolution de l'ambiance sonore concernant la partie nord du boulevard Davout, en exposant, le cas échéant, les mesures de réduction des nuisances envisagées ;**
- **plus largement, de préciser les incidences du projet liées au report de trafic sur un périmètre à justifier ;**
- **de préciser dans quelles mesures (nom des voies, calendrier de réalisation) les voiries du secteur d'étude, y compris celles du boulevard périphérique, seront concernées par un changement de revêtement.**

### **5.3 Qualité de l'air**

L'étude d'impact expose différentes cartes de modélisation de la future qualité de l'air du secteur d'étude. Les données montrent que la mise en place du projet, notamment via le recouvrement du boulevard périphérique, permettra globalement de faire diminuer les niveaux de concentrations sur le site d'étude (en particulier en termes de dioxyde d'azote). Le dossier indique qu'à une échelle plus large, une hausse de la concentration inférieure à 5 % sera observée au niveau de la Porte de Vincennes. La MRAe indique qu'il serait utile d'expliquer la part de cette augmentation due aux phénomènes de report de trafic généré par le projet ainsi que les incidences en termes de seuils sanitaires.

Concernant la qualité de l'air intérieur des futurs bâtiments du projet, notamment l'immeuble-pont construit au-dessus du périphérique, l'étude d'impact apporte peu d'éléments sur la façon dont les maîtres d'ouvrage assureront une qualité de l'air non dégradée pérenne.

***La MRAe recommande d'expliquer de façon plus claire les effets sur la qualité de l'air du report de trafic engendré par le projet sur d'autres secteurs.***

### **5.4 Paysage**

L'étude d'impact décrit les principaux effets sur le paysage du site qui seront engendrés par le projet. Il est expliqué que celui-ci aura un impact positif en permettant, avec la création de la place publique, de rétablir des interactions entre les différentes séquences paysagères du site (cf. supra). Selon l'étude d'impact, une attention particulière sera portée à l'effacement des limites (clôtures, murs) notamment au niveau de la Ceinture Verte dont les différents espaces qui la composent laissent à ce jour une impression d'enclavement. Le dossier met en avant le traitement végétal de la place ainsi que la requalification des talus du boulevard périphérique qui renforceront la présence de la Ceinture Verte.

En ce qui concerne le programme constructible, le dossier précise que l'implantation des bâtiments sur un site actuellement ouvert permettra (cf. schéma E-116) d'offrir des percées visuelles et d'éviter un effet de front urbain. Il est également expliqué que les bâtiments longeant le périphérique et en particulier le bâtiment-pont permettront d'affirmer l'identité de la Porte de Montreuil dans la séquence du grand paysage notamment depuis le boulevard périphérique.

Le dossier met en avant la volonté d'assurer une porosité du site. La MRAe indique qu'il serait nécessaire d'expliquer comment l'intégration paysagère du marché aux puces sera assurée dans la mesure où actuellement sa présence anime particulièrement le secteur d'étude.

***La MRAe recommande :***

- ***d'intégrer des éléments visuels avant/après permettant d'appréhender plus facilement la transformation paysagère du site ;***
- ***de préciser comment sera opérée l'intégration paysagère du futur marché aux puces.***

### **5.5 Sols pollués**

L'étude d'impact indique que la programmation du projet ne prévoit pas d'activité spécifique induisant des risques particuliers de pollution des sols. Il est par ailleurs mentionné que la station-service ne sera pas maintenue et que sa relocalisation n'est pas prévue. Une station GNV (gaz naturel pour véhicules) est en outre envisagée sur l'emplacement.

S'agissant de la prise en compte de l'état des sols pour lesquels des impacts diffus en hydrocarbures et métaux lourds ont été relevés, l'étude d'impact informe que l'étude de pollution des sols

sera complétée d'une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) ainsi que d'un plan de gestion.

Le dossier indique la volonté d'augmenter les surfaces perméables du site (de 10 % à ce jour à 20 % avec le projet) en favorisant l'infiltration naturelle des eaux de pluie, en précisant que la nappe souterraine se situe à environ 16 mètres de profondeur. Le risque relatif à la migration de polluants liée au lessivage des sols est identifié. L'étude d'impact indique que le projet évitera la création de zones d'infiltration au droit des sols pollués tout en rappelant que ces secteurs ne sont pas encore totalement connus notamment s'agissant des remblais présents au droit des futurs espaces publics. Le dossier indique qu'en cas de difficultés les sols pollués seront évacués et remplacés par des terres inertes.

## **6 L'analyse du résumé non technique**

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le résumé non technique est présenté au début de la présente étude d'impact, au sein de la partie dénommée A. Il reprend de façon concise et claire les principaux éléments d'analyse de l'étude d'impact.

## **7 Information, consultation et participation du public**

Le présent avis doit être joint au dossier de consultation du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale 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 l'autorité environnementale 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 'Jean-Paul Le Divenah', is written over a faint circular stamp.

Jean-Paul Le Divenah