



Mission régionale d'autorité environnementale

ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet de création d'un hôtel de messagerie urbaine
à Paris – 17ème arrondissement (75)**

N° APJIF-2023-042
en date du 09/08/2023

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet de création d'un hôtel de messagerie urbaine (logistique) à Paris, dans le 17^{ème} arrondissement, ainsi que son étude d'impact, datée de mai 2023. Le projet est porté par la société Prologis et l'avis est émis dans le cadre d'une procédure d'instruction d'une demande de permis de construire.

Ce projet d'hôtel logistique s'inscrit dans le périmètre de la zone d'aménagement concerté (Zac) Clichy - Bati-gnolles, créée en 2007 sur un terrain en friche de 1,98 ha. Cette emprise était précédemment occupée par un centre technique de la SNCF, démoli depuis 2008. Le projet consiste à construire un bâtiment de cinq niveaux, d'une surface de plancher totale de 47 153 m², sur un niveau de sous-sol (parking). Chaque niveau de messagerie est équipé d'une aire de chargement accessible par une rampe circulaire, et un niveau de bureaux (R+4) est également prévu sur 1 700 m².

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent la pollution des sols, la qualité de l'air et les nuisances sonores, la biodiversité et la perméabilité des sols, l'intégration paysagère, les mobilités et le changement climatique.

L'étude d'impact est globalement proportionnée aux enjeux, bien structurée, documentée et illustrée. L'Autorité environnementale porte une attention particulière à la réalisation effective de l'un des objectifs du projet, mis en avant parmi les critères de choix de son site d'implantation : la possibilité de desserte ferroviaire favorisant la multimodalité de l'activité logistique, dont les conditions de mise en œuvre nécessitent d'être précisées et garanties.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- procéder à des campagnes de mesures complémentaires des gaz de sol et réaliser des investigations sur la qualité des eaux souterraines ;
- prévoir un dispositif de suivi des émissions de pollutions atmosphériques (poussières), sonores et des vibrations en phase chantier ;
- démontrer l'absence d'impact notable du projet sur la biodiversité (protégée et ordinaire) et l'absence d'obligation de solliciter une dérogation espèces protégées ;
- préciser la part des surfaces actuellement perméables du site et la part des surfaces de pleine-terre projetées ;
- préciser les mesures prévues pour encourager le recours aux modes de déplacement alternatifs aux véhicules motorisés individuels, notamment le nombre, la localisation et l'accessibilité des stationnements vélos, d'en évaluer l'efficacité pour le cas échéant les renforcer ;
- présenter le calendrier précis d'étude et de mise en service de la desserte ferroviaire du site et compléter l'étude d'impact en conséquence, compte tenu du report modal attendu ;
- présenter le bilan carbone du projet global dans l'ensemble de ses composantes et de leur cycle de vie, préciser les mesures d'évitement, de réduction et de compensation éventuellement nécessaires et en évaluer la contribution attendue.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis. Le maître d'ouvrage devra exposer dans un document transmis à l'Autorité environnementale les réponses qu'il apporte à ses recommandations. La liste des sigles présents dans cet avis figure en page 6.

Sommaire

Synthèse de l'avis	2
Sommaire	3
Préambule	4
Avis détaillé	7
1. Présentation du projet	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	9
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	9
2. L'évaluation environnementale	9
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	9
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement	10
3.1. Pollutions des sols.....	10
3.2. Qualité de l'air.....	12
3.3. Pollutions sonores et vibratoires.....	13
3.4. Biodiversité et perméabilité des sols.....	14
3.5. Intégration paysagère.....	16
3.6. Mobilités.....	17
3.7. Énergie et changement climatique.....	18
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale	19
ANNEXE	20
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte	21

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 ville de Paris pour rendre un avis sur le projet de création d'un hôtel de messagerie urbaine, situé à Paris – 17^{ème} arrondissement (75) et sur son étude d'impact datée de mai 2023, dans le cadre d'une procédure d'instruction de la demande de permis de construire.

Ce projet de création d'un hôtel de messagerie urbaine a été soumis à l'obligation de réaliser une évaluation environnementale, après examen au cas par cas au titre des rubriques 5 et 39° a) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, par la décision du préfet de la région Île-de-France n° DRIEAT-SCDD-2022-205 du 19 septembre 2022.

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 l'Autorité environnementale le 9 juin 2023. 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 27 juin 2023. Sa réponse du 19 juillet 2023 est prise en compte dans le présent avis.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 9 août 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de création d'un hôtel de messagerie urbaine, situé à Paris – 17^{ème} arrondissement (75).

Sur le rapport de Noël JOUTEUR, coordonnateur, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale 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.

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires 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).

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.

Sigles utilisés

BTEX	Benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes
COHV	Composés organiques halogénés volatils
CPCU	Compagnie parisienne de chauffage urbain
Drieat	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports
DRPJ	Direction régionale de la police judiciaire
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
HCT	Hydrocarbures totaux
HFO	Hydrofluoro-oléfines
MRAe	Mission régionale d'autorité environnementale
Mva	Méga-voltampère
NGF	Nivellement général de la France
OMS	Organisation mondiale de la santé
PCAET	Plan climat-air-énergie territorial
PDUIF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
PGR1	Plan de gestion des risques d'inondation
PL	Poids lourds
PLU	Plan local d'urbanisme
PPA	Pla de protection de l'atmosphère
Sdage	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
Sdrif	Schéma directeur de la région Île-de-France
VUL	Véhicule utilitaire léger
Zac	Zone d'aménagement concerté

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet d'hôtel de messagerie urbaine (appelé « Size ») s'implante dans un contexte urbain très dense, au nord-ouest de Paris (17^{ème} arrondissement). Il est situé à proximité immédiate du boulevard périphérique (porte de Clichy) au nord et du faisceau des voies ferrées de Saint-Lazare à l'ouest (Figure 1). Son emprise est enclavée notamment entre les bâtiments du centre de tri des déchets du Sycdom, du Tribunal de grande instance (TGI) de Paris et de la direction régionale de la police judiciaire (DRPJ) (Figure 2).

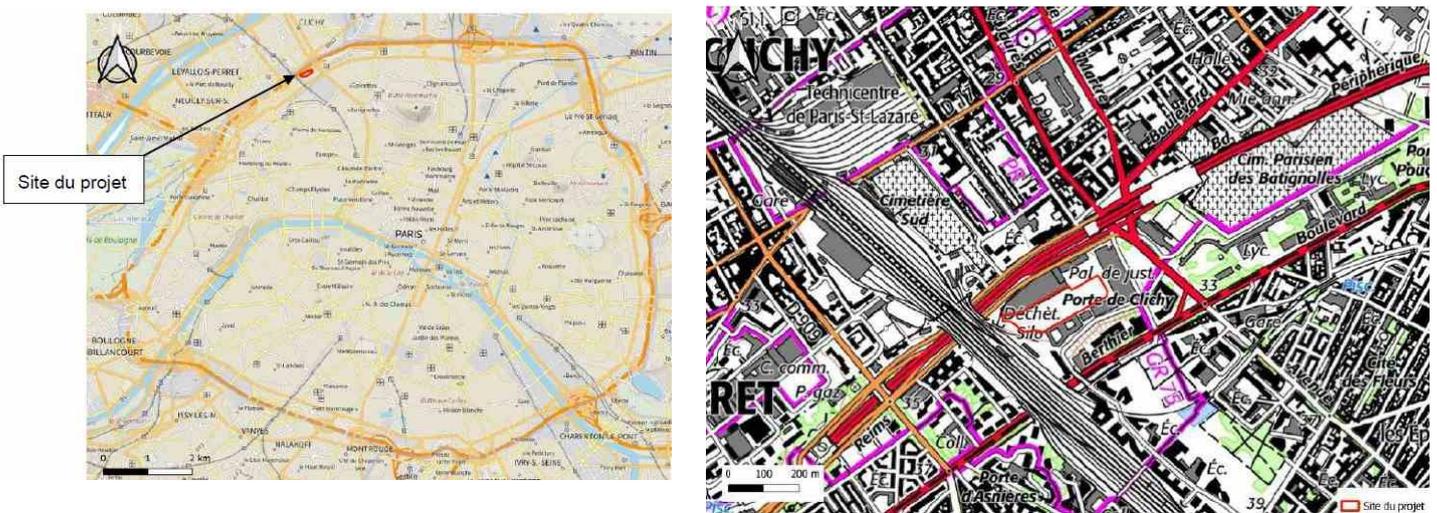


Figure 1: Localisation du projet d'hôtel de messagerie urbaine à Paris (détour en rouge au niveau de la mention « Porte de Clichy ») - Source : étude d'impact, p. 28

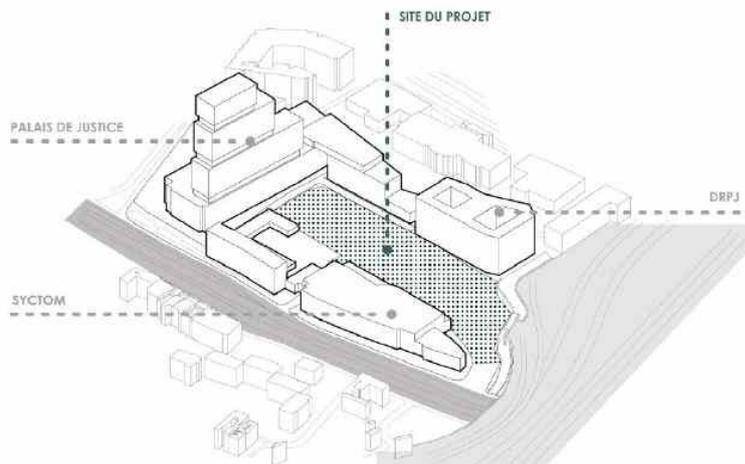


Figure 2: Insertion de l'emprise du projet dans son environnement - Source : résumé non technique, p. 10

L'emprise du projet, d'une surface de 1,98 ha, est localisée à l'angle nord-ouest du périmètre de la zone d'aménagement concerté (Zac) Clichy - Batignolles, créée en 2007 (Figure 3). La programmation de cette Zac répond à un objectif de mixité urbaine avec la construction de logements, de commerces et services, d'équipements publics et d'immeubles de bureaux (dont les bâtiments récents du TGI et de la DRPJ). Elle prévoit également la réalisation d'un pôle de logistique urbaine, dans lequel le projet d'hôtel de messagerie urbaine s'inscrit et qui comprend par ailleurs des installations de collecte et de tri de déchets, une centrale à béton et un parking pour autocars.



Figure 3: Périmètre de Zac Clichy-Batignolles (détouré en noir) dans son contexte urbain - Source : étude d'impact, p. 25

Ce projet d'hôtel logistique, situé au 41/43 rue de Douaumont, est prévu sur un terrain en friche de 1,98 ha occupé précédemment par un centre technique de la SNCF, démoli depuis 2008. Il consiste à construire un bâtiment de cinq niveaux, d'une surface de plancher total de 47 153 m², auxquels s'ajoute un niveau de sous-sol (parking). Chaque niveau de messagerie est équipé d'une aire de chargement accessible par une rampe circulaire, et un niveau de bureaux (R+4) est prévu sur 1 887 m².

Le projet prévoit également la création des éléments suivants :

- 11 177 m² de voirie interne au site,
- des locaux techniques représentant une surface totale de 2 839 m²,
- un parking poids-lourds de 1 712 m²,
- une toiture végétalisée sur 8 582 m² et équipée de panneaux solaires sur 4 458 m²,
- un « jardin de pluie » au rez-de-chaussée de 2 265 m².

Le site sera raccordé au faisceau ferroviaire des Batignolles par une voie interne de 150 m de long, et le fonctionnement de cette desserte ferroviaire est envisagé selon deux scénarios d'exploitation, encore à l'étude.

L'étude d'impact ne présente ni le calendrier, ni les séquences du projet en phase travaux. Elle mentionne seulement la démolition d'une palissade en béton munie de contreforts, actuellement implantée en limite des parcelles voisines du TGI et de la DRPJ.

(1) L'Autorité environnementale recommande de préciser le calendrier et le phasage des travaux nécessaires à la réalisation du projet.

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

L'étude d'impact ne fait pas état d'une concertation avec le public en amont du projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- la pollution des sols ;
- la qualité de l'air ;
- le bruit ;
- la biodiversité et la perméabilité des sols ;
- l'intégration paysagère ;
- les mobilités ;
- l'énergie et le changement climatique.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact est globalement proportionnée aux enjeux, claire, bien structurée et illustrée. Elle comporte pour chaque grand chapitre des tableaux de synthèse (enjeux p. 165, impacts en phase chantier p. 188 et en phase exploitation p. 243, mesures d'évitement et de réduction en phase chantier p. 252 et en phase exploitation p. 299). Elle est fondée sur plusieurs études thématiques (hydrogéologique, pollution de sols, géotechnique, air et santé, acoustique, trafic, biodiversité, ensoleillement...) jointes au dossier.

Le résumé non technique, dont l'objectif est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact, est présenté dans un document à part. Le projet y est correctement décrit et illustré dans son contexte et ses caractéristiques. L'analyse des enjeux environnementaux, des effets du projet, les mesures d'évitement et de réduction et les modalités de leur suivi font l'objet de tableaux de synthèse.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Un chapitre de l'étude d'impact expose l'articulation du projet avec certains documents de planification existants (p. 310-332). Les documents pris en compte sont notamment le plan local d'urbanisme (PLU) de Paris approuvé en juin 2006 (en cours de révision générale), le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie 2022-2027, le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de la Métropole du Grand Paris adopté le 8 décembre 2017, le plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Île-de-France et le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif).

Cette analyse met également en regard les caractéristiques du projet avec les orientations de la Zac Clichy-Batignolles dans laquelle il s'inscrit, et évoque la manière dont il prend en compte les trames verte et bleue locales.

En revanche, en ce qui concerne les continuités écologiques, elle ne fait état ni des éléments du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) qui pourraient se rapporter au secteur du projet, ni du plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF). Elle ne mentionne pas non plus le PCAET de Paris adopté le 22 mars 2018 et en cours de révision, parallèlement à celle du PLU.

(2) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'articulation du projet avec les documents de planification par la prise en compte du SRCE, du PDUIF et du PCAET de Paris.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact présente un chapitre « Solutions de substitution et principales raisons du choix effectué » (p. 348-352). En premier lieu, le maître d'ouvrage y indique avoir étudié plusieurs localisations alternatives pour son projet, notamment à Gennevilliers et à Ivry-sur-Seine, mais qu'aucune de ces localisations ne répondait aux qualités du site retenu en termes d'accessibilité, de potentiel de constructibilité, d'éloignement des bâtiments résidentiels et de raccordement multimodal (ferroviaire). Il décrit en second lieu trois scénarios envisagés concernant la nature du projet : un projet initial, ayant fait l'objet d'un permis de construire et d'une étude d'impact en 2015, qui prévoyait des installations de logistique classique, puis un projet de construction enterrée et enfin un projet conçu avec un parking automobile en toiture.

Le choix retenu in fine d'une messagerie dévolue à la distribution urbaine de colis est présenté comme répondant aux contraintes du site, aux besoins du marché et aux objectifs stratégiques de la ville de Paris en matière de logistique durable.

Pour l'Autorité environnementale, la présentation des localisations alternatives qui ont été étudiées aurait pu être davantage détaillée, et les critères mis en œuvre pour leur identification mieux explicités (en particulier s'agissant du potentiel multimodal), afin de rendre pleinement compte de la démarche comparative menée, notamment au regard des considérations de moindre impact environnemental.

(3) L'Autorité environnementale recommande de détailler, au regard des critères environnementaux, la démarche d'analyse comparative menée des différentes localisations examinées pour le projet.

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

3.1. Pollutions des sols

L'étude d'impact indique, dans l'analyse de l'état initial, que le site a fait l'objet d'un diagnostic de pollution des sols réalisé en mars 2021. Ce diagnostic est fourni en annexe². Il est établi sur la base de 30 sondages répartis selon un maillage couvrant l'ensemble de l'emprise, dont quatre ont été équipés de piézajets afin de mesurer les gaz du sol. Les résultats d'analyses montrent la présence :

- d'anomalies en hydrocarbures totaux (HCT), hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et métaux en un point d'une butte située à l'est du site ;
- de traces de métaux sur l'ensemble des échantillons lourds, à des niveaux du même ordre que ceux du bruit de fond urbain sauf dans les dernières couches au-delà de 20 m NVP³ ;

2 Annexe 4 : « Diagnostic environnemental initial - Prestations Mise à jour du DIAG », daté de juillet 2022, p. 62 et suiv. du volume 1 des annexes.

3 Nivellement de la Ville de Paris, cotation altimétrique propre à la ville de Paris inférieure de 33 cm au nivellement général de la France.

- de fractions solubles et sulfates dans les couches jusque vers 20 m NVP, ainsi que, localement, d'hydrocarbures, de HAP et d'odeurs d'HCT, ces éléments étant identifiés dans les terres excavées et justifiant d'une évacuation en filières adaptées.



Figure 4: Plan de localisation des sondages de pollution des sols - Source : étude d'impact, p. 94

Les résultats d'analyses sur les gaz de sol mettent en évidence la présence de traces de COHV⁴ au niveau de trois piézomètres, et celle d'hydrocarbures aliphatiques et aromatiques associés à des composés aromatiques volatils (BTEX⁵) au niveau des quatre piézomètres, avec des teneurs de l'ordre des teneurs de référence.

Le diagnostic conclut que les risques sanitaires liés à ces pollutions sont acceptables pour les usages envisagés, dans la mesure où les terres excavées identifiées comme polluées font l'objet de modalités de gestion adaptées. En revanche, pour les gaz de sol, il rappelle la préconisation de la méthodologie de gestion des sites et sols pollués de réaliser plusieurs campagnes de mesures à des saisons différentes, et recommande à cet égard de procéder à d'autres investigations « lorsque la base du projet aura été définie » (p. 97 du volume 1 des annexes). Or, les gaz de sol ont fait l'objet d'une unique campagne de mesures en avril 2021 et l'étude d'impact n'indique pas que cette recommandation de procéder à des investigations complémentaires sera suivie d'effet.

Par ailleurs, le diagnostic n'inclut pas d'investigations concernant la qualité des eaux souterraines présentes à l'aplomb du site, alors que des traces de polluants ont été détectées à 10 m de profondeur et que le toit de la nappe se situe aux environs d'une telle profondeur.

(4) L'Autorité environnementale recommande de :

- procéder à des campagnes de mesures complémentaires des gaz de sol ;
- réaliser des investigations sur la qualité des eaux souterraines.

4 COHV : composés organiques halogénés volatils.

5 BTEX : benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes.

3.2. Qualité de l'air

Pour l'analyse de l'état initial de la qualité de l'air, l'étude d'impact se fonde sur les données issues des stations de mesure d'Airparif les plus proches du secteur du projet et sur les cartographies de concentrations moyennes des principaux polluants (2021), complétées par une campagne de mesure du dioxyde d'azote (NO₂) réalisée sur huit points autour du site fin 2022. Les résultats de cette campagne indiquent des valeurs de concentration importantes, comprises entre 39 et 68 µg/m³, soit des niveaux de quatre à près de sept fois plus élevés que la valeur de référence de l'Organisation mondiale de la santé (10 µg/m³) (Figure 5).

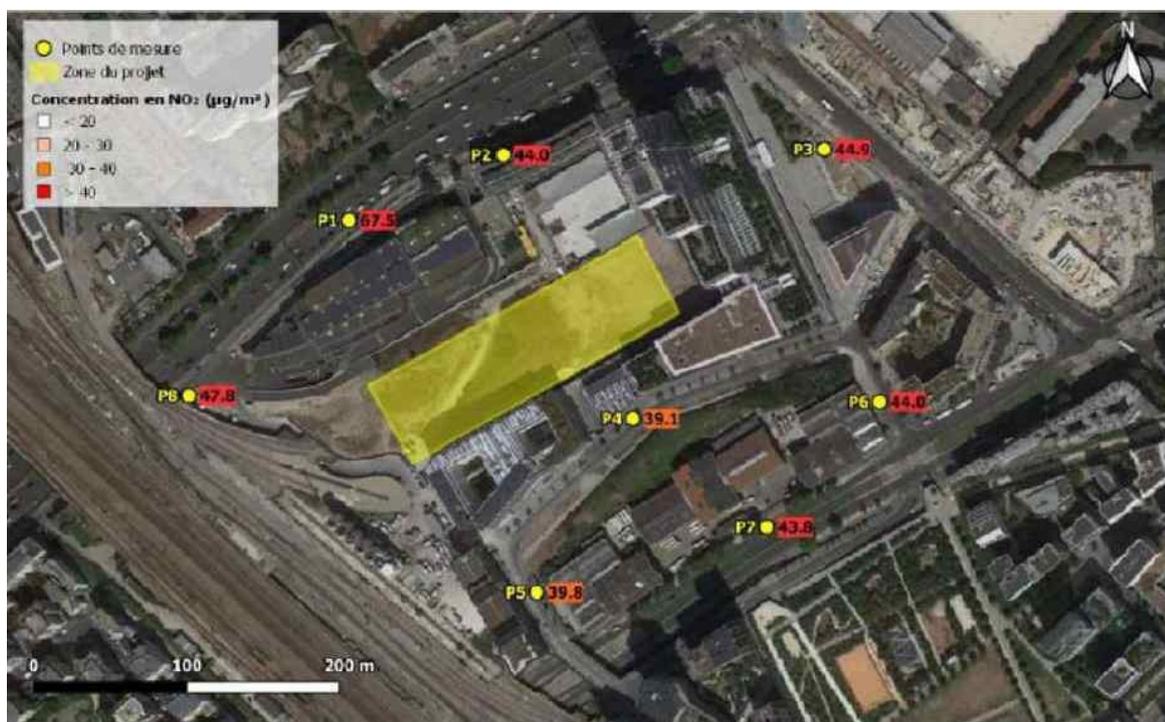


Figure 5: Plan de localisation des points de mesure des concentrations de NO₂ et valeurs obtenues - Source : étude d'impact, p. 106

Une étude air et santé a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact et est jointe en annexe 6 du dossier (p. 125 du volume 2 des annexes). Cette étude approfondie conclut à un impact négligeable du projet (à un horizon 2026) sur le volume des émissions atmosphériques constaté à l'état initial, même s'il peut générer des hausses d'émissions dépassant 10 % sur certains grands axes. Pour l'Autorité environnementale, ce dernier constat nécessite d'être expliqué, compte tenu du recours annoncé comme exclusif aux VUL électriques. Elle conclut également à l'absence d'impact significatif sur la qualité de l'air et l'exposition des populations à des risques sanitaires associés comparativement au scénario « au fil de l'eau » (sans réalisation du projet).

Le maître d'ouvrage indique, au titre des mesures d'évitement et de réduction proposées, qu'il est prévu notamment l'utilisation de véhicules utilitaires légers (VUL) 100 % électriques, le site étant équipé de bornes de recharge, et l'utilisation du fret ferroviaire pour réduire les émissions des poids-lourds. Toutefois, il ne présente pas d'évaluation quantitative de la réduction des émissions de polluants ainsi visée à terme (cf infra). En outre, s'agissant des émissions de polluants et de poussières en phase chantier, s'il est bien envisagé des mesures générales de réduction telles que l'arrosage en période sèche, il n'est pas prévu un suivi de l'efficacité de ces mesures, notamment lors de la phase d'excavation et d'évacuation des terres.

(5) L'Autorité environnementale recommande :

- d'expliquer les prévisions de hausse des émissions atmosphériques (allant jusqu'à 10%) liées au projet sur les grands axes autour du site d'implantation, et la cohérence de ce constat avec la conclusion d'un impact négligeable du projet sur la qualité de l'air ;

- de prévoir un dispositif de suivi des mesures visant à éviter ou limiter l'envol de poussières lors de la phase travaux du projet.

3.3. Pollutions sonores et vibratoires

L'étude d'impact situe le projet dans le contexte des cartes établies par Bruitparif, qui montrent des niveaux très élevés de bruit généré par les axes routiers et surtout ferroviaires (de 65 à plus de 70 dB(A) en Lden⁶).

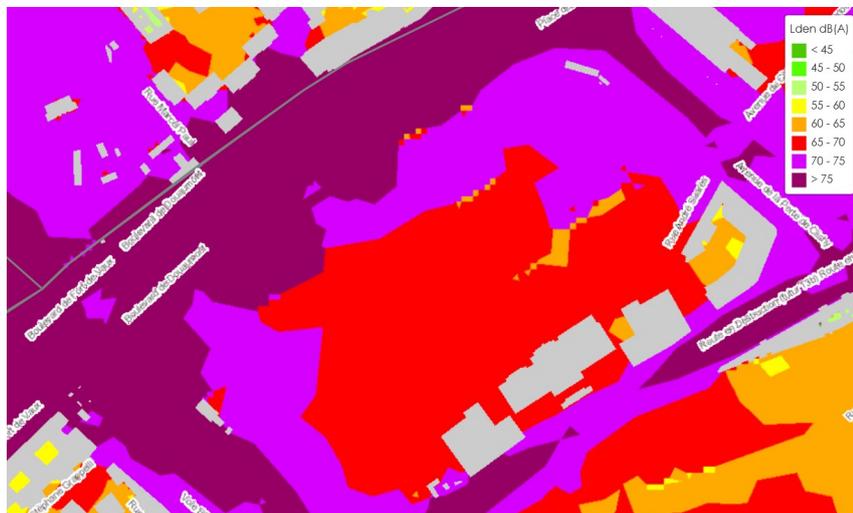


Figure 6: secteur du projet (carte de Bruitparif, tous modes). L'observatoire régional du bruit montre des niveaux très élevés de nuisances sonores allant de plus de 65 db(A) à plus de 70 db(A), parmi les niveaux les plus élevés en Île-de-France.

Une étude acoustique a permis d'évaluer l'impact acoustique du projet, y compris en situation d'effets cumulés avec d'autres projets voisins. Cette étude met notamment en évidence les variations du niveau sonore générées par le projet une fois réalisé, soit, durant la période d'activité du site (de 1h à 21h), une augmentation du bruit côté Syctom et une atténuation au sud (Figure 6).



Figure 7: Variations des niveaux sonores liées au projet à l'état réalisé - période d'1h à 21h - Source : étude d'impact, p. 212

6 L'indicateur Lden (pour « Level day-evening-night ») représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée. Il donne un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) et durant la nuit (22h-6h) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.

En ce qui concerne la phase d'exploitation du site, outre l'utilisation de VUL électriques, le maître d'ouvrage prévoit un aménagement des zones de circulation et de stationnement permettant de réduire les émissions sonores des véhicules et un dimensionnement adapté des dispositions acoustiques (cette dernière mesure n'étant pas détaillée). Afin d'éviter ou réduire les vibrations également générées par l'activité du site, différents dispositifs antivibratiles sont prévus.

En phase chantier, il est aussi envisagé la mise en place de protection phoniques temporaires, une gestion optimisée des installations et une surveillance des nuisances, avec un dispositif de recueil des doléances des riverains.

Si, dans la présentation des modalités de suivi des mesures (p. 307), l'étude d'impact indique la réalisation d'une campagne triennale de mesures acoustiques en limite de propriété et en zones d'émergence réglementées en phase d'exploitation, elle ne précise pas les modalités de suivi des nuisances sonores et des vibrations envisagées durant les travaux.

(6) L'Autorité environnementale recommande de préciser le dispositif de suivi mis en place en ce qui concerne les nuisances sonores et les vibrations générées en phase travaux du projet.

3.4. Biodiversité et perméabilité des sols



Figure 8: *Ædipode turquoise* - Source Wikipédia

L'étude d'impact indique qu'un inventaire faune-flore-habitats a été réalisé sur le site en 2022. Le rapport de ce diagnostic écologique figure en annexe 9 (p. 196 et suivantes du volume 3 des annexes). Les onze prospections de terrain menées dans le cadre de ce diagnostic couvrent une période de mai à décembre. Le diagnostic conclut à la faiblesse des enjeux liés à la présence éventuelle d'habitat et à la flore, mais qualifie de fort l'enjeu associé à la présence d'espèces végétales invasives.

Il identifie par ailleurs un niveau d'enjeu fort dans la présence de deux espèces d'orthoptères (dont l'*Ædipode turquoise*, protégée), et des niveaux faibles à modérés en ce qui concerne certaines autres espèces faunistiques observées (notamment deux espèces de chiroptère, douze

espèces d'oiseaux dont neuf protégées et une espèce de reptile, le Lézard des murailles).

Les impacts du projet en phase travaux sur ces enjeux sont qualifiés de forts en ce qui concerne les espèces végétales invasives, les chiroptères et les orthoptères, et de modérés s'agissant notamment des oiseaux et du Lézard des murailles. En phase d'exploitation, les impacts sur ces espèces faunistiques sont qualifiés de modérés.

Les mesures d'évitement et de réduction, ainsi que des mesures dites d'accompagnement et des mesures de suivi sont décrites dans l'étude d'impact.

Les mesures d'évitement ne sont mises en œuvre que pendant la phase des travaux, et consisteront notamment à adapter le planning et la sectorisation (mise en défens⁷ de zones sensibles) des travaux en fonction des périodes sensibles pour la faune et à prévenir la prolifération des espèces végétales invasives. Des mesures de réduction sont également prévues en phase chantier, telles que la mise en place d'un dispositif d'éloignement des espèces avant travaux (Lézard des murailles). En phase d'exploitation, il est envisagé « *la création d'espaces verts à fort potentiel d'accueil de la biodiversité* », et la mise en place de gîtes et nichoirs à destination de la faune (Lézard des murailles, Moineau domestique, Rougequeue noir, Faucon crécerelle et Pipistrelle commune, hôtel à insectes). Le choix d'essences végétales locales, la conception d'un plan lumière, la préven-

⁷ Par mise en œuvre de mesures de protection provisoires durant la phase de travaux.

tion des risques de collision de la faune volante contre les vitrages et une gestion différenciée des espaces verts complètent cette description des mesures envisagées. Un suivi par un écologue sera mis en place durant les phases chantier et exploitation (N, N+3, N+5 puis tous les cinq ans).

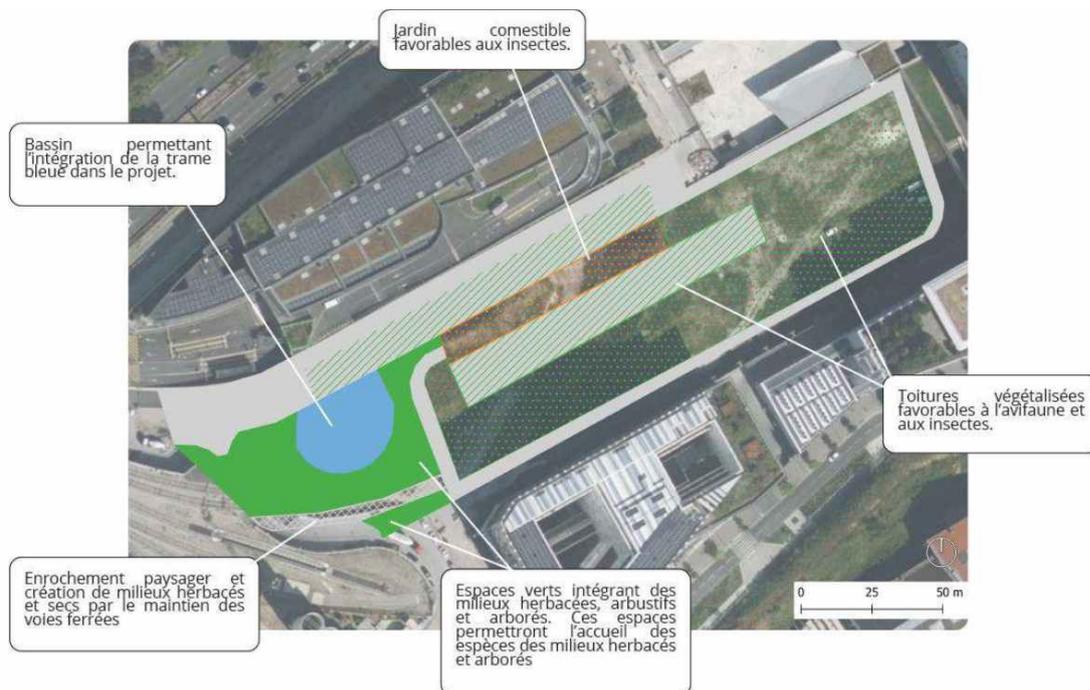


Figure 9: Synthèse planimétrique des mesures favorables à la biodiversité - Source : étude d'impact, p. 297

L'Autorité environnementale estime que ces mesures sont globalement adaptées et pertinentes au regard du contexte très urbain du secteur. Elle observe toutefois que l'étude d'impact conclut (p. 302) qu'« au regard des enjeux mis en évidence et les mesures d'évitement et de réduction proposées, les impacts résiduels sont faibles à négligeables », en présentant (p. 303-306) un tableau de synthèse de ces mesures « avec justification de [leur] efficacité et évaluation des impacts résiduels » pour les treize espèces protégées pré-identifiées.

Or, pour l'Autorité environnementale, l'évaluation des impacts résiduels potentiels sur la biodiversité ne doit pas se limiter aux seules espèces protégées, mais concerner l'ensemble des cortèges faunistiques et floristiques présents sur le site, où ont pu être observées des espèces tant ordinaires que remarquables, bien que ne faisant pas l'objet d'une protection réglementaire.

Par ailleurs, s'agissant plus particulièrement des espèces protégées, la conclusion du tableau précité, selon lesquelles « il n'y a pas de remise en cause du bon accomplissement des cycles biologiques » de l'ensemble de ces espèces, reste à démontrer et à évaluer plus finement, au même titre que la qualification de faibles à négligeables des impacts résiduels sur la biodiversité. À cet égard, l'Autorité environnementale estime qu'il est nécessaire de mieux étayer l'absence de toute mesure de compensation, et donc de l'obligation de solliciter une demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées ou de leurs habitats.

(7) L'Autorité environnementale recommande de :

- démontrer le caractère faible à négligeable des impacts résiduels du projet sur la biodiversité, tant en ce qui concerne les espèces protégées, que les espèces plus ordinaires,
- justifier par conséquent l'absence de toute mesure de compensation à prévoir dans le cadre d'une demande de dérogation au titre des espèces protégées.

D'après le diagnostic écologique réalisé, le site du projet est actuellement en majeure partie occupé par une « communauté d'espèces rudérales des constructions urbaines récemment abandonnées » (1,67 ha), le reste du site correspondant à des emprises routières « désaffecté[es] sur des surfaces dures » (0,23 ha), au « réseau

routier et parking » (0,1 ha) et à un « dépôt de déchets » (0,05 ha). Toutefois, l'étude d'impact ne précise pas la surface de sol perméable existante, pouvant être comparée à la surface laissée ou rendue perméable à l'état projeté. Elle ne précise pas non plus la part de pleine terre qui sera aménagée en rez-de-chaussée, sur les 2 265 m² dévolus au « jardin de pluie ».

(8) L'Autorité environnementale recommande de préciser la part des surfaces actuellement perméables du site et la part des surfaces de pleine terre projetées.

3.5. Intégration paysagère

Le site du projet s'inscrit dans le contexte d'un territoire très urbanisé, entre des bâtiments de gabarits différents mais majoritairement importants, voire imposant comme le TGI. L'analyse de l'état initial du paysage urbain dans lequel s'implante le projet est cependant très succincte (trois prises de vue présentées sur quatre annoncées, Figure 9). En revanche, la description du projet et de son intégration urbaine est bien détaillée et illustrée (plans et coupes, photomontages Figures 8 et 10), les rapports de volumes et de hauteurs avec les bâtiments voisins sont correctement restitués (Figures 11).



Figure 10: Photomontages de l'état projeté - Source : étude d'impact, p. 263

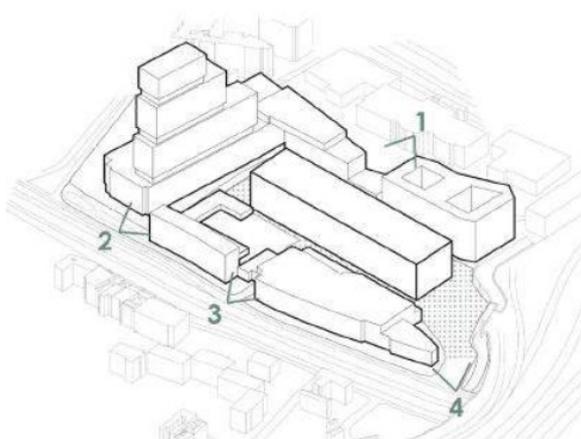


Figure 11: Localisation des prises de vue de l'état initial - Source : étude d'impact, p. 90

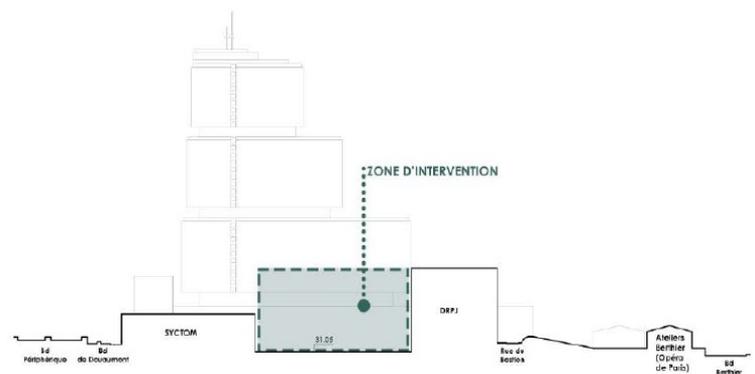


Figure 13: Coupe transversale de l'existant - Source : étude d'impact, p.264

3.6. Mobilités

Le secteur du projet se situe au croisement de plusieurs axes routiers majeurs (boulevard périphérique, boulevard Berthier, avenue de la Porte de Clichy prolongeant la route départementale (RD) 911 côté Clichy). Le site est principalement accessible depuis le boulevard de Douaumont, qui est parallèle au périphérique et croise la rue de Douaumont.

L'étude d'impact rend compte des principaux résultats de l'étude de mobilité (jointe en annexe 8, p. 125 du volume 3 des annexes) en ce qui concerne les volumes actuels du trafic routier et les réserves de capacité des carrefours. Toutefois, le volet de cette étude dédié aux transports en commun et aux modes actifs n'est pas ou est peu repris dans l'analyse de l'état initial de l'étude d'impact. L'Autorité environnementale note que cette même étude ne développe pas ce volet des flux de déplacements en modes alternatifs à l'état projeté.

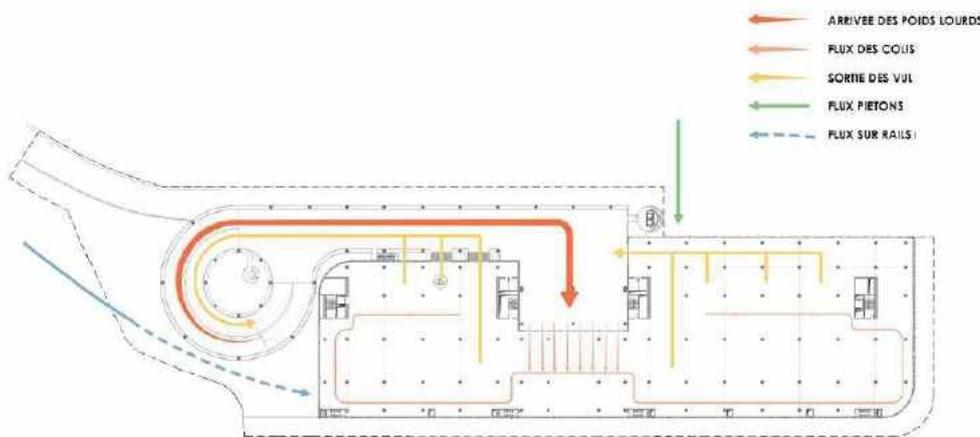


Figure 14: Plan des flux en phase d'activité - Source : étude d'impact, p. 59

D'après l'étude d'impact, le projet générera un nombre quotidien de véhicules automobiles supplémentaires évalué à 100 mouvements de véhicules légers (VL), 288 mouvements de véhicules utilitaires légers (VUL) et 39 mouvements de poids-lourds (PL).

Le parking prévu en sous-sol comportera environ 300 places pour VL et VUL, 30 places PL. Il est mentionné également 36 emplacements pour véhicules deux roues, sans qu'en soient précisés ni la répartition entre véhicules motorisés et vélos, ni la localisation exacte et les conditions d'accès (Figure 12), ni enfin comment ce nombre a été évalué.

L'Autorité environnementale relève que l'étude d'impact ne prend pas en compte, à ce stade, le trafic ferroviaire généré par le projet en substitution totale ou partielle du trafic routier entrant. Elle précise en effet que « l'impact lié au transport est uniquement routier, l'entreprise n'utilisant pas d'autres moyens de transport, sauf pour les salariés qui pourront venir sur le lieu en transports en commun » (p. 238). La raison en est sans doute, notamment, que le scénario d'exploitation de la desserte ferroviaire du site n'est pas encore arrêté, le maître d'ouvrage indiquant qu'« il a été envisagé l'étude de 2 scénarios d'exploitation pouvant être réalisés à court et moyen terme » (p. 45). Toutefois, le calendrier de réalisation de cette étude de faisabilité et l'échéance prévisible de la mise en service du raccordement ferroviaire envisagé ne sont pas précisés.

Pour l'Autorité environnementale, il sera nécessaire d'actualiser l'étude d'impact une fois que seront définies les modalités de cette desserte ferroviaire, qui constitue l'une des justifications importantes du projet et l'une de ses caractéristiques potentiellement les plus intéressantes au point de vue environnemental.

Elle estime également que, compte tenu de l'effectif d'employés pressenti sur le site en phase d'exploitation (660 personnes en équivalents temps plein) et des conditions favorables d'accès au site par les transports en commun et les modes actifs, il importe d'évaluer et d'encourager davantage le recours par les salariés aux modes de déplacement alternatifs aux modes motorisés individuels. Les mesures prévues à cet égard (notamment l'incitation au covoiturage et la mise en place d'un parking vélo sécurisé pour les employés) méritent également d'être précisées.

(9) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser les mesures prévues pour encourager le recours aux modes de déplacement alternatifs aux modes motorisés individuels, notamment le nombre, la localisation et l'accessibilité des emplacements dédiés aux vélos, et d'en évaluer l'efficacité pour, le cas échéant, les renforcer ;
- présenter le calendrier précis d'étude et de mise en exploitation de la desserte ferroviaire du site, et compléter ou, à défaut, actualiser dès que possible l'étude d'impact en conséquence, compte tenu du report modal attendu.

3.7. Énergie et changement climatique

D'après l'étude d'impact, l'alimentation du site en électricité sera en tout (p. 31) ou partie (p. 54) couverte par la production des panneaux photovoltaïques installés en toiture, dont il n'est pas précisé la puissance attendue. La puissance électrique du raccordement au réseau Enedis est estimée à 8,3 Mva⁸.

Les bureaux seront chauffés par le réseau de chauffage urbain (CPCU) et climatisés par un système de pompe à chaleur à fluides frigorigènes HFO. Un groupe électrogène de sécurité associé à une cuve de fioul de 3 000 litres et un local de charge d'accumulateurs pour le rechargement des véhicules électriques sont également prévus.

Le bilan carbone réalisé pour la phase chantier du projet est présenté p. 57 de l'étude d'impact (Figure 13). Le maître d'ouvrage indique qu'« il est nécessaire de sécuriser les émissions de carbone de la construction vis-à-vis du seuil de la réglementation environnementale (RE) 2020 » (marge actuelle de 526 kgCO₂/m², sur les 1 436 kgCO₂eq/m² de coût carbone estimé au total), et que les optimisations seront à rechercher sur les matériaux et les équipements. Toutefois, aucune mesure spécifique n'est prévue au titre de l'impact de ces émissions sur le climat (p. 175).

Une évaluation des émissions de gaz à effet de serre du site en période d'activité est par ailleurs proposée (p. 200), uniquement sur la base des émissions de CO₂ des flux routiers sur le site (distance moyenne de 500 m parcourue par un PL et de 50 m pour un VL) ainsi que des déplacements hors site des salariés (distance moyenne de 10 km). Le total de ces émissions est estimé à environ 212 kg CO₂ par jour.

Il est indiqué que le recours au fret ferroviaire pour la desserte du site permettra de réduire significativement les émissions générées par les poids-lourds, 39 PL représentant un train de 150 m (34 wagons).

(10) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser la puissance de production électrique attendue des installations photovoltaïques ;
- présenter le coût carbone global du projet, en phase chantier et d'exploitation, en prenant en compte l'ensemble de ses composantes, y compris notamment les émissions du trafic poids-lourds hors site ;
- évaluer le volume d'émissions qui viendra en réduction du bilan carbone ainsi évalué du fait du report sur le ferroviaire de tout ou partie des flux de poids-lourds ;
- préciser les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation de l'impact carbone du projet ; tant en phase chantier qu'en phase exploitation, et d'en évaluer la contribution attendue.

⁸ Mégavoltampères.

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

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

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 l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

L'Autorité environnementale 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 l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 9 août 2023

Siégeaient :

Noël JOUTEUR, Brian PADILLA, Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*.

ANNEXE

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de préciser le calendrier et le phasage des travaux nécessaires à la réalisation du projet.....9
- (2) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'articulation du projet avec les documents de planification par la prise en compte du SRCE, du PDUIF et du PCAET de Paris.....10
- (3) L'Autorité environnementale recommande de détailler, au regard des critères environnementaux, la démarche d'analyse comparative menée des différentes localisations examinées pour le projet.....10
- (4) L'Autorité environnementale recommande de : - procéder à des campagnes de mesures complémentaires des gaz de sol ; - réaliser des investigations sur la qualité des eaux souterraines.....11
- (5) L'Autorité environnementale recommande : - d'expliquer les prévisions de hausse des émissions atmosphériques (allant jusqu'à 10%) liées au projet sur les grands axes autour du site d'implantation, et la cohérence de ce constat avec la conclusion d'un impact négligeable du projet sur la qualité de l'air ; - de prévoir un dispositif de suivi des mesures visant à éviter ou limiter l'envol de poussières lors de la phase travaux du projet.....12
- (6) L'Autorité environnementale recommande de préciser le dispositif de suivi mis en place en ce qui concerne les nuisances sonores et les vibrations générées en phase travaux du projet.....14
- (7) L'Autorité environnementale recommande de : - démontrer le caractère faible à négligeable des impacts résiduels du projet sur la biodiversité, tant en ce qui concerne les espèces protégées, que les espèces plus ordinaires, - justifier par conséquent l'absence de toute mesure de compensation à prévoir dans le cadre d'une demande de dérogation au titre des espèces protégées.....15
- (8) L'Autorité environnementale recommande de préciser la part des surfaces actuellement perméables du site et la part des surfaces de pleine terre projetées.....16
- (9) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser les mesures prévues pour encourager le recours aux modes de déplacement alternatifs aux modes motorisés individuels, notamment le nombre, la localisation et l'accessibilité des emplacements dédiés aux vélos, et d'en évaluer l'efficacité pour, le cas échéant, les renforcer ; - présenter le calendrier précis d'étude et de mise en exploitation de la desserte ferroviaire du site, et compléter ou, à défaut, actualiser dès que possible l'étude d'impact en conséquence, compte tenu du report modal attendu.....18
- (10) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser la puissance de production électrique attendue des installations photovoltaïques ; - présenter le coût carbone global du projet, en phase chantier et d'exploitation, en prenant en compte l'ensemble de ses composantes, y compris notamment les émissions du trafic poids-lourds hors site ; - évaluer le volume d'émissions qui viendra en réduction du bilan carbone ainsi évalué

fait du report sur le ferroviaire de tout ou partie des flux de poids-lourds ; - préciser les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation de l'impact carbone du projet ; tant en phase chantier qu'en phase exploitation, et d'en évaluer la contribution attendue.....18