



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 2 octobre 2019  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet de réalisation d'un programme immobilier mixte (logements et activités) 8-20 avenue de la Porte de la Villette dans le 19<sup>e</sup> arrondissement de Paris**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet de réalisation d'un programme immobilier mixte (logements et activités) localisé 8-20 avenue de la Porte de la Villette, dans le 19<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Il fait suite à la décision n°DRIEE-SDDTE-2018-058 du 27 mars 2018, portant obligation de réaliser une évaluation environnementale sur ce projet. L'avis est émis dans le cadre de la demande de permis de construire déposée auprès de la Ville de Paris et porte sur l'étude d'impact datée de juillet 2019.

Sous maîtrise d'ouvrage de RATP Habitat, société HLM du groupe RATP, le projet prévoit, sur un site de 0,46 ha actuellement occupé par une aire de stationnement (pour véhicules légers) et un bâtiment à rez-de-chaussée dévolus à la RATP, de construire 268 logements, un centre de contrôle technique d'autobus et de poids-lourds et des locaux d'activités, le tout développant une surface de plancher totale de 13 900 m<sup>2</sup> sur deux niveaux de sous-sol à usage de stationnement (163 places pour véhicules légers) et de locaux techniques.

Les trois bâtiments de logements se développeront en R+9 au maximum sur un socle commun destiné à accueillir, en rez-de-chaussée, le centre de contrôle technique et les locaux d'activités.

Le programme s'implante à l'interface d'un tissu urbain marqué par la présence de voies ferrées, d'infrastructures routières (boulevard périphérique, boulevard des Maréchaux, avenue de la Porte de la Villette), de bâtiments d'habitation et d'activités (notamment l'espace événementiel « Paris Event Center » et les bâtiments du commissariat du 19<sup>e</sup> arrondissement).

Ce foncier, localisé au nord de Paris (à la jonction des communes de Pantin, Aubervilliers et de Paris) s'inscrit dans l'évolution globale du secteur Paris Nord-Est et plus particulièrement de la Porte de la Villette.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet sont : les déplacements, les espaces verts et le phénomène d'îlot de chaleur, les mouvements de terrain et la gestion des eaux pluviales, les besoins en énergie, les nuisances sonores et vibratoires, la compatibilité des usages projetés avec l'état des sols et la qualité de l'air et les effets cumulés dans le contexte de renouvellement urbain du secteur Paris Nord-Est.

La MRAe considère que sur la forme, l'étude d'impact est claire et proportionnée aux enjeux environnementaux du projet. Elle constate toutefois sur le fond que le projet conduit à exposer des habitants à des nuisances sonores et des pollutions importantes, sans que ce choix ne soit pleinement justifié.

La MRAe recommande de :

- mieux justifier la programmation envisagée : la densité de logements, les offres en espace vert et leur accessibilité...
- réaliser des investigations complémentaires sur les sols en place le long du réseau d'eaux usées afin de définir l'extension des impacts identifiés et leur éventuelle conséquence d'un point de vue sanitaire sur les usages futurs, comme le préconise le plan de gestion.
- mettre en place des mesures de suivi de l'état des sols, des nuisances sonores et de la qualité de l'air, en phase d'exploitation du projet, afin de prévenir d'éventuelles incidences sanitaires pour les futurs habitants et usagers.

Ces recommandations, ainsi que d'autres plus ponctuelles, sont 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°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 ;*

*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 (MRAe) 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 22 septembre 2019 par la MRAe d'Île-de-France à Jean-Paul Le Divenah, son président, pour le présent dossier de construction d'un ensemble immobilier mixte sis Porte de la Villette à Paris (75019).*

*Conformément aux dispositions de l'article Article R122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le ou les préfets de département sur le territoire desquels est situé le projet et le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 02 août 2019.*

*Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Jean-Paul Le Divenah, et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, 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.*

## Table des matières

<b>1 L'évaluation environnementale.....</b>	<b>4</b>
1.1 Présentation de la réglementation.....	4
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	4
<b>2 Contexte et description du projet.....</b>	<b>4</b>
<b>3 Analyse des enjeux environnementaux.....</b>	<b>10</b>
3.1 Les déplacements.....	10
3.2 Espaces verts et îlot de chaleur.....	11
3.3 Mouvements de terrain et gestion des eaux pluviales.....	11
3.4 Besoins en énergie.....	12
3.5 Nuisances acoustiques et vibratoires.....	12
3.6 Effets cumulés avec les autres projets.....	13
3.7 La compatibilité des usages projetés avec l'état des sols.....	14
3.8 La qualité de l'air.....	14
<b>4 Justification du projet retenu.....</b>	<b>15</b>
<b>5 . Information, consultation et participation du public.....</b>	<b>15</b>

# 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° 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 est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39.a<sup>1</sup>) et au titre de la décision n°DRIEE-SDDTE-2018-058 du 27 mars 2018 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale<sup>2</sup>.

Cette décision est notamment motivée par la nécessité d'analyser la compatibilité des usages projetés avec l'état des sols, l'exposition des populations futures aux nuisances engendrées par le trafic routier et les activités de la RATP, et les effets cumulés dans le contexte de renouvellement urbain du secteur Paris Nord-Est.

### 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 demande de permis de construire déposée auprès de la Ville de Paris. Il porte sur l'étude d'impact datée de juillet 2019<sup>3</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 maître d'ouvrage du projet est *RATP Habitat*, société HLM du groupe RATP.

Le projet est situé au Nord-est de Paris au sein du 19<sup>ème</sup> arrondissement, au 8-20 avenue de la Porte de la Villette (cf illustration 1). Localisé en front de l'avenue de la Porte de la Villette, le site (propriété de la RATP) comprend un parking (barriéré) ainsi qu'un bâtiment en rez-de-chaussée (accolé aux voies de chemin de fer de la ligne E). Ces équipements sont dévolus aux besoins du personnel RATP (locaux tertiaires et techniques rattachés à la ligne 7 du métro) (cf illustration 2).

Les principaux objectifs du projet sont, d'après l'étude d'impact (page 339) :

- de s'inscrire comme la première pierre de la requalification de la Porte de la Villette ;
- d'organiser « *le vivre ensemble de qualité* » ;
- de rechercher une renaturation d'un espace imperméabilisé.

Le site est identifié au schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) comme secteur à fort potentiel de densification. Le SDRIF identifie par ailleurs des sites logistiques à préserver ou à créer. L'étude d'impact (p.81)

1 En application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à une étude d'impact soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n° 39.a du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, sont soumis à examen au cas par cas les « *travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme (...) supérieure ou égale à 10 000 m<sup>2</sup> et inférieure à 40 000 m<sup>2</sup>.* »

2 <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/driee-sddte-2018-058.pdf>

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

précise que ces sites sont envisagés en bordure du canal (logistique fluvial) et sur l'entrepôt Bertrand (logistique fer).

Enfin, le projet se situe à proximité d'une continuité écologique d'intérêt régional et d'une liaison verte à maintenir ou créer (qui correspond à la ceinture verte parisienne).



Illustration 1: Plan de situation de l'opération. Source étude d'impact p.14



Illustration 2: Vue aérienne. Source : étude d'impact p.14

Ce projet s'inscrit dans l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) inscrite au plan local d'urbanisme (PLU) de la Ville de Paris qui vise à encadrer la requalification de la Porte de la Vilette. Il est situé en zone UG du PLU qui autorise ce type d'opération à vocation mixte habitats/emplois.

Le site est également concerné par l'OAP en faveur de la cohérence écologique : s'il ne s'inscrit pas dans une continuité écologique particulière, le projet doit néanmoins chercher à préserver et mettre en valeur la trame verte urbaine en périphérie du centre de Paris avec les continuités écologiques franciliennes.

Il fait ainsi partie des espaces à préserver et à mettre en valeur pour limiter l'artificialisation de la petite couronne. Des espaces verts sont prévus sous la forme de toitures et terrasses végétalisées (1 360 m<sup>2</sup>). Cependant, pour la MRAe, ces dispositifs semblent limités au regard de la densité du projet et de celle du Nord-Est parisien qui va

s'intensifier.

La surface plancher affectée au logement social représente environ 34 % des logements, ce qui respecte le PLU qui impose qu'au moins 30 % de la surface en habitation soit dédiée au logement social. Enfin un périmètre de localisation d'un équipement grève le site (P19-14). Néanmoins, ce dernier est affecté aux entrepôts Bertrand.

De manière plus large, le projet s'inscrit dans la stratégie de renouvellement urbain engagée depuis 2002 sur le secteur Paris nord-est, et qui porte aujourd'hui sur un périmètre de 600 ha entre la porte de Clignancourt, la porte de la Villette et les gares de l'Est et du Nord (cf figure 3).

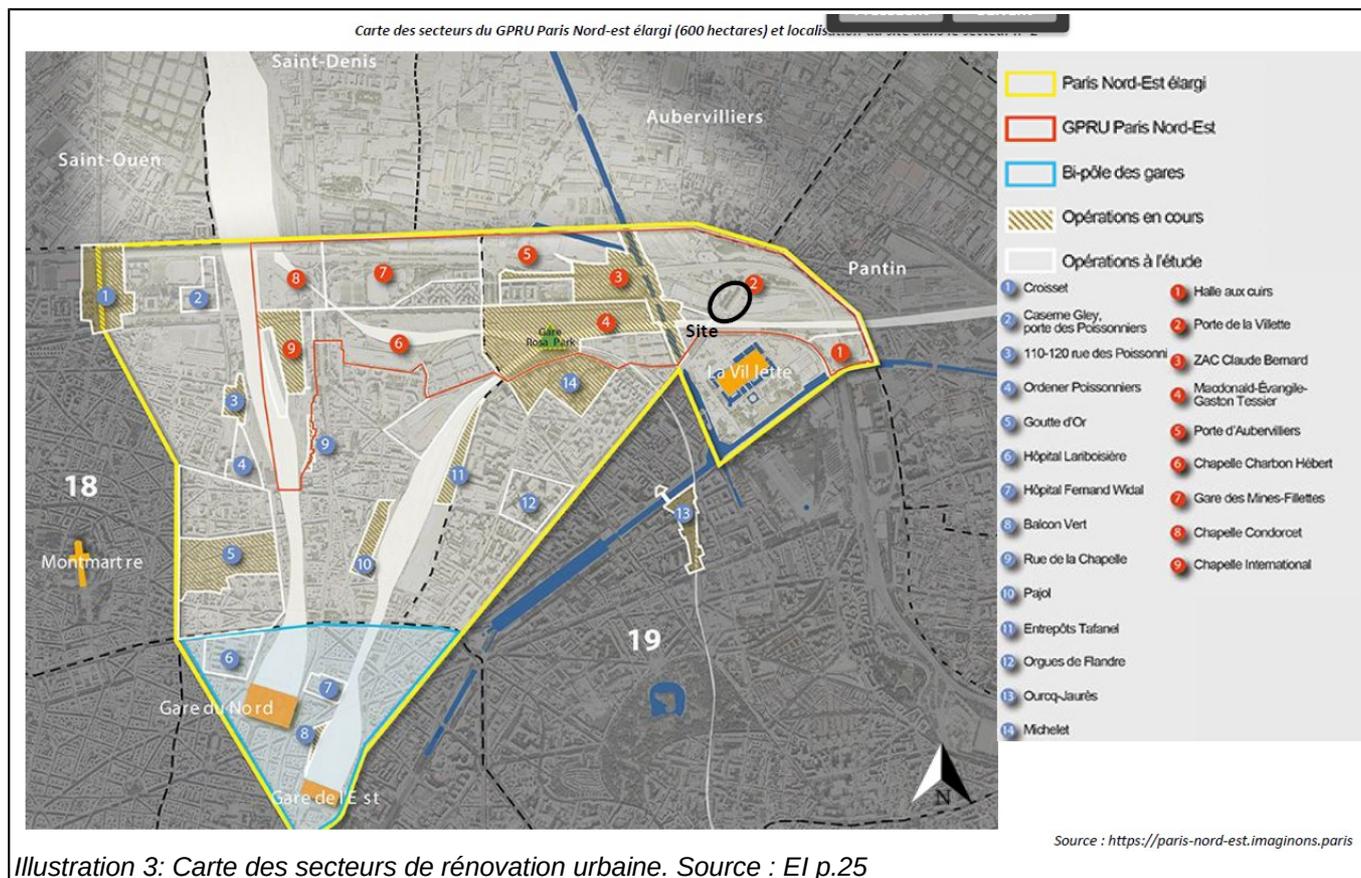
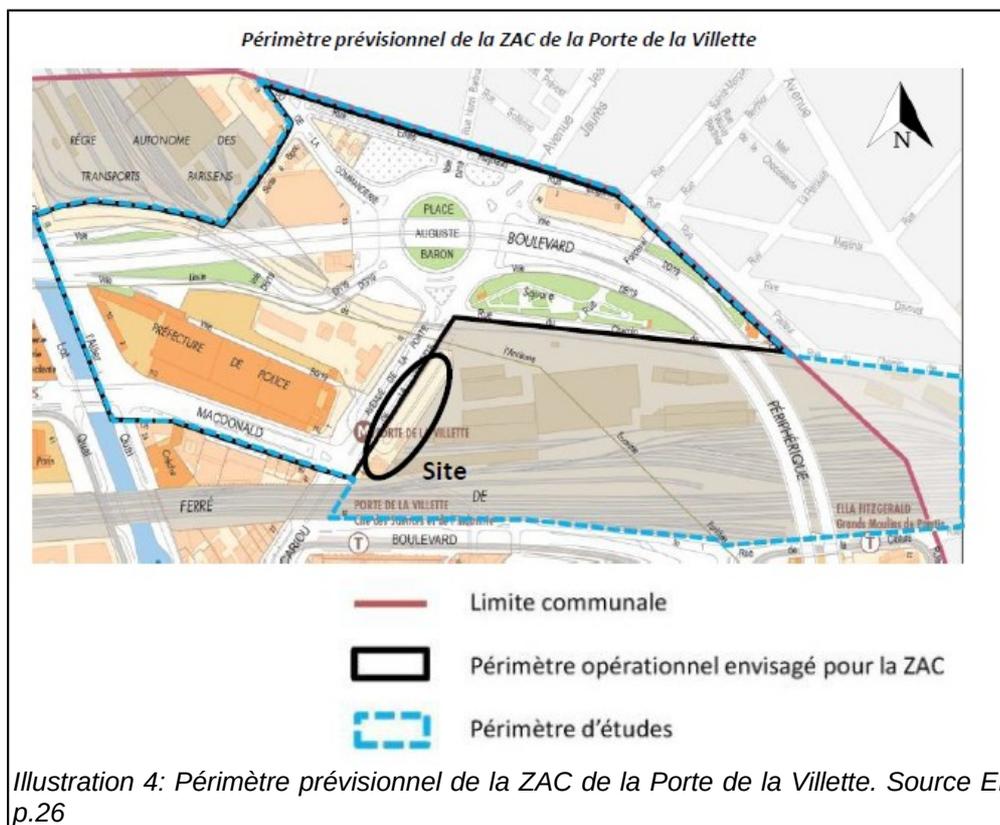


Illustration 3: Carte des secteurs de rénovation urbaine. Source : EI p.25

Le projet s'inscrit plus particulièrement dans un des secteurs du GPRU, dénommé « Porte de la Villette ». Les objectifs d'aménagement de ce secteur visent (page 22) à retrouver une continuité urbaine entre Paris et les communes limitrophes, à produire du logement et des activités économiques, à transformer la place Auguste Baron, (rond-point sous le périphérique), à améliorer le confort du lieu, en faveur des circulations douces et par une réorganisation profonde du schéma de circulation.

Pour traduire ces objectifs, les secteurs Nord et Ouest de la Porte de la Villette seront aménagés par la Ville de Paris dans le cadre d'une zone d'aménagement concertée (ZAC – cf figure 4). Le lancement de la concertation préalable à la création de cette ZAC a été délibéré en septembre 2017.



Cette opération d'aménagement à la Porte de la Villette se concrétisera par la création d'un nouveau quartier sur près de 12 hectares, de part et d'autre de l'avenue de la Porte de la Villette et de la place Auguste Baron. Il reposera notamment sur un nouveau schéma de circulation permettant de requalifier le franchissement de la porte et de l'ouvrir aux circulations douces.

La mutation de ce secteur sera réalisée en deux temps : le premier (le secteur Nord-Ouest) par la Ville de Paris sous la forme d'une ZAC à partir de 2020, le second sous une forme restant à définir pour le secteur Sud-Est, propriété de la SNCF et occupé par le *Paris Event Center* jusqu'en décembre 2022.

La MRAe note que le projet de RATP Habitat est situé hors du périmètre opérationnel envisagé pour la ZAC sans que l'étude d'impact n'explique ce choix.

La MRAe observe par ailleurs que le projet de RATP Habitat, initié dès 2015, est une composante d'un projet d'aménagement plus large dont les contours sont aujourd'hui davantage connus<sup>4</sup>. À ce titre, la MRAe rappelle les dispositions de l'article L122-1 du code de l'environnement : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* »

**La MRAe recommande de justifier pourquoi le projet de RATP Habitat ne s'inscrit ni dans la ZAC de la Porte de la Villette, ni dans l'évaluation environnementale du projet de requalification de ce quartier.**

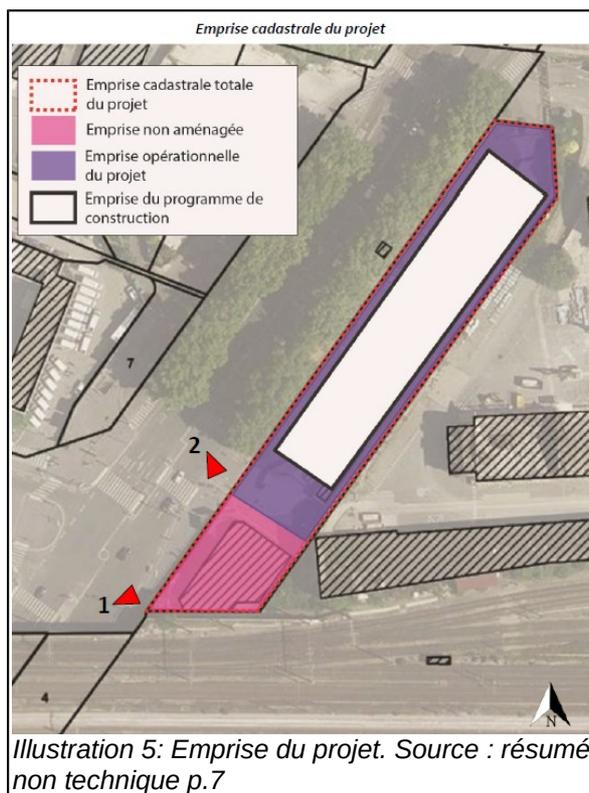
Le projet de RATP Habitat s'implante sur un site de 0,46 ha localisé en front de l'avenue de la Porte de la Villette et actuellement occupé par une aire de stationnement et un bâtiment à rez-de-chaussé dévolus à la RATP. Le projet s'implante dans un milieu urbain relativement dense, à l'interface d'un tissu marqué par la présence de voies ferrées, d'infrastructures routières (boulevard périphérique, boulevard des Maréchaux, avenue de la Porte de la Villette), de bâtiments d'habitation en R+11 (en front de la voie ferrée) et d'équipements d'activités (notamment l'espace événementiel « *Paris Event Center* » et les bâtiments du commissariat du 19<sup>e</sup> arrondissement).

Le projet ne se développe que sur une partie de l'emprise (la moitié environ – cf figure ?) : le bâtiment RATP localisé au Sud ne sera pas aménagé dans le cadre de cette opération. Cette construction sera séparée du futur programme immobilier par la création d'une voie nouvelle permettant la sortie d'une partie des véhicules du site

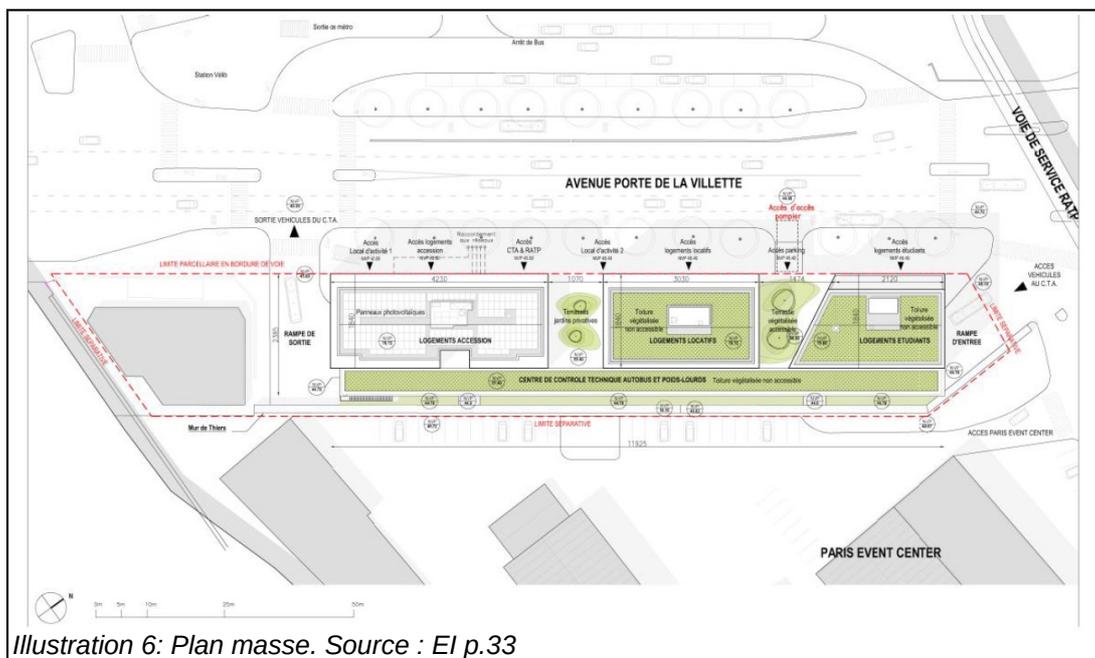
4 L'étude d'impact annonce (p. 26) une finalisation des études urbaines à l'automne 2019.

sur l'avenue de la Porte de la Villette (sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris selon l'étude d'impact – p.81).

Seule la partie Nord de la parcelle, sur une longueur de 120 m (avec un recul de 12 m, par rapport à la limite parcellaire Nord), est réservée à la réalisation du programme. Selon l'étude d'impact, cette limitation est due à la présence du « tube » de métro de la ligne 7, interdisant toute assise du futur bâtiment (autre que les dalles inférieures et complexe de voirie).



L'alignement d'arbre existant (avenue de la Porte de la Villette) sera conservé.



Source : Étude d'impact- page 33

Le projet se compose de 3 bâtiments en R+9 maximums, permettant le développement d'un ensemble immobilier mixte (logements et activités) d'une surface de plancher (SdP) d'environ 13 900 m<sup>2</sup> (cf illustration 6) :

À terme, le programme offrira 268 logements (dont 118 de type logements étudiants), environ 136 places de

stationnement en sous-sol des constructions (sur deux niveaux) et deux locaux à rez-de-chaussée affectés à des activités de type établissement recevant du public (ERP) de 5<sup>e</sup> catégorie, mais dont la nature « activité » ou « commerce » n'est pas encore arrêtée.

Le projet prévoit également la présence de six locaux à vélos pour un total de 160 places environ.

Le projet permettra également de créer de plus de 1 360 m<sup>2</sup> d'espaces verts nouveaux répartis entre toitures (non accessibles) et terrasses végétalisées et un espace planté (sur 160 m<sup>2</sup>).

Les programmes de logements se développent sur un socle dédié à l'accueil d'un centre de contrôle technique d'autobus et de poids-lourds (implanté au RDC et à l'entresol cf figures 7 et 8).

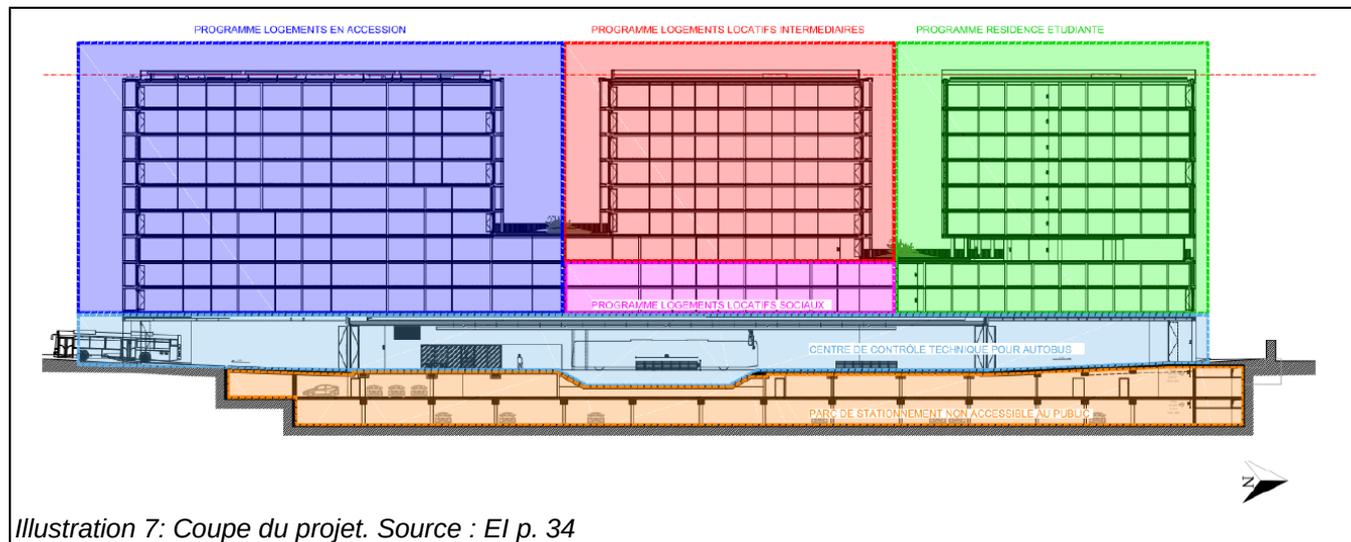


Illustration 7: Coupe du projet. Source : EI p. 34

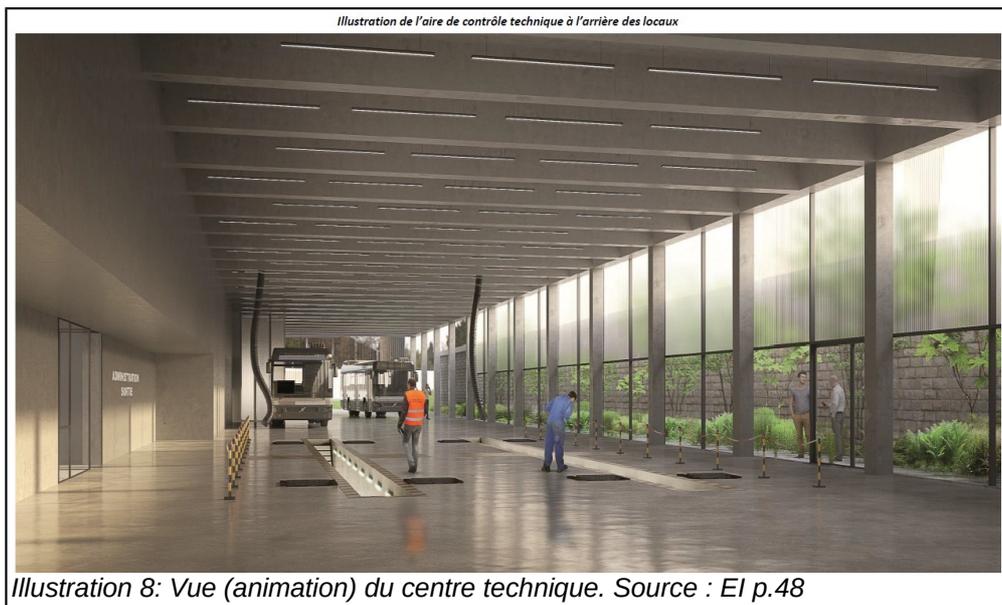


Illustration 8: Vue (animation) du centre technique. Source : EI p.48



Illustration 9: Vue du projet en perspective prévisionnelle. Source : EI p.16

Le projet ne prévoit aucune démolition.

### 3 Analyse des enjeux environnementaux

Les observations ci-après portent sur les enjeux les plus prégnants du projet, notamment ceux ayant conduit à soumettre le projet à évaluation environnementale (Cf. décision n°DRIEE-SDDTE-2018-058 du 27 mars 2018).

Dans chaque chapitre, la prise en compte des enjeux environnementaux est examinée à l'état initial du site et selon les impacts potentiels du projet. La MRAe émet des recommandations visant à préciser l'évaluation des incidences et à conforter la démarche d'évaluation environnementale mise en œuvre dans le cadre de ce projet.

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

- les déplacements,
- les espaces verts et le phénomène d'îlot de chaleur,
- les mouvements de terrain et gestion des eaux pluviales,
- les besoins en énergie,
- les nuisances sonores et vibratoire,
- les effets cumulés dans le contexte de renouvellement urbain du secteur Paris Nord-Est,
- la compatibilité des usages projetés avec l'état des sols,
- la qualité de l'air.

#### 3.1 Les déplacements

Dans le cadre du projet et de la présente étude, une étude circulation a été réalisée par le bureau d'étude TRAN-SITEC au cours de l'année 2018 (en annexe n°6).

L'avenue de la Porte de la Villette fait partie des pénétrantes principales dans Paris depuis le périphérique et supporte quotidiennement près de 30 000 véhicules. Le trafic sur le périphérique (près de 200 000 véh/jour) à proximité du projet impacte fortement le secteur.

Au droit du site, ce sont environ 1 400 (en heure de pointe du matin) à près de 2 000 véhicules (en heure de pointe du soir) qui empruntent l'avenue de la Porte de la Villette.

Des congestions peuvent être observées aux heures de pointe sur le secteur

L'environnement local est favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière. Le site bénéficie en effet d'une excellente desserte en transports en commun : tramway T3, métro ligne 7 (l'arrêt du métro Porte de la Villette, étant présent à l'extrémité Sud de l'emprise projet), lignes de bus. Les liaisons cyclables sont également bien développées et amenées à se renforcer (Cf. les plans de déplacements des Villes de Paris et de Pantin et schéma directeur cyclable de la communauté d'agglomération de Plaine Commune). La MRAe partage l'observation de l'étude d'impact sur le caractère problématique des traversées sous le périphérique (page 220).

Pour la MRAe il est très souhaitable de présenter les options envisagées pour faciliter le passage des cyclistes et des piétons sous le périphérique.

Une génération de trafic à l'échelle du projet a également été réalisée en 2018 (voir annexe n°6). Selon les données de génération utilisées, les flux générés par le projet sont extrêmement faibles : 30 véhicules en heures de pointe du matin et du soir (en entrée/sortie). En ce qui concerne le stationnement, l'étude de circulation conclut que le parc de stationnement, mutualisé pour tous les utilisateurs et occupants de l'ensemble immobilier, est suffisamment dimensionné en offrant 91 places de stationnement pour les logements et 45 pour le centre de contrôle technique/personnel RATP. La MRAe note que l'étude d'impact gagnerait à préciser la surface des espaces dédiés au stationnement des vélos (pas seulement en nombre de places) afin de la comparer aux exigences minimales du plan local d'urbanisme de la Ville de Paris (de l'ordre de 370 m<sup>2</sup> ici) et du plan de déplacements urbains d'Île-de-France<sup>5</sup>.

En lien avec les volumes nécessaires aux terrassements (soit environ 22 500 m<sup>3</sup> au total comprenant l'évacuation des terres polluées), l'étude d'impact estime à environ 17, le nombre de camions par jour sur le site et indique que, les sites d'approvisionnement n'étant pas encore définis, il n'est pas possible de procéder à une distribution du trafic de poids lourds sur les différents axes du périmètre d'étude.

### **3.2 Espaces verts et îlot de chaleur**

Le site est aujourd'hui totalement imperméabilisé.

Pour la MRAe, l'étude d'impact gagnerait à justifier et préciser l'offre en espace vert proposée (1 360 m<sup>2</sup> d'espaces verts dont 1 000 m<sup>2</sup> de toitures végétalisées non accessibles), notamment au regard de la densité développée par le projet (215 logements/ha), d'autant plus que le site est identifié dans l'OAP en faveur de la cohérence écologique. Il fait partie des espaces à préserver et à mettre en valeur pour limiter l'artificialisation de la petite couronne. Or, les espaces verts prévus semblent insuffisants au regard de la densité du projet et de celle du Nord-Est parisien qui va s'intensifier et leur accessibilité quasiment inexistante.

L'étude d'impact indique (page 286) que *la création de ces espaces végétalisés va participer à la régulation de l'effet d'îlot de chaleur urbain*. Cette affirmation gagnerait à être justifiée d'autant que l'étude d'impact n'apporte pas suffisamment de précision sur l'épaisseur du substrat et la nature des espèces plantées.

Si la MRAe prend acte du fait que les plantations existantes sur la voirie publique seront maintenues dans le cadre du projet de RATP Habitat

***La MRAe recommande de s'assurer de la pérennité des plantations existantes dans le cadre du projet de requalification urbaine de la Porte de la Villette.***

### **3.3 Mouvements de terrain et gestion des eaux pluviales**

Le projet est localisé dans le 19<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Cet arrondissement est concerné par le risque de mouvements de terrain liés à la présence de poches de dissolution de gypse (arrêté inter-préfectoral du 25 février 1977 relatif à des terrains exposés à des risques naturels et zones supplémentaires identifiées dans le PLU).

À ce titre, la MRAe rappelle que le projet est soumis à l'avis de l'Inspection générale des carrières. L'autorisation pourra être subordonnée au respect de certaines mesures (sondages, comblement, consolidation...).

Le risque lié à la dissolution de gypse a bien été pris en compte : des études géotechniques plus poussées sont prévues comme l'indique l'étude d'impact.

5 Le PDUIF indique que « les activités et commerces de plus de 500 m<sup>2</sup> SHON doivent prévoir à minima 1 place de stationnement vélo pour 10 employés, et le stationnement des visiteurs ».

Cette problématique nécessite par ailleurs de prévoir des solutions de gestion des eaux pluviales particulières. En effet, la présence de gypse supposé dans le sous-sol ne permet pas d'infiltrer en totalité les eaux pluviales, seule l'infiltration diffuse est possible (soit une infiltration sur un revêtement poreux ou non imperméable).

Pour rappel et conformément aux exigences concernant la gestion des eaux pluviales demandées en vertu de l'article 4 du PLU de la Ville de Paris et de l'article 5 de l'arrêté du 22 juin 2007, le projet se situe dans un secteur où l'abattement volumique minimum des petites pluies (4 mm) doit se faire en 24 heures. Si cet abattement s'avérait techniquement impossible, il est demandé un abattement de 30 % de la pluie 16 mm, toujours en 24 heures.

L'étude d'impact indique que, selon les calculs de capacité d'absorption des surfaces végétalisées et imperméabilisées du projet, l'objectif des 30 % d'abattement de la pluie de 16 mm est respecté puisque le projet permet d'atteindre près de 34 % du volume d'eau abattu.

Au droit du site, des dispositifs de rétention des eaux sont proposés à travers : les toitures végétalisées des bâtiments (environ 1 050 m<sup>2</sup>) et une cuve de rétention d'eau pluviale d'un volume d'environ 70 m<sup>3</sup> dont la partie inférieure servira de stockage pour la récupération d'eau pluviale.

L'ensemble du projet sera raccordé au réseau séparatif, avec une rétention des eaux pluviales correspondant aux objectifs du règlement d'assainissement local (10l/s/ha).

### **3.4 Besoins en énergie**

Les besoins en énergie ont été simulés (environ 685 Mwhep/an pour l'ensemble de l'opération incluant logements et bureaux CTA), et une optimisation en énergie est permise par le raccordement des logements au réseau de chaleur parisien existant.

Une étude de faisabilité énergétique (présentée au sein de l'annexe 7 de l'étude d'impact) a simulé les besoins énergétiques du projet à travers la présentation de trois solutions d'approvisionnement.

La solution retenue pour le projet est celle comprenant production de chaud depuis le réseau de chaleur existant, eau chaude sanitaire produite par une pompe à chaleur sur eaux grises et production photovoltaïque en complément pour couvrir les besoins en électricité de la récupération sur eaux grises (solution de base).

Le MRAe relève que le choix de ce mix énergétique est essentiellement motivé par des questions de maintenance des équipements (Cf. EI – p. 70).

### **3.5 Nuisances acoustiques et vibratoires**

L'emprise du site se trouve dans un secteur soumis à d'importantes nuisances sonores dues aux infrastructures de transports terrestres ferrées et routières situées à proximité. Le futur bâtiment sera exposé à des niveaux sonores très élevés allant jusqu'à 75 dB(A) en journée et 65 dB(A) de nuit (EI. p. 184). La notice acoustique de 2016 évoque même un site *très agressif en matière de nuisances sonore*.

Au regard de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 :

- la voie ferrée Paris-Est, située à 60 m du projet, est de catégorie 2 d'après le classement sonore (arrêté préfectoral du 15 novembre 2000). L'article L571-10 du code de l'environnement définit un secteur affecté par le bruit de 250 m de part et d'autre de cette catégorie d'infrastructures ;
- le boulevard périphérique est classé en catégorie 1 et se situe à 200 m, l'avenue de la Porte de la Villette classée catégorie 2 est à proximité immédiate du site. L'article L571-10 du code de l'environnement définit des secteurs affectés par le bruit de 300 m et 250 m de part et d'autres des infrastructures respectivement de catégorie 1 et 2.

En application de la directive bruit 2002/49/CE, le secteur du projet est en zone de dépassement des valeurs limites du bruit pour l'indicateur  $L_{den}$  tel que défini à l'article R 572-5 du code de l'environnement (cartes de bruit stratégiques de type C).

Afin de prévenir les nuisances, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité des voies existantes, des prescriptions d'isolement acoustique, définies par les arrêtés du 30 mai 1996 et du 23 juillet 2013, doivent être

respectées afin de ne pas constituer un nouveau point noir du bruit.

Cette dimension est correctement prise en compte dans l'étude d'impact et développée dans les 2 notices acoustiques et vibratoires jointes à l'étude d'impact (Cf. Annexes 9 & 10).

Au regard des nuisances sonores et vibratoires sur le site et des études acoustiques et vibratoires réalisées, des critères d'isolement acoustiques du projet, associés à des procédés constructifs spécifiques (choix des matériaux au sein des constructions pour isoler des émissions sonores liées à l'exploitation du site, double peau des façades avec jardins d'hiver), ont été définis. Les façades du futur bâtiment devront bénéficier d'un isolement acoustique  $DnTA_{tr}$  de 38 à 43 dB(A) afin d'avoir une ambiance intérieure inférieure à 35 dB(A). Pour les locaux d'activités de type commerce (RDC), l'isolement acoustique des façades  $DnTA_{tr}$  sur le boulevard de la porte de la Villette sera de  $DnTA_{tr} \geq 30$  dB. Pour les locaux d'activités de type bureau en rez-de-chaussée, pour ceux du CTA, pour les bâtiments en R+3 et et le rez-de-chaussée de la résidence étudiante, l'isolement acoustique des façades  $DnTA_{tr}$  sur le boulevard de la porte de la Villette sera de  $DnTA_{tr} \geq 38$  dB. Pour les locaux CTA, afin de respecter les émergences de bruit traitées dans le décret du 31 août 2006, l'objectif est de  $DnTA_{tr} \geq 47$  dB.

La notice acoustique de 2018 acte néanmoins que, tout en étant conforme aux valeurs réglementaires et NF Habitat, *des occupants pourraient ressentir des gênes en basses fréquences (bruits sourds caractéristiques de constructions bois).*

Compte tenu d'une part de la présence du centre de contrôle technique autobus au RDC, directement mitoyen de logements, et de la présence de la ligne 7 du métro sous le site du projet, il a été fait le choix de réaliser deux types de traitements anti-vibratoires structurels du bâtiment (filtrage anti-vibratoire par boîtes à ressorts à amortissement visqueux : dans la zone logements en accessions et logements locatif et appuis désolidarisations en élastomère selon charges dans la zone la résidence étudiante).

### **3.6 Effets cumulés avec les autres projets**

Le secteur Nord-Est parisien est en cours de mutation. De nombreux projets vont venir transformer ce territoire, et permettre la création de nombreux logements et emplois. Les effets cumulés avec des projets connus, prévus par l'article R122-5 du code de l'environnement, sont évoqués dans l'étude d'impact. Néanmoins, le choix a été fait dans l'étude d'impact de ne prendre en compte que les projets situés dans un rayon de 1 km autour de l'opération immobilière « Porte de la Villette ». Pour la MRAe, dans le contexte de renouvellement urbain du secteur Paris Nord-Est et de porte d'entrée dans Paris, ce rayon d'étude semble faible et appelle en tout état de cause à être justifié.

Les projets suivants ont ainsi été pris en compte :

- projet d'aménagement de la rue Gaston Tessier dans le 19<sup>e</sup> arrondissement (75);
- projet de reconversion de l'entrepôt Macdonald dans le 19<sup>e</sup> arrondissement (75);
- projet « Îlot Fertile » dans le 19<sup>e</sup> arrondissement (75);
- projet de crématorium au sein du square de la Porte de la Villette dans le 19<sup>e</sup> arrondissement (75);
- ZAC « Écoquartier Gare de Pantin – Quatre chemins » à Pantin (93) ;
- projet immobilier « Cités-Barbusse » à Aubervilliers (93) ;
- réaménagement de la rue Jean Jaurès à Aubervilliers (93) ;
- réflexion de transformation de l'ex-RN2 menée par le département de Seine-Saint-Denis (93) ;
- création d'une place verte au pied de la Tour de la Villette sur Aubervilliers (93).

L'étude d'impact gagnerait à présenter et illustrer ces projets, notamment pour une meilleure compréhension du public. De plus, la partie dédiée à cette analyse (Chapitre V - Analyse des incidences cumulées du projet avec d'autres projets connus ayant fait l'objet d'une étude d'incidence ou d'une évaluation environnementale) doit être améliorée afin d'établir les conséquences de ces projets en termes de cadre de vie, de déplacements, d'impacts environnementaux ou de chantiers.

6 <https://www.spectra.fr/glossaire-acoustique/> :

Isolement acoustique standardisé pondéré  $DnT,A$  et  $DnT,A_{tr}$  : S'exprime en dB, il permet de caractériser par une seule valeur l'isolement acoustique en réponse à un bruit de spectre donné. Il est mesuré in situ entre deux locaux ( $DnT,A$ ) ou entre l'extérieur du bâtiment et un local ( $DnT,A_{tr}$ ). Il dépend de l'indice d'affaiblissement acoustique  $Rw + C$  de la paroi séparative, des transmissions latérales, de la surface de la paroi séparative, du volume du local réception et de la durée de réverbération du local.

**La MRAe recommande de compléter la présentation et l'illustration des projets pouvant avoir des impacts cumulés avec la présente opération et d'estimer les conséquences de ces divers projets notamment en termes de déplacements, d'impacts environnementaux ou de chantiers.**

### **3.7 La compatibilité des usages projetés avec l'état des sols**

Compte-tenu de l'activité industrielle passée du site (ancienne station-service), le site est référencé dans la base de données BASIAS (Inventaire historique des sites industriels et activités de service).

La station-service a fait l'objet d'une cessation d'activité et de travaux de démantèlement en 2013 (cuves...).

Des diagnostics environnementaux du milieu souterrain ont été réalisés au droit du site (voir annexe n°3 et annexe n°4 de l'étude d'impact).

Les différentes études indiquent la présence sur le site d'impacts en hydrocarbures notamment.

Dans le cadre des investigations, un réseau d'eaux usées non identifié a par ailleurs été mis en évidence (El. p. 113). Un plan de gestion des terres a été réalisé par BURGEAP en juillet 2018 (annexe n°4 de la présente étude).

Au total, un volume d'environ 20 780 m<sup>3</sup> de terres polluées sera excavé et évacué (une grande partie des terres excavées dans le cadre du projet ne pourront pas être évacuées en Installation de stockage de déchets inertes ISDI, environ 11 150 m<sup>3</sup> au total).

La MRAe constate que le plan de gestion annexé préconise des investigations complémentaires le long du réseau d'eaux usées car des impacts en hydrocarbures et HAP pourraient être retrouvés le long du tracé théorique de ce réseau d'eaux usées traversant la partie est du site .

**La MRAe recommande au maître d'ouvrage de réaliser des investigations complémentaires pour rechercher des impacts éventuels d'hydrocarbures de d'hydrocarbure aromatique polycyclique (HAP) le long du réseau d'eaux usées, afin d'anticiper au mieux les possibles conséquences de la présence d'un ancien réseau d'eaux usées sur le site.**

### **3.8 La qualité de l'air**

Dans le cadre du projet, une étude de la qualité de l'air a été réalisée.

Conformément aux prescriptions de la circulaire du 25 février 2005, des mesures in situ ont été effectuées (sur une période de 11 jours). Les polluants mesurés sont les suivants : le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), les BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène, xylènes) et les poussières (particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>).

Pour les PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>, les teneurs pour tous les points sont supérieures aux valeurs seuils préconisées par l'Organisation Mondiale de la Santé. Pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), les teneurs mesurées sont élevées et dépassent la valeur seuil annuelle : > 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle et 200µg/m<sup>3</sup> en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 18heures/an).

Ces résultats s'expliquent par l'emplacement de la zone d'étude, marqué par la présence d'axes routiers majeurs (Boulevard périphérique, Maréchaux, Avenue de la Porte de la Villette ...).

Une analyse des incidences du projet (en raison du trafic généré par l'opération) a par ailleurs été effectuée.

Selon cette étude, par rapport à la situation actuelle de 2018, les émissions de polluants atmosphériques vont diminuer pour les scénarios futurs du fait des évolutions technologiques liées au changement du parc routier, avec ou sans projet (en moyenne de -16,6 % et -16,1 % à l'horizon 2022). En situation future, la réalisation du projet engendrera une très légère augmentation des émissions de GES par rapport à la situation initiale de 2018 (-0,01 %).

Afin de prendre en compte l'incidence atmosphérique sur la santé, l'étude de la qualité de l'air s'est attachée à définir l'indice pollution population (IPP). Cet indicateur permet d'apprécier l'exposition relative de la population à la pollution. Pour le benzène, l'indice IPP diminue pour les scénarios futurs par rapport à l'état actuel du fait de la baisse des émissions du trafic routier lié au progrès technologique. En revanche, pour les particules PM<sub>10</sub> et le dioxyde d'azote, la diminution des concentrations ne suffit pas à compenser l'augmentation de population liée au projet : il en résulte un IPP supérieur de +37 % et +59 % pour le scénario avec projet par rapport à la situation actuelle, respectivement pour le dioxyde d'azote et les particules PM<sub>10</sub>. L'impact sanitaire du projet est donc potentiellement fort.

## 4 Justification du projet retenu

Les impacts sanitaires du projet sur les futurs usagers du site sont potentiellement forts. En outre, comme l'indique l'étude d'impact, l'école maternelle et l'école élémentaire la plus proche se situent à plus d'un kilomètre du site (le site accueillera plus de 400 habitants et près de 30 enfants en âge scolaire – p 198.).

Ce chapitre de l'étude d'impact nécessite d'être approfondi, en justifiant prioritairement le choix d'exposer de nouvelles populations, et à une telle densité, à des sources significatives de nuisances et de pollutions. La densité » proposée, la part offerte au espace vert, la mixité logements / activités RATP, l'exposition aux nuisances sonores sont pour la MRAe des choix à justifier eu égard des enjeux environnementaux et sanitaires.

Or, l'étude d'impact indique que les variantes programmatiques envisagées n'ont porté que sur *quelques adaptations liées à la morphologie du bâti entre la phase concours et le projet objet de la présente étude* (p. 336).

La MRAe note certes que ce projet répond à l'engagement de la RATP de contribuer au plan de mobilisation du foncier public en faveur du logement, mis en œuvre par l'État depuis près d'une quinzaine d'années<sup>7</sup>. Il n'en demeure pas moins que cet aspect ne justifie pas la réalisation de l'opération de manière isolée hors de la ZAC de la Porte de la Villette comme cela a été développé au chapitre 2 ci-dessus.

La question du suivi des incidences du projet sur la santé humaine (pollution des sols, nuisances sonores et qualité de l'air en phase d'exploitation) est également prégnante. Or ce suivi est seulement envisagé et insuffisamment développé (El.p 409).

***Compte-tenu du risque d'exposition de nouvelles populations à des sources importantes de nuisances sonores et de pollution de l'air qu'entraînerait le projet, la MRAe recommande de justifier le choix de réaliser cette opération isolée sur ce site et estime nécessaire que l'opération soit intégrée dans la ZAC de la Porte de la Villette qui offrira un cadre plus large d'analyse et de traitement des impacts environnementaux de l'opération en question.***

La MRAe rappelle enfin que le projet s'inscrit dans la requalification du Nord-Est de la Capitale et plus particulièrement dans le secteur de renouvellement urbain de la Porte de la Villette et que nombre des dysfonctionnements observés (déplacements, discontinuités urbaines, cadre de vie, bruit, qualité de l'air ...) devront, de manière préférentielle, trouver des réponses opérationnelles à l'échelle du nouveau quartier projeté.

## 5 . Information, consultation et participation du public

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

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 les sites Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et la MRAe Ile de France.

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



Jean-Paul Le Divenah

7 Pour information, la RATP et la Ville de Paris ont conclu un protocole en décembre 2014 concernant huit sites parisiens parmi lesquels figure le terrain de la Porte de la Villette.