



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis délibéré en date du 9 avril 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet immobilier Halte urbaine Belliard situé à Paris (18^{ème})**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet immobilier « Halte Urbaine Belliard », situé à Paris dans le 18^{ème} arrondissement. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire (PC), déposée en mairie de Paris par la société Linkcity.

Le projet consiste en une opération immobilière au-dessus du centre de bus RATP Belliard. Il prévoit de développer, au-dessus de la zone de remisage des bus, un ensemble de logements (10 122 m² de surface de plancher), de résidence (8 283 m²), de bureaux (4 596 m²) et d'activités (2 000 m²), soit de l'ordre de 25 000 m² au total. Le projet a été soumis à étude d'impact par décision de l'autorité environnementale n°DRIEE-SDDTE-200 du 11 septembre 2019.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent :

- la protection des habitants face aux risques industriels, aux nuisances et aux pollutions ;
- l'intégration urbaine et paysagère du projet ;
- la présence de nature en ville (biodiversité urbaine, espaces verts et îlots de chaleur) ;
- les mouvements de terrain et la gestion des eaux pluviales ;
- les déplacements.

La MRAe considère que, sur la forme, l'étude d'impact est claire et traite l'ensemble des enjeux environnementaux du projet. Sur le fond, elle identifie les principales incidences du projet, mais elle gagnerait à être approfondie, sur la base d'un état initial mieux caractérisé.

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

- mieux caractériser le risque industriel auquel seront exposés les habitants notamment le risque d'incendie et garantir la suffisance des mesures définies dans l'étude pour éviter ou réduire le risque ;
- mieux caractériser la qualité de l'air, les nuisances sonores et vibratoires et la pollution des sols afin de mieux évaluer l'exposition de nouvelles populations à ces pollutions et nuisances ;
- mieux justifier le choix de réaliser des logements au-dessus d'un site industriel.

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'Île-de-France et sur celui de la MRAe d'Île-de-France

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 9 avril 2020 sous forme d'audioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet immobilier Halte urbaine Belliard à Paris dans le 18^e arrondissement.

Étaient présents et ont délibéré : Paul Arnould, Jean-Jacques Lafitte, Jean-Paul Le Divenah et François Noisette.

Étaient également présents : Judith Raoul-Duval, Catherine Mir (suppléantes, sans voix délibérative) et Noël Jouteur, chargé de mission.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 7 février 2020, et a pris en compte sa réponse en date du 10 mars 2020.

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, chacun des membres délibérants cités 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.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de François Noisette, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| 1 L'évaluation environnementale..... | 4 |
| 1.1 Présentation de la réglementation..... | 4 |
| 1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale..... | 4 |
| 2 Contexte et description du projet..... | 4 |
| 3 Analyse des enjeux environnementaux et de leur prise en compte dans l'étude d'impact..... | 7 |
| 3.1 Les risques industriels..... | 8 |
| 3.2 Sols pollués..... | 9 |
| 3.3 Gypse | 9 |
| 3.4 Nature en ville, gestion des eaux pluviales et phénomène îlot de chaleur..... | 9 |
| 3.5 Paysage..... | 10 |
| 3.6 Déplacements..... | 10 |
| 3.7 Nuisances sonores et vibratoires..... | 11 |
| 3.8 Qualité de l'air..... | 12 |
| 3.9 Phase chantier..... | 12 |
| 4 Justification du projet retenu..... | 12 |
| 5 Information, consultation et participation du public..... | 13 |

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 immobilier Halte urbaine Belliard à Paris dans le 18^{ème} arrondissement, qui entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39^{o1}), a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'autorité environnementale n°DRIEE-SDDTE-200 du 11 septembre 2019.

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 à la demande de la ville de Paris dans le cadre d'une demande de permis de construire. Il porte sur l'étude d'impact du projet, datée de janvier 2020.

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

2 Contexte et description du projet

Le projet de construction de l'ensemble immobilier mixte « Halte urbaine Belliard » est porté par la société Linkcity et se situe dans le 18^{ème} arrondissement de Paris, dans un secteur marqué par un passé industriel, à proximité de la porte de Clignancourt, du boulevard Ney et de la « ceinture verte » parisienne.

Le site du projet est entouré d'un bâti à dominante résidentielle à l'ouest et au sud et de vastes entrepôts RATP au nord et à l'est.

1 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 la procédure de cas par cas : les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme comprise entre 10 000 et 40 000 m² ainsi que les Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est comprise entre 10 000 et 40 000 m².

Le secteur d'étude est délimité :

- au nord par la rue Belliard et le boulevard Ney (boulevard des Maréchaux) ;
- à l'est par la rue des Poissonniers ;
- au sud par la rue Championnet ;
- à l'ouest par la rue du Mont-Cenis et le boulevard d'Ornano.

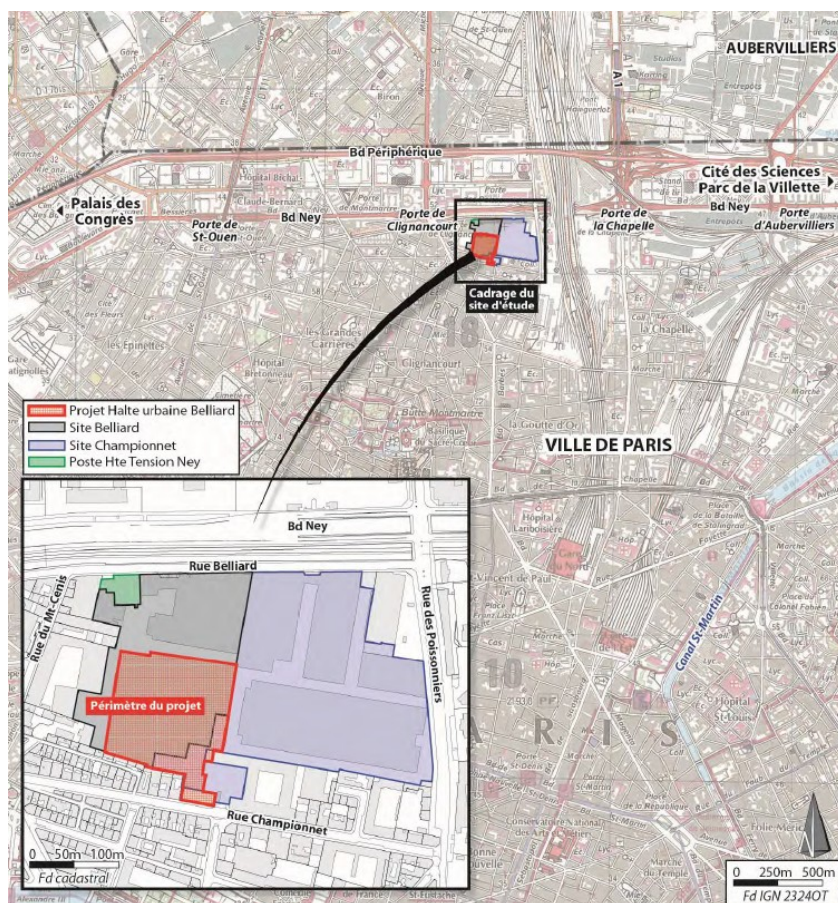


Illustration 1: Plan de situation du projet – Etude d'impact partie B
« description du projet » page 3

Le secteur d'étude est caractérisé par de grandes emprises foncières (RATP, SNCF, ministère de la Défense...) et il comprend plusieurs coupures urbaines, générant pour certaines des nuisances et pollutions (boulevard Ney, voies ferrées...). Afin de requalifier ce secteur, de nombreuses opérations de renouvellement urbain² sont engagées ou programmées. C'est dans ce contexte que s'inscrit le projet.

Le projet, d'une emprise de 18 000 m², consiste, dans un premier temps, à démolir trois bâtiments occupés par la RATP et, dans un second temps, à construire 5 bâtiments de R+6 à R+9 développant une surface de plancher totale de l'ordre de 25 000 m², en partie sur une dalle de 9 000 m² au-dessus du centre de remisage Belliard de la RATP existant³.

Le centre de remisage de la RATP, installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), va continuer à être exploité après réalisation du projet immobilier en superstructure.

- 2 Le site du projet est concerné par deux grands programmes de renouvellement urbain (GPRU Paris-Nord-Est élargi et GPRU Porte Montmartre – Porte de Clignancourt – Porte des Poissonniers) et par le nouveau programme de renouvellement urbain (NPRU portes du 18^{ème}).
- 3 Ce centre a pour vocation de permettre le stationnement des bus (jusqu'à 260 bus) et d'assurer leur entretien.

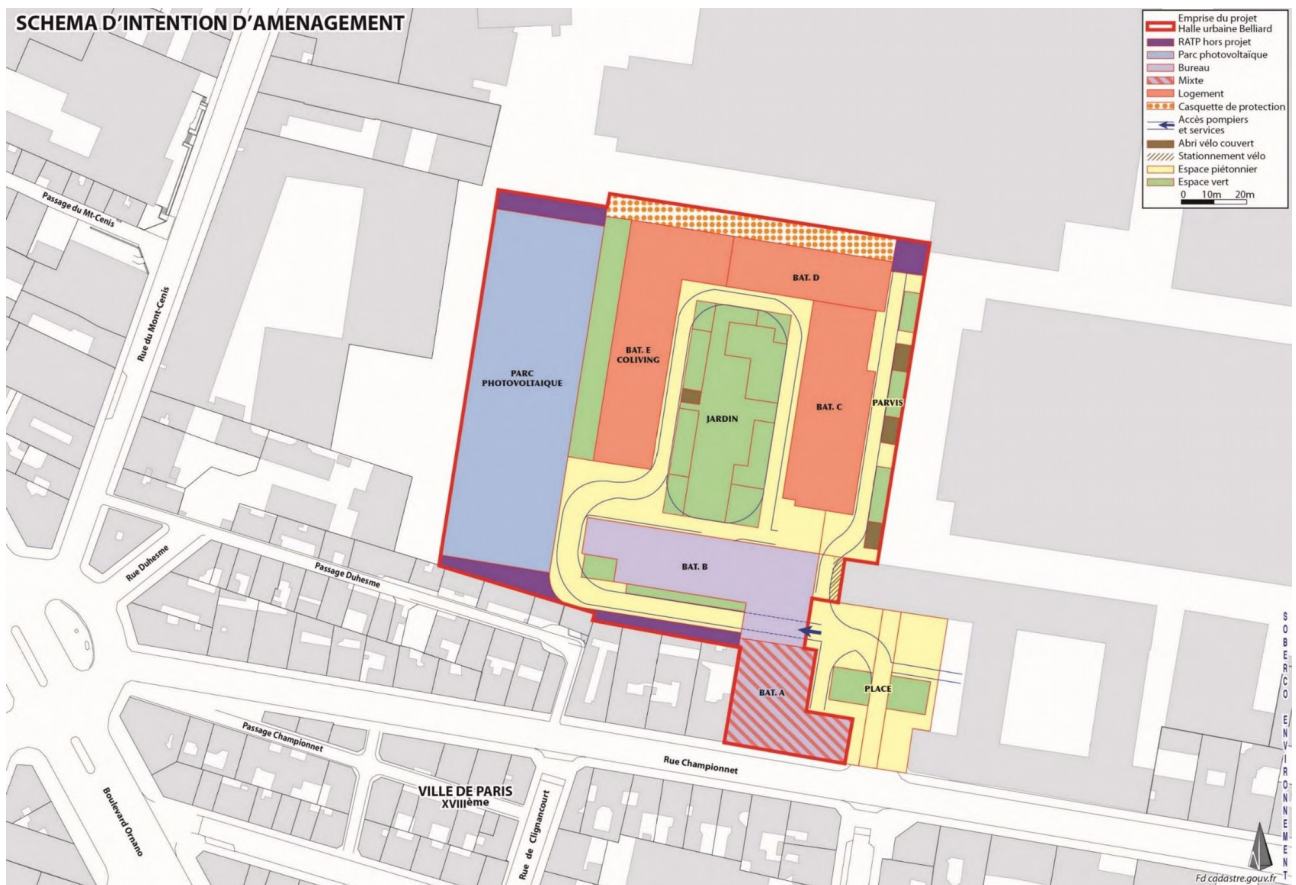


Illustration 2: Schéma d'intention d'aménagement du projet - Etude d'impact partie B « description du projet » page 22



Fig. 1. Coupe de principe du projet de la Halle urbaine Belliard

Illustration 3: Source : étude d'impact - partie B description du projet - page 3

Le programme immobilier comprend ainsi :

- 10 122 m² de logements, soit 162 logements, dont 31 % de logements sociaux ;
- une résidence *co-living*⁴ de 8 283 m², soit 312 occupants ;
- 4 596 m² de bureaux ;
- 450 m² de commerces ou d'activités ;
- 1 651 m² d'activités de loisirs de type escalade

4 Le terme *coliving* désigne une habitation qui se décompose en espaces privés et partagés.

- un parking souterrain mutualisé de 62 places, d'environ 2 000 m² sur deux niveaux ;
- l'aménagement d'un jardin central de 3 000 m² ;
- l'implantation d'un parc photovoltaïque d'environ 3 500 m², d'une puissance de 250 kWc (production de 100 à 150 kWc en autoconsommation et 100 kWc à la revente au concessionnaire, couvrant environ 25 % des besoins en électricité du programme de construction). Cette centrale photovoltaïque vient couvrir une partie du centre de remisage ; ajourée à 50 %, elle constitue une ombrière pour cette partie de la zone de stationnement des autobus.

Le projet devrait accueillir 690 nouveaux habitants et 470 employés (cf. page 21 de la partie analyse des effets du projet et mesures envisagées). Le dossier mentionne également d'autres valeurs. Il convient de mettre en cohérence les chiffres présentés dans l'étude, de préciser les modalités d'évaluation et de les indiquer dans la partie description du projet et dans le résumé-non-technique.

La livraison du projet est prévue pour 2026 avec un démarrage des travaux de démolition des ouvrages à l'automne 2020.

3 Analyse des enjeux environnementaux et de leur prise en compte dans l'étude d'impact

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

- la protection de la population face aux risques industriels, aux nuisances et aux pollutions (qualité des sols, bruit, vibrations et pollution atmosphérique, pollution lumineuse) ;
- l'intégration urbaine et paysagère du projet ;
- la présence de nature en ville (biodiversité urbaine, espaces verts et îlots de chaleur) ;
- les mouvements de terrain et la gestion des eaux pluviales ;
- les déplacements.

Les observations ci-après portent sur ces enjeux.

Dans chaque chapitre, la prise en compte des enjeux environnementaux est examinée au regard de l'état initial du site et des impacts du projet.

La MRAe émet des recommandations visant à préciser l'évaluation des incidences et à conforter la démarche d'évaluation environnementale mise en œuvre dans le cadre de ce projet.

L'analyse de l'état initial a été menée à différentes échelles : la zone d'étude, le site d'étude et le secteur de projet. Elle s'appuie sur de nombreuses cartes et comporte une synthèse pour chaque thématique. Les principaux enjeux environnementaux sont identifiés et hiérarchisés. Un tableau de synthèse reprend l'ensemble de ces enjeux. L'état initial doit être mieux caractérisé pour certaines thématiques afin de mieux évaluer les incidences du projet sur l'environnement, comme développées ci-après.

La MRAe note qu'une part importante des mesures proposées dans l'étude d'impact consiste à rappeler les obligations réglementaires dont le projet relève (isolation acoustique des bâtiments, travaux de comblement des sous-sols liés à la présence de gypse, respect de la réglementation ICPE, réalisation d'un plan de gestion des sols pollués, réalisation de diagnostics amiante avant travaux...). La MRAe précise que s'agissant des thématiques concernées, la démarche d'évaluation environnementale ne saurait se limiter à ces rappels mais doit justifier comment ces enjeux ont été intégrés en amont de la conception du projet.

3.1 Les risques industriels

L'opération immobilière se situera au-dessus du centre de remisage de bus Belliard de la RATP, site abritant des installations classées pour la protection de l'environnement relevant actuellement du régime de la déclaration et de la déclaration contrôlée⁵ au titre des rubriques 2930, 1435 et 2925 de la nomenclature ICPE⁶ et actuellement régies par l'arrêté préfectoral du 25 juin 2018.

Le projet se développe également à proximité de deux autres sites RATP abritant des ICPE relevant du régime de l'autorisation (et non de déclaration comme indiqué page 100 de la partie état initial de l'environnement) : les ateliers de Championnet et le Poste Haute Tension de Ney.

Le centre de remisage doit faire l'objet d'aménagements pour augmenter sa capacité d'accueil et a vocation à être réaménagé avec le déploiement d'une flotte de bus 100 % électriques ou roulant au biogaz d'ici 2024. Les modifications induites par l'introduction de cette nouvelle activité sur le site de Belliard, se caractériseront notamment par la diminution de l'activité de stockage et de distribution de gazole, la suppression sur le site des liquides associés aux bus diesels (urées, liquides de refroidissement, huiles de moteurs...).

L'analyse des incidences de la présente étude d'impact expose les dispositions mises en œuvre dans le cadre de la réglementation, encadrant ce type d'ICPE (dispositions constructives...). Comme précisé dans le dossier, le principal aléa industriel sera alors, comme aujourd'hui, l'incendie d'un ou plusieurs bus. Le risque sera toutefois aggravé avec l'accroissement des enjeux exposés avec la proximité avec les logements. Une étude de flux thermique liée à ce risque a été réalisée et est annexée au dossier. Cette étude porte « sur le danger pour le bâtiment D du programme Linkcity d'être impacté par un feu prenant naissance dans le bâtiment P⁷ du centre de bus de Belliard. Les sources de danger et les cibles ont été définies. Un premier scénario réaliste a été défini ainsi qu'un second impliquant 3 bus ». Cette étude conclut que « les parois résistantes au feu de l'atelier permettent de contenir les flux thermiques les plus forts à l'intérieur de l'atelier et d'éviter que les gaz chauds sortant en toiture soient un danger pour le bâtiment D ».

La DRIEE a informé la MRAe que la RATP a déposé auprès du préfet de police une déclaration le 31/01/2020 accompagnée d'une demande de dérogation au titre de l'article 2.1.3 de l'arrêté du 3 août 2018, relatif à l'application de la rubrique 2925 pour un atelier de charge d'au moins 10 bus électriques soumis à déclaration, qui est en cours d'instruction. Le motif de la demande de dérogation est le non-respect de la distance d'éloignement minimale de 10 mètres des installations de remplissage ou de distribution de liquides inflammables par rapport à l'aire de charge. Dans le cadre de cette instruction, des compléments sont susceptibles d'être demandés.

La MRAe constate que le scénario retenu ne concerne que le bâtiment P et estime que le dossier n'expose pas clairement que le scénario d'incendie retenu est bien le scénario le plus grave pouvant impacter le projet. Le simple rappel que la dalle sera un ouvrage en couverture du centre de remisage qui « répondra aux exigences de l'arrêté du 29 mai 2000 ainsi qu'à l'article 2,1,2 de l'arrêté du 3 août 2018, à savoir [...] »⁸ ne constitue pas une description suffisante du risque d'incendie de plusieurs autobus alignés sous la dalle.

Dans ce contexte, et au vu des informations de l'étude d'impact, la MRAe estime que le risque industriel doit être mieux appréhendé. En effet, des compléments doivent être apportés sur la caractérisation du risque (risques cumulés avec les ICPE voisines, suite donnée à la demande de dérogation, présentation des enjeux...), afin de s'assurer de la suffisance des mesures définies pour éviter ou réduire le risque industriel et le cas échéant les compléter.

5 Les déclarations relèvent de l'article R 512-47 du code de l'environnement et les déclarations contrôlées de l'article L. 512-11 du code de l'environnement. Les installations relevant du régime déclaration contrôlée sont soumises à des contrôles périodiques.

6 - 1435-2 (distribution de liquides inflammables), régime de la déclaration contrôlée – distribution de 4650 m³/an en 2018 ; - 2930-1-b (atelier de réparation et d'entretien de véhicules), régime de la déclaration contrôlée – surface classée de 4125 m² ; - 2925 (atelier de charge d'accumulateurs), régime de la déclaration – avec 55 postes de charge de bus électrique, P de charge cumulée = 3000 kW diverses activités de charge liées à la maintenance des bus (charge des batteries des bus gasoil, charge de divers engins de manutention et de levage) : puissance cumulée d'environ 3 kW.

7 Le bâtiment P abrite le hall de charge « Belliard », dans le dépôt RATP, au nord du terrain du projet.

8 Etude d'impact – partie B : Description du projet, p. B47.

La MRAe recommande de préciser les risques générés par le projet dans sa partie réaménagement du centre de remisage des autobus, afin de mieux analyser les incidences et de s'assurer de la suffisance des mesures qui seront mises en œuvre pour les éviter ou les réduire, d'autant plus que le projet expose de nouvelles populations à ces risques, notamment d'incendie.

Le dossier indique la présence du réseau d'électricité haute tension A au nord du site, sous le boulevard Ney et du poste HT de Ney, uniquement dédié au fonctionnement de la RATP. Les enjeux liés aux risques industriels et sanitaires de ces ouvrages ne sont pas décrits.

La MRAe recommande de préciser les enjeux découlant de la présence du réseau et du poste haute tension et la manière dont ils sont pris en compte dans le cadre du projet.

3.2 Sols pollués

La pollution des sols est présentée comme un enjeu fort dans le dossier. Une étude historique et documentaire a été menée. Quatre sites BASIAS⁹ et trois ICPE sont répertoriés au droit du projet et sont donc susceptibles d'avoir pollué les sols (présence de cuves de gasoil, anciennes activités de peinture et de métallurgie...). Les investigations menées par le bureau d'études TAUW en 2019 ont montré une pollution diffuse aux hydrocarbures avec ponctuellement des concentrations plus importantes, une pollution généralisée au mercure et ponctuellement une pollution aux métaux lourds.

La pollution au mercure est potentiellement de nature volatile (page 16 de la partie analyse des incidences) mais du fait des caractéristiques du projet (construction sur pilotis et absence de mercure au droit du projet de parkings), l'étude d'impact qualifie ce risque d'acceptable pour les futurs usagers.

Environ 36 000 m³ de terres devraient être excavés pour la réalisation des parkings.

Des mesures sont évoquées, telles que la création ou le maintien de revêtements de surface efficaces « dalle béton, enrobés ou terre végétale sur 30 cm maximum » et l'acheminement des déblais en installation de stockage des déchets inertes (ISDI), comblement de carrières ou biocentre (cf. page 16 de la partie analyse des effets du projet et mesures envisagées).

La MRAE rappelle que certains aménagements seront réalisés en pleine terre (avec ou sans sous-sol) et qu'une partie du parvis sera végétalisée en pleine terre. Des investigations complémentaires sont donc nécessaires pour s'assurer de la qualité des terres présentes au droit de ces aménagements et leur compatibilité avec les usages envisagés. Un plan de gestion spécifique des sols pollués, comprenant une analyse des risques résiduels, doit encore être réalisé, tel que précisé page 16 de la partie analyse des incidences, afin de confirmer la compatibilité du site avec les usages projetés.

La MRAe recommande de réaliser le plan de gestion spécifique comprenant l'analyse des risques résiduels, et d'en présenter les résultats et les conclusions tirées dans l'étude d'impact soumise à la consultation du public.

3.3 Gypse

Le site est concerné par un risque de mouvement de terrain lié à la présence de gypse dans le sol (arrêté préfectoral du 25 février 1977¹⁰). Les investigations réalisées au droit du site du projet ont permis de repérer des bancs de gypses d'épaisseur moyenne à forte à environ 40 m de profondeur, pouvant conduire à des phénomènes de dissolution et à des instabilités structurelles.

Des dispositions sont prévues, selon l'étude d'impact, afin d'éviter une infiltration concentrée des eaux pluviales (interdite en cas de présence de gypse) et des travaux de comblement et de traitement des cavités par injection sont également envisagés, sur la base des recommandations de la notice de l'Inspection Générale des Carrières de janvier 2016. Dans ces conditions, selon le dossier, l'aléa sera réduit, permettant de limiter le risque.

9 Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Service.

10 En vertu de cet arrêté, le projet devra notamment être conforme aux préconisations établies par l'inspection générale des carrières.

3.4 Nature en ville, gestion des eaux pluviales et phénomène îlot de chaleur

Aujourd'hui, le site du projet est presque entièrement minéralisé, ce qui a pour conséquence, comme mis en avant dans l'état initial de l'environnement :

- un phénomène îlot de chaleur particulièrement fort ;
- une absence d'enjeu faune / flore sur le site du projet, constatée dans le cadre d'une étude écologique,
- des ruissellements potentiellement importants en cas de fortes pluies, avec un risque de saturation des réseaux unitaires d'assainissement.

Le projet vise à recréer des espaces végétalisés sur 33 % de la surface du site, essentiellement sur dalle (jardin central de 3 000 m² accessible au public), sous forme de toitures végétalisées (3 000 m²), ainsi que 185 m² d'espaces de pleine terre.

Le projet permet d'abattre un volume de rejets d'eaux pluviales de 107 m³, ce qui est supérieur aux exigences du plan Paris pluie¹¹, opposable au projet. Le surplus est rejeté dans le réseau.

Le projet finalisé offre plus de surfaces végétalisées que la situation existante. Ces surfaces ont aussi été augmentées par rapport au projet proposé en phase concertation du public¹². Cette augmentation des surfaces végétalisées constitue une incidence positive du projet sur la nature en ville, sur le phénomène îlot de chaleur et la gestion des eaux pluviales. Une étude menée sur l'impact du projet sur l'effet îlot de chaleur conclut d'ailleurs à une diminution de 21 % de cet effet.

L'étude comprend une évaluation des incidences sur Natura 2000. Le site du projet se trouve à 5 km du site Natura 2000 relevant de la directive Oiseaux, la zone de protection spéciale « Site de Seine-Saint-Denis ». Il n'entretient pas de lien écologique avec celui-ci. La MRAe prend acte des conclusions de cette analyse.

3.5 Paysage

La préservation du paysage est identifiée comme un enjeu fort, notamment l'insertion du projet dans l'environnement proche, la visibilité avec le Sacré Cœur et le paysage nocturne (lumières). Plusieurs ambiances paysagères caractérisent le site du projet : le site de remisage des bus correspond à une zone très ouverte enclavée au milieu de grands entrepôts. Les perceptions visuelles sont limitées par les bâtiments attenants. Mais l'espace dégagé offre une vue sur la Butte Montmartre et le Sacré Cœur en particulier pour les riverains situés aux derniers étages. Le site s'intègre par ailleurs dans un secteur bâti haussmannien à l'ouest et au sud et est ouvert sur le boulevard Ney au nord et le faisceau ferroviaire à l'est.

Ces enjeux sont bien identifiés dans l'étude d'impact, en s'appuyant sur des vues proches et lointaines vers le site depuis les alentours et inversement. Des modélisations du projet sont intégrées à la partie description du projet.

Au sein du site d'étude, un mât d'éclairage est allumé toute la nuit au centre de la zone de remisage. L'étude met en avant l'enjeu de réduire la pollution lumineuse nocturne. Le remplacement de ce mât lumineux par un éclairage à faible impact environnemental est prévu dans le cadre du projet, ce qui constitue une mesure de réduction des incidences sur le paysage nocturne.

3.6 Déplacements

Le site dispose d'une bonne desserte en transports en commun (bus, métro 4, 12 et 14 et tramway T3b) et d'une desserte cyclable globalement de bonne qualité. Le projet est situé entre la rue de Championnet, la rue des Poissonniers, le boulevard d'Ornano et la rue Cocteau, à proximité du boulevard des Maréchaux (boulevard Ney).

11 Le plan Paris pluie regroupe l'ensemble des politiques publiques de la ville relatives à l'eau de pluie : zonage d'assainissement, aides techniques et financières, investissement public, etc. Il impose pour le site Belliard d'abattre 30 % des rejets d'eaux pluviales pour une pluie de 16 mm, soit 78 m³ (zone d'abattement réduit).

12 Étude d'impact, partie E, p. 19 : passage de 3 710 m² à 5 670 m² d'espaces végétalisés, de 83 m² à 185 m² d'espaces en pleine terre.

Une campagne de comptages a été réalisée à l'heure de pointe, sur un périmètre qui aurait également pu intégrer la liaison du réseau viaire avec le boulevard périphérique. Quelques ralentissements sont observés sur certains carrefours dans la zone d'étude : Ornano / Ney et Ornano / Championnet. En l'absence de présentation des capacités du réseau, il n'est cependant pas possible d'estimer la congestion du secteur.

Pour estimer la situation future, une étude compare la situation au fil de l'eau avec la situation avec projet. Les effets sont bien analysés. À l'heure de pointe du matin, le projet générerait environ 85 véhicules légers. Pour estimer les impacts sur le trafic à l'horizon de mise en service, le bureau d'études se base sur une réduction de la part modale des véhicules légers de 5 % d'ici à 2025. L'étude conclut à un impact non-significatif sur les conditions de circulation, qui resterait fluide aux carrefours alentours.

S'agissant du stationnement, le parking RATP existant est remplacé et un parking de 62 places est créé pour les résidents et les activités (19 places). Le dossier ne précise pas comment est organisé le stationnement des deux-roues motorisés.

Des accès cyclistes et locaux vélos sont prévus, conformément aux exigences du PLU.

3.7 Nuisances sonores et vibratoires

Plusieurs sources de bruit impactent le site du projet : le centre de remisage de bus, les voies routières de catégorie 2 et 3 et la voie ferrée de catégorie 2 du classement sonore départemental des infrastructures terrestres.

Dans le cadre du projet « Halte Urbaine Belliard », une étude acoustique synthétise des travaux et mesures in situ réalisés par la RATP et ses auditeurs. Cette étude s'appuie sur les relevés de suivi météorologique, conduit au titre de la certification ISO 14001 du centre bus Belliard. Elle est complétée par une campagne de mesures (3 et 4 décembre 2019), conduite par la RATP¹³, dont les conditions de réalisation ne sont pas précisées.

D'après cette étude, l'ambiance sonore de la zone est qualifiée de modérée en raison d'un front urbain faisant écran acoustique au bruit des infrastructures de transport. Le site n'est pas dans une zone de bruit critique, d'après les cartes de bruit stratégiques du département de Paris.

D'après l'étude d'impact, les nuisances sonores induites par l'activité du centre bus dépassent les seuils de conformité par endroit (dépassement nocturne et diurne des valeurs seuils au droit de la charge électrique des bus¹⁴), et pour certains indicateurs (signatures spectrales).

D'après l'étude d'impact, le bruit lié à l'activité de remisage et à la charge électrique des bus en périodes diurne et nocturne au vu de l'électrification future du site est identifié comme une problématique prépondérante à intégrer dans la conception de l'opération immobilière et la réorganisation du site.

Il n'est pas possible en l'état de conclure précisément sur les impacts du futur projet de valorisation et d'électrification du centre de remisage et donc sur l'exposition de nouvelles populations à ces nuisances au travers du projet. Toutefois, « les maîtrises d'ouvrage Linkcity et RATP réaliseront une étude plus précise sur la base d'un projet arrêté, permettant de définir les nuisances et les dispositifs spécifiques pour les limiter » (page 84 de la partie D – état initial de l'environnement). A ce stade, les nuisances sonores et vibratoires ne sont donc pas suffisamment caractérisées pour garantir qu'elles ne seront pas gênantes pour les riverains et les futurs habitants.

Page 45 de la partie E « analyse des incidences », les mesures évoquent principalement le rappel de la réglementation en matière d'isolation acoustique des logements, mais également le respect d'objectifs de confort intérieur fixés par la maîtrise d'ouvrage de l'opération immobilière. Il convient de préciser quelle est la traduction opérationnelle de ces objectifs de confort dans la description des mesures.

La MRAe recommande de mieux caractériser l'ambiance vibratoire et sonore sur le site du projet, en particulier s'agissant des nuisances issues du futur site de remisage RATP, d'analyser quelle sera l'exposition de nouvelles populations au bruit et aux vibrations et de définir des mesures d'évitement ou de réduction adaptées, ainsi que des mesures de suivi en phase d'exploitation.

13 Note technique acoustique et vibratoire, RATP, 2019, non jointe au dossier.

14 D'après l'étude d'impact (partie D, p. 85), ce dépassement n'est pas conforme aux objectifs de la certification ISO 14001 du centre bus Belliard et devrait être traité dans le cadre du plan d'action. Il serait donc résorbé avant la construction des futurs logements.

3.8 Qualité de l'air

Une étude présentée en annexe 2 de l'étude d'impact évalue les risques sanitaires liés aux rejets atmosphériques pour un projet immobilier. Cette étude examine la pollution de l'air issue des installations ICPE présentes sur le site et à proximité, identifiées comme un enjeu sanitaire fort. Cette étude s'appuie sur les valeurs de pollution de qualité de l'air fournie par ATMO comme bruit de fond atmosphérique au voisinage du projet. Cependant, celle liée aux flux des grands axes routiers est écartée, au motif que le site en est éloigné.

Cette évaluation conclut que les rejets atmosphériques du site RATP (centre de remisage dans son fonctionnement actuel et autres bâtiments RATP situés à proximité) sont inférieurs aux valeurs de référence au droit du site du projet. Selon l'étude d'impact, l'état actuel de la qualité de l'air est compatible avec le projet. De plus, selon l'étude d'impact, le projet d'électrification des bus, au travers notamment de la réduction de la consommation de gasoil envisagée à l'horizon du projet immobilier, aura un effet favorable sur la qualité de l'air.

Toutefois au vu de l'enjeu fort identifié, du manque d'éléments sur la pollution atmosphérique issue des axes routiers, et de la spécificité du projet (construction de logements au-dessus d'une ICPE), il serait utile de mettre en place un suivi de la qualité de l'air sur le site en phase exploitation.

La MRAe recommande de mieux analyser l'exposition de la population à la pollution atmosphérique générée par le trafic routier, et par le centre de remisage lui-même en phase transitoire, et de mettre en place un suivi de la qualité de l'air sur le site en phase d'exploitation.

3.9 Phase chantier

Un risque pyrotechnique lié à la présence éventuelle d'obus de la seconde guerre mondiale dans les sols a été identifié et pris en compte lors des dispositions prévues dans le cadre de la phase chantier.

Un diagnostic a conclu à l'absence d'amiante dans les enrobés du centre bus. La présence d'amiante a toutefois été relevée dans les bâtiments. Le maître d'ouvrage organisera le désamiantage sur la base d'un diagnostic avant travaux de démolition.

La phase chantier générera des déchets de déconstruction (2 967 tonnes) et de construction (307 tonnes). Une charte « chantier à faibles nuisances » est prévue. Des mesures sont définies mais certaines restent assez floues (favoriser le réemploi ou le recyclage des matériaux issus de la déconstruction) quand d'autres ne consistent qu'à rappeler la réglementation (repérage amiante avant travaux).

La MRAe recommande de préciser les mesures prévues dans le cadre de la charte chantiers à faibles nuisances pour mieux évaluer leur portée et garantir leur mise en œuvre.

4 Justification du projet retenu

Le schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) identifie sur le site un secteur à fort potentiel de densification. Le Plan Local d'Urbanisme classe le site du projet en zone UG, sous-secteur plus favorable à l'emploi mais n'interdisant pas la construction de logement. L'OAP 5 – Porte de Montmartre à Porte des Poissonniers retient tout le site de la RATP pour « développement ou reconstituer le tissu urbain ».

Par ailleurs, la valorisation de ce site s'inscrit dans le protocole signé entre la RATP et la Ville de Paris en 2014, pour la création de 2 000 logements à Paris d'ici 2024 dans le cadre de la restructuration des sites industriels de la RATP : une dizaine de sites ont été retenus.

Pour autant le choix de construire des logements plutôt que des activités ou des bureaux, au-dessus d'une ICPE présentant des risques industriels et sanitaires (potentielle exposition de populations à la pollution des sols, à la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores et vibratoires) doit être mieux justifié. Un retour d'expérience sur les sites déjà requalifiés (notamment sur le centre bus « Jourdan / Tombe-Issoire » livré en 2017) pourrait être éclairant.

La MRAe recommande de mieux justifier le choix de construire des logements au-dessus d'un centre de remisage de bus, au regard de la potentielle exposition de nouvelles populations aux risques industriels (incendie) et sanitaires (rejets atmosphériques, nuisances sonores).

Pour illustrer la problématique des espaces verts et de la densité humaine, la MRAe rappelle que le SDRIF fixe au PLU l'objectif de tendre vers un minimum de 10 m² d'espaces verts publics par habitants. La MRAe note que cet objectif n'est pas atteint sur le site lui-même (8 m² d'espaces verts par habitant) bien que le projet vise à améliorer la situation existante.

La MRAe recommande de mieux justifier les surfaces dédiées aux espaces végétalisés publics.

Enfin, le projet affiche de nombreuses ambitions en matière de réduction des consommations énergétiques et limitation de l'impact carbone du projet : notamment la réalisation d'une structure/dalle/façade en bois, et l'utilisation de matériaux biosourcés, pour le co-living et les bureaux ainsi que la production d'électricité à travers le parc photovoltaïque. Par ailleurs, l'approvisionnement en chaleur est fourni par le réseau de chaleur. Selon l'étude d'impact, ces installations permettront de répondre aux besoins en eau chaude sanitaire et en consommations électriques mobilière de près de la moitié du projet (environ 10 000 m²).

5 Information, consultation et participation du public

Le présent avis devra être joint au dossier mis à la disposition du public.

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 et sur celui de la MRAe d'Île-de-France.