



Mission régionale d'autorité environnementale
Île-de-France

**Avis en date du 24 octobre 2018
de la Mission régionale d'autorité environnementale sur le projet de
construction d'un ensemble immobilier dénommé « Ville Multistrates » à
Paris – 17ème arrondissement (75)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de construction « Ville Multistrates », situé dans le 17^e arrondissement de Paris, dans le cadre de la procédure de permis de construire.

L'autorité environnementale (préfet de région) a émis un avis, en date du 20 novembre 2017, sur le projet et son étude d'impact, dans le cadre de cette procédure. Le maître d'ouvrage ayant souhaité répondre aux observations de l'autorité environnementale, l'étude d'impact a été actualisée dans le cadre de la demande de permis de construire. La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) est donc saisie à l'occasion de la même demande de permis de construire, sur la base de l'étude d'impact actualisée, datée d'août 2018. Ce présent avis actualise l'avis de 2017.

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 « 1000 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 m². De plus, il est prévu d'aménager un jardin ouvert au public en journée en cœur d'îlot et des espaces agricoles en toiture.

La MRAe souligne 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.

Des compléments ont été apportés à l'étude d'impact notamment pour exposer les modalités d'intervention sur les voies du boulevard périphérique lors de la phase de chantier ainsi que pour compléter les premières modélisations relatives à la qualité de l'air.

S'agissant de l'analyse des évolutions de trafic routier, l'étude d'impact souligne les difficultés de prévision compte tenu de la très forte modification attendue sur le secteur. Le dossier renvoie en ce sens à l'étude de trafic globale menée dans le cadre de l'aménagement de la porte Maillot. La MRAe confirme qu'une analyse globale actualisée (au moyen de comptages récents et d'hypothèses de scénario justifiées) nécessite d'accompagner les différents projets structurants du secteur d'étude. Ce préalable apparaît indispensable pour appréhender correctement les enjeux d'exposition aux émissions polluantes générées par le trafic routier.

En termes de réduction des expositions à la pollution atmosphérique, la MRAe recommande que l'étude d'impact expose plus en détail les modalités de suivi de la qualité de l'air sur le secteur d'étude et qu'elle confirme la réalisation d'écrans végétaux en sortie sud du tunnel au niveau du boulevard Gustave Charpentier. La MRAe recommande également qu'un suivi dans le temps de l'efficacité de ces mesures soit mis en place.

La MRAe maintient la recommandation d'exposer plus en détail les conditions d'entretien dans le temps des plantations et végétalisations prévues dans le projet.

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 préfecture de région
et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France (DRIEE)*

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

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

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

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

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

Le projet de construction « Ville Multistrates », situé dans le 17^e 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^{o1} 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 29 août 2018 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.

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

1.3. Contexte et description du projet

Localisé dans le 17^e arrondissement de Paris, au nord de la Porte Maillot, le projet de construction « Ville Multistrates » 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

¹ Rubrique 39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement :

Projets soumis à examen au cas par cas : a) 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.

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.

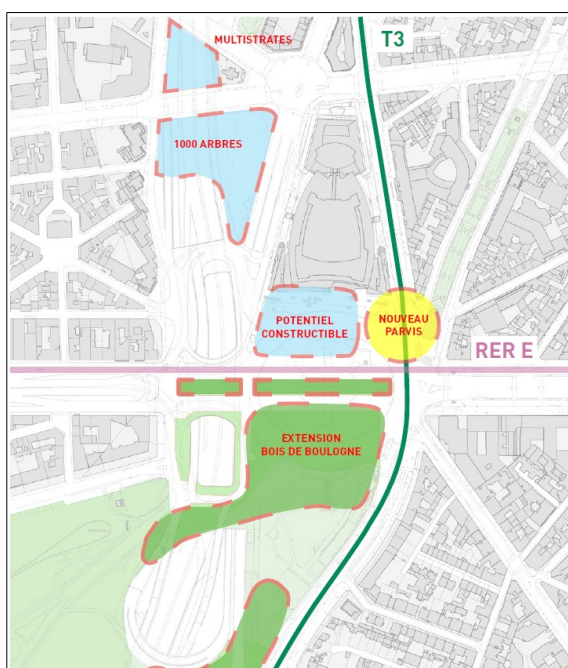


Schéma d'ensemble des projets Porte Maillot – Source : paris.fr

Ce projet s'inscrit dans un secteur en forte mutation. En effet, il s'implante au voisinage immédiat du projet « 1000 arbres », également construit au-dessus du boulevard périphérique et autre lauréat du concours « Réinventer Paris ». Le projet « 1000 arbres » a fait l'objet d'une étude d'impact et d'une saisine simultanée de la MRAe.

Ces deux projets s'inscrivent également dans le cadre du projet de réaménagement de la Porte Maillot². 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 m² de surface de plancher de bureaux en R+7 ;
- 97 logements, dont 28 % de logements sociaux, sur 5 900 m², en R+9 ;
- 1 000 m² 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 dans l'étude d'impact, notamment s'il s'agit d'accueillir des populations sensibles, dans le cas d'une crèche par exemple.

²www.paris.fr/portemaillot



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

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. Des renvois aux pages concernées seraient utiles.

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). Comme déjà énoncé par l'autorité environnementale (préfet de région) dans son précédent avis, la MRAe estime que ces derniers points méritent d'être développés, notamment par des photographies plus nombreuses, commentées et des vues en coupes

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a réalisé une étude des conditions de ventement, ce qui permet de qualifier l'espace public du point de vue du confort qu'il offre à l'utilisateur (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. Comme énoncé par l'autorité environnementale dans son précédent avis, il convient également de présenter dans l'étude d'impact 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 que, malgré l'ampleur 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 dédiés. 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 dense, 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 concertation³. L'ensemble est bien décrit dans l'étude d'impact. La précision des fréquences et des temps d'accès piétons à ses infrastructures depuis le site est un point positif.

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.

Dans son avis de novembre 2017 l'autorité environnementale (préfet de région) invitait à présenter de façon plus détaillée et précise les conditions et données de circulation routière sur le secteur d'étude, en élargissant notamment les analyses au-delà des entrées et sorties du boulevard périphérique. L'étude d'impact a été complétée d'éléments d'informations sur la méthodologie employée lors des comptages de 2012 desquels sont issus les volumes de trafic exposés. Les situations de congestion observées (sur le boulevard périphérique et plus ponctuellement sur la Place Maillot, sur le boulevard Pershing, sur l'avenue des Ternes et sur le boulevard Gouvion Saint Cyr) sont exposées au moyen de deux cartes de synthèses, en heures de pointe du soir et du matin. L'étude d'impact explique que la difficulté d'analyse ne repose pas tant dans la compréhension de l'état du trafic actuel que dans l'appréhension du trafic à l'horizon de livraison du projet, compte tenu des différents projets, notamment de transports en commun (prolongement du RER E et du tramway T3), qui sont prévus sur le même secteur.

La MRAe partage ce constat et recommande qu'à ce titre, la ville de Paris mette en œuvre une analyse globale du trafic routier au moyen de comptages actualisés depuis 2012, compte tenu des nombreux projets planifiés sur le secteur.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage identifie clairement la qualité de l'air et l'ambiance acoustique du secteur comme deux enjeux prééminents. À 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 (NO₂) et les particules fines (PM₁₀). Certains points de mesures présentent un taux de dioxyde d'azote dans l'air deux fois plus élevé que la valeur limite réglementaire.

La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact les risques sanitaires actuellement encourus par la population.

La MRAe réitère la recommandation de contextualiser de façon plus précise l'étude acoustique.

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, méritent d'être évoquées au regard du tableau présenté page 334. 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 328-332) doit être accompagnée d'une analyse accessible au lecteur.

Enfin, la carte de synthèse page 335 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 Cf avis MRAe Ile-de-France du 11 mai 2018 sur le projet de prolongement du tramway T3b à l'ouest dans les 16^e et 17^e arrondissements de Paris.

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. Dans son avis du 20 novembre 2017, l'autorité environnementale invitait à expliquer comment le projet s'intègre dans une réflexion plus globale du devenir du boulevard périphérique. En réponse, l'étude d'impact indique succinctement (cf. p 479) que le présent projet « *répond à la fois aux différentes études sur l'évolution du boulevard périphérique vers un fonctionnement moins polluant, mais aussi aux attentes fortes des riverains en faveur de la couverture du boulevard périphérique* » en renvoyant sur ce point à la concertation réalisée pour le projet d'aménagement de la Porte Maillot.

La MRAe recommande au porteur de projet d'étayer les éléments d'explications concernant le devenir du boulevard périphérique en citant les principales études concernées et en exposant leurs principales conclusions.

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.

La MRAe recommande d'étayer la justification des choix de conception du projet au regard de ses impacts sur le paysage, le cadre de vie et la santé humaine, en lien avec le devenir du boulevard périphérique.



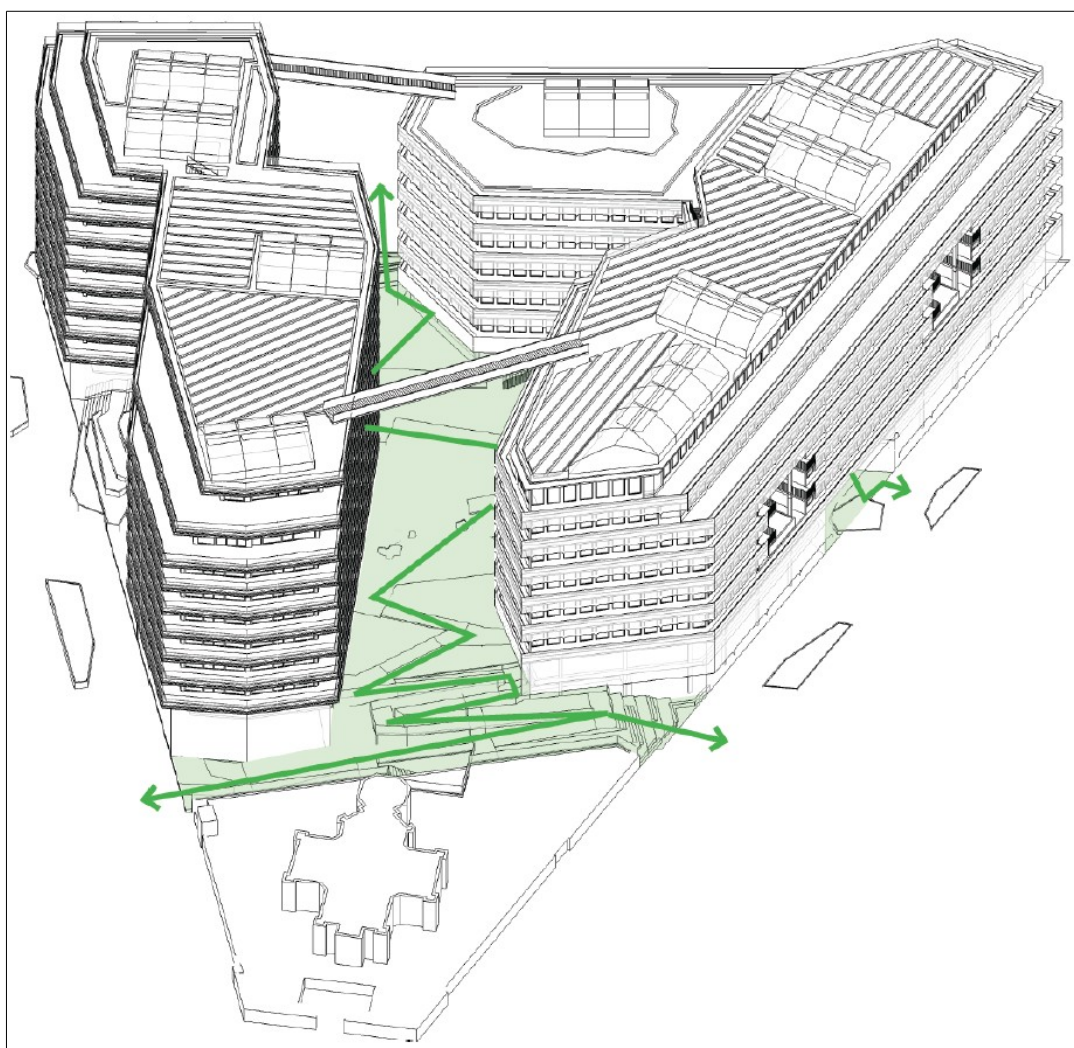
*Vue aérienne d'insertion des projets « Ville Multistrates » au premier plan et « 1000 arbres »
Source : étude d'impact*

3.2 Les impacts du projet et les mesures « éviter, réduire, compenser (ERC) » proposées par le maître d'ouvrage

L'étude d'impact indique que le projet a un impact positif sur l'ambiance sonore du secteur. Cependant, 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) et sur une éventuelle augmentation du bruit en sortie de la section couverte du boulevard périphérique.

La MRAe 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.

L'intégration par le maître d'ouvrage des effets cumulés du projet avec le programme « 1000 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

Dans son avis du 20 novembre 2017, l'autorité environnementale invitait à développer l'analyse des impacts des différentes phases du chantier en matière de circulation et de nuisances associées, avec une attention particulière sur les phénomènes de reports de trafic.

Des compléments d'information ont été apportés pour exposer les impacts du projet sur les voies de circulation du boulevard périphérique (cf. p 355 et suivantes). Se référant à une étude réalisée par la direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris effectuée sur des situations similaires (Courcelles et Quai d'Ivry), l'étude d'impact indique succinctement que « *l'impact d'une telle mesure de circulation [i.e réduction de voiries] est relativement limité et acceptable pour l'utilisateur* » et qu' « *au cours d'une journée les maximums de congestion ne sont pas modifiés par ces mesures* ».

Si les compléments apportés permettent de mieux comprendre le déroulé opérationnel du chantier, la MRAe recommande, pour la bonne information du public et, notamment des riverains, de détailler les voiries, outre celles du boulevard périphérique, susceptibles d'être concernées par une augmentation de trafic lors de la phase de chantier.

Cette analyse nécessite d'être menée en lien avec les effets dus au chantier du projet 1000 arbres dont la réalisation est prévue de façon concomitante au présent projet Ville multistrates.

La MRAe relève que la bretelle de sortie « Porte Maillot Nord » du boulevard périphérique sera fermée pendant 21 mois et celle de la bretelle d'entrée « Maillot » du périphérique intérieur pendant 8 mois.

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 décrits dans le dossier. De plus, les vues d'insertion des constructions projetées sont présentées.

L'analyse paysagère mérite pour la MRAe 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 « 1000 arbres » est utile, mais cette approche mérite d'être développée. Il convient notamment 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 mérite d'être réalisée. Quelle que soit la valeur paysagère conférée à cet ouvrage routier, il est emprunté par des milliers d'utilisateurs 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. (cf. p 128 plan d'épaisseur des terres en lien avec les plantations prévues). Le dossier précise que la palette végétale employée sera composée de 200 espèces provenant du bassin parisien et de moins de 5 % d'espèces exotiques. Le maître d'ouvrage s'engage, par ailleurs, à ne pas appliquer de traitements phytosanitaires (cf. p 408).

Quelques mesures d'entretien sont exposées (cf notice paysagère en annexe), mais nécessitent d'être plus détaillées.

La MRAe recommande :

- ***d'exposer la stratégie d'entretien et les mesures de suivi visant à garantir la croissance et la durée de vie optimale des boisements prévus (évolution des gabarits dans le temps, impacts des usages et de la fréquentation des espaces, équilibres entre les espèces plantées...)*** ;
- ***de ne pas planter d'espèces exotiques envahissantes.***

Du point de vue du confort de l'espace public, le maître d'ouvrage a mené des études de ventements et d'ensoleillement qui intègrent le projet « 1000 arbres », ce qui est à souligner. Il en

ressort une amélioration globale du confort aéroulque⁴, 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 372) 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, comme énoncé dans l'avis du 20 novembre 2017, la MRAe 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 372) « 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 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^e arrondissement, est une hypothèse forte, qui peut mener à revoir ces prévisions à la hausse. La MRAe maintient qu'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 « 1000 arbres ».

En réponse à une observation de l'autorité environnementale, le maître d'ouvrage précise que sur les 51 places de stationnement qui seront créées 14 seront réservées aux véhicules électriques.

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 « 1000 arbres », ce qui constitue un point positif.

Différentes cartes de concentrations de polluants (NO₂, PM₁₀ 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 « 1000 arbres ». En revanche, les concentrations diminuent aux abords immédiats du projet, bénéficiant de la couverture du boulevard périphérique.

Dans son avis du 20 novembre 2017 l'autorité environnementale indiquait que dans la mesure où le projet « Ville Multistrates » participe aux augmentations de polluants en façade 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,

⁴ Étude de l'écoulement de l'air

évoquées au sein de l'étude d'impact du projet « 1000 arbres », mériterait d'être envisagée. En réponse, l'étude d'impact expose les différentes mesures pouvant être appliquées pour réduire les expositions. Parmi celles-ci figurent l'implantation d'écrans végétaux au sud du tunnel créé au niveau de la rue Gustave Chapentier. La MRAe relève que l'étude d'impact ne permet pas de savoir si cette option telle que présentée, constitue une mesure du projet ou une simple proposition, ni d'évaluer pleinement l'efficacité d'une telle mesure.

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 méritent 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 réévaluée lors de l'exploitation du projet. En réponse à une recommandation de l'autorité environnementale, le maître d'ouvrage s'engage (cf. p 491) à assurer dans le temps la qualité de filtration de l'air intérieur.

La MRAe recommande de présenter le dispositif de suivi dans le temps de la qualité de l'air en indiquant explicitement le programme de mesures (localisation, fréquence) retenues pour évaluer la qualité de l'air sur le site et en sortie du nouveau tunnel .

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 endroits, 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, la MRAe ne partage pas 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* ». 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 méritent également de faire l'objet de mesures de suivi dans la durée.

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.

En réponse à la recommandation de l'autorité environnementale, le résumé non technique a été épuré des nombreux plans de niveaux et de façades qui le composait, permettant ainsi au lecteur de mieux appréhender les enjeux environnementaux développés dans l'étude d'impact.

5. Information, Consultation et participation du public

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

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

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

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



Jean-Paul Le Divenah