



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 8 novembre 2019  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet de campus Condorcet situé à Paris 18<sup>e</sup> et Aubervilliers  
(Seine-Saint-Denis)**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet de campus universitaire Condorcet situé sur les villes d'Aubervilliers (93) et de Paris (secteur de la porte de La Chapelle, 18<sup>ème</sup> arrondissement) et sur son étude d'impact datée de mai 2019. Le présent avis est émis dans le cadre d'une demande de permis de construire pour la réalisation du projet sur le site parisien.

Le projet Campus Condorcet consiste à créer un pôle de coopération et de recherche de référence internationale dans le domaine des sciences humaines et sociales. Il est piloté et coordonné par l'établissement public de coopération scientifique (EPCS) Campus Condorcet. Le campus d'une superficie totale de 7,4 hectares est réparti sur deux sites, à Paris Porte de La Chapelle (sur 1 hectare) et à Aubervilliers (sur 6,4 ha). En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis porte sur le projet dans le cadre de l'aménagement du site parisien, réalisé en une seule phase, tandis que celui d'Aubervilliers est programmé en deux phases en y incluant les travaux de démolitions, les différentes constructions projetées ainsi que les aménagements nécessaires à leur réalisation.

L'opération développée sur le site de la Chapelle, d'une emprise de 7 029 m<sup>2</sup>, consiste en la construction d'un bâtiment dédié à l'enseignement et au développement de la vie étudiante, totalisant environ 20 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SHON<sup>1</sup>). Le site de la Chapelle projette d'accueillir à terme plus de 4 000 personnes.

L'autorité environnementale (MRAe) a émis un avis sur le projet de campus Condorcet et son étude d'impact (en date du 18 août 2016) dans le cadre des procédures de permis de construire pour la première phase de la réalisation du site d'Aubervilliers. L'étude d'impact a été actualisée et un nouvel avis de l'autorité environnementale est requis. De manière générale, pour la MRAe, cette actualisation ne permet pas d'apporter les approfondissements recommandés dans le précédent avis de l'autorité environnementale. Dans ces conditions, l'avis du 18 août 2016 (annexé au présent avis) reste en grande partie d'actualité et la MRAe recommande d'approfondir la réflexion menée sur l'ensemble des enjeux qui y sont identifiés et qui n'ont pas trouvé de réponse dans le cadre de la présente actualisation.

Pour la MRAe, les principaux enjeux relevés sur le site de la Chapelle, sont :

- les déplacements ;
- les nuisances sonores ;
- la pollution atmosphérique ;
- la pollution des sols et des eaux souterraines ;
- l'insertion paysagère du projet dans la ville.

La MRAe recommande :

- de compléter l'étude d'impact par une étude de trafic et des déplacements consolidée (routier, cyclable, piéton, transports en commun), et de l'annexer à l'étude d'impact dans la mesure où les lacunes dans la méthodologie, de même que le manque de détails dans l'analyse, ne permettent pas d'évaluer les impacts du projet sur les déplacements et particulièrement sur le trafic routier ;
- d'analyser la qualité de l'air du site de La Chapelle, au regard de la proximité et de la densité d'infrastructures routières majeures. Ce défaut d'analyse est un manque important de l'étude d'im-

1 SHON : surface hors œuvre nette. L'autorité environnementale indique que cette mesure de superficie n'est plus utilisée depuis le 1<sup>er</sup> mars 2012. Elle a été remplacée par la notion de surface de plancher. L'étude d'impact nécessite d'être actualisée en ce sens.

- pact ;
- de justifier, sur la base des résultats des nouvelles études de qualité de l'air et de déplacements, l'exposition d'une population nouvelle aux nuisances sonores et atmosphériques du site de la Chapelle ;
- de compléter l'analyse de l'enjeu relatif aux pollutions des sols, des eaux souterraines et des gaz du sol du site de la Chapelle par un plan de gestion des terres et d'annexer l'étude de pollution à l'étude d'impact ;
- d'analyser l'insertion paysagère du site de la Chapelle du projet Condorcet à différentes échelles afin de mieux appréhender son inscription dans son environnement

La MRAe a formulé 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 et sur celui de la MRAe*

## Préambule

*Vu la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale ;*

*Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;*

*Vu les arrêtés du 12 mai 2016, du 19 décembre 2016, du 16 octobre 2017, 17 avril, 28 juin 2018, 30 avril et 18 octobre 2019 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;*

*Vu la décision du 31 octobre 2019 de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, abrogeant la décision du 12 juillet 2018 sur le même objet ;*

*Vu la délégation de compétence donnée le 31 octobre 2019 par la MRAe d'Île-de-France à Jean-Paul Le Divenah, son président, pour le dossier concernant le projet de campus Condorcet situé à Paris 18° et Aubervilliers (Seine-Saint-Denis) ;*

*Conformément aux dispositions de l'article Article R122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le ou les préfets de département sur le territoire desquels est situé le projet et le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 10 septembre 2019, et a pris en compte leur réponse en date du 09 octobre 2019 et du 18 octobre 2019.*

*Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Jean-Paul Le Divenah avec l'appui de Noël Jouteur, chargé de mission auprès de la MRAe, et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.*

*En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

## Table des matières

<b>1 L'évaluation environnementale.....</b>	<b>5</b>
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
<b>2 Contexte et description du projet Campus Condorcet.....</b>	<b>6</b>
2.1 Contexte.....	6
2.2 Présentation du projet sur le site d'Aubervilliers.....	8
2.3 Présentation du projet sur le site de la Chapelle.....	9
<b>3 Analyse des enjeux environnementaux sur le site de la Chapelle du projet Campus Condorcet.....</b>	<b>10</b>
3.1 <i>Les déplacements, les pollutions et nuisances associées.....</i>	10
3.2 Paysage, milieux naturels et cadre de vie.....	13
3.3 Pollution des sols.....	13
3.4 <i>Le risque lié à la présence de gypse et la gestion des eaux de pluie.....</i>	14
3.5 Le cumul des projets.....	14
<b>4 Analyse des enjeux environnementaux du projet global.....</b>	<b>15</b>
<b>5 Information, consultation et participation du public.....</b>	<b>15</b>

# Avis détaillé

## 1 L'évaluation environnementale

### 1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

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

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 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 de campus Condorcet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39<sup>2</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.

Le présent avis est rendu dans le cadre de la demande de permis de construire nécessaire pour réaliser les aménagements sur le site parisien. Il porte sur l'étude d'impact datée de mai 2019<sup>3</sup>.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

L'autorité environnementale (MRAe) a émis un premier avis<sup>4</sup> sur le projet de campus Condorcet et son étude d'impact (en date du 18 août 2016) dans le cadre des procédures de permis de construire pour la première phase de la réalisation du site d'Aubervilliers.

Une nouvelle procédure de permis de construire étant nécessaire pour réaliser les aménagements prévus sur le site parisien, l'étude d'impact a été actualisée et un nouvel avis de l'autorité environnementale est donc requis.

La MRAe a décidé de cibler le présent avis sur l'analyse des compléments apportés à l'étude d'impact précédente qu'elle a pu repérer<sup>5</sup>. Ces compléments portent principalement sur la présentation du site parisien.

Or, la MRAe observe que, si l'étude d'impact de 2016 a bien été actualisée dans le cadre de la présente saisine, nombre de recommandations du précédent avis n'ont pas trouvé de réponse.

Dans ces conditions, l'avis du 18 août 2016 (annexé au présent avis) reste en grande partie d'actualité.

**La MRAe recommande donc d'approfondir les analyses sur les différentes thématiques abordées dans l'avis de l'autorité environnementale du 18 août 2016 et qui n'ont pas trouvé de réponse dans la présente actualisation, notamment :**

- de présenter, à l'appui d'une cartographie, les sites des écoles et universités qui seront transférées sur les deux sites du Campus Condorcet en expliquant les nouvelles affectations des bâtiments et sites concernés ;

Et pour le site d'Aubervilliers :

2 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.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale 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 ha.

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

4 <http://www.mrae.developpement>

[durable.gouv.fr/IMG/pdf/160818\\_MRAe\\_avis\\_delibere\\_projet\\_Campus\\_Condorcet\\_Aubervilliers\\_93.pdf](http://durable.gouv.fr/IMG/pdf/160818_MRAe_avis_delibere_projet_Campus_Condorcet_Aubervilliers_93.pdf)

5 Ce repérage étant rendu difficile par l'absence d'une mise en valeur particulière. La MRAe a reçu tardivement des documents signalant les principales modifications.

- de justifier le découpage du projet en deux phases et d'expliquer les choix qui ont conduit à programmer les constructions réalisées en phase une et deux au regard des objectifs poursuivis par le projet ;
- de développer la présentation du programme d'aménagement dans son ensemble, et en particulier d'analyser l'impact de la réalisation de la seconde phase du projet de campus sur les espaces verts qui seront créés lors de la première phase et sur la gestion des eaux pluviales, ainsi que sur les déplacements et le cadre de vie ;
- de porter une attention particulière aux effets cumulés avec les projets avoisinants dont la réalisation va complètement redessiner le tissu urbain du secteur d'étude et les conditions de déplacement sur le territoire ;
- d'exposer et illustrer clairement les aménagements prévus pour relier le secteur d'étude aux stations de RER qui accueilleront, par ailleurs, la future ligne 15 du Grand Paris Express ;
- d'approfondir l'analyse des impacts du projet, cumulés avec ceux des autres projets d'aménagement et de transport du secteur, sur la fréquentation de la ligne 12 du métro afin d'en quantifier les réserves de capacité à l'horizon de la date de livraison de la première phase du Campus ;
- d'apporter des éléments d'information sur l'état des cheminements piétons et cyclables depuis le site du projet vers les stations RER B et D ainsi que vers le deuxième site du Campus situé Porte de La Chapelle, et de préciser, par des isochrones, les temps de trajet piéton ;
- d'apporter des précisions sur le risque sanitaire engendré par la pollution des eaux souterraines et ses conséquences sur les gaz du sol, compte-tenu des teneurs importantes persistantes de polluants relevées dans les piézomètres et du sens d'écoulement de la nappe, et d'envisager une surveillance de l'évolution de la pollution dans les gaz des sols ;
- de préciser l'avancement et le potentiel de raccordement du projet au réseau de chaleur de la ZAC du Canal, ainsi que la nature et le potentiel de raccordement du projet au réseau de chaleur des entrepôts et magasins de Paris, et le cas échéant de conforter l'ambition énergétique du projet.

## 2 Contexte et description du projet Campus Condorcet

L'étude d'impact est constituée de 5 documents séparés ainsi que leurs annexes :

- volume 1 (mai 2019) : contexte réglementaire et description du projet
- volume 2 (mai 2016) : état initial du site d'Aubervilliers
- volume 2 bis (mars 2019) : état initial du site de La Chapelle
- volume 3 (mars 2019) : analyses des impacts du projet et mesures, compatibilité et raisons du choix du projet
- résumé non technique (mars 2019)

L'étude d'impact comporte de nombreuses illustrations (plans, images, vues aériennes, photos) dont certaines manquent de lisibilité. En outre, dans le résumé non technique, la localisation du projet de campus Condorcet n'est pas précisée au sein du périmètre de la ZAC de la carte page 25.

### 2.1 Contexte

Le projet Campus Condorcet consiste à créer un pôle de coopération et de recherche de référence internationale dans le domaine des sciences humaines et sociales. Il est piloté et coordonné par l'Établissement public de coopération scientifique Campus Condorcet (EPCS) créé en 2012.

Le campus d'une superficie totale de 7,4 hectares est réparti sur deux sites : à Paris 18ème, Porte de La Chapelle (sur 1 hectare) et à Aubervilliers (sur 6,4 hectares).

Le Campus Condorcet prévoit de développer 180 000 m<sup>2</sup> de SHON dont 160 000 m<sup>2</sup> sur le site d'Aubervilliers et 20 000 m<sup>2</sup> sur le site parisien. L'étude d'impact indique que le site de Paris-Porte de La Chapelle sera réalisé en une seule phase tandis que celui d'Aubervilliers est programmée en deux phases. Seul le contenu de la première phase sur le site d'Aubervilliers est présenté dans l'étude d'impact.

Le site parisien du campus universitaire Condorcet est situé au carrefour du Boulevard Ney (boulevard des Maréchaux) au sud et de l'avenue de la Porte de La Chapelle à l'est, dans le 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Il est ceinturé par les voies ferrées à l'Ouest et l'Est, par le boulevard périphérique au Nord (suivi de l'autoroute A1).

Le site a été le siège d'une gare ferroviaire, de garages et ateliers automobiles et de stockage et distribution de carburants. Plus récemment, il a accueilli un centre d'accueil pour les migrants (jusqu'en mars 2018).

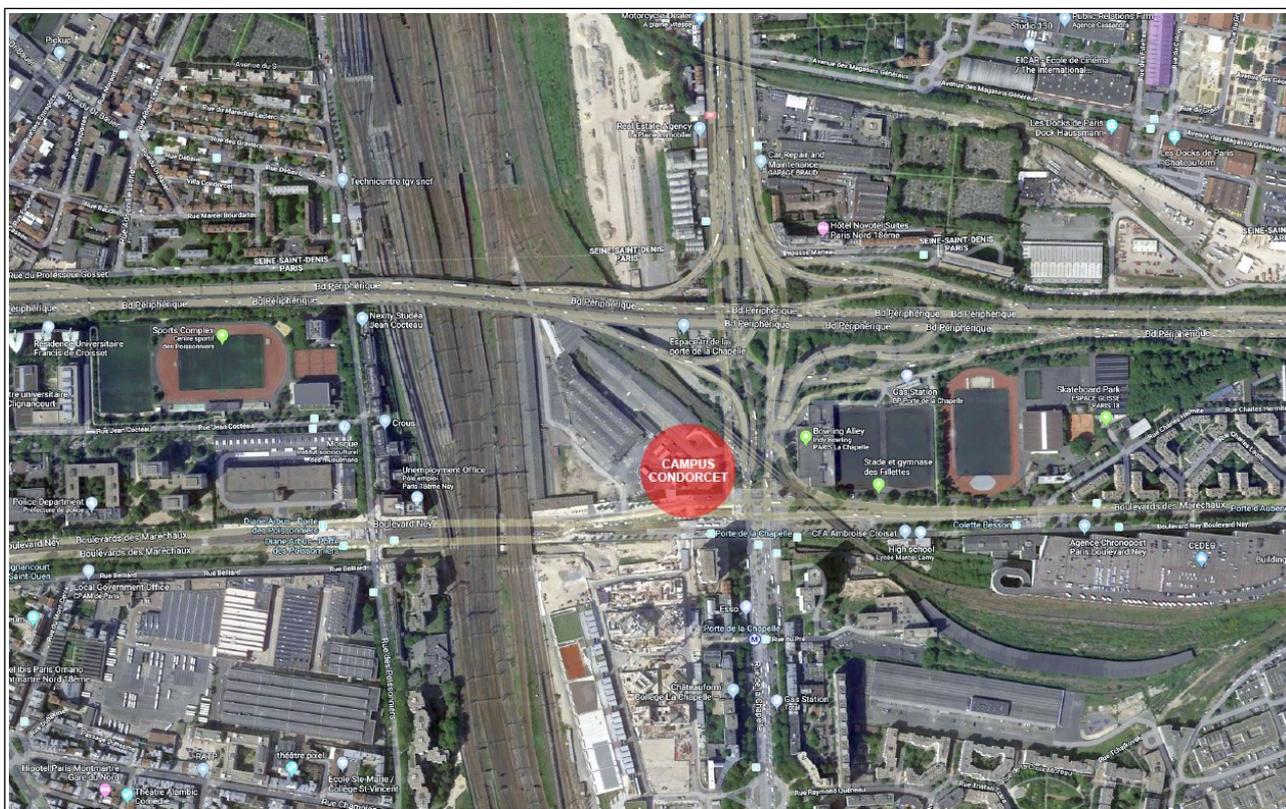


Illustration 1 : Plan de situation du site de la Chapelle Campus Condorcet (Permis de Construire – plan de situation)

Le projet de Campus Condorcet se situe en zone UD du plan local d'urbanisme (PLU) de la ville de Paris qui correspond aux secteurs et aux grands sites d'équipements d'intérêt collectif tels que l'emprise du futur Campus.

Il est par ailleurs concerné par plusieurs orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du PLU de Paris<sup>6</sup> approuvé les 12 et 13 juin 2006, dont celle en faveur de la cohérence écologique.

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

6 <https://www.paris.fr/pages/le-plan-local-d-urbanisme-plu-2329/>

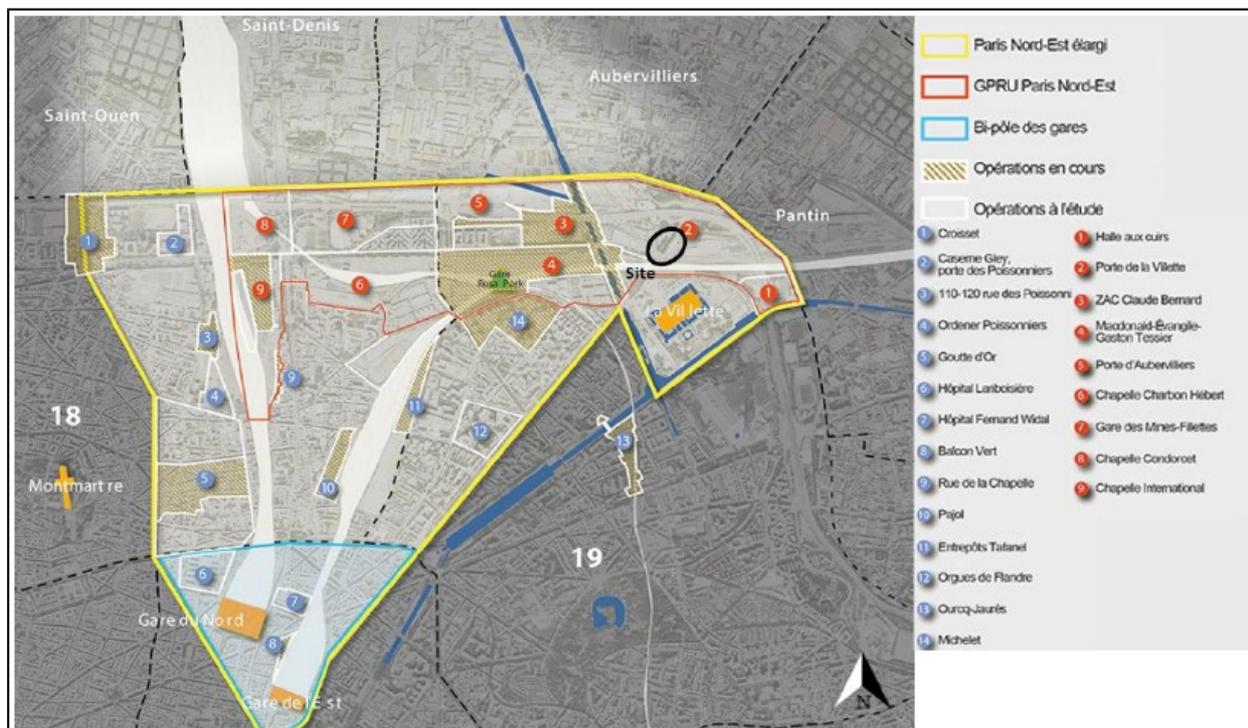


Illustration 2 : opérations en cours et à l'étude dans le secteur Paris Nord Est élargi (Source MRAe)  
(opération 8 : projet Condorcet, site de la Chapelle)

L'étude d'impact rappelle que l'implantation du Campus Condorcet sur le secteur Ney - Porte de la Chapelle répond à ces orientations (EI, vol. 3, p.166 et suivantes).

La MRAe note que, selon l'étude d'impact (EI, vol. 2bis, p.54), le projet universitaire s'accompagnera d'une restructuration de l'espace public de l'avenue de la Porte de la Chapelle et que le projet de renouvellement urbain à venir sur le reste du secteur Ney/La Chapelle sera déterminé ultérieurement et fera l'objet d'un projet d'aménagement global dans le cadre d'études spécifiques. Si le détail des aménagements projetés n'est pas encore connu, l'étude d'impact aurait gagné à en présenter les grandes orientations<sup>7</sup>, d'autant plus que leur requalification constitue un enjeu majeur de la réussite de la mutation du secteur de la Porte de la Chapelle, compte tenu d'un environnement défavorablement marqué par la présence de grandes infrastructures de transports (et des nuisances associées) et de lourdes difficultés sociales.

## 2.2 Présentation du projet sur le site d'Aubervilliers

La première phase sur le site d'Aubervilliers prévoyait la construction de 7 bâtiments sur trois îlots (51 545 m<sup>2</sup> de surface de plancher), devant accueillir notamment des activités de recherche, le siège de l'Institut national d'études démographiques (INED), un centre de colloques et une maison de chercheurs.

Il apparaît que les chapitres consacrés à la première phase d'aménagement du site d'Aubervilliers (description du projet (EI, vol.1, p.18-58), état initial, analyses des impacts) n'ont pas été actualisés dans la présente étude d'impact, alors même que, sans être achevé, le Campus est officiellement ouvert<sup>8</sup>.

Concernant la seconde phase sur le site d'Aubervilliers, comprenant des bâtiments de recherche et des équipements, l'étude d'impact indique que le calendrier et le programme restent à préciser (EI, vol.1, p.9).

**La MRAe recommande d'analyser dans la présente étude d'impact la première phase d'aménagement du site d'Aubervilliers dans son environnement de 2019, de présenter un état des réalisations (voire d'apporter des premiers retours d'expérience sur les travaux déjà réalisés et les bâtiments déjà livrés) et de préciser dans la mesure des connaissances actuelles la seconde phase du projet sur le site d'Aubervilliers.**

<sup>7</sup> <https://www.mairie18.paris.fr/actualites/porte-de-la-chapelle-la-metropole-de-demain-se-construit-ici-746>

<sup>8</sup> <https://www.campus-condorcet.fr/actualites/le-campus-est-ouvert-1ere-conference-de-presse-de-rentree-du-campus-condorcet>

### 2.3 Présentation du projet sur le site de la Chapelle

Les équipements prévus sur le site de la Chapelle totalisent 20 000 m<sup>2</sup> de SHON et concernent un bâtiment en U dédié à l'enseignement et au développement de la vie étudiante, sur un site d'une emprise de 7 029 m<sup>2</sup>.

Le site de la Chapelle vise à accueillir plus de 4 000 personnes, dont environ 3 500 étudiants de licence et de master à orientation professionnelle de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

Les déplacements prévus entre les deux sites sont qualifiés mais pas quantifiés :

- du site de la Chapelle vers le site d'Aubervilliers : déplacement des étudiants de premier cycle fréquentant la bibliothèque d'Aubervilliers et des enseignants ;
- du site d'Aubervilliers vers le site de la Chapelle : déplacement des enseignants.

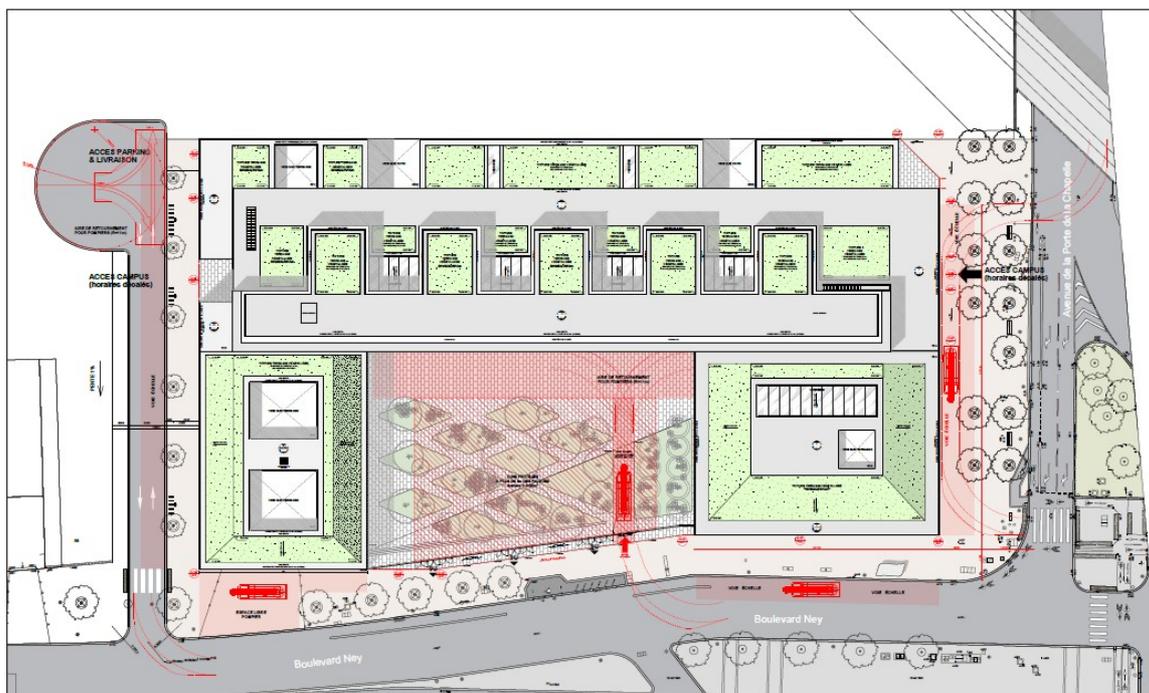


Illustration 3 : Plan de masse du projet Condorcet sur le site de La Chapelle (extrait du PC2a)

La partie principale du bâtiment en R+6 sera entourée de deux ailes en R+2 et elle comprendra les locaux suivants :

- des lieux d'enseignement (amphithéâtres, salles de travaux dirigés, salles informatique/salles multi-média/ laboratoire de langues, salle des cartes) ;
- des locaux destinés à la scolarité et à l'encadrement pédagogique ;
- une bibliothèque tournée en priorité vers le public du campus, située dans l'aile sud ;
- des locaux consacrés à la vie de campus et notamment des espaces de restauration gérés par le Centre régional des œuvres universitaires et scolaires (CROUS) de Paris, situés dans l'aile nord ;
- un espace de vie étudiante de la ville de Paris.

L'étude d'impact précise les surfaces utiles du projet dédiées aux différentes activités : administration (274 m<sup>2</sup>), enseignement (4 386 m<sup>2</sup>), vie de campus (7 526 m<sup>2</sup>), services supports (939 m<sup>2</sup>).

Le projet intègre également :

- un jardin central au rez-de-chaussée (de 1 876 m<sup>2</sup>) et des toitures en partie végétalisées ;
- un niveau de sous-sol à usage notamment de locaux techniques et de parking réservé aux personnels (30 places VL, local de stationnement vélos du personnel de 14 places, 18 emplacements de stationnement 2 roues motorisées) ;
- une voirie interne au nord-ouest du projet et une voie pompier incluse dans le jardin central.

Le bâtiment possède deux entrées, l'entrée principale donnant sur l'avenue de la Porte de la Chapelle, l'entrée secondaire et l'accès au parking donnant sur la voie nouvelle à l'ouest du bâtiment.

Le phasage du projet n'est pas actualisé dans l'étude d'impact, qui précise un étalement des travaux sur le site de la Chapelle sur une période de 31 mois, de novembre 2019 à mai 2022 (EI, vol. 1, p.84).

La MRAe note que les démolitions des bâtiments présents (non précisés hormis l'enceinte de Thiers) réalisées par la ville de Paris (EI, vol. 3, p. 130 et 134) et les travaux de dépollution nécessaires au projet ne sont pas inclus dans l'analyse.

La MRAe rappelle que le projet, comme le prévoit l'article L122-1 du code de l'environnement, doit bien être appréhendé dans sa globalité. Dans le cas présent, les travaux de démolitions, les différentes constructions projetées ainsi que les aménagements nécessaires à leur réalisation (aménagement des terrains, dessertes, etc.) doivent être intégrés à l'étude d'impact en application de l'article R122-5 du code de l'environnement.

***La MRAe recommande d'inclure les travaux de démolition et de dépollution dans l'étude d'impact, en application des dispositions de l'article L.122-1 du code de l'environnement.***

### **3 Analyse des enjeux environnementaux sur le site de la Chapelle du projet Campus Condorcet**

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

- les déplacements et les nuisances associées ;
- l'insertion paysagère du projet dans la ville ;
- les risques sanitaires engendrés par la pollution des sols.

#### **3.1 Les déplacements, les pollutions et nuisances associées**

Les déplacements et les pollutions et nuisances associées constituent un enjeu fort du projet, aussi bien pour l'accès au site des 4 000 usagers que pour leur exposition aux nuisances sonores et pollutions atmosphériques engendrées par les lourdes infrastructures ferroviaires et routières qui ceinturent le site de la Chapelle (faisceau ferré à l'Ouest, boulevard périphérique et faisceau Charles de Gaulle Express au Nord-Est).

L'étude d'impact inclut des extraits d'une étude de trafic, sans toutefois la fournir intégralement en annexe, ce qui ne permet pas de l'analyser de manière satisfaisante. Par ailleurs, aucune étude de trafic complète dédiée au projet global sur les deux sites n'est fournie.

Globalement, les défauts de la méthodologie et le manque de détails dans l'analyse ne permettent pas d'évaluer de manière satisfaisante les impacts du projet sur les déplacements et particulièrement sur le trafic routier.

Des approfondissements sont à apporter que ce soit pour l'état initial (l'étude des trafics routiers ne comprend ainsi ni l'évaluation des réserves de capacité des carrefours ni l'étude des remontées de file) qu'en situation future une fois réalisé le projet (aucune génération de flux de voitures particulières (VP) n'est estimée). Par ailleurs, les éléments présentés sont fragmentaires ; seule une partie du carrefour de l'échangeur de la Porte de la Chapelle en horizon actuel est évaluée. Globalement, les périmètres d'études sont incomplets et trop restreints.

#### **Le trafic routier**

Les voies principales autour du site de la Chapelle sont le boulevard périphérique, le boulevard Ney, l'avenue et la rue de la Porte de la Chapelle, qui constituent également le principal carrefour à proximité.

Le site présente une bonne accessibilité générale, mais comporte des coupures liées aux infrastructures routières (échangeur de la Porte de la Chapelle) et ferroviaires (à l'ouest).

L'étude d'impact présente des résultats de comptages automatiques réalisés sur le boulevard Ney et sur le carrefour. Pour la MRAe, considérer un seul axe est trop limité, et présenter uniquement le trafic en trafic moyen journalier (TMJ) est insuffisant : l'analyse en heures de pointe paraît en effet indispensable, ou du moins son absence doit être justifiée. Les réserves de capacité et remontées de file ne sont pas présentées. De même, en phase de projet, aucune évaluation du fonctionnement prévisionnel des deux accès n'est présentée et aucune génération de trafic n'est estimée au-delà de celle correspondant aux 30 places VL et aux 18 emplacements 2 roues-motorisés du parking, ce qui peut amener une sous-estimation du trafic qui sera effectivement généré par le projet.

## Les transports en commun

Le site est situé à proximité immédiate des transports en commun : métro 12 (station Porte de la Chapelle), métro 4 (station Porte de Clignancourt), tram T3b et 8 lignes de bus. L'étude d'impact mentionne également les projets de transports pouvant concerner le site, à savoir le prolongement du T3 et de la ligne 12 et le projet de ligne Charles de Gaulle Express (mise en service fin 2023).

La partie de l'étude consacrée aux transports en commun est très brève, et indique simplement que le projet aura peu d'impact, sans justification hormis celle que le campus prévoit que ses étudiants seront présents en horaires décalés, ce qui limitera la charge supplémentaire en périodes de pointe.

Les données de l'étude d'impact ne suffisent pas à estimer l'ensemble des répercussions du projet sur les déplacements en transport en commun.

La MRAe estime que dans le contexte parisien, avec un réseau de transport en commun globalement surchargé et qui devra faire face dans les années à venir à la poursuite du transfert modal, l'étude d'impact doit approfondir l'analyse sur ce sujet, compte tenu des capacités résiduelles aux heures de pointe, comme cela a été esquissé pour le site d'Aubervilliers.

## Les cheminements en modes actifs

Les cheminements en modes actifs sur les grands axes (boulevard Ney, rue de la Chapelle) sont marqués par des ruptures, liées notamment aux infrastructures routières et ferroviaires, ainsi qu'à un manque de jalonnement et par des problèmes sécuritaires (toxicomanie, prostitution). Cela impacte particulièrement les mouvements nord-sud.

Compte tenu du type de population et du nombre d'usagers attendus dans le cas du présent, la MRAe invite le maître d'ouvrage à mener une réflexion plus ambitieuse sur le potentiel d'attractivité et de développement des modes actifs à l'échelle de son projet et en lien avec le contexte urbain dans lequel il s'inscrit.

## Les nuisances sonores

Les nuisances sonores sont un enjeu fort du projet, bien identifié dans l'étude d'impact, du fait des nombreuses infrastructures routières et ferroviaires ceinturant le site et retenues au titre du classement départemental des infrastructures terrestres bruyantes<sup>9</sup> (EI, vol.3, p.138) :

- Boulevard périphérique au nord du site : voie classée de catégorie 1 ;
- Avenue de la Porte de la Chapelle à l'ouest du site : voie classée de catégorie 2 ;
- Voies SNCF (gare du Nord) à l'Est du site catégorie 2 ;
- Boulevard Ney au sud du site : voie classée de catégorie 3 ;
- Voies du tramway au sud (prolongement la ligne T3b de la Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières): actuellement non classées mais estimées par le maître d'ouvrage à une future catégorie 4 (mise en service prévue en 2019-2020) ;
- Future ligne Charles de Gaulle Express au nord de la parcelle : actuellement non classée mais estimée par le maître d'ouvrage à une future catégorie 3.

L'étude d'impact présente quelques conclusions de l'étude acoustique (2018) fournie en annexe.

Le site ne présente aucune zone calme même la nuit, où les émissions sonores sont toujours au minimum de 55 dB(A).

L'étude d'impact prévoit des mesures d'évitement et de réduction du bruit, à la fois pour limiter l'impact de l'environnement sonore au sein du bâtiment d'enseignement et pour limiter les nuisances dues à la diffusion de musique amplifiée prévue dans l'amphithéâtre situé au nord est du bâtiment, se référant ainsi aux réglementations spécifiques<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/content/download/12557/86267/file/classement%20acoustiques%20des%20infrastructures%20terrestres%20sur%20Paris.pdf>

<sup>10</sup> Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement ; arrêté du 1er août 2006 relatif aux revêtements des sols, murs et plafonds à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public ; décret 2017-1244 du 7 août 2017 relatif à la prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés).

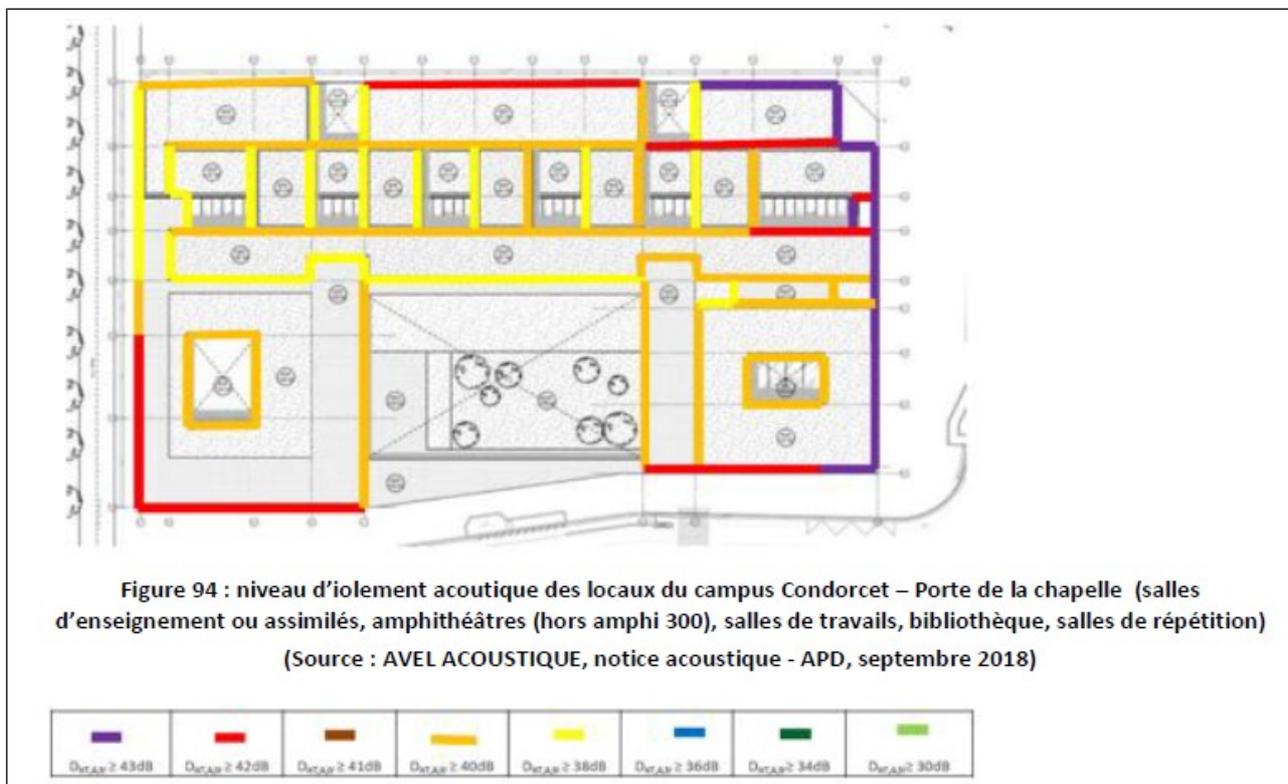


Illustration 4 : Niveau d'isolement acoustique des locaux les plus impactés par les nuisances sonores du site de la Chapelle du projet Campus Condorcet (EI, vol.3, p.138)

## Les pollutions atmosphériques

L'étude d'impact pointe la médiocrité de la qualité de l'air au droit du site, sans autre précision malgré la densité des infrastructures routières majeures à proximité (EI, vol.2 bis p.46). De plus, les effets de cette qualité de l'air dégradée sur la santé des futurs usagers du site ne sont pas étudiés.

## Le stationnement

L'étude d'impact indique que l'offre de parkings publics à proximité (4 parkings pour lesquels seule la capacité du parking « Aubervilliers » de 1 000 places est précisée) est inférieure à la demande actuelle sur le secteur, mais sans chiffrer cette dernière. Elle signale un stationnement sauvage au niveau du site sans le quantifier. Le besoin de stationnement généré par le projet n'est pas quantifié, au-delà des places prévues sur le site du projet : 30 places pour les voitures et 15 places pour les deux-roues motorisés, dédiées aux utilisateurs du site. Cette offre n'est pas justifiée.

Concernant le stationnement pour les vélos, l'étude d'impact signale que l'offre actuelle est quasi-nulle du fait de la faible attractivité du secteur pour ce type de mobilité. Il importe toutefois de vérifier si le nombre de stationnements vélo prévus dans le cadre du projet (14 en sous-sol réservés au personnel, 49 dans un espace sécurisé près de l'entrée principale pour le public) est bien conforme à l'arrêté du 13 juillet 2016 portant application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-8 du code de la construction et de l'habitation. Plus largement, ce type d'aménagement étant une des conditions même de l'attractivité pour l'usage du vélo, et compte tenu du type de population et du nombre d'usagers attendus, la MRAe invite le maître d'ouvrage à inscrire la réalisation des stationnements vélo dans le cadre d'une réflexion globale du potentiel d'attractivité et de développement de ce mode de mobilité.

### La MRAe recommande de :

- compléter l'étude d'impact par une étude de trafic et des déplacements consolidée (routier, cyclable, piéton, en transport en commun) en lien avec le site de La Chapelle du projet Campus Condorcet ;
- d'évaluer les incidences sanitaires potentielles de la qualité de l'air sur le site de La Chapelle du projet Campus Condorcet, au regard de la proximité et de la densité d'infrastructures routières majeures à proximité ;
- de mieux justifier le choix d'une implantation exposant une population nouvelle de 4 000 usagers aux nuisances sonores et pollutions atmosphériques du site de la Chapelle, au regard de solutions alternatives éventuelles.

### 3.2 Paysage, milieux naturels et cadre de vie

Le projet s'inscrit dans le contexte du grand projet de renouvellement urbain (GPRU) du Nord Est parisien et plus précisément dans la dynamique de reconversion du quartier de la Porte de la Chapelle. Il est également concerné par l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du PLU de Paris en faveur de la cohérence écologique compte tenu de sa situation à proximité du boulevard Ney identifié, du fait la présence d'arbres d'alignement, comme une « liaison reconnue pour son intérêt écologique » en contexte urbain par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Le site est fortement artificialisé et présente peu d'espaces verts. Sur la base d'une étude écologique réalisée sur un site semblable distant de 350 mètres et présentant des milieux analogues, notamment du ballast ferroviaire (EI, vol.2 bis p.26), l'étude d'impact conclut à l'absence d'enjeu.

L'étude d'impact fournit seulement quelques vues du projet dans son environnement proche (depuis le boulevard Ney), ce qui ne permet pas d'appréhender le projet dans un périmètre plus large et par rapport aux autres infrastructures et constructions (existantes ou en projet).

L'étude d'impact présente les divers aménagements paysagers que le projet intègre (toitures et terrasses végétalisées, jardin en rez-de-chaussée) mais sans préciser comment ils s'intègrent dans la trame écologique du secteur.

Le site comporte par ailleurs des vestiges de l'ancienne enceinte de Thiers de la ville de Paris. Le projet prévoit la conservation des vestiges de l'enceinte de Thiers sous le jardin central, et sa démolition sous les emprises du bâtiment, en accord avec la direction régionale des affaires culturelles (EI, vol.3, p.130).

**La MRAe recommande d'analyser l'insertion paysagère du site de la Chapelle du projet Condorcet à différentes échelles et de justifier l'inscription du projet dans la trame écologique du secteur.**



Illustration 5 : Plan de plantation du site porte de la Chapelle (EI, vol.1, p.65)

### 3.3 Pollution des sols

Compte tenu du passé industriel du site de la Chapelle du projet Campus Condorcet, la pollution des sols constitue un enjeu fort du projet, qui n'est pas traité correctement dans l'étude d'impact.

Le site se situe à 500 m d'une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation, « RATP atelier de Championnet », pour le stockage de produits chimiques dangereux et à proximité de plusieurs sites identifiés BASIAS (base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Service).

Il a été le siège d'une gare ferroviaire, de garages et ateliers automobiles et de stockage et distribution de carburants et a accueilli plusieurs activités potentiellement polluantes : atelier mécanique, atelier de peinture, chaufferie, cuves de fuel / mazout, groupe électrogène, parc automobile, remblais divers.

L'étude d'impact présente la synthèse d'une étude de pollution (non fournie en annexe) réalisée sur le site en

2016 sur les sols et les gaz, concluant à la présence de contamination diffuse des remblais et du terrain naturel en éléments traces métalliques (ETM), en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et en hydrocarbures totaux (HCT), ainsi qu'une contamination des remblais en polychlorobiphényles (PCB). Les contaminations ont été évaluées au regard de la gestion des déblais nécessaire au projet (EI, vol. 2bis, p.17).

L'étude d'impact mentionne qu'un plan de gestion des terres comprenant une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) en fonction de la pollution résiduelle et du projet devra être fourni par Grand Paris Aménagement, propriétaire du terrain. Les « compléments d'étude de pollution (nécessaires) selon la programmation » (EI, vol. 2bis, p.21) ainsi que « des prescriptions quant au type de bâtiment, renouvellement d'air, gestion des eaux, réalisation des espaces verts » (EI, vol. 3, p.118) ne sont pas apportés. La MRAe signale que les mesures de dépollution du site et le suivi des pollutions du site sont parties intégrantes du projet et doivent faire l'objet d'une présentation dans l'étude d'impact.

**La MRAe recommande de compléter l'analyse de l'enjeu relatif aux pollutions des sols, des eaux souterraines et des gaz du sol du site de la Chapelle a minima par le plan de gestion des terres et d'annexer l'étude de pollution à l'étude d'impact.**

### **3.4 Le risque lié à la présence de gypse et la gestion des eaux de pluie**

Le projet est situé dans une zone de présence de gypse faisant l'objet du plan de prévention des risques naturels de mouvement de terrain (PPRmt) pour la dissolution de gypse, approuvé le 25/02/1977. L'étude d'impact précise que l'infiltration des eaux pluviales n'est pas recommandée (EI, vol.3 p.122).

Par ailleurs, le site est concerné par la zone rouge du plan Paris-Pluie pour la gestion des eaux pluviales, qui correspond à un abattement volumétrique minimum des 4 premiers millimètres de pluie. Les informations sur cet enjeu sont réparties dans 3 volumes de l'étude d'impact, ce qui nuit à sa bonne appréhension.

L'enjeu de réduire l'imperméabilisation et le déversement des eaux pluviales à la Seine (EI, vol.2 bis p.49) est présenté. Les mesures de réduction, à savoir la présence d'espaces végétalisés (toitures terrasses, plantations en RDC) et d'une bache de 48 m<sup>3</sup> pour la récupération des eaux pluviales en vue de l'arrosage, sont quantifiées (EI, vol.1 p.78) et présentées (EI, vol.3 p.120), sans que l'étude d'impact soit conclusive sur le niveau d'impact résiduel.

### **3.5 Le cumul des projets**

Les projets urbains à proximité immédiate du site sont présentés dans l'étude d'impact, ainsi qu'une analyse des enjeux cumulatifs (EI, vol.3, p.157/160 et 163/164).

Les projets pris en compte, sont :

- secteur Chapelle Charbon : 450 logements (horizon 2022 – 2027)
- secteur Chapelle International: 1175 logements (horizon 2022), dont 241 pour étudiants et jeunes chercheurs, 34 000 m<sup>2</sup> SdP de bureaux
- secteur Eole Evangile (îlot fertile): 120 logements familiaux, résidence jeunes actifs, résidence étudiants, auberge de jeunesse + 5 290 m<sup>2</sup> de bureaux / appart - hôtel (horizon 2022)
- secteur Gare des Mines – Fillettes : 2200 logements (150 000 m<sup>2</sup>) (horizon 2024 – 2026)
- secteur Hebert : 800 logements (horizon 2022 – 2026)
- projet d'infrastructure du CDG Express
- prolongement tram T3b vers la Porte d'Asnières.

L'étude d'impact identifie des enjeux cumulatifs forts avec le chantier du CDG express limitrophe du site, comportant des opérations concomitantes, et pour lesquelles le maître d'ouvrage ne précise pas les mesures spécifiques d'évitement et de réduction qu'il prendra.

Les effets cumulés en termes d'accroissement des populations et des déplacements induits (en transport collectif notamment) sont considérés comme un enjeu cumulatif modéré, du fait de l'accroissement de l'offre de transport, sans pour autant être caractérisés et évalués précisément.

Par ailleurs, la coordination de ces différents chantiers pouvant être concomitants constitue pour la MRAe un enjeu fort identifié dans l'étude d'impact, qui prévoit, outre les mesures d'évitement et de réduction propres à chaque projet, la coordination des interventions par les services de la Ville de Paris, notamment au regard des trafics générés par des engins de chantier (EI, vol3, p. 164).

## 4 Analyse des enjeux environnementaux du projet global

L'analyse de l'impact du projet dans sa globalité (sites d'Aubervilliers et de Paris et projets dits connexes) sur l'environnement et les mesures envisagées sont actualisées (EI, vol.3, p.150-154).

Elles sont abordées succinctement, et majoritairement en tenant compte de la réalisation de la deuxième phase du projet sur le site d'Aubervilliers, et non de la réalisation du site parisien, alors même que cette deuxième phase n'est pas connue dans le détail au-delà de la création de 75 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher supplémentaire et de l'accueil d'une nouvelle population de 5 000 personnes sur le site d'Aubervilliers. L'étude d'impact n'identifie donc pas d'effets notables supplémentaires dus à la seconde phase sans à ce stade disposer des éléments lui permettant d'étayer une telle conclusion.

**La MRAe recommande de faire porter l'analyse de l'impact du projet sur l'environnement et les mesures envisagées sur l'ensemble des composantes du projet Campus Condorcet, sur le site d'Aubervilliers (phases 1 et 2) et sur le site de la Chapelle.**

## 5 Information, consultation et participation du public

Le résumé non technique fourni dans le dossier donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

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

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur 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,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. P. Le Divenah', written over a faint circular stamp.

Jean-Paul Le Divenah