



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 20 juillet 2018 de la Mission régionale d'autorité  
environnementale sur le projet de construction d'un ensemble immobilier  
dénommé « Mille arbres » à  
Paris – 17ème arrondissement (75)**

**Résumé de l'avis**

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet immobilier « Mille arbres » localisé dans le 17ème arrondissement de Paris, au nord de la Porte Maillot.

L'autorité environnementale (préfet de région) a émis un avis, en date du 20 novembre 2017, sur le projet et son étude d'impact, dans le cadre d'une première demande de permis de construire. Le projet ayant ensuite évolué (un centre de conférence est notamment prévu en plus du programme précédent, des sous-sols sont supprimés et des volumes et aménagements sont modifiés) et le maître d'ouvrage ayant souhaité répondre aux observations de l'autorité environnementale, l'étude d'impact a été actualisée dans le cadre de la demande de permis de construire modificatif nécessaire. La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) est donc saisie dans le cadre de cette procédure, sur la base de l'étude d'impact actualisée, datée d'avril 2018. Ce présent avis actualise l'avis de 2017.

Lauréat de l'appel à projets « Réinventer Paris », le projet « Mille arbres » porté par les sociétés OGIC et la Compagnie de Phalsbourg vise à implanter un immeuble-pont (jusqu'à R+10) en franchissement du boulevard périphérique à des fins principalement de logements et de bureaux. Des commerces, un hôtel, un centre de conférence ainsi qu'un pôle d'enfance (crèche, halte-garderie et aire récréative) sont également prévus. Enfin, le projet prévoit une forte végétalisation du bâtiment, avec la création au premier étage d'un parc ouvert au public et aux derniers niveaux (R+8 à R+10) d'un jardin arboré pour les logements s'y trouvant, soit la plantation de plus de mille arbres.

Le secteur d'implantation est en cours de mutation, avec notamment l'arrivée du RER E et du tramway T3 ainsi que le réaménagement projeté de la Porte Maillot. Le présent projet est également situé au voisinage immédiat du projet « Ville Multistrates », également soumis à étude d'impact.

Les principaux enjeux environnementaux du site concernent les déplacements, la qualité de l'air, les nuisances sonores, le paysage, la pollution des sols ainsi que le climat.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales et les compléments utilement apportés à l'étude d'impact initiale (notamment les nombreux visuels) permettent de mieux appréhender les conditions de fonctionnement de l'immeuble. Mais certains sujets méritent encore des approfondissements.

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

- améliorer les analyses des impacts du projet sur les conditions de déplacement sur le secteur nonobstant les précisions utilement apportées dans la présente étude d'impact, compte tenu, d'une part, des nécessaires modifications des conditions de circulation sur le boulevard périphérique pendant les travaux (au niveau de la porte Maillot) et, d'autre part, du cumul d'effets lié à la présence simultanée des nombreux projets dans le secteur ;

- renforcer la justification de la compatibilité de l'implantation du pôle enfance au-dessus de la gare ;

- étayer davantage les modalités de suivi de la qualité de l'air (aussi bien dans les parties intérieures de l'immeuble que dans les parties extérieures) et de l'ambiance sonore.

La singularité du site d'implantation repose principalement sur la présence immédiate du boulevard périphérique, générateur d'un très fort trafic routier. Au regard des enjeux induits par ce trafic, il serait utile que l'étude d'impact mette davantage en évidence les thèmes liés aux nuisances sonores et aux émissions polluantes afin d'étayer de manière encore plus approfondie la justification du projet au regard de ses impacts environnementaux, en restituant notamment une vision plus globale du devenir du boulevard périphérique.

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

*Avis disponible sur le site internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France*

## **Avis détaillé**

### **1. L'évaluation environnementale**

#### **1.1 Présentation de la réglementation**

Les dispositifs européens d'évaluation environnementale des projets se fondent :

- pour les projets, sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée, relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;
- pour les plans et programmes, sur la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement.

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

Par suite de la décision du Conseil d'État n° 400 559 du 6 décembre 2017 venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

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

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

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

À la suite de la phase de participation du public où cet avis est porté à sa connaissance et où il peut exprimer ses observations, l'avis de la MRAe est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

L'autorité environnementale (Préfet de région) a émis un premier avis sur le projet et son étude d'impact, en date du 20 novembre 2017, sur le projet et son étude d'impact, dans le cadre d'une première demande de permis de construire. Suite aux évolutions du projet et en réponse aux observations de l'autorité environnementale dans son précédent avis, l'étude d'impact a été actualisée dans le cadre d'une demande de permis de construire modificatif. L'autorité environnementale (MRAe) est donc saisie dans le cadre de cette procédure, sur la base de l'étude d'impact actualisée, datée d'avril 2018.

#### **1.3. Contexte et description du projet**

Localisé dans le 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris au nord de la Porte Maillot, le projet « Mille arbres » s'inscrit dans le cadre de l'appel à projets urbains innovants « Réinventer Paris » lancé par la Ville de Paris. Cet appel à projets vise, comme son nom l'indique, à réinventer 23 sites parisiens « *pour qu'ils deviennent des modèles de la ville du futur en matière d'architecture, de nouveaux usages, d'innovation environnementale et de co-construction*<sup>2</sup>. »

Ce projet est mené sous maîtrise d'ouvrage de la société civile de construction-vente (SCCV) Mille Arbres.

<sup>1</sup> En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à une étude d'impact soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau.

En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale de façon systématique les travaux, constructions et opérations constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares.

<sup>2</sup> Source : <http://www.reinventer.paris/2015-2016/fr/presse/>

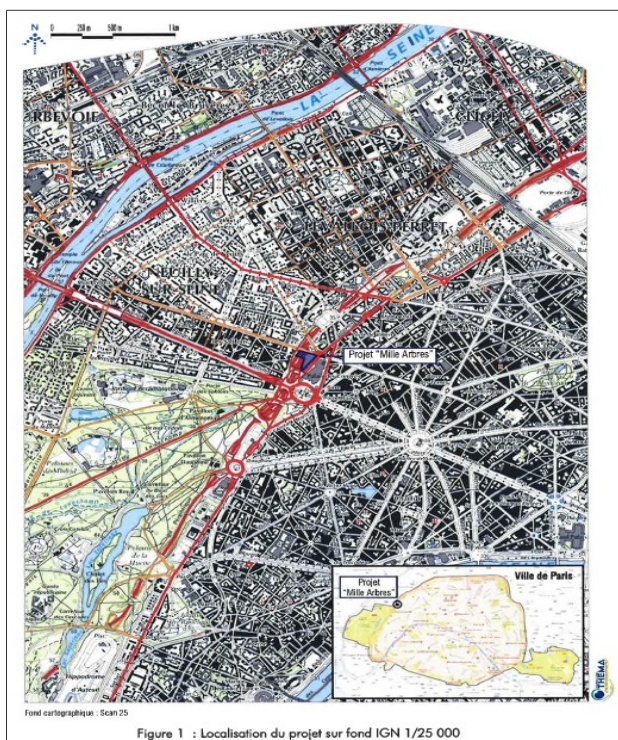
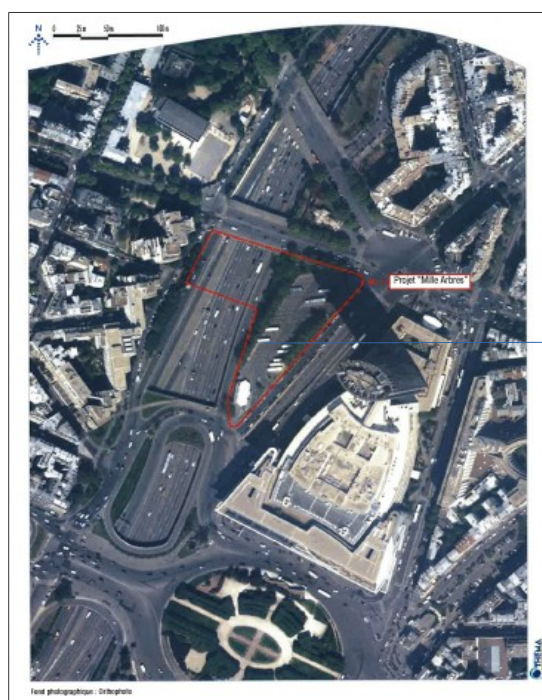


Figure 1 : Localisation du projet sur fond IGN 1/25 000

Localisation du projet au nord de la Porte Maillot (Paris 17ème) - Source : Étude d'impact p 18



Emprises du projet : au-dessus du boulevard périphérique et sur les emprises de l'actuelle gare routière Source : Étude d'impact p 18

Le projet consiste à installer un « immeuble-pont » au-dessus du boulevard périphérique.

Situé à l'angle de l'avenue des Ternes et du boulevard Pershing, le projet s'implante plus précisément, comme exposé sur le plan ci-dessus, pour partie sur les emprises de l'actuelle gare routière<sup>3</sup> qui longent le boulevard Pershing et pour une autre partie sur une extension de terrain générée par une couverture partielle du boulevard périphérique.

À ses abords immédiats, le site d'implantation est délimité :

- au nord par l'avenue de la Porte des Ternes ;
- au nord-est par la place du Général Koenig ;
- à l'est et sud-est par le boulevard Pershing ;
- du sud-ouest au nord-ouest par le boulevard périphérique, situé 6 mètres en contre-bas.

En termes de programmation, le projet, qui comprendra 10 niveaux (R+10)<sup>4</sup>, prévoit la création notamment :

- d'environ 11 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher de logements dont 30 % de logements sociaux et 22 % de logements intermédiaires ;
- d'environ 30 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher de bureaux ;
- d'environ 3 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher de restaurants ;
- d'environ 6 200 m<sup>2</sup> de surface de plancher de commerces ;
- d'un hôtel de 245 chambres ;
- d'un pôle enfance comprenant une crèche de 120 berceaux et une halte-garderie de 15 places ;
- d'une plaine de jeux couverte de 1 500 m<sup>2</sup> ;
- d'un centre de conférence d'environ 960 m<sup>2</sup> et 260 places ;
- et d'un parc de stationnement de 135 places pour les voitures et d'environ 900 m<sup>2</sup> dédié au stationnement des vélos.

Le projet « Mille Arbres » était initialement prévu avec 5 niveaux de sous-sols. Les études géotechniques de projet ont mis en évidence de fortes contraintes liées au rabattement de la nappe qui aurait été rendu nécessaire lors du chantier dans cette configuration du bâtiment. Le projet « Mille arbres » a été redéfini

<sup>3</sup> L'étude d'impact explique que la gare routière Pershing est actuellement utilisée pour les départs vers l'aéroport de Beauvais, des liaisons inter-cités ainsi que le remisage de cars de tourisme.

<sup>4</sup> Plus précisément, selon les plans exposés, le projet prévoit d'installer au niveau du 8ème étage (R+8) un jardin arboré au sein duquel seront implantées des logements type maison pouvant comprendre un ou deux étages (R+9 à R+10).

avec 3 niveaux de sous-sol, configuration qui permet de réduire de manière significative les impacts de la phase chantier sur la ressource en eaux souterraines.

Le projet s'implante sur les emprises de l'actuelle gare routière qui sera réinstallée sur trois niveaux du bâtiment projeté entre le rez-de-chaussée (destiné à l'accueil des voyageurs) et les deux premiers niveaux de sous-sols. Elle comprendra 13 quais ainsi que 18 emplacements de stationnement des véhicules tandis que la gare actuelle comporte 37 emplacements, dont 6 dédiées aux lignes régulières. Le nouvel aménagement devrait selon le dossier, se traduire par une augmentation du trafic autobus (cf chapitre 3.2 ci-après).

Par ailleurs, comme son nom l'indique, le projet outre son implantation au-dessus du boulevard périphérique, a pour singularité de prévoir l'implantation de plus de 1 000 arbres sur l'immeuble. La majeure partie des plantations sera concentrée au premier niveau (R+1) ainsi qu'en toiture (R+8, R+9 et R+10). En effet, le projet prévoit de créer au premier étage un parc arboré d'un hectare qui sera ouvert au public (par le biais d'escaliers donnant sur la rue). Les terrasses et toitures de l'immeuble seront également végétalisées aux fins de constituer un jardin arboré pour les futurs logements (type maisons) se trouvant au niveau R+8.

Aux fins de promotion de la nature et de la biodiversité, des activités publiques et pédagogiques seront proposées au niveau du parc avec notamment l'installation d'une maison de la biodiversité animée par la Ligue de protection des oiseaux (LPO).



Visuel du projet Mille Arbres depuis le boulevard Pershing traversant le boulevard périphérique - Source : Etude d'impact p 125



Insertion du projet Mille Arbres - Secteur Porte Maillot - Source : Etude d'impact p 127

En termes de calendrier opérationnel, le chantier s'organisera, de mars 2018 à l'été 2023 en quatre phases principales réparties comme suit :

- une phase de déploiement dévoiement des réseaux du boulevard périphérique estimée à une durée de 6 mois (au cours de l'année 2018) ;
- une phase de couverture du boulevard périphérique et des emprises de l'actuelle gare routière estimée à une durée de 24 mois devant débuter au cours de l'année 2019 ;
- une phase de création des ouvrages de superstructure qui se déroulera sur 13 mois ;
- une phase d'installation des corps techniques et architecturaux ainsi que des aménagements paysagers qui se déroulera sur 18 mois.

La MRAe souligne le fait que ce projet s'inscrit dans un secteur en forte mutation. À ce titre, un autre projet du programme « Réinventer Paris » dénommé « Ville Multistrates » est prévu à proximité immédiate, entre le pont de l'avenue de la Porte des Ternes et le pont du boulevard d'Aurelle de Paladines. Comme pour le projet « Mille arbres », le projet « Ville Multistrates » vise à s'implanter au-dessus du boulevard périphérique<sup>5</sup>. Ce projet a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale (en date du 20 novembre 2017).

<sup>5</sup> Le futur immeuble pont Ternes – Villiers – Porte des Ternes sera implanté sur une emprise viaire occupée par un tronçon du boulevard périphérique en tranchée ouverte, enjambée au nord et au sud par le boulevard d'Aurelle de Paladines et l'avenue de la Porte des Ternes. L'immeuble-pont, bâtiment innovant par nature, devra se concrétiser en un projet d'exception. <http://www.reinventer.paris/2015-2016/fr/sites/1252-ternes-villiers-17e.html>

Le projet prévoit notamment la construction de deux immeubles en R+7 et R+9, développant 11 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 4800 m<sup>2</sup> de logements et 1000 m<sup>2</sup> de commerces, ainsi que l'aménagement d'un jardin ouvert au public en journée en cœur d'îlot et des espaces agricoles en toiture.

De façon plus globale, ces deux projets s'inscrivent également dans le contexte du projet de réaménagement de la Porte Maillot (en cours de concertation<sup>6</sup>) qui vise, en lien avec les arrivées de nouveaux transports (future gare Eole du RER E et extension du tramway T3 lequel a également fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de la MRAe en date du 11 mai 2018), à établir une place publique à dimension métropolitaine

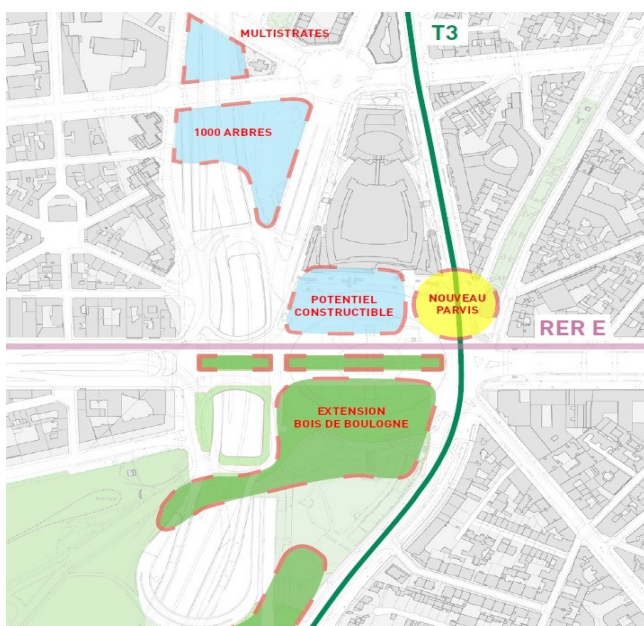


Schéma d'ensemble des principaux projets du secteur Porte Maillot - Source : <https://www.paris.fr/portemaillot>



Vue aérienne des différents projets du secteur Maillot - Source : Etude d'impact p 431



Articulation Projet Ville Multistrates et Projet Mille Arbres - Source : Etude d'impact du projet Ville Multistrates p 98

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

Les principaux enjeux environnementaux du site concernent les déplacements, la qualité de l'air, les nuisances sonores, le paysage, la pollution des sols ainsi que les facteurs climatiques.

### Déplacements

Le réseau routier avoisinant le site d'implantation est correctement décrit. Le site d'implantation est localisé à proximité immédiate de voiries structurantes dont le boulevard périphérique et l'avenue du Général de Gaulle qui sont inscrits au réseau magistral du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF).

L'étude d'impact indique qu'un fort trafic est observé sur ces voiries donnant lieu à des situations de congestion, principalement sur le boulevard périphérique. Telle que présentée, l'étude d'impact initiale ne permettait pas d'apprécier clairement l'ampleur des flux, notamment ceux affectant le boulevard périphérique, l'avenue du Général de Gaulle et l'avenue de la Grande Armée. Dans ce contexte, l'autorité environnementale avait recommandé dans son précédent avis de réaliser une analyse plus précise et actualisée<sup>7</sup> de l'état du trafic, au moyen notamment de comptages de terrain. Cette recommandation n'a pas été suivie d'effet, aux motifs que « *ce n'est pas tant le fonctionnement actuel qu'il est nécessaire d'appréhender que le fonctionnement futur qui sera très fortement modifié d'ici la réalisation du projet Mille Arbres, du fait des nombreux projets en cours de réalisation ou d'étude dans le secteur, en se basant sur les modélisations existantes de la situation future, fournies par la Ville de Paris* ». La MRAe observe que la thématique des déplacements constitue l'un des aspects de l'état actuel de l'environnement à décrire au mieux, compte tenu des flux observés sur le secteur.

<sup>6</sup> <https://www.paris.fr/portemaillot>

<sup>7</sup> Il est indiqué que les données exposées proviennent de comptages réalisés en 2012, d'un modèle de trafic de la Ville de Paris calé sur l'année 2015 et de données issues de l'Open Data Paris.

S'agissant plus spécifiquement du trafic de l'actuelle gare routière, l'étude d'impact indique que celle-ci génère 115 départs par jour (soit 230 mouvements) auxquels s'ajoute une moyenne journalière de 50 remisages de cars de tourisme.

En termes de déplacements collectifs, l'étude d'impact souligne la très bonne desserte du site qui est localisé à proximité (entre 4 et 6 minutes de marche) du RER C et de la ligne 1 du métro. Le site est également desservi par plusieurs lignes de bus. Par ailleurs, le dossier souligne que le secteur d'étude est directement concerné par l'implantation (prévue en 2022) d'une future gare du projet EOLE de prolongement du RER E qui sera implantée sous la place Maillot. Fin 2023/ début 2024, le secteur bénéficiera aussi de l'extension du tramway T3 entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine, avec un passage à ce jour privilégié sur le boulevard Gouvion-Saint-Cyr.

Les conditions de déplacements actifs (piétons et cyclables) sont présentées comme difficiles sur le secteur d'étude compte tenu de la place importante donnée à la voiture et de la discontinuité des aménagements, notamment cyclables. À cet égard, l'étude d'impact indique que ces derniers ne permettent pas la réalisation de déplacements en vélo de façon sécurisée. Le dossier précise toutefois que le réaménagement de la Porte Maillot et de l'avenue de la Porte des Ternes devrait permettre d'améliorer ces conditions en renforçant les aménagements cyclables.

### **Ambiance sonore**

Le projet s'inscrit au droit d'un nœud urbain particulièrement dense accueillant un trafic conséquent qui marque fortement l'ambiance acoustique locale. En ce sens, l'étude d'impact souligne que l'intégralité du site du projet est situé au droit ou à proximité de voiries classées en infrastructure terrestre bruyante au titre de la réglementation vis-à-vis du bruit et imposant le respect de prescriptions d'isolement acoustique particulières. En réponse à une recommandation de l'autorité environnementale, des plans permettant de positionner le projet par rapport aux différents secteurs affectés par le bruit des voiries et, en particulier, ceux affectés par le bruit du boulevard périphérique (classé en catégorie 1)<sup>8</sup> ont été ajoutés dans l'étude d'impact (cf. figures 201 à 205).

L'étude d'impact expose deux types de modélisations réalisées respectivement par la ville de Paris (date non renseignée<sup>9</sup>) et par le maître d'ouvrage (en mai 2017) afin de caractériser plus précisément l'ambiance sonore du site. Il en ressort que les niveaux sonores du site sont élevés allant de 65 dB à plus de 75 dB (à proximité immédiate du périphérique). Les niveaux baissent légèrement en période nocturne mais restent néanmoins élevés (> à 65 dB).

### **Qualité de l'air**

L'étude d'impact rappelle que le 17<sup>ème</sup> arrondissement, comme l'ensemble de la ville de Paris, est classé en zone sensible au titre de la qualité de l'air selon le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) d'Ile-de-France. Le dossier précise que la principale source de dégradation locale de la qualité de l'air concerne la circulation automobile et notamment celle liée à la proximité du périphérique parisien qui supporte un trafic élevé toute l'année.

Une campagne de qualité de l'air a ainsi été réalisée in-situ en février 2017 au moyen de huit points de mesures. Les résultats montrent une surexposition à la pollution atmosphérique avec notamment des dépassements importants des valeurs limites pour ce qui concerne le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules fines (PM<sub>10</sub><sup>10</sup>). L'étude d'impact souligne en ce sens que la protection des futurs occupants du projet à ces pollutions revêt une attention particulière. L'autorité environnementale confirme qu'il s'agit d'un enjeu majeur tant pour les futurs habitants que pour les habitants voisins au projet.

### **Paysage**

Le contexte paysager du site d'implantation est marqué par une ambiance paysagère dégradée fortement marquée par les infrastructures routières, notamment le boulevard périphérique et les parkings

<sup>8</sup> De part et d'autres des infrastructures classées, sont déterminés des secteurs dont la distance à la voie de circulation varie entre 10 et 300 mètres, selon leur catégorie sonore. La carte représente des zones où les niveaux sonores dans l'environnement dépassent ou risquent de dépasser à terme, du seul fait des infrastructures de transports terrestres, un niveau sonore de 60 dB(A) en période de jour (en LAeq(6h-22h)). Source : [www.bruit.fr](http://www.bruit.fr)

<sup>9</sup> La présente étude d'impact précise que les modélisations acoustiques des niveaux de bruit réalisées par la Ville de Paris ont exploité plusieurs bases de données.

<sup>10</sup> PM<sub>10</sub> : particules fines de diamètre inférieur à 10µm.

de la gare routière. L'absence d'harmonie et de lisibilité du paysage est clairement identifiée dans l'étude d'impact mettant en avant les impressions de vides engendrées par l'organisation actuelle du secteur d'étude. L'absence de végétalisation du site est également soulignée dans l'étude d'impact.

Au regard de ce diagnostic, l'étude d'impact indique les principaux enjeux d'insertion du projet.

En réponse à une recommandation de l'autorité environnementale dans son précédent avis, la présente étude d'impact fait désormais état (p.250 et suivantes) des liens de co-visibilité du site avec les immeubles avoisinants permettant de dégager plus clairement les enjeux en termes d'exposition pour les riverains.

L'analyse de la qualité paysagère et architecturale des boulevards urbains adjacents (avenue de la Porte des Ternes et boulevard Pershing), a également été étayée en réponse à une recommandation de l'autorité environnementale dans son précédent avis, ce qui est apprécié.

En termes de patrimoine culturel, l'étude d'impact signale la présence à 40 mètres au nord du site (entre le boulevard d'Aurelle de Paladines et l'avenue de la Porte des Ternes) de la Chapelle Notre-Dame de la Compassion<sup>11</sup>, classée comme monument historique.

### **Phénomène d'îlot de chaleur**

La ville de Paris, compte tenu de sa forte urbanisation et de sa forte densité, est particulièrement exposée aux élévations de températures en période estivale. Le phénomène d'îlot de chaleur provoqué par ces augmentations de température est correctement identifié et appréhendé dans l'étude d'impact comme un enjeu du site.

### **Pollutions des sols**

Le site du projet qui correspond aux emprises de l'actuelle gare routière est référencé dans la base de données BASIAS<sup>12</sup>. Par ailleurs, d'autres sites BASIAS sont identifiés dans l'étude d'impact aux abords immédiats (périmètre d'environ 100 mètres) du site.

Afin de définir la qualité des sols, l'étude d'impact indique que la Ville de Paris, propriétaire des terrains et à l'initiative de l'appel à projets « Réinventer Paris », a fait réaliser une étude historique et documentaire des usages des sols. Les informations collectées n'ont pas révélé d'incidents au droit du site. Néanmoins, l'étude d'impact explique que deux zones à risques ont été identifiées à l'issue de visites de terrain (cf. p 177). Un diagnostic de pollutions de sols au moyen de huit sondages a été effectué en 2015 mettant en évidence des dépassements de concentrations notamment en sulfates et en hydrocarbures.

## **3. L'analyse des impacts environnementaux**

### **3.1 Justification du projet retenu**

Comme pour le projet « Ville Multistrates », le projet Mille arbres revêt un caractère inédit en ce qu'il propose d'implanter des logements et des activités en franchissement du boulevard périphérique, élément structurant de l'urbanisme métropolitain.

Le projet s'appuie sur le postulat que l'emprise du boulevard périphérique peut représenter une réserve foncière. Ce postulat a des conséquences importantes sur l'environnement et la santé humaine.

En réponse à une recommandation de l'autorité environnementale dans son précédent avis, la présente étude d'impact restitue désormais (p.95 et suivantes) quelques éléments sur le devenir du boulevard périphérique et sa couverture. Ces éléments demeurent toutefois généraux. Les motifs ayant conduit à retenir le site « Pershing » pour la réalisation d'un « immeuble-pont » gagneraient encore à être développés (Cf. p. 96).

<sup>11</sup> L'étude d'impact explique que ce monument historique a été déplacé pierre par pierre sur le site actuel lors de la construction du Palais des Congrès en 1970.

<sup>12</sup> Base de données recensant des sites industriels et des activités de service abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution. Outil au service de la stratégie nationale en matière de gestion et de réhabilitation de sites pollués.

En revanche, la description des solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, telle qu'exigée à l'article R. 122-5<sup>13</sup> du code de l'environnement, reste toujours succincte, se limitant à une rapide présentation du fonctionnement du concours « Réinventer Paris », du choix du dimensionnement du sous-sol et du choix d'approvisionnement énergétique.

Pourtant, les choix de conception effectués au regard des enjeux environnementaux et plus globalement de santé publique (évitement et réduction de l'exposition aux nuisances sonores et émissions polluantes) mériteraient d'être plus amplement argumentés sur la base de variantes comparées.

***La MRAe maintient la recommandation d'étayer la justification du projet retenu et de son implantation, au regard des enjeux environnementaux et de santé publique.***

### 3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

#### Déplacements

Les flux de trafics engendrés par le projet ont fait l'objet d'une étude de trafic selon l'horizon 2020. L'étude d'impact considère que l'effet du projet en termes de génération de trafic routier sera relativement faible compte tenu d'une part modale très faible d'usage de la voiture. Sur ce point, la MRAe maintient son appréciation selon laquelle, malgré l'arrivée future de nouveaux transports en commun (RER E et Tramway T3), les hypothèses de passage de 16 % à 5 % d'usage de la voiture pour les employés du site apparaissent comme particulièrement fortes (ce taux de part modale correspond à celui du site de la Défense).

L'étude d'impact présente par type d'activité les estimations de volumes de trafic engendré par le projet.

***La MRAe renouvelle la recommandation de compléter l'étude d'impact d'un tableau récapitulatif exposant clairement les volumes totaux de trafic engendré par le projet, en fonction des types de véhicules.***

S'agissant des estimations de trafic engendré par la nouvelle gare routière, l'étude d'impact estime que les mouvements journaliers passeront de 23 à 52 pour un total de 491 mouvements quotidiens (contre 230 actuellement). L'étude d'impact explique cette augmentation par la hausse attendue du trafic aérien de l'aéroport de Beauvais et de la fréquentation des lignes d'autocars sur longue distance.

L'impact du trafic généré par le projet concernera principalement le boulevard Pershing dans la mesure où l'entrée et la sortie des véhicules se feront uniquement par la pointe sud du projet où se trouve la bretelle d'accès au périphérique. De même, le carrefour situé au nord-est va voir sa fréquentation augmenter jusqu'à 16,5 % malgré l'hypothèse de report modal très faible de 5 % d'usage de la voiture. Des remontées de files vont apparaître principalement sur le boulevard Pershing.

La MRAe maintient que les incidences du projet sur la bretelle d'accès et les carrefours avoisinants gagneraient à être davantage analysées, y compris par la réalisation de calculs de saturation aux feux ainsi que de remontées de files.

En termes de déplacements actifs, l'étude d'impact justifie désormais le dimensionnement de l'offre de stationnement projetée et le respect des préconisations du plan local d'urbanisme de la ville de Paris en matière de stationnement vélo.

L'autorité environnementale relève que des points durs pour les traversées piétonnes et cyclables vers le projet sont identifiés dans l'étude d'impact. Sur ce point, les éléments présentés dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale de novembre 2017 qui précisent davantage dans quelle mesure les orientations contenues dans le projet d'aménagement de la Porte Maillot entendent répondre à ces difficultés auraient pu utilement être intégrés à la présente étude d'impact.

<sup>13</sup> L'article R. 122-5 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact comporte « 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. »



## Nuisances sonores

Des modélisations de la future ambiance acoustique du site ont été réalisées pour appréhender l'impact du projet.

Des modélisations liées aux effets cumulés avec le projet « Ville Multistrates » sont également présentées (cf. p 432 et 433).

L'étude d'impact indique que l'implantation du projet au-dessus du périphérique permettra globalement une diminution des niveaux sonores sur les façades des bâtiments existants notamment ceux du boulevard Gustave Charpentier (passage de 70 dB à 65 dB).

La MRAe maintient qu'il serait utile de préciser dans quelle mesure les niveaux sonores en sorties de tunnel sont susceptibles d'impacter certains bâtiments avoisinants.

S'agissant de l'exposition des futurs occupants de l'immeuble aux nuisances sonores générées par le boulevard périphérique, l'étude d'impact indique que le projet intégrera dans la conception de ces façades des dispositifs différenciés d'isolement acoustique. La crèche vise ainsi un isolement acoustique de 38 dB minimum.

L'étude d'impact indique également qu'un mur de protection acoustique (traité en verre de teinte claire) sera installé au niveau du jardin ouvert au public (au R+1) du côté de périphérique. Comme recommandé par l'autorité environnementale dans son précédent avis, les effets escomptés de ce mur en termes de réduction des nuisances ont été précisés : de l'ordre de 5 à 10 dB(A).

Il sera par ailleurs réalisé une campagne d'une ou plusieurs mesures acoustiques de contrôle.

***Si la présente étude d'impact apporte quelques précisions (p. 513) sur les mesures acoustiques, la MRAe recommande à nouveau de les étayer davantage, en indiquant en particulier, les lieux de mesure envisagés au regard des conclusions des modélisations et des sensibilités identifiées dans l'étude.***

## Qualité de l'air

Différentes cartes de concentrations de polluants (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> et Benzène) ont été modélisées (cf. p 358 à 362) afin d'estimer les effets générés par le projet et notamment par la couverture du périphérique. Il ressort des modélisations que le projet aura pour effet d'accentuer les niveaux de concentrations en sorties sud du tunnel. Les zones habitées les plus touchées seront les immeubles de la rue Gustave Charpentier.

L'étude d'impact explique que l'importante végétation implantée au niveau du parc (en R+1) permettra de capter les poussières et constituera un écran végétal. Le projet indique qu'au niveau R+8 l'écran acoustique mis en place permettra également de diminuer l'exposition aux poussières.

La MRAe relève que les établissements sensibles du projet (crèche et halte-garderie) ont été volontairement positionnés à l'opposé du périphérique pour limiter les impacts de la pollution. Un nouveau plan de la qualité de l'air intérieur a été défini pour éviter l'exposition des futurs occupants aux émissions polluantes liées au trafic routier. Les polluants spécifiques au gaz d'échappement auraient pu être utilement recherchés, a minima sur la zone « petite enfance ».

Comme recommandé par l'autorité environnementale dans son précédent avis, les mesures d'évitement et de réduction envisagées ont été précisées (p.451 et suivantes), notamment la mise en œuvre d'enduits contenant des photo-catalyseurs, la revégétalisation de la plate-bande longeant la bretelle du boulevard périphérique (le long de la rue Gustave Charpentier), et le traitement de l'air de la gare routière. L'efficacité de ces mesures n'est toutefois pas pleinement démontrée.

***Compte tenu de l'enjeu que représente le projet en termes d'expositions aux émissions polluantes, la MRAe réitère la recommandation de préciser en détail les mesures envisagées, les modalités de suivi de la qualité de l'air (aussi bien dans les parties intérieures de l'immeuble que dans les parties extérieures) et de justifier davantage la compatibilité de l'implantation du pôle enfance au-dessus de la gare.***

## Paysage

La réalisation du projet aura pour principal effet de requalifier totalement le site d'implantation en offrant un nouveau paysage urbain. L'insertion d'ensemble du projet dans son environnement proche et lointain est relativement bien présentée et permet d'avoir une compréhension assez claire de la transformation générale envisagée du site. Si la transformation du site actuel sera totale, l'évolution dans le paysage lointain sera plus nuancée dans la mesure où la hauteur du projet ne modifiera pas l'épannelage du secteur. Seule la perception de la toiture végétalisée (tranchant avec la minéralisation des toits adjacents) sera particulièrement marquante depuis les perceptions lointaines (ex : la Tour Eiffel, l'Arc de Triomphe).

Comme recommandé par l'autorité environnementale dans son précédent avis, la présente étude d'impact a été utilement complétée de visuels permettant de mieux apprécier les rapports de volumes entre le projet et le tissu urbain existant (notamment la Chapelle Notre-Dame de la Compassion, monument historique, proche), la perception du parc ouvert au public en R+1 depuis les espaces publics ou encore le schéma des flux traversants piétons de l'immeuble (Cf. figures 18, 19, 20, 21, 22, 34, 55, 56, 57, 79, 81...).

De même, l'analyse des effets cumulés liés à l'implantation du projet Ville Multistrates situé à proximité a été, comme recommandé, étoffée dans la présente étude d'impact (notamment P. 467 et suivantes).

## Biodiversité

Comme indiqué précédemment, le projet comporte une forte végétalisation de l'immeuble avec l'implantation de plus de mille arbres par l'intermédiaire notamment d'un parc en niveau R+1 et d'un jardin arboré en niveau R+8. Bien que le site d'implantation ne se trouve pas sur une liaison reconnue pour son intérêt écologique, ni à proximité immédiate d'un réservoir de biodiversité (le bois de Boulogne est à 300 mètres séparé par le boulevard périphérique et la porte Maillot), le projet aura pour ambition de réduire la minéralisation du site et de développer la biodiversité sur le site. L'autorité environnementale souhaite néanmoins nuancer certains termes employés dans l'étude d'impact et notamment ceux de forêt et d'immeuble-forêt (cf. p 25, 77, 100...) qui apparaît en l'état disproportionné.

Les conditions de réalisation et de gestion des espaces végétalisés sont présentées dans l'étude d'impact. L'autorité environnementale relève que si les plantations situées au niveau du parc seront alimentées par eaux pluviales, celles situées au niveau R+8 et R+9 seront alimentées en eau potable. La MRAe maintient qu'il serait utile que l'étude d'impact expose la part que représente cette alimentation en eau potable par rapport au besoin d'eau global du projet pour alimenter l'ensemble des espaces végétalisés.

La végétalisation du bâtiment est motivée, entre autres, par la volonté de lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur. L'autorité environnementale apprécie cette prise de conscience dans la réalisation du projet.

Comme recommandé par l'autorité environnementale dans son précédent avis, les effets escomptés en matière de réduction de ce phénomène tant au niveau de l'immeuble que de son environnement alentour (effets escomptés sur le tissu urbain adjacent) sont présentés (p.367).

## Pollutions des sols

L'étude d'impact actualisée indique (p 49) que « *la qualité du terrain est compatible avec l'usage envisagé sous réserve d'un traitement des terres polluées par enlèvement et évacuation en filière adaptée* ».

Des précisions ont été apportées dans l'étude d'impact actualisée en réponse à une recommandation de l'autorité environnementale dans son précédent avis, notamment le volume d'excavation estimé (environ 100 000 m<sup>3</sup> soit 180 000 tonnes), les filières envisagées (51 % des terres excavées vers une installation de stockage des déchets inertes (ISDI), 48 % des terres en carrière de gypse et le reste en Installation de stockage des déchets non dangereux (ISDND) ou en biocentre).

**La MRAe recommande de réaliser des analyses en fond et bord de fouilles sur l'ensemble du site, après excavation des terres afin de s'assurer de l'absence de pollution dans les terres restantes.**

***De manière plus générale, la MRAe recommande à nouveau de préciser et d'étayer les mesures mises en œuvre pour assurer le traitement de ces pollutions et la compatibilité du projet avec les usages, notamment au regard de l'installation de la crèche et de l'aire récréative pour enfants.***

## **Chantier**

L'étude d'impact présente les conditions de réalisation du chantier et notamment les interventions nécessaires sur le boulevard périphérique pour effectuer son recouvrement. Ces interventions impliqueront de réduire les voiries et fermer certaines bretelles d'accès ou de sorties. L'étude d'impact précise toutefois que la modification des conditions de circulation sur le boulevard périphérique au niveau de la porte Maillot aura un impact résiduel modéré.

Comme recommandé par l'autorité environnementale dans son précédent avis, la présente étude d'impact a été utilement complétée d'une cartographie représentant les effets de saturation du réseau routier au droit du site durant la phase chantier (Cf. Figure 412). En revanche, la MRAe maintient qu'il aurait été utile d'analyser les effets des modifications des conditions de circulation sur le boulevard périphérique sur un périmètre plus large que celui du secteur d'étude.

L'étude d'impact indique que la concordance de travaux des projets « Mille Arbres » et « Ville Multistrates » permet d'envisager une organisation commune des chantiers et que cette mutualisation permettra de réduire de manière significative les impacts. L'étude d'impact précise ainsi que la simultanéité des deux chantiers permet, d'une part, de diminuer la durée pendant laquelle le nombre de voies sur le périphérique doit être réduit et donc la durée de la congestion supplémentaire et, d'autre part, de cumuler les emprises chantier. Mais la démonstration est succincte.

## **4. L'analyse du résumé non technique**

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

Comme recommandé, le résumé non technique de la présente étude d'impact a été mis à jour afin d'intégrer l'ensemble des compléments émis en réponse aux observations formulées dans le précédent avis de l'autorité environnementale.

## **5. Information, consultation et participation du public**

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

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



Jean-Paul Le Divenah