

Le 12 JUIN 2011

Évaluation environnementale des projets

Nos réf: EE-296-11

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Clichy-Batignolles à Paris

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet, porté par la Ville de Paris pour la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Clichy-Batignolles situé dans le 17^{ème} arrondissement de Paris.

Ce projet, s'est inscrit dans un premier temps dans le cadre de la candidature de la Ville de Paris pour les Jeux Olympiques de 2012. Si Paris n'a pas été retenu pour cet événement sportif, les enjeux portés par ce territoire ont conduit à maintenir ce projet de requalification d'un secteur industriel. Il vise notamment l'implantation de logements, de bureaux, d'équipements publics et de commerces. Ce site a également été retenu pour accueillir la nouvelle Cité judiciaire. Un espace vert important complètera cet aménagement.

Ce projet fait partie d'un programme plus vaste qui comprend également la ZAC Cardinet Chalabre et la requalification du secteur Saussure.

Pour ce projet, le pétitionnaire affiche des objectifs environnementaux volontaires qu'il convient de souligner, comme sur l'énergie, la gestion des eaux et des déchets. Le projet prévoit ainsi le recours à des énergies renouvelables et de très faibles consommations d'énergie afin de parvenir à zéro émission de CO₂ pour le nouveau quartier. L'étude d'impact réalisée aborde bien l'ensemble des thématiques environnementales en facilitant leur compréhension par la présentation de nombreux schémas, photographies et plans.

Les enjeux les plus sensibles de ce territoire et de ce projet ont bien été appréhendés, comme la pollution des sols, les déplacements et les nuisances induites, la pollution de l'air et les nuisances sonores. L'état initial présenté est suffisant.

L'autorité environnementale relève que l'analyse des impacts aurait mérité de s'appuyer plus fortement sur les éléments indiqués dans l'état initial. Elle pourra être complétée au fur et à mesure de l'avancement du projet d'aménagement sur les sujets suivants :

- l'analyse des effets du projet sur la circulation, qui ne permet pas d'évaluer à terme les trafics sur le secteur élargi ;
- la démarche pour définir la localisation des établissements sensibles par rapport aux sites pollués ;
- les zones assujetties à des niveaux de nuisances fortes (air et bruit), qui ne sont pas spécifiquement étudiées.

Par ailleurs, la gestion des eaux pluviales, qui représente un des objectifs prioritaires du projet, n'indique pas les caractéristiques des ouvrages prévus, comme les bassins, les cuves ou les fossés, pour la gestion des eaux pluviales

Une étude paysagère sur l'implantation de bâtiments, dont la hauteur atteint 50 mètres, et d'une tour de 160 mètres pu utilement être accompagnée, sur une aire d'étude élargie, de cônes de visibilité de ces futurs édifices.

Enfin, s'agissant de la pollution des sols, l'autorité environnementale rappelle qu'une attention particulière devra être portée par le pétitionnaire sur la gestion des terres polluées en lien avec les résultats des études actuellement en cours sur cette question.

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1. Présentation de la réglementation :

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive n°85/337/CEE du 27 juin 1985 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, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

La saisine pour ce projet est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. L'autorité environnementale est le préfet de région.

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 85/337/CEE.

A la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et descriptif du projet

Le projet vise la requalification du secteur industriel « Clichy-Batignolles » situé dans le 17^{ème} arrondissement de Paris. Cette zone est délimitée par la rue de Saussure, le faisceau ferré Saint-Lazare, la rue Cardinet, l'avenue de Clichy, la rue Saint Just, l'avenue de la Porte de Clichy et le boulevard périphérique. Ce secteur couvre une surface d'environ 62 hectares.

Les premières réflexions sur l'aménagement de ce secteur ont été menées dans le cadre de la candidature de la Ville de Paris aux Jeux Olympiques de 2012. Suite au choix du Comité International Olympique de retenir la Ville de Londres pour les Jeux, le projet de requalification a été maintenu afin de répondre aux enjeux particuliers de cet espace.

Le schéma d'aménagement prévu retient trois phases distinctes :

- la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Cardinet-Chalabre. Celle-ci est actuellement en cours d'aménagement et concerne une surface de 7,3 hectares ;
- la ZAC Clichy-Batignolles ;
- la requalification du Secteur Saussure.

Le projet prévoit l'aménagement de 3 385 logements, des bureaux, des équipements publics, des espaces de commerces et de services. Parmi les équipements publics, le projet comprend la construction de la nouvelle Cité judiciaire (Palais de justice et Direction Régionale de la Police Judiciaire). Il s'agit d'une tour d'environ 160 mètres de hauteur. Certains bâtiments de logements présenteraient des hauteurs d'environ 50 mètres, ce qui est plus haut que le plafond actuel fixé à 31 ou 37 mètres selon les secteurs de Paris.

Pour la desserte de ce nouveau quartier, il est prévu la mise en place d'un maillage routier, les liaisons vers les quartiers limitrophes seront soignées afin notamment d'assurer la connexion avec les lignes de transport en commun existantes.

Enfin, il est prévu l'implantation d'un espace vert d'environ 10 hectares afin d'offrir aux futurs résidents et usagers un espace de vie agréable.

2. Les enjeux environnementaux

L'état initial présenté dans l'étude d'impact est clair et de bonne qualité. Il est accompagné de nombreuses cartographies et photographies qui permettent d'en faciliter la lecture. De plus, l'ajout d'une synthèse environnementale en fin de rubrique est apprécié.

Le dossier présente bien les aires d'étude retenues pour l'élaboration de l'état initial de l'environnement (pages 28 et 29). Il est précisé qu'elles sont déterminées en fonction des thèmes étudiés, ce qui correspond à la démarche attendue pour ce type d'exercice.

Les enjeux potentiels du secteur visé par le projet ont conduit le pétitionnaire à réaliser des campagnes de mesures in situ complètes et approfondies qui ont porté notamment sur la pollution des sols et des eaux, la circulation actuelle, la pollution de l'air, les nuisances sonores et les vibrations liées à ces déplacements. Cette démarche de produire un état initial de bonne qualité doit être soulignée.

En ce qui concerne plus particulièrement la pollution des sols, l'historique industriel du site, rappelé dans le dossier, a conduit le pétitionnaire à mener des études approfondies sur les niveaux de polluants dans les terres en place. Des sondages ont ainsi été effectués sur les différentes zones du secteur. Les résultats ont montré :

- Des remblais impactés par des métaux et des hydrocarbures ;
- Des sols impactés par des hydrocarbures ;
- Des eaux souterraines impactées par des hydrocarbures et ponctuellement du plomb.

La présence de ces pollutions nécessitera pour le maître d'ouvrage la mise en place de mesures de gestion particulières. A ce titre, le dossier précise en page 65 que des analyses complémentaires sont actuellement en cours en vue de définir ces mesures particulières à mettre en œuvre. Une étude Quantitative des Risques Sanitaires est également prévue pour mi-2011.

Ces études en cours sont bien reprises au sein de la rubrique « Les impacts sur l'environnement physique – La topographie et la géologie » en page 188 du dossier.

Dans le cas où des opérations de démolition concerneraient des matériaux amiantés, des mesures strictes devraient être prises en application de la réglementation en vigueur. Par exemple, mener une analyse de la présence éventuelle d'amiante ou, en ce qui concerne les déchets, assurer un suivi de leur transport, leur entreposage et leur stockage devront faire l'objet d'un suivi particulier.

S'agissant des risques naturels, l'autorité environnementale rappelle que le site du projet est concerné par les périmètres R.111-3 valant plan de prévention des risques, qui délimitent les secteurs soumis aux risques sous-sols définis par les arrêtés interpréfectoraux du 25 février 1977 et du 19 mars 1991. L'étude d'impact indique bien que le secteur des Batignolles se situe dans une zone comportant des poches de gypse antéludien.

En matière de transport, le dossier rappelle la très bonne desserte du site étudié. S'agissant des transports en commun, le secteur est desservi par la ligne C du RER, la ligne ferroviaire Saint Lazare Cergy Le Haut / Versailles Rive Droite, les lignes 2, 3 et 13 du métro parisien. Les projets à venir sont également indiqués, notamment ceux qui permettront de réduire les problèmes actuels de saturation de la ligne 13 du métro.

Le site bénéficie de nombreuses lignes de bus à proximité. L'ensemble de ces transports sont situés à proximité sans être actuellement directement desservi.

S'agissant des voiries routières, le réseau actuel est hiérarchisé selon 3 niveaux :

- o les axes routiers majeurs très chargés ;
- o les voies de distribution moins saturées ;
- o les voies de desserte urbaine fine pour la circulation locale.

Un schéma page 122 présente clairement les voiries les plus importantes et le trafic correspondant, tout comme les schémas pages 128 et 130, donnent une bonne indication des trafics horaires aux heures de pointe pour les voiries principales du secteur.

Les trafics mesurés sur l'aire d'étude montrent un contexte très difficile pour les circulations. Les dysfonctionnements se localisent notamment sur deux carrefours constituant les portes d'entrée de la future ZAC : le carrefour de la Porte de Clichy et le

carrefour entre la rue Cardinet et l'avenue de Clichy. Cette situation a également un effet sur la circulation des bus.

S'agissant des nuisances sonores, la présence de nombreuses infrastructures de transport sur ou à proximité immédiate du site ont conduit le pétitionnaire à réaliser une campagne de mesures acoustiques en octobre 2006. Les résultats de ces mesures sont présentés de manière claire aux pages 148 et suivantes du dossier.

La conclusion indique la présence de points noirs sur le site (niveau sonore supérieur à 70dB(A) de jour ou 65dB(A) de nuit). Une majorité de riverains sont situés dans des secteurs définis comme « Zone d'ambiance non modérée ».

Si la démarche retenue doit être soulignée, le dossier ne mentionne pas certains points de la réglementation comme l'arrêté préfectoral portant sur le classement acoustique des infrastructures de transports terrestres sur le territoire de Paris pris le 15 novembre 2000 en application de l'article 13 de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Ce classement détermine en effet les secteurs affectés par le bruit au voisinage de ces infrastructures, les niveaux sonores à prendre en compte et les prescriptions techniques à appliquer lors de la construction d'un bâtiment afin d'atténuer son exposition à ces nuisances.

Bien que ce classement acoustique nécessite d'être révisé, conformément aux orientations définies par la circulaire interministérielle du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres, sa mention aurait été utile.

S'agissant de la pollution de l'air, des mesures spécifiques ont été menées en 2007 sur le site. La localisation des points de mesure est précisée à la page 38 du dossier. Les résultats de cette campagne d'étude concluent à l'influence primordiale du trafic routier. Si les niveaux relevés respectent majoritairement les niveaux réglementaires, certains points, les plus proches des voies de circulation majeures, présentent des niveaux élevés bien qu'inférieurs aux niveaux de « Valeur limite de protection de la santé ». Il est important d'agir sur cet enjeu.

Trois campagnes de mesures vibratoires ont été menées en 2008 et 2009 près des voies ferroviaires et RER. L'étude conclut à l'absence de risque pour la structure des futurs bâtiments au sens de la circulaire du 23 juillet 1986. Cependant, en 6 points, les niveaux dépassent les seuils de perception de la norme DIN 4150, source de gêne potentielle pour les futurs occupants des bâtiments.

A ce titre, il aurait été intéressant que les éléments du nouveau projet soient localisés sur cette carte afin de s'assurer que l'ensemble des dispositions ont été prises pour réduire le plus possible cette gêne potentielle.

Par ailleurs, en ce qui concerne les aspects paysagers, le dossier rappelle que le secteur de la ZAC est inclus au sein du périmètre du site « Ensemble urbain à Paris » inscrit au titre de la loi des paysages de 1930 par arrêté du 6 août 1975.

De plus, le secteur du projet comprend la présence du monument historique inscrit « Ateliers de décors de l'Opéra ». Le secteur coupe par ailleurs les périmètres de protection d'autres monuments historiques, comme l'église Sainte-Marie-des-Batignolles et un immeuble du quartier des Batignolles. La réglementation liée à ces éléments est bien rappelée dans le dossier à la page 93.

Enfin, il est précisé page 72 que le site Natura 2000 le plus proche du site est situé à environ 5,7 km du Nord : le parc départemental de l'île Saint Denis qui fait partie de la zone de protection spéciale des sites de la Seine-Saint-Denis.

3. Les impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Les éléments apportés dans le dossier pour justifier la réalisation de ce projet sont satisfaisants. Dans un premier temps, le dossier rappelle les enjeux qui ont conduit le pétitionnaire à engager une requalification de cet ancien secteur industriel.

Il s'agit notamment d'atténuer les coupures urbaines qui peuvent exister actuellement, et d'offrir un nouveau quartier urbain répondant aux exigences des habitants et des nouvelles orientations environnementales.

Dans le cadre de la candidature de la Ville de Paris pour les Jeux Olympiques de 2012, quatre variantes d'aménagement ont été étudiées et sont présentées aux pages 158 et suivantes du dossier. Les raisons ayant conduit à retenir une des variantes sont bien indiquées.

Suite au choix du Comité International Olympique de retenir la Ville de Londres, le projet a évolué tout en s'appuyant sur les grands principes retenus dans le cadre des premières réflexions. Ces orientations sont rappelées à la page 161 du dossier.

Le projet prévoit un programme comportant environ 3400 logements dont 2600 de logements familiaux, 130 000 m² de bureaux, plus de 29 000 m² de services et commerces, une cité judiciaire d'environ 120 000 m², des équipements publics, une zone de services urbains et des espaces verts.

La population attendue est de l'ordre de 6500 habitants et les emplois générés de l'ordre de 12 750 emplois.

Par ailleurs, sont également prévues, une zone de fret ferroviaire correspondant aux besoins des parisiens pour alimenter les zones commerciales de grandes surfaces et une centrale à béton permettant d'alimenter une partie des chantiers de constructions de Paris intra-muros. Un parc pour autocars de tourisme sera situé sous la base de fret ferroviaire.

D'un point de vue environnemental, le projet affiche des objectifs ambitieux qu'il convient de souligner (pages 166 et suivantes). Il s'agit notamment :

- Sobriété énergétique et énergies renouvelables ;
- Qualité architecturale et très haute qualité environnementale ;
- Gestion durable de la ressource en eau ;
- Gestion innovante des déchets.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été adopté le 12 et 13 juin 2006 par le conseil de Paris. Il a été modifié en 2007 pour prendre en compte le projet initial de Clichy Batignolles.

Une procédure de révision simplifiée a été engagée sur le périmètre de la ZAC modifiée pour permettre l'implantation de la cité judiciaire avec une tour de 160 mètres de hauteur et la construction de bâtiments de 50 mètres de hauteur.

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

Le dossier présente tout d'abord les impacts temporaires liés aux phases de chantier puis les impacts permanents du nouveau quartier. Les mesures de réduction, de compensation des effets négatifs potentiels sont indiquées au niveau de chaque impact. Cette démarche pertinente permet de s'assurer que l'ensemble des points sont bien traités.

En ce qui concerne la phase de chantier, le dossier indique en page 188 les documents prescriptifs prévus pour encadrer les travaux. Il s'agit du protocole de la Ville de Paris intitulé « Chantier de travaux publics et cadre de vie – mieux vivre à Paris » et la charte élaborée spécifiquement pour ce projet « Charte des chantiers à faibles nuisances, à faibles impacts environnementaux et responsables sur le secteur Clichy-Batignolles ».

Ces mesures prévues portent notamment sur la gestion des terres, l'eau, l'air, le bruit, les déplacements et le maintien des activités actuelles, les milieux naturels. Ainsi, l'étude d'impact a évalué par exemple l'augmentation des nuisances sonores induite par les poids-lourds en période de chantier.

L'ensemble des mesures prévues sont pertinentes et semblent adaptées au contexte du projet. Une attention particulière devra être portée sur leur mise en place sur le terrain. L'autorité environnementale rappelle par ailleurs la nécessité d'effectuer des visites sur site

afin de s'assurer de la nécessité de mettre en œuvre certaines mesures comme la mise en place de panneaux acoustiques pour le bruit des poids-lourds (page 196).

S'agissant plus particulièrement de la gestion de la pollution des sols pendant la phase de chantier, des études sont actuellement en cours. Il conviendra que les recommandations issues de ces études soient suivies et respectées. Ces études portent sur :

- la réalisation d'investigations complémentaires nécessaires lots par lots ;
- le suivi des travaux de terrassement des espaces publics provisoires ;
- la réalisation d'une Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires combinée croisant les scénarios d'exposition pour les usagers du secteur ;
- la définition des méthodologies d'intervention et la préparation des futurs chantiers.

S'agissant plus particulièrement du patrimoine, le dossier rappelle que le site inscrit impose au maître d'ouvrage de déclarer les travaux à l'administration, mais il faut ajouter que le délai pour le faire est de 4 mois avant le début des travaux. Dans ce cadre, l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) doit être consulté : dans la mesure où de nombreux bâtiments sont amenés à être démolis, il faut rappeler que son avis est conforme en cas de démolition. Il est indiqué à plusieurs reprises (page 211 par exemple) qu'il est prévu de conserver les bâtiments qui donnent une « image valorisante » du secteur (plan page 210), mais le dossier ne fait référence qu'au patrimoine bâti. L'ABF pourra certes, dans le cadre du site inscrit, donner également son avis sur la démolition du bâti jugé « non valorisant », mais on peut s'inquiéter de la disparition du patrimoine industriel et ferroviaire non bâti, qui peut éventuellement avoir un certain intérêt (structures métalliques, ponts, faisceaux de voies, réservoirs, installations industrielles rappelant le passé du secteur, ...). C'est ainsi que le parc existant réutilise les rails par endroits pour en faire des éléments de composition : la ville se sédimente, et il pourrait être pertinent de conserver quelques traces de ce passé industriel.

En ce qui concerne les impacts induits par le nouveau quartier, les sujets principalement traités touchent la pollution des sols, de la nappe souterraine, de l'air, les nuisances sonores, les paysages, les transports et les trafics, les milieux naturels, les risques naturels.

S'agissant de l'énergie, les objectifs affichés par le pétitionnaire sont volontaires et méritent d'être soulignés. Le dossier indique que conformément au Plan Climat de Paris, le projet vise à rechercher un bilan d'émission de CO₂ nul reposant sur l'utilisation d'énergies renouvelables et sur la limitation des consommations énergétiques dans les bâtiments.

En matière d'énergies renouvelables, le projet prévoit le recours à deux types de sources, la géothermie et la production photovoltaïque. Si le recours à la géothermie est possible, le dossier indique que cette source représentera environ 85 % de la production nécessaire à l'ensemble du site. Si ce choix est tout à fait pertinent, il faut noter que les études de faisabilité sont actuellement en cours.

S'agissant des panneaux photovoltaïques, les études menées ont montré que le projet permettra l'implantation d'environ 40 000 m² de panneaux. Cette démarche de recherche d'une source d'énergie complémentaire à la géothermie est tout à fait pertinente et permettrait si la géothermie était utilisable de fournir au site environ 97 % d'énergie d'origine renouvelable.

Concernant les consommations des bâtiments, le projet vise un objectif supérieur à celui des Bâtiments Basse Consommation (BBC). Pour s'assurer du respect de cette volonté, le pétitionnaire prévoit des simulations thermiques dynamiques lors des phases de conception des bâtiments. De plus, il est prévu que des mesures soient effectuées dans un délai d'un an après l'achèvement des travaux. Cette démarche volontaire doit être soulignée. Des mesures d'information pourraient de plus être prévues à destination des usagers, des résidents et des services de l'administration.

S'agissant plus particulièrement de la tour de la nouvelle Cité judiciaire, l'autorité environnementale note que les projections de consommation du bâtiment n'ont pu être mentionnées dans l'étude d'impact, probablement compte tenu du niveau d'avancement du projet, elles devront donc faire l'objet d'une attention particulière du pétitionnaire sur un projet de cette ampleur.

Concernant la pollution des sols présente sur le site, il est rappelé que les possibilités de suppression des sources de pollution et leurs impacts devront être dûment recherchées, en application des dispositions de la circulaire du 8 février 2007 relative aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués.

Si le dossier indique bien qu'une démarche spécifique est prévue pour la création d'équipement public de type école ou crèche sur ces terrains potentiellement pollués, l'autorité environnementale note que le dossier ne présente pas à ce stade les usages projetés dans le nouveau quartier par rapport à ces secteurs de pollutions.

À ce titre, il convient de rappeler les dispositions de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation d'établissements accueillant des populations sensibles qui stipule que la construction de ces établissements doit être évitée sur les sites pollués et notamment lorsqu'il s'agit d'anciens sites industriels. Toutefois, il est noté que dans certains contextes particuliers, compte tenu des contraintes urbanistiques ou sociales, il peut advenir qu'un site alternatif non pollué ne puisse être choisi. Dans ces cas, cela mérite d'être étayé par un bilan des avantages et des inconvénients des différentes options de localisation.

Sur ce point, l'autorité environnementale note que la correspondance entre les zones investiguées et celles de la ZAC en projet n'est pas clairement établie. Une analyse devra justifier de la compatibilité de l'état du site avec l'usage futur pour chacune des zones investiguées. Elle devra être soumise à l'approbation des services de l'Etat.

En ce qui concerne les aspects paysagers, le projet du nouveau quartier comprend une augmentation de la densité du bâti, et un relèvement du plafond des constructions à 50 mètres. Sur ce point, l'autorité environnementale note que le dossier aborde succinctement le nouveau paysage urbain ainsi créé et souhaite que les analyses à venir comprennent des simulations et des vues sur le sol et soient précisées dans les phases ultérieures du projet. Par ailleurs, l'autorité environnementale note également que l'implantation de la nouvelle Cité judiciaire aura un impact plus large que sur les abords immédiats du quartier, et sera vu du périphérique, de tout Paris, ainsi que de l'Ouest et du Nord parisien. Elle sera de fait en comparaison avec le secteur de la Défense, d'une hauteur d'environ 200m, la Tour Pleyel à Saint-Denis ou la tour de la Porte Maillot. Dans le quartier lui-même, la tour sera un élément structurant de la ZAC. Ces points devront être traités de manière fine dans le cadre de la procédure sur la Cité judiciaire.

S'agissant des transports, la réalisation du nouveau quartier conduira à augmenter le nombre de déplacements sur le secteur. Les modélisations réalisées conduisent à évaluer le nouveau trafic à 5 079 UVP (unité véhicule particulier) par jour. Le dossier n'indique pas si les poids-lourds ont été comptabilisés dans cette évaluation.

L'étude des impacts du projet sur les trafics semble ne pas s'appuyer sur l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact. Ainsi, le dossier ne fait pas mention des secteurs congestionnés actuellement.

Le dossier présente néanmoins à la page 230 le projet de réduire la largeur de l'avenue de la Porte de Clichy tout en conservant une même capacité de trafic. Les modélisations conduisant à conclure que cette opération n'aura pas d'effet sur les trafics ne sont toutefois pas présentées.

Concernant les transports en commun, le dossier indiquait qu'une des difficultés réside notamment dans l'éloignement relatif du nouveau quartier avec les lignes existantes, comme cela est bien indiqué dans l'état initial. Sur ce point, le dossier s'appuie fortement sur les projets de développement des transports, comme le prolongement de la ligne 14 du métro ou le prolongement du tramway « des Maréchaux ». Si ces éléments sont tout à fait pertinents, il est dommage que les liaisons entre le nouveau quartier et ces lignes de transport en commun ne soient pas abordées de manière plus précise dans le dossier (page 180). Des aménagements spécifiques seraient en effet susceptibles de réduire de manière forte le sentiment d'éloignement et permettraient ainsi que la part modale de ce type de transport soit élevée par rapport aux déplacements routiers.

Concernant la pollution de l'air, les impacts du projet sont liés à l'augmentation du trafic routier qu'il génère. Cette augmentation est évaluée entre 56 et 8 % à l'échelle globale du projet.

Le dossier note cependant que pour l'ensemble des polluants, les concentrations observées sur l'ensemble des axes de la zone d'étude sont plus importantes en 2007

qu'en 2018 avec la réalisation de la ZAC. Cette s'annonce s'appuie sur les prévisions d'avancées technologiques attendues.

Les secteurs pour lesquels des niveaux importants de polluant avaient été relevés dans l'état initial ne sont pas repris sous cette rubrique de l'étude d'impact, ce que l'autorité environnementale regrette.

L'étude sur les nuisances sonores s'est appuyée sur les éléments présentés dans l'état initial du dossier mais également sur les nuisances issues des activités prévues dans le cadre du projet, telles que le centre de tri, la centrale à béton... Afin d'offrir aux personnes un cadre de vie agréable, la démarche d'implanter des bâtiments permettant de faire écran à d'autres a été favorisée. Ce choix est pertinent et est souligné par l'autorité environnementale.

Si les niveaux sonores évalués montrent que les augmentations ne dépasseront pas le seuil réglementaire de 2dB(A), il semble que le projet ne représente pas une opportunité pour supprimer les points noirs routiers relevés dans un premier temps. La conception des bâtiments prévus a pour objectif de parvenir à des niveaux sonores à l'intérieur de 35dB(A) de jour et 30dB(A) de nuit pour les logements et de 40 dB(A) pour les bureaux.

Par ailleurs, s'agissant des vibrations, il est prévu une tranchée acoustique de 8 mètres de profondeur pour désolidariser les voies ferrées de la dalle et un tapis anti-vibratile sous la voie ferrée. Une évaluation des niveaux à l'achèvement des travaux pourrait être prévue pour s'assurer du bon fonctionnement de ces dispositifs.

S'agissant de l'eau, le projet souhaite une réduction de 50 % des rejets d'eaux pluviales dans le réseau d'assainissement, ce qui irait au-delà des objectifs actuels du projet de zonage pluvial de la Ville de Paris qui fixe la réduction à 30 %.

Pour y parvenir, le projet comprend l'implantation d'une cuve de stockage, de fossés humides, ou de bassins paysagers. Les eaux pourraient en partie être réutilisées pour l'arrosage notamment. Si ces dispositifs vont dans le bon sens, le dossier n'indique aucun dimensionnement de ces stockages, ni les pluies de référence retenues. Le dossier ne mentionne pas également les ouvrages projetés pour la gestion des pollutions accidentelles ou la dépollution des eaux de certains secteurs particuliers.

Enfin, l'autorité environnementale rappelle que certains choix devront faire l'objet de procédures administratives au titre de la loi sur l'eau comme le rabattement de nappe, l'infiltration d'eaux pluviales, la création de plans d'eau et la géothermie.

4. Résumé Non Technique

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

Le document présenté reprend bien les différentes rubriques de l'étude d'impact. Toutefois, la présence de plans et photos dans le résumé non technique aurait été appréciée pour faciliter la compréhension sans avoir à se reporter à l'étude d'impact elle-même.

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'Energie d'Ile-de-France.

Il est rappelé par ailleurs que toute modification susceptible de modifier de façon substantielle le projet nécessitera un nouvel avis de l'autorité environnementale.

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
Préfecture de Paris

Daniel CANEPA