



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-  
de-France sur le projet d'aménagement de la « Cité  
Universelle » Porte de Pantin à Paris 19<sup>e</sup> (75)**

N°MRAe APJIF-2022-005  
en date du 27/01/2022

# Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement de la « Cité Universelle » Porte de Pantin, situé à Paris dans le 19<sup>ème</sup> arrondissement, porté par la société civile de construction vente (SCCV) Cité Universelle et sur son étude d'impact datée d'octobre 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n° DRIEE-SDDTE-2019-270 du 3 décembre 2019.

Le projet est situé au niveau de la Porte de Pantin à Paris 19e, entre le Boulevard Périphérique à l'ouest et l'avenue Jean Lolive (RN 3) au nord. Il s'implante sur une parcelle de 6 996 m<sup>2</sup> occupée actuellement en partie par une friche et par le parking aérien de la préfourrière de Pantin. Le projet de « Cité Universelle » prévoit la construction d'un bâtiment de 31 338 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SPD) de 32 m de hauteur, 110 m de longueur et de 53 m de largeur accueillant une programmation mixte (une salle omnisport d'environ 500 places, un hôtel d'environ 109 chambres, environ 16 600 m<sup>2</sup> de bureaux). Deux niveaux de sous-sol seront construits pour permettre la relocalisation de la préfourrière et l'accès à un parking de 131 places. Le bâtiment sera entouré par un socle en granit, deux espaces végétalisés et des alignements d'arbres.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent :

- le paysage urbain, végétal et patrimonial
- les mobilités et les pollutions associées
- la pollution des sols
- les effets sur le climat et les émissions de gaz à effet de serre (GES)
- l'organisation du chantier.

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité. Les impacts du projet sont dans l'ensemble bien caractérisés et des mesures pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont proposées.

Les principales recommandations de la MRAe sont de :

- mieux justifier le projet au regard des solutions de substitution raisonnables examinées compte tenu notamment de l'exposition des futures populations fréquentant les équipements projetés à des niveaux élevés de pollutions atmosphériques et sonores ;
- mettre en place des mesures des niveaux sonores à l'intérieur du bâtiment une fois construit pour garantir l'efficacité des protections acoustiques réalisées, ainsi qu'un programme de surveillance de la qualité de l'air ;
- réaliser le bilan carbone global de l'opération.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

# Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	5
<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	8
<b>2. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>8</b>
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	8
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	8
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	8
<b>3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>9</b>
3.1. Paysage urbain, végétal et patrimonial.....	9
3.2. Déplacements.....	10
3.3. Pollution sonore.....	12
3.4. Pollution de l'air.....	13
3.5. Pollution des sols.....	14
3.6. Climat et émissions de GES.....	15
3.7. Chantier.....	15
<b>4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....</b>	<b>16</b>
ANNEXE.....	17
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	18

# Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la ville de Paris pour rendre un avis, dans le cadre de la procédure de permis de construire, sur le projet d'aménagement de la « Cité Universelle » Porte de Pantin, situé à Paris dans le 19ème arrondissement, porté par société civile de construction vente (SCCV) Cité Universelle, et sur son étude d'impact datée d'octobre 2021.

Ce projet entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'[article R. 122-2 du code de l'environnement](#) (rubrique 39a du [tableau annexé](#) à cet article). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n° DRIEE-SDDTE-2019-270 du 3 décembre 2019.

Cette saisine étant conforme au [paragraphe I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 9 novembre 2021. Conformément au [paragraphe II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#) l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du [paragraphe III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 8 décembre 2021. Sa réponse du 22 décembre 2021 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 27 janvier 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la « Cité Universelle » Porte de Pantin, situé à Paris dans le 19ème arrondissement.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Noël Jouteur, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

**Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.**

**Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.**

**Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.**

# Avis détaillé

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement<sup>1</sup> et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) 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.

Conformément à ces directives un 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'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

## 1. Présentation du projet

### 1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet s'implante à Paris, au niveau de la Porte de Pantin à Paris 19e, entre le Boulevard Périphérique à l'ouest, l'avenue Jean Lolive (RN 3) au nord, un immeuble de logement rue de la Marseillaise à l'est et le square de la Marseillaise au sud. La parcelle de 6 996 m<sup>2</sup> est occupée actuellement au nord par une friche donnant sur la place de la Porte de Pantin et au sud par le parking aérien de la préfourrière de Pantin.

Le projet dénommée « Cité Universelle » prévoit la construction d'un bâtiment de 32 m de hauteur, de 110 m de longueur et de 53 m de largeur développant 31 338 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SPD) réparti sur huit niveaux supérieurs et reposant sur 2 niveaux de sous-sol. Le projet prévoit d'accueillir:

- une salle omnisport d'environ 500 places ;
- un hôtel d'environ 109 chambres ;
- environ 16 600 m<sup>2</sup> de bureaux ;
- un restaurant d'entreprise ;
- un centre de santé ;
- la relocalisation de la préfourrière en sous-sol (R-1) avec 106 places de stationnement ;
- un parc de stationnement 131 places au R-2.

---

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

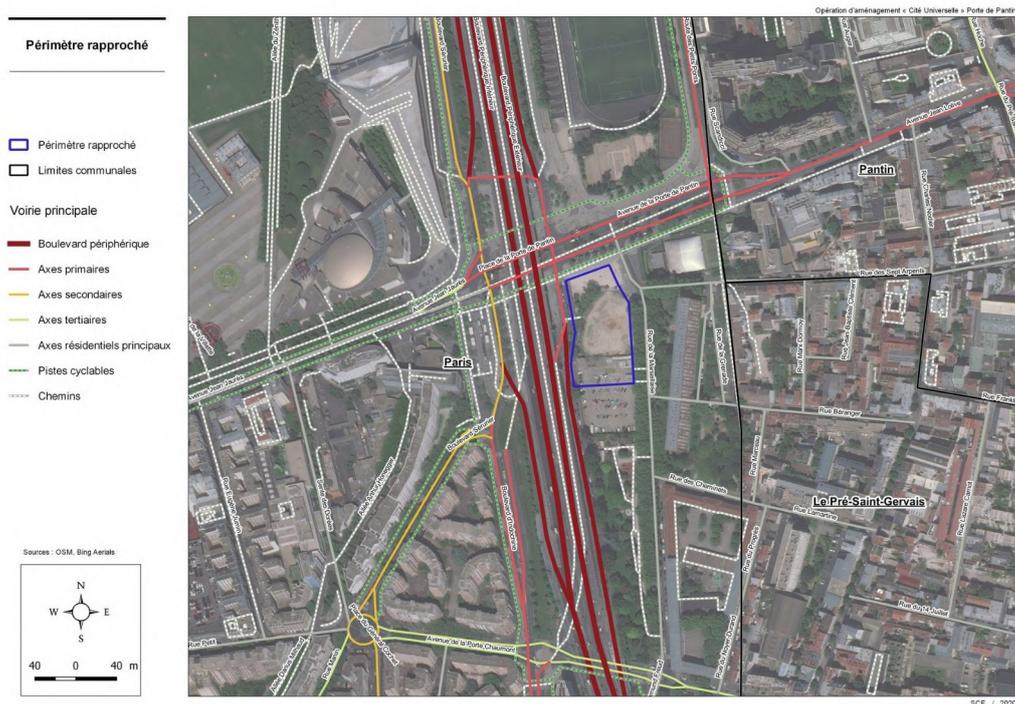


Figure 1: Localisation du projet - Étude d'impact p.17

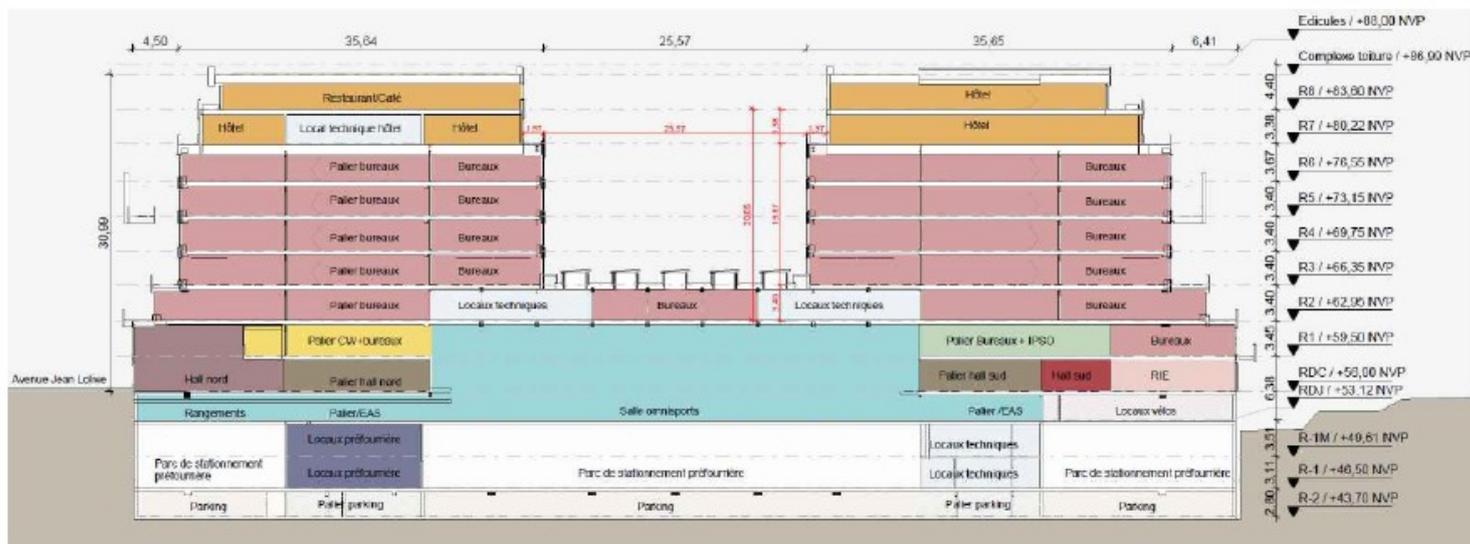


Figure 2: Coupe schématique - Étude d'impact p.184



Figure 3: Visuel du projet depuis la rue de la Marseillaise - Étude d'impact p.184

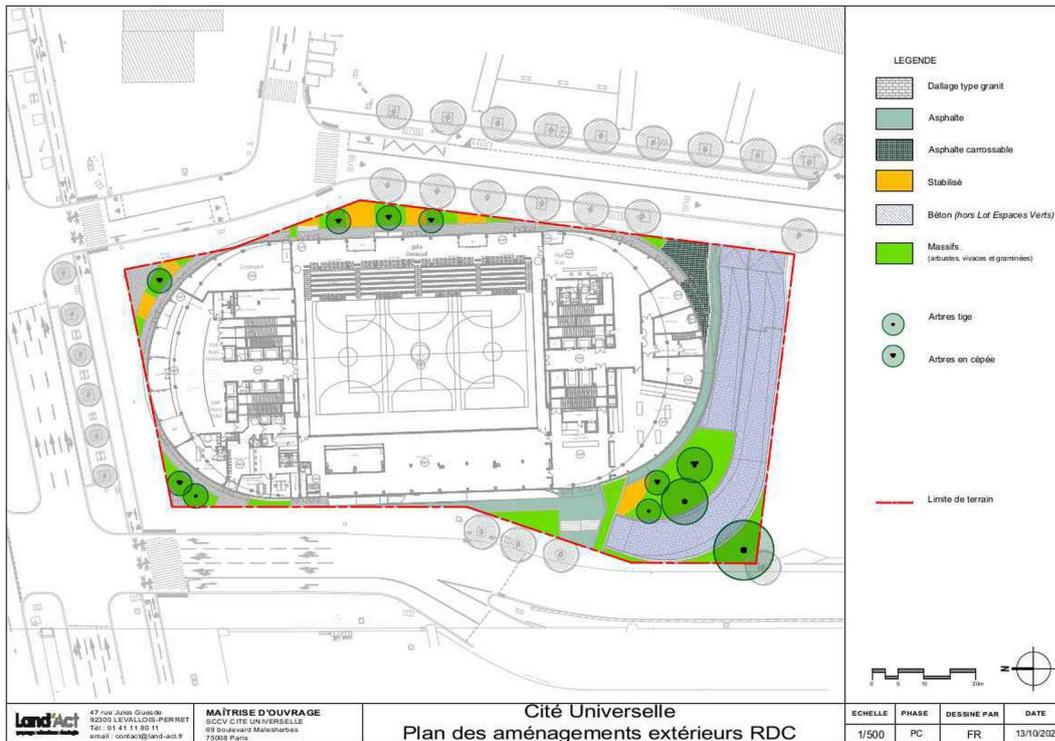


Figure 4: Plan des aménagements extérieurs - Étude d'impact p.189

Au niveau des espaces extérieurs, une grande partie du bâtiment sera entouré par un socle en granit. Les espaces verts du projet consistent en un alignement de cinq arbres sur le trottoir côté périphérique, deux espaces végétalisés reposant en partie sur dalle et comportant 344 m<sup>2</sup> de pleine terre, des terrasses et de toitures végétalisées (R+3, R+7, R+8 et toiture). Le projet prévoit la mise en place de 2 028 m<sup>2</sup> d'espaces végétalisés, sur les espaces extérieurs. Enfin, la surface de toiture disponible sera occupée par 75 panneaux photovoltaïques.

## 1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

L'étude d'impact ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

## 1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent le paysage urbain, végétal et patrimonial, les mobilités et les pollutions associées, la pollution et la stabilité des sols, les effets sur le climat et les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le déroulement du chantier.

# 2. L'évaluation environnementale

## 2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

La qualité de l'étude d'impact est globalement satisfaisante. Des études spécifiques ont été menées pour ce qui concerne les principaux enjeux (la circulation, la pollution sonore, la qualité de l'air) et sont annexées à l'étude d'impact, permettant de disposer d'une information complète. Les impacts du projet sont dans l'ensemble bien caractérisés et des mesures pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont proposées.

Le résumé non technique de l'étude d'impact, présenté dans un document séparé, est également de bonne qualité. Bien qu'il aurait gagné à être plus concis, il répond à l'objectif de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

## 2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le projet est inscrit dans le zonage UG « *Zone urbaine générale en secteur plus favorable à l'emploi* » du plan local d'urbanisme (PLU) de Paris. Il est concerné par une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) thématique en faveur de la cohérence écologique qui impose aux projets prévus dans ces secteurs de limiter l'imperméabilisation des sols, favoriser l'emploi de matériaux biodégradables et préserver les espèces répertoriées dans les continuités écologiques. A ce titre, l'étude d'impact indique qu'une étude faune/flore a été réalisée en 2020 afin de répondre aux orientations de l'OAP. Des mesures participant à enrichir l'écosystème local et au développement de la biodiversité sur site ont ainsi été intégrées dans le projet.

L'étude d'impact indique (p.229) que le projet va imperméabiliser environ 4 968 m<sup>2</sup> et végétaliser environ 2 028 m<sup>2</sup>. Conformément au PLU et au plan de zonage d'assainissement pluvial de Paris, et selon l'étude sur la gestion des eaux pluviales menée dans le cadre du projet, les surfaces végétalisées seront suffisantes pour atteindre l'objectif d'un abattement des 16 premiers mm de pluie sur 31,8% de la surface du projet. Toutefois, il est également indiqué que le débit de fuite du rejet des eaux pluviales dans le réseau public sera limité à 10 L/s/ha, sans que cette valeur soit justifiée au regard de celle qui est préconisée par le SDAGE Seine-Normandie.

**(1) La MRAe recommande de justifier la valeur du débit de fuite des eaux pluviales retenue au regard de celle préconisée par le SDAGE.**

## 2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Le projet fait suite au lancement de l'appel à projets par la ville de Paris « *Réinventer Paris* » en date du 23 mai 2017. L'étude d'impact justifie la localisation du projet par la mise à disposition d'un terrain à proximité immédiate des grands équipements de la ceinture verte parisienne et à proximité du Parc de La Villette, dans un objectif de requalification des espaces publics et de plus grande attractivité du quartier.

Les choix architecturaux et constructifs s'expliquent par la volonté de proposer un bâtiment, en écho à celui de la Philharmonie ou encore à la Cité de la Musique situés à proximité.

Un chapitre de l'étude d'impact est dédié à la description des variantes du projet (p.181) dans lequel il est précisé que les variantes étudiées ont porté principalement sur le positionnement et l'insertion de la préfourrière, ainsi que sur la configuration des façades Est et Ouest. Ainsi, celles-ci sont droites alors qu'elles étaient envisagées courbées initialement, cette modification permettant, côté rue de la Marseillaise, d'une part d'augmenter l'éloignement du projet par rapport à l'immeuble existant de logements situé à proximité immédiate, et d'autre part de libérer des emprises en pied de façade pour favoriser l'aménagement d'un parvis partiellement végétalisé, d'où la préservation et la plantation d'un nombre plus important d'arbres (11 arbres plantés en pleine terre pour 7 arbres supprimés).

Pour la MRAe, bien que le projet présenté, dans ses choix tant architecturaux que programmatiques, ait répondu aux attentes de l'appel à projet de la ville de Paris puisqu'il en a été lauréat, il aurait été opportun et plus conforme aux exigences de l'évaluation environnementale de le justifier au regard de solutions alternatives de programmation ou d'implantation, et pas seulement de variantes du même projet. Des éléments de justification en ce sens auraient pu notamment mieux éclairer le choix d'implanter dans un secteur particulièrement exposé aux pollutions atmosphériques et sonores (cf *infra*) un complexe sportif, doublé d'une structure hôtelière, revêtant une dimension importante d'accueil de personnes handicapées.

**(2) La MRAe recommande de mieux justifier le projet au regard des solutions de substitution raisonnables examinées compte tenu notamment de l'exposition des futures populations fréquentant les équipements projetés à des niveaux élevés de pollutions atmosphériques et sonores.**

## 3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

### 3.1. Paysage urbain, végétal et patrimonial

L'étude d'impact décrit le contexte paysager et propose une série de photos éloignées et des alentours immédiats du site d'étude. Celui-ci est constitué de deux parties distinctes, un espace en friche donnant sur la place de la Porte de Pantin et un parking aérien. Les vues lointaines montrent des paysages à dominante routière.

Implanté sur l'une des portes d'entrée de Paris, le bâtiment décrit (p.191) comme ayant une géométrie atypique, clairement identifiable, viendra compléter la collection de bâtiments à figures géométriques implantés à proximité (tel que la Philharmonie). Il sera visible depuis le périphérique, mais le pont du boulevard périphérique, l'alignement d'arbres rue de la Marseillaise et les barres d'immeuble alentours, faisant obstacles aux vues lointaines, ne rendent le site visible qu'à de courtes distances.

Le site du projet se situe dans le périmètre de protection de 500 m des marchés et abattoirs de la Villette inscrits à l'inventaire des monuments historiques. Cependant, l'étude d'impact précise (p.50) qu'aucune covisibilité n'est possible.



Figure 5: Vue globale du projet au-dessus de la Porte de Pantin – Étude d'impact (p.242).

Une étude d'ensoleillement a été menée afin de projeter les ombrages provoqués par le bâtiment de la Cité Universelle (p.233). D'après les conclusions de cette étude, les conditions d'ensoleillement de l'immeuble de logements et des terrains de sport avoisinants ne sont pas modifiées.

En revanche, en ce qui concerne particulièrement l'immeuble de logements situés à quelques dizaines de mètres à l'est du site du projet, l'étude d'impact indique seulement que « *le vis-à-vis entre cet immeuble et la périphérique sera fortement réduit* » (p. 237), sans que ne soit proposée aucune vue depuis et vers les fenêtres de l'immeuble, avant et après réalisation du projet.

L'étude d'impact identifie (p.61) que le secteur d'étude est situé à proximité immédiate d'une « *liaison d'intérêt en milieu urbain* » du schéma régional de cohérence écologique (SRCE), et au sein de la liaison verte majeure de la trame verte d'agglomération représentée par la petite couronne. La préservation et la mise en valeur de cette trame verte est inscrite dans l'OAP en faveur de la cohérence écologique du PLU de Paris. Au droit du site d'étude, cette OAP recense des alignements d'arbres dont les objectifs sont de « *relier les espaces verts et de loisirs et diffuser la biodiversité* ».

L'abattage de certains arbres (rue de la Marseillaise) dégradera temporairement ces liaisons vertes, le temps que les arbres replantés atteignent des hauteurs équivalentes aux sujets existants (11 nouveaux arbres à la place de 7 arbres supprimés). La liaison d'intérêt en milieu urbain au droit du square de la Marseillaise se situant à environ 120 m au sud du projet, d'après l'étude d'impact (p.215), le chantier aura un impact négligeable sur les fonctionnalités écologiques du site. En mesure d'accompagnement (p.233), le projet prévoit la mise en place de 2 028 m<sup>2</sup> d'espaces végétalisés, sur les espaces extérieurs, terrasses et toitures végétalisées.

**(3) La MRAe recommande de compléter l'analyse paysagère de visuels permettant de rendre compte de l'état initial et de la situation après réalisation du projet depuis et vers l'immeuble d'habitations situés à l'est du site du projet.**

## 3.2. Déplacements

Une campagne de comptages automatiques et directionnels a été réalisée du 16 au 22 juin 2020 sur l'ensemble des axes permettant l'accès vers le secteur du projet. L'étude s'étant déroulée en période de confinement, les comptages ont été redressés pour permettre une meilleure représentativité de la circulation (p.88). Le péri-

mètre de l'étude de trafic est satisfaisant. Les réserves de capacité, les files et les temps d'attente sont présentés ainsi que certaines données ayant servi aux calculs.

L'analyse des résultats (p.101) décrit un trafic globalement dense dans le secteur, notamment au niveau des avenues Jean Lolive et Jean Jaurès qui accueillent un trafic important (16 000 à 19 000 véhicules par jour). Les carrefours au niveau de cet axe présentent un fonctionnement dégradé. Les axes secondaires qui permettent de redistribuer le trafic tels que le boulevard Sérurier, ou l'avenue Chaumont présentent également un fonctionnement dégradé. La rue de la Marseillaise permettant l'accès direct vers le projet, présente un trafic moyen journalier globalement faible avec environ 220 véhicules aux heures de pointe.

Plusieurs projets d'aménagement, soumis à étude d'impact, susceptibles d'avoir des effets cumulés avec ce projet à l'horizon 2024 ont été étudiés. Ceux-ci étant néanmoins situés assez loin (plus de 2 km pour la ZAC Gare des Mines-Fillettes et pour les ZAC de la Plaine de l'Ourcq), les effets cumulés sont considérés par le maître d'ouvrage comme limités. Toutefois, la MRAe relève que les projets non soumis à étude d'impact n'ont pas été pris en compte dans l'analyse des effets cumulés, et que par conséquent le maître d'ouvrage a fait application, à tort, des dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement antérieures sur ce point à leur modification par le décret n°2021-837 du 29 juin 2021<sup>2</sup>.

Pour autant, en matière de trafic de phase chantier, l'étude d'impact identifie la coexistence de plusieurs chantiers susceptibles de générer des perturbations sur le fonctionnement urbain du secteur, et indique qu'il conviendra de prévoir des mesures de régulation, d'information et de coordination, sans que ces mesures soient précisées ni leur mise en œuvre garantie à ce stade.

En phase d'exploitation, le scénario au fil de l'eau s'appuie sur le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) qui vise une diminution du nombre de déplacements motorisés au profit des déplacements en transports en commun et en modes actifs. Cependant en raison des nombreux projets en cours de développement, le scénario fil de l'eau envisage une stabilisation du trafic par rapport à la situation actuelle.

Le projet générera, à l'heure de pointe du matin, 190 véhicules et 135 véhicules à l'heure de pointe du soir. D'après les projections, le projet aggravera par conséquent la situation de trafic déjà saturée en situation actuelle en augmentant la remontée de file sur la bretelle du périphérique qui impactera la section courante de l'autoroute A3 située en amont. Toutefois, l'étude d'impact conclut que les impacts au niveau du trafic routier seront modérés compte tenu du niveau de trafic actuel du secteur.

L'étude d'impact signale (p.101) que la bonne desserte des transports en commun et des aménagements cyclables permet un accès facile autrement qu'en voiture. L'étude d'impact caractérise l'ensemble des déplacements générés par le projet.

nb déplacements jour	5 670
nb déplacements TC	1 835
nb déplacements à vélo	160
nb de déplacements en voiture	765
Autres modes (2 roues, trottinette, marche à pied)	2 910

Figure 6: Génération de trafic du projet - Etude d'impact (p. 246).

2 Les nouvelles dispositions du II 5° e) prévoient que l'analyse du cumul des incidences doit être réalisée au regard « d'autres projets existants ou approuvés », que « les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés » et « les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés ».

Au regard des parts modales estimées pour les déplacements générés par le projet, il apparaît que la grande majorité des déplacements générés par le projet sera effectuée en transports en commun et par les autres modes doux dont principalement la marche à pied. L'étude d'impact (p.251) signale que le nombre de piétons attendus dans le secteur est très important. L'incidence du projet sur les transports collectifs est estimée à près de 500 déplacements supplémentaires à l'HPM et près de 300 en HPS. Le fonctionnement actuel des lignes de transport en commun est déjà conséquent aux heures de pointe, avec une fréquentation en augmentation.

**(4) La MRAe recommande de préciser les mesures prévues pour limiter les nuisances du projet en phase chantier cumulées à celles des projets voisins.**

### 3.3. Pollution sonore

L'étude d'impact indique qu'une « étude d'impact acoustique des aménagements à l'horizon 2024 » a été réalisée en septembre 2020. Sur le secteur d'étude, l'étude d'impact recense (p.121) les principales voies classées au titre du bruit (selon arrêté du 30 mai 1996), dont le boulevard périphérique classé catégorie 1 et affecté d'un secteur de nuisance sonore de 300 mètres de part et d'autre de sa plate-forme.

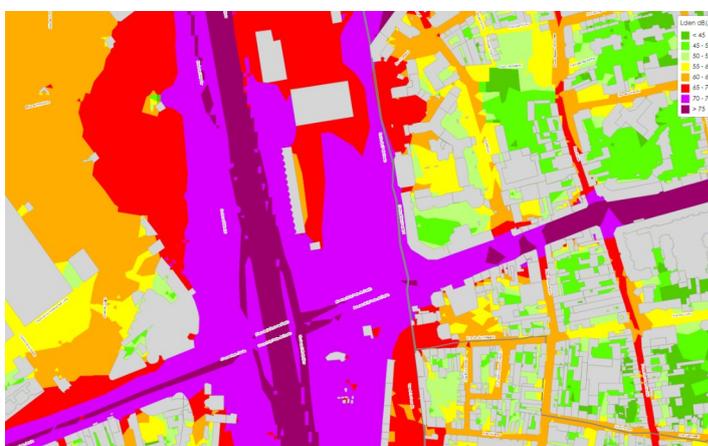


Figure 7: état de la pollution sonore sur le site du projet selon Bruitparif

Une modélisation numérique acoustique conclut que le site d'étude et ses environs proches sont affectés par des niveaux de bruits importants, caractéristiques d'un environnement bruyant aux abords du boulevard périphérique : entre 60 et 70 dB(A) de jour, entre 60 et 65 dB(A) de nuit (p.125). L'implantation du bâtiment n'engendre aucune élévation significative<sup>3</sup>, voire entraîne au niveau de certains étages supérieurs de la Cité Rabelais une légère atténuation du niveau d'exposition au bruit pour les bâtiments existants.

En revanche, certaines façades du futur bâtiment, notamment du côté du périphérique, seront fortement exposées au bruit (estimations selon les étages et les orientations en LAeq jour de 65 à 79 dB(A)). Des mesures d'isolation de façade et les principes constructifs sont définies (p.262 à 264) pour réduire cet impact et atteindre les niveaux de performance acoustique exigés par les certifications HQE<sup>4</sup> et BREEAM<sup>5</sup>. Le dimension-

3 La modification significative au sens réglementaire correspond à une augmentation d'au moins 2 dB(A)) résultant de travaux et d'un dépassement des seuils applicables compte tenu de l'ambiance sonore préexistante.

4 Haute Qualité Environnementale

5 *Building Research Establishment Environmental Assessment Method*, certification d'origine britannique créée en 1990 et devenue le standard international pour évaluer l'impact environnemental d'un bâtiment.

nement des performances acoustiques est basé sur les niveaux sonores calculés par modélisation et définis par typologie d'occupation des locaux.

En revanche, aucune mesure de contrôle ou de suivi n'est envisagée pour s'assurer de l'efficacité des isolations prévues.

**(5) La MRAe recommande de mettre en place un programme de mesure des niveaux sonores à l'intérieur du bâtiment une fois construit pour garantir l'efficacité des protections acoustiques réalisées et prévoir les mesures correctives éventuellement à mettre en œuvre.**

### 3.4. Pollution de l'air

Deux campagnes de mesures (hivernales et estivales) ont été réalisées en 2020 afin de caractériser l'état initial de la qualité de l'air dans l'environnement du projet.

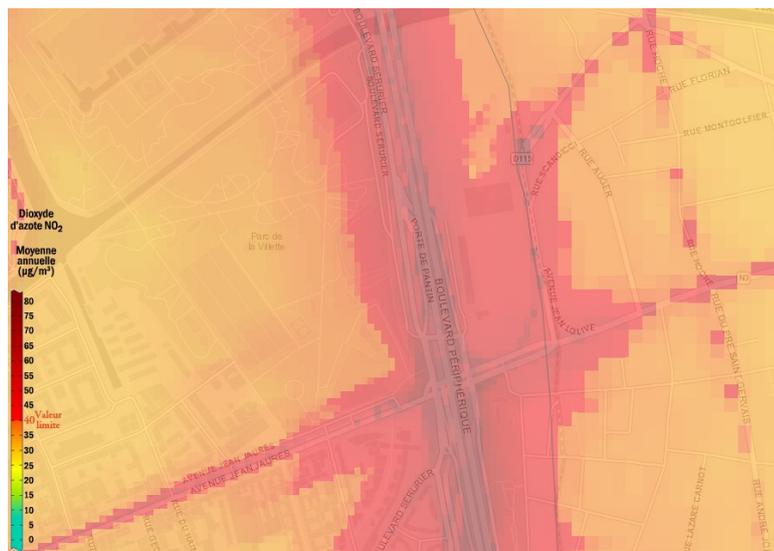


Figure 8: carte de la pollution au Dioxyde d'azote NO2 montrant en moyenne annuelle le dépassement des valeurs limites en 2019 sur la zone de projet

Les polluants mesurés sont le dioxyde d'azote (NO2) ainsi que les particules PM10 et PM2,5 principaux traceurs des émissions polluantes liées au trafic routier en zone urbanisées. Les résultats de ces campagnes présentés dans l'étude d'impact (p.142 à 155) mettent en évidence :

- des dépassements systématiques de la valeur limite pour le NO2 à proximité des axes routiers ainsi qu'au niveau du point de mesure situé au centre du futur aménagement,
- aucun dépassement de la valeur limite pour les particules fines sur les différents points.

La MRAe rappelle que si la valeur limite de la réglementation française est 40 µg/m<sup>3</sup>, la valeur cible de l'Organisation mondiale de la santé pour ne pas avoir d'effets néfastes sur la santé est 10 µg/m<sup>3</sup>.

Sur la base de modélisations (p.281 à 283) l'étude d'impact conclut (p.284) que le projet n'aura aucune incidence sur les émissions de polluants dus au trafic routier.

Cependant l'étude d'impact signale (p.284) que « bien que le projet n'aggrave pas les concentrations en polluants dans l'environnement, il peut impliquer l'exposition d'une nouvelle population à la pollution atmosphérique du secteur ». A ce titre, le maître d'ouvrage a réalisé une évaluation des risques sanitaires relative à l'exposition des populations fréquentant le futur équipement aux polluants précités, sur la base des valeurs guides

annuelles de l'Organisation mondiale pour la santé<sup>6</sup> et en retenant la voie respiratoire comme système cible. La conclusion de cette évaluation est l'absence de dépassement attendu des valeurs guides pour les polluants pris en compte. Toutefois, étant identifiés des dépassements ponctuels de la valeur limite d'exposition au dioxyde d'azote aux étages inférieurs du bâtiment côté périphérique, il est prévu des « *mesures d'accompagnement et de suivi* » (p.287) visant à réduire les risques d'exposition des populations. Il s'agit entre autres de mettre en œuvre des ventilations mécaniques contrôlées de type double flux pour les locaux à occupation permanente, de positionner des prises d'air hors des parties des façades les plus exposées et de mettre en place des filtres particuliers dont le fonctionnement fera l'objet d'un suivi de la qualité de l'air intérieur.

En revanche, d'autres polluants tels que les composés organiques volatils ne sont pas évoqués, et le suivi n'est organisé qu'au regard de l'efficacité des systèmes de filtration, et non globalement sur la qualité de l'air à l'intérieur des locaux.

**(6) La MRAe recommande de mettre en place un programme de surveillance de la qualité de l'air afin de suivre son évolution dans le temps et d'évaluer si elle n'engendre pas de nouveaux risques sanitaires.**

### 3.5. Pollution des sols

Une station essence était historiquement localisée au droit du périmètre d'étude. Suite à son démantèlement, des travaux de dépollution ont été menés en 2015 et 2016. Ils ont consisté à évacuer des cuves d'hydrocarbures et excaver les terres polluées sur une profondeur de neuf mètres environ, de façon à rendre la parcelle compatible avec un usage équivalent.

Les résultats des dernières analyses de sol réalisées en juillet 2020, menées dans la perspective de changement d'usage du site, ont montré des anomalies et impacts dans les remblais et dans les sols. De fait, afin de réduire les risques liés à ces pollutions, l'étude d'impact propose (p.223) des mesures de gestion consistant principalement en l'excavation des terres polluées et la mise en place d'une ventilation dans les sous-sols. Il est également indiqué qu'au droit des espaces végétalisés, il conviendra d'assurer la substitution des remblais superficiels par des terres saines.

La réalisation d'une analyse des risques résiduels prédictives (ARRp) a permis de montrer des risques cancérogènes et non cancérogènes acceptables vis-à-vis d'un transfert par inhalation de vapeur pour les futurs occupants (p. 224).

Au final, l'étude d'impact considère que le projet aura un impact positif du fait de l'évacuation des terres polluées dans le cadre des terrassements pour la création des sous-sols. Toutefois, la MRAe relève que les modalités du tri et de l'évacuation des terres excavées, dont le volume est estimé à 72 000 m<sup>3</sup>, vers des filières adaptées (ISDI, ISDND, filières aménagées...) ne sont pas précisées.

**(7) La MRAe recommande d'identifier les sites des filières adaptées (ISDI, ISDND, filières aménagées...) vers lesquels seront évacuées les terres excavées et de quantifier les volumes correspondants.**

### 3.6. Climat et émissions de GES

L'étude d'impact précise (p.277) que la réalisation d'un projet tel que la Cité Universelle induit des émissions de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère liées à la construction et à la consommation d'énergie. Elle rappelle que sur une durée de 50 ans, la phase de construction représente en moyenne 60% des émissions de CO<sub>2</sub> d'un ouvrage, principalement liées aux matériaux. La phase d'exploitation représente quant à elle 40% des émissions de CO<sub>2</sub> (22% liés aux équipements assujétis à la réglementation thermique (RT) (chauffage, climatisation, éclairage, ventilation)

---

<sup>6</sup> Valeurs actualisées en septembre 2021.

et 17% liées aux autres équipements (informatique, ascenseur, parking, etc.). Hormis ces éléments généraux, l'étude d'impact ne présente pas le bilan carbone global de l'opération.

### **(8) La MRAe recommande de quantifier le bilan carbone global de l'opération.**

Dans le cadre de l'obligation réglementaire applicable à l'ensemble des projets d'aménagement d'une certaine ampleur (décret du 30 octobre 2013), dont les exigences sont renforcées par l'objectif du maître d'ouvrage d'obtenir la certification BREEAM, une étude des potentialités en énergie renouvelables a été réalisée sur la base de cinq scénarios d'approvisionnement en énergie. Le chauffage et le rafraîchissement de la Cité Universelle seront réalisés par pompes à chaleur réversibles air/eau (p.317). En complément, une installation photovoltaïque comportant 75 panneaux sera mise en place sur la surface de toiture disponible du bâtiment. L'étude conclut sur une réduction des émissions de CO2 de plus de 20 % par rapport à un bâtiment non équipé d'installations d'énergie renouvelable (p. 321).

Une étude sur les effets d'îlot de chaleur urbain (ICU) et le microclimat a été réalisée. Un certain nombre de mesures ont été préconisées et intégrées dans la conception du projet (p.276). Toutefois, ces mesures (telles que favoriser la ventilation naturelle plutôt que mécanique, privilégier des matériaux à l'albédo élevé, privilégier les essences végétales favorisant l'évapotranspiration et au feuillage dense etc.) sont schématiquement et succinctement décrites, et mériterait d'être précisées, notamment dans leurs effets attendus.

L'étude d'impact précise que le projet ne réduit pas la portion végétalisée de l'îlot et que les espaces végétalisés arrosés, dont environ 42% de la toiture végétalisée, auront un impact positif sur l'effet d'ICU, mais que les arbres restent le principal facteur de confort thermique dans la zone étudiée.

## **3.7. Chantier**

Les impacts des travaux et les mesures envisagées sont regroupées dans un chapitre dédié aux effets temporaires du projet. La durée totale d'exécution des travaux sera de 35 mois environ. 23 mesures de réduction pour limiter les nuisances du chantier sont détaillées dans l'étude d'impact. Celles-ci ont été définies dans le cadre de la mise à place d'une charte de chantier à faible impact environnemental. Cette charte a pour objet (p.199) entre autre de limiter les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier, de limiter les pollutions, de limiter la quantité de déchets chantier mis en décharge et d'organiser leur transport et leur traitement (valorisation, recyclage, mise en décharge).

Les impacts du chantier générés par la circulation et les déplacements des engins et des camions sur le secteur sont évaluées (p.218) à 22 600 véhicules supplémentaires, dont près de 90% sont des poids lourds. Des mesures d'organisation et de gestion des flux sont envisagées de manière à limiter au maximum les impacts sur la circulation qui se concentreront principalement au niveau de la sortie du périphérique.

## **4. Suites à donner à l'avis de la MRAe**

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public par voie électronique sur le 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 la participation du public par voie électronique prévue à l'article [L.123-19](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mae-idf@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mae-idf@developpement-durable.gouv.fr)

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

**Délibéré en séance le 27 janvier 2022**

**Siégeaient :**

**Eric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-François LANDEL,  
Ruth MARQUES, François NOISETTE, Brian PADILLA, Philippe SCHMIT président.**

# ANNEXE

# Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de justifier la valeur du débit de fuite des eaux pluviales retenue au regard de celle préconisée par le SDAGE. ....8
- (2) La MRAe recommande de mieux justifier le projet au regard des solutions de substitution raisonnables examinées compte tenu notamment de l'exposition des futures populations fréquentant les équipements projetés à des niveaux élevés de pollutions atmosphériques et sonores. ....9
- (3) La MRAe recommande de compléter l'analyse paysagère de visuels permettant de rendre compte de l'état initial et de la situation après réalisation du projet depuis et vers l'immeuble d'habitations situés à l'est du site du projet. ....10
- (4) La MRAe recommande de préciser les mesures prévues pour limiter les nuisances du projet en phase chantier cumulées à celles des projets voisins. ....12
- (5) La MRAe recommande de mettre en place un programme de mesure des niveaux sonores à l'intérieur du bâtiment une fois construit pour garantir l'efficacité des protections acoustiques réalisées et prévoir les mesures correctives éventuellement à mettre en œuvre.....13
- (6) La MRAe recommande de mettre en place un programme de surveillance de la qualité de l'air afin de suivre son évolution dans le temps et d'évaluer si elle n'engendre pas de nouveaux risques sanitaires.....14
- (7) La MRAe recommande d'identifier les sites des filières adaptées (ISDI, ISDND, filières aménagées...) vers lesquels seront évacuées les terres excavées et de quantifier les volumes correspondants.....14
- (8) La MRAe recommande de quantifier le bilan carbone global de l'opération. ....15