



PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de  
l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-  
France

Le

20 NOV. 2017

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1331-17

## Avis de l'autorité environnementale sur le projet de construction « Ville Multistrates » dans le 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris

### Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction « Ville Multistrates », situé dans le 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris, dans le cadre de la procédure de permis de construire. Il fait suite à la décision n° DRIEE-SDDTE-2016-097 du 04 juillet 2016 portant obligation de réaliser une étude d'impact sur ce projet, considérant notamment les enjeux liés à la création d'un ouvrage de recouvrement sur le boulevard périphérique, aux conditions d'insertion paysagère des constructions et aux nuisances générées par le trafic routier.

Lauréat du concours « Réinventer Paris », le projet s'implante en franchissement du boulevard périphérique, au niveau de la place du Général Kœnig, au nord de la Porte Maillot. Ce secteur est en cours de mutation, avec notamment l'arrivée du RER E et du tramway T3b. Le présent projet est également situé au voisinage immédiat du programme « Mille Arbres », soumis à étude d'impact. Le projet « Ville Multistrates » prévoit la construction de deux immeubles en R+7 et R+9, développant des bureaux, des logements et des commerces, sur une surface de plancher totale d'environ 17 900 m<sup>2</sup>. De plus, il est prévu d'aménager un jardin ouvert au public en journée en cœur d'îlot et des espaces agricoles en toiture.

Il convient tout d'abord de souligner que le projet aura un impact positif sur le franchissement du boulevard périphérique et sa perception paysagère, les conditions de ventement dans l'espace public et l'ambiance acoustique du secteur.

L'intégration par le maître d'ouvrage des effets cumulés du projet avec le programme « Mille Arbres », notamment du point de vue des travaux, du paysage et de la santé humaine, est pertinente, mais gagnerait à être davantage développée.

Des précisions sont attendues en ce qui concerne les caractéristiques générales du paysage actuel, les mesures des impacts du projet en phase de chantier (y compris les incidences sur le boulevard périphérique), la pérennité des plantations envisagées et les liens avec l'espace public aux abords du site (insertion paysagère, déplacements).

De plus, l'autorité environnementale recommande de mettre en place des mesures de suivi de la qualité de l'air à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments, ainsi que des impacts sur la santé des populations ainsi exposées, notamment les populations sensibles.

Enfin, l'autorité environnementale recommande d'étayer la justification du projet au regard de ses impacts environnementaux, en restituant notamment une vision plus globale concernant le devenir du boulevard périphérique.

## **AVIS**

### **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. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de construction « Ville Multistrates », situé dans le 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris, a fait l'objet de la décision n° DRIEE-SDDTE-2016-097 du 04 juillet 2016 portant obligation de réaliser une étude d'impact en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement (rubrique 39° du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement), considérant notamment les enjeux liés à la création d'un ouvrage de recouvrement du boulevard périphérique, aux conditions d'insertion paysagère du projet et aux nuisances générées par le trafic routier.

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

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public 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 suite à la saisine de l'Autorité environnementale par la Ville de Paris, en date du 22 septembre 2017, dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de construire déposé par la société Paris Ternes Villiers.

À la suite de la 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.

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

Localisé dans le 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris, au nord de la Porte Maillot, le projet de construction « Ville Multistrade » fait partie des lauréats de la première phase du concours d'architecture « Réinventer Paris », organisé par la Ville de Paris à partir de 2014, avec pour objectif de faire émerger des propositions innovantes en termes de requalification urbaine, de nature en ville et de mixité des usages.

Les constructions projetées doivent s'implanter au-dessus du boulevard périphérique, après création d'un ouvrage de recouvrement de ce dernier, entre :

- la rue Gustave Charpentier à l'ouest ;
- l'avenue de la porte des Ternes au sud ;
- le boulevard Aurelle de Paladine au nord ;
- la chapelle Notre-Dame de Compassion et la place du Général Kœnig à l'est.

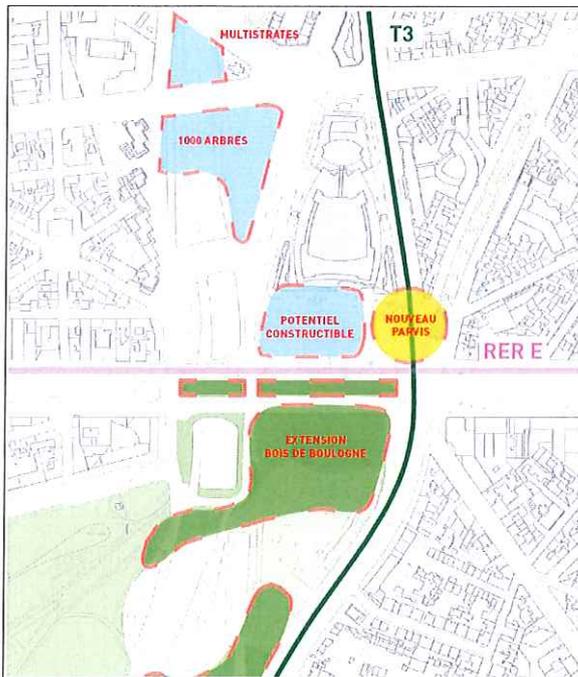


Schéma d'ensemble des projets Porte Maillot – Source : paris.fr

Ce projet s'inscrit dans un secteur en forte mutation. En effet, il s'implante au voisinage immédiat du projet « Mille Arbres », également construit au-dessus du boulevard périphérique et lauréat du concours « Réinventer Paris ». Le projet « Mille Arbres » a fait l'objet d'une étude d'impact et d'une saisine simultanée de l'Autorité environnementale.

Ces deux projets s'inscrivent également dans le cadre du projet de réaménagement de la Porte Maillot, en cours de concertation<sup>1</sup>. Celui-ci vise notamment, en lien avec le prolongement du RER E et du tramway T3b, à redistribuer l'espace public en faveur des déplacements non-motorisés, au sein d'un contexte paysager marqué par le Bois de Boulogne et l'axe historique Paris – La Défense.

Le projet « Ville Multistrates » prévoit la construction de deux immeubles, développant :

- un programme de 11 000 m<sup>2</sup> de surface plancher de bureaux en R+7 ;
- 97 logements, dont 28 % de logements sociaux, sur 5 900 m<sup>2</sup>, en R+9 ;
- 1 000 m<sup>2</sup> de commerces en RDC/R+1 .

De plus, le projet prévoit l'aménagement de 51 places de stationnement en infrastructure, d'un jardin ouvert au public en journée en cœur d'îlot et d'espaces agricoles en toiture.

Enfin, le programme mentionne une « construction ou installation nécessaire aux services publics d'intérêt collectif (CINASPIC) », dont la nature doit être précisée, notamment s'il s'agit d'accueillir des populations sensibles, dans le cas d'une crèche par exemple.



Vue aérienne du site d'implantation – D'après : étude d'impact

<sup>1</sup> [www.paris.fr/portemaillot](http://www.paris.fr/portemaillot)

## **2. L'analyse de l'état initial du site**

Les principaux enjeux environnementaux s'articulent autour de l'implantation singulière du projet, en franchissement du boulevard périphérique, à proximité du Bois de Boulogne et de la Porte Maillot. Ils concernent le paysage, le confort de l'espace public, les déplacements et les nuisances générées par le trafic routier. L'enjeu technique que représente le recouvrement du boulevard périphérique est quant à lui clairement exposé.

### **Paysage et cadre de vie**

Sur la forme, les informations qui concernent l'analyse paysagère du site d'implantation sont dispersées tout au long du dossier, de sorte qu'il est difficile pour le lecteur de l'appréhender de façon cohérente.

Sur le fond, les principaux enjeux paysagers sont identifiés, notamment en ce qui concerne les caractéristiques générales du paysage et la morphologie urbaine du secteur. De plus, les photographies des pages 92-97 montrent un espace public aujourd'hui marqué par des voiries très larges et uniformément bitumées, ainsi qu'une topographie urbaine accidentée (ruptures de niveaux). Ces derniers points mériteraient d'être développés, notamment par des photographies plus nombreuses, commentées et des vues en coupes. Il serait également pertinent d'évoquer la perception du site depuis le boulevard périphérique, puisqu'elle concerne des milliers d'usagers quotidiens.

Il serait donc utile de développer et de regrouper au sein de l'état initial les éléments qui concernent les caractéristiques générales du paysage actuel, la morphologie urbaine du secteur, la qualité de l'espace public, la topographie particulière du site d'implantation et sa perception depuis le boulevard périphérique.

De plus, le site est marqué par la présence de la chapelle Notre Dame de la Compassion, classée Monument Historique. Au-delà du strict cadre réglementaire, il aurait été utile d'évoquer l'héritage culturel ainsi protégé et les usages actuels du monument. Quant au patrimoine naturel, il relève notamment d'alignements d'arbres et des abords de la chapelle, bien décrits dans le dossier.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a réalisé une étude des conditions de ventement, ce qui est apprécié. En effet, il permet de qualifier l'espace public du point de vue du confort qu'il offre à l'usager (assis, attente debout, marche, modes actifs, etc.). Le modèle pour qualifier la gêne est clairement exposé et il en ressort un espace relativement hostile de ce point de vue, notamment le long de l'avenue de la Porte des ternes et de la rue Gustave Charpentier. Il aurait été utile de mentionner également l'effet d'îlot de chaleur urbain, enjeu majeur d'adaptation des villes au changement climatique.

Les enjeux qui concernent les modes actifs (piétons, vélos, etc.) sont clairement exposés. Le dossier montre bien que malgré la générosité des trottoirs, la faible qualité de l'espace public et l'emprise des infrastructures routières rendent difficiles les parcours piétons. De plus, la distribution des voiries ne permet actuellement pas de circuler à vélo de façon sécurisée, du fait notamment de la discontinuité des aménagements. Le dossier indique toutefois que le réaménagement de la Porte Maillot et l'arrivée du tramway devraient permettre d'améliorer cette situation.

Enfin, la desserte du site par les transports en commun est particulièrement performante, avec le RER C, la ligne 1 du métro et plusieurs lignes de bus. De plus, cette desserte sera renforcée par l'implantation, prévue en 2022, d'une future gare du RER E (projet de prolongement « EOLE ») et par l'extension du tramway T3b entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine, actuellement en cours de concertation. L'ensemble est bien décrit dans l'étude d'impact. La précision des fréquences et des temps d'accès piétons depuis le site est notamment appréciée.

## Trafic routier, bruit et qualité de l'air

Les infrastructures routières autour du site d'implantation du projet sont notamment décrites par le profil en travers des rues adjacentes. Ces coupes révèlent un sur-dimensionnement (6 à 7 voies), au regard des trafics constatés, du boulevard d'Aurelle de Paladines et de l'Avenue de la porte des Ternes, au niveau des constructions futures.

L'analyse de la fréquentation des axes routiers mériterait d'être davantage développée dans l'étude d'impact. En effet, la méthodologie des comptages, dont certains datent de 2012, n'est pas exposée. De plus, pour la bonne information du public, ces données brutes doivent être analysées. L'étude d'impact indique seulement (page 274) que « Des congestions sont observées principalement sur le boulevard périphérique, mais également plus ponctuellement sur la Place de la Porte Maillot, sur le boulevard Pershing, sur l'avenue des Ternes et sur le boulevard Gouvion-Saint-Cyr. » Ces situations de congestion mériteraient d'être caractérisées et localisées de façon plus précise.

Il serait donc utile d'approfondir l'analyse des conditions de circulation aux abords immédiats du site, dans la mesure où, en l'état actuel, les constructions qui s'y développeraient présenteraient le risque d'être isolées par des infrastructures routières, pour certaines sur-dimensionnées, pour d'autres congestionnées.

Enfin, seuls les trafics en entrée et en sortie du boulevard Périphérique sont indiqués. Sa fréquentation au niveau du site d'implantation doit pourtant être étudiée. Celle-ci doit faire l'objet de comptages précis, contextualisés et analysés. Dans la partie de l'étude d'impact dédiée à l'évolution de l'environnement sans projet, dite « au fil de l'eau » (pages 360-361), les cartes issues de l'étude de trafic menée dans le cadre du prolongement du tramway sont reprises telles quelles et sont, pour partie, illisibles. Celles-ci semblent relever, au niveau du boulevard périphérique, un trafic compris entre 5000 et 7000 véhicules par heure de pointe et par sens. Or, de par la nature de ce projet de construction et le caractère exceptionnel de cette infrastructure routière en milieu urbain, l'étude d'impact doit pouvoir s'appuyer sur des comptages présentés et analysés de façon plus rigoureuse.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage identifie clairement la qualité de l'air et l'ambiance acoustique du secteur comme deux enjeux prééminents. A ce titre, des bureaux d'études spécialisés ont été mandatés et des campagnes de mesures ont été réalisées.

La méthodologie de l'étude concernant la qualité de l'air est clairement exposée, le contexte dans lequel elle a été réalisée est bien décrit et les résultats clairement analysés. Il en ressort un dépassement systématique des valeurs limites définies par la réglementation française (articles R 221-1 et suivants du code de l'environnement) concernant le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules fines (PM<sub>10</sub>). Certains points de mesures présentent un taux de dioxyde d'azote dans l'air deux fois plus élevé que la valeur limite réglementaire. Il aurait été pertinent de mettre ces données en perspective avec les risques sanitaires encourus par la population.

En revanche, l'étude acoustique mériterait d'être contextualisée de façon plus précise. Les références réglementaires et les valeurs limites sur lesquelles s'appuie l'état initial ne sont pas clairement indiquées. Les prescriptions relatives au classement sonore des infrastructures de transport terrestre, définies par arrêté préfectoral du 15 novembre 2000, mériteraient d'être évoquées au regard du tableau présenté page 344. Le projet est directement concerné par le boulevard Périphérique, classé en catégorie 1, l'avenue de la Porte des Ternes et le boulevard d'Aurelle de Paladines en catégorie 3. Quant aux données des relevés *in situ*, leur livraison de façon brute (pages 340-344) doit être accompagnée d'une analyse accessible au lecteur. Enfin, la carte de synthèse page 345 doit être accompagnée d'une légende claire. Le site étant très affecté par le bruit, avec des niveaux supérieurs à 65 dB de jour comme de nuit, cet enjeu doit être exposé de façon plus explicite.

### 3. L'analyse des impacts environnementaux

#### 3.1 Justification du projet retenu

Le projet « Ville Multistrates » 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. En cela, il serait intéressant de développer l'approche historique amorcée page 212<sup>2</sup>. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU), tel que repris dans le dossier (pages 349-351), ne mentionne pas l'urbanisation éventuelle au-dessus de l'infrastructure.

Le projet s'appuie sur le postulat que l'emprise du boulevard périphérique peut représenter une réserve foncière. Et ce postulat a des conséquences importantes sur l'environnement et la santé humaine. En cela, il serait pertinent que l'étude d'impact restitue les éléments d'une réflexion plus globale concernant l'avenir du boulevard périphérique. Il s'agit *in fine* d'éclaircir et d'argumenter l'assertion finale de la page 212, selon laquelle : « Avec l'essor de la dynamique métropolitaine, qui n'est rien d'autre que la continuation de Paris sortant d'elle-même, la limite périphérique doit muter pour participer activement et pertinemment au Grand Paris. »

Par ailleurs, l'autorité environnementale rappelle que 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. » Or, cette exigence réglementaire ne se traduit dans le dossier que par une présentation succincte du fonctionnement du concours « Réinventer Paris » (page 446). Pourtant, les choix de conception effectués au regard des enjeux environnementaux, notamment de l'évolution du paysage et de la dispersion des polluants, mériteraient d'être argumentés sur la base de variantes comparées.

L'autorité environnementale recommande donc d'étayer la justification du projet retenu et de son implantation au regard de ses impacts sur le paysage, le cadre de vie et la santé humaine, en lien avec le devenir du boulevard périphérique.



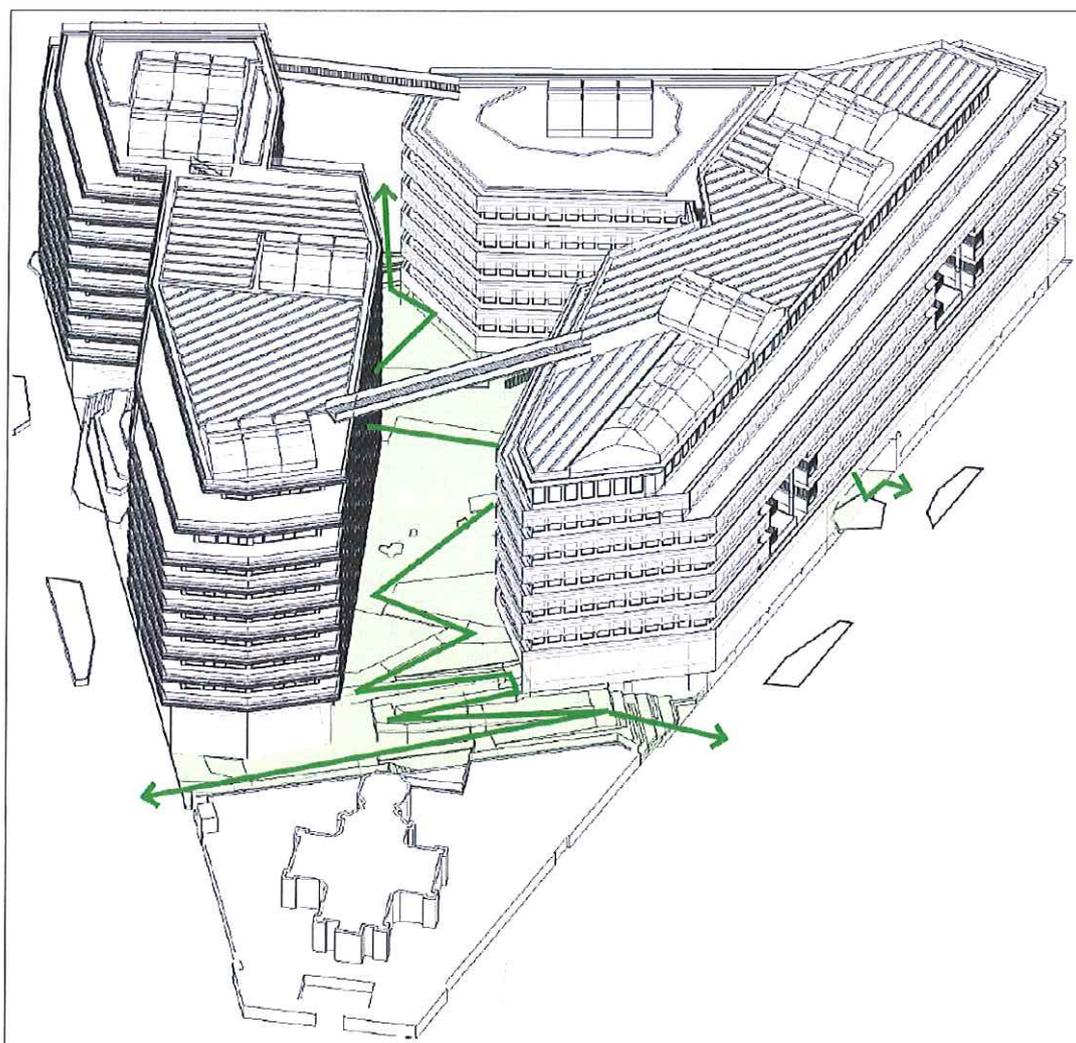
Vue aérienne d'insertion des projets « Ville Multistrates » et « 1000 arbres » – Source : étude d'impact

<sup>2</sup> On peut citer par exemple la contribution de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR), datée de 2005 et intitulée « Les quartiers du boulevard périphérique ».

### 3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le maître d'ouvrage

Des précisions sont attendues en ce qui concerne les mesures de réduction des impacts du projet en phase chantier, la pérennité des plantations et le lien avec l'espace public (insertion paysagère, déplacements). De plus, l'autorité environnementale recommande de mettre en place des mesures de suivi de la qualité de l'air à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments, en lien avec la santé des populations ainsi exposées, notamment les populations sensibles. Enfin, le projet a un impact positif sur l'ambiance sonore du secteur.

L'intégration par le maître d'ouvrage des effets cumulés du projet avec le programme « Mille Arbres », notamment du point de vue du paysage, des déplacements et de la santé humaine, est pertinente mais mériterait d'être approfondie.



Volumétrie du projet « Ville Multistrates », vue depuis la place du Général Koenig – Source : étude d'impact

#### Phase chantier

Les impacts des différentes phases du chantier mériteraient d'être développés. Les difficultés de circulation aux abords immédiats du site sont bien décrites. En revanche, le dossier ne présente pas les conditions de circulation et les nuisances engendrées par les travaux de recouvrement du boulevard périphérique, ce qui est regrettable. En effet, il est indiqué (page 363) que « l'analyse des reports liés aux réductions d'emprise sur le boulevard périphérique n'est pas comprise dans cette analyse. » Il convient *a minima* de justifier cette omission volontaire. De plus, les impacts du chantier en termes de perceptions visuelles, de nuisances sonores et d'émissions de polluants et les mesures de réduction mises en œuvres mériteraient être précisées.

Par ailleurs, le dossier envisage la réalisation de travaux simultanés avec le projet « Mille Arbres ». L'autorité environnementale attire l'attention de l'ensemble des acteurs concernés sur les difficultés susceptibles d'être engendrées par la mutation globale du secteur, dans le cas d'un cumul des chantiers de réaménagement de la Porte Maillot, de prolongement du tramway et des deux projets de constructions en franchissement du boulevard périphérique.

### **Paysage et cadre de vie**

Le parti architectural, la volumétrie, les niveaux, les matériaux employés, les intentions paysagères en ce qui concerne le traitement des toitures, des façades, des accès, des cheminements et l'aménagement du jardin en cœur d'îlot (ouvert au public en journée) ainsi que la palette végétale mise en œuvre, sont bien décrits dans le dossier. De plus, les vues d'insertion projetées sont appréciées. L'analyse paysagère mériterait d'être complétée par des coupes d'insertion du projet intégrant les voies et les constructions existantes, afin de pouvoir évaluer plus précisément les rapports d'échelle, ainsi que la distribution des espaces ouverts et des espaces fermés.

La vue aérienne intégrant le projet « Mille Arbres » est appréciée, mais cette approche mériterait d'être développée. Il serait notamment utile d'évaluer les impacts cumulés sur le paysage au niveau de l'avenue de La Porte des Ternes, où les façades respectives des deux projets se font face. De plus, une étude des perceptions futures du projet depuis le boulevard périphérique serait pertinente. Quelle que soit la valeur paysagère conférée à cet ouvrage routier, il est emprunté par des milliers d'usagers quotidiens qui seront impactés par l'entrée, la traversée et la sortie d'un nouveau tunnel.

Par ailleurs, le dossier présente clairement la perception paysagère de la chapelle Notre-Dame de Compassion et les impacts des nouvelles constructions sur ce Monument Historique. Enfin, l'ambition affichée en termes de végétalisation du site s'appuie, dans l'étude d'impact, sur des mesures de réalisation précises. Afin de s'assurer de la pérennité du paysage planté, il serait utile de préciser le repérage en plan des strates herbacée, arbustive et haute. Sur ce dernier point, les grands arbres méritent d'être répertoriés de façon exhaustive, en lien avec les épaisseurs de terre disponible. Enfin, des mesures de gestion sont évoquées. L'autorité environnementale encourage le maître d'ouvrage à définir, de façon la plus précise possible et dans un cadre opérationnel, la stratégie d'entretien et les mesures de suivi qui permettent de s'assurer du maintien qualitatif des plantations projetées : évolution des gabarits dans le temps, notamment lors des étapes de développement, adaptation des équilibres naturels du milieu ainsi créé, impacts des usages et de la fréquentation des espaces, etc.

Du point de vue du confort de l'espace public, le maître d'ouvrage a mené des études de ventement et d'ensoleillement qui intègrent le projet « Mille Arbres », ce qui est à souligner. Il en ressort une amélioration globale du confort aéraulique<sup>3</sup>, hormis sur une partie du boulevard d'Aurette de Paladines. En revanche, les riverains sont impactés par les ombres portées des nouveaux bâtiments et les diminutions d'ensoleillement ainsi provoquées sont exposées de façon claire et détaillée dans l'étude d'impact.

Enfin, le projet vise à améliorer les conditions de cheminement piéton, en proposant notamment d'améliorer le franchissement du boulevard périphérique. Il serait utile, suite aux constats amorcés dans l'état initial, de préciser l'évolution probable de l'espace public aux abords du projet. Le maître d'ouvrage indique (page 375) que « la sécurisation des traversées et la largeur des trottoirs autour des projets doit continuer d'être un point d'attention dans les aménagements futurs prévus (Porte Maillot). » En effet, l'autorité environnementale attire l'attention de l'ensemble des acteurs sur la nécessité d'élaborer un projet d'espace public en lien avec les nouvelles constructions, notamment en ce qui concerne le profil des vastes emprises routières de l'avenue de la Porte des Ternes, du boulevard d'Aurette de Paladines et de la place du Général Koenig. Concernant les aménagements cyclables, le dossier évoque (page 375) « les projets prévus av. de la Porte des Ternes et Porte Maillot » : ceux-ci doivent être présentés, en lien avec des itinéraires globaux. En outre, le dossier doit préciser les surfaces dédiées au stationnement des

<sup>3</sup> Étude de l'écoulement de l'air

vélos au niveau des constructions futures, conformément aux dispositions du décret n°2016-98 du 13 juillet 2016, relatif à l'application de l'article R. 111-14 du code de la construction et de l'habitation.

Par ailleurs, l'importante desserte actuelle et à venir du site permet au maître d'ouvrage d'envisager une utilisation très forte des transports en commun : de l'ordre de 75 à 80 % des déplacements domicile-travail concernant les nouveaux bureaux. Il convient de préciser que ces performances dépendent également de la qualité des espaces publics et des conditions d'accès aux stations.

### **Trafic routier, bruit et qualité de l'air**

L'étude prévoit une augmentation du trafic en heure de pointe, notamment sur la bretelle de sortie du boulevard périphérique desservant le projet et la rue Charpentier, peu significative au vu des trafics actuels (de 50 à 70 véhicules par heure). Toutefois, il convient de souligner que l'hypothèse d'une réduction de moitié de l'usage de la voiture dans la part des déplacements domicile-travail, par rapport à la répartition actuellement constatée statistiquement pour les emplois dans le 17<sup>e</sup> arrondissement, est une hypothèse forte, qui peut mener à revoir ces prévisions à la hausse. Il serait de plus pertinent de détailler les difficultés de circulation provoquées sur le boulevard Pershing et le boulevard Victor Hugo, en complétant l'étude de trafic par des calculs de saturation aux feux et de remontées de files attendues, en intégrant le projet « Mille Arbres ». Enfin, les surfaces de stationnement dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides doivent également être précisées, conformément aux dispositions du décret n°2016-98 du 13 juillet 2016.

Par ailleurs, des projections de l'état futur du site en ce qui concerne la qualité de l'air et l'ambiance acoustique sont présentées. Des modélisations supplémentaires ont été réalisées en tenant compte du projet « Mille Arbres », ce qui est apprécié.

Différentes cartes de concentrations de polluants (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> et Benzène) ont été modélisées afin d'estimer les effets générés par ces deux projets et notamment par la couverture partielle du périphérique. Il en ressort une accentuation des niveaux de concentrations en sorties du nouveau tunnel. Les riverains les plus touchés sont ceux habitant dans les immeubles rue Gustave Charpentier, au sud du projet « Mille Arbres ». En revanche, les concentrations diminuent aux abords immédiats du projet, bénéficiant de la couverture du boulevard périphérique. Dans la mesure où le projet « Ville Multistrates » participe aux augmentations de polluants en façades des immeubles rue Gustave Charpentier, déjà exposés à des émissions supérieures aux valeurs limites, la question d'une participation aux mesures de réduction envisagées en sortie sud du tunnel, évoquées au sein de l'étude d'impact du projet « Mille Arbres », mériterait d'être envisagée.

En ce qui concerne les futures populations accueillies par le projet « Ville Multistrates », l'étude d'impact conclut notamment à une exposition supérieure aux valeurs limites en ce qui concerne le dioxyde d'azote et à l'objectif de qualité concernant les particules fines. Les conséquences sanitaires de cette exposition des populations accueillies mériteraient d'être explicitées. La vigilance en ce sens doit être renforcée dans l'hypothèse d'un accueil de populations sensibles au sein de la CINASPIC. Les mesures de réduction proposées par le pétitionnaire s'appuient sur la réduction de l'usage de l'automobile, la captation de pollution par les essences végétales choisies et le traitement de l'air intérieur.

Pour la bonne information du public et de par le risque sanitaire que représente l'exposition des populations à de tels niveaux de pollution, l'efficacité de ces mesures ainsi que la validité des modélisations réalisées doit pouvoir être évaluée lors de l'exploitation du projet. L'autorité environnementale recommande donc de mettre en place des mesures de suivi de la qualité de l'air à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments, en lien avec la santé des populations ainsi exposées, notamment les populations sensibles.

En termes de nuisances sonores, les modélisations menées montrent un maintien ou une amélioration de l'ambiance acoustique du secteur (diminution de 0 à 10 dB selon les points considérés), de par le recouvrement partiel du boulevard périphérique. Malgré des niveaux qui

restent par endroit supérieurs à 65 dB de jour comme de nuit, il convient de noter les effets bénéfiques du projet sur l'ambiance acoustique générale. En revanche, l'affirmation selon laquelle (page 440) « les résultats de modélisation doivent être analysés sous forme de comparaison entre deux configurations différentes et non de manière absolue » doit être corrigée. En effet, les niveaux sonores auxquels les populations accueillies par le projet seront exposées doivent être considérés en valeur absolue, afin d'évaluer pleinement leur impact sur la santé humaine. Pour la bonne information du public, ces niveaux sonores mériteraient également de faire l'objet de mesures de suivi. En outre, l'autorité environnementale rappelle que le projet est soumis aux prescriptions, en termes d'isolation acoustique, définies par l'arrêté préfectoral du 15 novembre 2000, relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre.

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

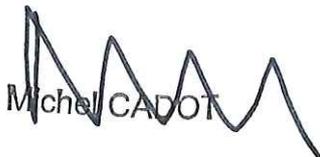
L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

La description du projet occupe l'essentiel du résumé ici proposé, avec notamment la reprise de l'ensemble des plans de niveaux et de façades. Les enjeux environnementaux et l'analyse des impacts en deviennent difficilement lisibles. L'autorité environnementale recommande donc de hiérarchiser les informations au sein du résumé, afin de rendre compte au mieux de la démarche d'évaluation environnementale du projet.

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

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

  
Michel CADOT