



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil
à Paris 20^e (75)**

N°MRAe APJIF-2022-049
en date du 29/06/2022

Sommaire

Préambule.....	3
1. Présentation du projet.....	5
2. Historique du dossier et précédent avis de l'Autorité environnementale.....	8
3. Recommandations de l'Autorité environnementale maintenues ou amendées dans le présent avis et ajouts éventuels.....	9
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	20
ANNEXE.....	21
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	22

Préambule

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'environnement¹ 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.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la Société d'Etude, de Maîtrise d'ouvrage et d'Aménagement Parisienne (SEMAPA) pour rendre un avis, dans le cadre de la procédure de demande de permis d'aménager, sur le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil, qu'elle porte, situé à Paris 20^e (75) et sur son étude d'impact datée de mars 2022.

Le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39^e) du tableau annexé à cet article).

Cette saisine étant conforme au [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 2 mai 2022. Conformément au [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 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 16 mai 2022. Sa réponse du 8 juin 2022 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 29 juin 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil.

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.

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).

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.

1. Présentation du projet

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

Le site, d'une surface de dix hectares, concerne l'une des 38 portes d'entrées de la ville de Paris. Le projet s'inscrit dans le cadre du programme national de renouvellement urbain (NPRU) 2014-2024 des « Portes du Vingtème » qui s'étend de la Porte de Bagnolet à la Porte de Vincennes et qui prévoit, outre le présent projet d'aménagement, l'opération d'aménagement Python Duvernois et un programme de requalification des espaces publics de la ceinture dite HBM² et des rues adjacentes (projet dit des « rues augmentées »).

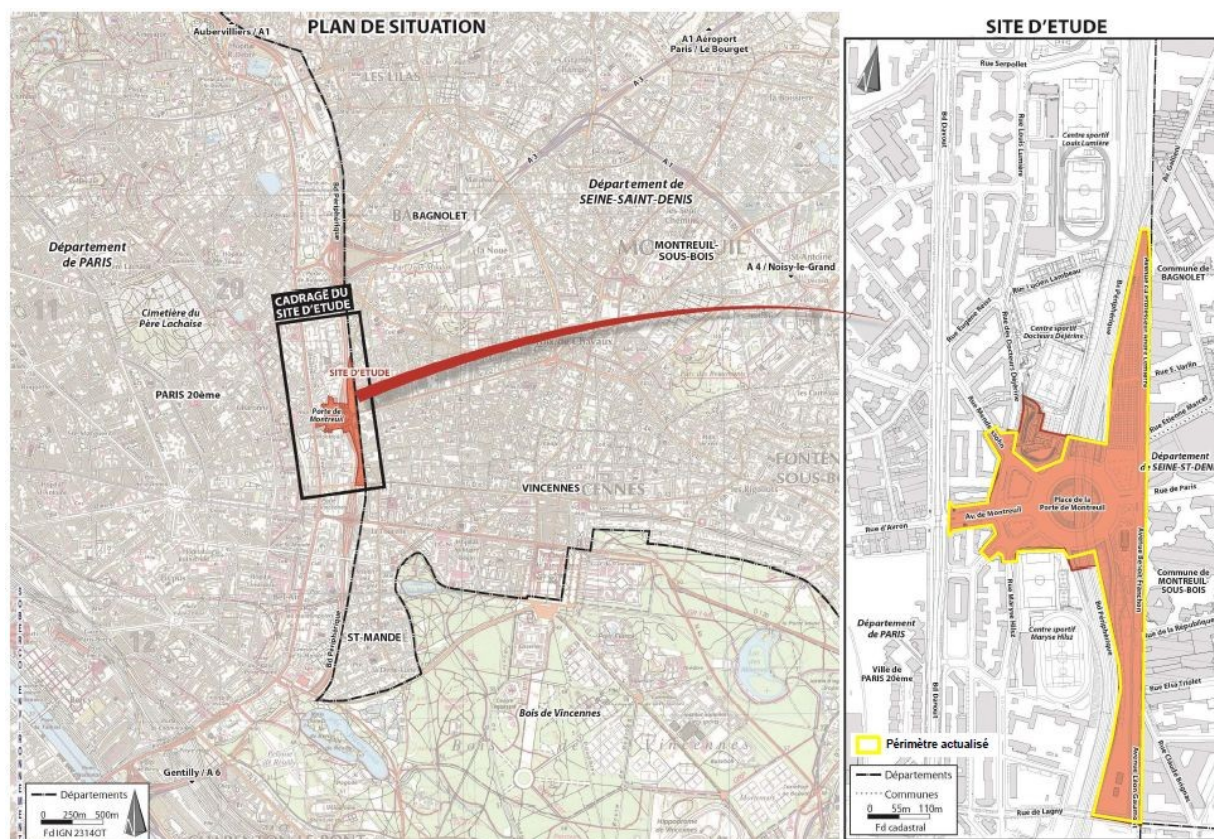


Illustration 1: Plan de situation (étude d'impact, p. B-6)

Le présent 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 dans le cadre de l'appel à projet *Reinventing Cities*³ du C40⁴, portant sur une surface de plancher totale d'environ 60 000 m². Environ 3 300 employés sont attendus sur le site d'après l'étude d'impact.

Ces bâtiments seront principalement implantés sur les emprises résiduelles du boulevard périphérique ainsi qu'au-dessus du boulevard pour l'un d'entre eux (lot 3). Le marché aux puces, dont le terrain actuel sera modifié par la construction d'un bâtiment (lot 2A), sera reconstitué dans un bâtiment de type « halle » d'environ 6 600 m² donnant sur l'espace public et situé dans ce même lot 2A.

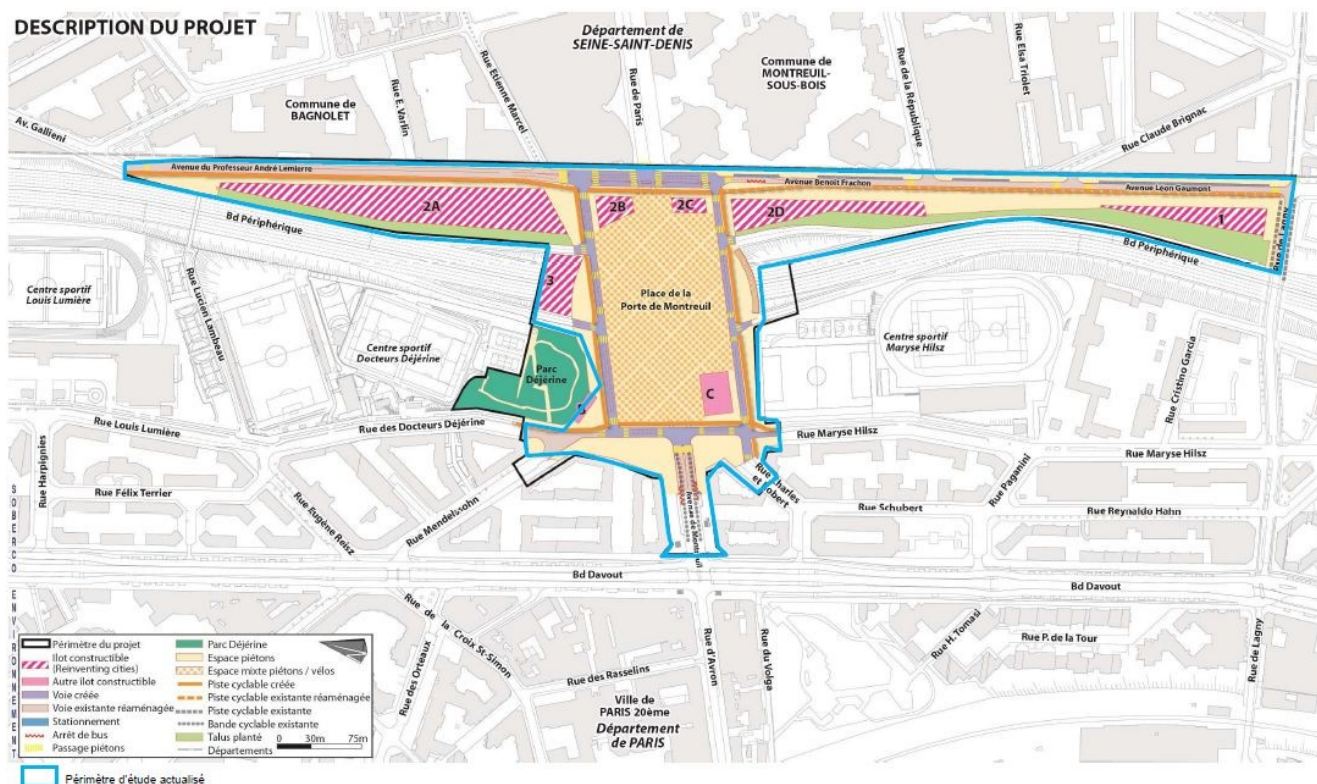


Illustration 2: Description du projet (étude d'impact, p.B-27)

Le réaménagement des espaces publics prévoit :

- la requalification de l'actuel rond-point de la Porte de Montreuil en une place giratoire végétalisée ;
- la requalification paysagère des avenues du Professeur André Lemierre, Léon Gaumont et Benoît Frachon ;
- la requalification des différentes voiries du périmètre du projet pour réduire la place de la voiture et favoriser les modes de déplacement doux.

- 3 Concours mondial qui « vise à accélérer le développement d'une régénération urbaine décarbonée et résiliente à travers le monde » et « invite des équipes professionnelles multidisciplinaires à transformer des sites sous-utilisés dans les villes en phares de durabilité et de résilience » (site du C40).
- 4 Le C40 Cities Climate Leadership Group (C40) est « un réseau de maires de près de 100 grandes villes mondiales qui collaborent pour mettre en œuvre l'action urgente nécessaire dès maintenant pour faire face à la crise climatique ». (site du C40)

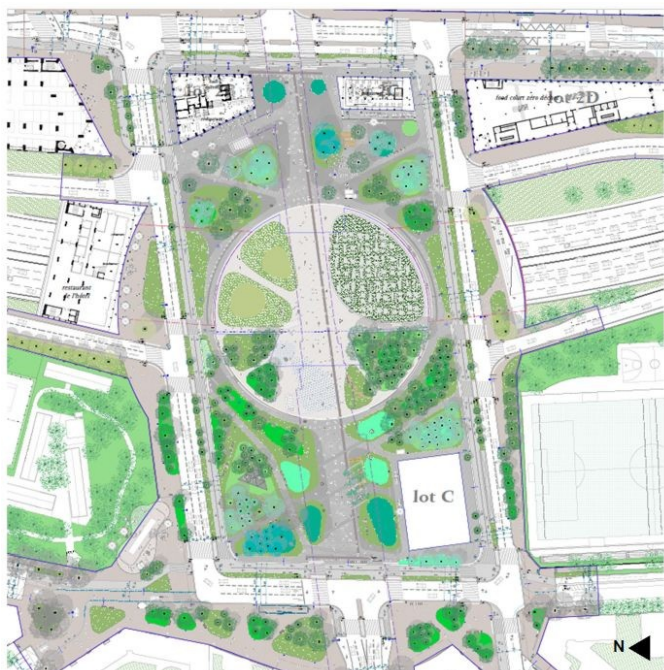


Illustration 3: Plan général d'aménagement de la future place (étude d'impact, p. B-31)

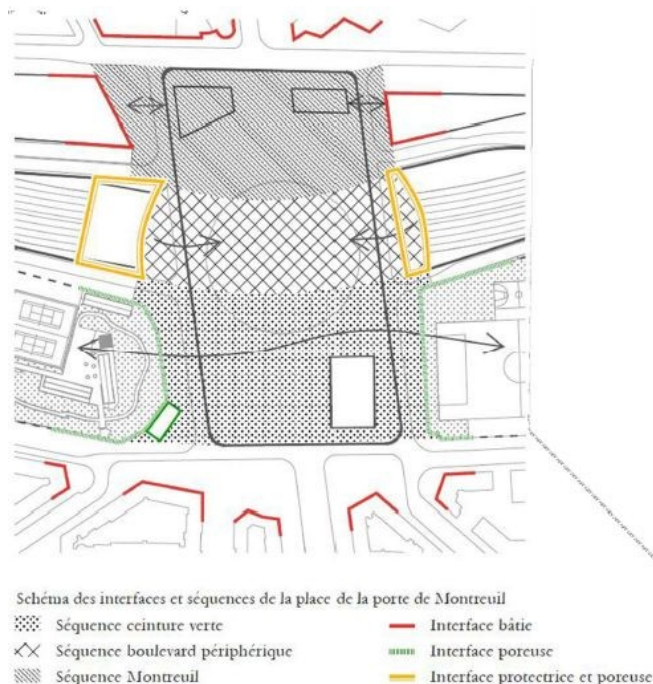


Illustration 4: Interfaces et séquences de la future place (étude d'impact p. B-30)



Illustration 5: Visuels de la place projetée (étude d'impact, p. B-32)

Depuis la précédente version de l'étude d'impact et suite à la désignation du projet comme lauréat de l'appel à projet *Reinventing Cities* en septembre 2019, la composante bâtie du projet a évolué à la marge, avec notamment une légère réduction de l'emprise totale des bâtiments, passant de 15 000 à 14 600 m². La programmation actuelle du projet prévoit environ :

- 39 000 m² de bureaux (30 000 en 2019),
- 9 500 m² de programmes hôteliers ou coliving (5 000 en 2019),
- 6 600 m² pour l'aménagement d'une halle ouverte accueillant le marché aux puces,
- 3 000 m² de commerces,
- 800 m² de locaux d'artisanat.

En outre, l'étude d'impact actualisée (p. B-37) mentionne, dans le cadre de la programmation des lots 1, 2 et 3, « environ 400 m² pour la Recyclerie », mais elle précise par ailleurs que cette programmation « prévoit également l'implantation de la Recyclerie sur le lot C sur la place et avec une surface de 1 500 m² environ ». Pour l'Autorité environnementale, ce volet programmatique est à clarifier.

Il importe de souligner l'évolution de la programmation du « bâtiment pont » (lot 3), qui doit être réalisé au-dessus du boulevard périphérique, qui a vu son emprise augmenter (de 1 342 à 1 589 m²) ainsi que sa hauteur (de R+7 à R+8).

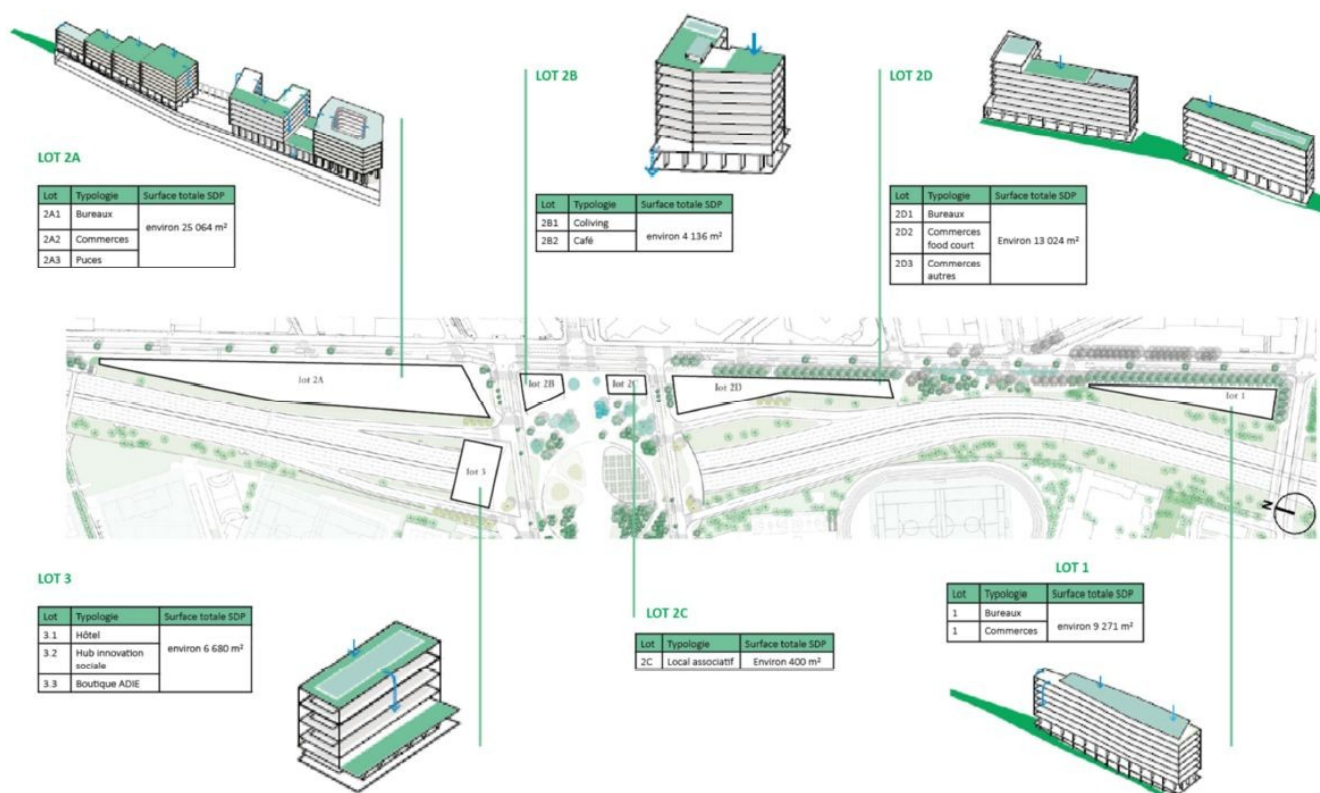


Illustration 6: Présentation des lots immobiliers (étude d'impact, p. B-39)

L'étude d'impact indique, en page B-57, que les travaux d'aménagement des espaces publics devraient se dérouler d'avril 2023 à fin 2026 pour la place et de 2023 à 2029 pour les avenues adjacentes (Lemierre, Fra-chon et Gaumont). Suite aux travaux d'aménagement transitoires pour le marché aux puces entre septembre 2022 et juin 2023, et en fonction de la libération des emprises, les travaux de construction des différents lots du programme immobilier devraient s'étendre de 2024 à 2029.

2. Historique du dossier et précédent avis de l'Autorité environnementale

Le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil a fait l'objet, dans le cadre de la procédure de déclaration de projet, d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 22 avril 2019⁵, sur la base d'une étude d'impact de février 2019. Cet avis, compte-tenu notamment de la localisation du projet, avait mis en exergue des enjeux environnementaux et sanitaires importants, qui concernaient :

5 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190422_mrae_avis_sur_projet_amenagement_porte_de_montreuil_a_paris_75020_.pdf

- les déplacements et les pollutions (sonores et atmosphériques) associées,
- le phénomène d'îlot de chaleur urbain,
- l'intégration paysagère,
- l'état des sols.

Cet avis a fait l'objet d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage en mai 2019, joint au présent dossier.

La nouvelle version de l'étude d'impact intègre les éléments de réponse aux recommandations de l'avis antérieure de l'Autorité environnementale, les éléments mis à jour sur les différentes composantes du projet et les nouvelles études réalisées depuis 2019.

L'Autorité environnementale souligne l'utilité du tableau, figurant en page 4 du fascicule A de l'étude d'impact, qui liste de manière synthétique les modifications qui ont été apportés à l'étude d'impact initiale ainsi que leurs documents sources. Elle apprécie également que les éléments nouveaux soient mis en évidence avec une police de couleur verte dans cette étude d'impact, mais constate que certains d'entre eux ont échappé à cette couleur distinctive (par exemple les développements concernant les ouvrages de protection acoustique page D-163).

Elle relève également que certains éléments de réponse apportés à l'Autorité environnementale n'ont pas été repris dans l'étude d'impact (par exemple le plan-masse du projet, cf *infra*, recommandation 1).

3. Recommandations de l'Autorité environnementale maintenues ou amendées dans le présent avis et ajouts éventuels

Le présent avis expose les recommandations de l'avis de 2019 que l'Autorité environnementale maintient, celles qu'elle modifie et celles qui, dans la version transmise de l'étude d'impact actualisée, lui semblent satisfaites.

Recommandations de la MRAe dans son avis du 22 avril 2019	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
La MRAe avait recommandé : • 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.	• Un plan masse indiquant les hauteurs et les surfaces envisagées des futurs bâtiments avait été présenté en page 2 du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale. Ce plan masse n'a pas été ajouté à l'étude d'impact. La figure 21, en page B-39, présente les différents lots du programme immobilier du projet <i>Reinventing Cities</i>, avec leur volumétrie, leur emplacement et leur surface de plancher totale. Cependant, elle ne permet pas d'avoir une vision globale du projet avec ces constructions, le périmètre étant tronqué, les lots B et C n'étant pas intégrés et les hauteurs n'étant pas précisées. • Concernant les interventions prévues sur les voiries, le maître d'ouvrage apporte une réponse en intégrant un tableau en page B-33 qui présente pour chaque voie concernée par le projet le gabarit existant et projeté. Il est accompagné des figures 16 et 17 (p.B-34) qui schématisent les gabarits des voies, accompagné des largeurs des voies projetées, avant et après réaménagement de la porte de Montreuil. Les aménagements de voirie prévus sont donc présentés de manière claire et détaillée.	(1) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer dans l'étude d'impact le plan masse du programme de construction permettant d'appréhender les hauteurs et surfaces envisagées des futurs bâtiments
La MRAe avait recommandé : • 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	• L'état initial en matière de transport routier, qui présentait notamment une cartographie des trafics moyens journaliers (TMJA) pour 2018, a été complété par un paragraphe présentant des éléments d'informations sur les principaux axes routiers de la zone d'étude (p.D-129). Des précisions y sont apportées concernant la congestion et la saturation qu'ils peuvent rencontrer. • Des éléments d'informations sur le fonctionnement de la ligne 9 du métro et la ligne T3b du tramway sont présentés en page D-138. Concernant les réserves de capacité de la station « Porte de Montreuil », le maître d'ouvrage indique que la RATP n'a pas encore mené d'étude à ce sujet tout en précisant que cette station se situe sur la partie la moins contraignante de la ligne, bien qu'elle reste « <i>limite du point de vue du taux de charge sur quelques interstations</i> », et que la RATP prévoit des effets de décharges avec la mise en route de certains projets de transports (Éole et ligne 15). Par ailleurs, le tramway présente des réserves de capacité faibles, tant sur la ligne	

réserves de capacité actuelles et prévisionnelles.	qu'au niveau de la station « Porte de Montreuil ».	
La MRAe avait recommandé de cartographier les dispositifs de protection acoustique présents au niveau du boulevard périphérique, en précisant leur niveau d'efficacité.	Dans la sous-partie «D-6.1.5 – Modélisation de la situation initiale », un paragraphe spécifique aux dispositifs de protection acoustique, et notamment aux ouvrages Maryse Hilsz et Louis Lumière situés Porte de Montreuil, accompagné d'une carte de localisation des ouvrages de protection à l'échelle de Paris et d'une carte de localisation à l'échelle du secteur du projet, figure en page D-163 de l'étude d'impact. Il est précisé qu'ils permettent de diminuer les niveaux sonores jusqu'à 10 dB(A), ces derniers s'élevant côté Paris (hors zone située au droit du rond-point) à 60-65 dB(A) alors que côté Montreuil, en l'absence de mur, ces niveaux peuvent être supérieurs à 75 dB(A), comme illustré par une modélisation acoustique (p.D-164).	
La MRAe avait recommandé d'intégrer des éléments d'information sur les émissions de particules fines PM2,5 provenant du trafic routier.	La sous-partie « D-6.3.5 – Contexte régional » de l'état initial (p.D-174) a été complétée par des éléments d'information sur les principaux polluants atmosphériques, dont les particules fines PM2,5, provenant du <i>Bilan de la qualité de l'air 2020</i> pour l'Île-de-France (AirParif) et de l'indice de qualité de l'air ATMO 2021 du 20^e arrondissement. Pour l'Autorité environnementale, l'année 2020, compte tenu des phases de confinement, ne saurait être regardée comme une année de référence. L'Autorité environnementale constate par ailleurs que la présentation des moyennes annuelles des différents polluants mesurées par des stations AirParif (p.D-182), pour caractériser la qualité de l'air au droit du site du projet, n'intègre toujours pas les PM2,5, pourtant présentées dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale de 2019, et alors que plusieurs de ces stations les mesurent (notamment la station BP Est ou Paris Centre). De plus, les valeurs présentées pour les autres polluants n'ont pas été actualisées et sont toujours les moyennes pour l'année 2017, comme dans la précédente version de l'étude d'impact. En outre, l'Autorité environnementale remarque que les valeurs guides de l'OMS n'ont pas été actualisées et ne correspondent pas aux valeurs en vigueur en 2022, à la suite des nouvelles lignes directrices de l'OMS relatives à la qualité de l'air (2021).	(2) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer à l'étude d'impact des éléments d'information complémentaires sur les particules fines au droit du site du projet, sur la base de données de référence établies en 2019 (3) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser la référence aux valeurs guides de l'OMS pour la qualité de l'air, ainsi que les données des stations de mesure AirParif
La MRAe avait recommandé : d'exposer dans l'étude d'impact les données chiffrées issues des prélèvements opé-	Les données chiffrées des prélèvements réalisés en 2018 et dont l'absence avait fait l'objet de la recommandation de l'Autorité environnementale en 2019 ont été détaillées dans la partie « 1.5.3 – Études de pollution des sols aux emprises des lots constructible » de l'étude d'impact (p.D-22). En plus de ces résultats, ceux des	(4) L'Autorité environnementale recommande à nouveau d'analyser la qualité des remblais pré-

rés en localisant les points de sondage correspondant ; • d'analyser la qualité des remblais présents au droit des futurs espaces publics.	études complémentaires réalisées en 2021 sur la qualité des sols et des gaz de sol au droit des lots 1, 2A, 2B, 2C et 2D ont été joints au dossier. La synthèse de l'état des sols et des gaz de sols, et les recommandations associées sont précisées pour chaque lot. Pour la plupart des lots, le maître d'ouvrage conclut que les sols apparaissent compatibles du point de vue sanitaire avec les usages prévus, sous réserve de la confirmation des teneurs mesurées dans les gaz de sol dans le cadre d'une campagne de mesures ultérieure. Pour le lot 2A, il ajoute qu'il sera sans doute nécessaire de mener une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) si les résultats des campagnes complémentaires confirment les données disponibles. Enfin, il précise que l'emprise de l'actuelle station-service située dans le lot 2D, qui correspond donc à la zone la plus à risque sur le plan sanitaire, n'a pas pu faire à ce stade l'objet d'investigations sur les gaz de sol, et que, <i>une fois le projet figé, il est préconisé la réalisation d'un diagnostic complémentaire visant à affiner la gestion des déblais (...) et mieux investiguer les zones encore peu accessibles (...) ».</i> Pour l'Autorité environnementale, il importe que les investigations complémentaires permettant de confirmer la compatibilité des sols avec les usages prévus soient réalisées et fassent l'objet d'une actualisation de l'étude d'impact, que le périmètre de réalisation de l'EQRS soit élargi à l'ensemble des lots et que le maître d'ouvrage s'engage, plutôt que « préconise », sur la réalisation des investigations nécessaires au droit de l'emprise de la station-service. • L'étude d'impact indique (p.D-27) qu'« <i>au droit des futurs espaces publics, des analyses spécifiques seront conduites dans les études de définition de projet pour assurer une gestion adaptée des terres excavées éventuellement contaminées et une exposition acceptable pour les futurs usagers des espaces publics</i> ». Au regard de la gestion des eaux pluviales, qui est prévue notamment par infiltration au travers des espaces végétalisés dans les espaces publics et des usages potentiels de ces espaces par les futurs usagers (surtout les enfants), il importe que les résultats de ces analyses de la qualité des sols, une fois qu'elles seront réalisées, soient intégrés au dossier et suivis des mesures nécessaires.	sents au droit des futurs espaces publics, et d'intégrer à l'étude d'impact les résultats obtenus et les mesures à définir en conséquence une fois les investigations réalisées (5) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact à la suite des diagnostics de pollution complémentaires qui seront réalisés sur l'ensemble des lots, et de réaliser une évaluation quantitative des risques sanitaires en conséquence
La MRAe avait recommandé, au regard des enjeux propres du site, que l'étude d'impact expose un bilan des avantages et inconvénients environnementaux des choix d'implanta-	Le maître d'ouvrage présente, dans une sous-partie « B-3.4 – Justification du projet en vu des principaux enjeux environnementaux locaux » (p.B-17) de l'étude d'impact, des éléments de justification du projet, au regard notamment de la prise en compte des enjeux environnementaux et sanitaires du site dans sa conception. L'Autorité environnementale fait remarquer que ces éléments ne correspondent pas à la présentation des sites d'implantation alternatifs envisagés, et leur comparaison selon les	(6) L'Autorité environnementale recommande à nouveau, au regard des enjeux propres du site, que l'étude d'impact expose un bilan des avantages

tion notamment s'agissant des expositions aux nuisances sonores et à une qualité de l'air dégradée.	enjeux environnementaux et sanitaires en présence. Elle rappelle en, effet que, conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit présenter « <i>Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine</i> ». Or, l'Autorité environnementale constate que, bien que l'étude d'impact présente de manière synthétique les études préalables et différentes variantes qui ont mené à la conception du projet actuel, depuis 2002, elle ne présente pas les différents scénarios de substitution raisonnables étudiés, notamment en termes d'emplacement, de formes urbaines et de programmation des lots bâtis. En particulier, il est relevé que l'implantation d'une crèche est évoquée dans l'annexe 5 du dossier, même si la mention d'un tel établissement ne figure pas dans la programmation présentée dans l'étude d'impact. Si cette hypothèse devait néanmoins être confirmée, il conviendra de prendre toutes mesures nécessaires pour éviter ou, à défaut, réduire substantiellement le risque d'exposition des populations sensibles concernées aux pollutions. Par ailleurs, un principe de réversibilité des bâtiments des lots 1, 2A et 2D a été retenu en vue d'un usage résidentiel éventuel à l'avenir, ce qui, pour l'Autorité environnementale, ne fait que renforcer la nécessité d'une justification étayée des choix d'implantation retenus.	et inconvénients environnementaux des choix d'implantation notamment s'agissant des expositions aux nuisances sonores et à une qualité de l'air dégradée, comparativement à d'autres solutions de substitution raisonnables en termes d'emplacement, de formes urbaines et de programmation des lots bâtis
La MRAe avait recommandé : • 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 ;	• Des précisions ont été apportées concernant l'augmentation du trafic routier du boulevard Davout à horizon 2024, en page E-73, qui résulte essentiellement de la réalisation des projets de Python Duvernois et de la Porte de Montreuil. En se basant sur l'étude trafic qui avait été réalisée en 2018, l'augmentation du trafic à horizon 2024 en heure de pointe du matin (HPM) et en heure de pointe du soir (HPS) sur trois sections du boulevard (nord, centre, sud) est présentée en situation sans projet, avec Python Duvernois et avec la réalisation des deux projets. On observe que leur réalisation entraîne une augmentation allant jusqu'à 1150 véhicules en HPM et 730 véhicules en HPS, et que le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil a une contribution plus faible que celle du projet de Python Duvernois à cette augmentation. • Pour justifier la capacité du boulevard périphérique à absorber les reports de circulation engendrés par le projet, le maître d'ouvrage précise que « <i>les variations de trafic fournies par le modèle macroscopique restent très limitées voir nulles pour le boulevard périphérique.</i> » (p.E-72) et que le périphérique est déjà saturé. Il s'appuie	(7) L'Autorité environnementale recommande à nouveau d'approfondir la justification de la capacité du boulevard périphérique à absorber les reports de trafic induit par le projet

	aussi sur une baisse future du nombre de véhicules l'empruntant au regard de la dynamique observée depuis 2002 et des perspectives d'évolution indiquées dans les documents de planification. L'Autorité environnementale considère que cette justification ne peut pas s'appuyer uniquement sur des suppositions et qu'il est nécessaire d'apporter des éléments factuels, notamment au regard de la saturation actuelle du périphérique. De plus, elle remarque que le projet de réaménagement de la Porte de Bagnolet n'est pas considéré par l'étude d'impact : bien qu'il soit encore à l'étude et ne puisse donc pas être retenu de manière aussi précise au titre des effets cumulés, il vise notamment à réduire sa capacité en termes de trafic et prévoit l'enterrement de l'échangeur de l'A3. Il apparaît donc encore moins probable qu'une part du trafic puisse s'y reporter et que le boulevard périphérique, déjà saturé à ce niveau, puisse absorber ce report.	
La MRAe avait recommandé 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.	L'étude acoustique initiale, réalisée en 2019 dans le cadre de la première version de l'étude d'impact, a été actualisée en 2021 et est présentée en annexe 6. L'étude d'impact estime le nombre d'habitants potentiellement exposés à une augmentation du niveau sonore de 4 à 6 dB(A)⁶ liée à l'augmentation du trafic généré par le projet, dans la partie nord du boulevard Davout, à environ 3 900 personnes sur les 16 500 présentes (p. E-91). Il est précisé que les estimations sont réalisées à partir des densités de population sur les IRIS⁷ sur une bande de 40 mètres autour de l'axe du boulevard. Comme indiqué plus haut, cette augmentation du trafic attendue d'ici 2024 est expliquée dans l'étude d'impact (p. E-73) par l'addition des augmentations de trafic, d'importances différentes, liées aux projets Python Duvernois et de la Porte de Montreuil.	
La MRAe avait recommandé : • 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 nui-	• L'étude d'impact actualisée présente des éléments complémentaires concernant l'augmentation du niveau sonore sur la partie nord du boulevard Davout à l'horizon 2024, engendrée par l'augmentation du trafic due, selon le maître d'ouvrage, aux impacts cumulés de l'ensemble des projets sur le secteur, la réalisation du projet d'aménagement de la Porte de Montreuil n'y contribuant pas d'après lui de manière significative. Un tableau présente les futurs niveaux sonores auxquels seront exposés les logements, en journée et de nuit, en fonction de l'étage (p.E-90), et montre une	(8) L'Autorité environnementale recommande à nouveau de préciser dans quelles mesures (nom des voies, calendrier de réalisation) les voiries du secteur d'étude, y compris celles du

6 Décibel pondéré A, unité de pression acoustique, utilisée pour mesurer les bruits environnementaux.

7 « Les IRIS (Îlots Regroupés pour l'Information Statistique) sont les plus petites unités spatiales statistiques, inférieures à l'échelon communal. Les communes d'au moins 10 000 habitants et la plupart des communes de 5 000 habitants sont découpées en IRIS. Chaque IRIS a un type d'habitat relativement homogène, et les limites recouvrent préférentiellement les grandes rues et les coupures urbaines (voies ferrées, cours d'eau...) » (Source : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>)

sances 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.	augmentation du niveau sonore allant de 4 à 6 dB(A). Les niveaux sont très élevés, allant jusqu'à 70 dB(A) en journée et 66,5 dB(A) de nuit au R+3, notamment au regard des seuils de gêne sérieuse à l'extérieur de l'habitat définis par l'OMS qui s'élèvent à 53 dB(A) en journée et 45 dB(A) de nuit pour les bruits routiers. L'Autorité environnementale remarque qu'aucune indication n'est donnée sur la méthode et les données utilisées pour obtenir ces projections, et qu'il n'est pas précisé leur localisation exacte. Une estimation de la population potentiellement exposée à ces niveaux sonores est aussi fournie et s'élève à 3 900 habitants (p.E-91). Le maître d'ouvrage ne prévoit pas de mesures de réduction spécifique à cette augmentation, à laquelle la contribution de son projet serait nulle en ce qui concerne la section nord du boulevard Davout, d'après l'étude des variations sonores réalisée entre le scénario de référence et le scénario avec projet (p.E-90, cf ci-après). Il précise que les analyses acoustiques reposant sur des hypothèses qui ne prennent pas en compte les potentielles évolutions positives du trafic parisien, notamment en termes de diminution, « <i>les niveaux de bruit devraient être donc inférieures aux niveaux annoncés</i> » (p.E-91). De plus, il indique que Paris Habitat, bailleur des logements concernés, envisage des travaux de rénovation phonique et thermique de l'ensemble des résidences donnant sur le boulevard Davout, et que ces travaux « <i>permettront d'améliorer sensiblement le confort acoustique et thermique des habitants</i> » (p.E-91). • L'évolution du niveau sonore en cas de réalisation du projet d'aménagement de la Porte de Montreuil est indiquée pour chaque voie de la zone d'étude dans un tableau (p.E-90) tiré de l'étude acoustique actualisée en 2021, et déterminée à partir de la comparaison des niveaux sonores calculés à partir du trafic moyen journalier (TMJA) en situation avec et sans projet. Les modifications du trafic que le projet entraîne dans la zone d'étude engendrerait des évolutions allant de -6,6 dB(A) (rue Maryse Hilsz) à +1,9 dB(A) (av. du Professeur André Lemierre). Cependant, l'Autorité environnementale constate que le périmètre étudié ne comprend pas les voiries situées Porte de Bagnolet et Porte de Vincennes, pourtant soumises à des reports de trafic liés au projet, avec 300 véhicules en plus Porte de Vincennes en heure de pointe (p .E-77), et 200 véhicules en plus Porte de Bagnolet en heure de pointe (p.E-75). • Concernant le changement de revêtement des voiries du secteur d'étude en vue de réduire la pollution acoustique, le dossier ne précise pas si ces mesures sont arrêtées et n'indique pas les voies concernées le cas échéant ainsi que le calendrier d'opération. Il est juste indiqué que « <i>La mise en place d'enrobés phoniques sur le futur giratoire de la place de la Porte de Montreuil sera étudiée</i> » (p.E-91) et les nouveaux revêtements actuellement expérimentés par la ville de Paris pourraient être utilisés	boulevard périphérique, seront concernées par un changement de revêtement. (9) L'Autorité environnementale recommande à la ville de Paris de confirmer son intention de procéder à la mise en place d'enrobés phoniques performants sur le futur giratoire de la place de Montreuil et d'examiner la possibilité de l'envisager également sur les tronçons acoustiquement les plus impactants des autres voiries du secteur. (10) L'Autorité environnementale recommande d'inclure les voies situées Portes de Bagnolet et de Vincennes dans le périmètre retenu pour l'étude des incidences du projet en matière d'environnement sonore liées au report de trafic.
--	--	---

	en cas de résultats probants. Les simulations de niveaux sonores projetés, telles que rappelées ci-dessus, ne prennent donc pas en compte ces futurs revêtements. En revanche, l'étude d'impact présente une simulation de la situation projetée en en tenant compte (p. E-98). L'étude d'impact ne fait pas état non plus de l'indication figurant dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale de 2019 (p.19), relative à la potentielle mise en place d'un revêtement phonique sur le tronçon du boulevard périphérique au niveau de la Porte de Montreuil.	
La MRAe avait recommandé 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.	Des précisions sont apportées par le maître d'ouvrage sur le calcul de l'IPP⁸ réalisé en 2019 et les résultats obtenus (p.E-120 et 121). Le projet entraînerait ainsi, dans le domaine d'étude hors secteur du projet⁹, l'exposition à des concentrations supérieures à 35 µg/m³ de dioxyde d'azote de 787 personnes supplémentaires, dont 233 au-dessus de la valeur réglementaire (40 à 50 µg/m³), et l'exposition à des concentrations supérieures à 9,5 µg/m³ de particules fines PM2,5 de 938 personnes supplémentaires, dont 240 au-dessus de 10,5 µg/m³ (pour un objectif de qualité de 10 µg/m³). Cependant, au regard de ce que représente cette population dans la population totale de l'aire d'étude (0,3 à 0,4 %) et du peu d'écart entre les niveaux de pollution à horizon 2024 avec et sans projet, l'étude d'impact conclut que « <i>les aménagements de la porte de Montreuil ne seront pas à l'origine de dépassement des valeurs seuils sanitaires pour les effets chroniques à seuil ou sans seuil par inhalation ou par ingestion, ni pour les effets aigus par inhalation</i> » (p.E-121).	
La MRAe avait recommandé : • 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.	• La partie D-6.2 portant sur les impacts du projet sur le paysage, et les mesures associées, a été complétée par une photo aérienne ainsi que trois photos du rond-point accompagnées par des visuels (p.E-128 et p.E-129). • Un paragraphe propre à l'intégration paysagère du futur marché aux puces a été ajouté à l'étude d'impact en pages E-132 et E-133, accompagné par un visuel du lot 2A auquel il appartiendra. Les trois grandes orientations paysagères sur lesquelles repose la conception du futur marché aux puces sont ainsi précisées comme étant : « <i>éviter les ruptures visuelles et paysagères</i> », « <i>maximiser la pleine-terre et l'infiltration du paysage du talus</i> » et « <i>un épannelage varié et toiture végétalisée</i> »	

8 Indice Pollution Population, qui est un indicateur qui présente de manière synthétique l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique. C'est le résultat du croisement des concentrations des polluants retenus et des populations exposées sur le domaine d'étude. (Source : Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières)

9 Le domaine d'étude correspond à l'ensemble des secteurs subissant une évolution (augmentation ou diminution) des flux de trafic liée au projet de 10 %, soit un quadrilatère du nord de la porte de Bagnolet à l'avenue Daumesnil au sud et de l'avenue de la résistance à l'est au boulevard de Charonne à l'ouest.

Nouvel enjeu identifié par la MRAe dans les compléments apportés		Recommandation
L'Autorité environnementale remarque que le scénario au fil de l'eau (sans réalisation du projet) et le scénario de référence (avec projet) présentés dans l'étude d'impact et mobilisés pour évaluer les incidences du projet en termes de déplacements, de qualité de l'air et d'environnement sonore, sont ceux de la précédente version et qu'ils sont établis à horizon 2024. Or, le calendrier du projet a été modifié et sa livraison est prévue pour 2029 (p. B-57). Certains projets ne sont donc pas pris en compte par ces scénarios et les projections obtenues pour caractériser l'environnement à la livraison du projet sont faussées. Il importe donc de mettre à jour les scénarios ainsi que les analyses des incidences environnementales du projet d'aménagement de la Porte de Montreuil dans leurs effets cumulés avec les autres projets à échéance dans le secteur d'étude.		(11) L'Autorité environnementale recommande de redéfinir les scénarios au fil de l'eau (sans projet) et de référence (avec projet) retenus dans l'étude d'impact compte tenu de la modification du calendrier prévisionnel du projet, et d'actualiser en conséquence l'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets à échéance notamment sur les déplacements, la qualité de l'air et l'environnement sonore
À partir des résultats et des préconisations des études de pollution des sols réalisées, l'étude d'impact prévoit des mesures permettant de rendre l'état des sols compatible avec les usages projetés pour chaque futur lot bâti. Cependant, l'Autorité environnementale remarque que dans le cadre des évolutions du projet, liées notamment à la nouvelle « stratégie bas carbone », il est prévu la réversibilité de certains lots (1, 2A et 2D) en usage résidentiel, et que la compatibilité des sols avec cet usage n'est pas évaluée, alors que cette hypothèse de reconversion à terme laisse entrevoir un potentiel risque d'exposition pour les futurs usagers. De plus, alors qu'aucun accueil d'une population sensible n'était annoncé dans le cadre de la version antérieure du projet, l'annexe 5 du dossier d'actualisation indique la présence d'une crèche dans le lot 2A (p.26). Il convient donc pour l'Autorité environnementale d'intégrer ces nouveaux usages projetés ou potentiels dans l'analyse des risques sanitaires afin de définir des mesures d'évitement et de réduction adaptées.		(12) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer dans l'analyse des risques sanitaires les incidences en termes d'exposition de populations notamment sensibles liée aux nouveaux usages projetés ou potentiels prévus dans le cadre du dossier d'actualisa-

	tion de l'étude d'impact
Le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil, et en particulier sa composante bâtie intervenant dans le cadre du concours <i>Reinventing Cities</i>, présente selon l'étude d'impact une stratégie environnementale très ambitieuse en termes d'émissions de gaz à effet de serre, comme en témoigne sa « stratégie bas carbone » (p.B-24). Il est ainsi notamment prévu, dans le cadre de son engagement « Zéro Carbone », d'atteindre le niveau E3C2 du label E+C-¹⁰ et du label BBCA¹¹ Niveau Excellent pour chacun des lots (or lot 3). Toutefois, l'Autorité environnementale remarque que l'étude d'impact n'évalue pas l'impact du projet global sur le climat, en termes d'émissions de gaz à effet de serre, ni sur la consommation des ressources naturelles liée à ses choix constructifs, et qu'il ne démontre donc pas comment le projet s'inscrit dans la trajectoire fixée par la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) révisée qui vise la neutralité carbone à horizon 2050 et contribue à son atteinte.	(13) L'Autorité environnementale recommande de réaliser un bilan prévisionnel des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet sur l'ensemble de son cycle de vie et dans le cadre d'une analyse de son empreinte écologique globale

10 Le label « Bâtiments à Énergie Positive et Réduction Carbone » évalue la « performance environnementale » des bâtiments.

11 Le label « Bâtiment Bas Carbone » évalue l'exemplarité d'un bâtiment en matière d'empreinte carbone.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique .

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](#). 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 : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

La MRAe rappelle que, conformément au 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.

Délibéré en séance le 29 juin 2022

Siégeaient :

**Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES, Brian PADILLA,
Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.**

Éric ALONZO s'est déporté pour ce dossier.

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer dans l'étude d'impact le plan masse du programme de construction permettant d'appréhender les hauteurs et surfaces envisagées des futurs bâtiments.....10
- (2) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer à l'étude d'impact des éléments d'information complémentaires sur les particules fines au droit du site du projet, sur la base de données de référence établies en 2019.....11
- (3) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser la référence aux valeurs guides de l'OMS pour la qualité de l'air, ainsi que les données des stations de mesure AirParif.....11
- (4) L'Autorité environnementale recommande à nouveau d'analyser la qualité des remblais présents au droit des futurs espaces publics, et d'intégrer à l'étude d'impact les résultats obtenus et les mesures à définir en conséquence une fois les investigations réalisées.....11
- (6) L'Autorité environnementale recommande à nouveau, au regard des enjeux propres du site, 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, comparativement à d'autres solutions de substitution raisonnables en termes d'emplacement, de formes urbaines et de programmation des lots bâtis.....12
- (7) L'Autorité environnementale recommande à nouveau d'approfondir la justification de la capacité du boulevard périphérique à absorber les reports de trafic induit par le projet.....13
- (8) L'Autorité environnementale recommande à nouveau 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.....14
- (9) L'Autorité environnementale recommande à la ville de Paris de confirmer son intention de procéder à la mise en place d'enrobés phoniques performants sur le futur giratoire de la place de Montreuil et d'examiner la possibilité de l'envisager également sur les tronçons acoustiquement les plus impactants des autres voiries du secteur.....15
- (10) L'Autorité environnementale recommande d'inclure les voies situées Portes de Bagnolet et de Vincennes dans le périmètre retenu pour l'étude des incidences du projet en matière d'environnement sonore liées au report de trafic.....15
- (11) L'Autorité environnementale recommande de redéfinir les scénarios au fil de l'eau (sans projet) et de référence (avec projet) retenus dans l'étude d'impact compte tenu de la modification du calendrier prévisionnel du projet, et d'actualiser en conséquence l'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets à échéance notamment sur les déplacements, la qualité de l'air et l'environnement sonore.....17

(12) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer dans l'analyse des risques sanitaires les incidences en termes d'exposition de populations notamment sensibles liée aux nouveaux usages projetés ou potentiels prévus dans le cadre du dossier d'actualisation de l'étude d'impact.....17

(13) L'Autorité environnementale recommande de réaliser un bilan prévisionnel des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet sur l'ensemble de son cycle de vie et dans le cadre d'une analyse de son empreinte écologique globale.....18