



## PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de  
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-  
France

Le **29 MAI 2013**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-722-12

### **Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement urbain de l'opération Chapelle International dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris**

#### Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le dossier présenté par la « Société Nationale d'Espaces Ferroviaires » (SNEF, filiale d'aménagement de la SNCF) pour le projet de construction de lotissements d'aménagement urbain dans le cadre de l'opération Chapelle International, dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris.

Cette demande de permis d'aménager, qui comprend une étude d'impact datée de janvier 2013, nécessite un avis de l'Autorité Environnementale en application des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement.

Le projet fait partie intégrante de l'opération globale « Chapelle International » et jouxte le projet d'hôtel logistique urbain de cette opération qui a fait l'objet d'une étude d'impact séparée et d'un avis de l'autorité environnementale en date du 4 mai 2013.

Le projet prévoit des logements dont 40% seront sociaux, des bureaux, des commerces, des équipements publics avec une école polyvalente, une crèche, des équipements sportifs et culturels. Des tours d'habitation sont prévues culminant entre 28 et 50 mètres.

L'étude d'impact présentée aborde l'ensemble des thématiques environnementales. Certaines thématiques pourraient être traitées plus en détails notamment le risque mouvement de terrain, les paysages, l'ensoleillement et les ombres portées.

Les principales thématiques abordées dans l'avis de l'autorité environnementale concernent les risques naturels de mouvements de terrain (dissolution du gypse antéludien), la pollution des sols par les activités actuelles ou historiques du site, les risques technologiques (canalisation de gaz GRTgaz), les risques pyrotechniques (site ayant subi de nombreux bombardements lors de la dernière guerre), les trafics induits et le bruit.

\*

\* \*

*Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie en Ile-de-France d'Ile-de-France.*

# AVIS

## 1. L'évaluation environnementale

### **1.1 Présentation de la réglementation**

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 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.

### **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.

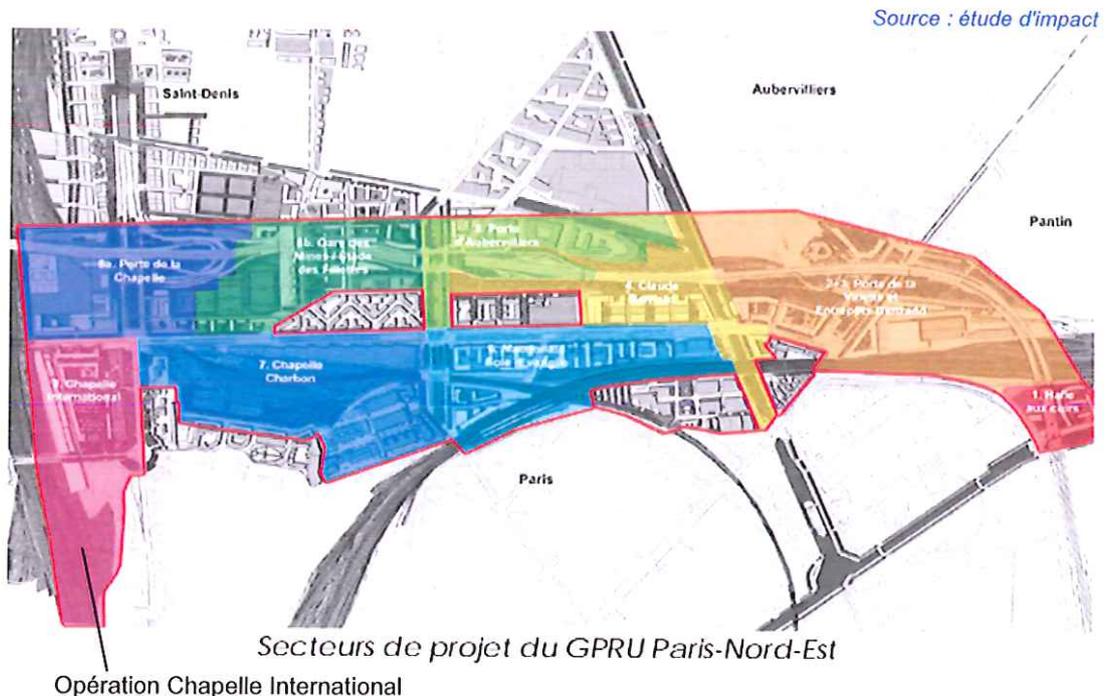
À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

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

L'opération globale « Chapelle International » qui correspond au secteur 9 du Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU) de Paris Nord-Est, combine deux projets :

- l'aménagement d'un nouveau quartier résidentiel, à l'Est et au Nord, objet de cet avis.
- le projet de fret ferroviaire à l'Ouest, le long des voies du faisceau ferré Nord dit « hôtel logistique urbain »;

L'étude d'impact présente et cartographie l'opération « Chapelle International » dans sa globalité, ainsi que les projets connexes du GPRU Paris Nord-Est permettant de mieux situer le projet au sein de son environnement urbain, ce qui est appréciable.



Une desserte routière sera créée depuis le rond-point de la Chapelle au sud de la base logistique, pour permettre sa desserte indépendamment du quartier urbain que le projet prévoit plus à l'est et au nord.

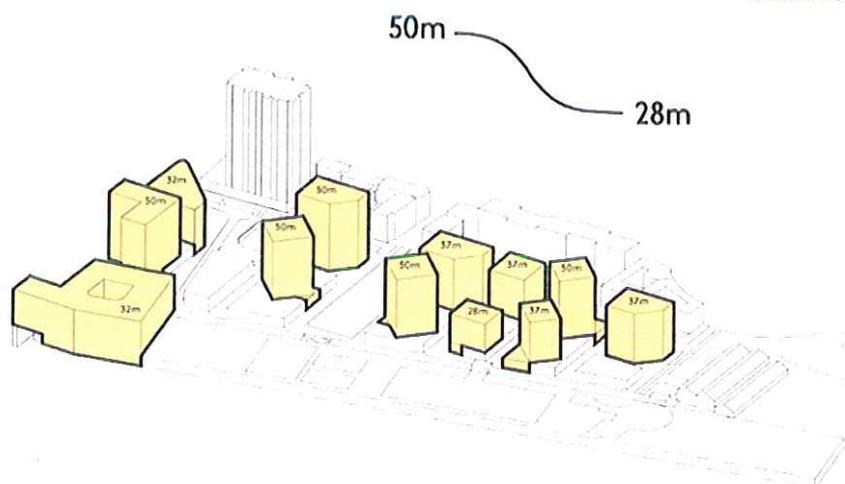
Le dossier note que le projet global comprendra :

- 62 000 m<sup>2</sup> de surface plancher (SP) de logements dont 40% de logements sociaux ;
- des « SOHO »<sup>1</sup>, qui occuperont les socles des immeubles du projet et créeront des espaces en double hauteur. Ces SOHO auront une vocation économique et résidentielle sur une SP de 8000 m<sup>2</sup> ;
- des bureaux, sur une SP de 31 000 m<sup>2</sup>, qui seront implantés au Nord du site, en façade du boulevard Ney, sur une dalle qui couvrira en partie la petite ceinture ;
- des équipements publics, que la ville de Paris réalisera sur une surface de 6500 m<sup>2</sup> avec une école polyvalente, une crèche, des équipements sportifs et culturels.
- des commerces, sur environ 700 m<sup>2</sup> de SP ;
- la base logistique urbaine, objet d'une étude d'impact séparée, sur environ 41 000 m<sup>2</sup> de SP. La toiture de la base logistique dont l'accès sera contrôlé, devra permettre un programme d'équipements public, avec terrains de sport de plein air, jardins partagés, agriculture urbaine, qui seront gérés par la ville de Paris ; ainsi que la construction d'une restaurant, d'un club de fitness et d'une centrale photovoltaïque.

Le projet est basé sur la création :

- d'un « monde bas » avec les socles de 7 mètres de haut, correspondant à la hauteur de la base logistique, qui comprennent les SOHO, les commerces et les équipements publics ;
- d'un « monde haut » dont les hauteurs varient entre 28 et 50 mètres, avec des logements reposant sur les socles des SOHO et du toit de la base logistique et des bureaux.

*Source : étude d'impact*



Hauteurs et volumétries, équipe l'AUC -BBS-RFRé-OGI, septembre 2012

Une place, un square et une promenade plantée sont également prévus.

## **2. Analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux environnementaux**

Le site du projet est actuellement occupé par des terrains de la SNCF qui regroupent des bâtiments logistiques qui devront être détruits pour laisser place aux nouvelles constructions. Les principaux enjeux environnementaux sont les risques naturels (mouvement de terrain), les risques technologiques et la pollution des sols, les déplacements et les nuisances associées et, dans une moindre mesure, la biodiversité, le patrimoine et le paysage urbains.

### **2.1 Le sous-sol et les risques naturels**

Le dossier évoque pages 78 et 81, une étude géotechnique faite en 2010 (non jointe au dossier) sans en tirer de conclusions. Les risques de mouvements de terrain sont présentés par généralités notamment le risque de dissolution du gypse antéludien. Le plan de zonage des risques de mouvements de terrain sur les arrondissements de Paris proches du projet, est montré page 79. Aucune précision sur le site n'est cependant donnée, mise à part la liste des effondrements importants ayant eu lieu aux alentours. Aucune conclusion n'en est tirée.

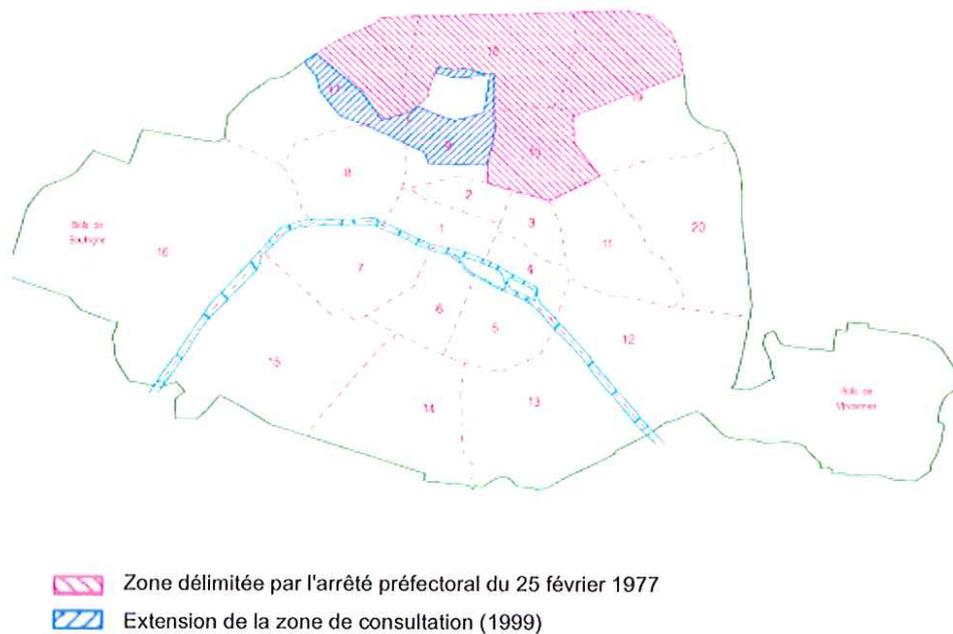
<sup>1</sup>Small Office – Home Office.

La Ville de Paris n'est pas couverte par un plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrain (PPRMT). Cependant des périmètres de risques concernant les anciennes carrières et les poches de dissolution du gypse ont été définies par les arrêtés interpréfectoraux des 26 janvier 1966, 25 février 1977 et 19 mars 1991. Selon les dispositions de l'article L. 562-6 du code de l'environnement, ces documents valant plan de prévention des risques naturels (PPRN) sont annexés au PLU de Paris au titre des servitudes d'utilité publique.

La zone réglementaire des poches de dissolution du gypse antéludien définie par l'arrêté interpréfectoral du 25 février 1977, concerne entièrement le site du projet.

L'autorité environnementale rappelle que les services de l'IGC<sup>2</sup> doivent être consultés pour tous travaux situés dans des zones concernées par les risques de mouvements de terrain.

Source : cartographie du périmètre du 25 février 1977 modifié en 1999 (IGC)



Il convient également de noter que l'IGC a cartographié la commune de Paris, en fonction de la possibilité ou non de pratiquer des infiltrations d'eaux dans les sous-sols. Le site du projet se trouve dans une zone où les infiltrations par épandage ou pointes filtrantes ne doivent pas se faire, compte tenu du risque de dissolution du gypse.

## 2.2 Les risques technologiques et la pollution des sols

Le dossier précise que le site ne comporte pas d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) mais présente sur une carte celles qui sont proches du site sans préciser s'il s'agit d'installations soumises au régime de la déclaration, de l'enregistrement ou de l'autorisation.

L'autorité environnementale précise que la seule ICPE ayant été référencée sur le site par les services des installations classées, était une installation de distribution de carburant, à proximité de l'entrée du 61 rue de la Chapelle. Cette installation n'est plus en activité.

Le site a été bombardé en avril 1944 (700 morts et 2000 blessés) et très largement détruit. Le dossier note que des analyses pyrotechniques des sols devront être menées notamment au niveau des bâtiments lors de la déconstruction.

La pollution des sols a été étudiée dans un diagnostic de l'état du sous-sol daté de juillet 2010 (annexe 4) qui a mis en évidence des pollutions avérées (métaux, hydrocarbures, PCB<sup>3</sup>, trichloréthylène, benzène, HAP<sup>4</sup>) dues aux activités existantes et passées sur le site.

<sup>2</sup>Inspection générale des carrières

<sup>3</sup>Poly-chloro-biphényles

<sup>4</sup>Hydrocarbures aromatiques polycycliques

L'étude détaillée se réfère à des annexes qui ne lui sont pas jointes, ce qui nuit à la compréhension du texte. L'étude d'impact présente (pages 82-83) des cartes de zonages potentiels des pollutions actuelles et historiques.

L'étude d'impact présente page 84, une carte localisant les points de sondage de l'étude des sols, de l'air du sol et des eaux souterraines. Cette carte est peu lisible et ne permet pas de situer clairement les pollutions concernant le projet.

Le dossier précise que la société chargée de l'audit sur les déchets de déconstruction, a relevé la présence de fluorures dans les remblais, qui n'avaient pas été identifiés lors de l'étude de juillet 2010. Il est précisé qu'une étude complémentaire de caractérisation des remblais sera réalisée au niveau de chaque halle pour évaluer les possibilités de réutilisation. L'autorité environnementale aurait apprécié que cette étude soit présentée dans l'étude d'impact du projet.

La carte localisant les pollutions avérées du site (page 86) est peu lisible, ce qui ne facilite pas la compréhension des textes. D'une façon générale, une présentation plus claire de cette partie serait appréciable.

L'autorité environnementale précise qu'en cas de changement d'usage du site, il appartient au pétitionnaire de dépolluer, pour permettre les usages futurs prévus et, après dépollution, de s'assurer que l'état de pollution résiduelle est compatible notamment sur le plan sanitaire avec ces usages. Ces opérations de dépollution et études doivent être réalisées conformément aux instructions du ministère en charge de l'environnement, applicables en la matière.

### **2.3 Les transports et les déplacements**

Les infrastructures de transport proches du site sont les voies ferrées desservant la gare du Nord, le carrefour de la porte de la Chapelle, le boulevard Ney, la rue de la Chapelle, le boulevard périphérique, et l'échangeur de la porte de la Chapelle.

Les photographies aériennes et la vue depuis une des tours de grande hauteur des alentours (page 56), montre bien la complexité des infrastructures de transports entourant le site.

Le site ne bénéficie actuellement que d'un seul accès et constitue une sorte d'enclave. Il est bien desservi par les transports en commun. Des cartes localisant les circulations douces et les circulations automobiles sont présentées et facilitent la compréhension.

Le dossier présente des données de trafic relative au carrefour du boulevard Ney et de la rue de la Chapelle. Ces données datent de 2004 et sont présentées comme étant la « situation actuelle ». Le dossier note également qu'une étude de trafic a été menée pour évaluer l'impact global du grand projet de renouvellement urbain, des données cartographiées de 2006, en sont extraites et présentées dans le dossier page 135.

Il en est conclu que la rue de la Chapelle est en état de quasi saturation en direction du Sud sur l'heure de pointe du matin, sans que soit présenté le raisonnement ayant abouti à cette conclusion. L'autorité environnementale aurait apprécié plus de commentaires, et une actualisation sur les données de trafic présentées.

### **2.4 Le bruit et la pollution de l'air**

Une étude acoustique (non jointe au dossier) sur la globalité du site « Chapelle International » a été effectuée en 2010. Elle montre que le site est bruyant du fait de la proximité de la rue de la Chapelle (catégorie 2), du boulevard Ney (catégorie 3), du boulevard périphérique (catégorie 1) et des voies ferrées (catégorie 2).

Le dossier indique que des bâtiments présents actuellement sur le site isolent celui-ci du bruit ferroviaire (provenant principalement des voies du RER B) et que la partie Nord du projet est la plus exposée au bruit routier (provenant du boulevard Ney et du boulevard périphérique).

La pollution de l'air est traitée pages 91 à 94. Elle reprend des données générales issues du site de l'association AIRPARIF. Les résultats des mesures de la station AIRPARIF la plus proche du site sont notées et montrent des dépassements journaliers des valeurs limites pour les particules PM10<sup>5</sup>, un léger dépassement pour le NO<sub>2</sub><sup>6</sup> et pas de dépassement pour l'ozone.

---

<sup>5</sup> Les PM 10 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres

<sup>6</sup> Dioxyde d'azote

## **2.5 Les milieux naturels**

L'état initial des milieux naturels est présenté pages 96 à 107.

Le dossier précise qu'une étude faune-flore effectuée sur le site global de l'opération Chapelle International, est en cours de réalisation. Des visites ont été effectuées en juillet et août 2012 et ont donné lieu à l'établissement d'un premier diagnostic qui n'est pas joint de manière détaillée, au dossier. L'étude doit être complétée par des inventaires faits lors des autres saisons (page 99).

Le dossier présente les grandes lignes des inventaires faune-flore intermédiaires avec des cartes de localisation des espèces, ce qui est appréciable.

De nombreuses espèces protégées ont été mises en évidence. Une présentation des listes d'espèces sous forme de tableau aurait été utile à l'appropriation par le lecteur.

Une carte (page 106) présente les enjeux faunistiques et floristiques du site dégagés par l'étude intermédiaire.

Les continuités écologiques sont abordées dans le dossier qui précise que la ville de Paris s'est engagée dans un Plan Biodiversité pour préserver celle-ci dans Paris intra-muros. Dans ce plan, les abords des voies ferrées sont identifiées comme support pour le renforcement des continuités écologiques.

## **2.6 Les paysages et le patrimoine**

Le projet ne concerne pas de sites inscrits ou classés, ou de ZPPAUP<sup>7</sup>.

Le dossier présente, pages 65 à 67, quelques photographies de bâtiments du site localisées sur un plan. Il convient de remarquer que les photographies 2, 3, 6, 7 et 8 sont manquantes bien que localisées.

Des vues depuis l'extérieur vers le site et depuis le site vers l'extérieur, sont présentées pages 71 à 73. Il aurait été opportun de localiser ces photographies et leurs cônes de vue sur une carte, pour mieux en faciliter la compréhension.

Le dossier note pages 57 à 60, la présence aux environs du site, de « grandes pièces urbaines » telles que des équipements sportifs, des entrepôts et deux immeubles de grande hauteur (IGH) qui forment des émergences dans le paysage, ainsi qu'un tissu urbain mêlant immeubles anciens et récents. Des photographies en sont présentées et localisées sur un plan.

## **3. Justification du projet retenu**

Le projet d'aménagement du site « Chapelle International » a été initié en 2002, dans le cadre du Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU) Paris-Nord-Est dont les enjeux majeurs sont le renouvellement urbain, la cohésion sociale et le développement économique.

Le site du projet global est actuellement occupé par des entrepôts de fret appartenant à la SNCF et RFF. Le projet d'aménagement urbain vise à la réhabilitation d'un ancien site industriel dont les sols sont pollués et au désenclavement du quartier.

De nombreuses concertations participatives ont eu lieu en présence de la SNEF. Un comité de suivi ouvert aux associations a été constitué, pour suivre les opérations du jury de sélection des urbanistes concepteurs, ainsi que les réunions traitant des enjeux et des thématiques concernées par le projet.

Le parti d'aménager qui en est résulté vise à créer un grand îlot central de logements, séparé du faisceau ferroviaire à l'Ouest, par les bâtiments de la base logistique comprise dans le projet global, et du boulevard Ney au Nord par des immeubles à usage de bureaux compris dans le projet d'aménagement urbain.

Le dossier précise que la création de nouvelles activités (bureaux, SOHO, commerces), va générer environ 1 550 emplois, auxquels s'ajouteront les activités de la base de logistique urbaine, comprise dans le projet global.

## **4. Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire**

Le dossier décline les thématiques environnementales concernées par les impacts puis en présente un tableau récapitulatif (pages 259 à 274) clair qui présente notamment certains détails non indiqués dans le texte et quelques mesures de réduction d'impacts. Les

<sup>7</sup>Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

mesures d'accompagnement sont ensuite présentées (pages 306 à 315) avec des mesures dites compensatoires qui sont en fait des mesures de réduction d'impacts.

#### **4.1 La phase chantier**

Il est noté qu'un chantier à faibles nuisances sera mis en place, les modalités de gestion de ce chantier sont présentées (page 307). Elle comprennent des mesures pertinentes.

Les nuisances sonores du chantier sont évoquées avec la précision qu'une attention particulière leur sera portée, ainsi que les impacts sur le trafic. Il convient de noter que les impacts sur la qualité de l'air ne sont évoqués que dans le tableau de synthèse, en soulignant l'émission de particules. Les mesures prises pour limiter ce type de nuisances ne sont pas détaillées.

Une étude « couverture du tunnel Marcadet » en date du 20 mai 2011 est jointe au dossier, elle précise notamment qu'une attention particulière devra être apportée aux bâtiments actuellement situés sur le tunnel « Marcadet » qui montre des fissures sur sa structure. Les engins de chantier ne pourront circuler sur cette emprise que si des études confirment l'absence de risque d'effondrement du tunnel. Les précautions à observer pour la couverture de la petite ceinture et donc le prolongement de ce tunnel, sont également précisées dans cette étude.

#### **4.2 Les risques naturels et la gestion des eaux pluviales**

Le dossier note que l'étude géologique préliminaire du site a mis en évidence l'existence de zones décomprimées au droit du site vraisemblablement liées à la dissolution du gypse, de même que la présence de remblais hétérogènes dont le réemploi est déconseillé.

L'autorité environnementale aurait apprécié que l'étude détaillée soit jointe au dossier.

Le dossier note qu'une étude géotechnique de renforcement mécanique des sols face aux risques liés au gypse va permettre de vérifier les confortements nécessaires de fondation.

Il est également précisé qu'il conviendra de procéder à une analyse plus précise des sols avec un maillage serré, pour connaître plus précisément sa structure et détecter les anomalies potentielles pouvant impacter les constructions du projet. Un programme de travaux assurant le traitement des anomalies éventuellement détectées devra alors être réalisé conformément aux notices techniques de l'IGC concernant ces travaux.

L'autorité environnementale aurait apprécié un engagement plus formel du pétitionnaire à faire ces études et rappelle que les travaux devront être suivis par les services de l'IGC et se conformer aux prescriptions qu'ils émettront sur le projet et ses travaux.

Le dossier note qu'un jardin de pluie est prévu pour filtrer et drainer les eaux pluviales grâce aux plantations prévues en pleine terre et les récupérer par un drain perforé installé sous le substrat. Il est également signalé des surfaces en pleine terre et rendues perméables par un pavage disjoint. Il est envisagé que le square puisse servir de bassin de rétention. L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire que le site se trouve dans une zone où l'IGC préconise de ne pas faire d'infiltrations d'eaux du fait du risque de dissolution du gypse antéludien, pouvant entraîner la création de cavité et un risque de mouvement de terrain.

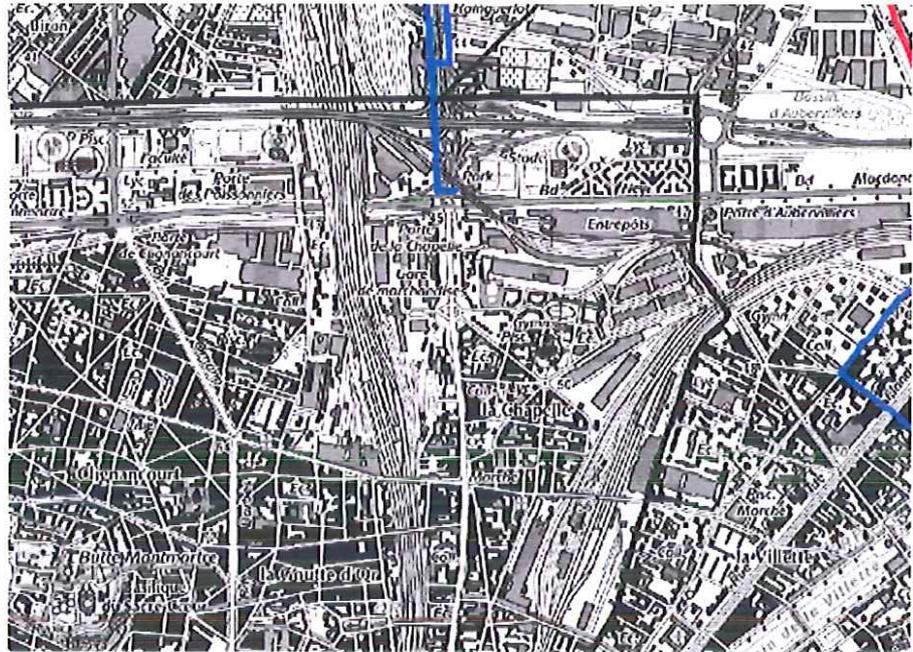
#### **4.3 Les risques technologiques**

Les risques technologiques ne sont pas traités dans le dossier alors que des ICPE ont été déclarées le 21 décembre 2012 par la société SOGARIS pour le projet de halle logistique, qui fait partie du projet global « Chapelle International ». Il s'agit d'installations de réfrigération (R1185/2/a) et groupes électrogènes (R2910/A/2) du futur data center et d'installations de charge d'accumulateurs (R2925) de la plate-forme logistique.

Pour ce qui concerne le projet d'aménagement urbain, les modes de production de froid et de chaleur ne sont pas encore déterminés. Lorsque ces modes seront arrêtés, il appartiendra aux exploitants des éventuelles installations classées, de faire les déclarations, demande d'enregistrement ou demande d'autorisation nécessaires à leur exploitation.

L'autorité environnementale précise qu'une canalisation de transport de gaz exploitée par la société GRTgaz est située dans la zone d'étude. L'examen des éléments du dossier montre que la présence d'une tel ouvrage n'a pas été prise en considération dans le cadre du projet. Elle peut néanmoins avoir des incidences sur l'aménagement du territoire concerné et la localisation des établissements publics et immeubles de grande hauteur. L'autorité environnementale recommande que cet aspect soit étudié en regard de la réglementation existante (décrets du 4 août 2006 et du 2 mai 2012).

Transport de gaz  
Réseau GRTgaz



#### 4.4 La pollution des sols

L'autorité environnementale aurait apprécié que le pétitionnaire s'engage à respecter les recommandations correctives et conservatoires notées dans le diagnostic préliminaire des sols (page 38-39), joint en annexe au dossier.

Les recommandations concernant les mesures piézométriques destinées à vérifier le niveau de la nappe souterraine sont évoquées dans le dossier, comme devant être faites régulièrement afin de vérifier la possible présence d'eau qui pourrait nécessiter un dispositif de pompage. Il convient cependant de noter que le projet se trouve dans une zone de dissolution de gypse où les pompages d'eau sont proscrits (ils pourraient provoquer la création de cavités et un risque de mouvement de terrains).

L'autorité environnementale aurait apprécié plus de cohérence et de précisions sur ces points.

La présence de divers déchets et matériels a été notée dans l'étude documentaire/historique (notamment cuves de liquides inflammables, distribution de liquides inflammables, chaudières, ateliers, transformateurs, ...). Les recommandations faites à ce sujet portant notamment sur l'élimination des déchets, le démantèlement et l'évacuation des cuves, canalisations et installations pétrolières, l'hygiène et la sécurité lors des travaux, devront être prises en compte.

Il convient de noter que toutes dispositions devront être prises pour informer les intervenants de la présence d'installations pouvant présenter des risques, pour assurer l'évacuation et l'élimination des déchets conformément aux réglementations en vigueur et la suppression des installations potentiellement dangereuses ou polluantes, et assurer la protection des travailleurs lors de ces opérations.

L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire que lors des opérations d'excavations pour dépolluer les sols et créer les parkings sous les bâtiments, des analyses en fond et bords de fouilles devront être faites afin de s'assurer que les concentrations des substances analysées soient inférieures aux concentrations maximales admissibles (CMA).

Une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS non jointe au dossier) a été menée en 2010, à la suite des investigations des pollutions des sols, air du sol et nappes souterraines. L'autorité environnementale aurait apprécié que l'EQRS détaillée soit jointe au dossier.

L'autorité environnementale note que le projet immobilier semble avoir été modifié par rapport à celui qui avait été pris en compte dans les hypothèses de l'EQRS. Ainsi, dans

l'EQRS détaillée (p.61) de l'opération globale « Chapelle International » qui était jointe à l'étude d'impact de l'hôtel logistique, il est précisé qu'il y aura deux niveaux de parking en sous-sol sous tous les bâtiments en parties Nord et centrale, alors que, d'après les plans de l'étude d'impact (p.28 et 38), il n'est pas prévu de parc de stationnement sous l'école. Il y aura donc lieu de vérifier si les hypothèses (constructives notamment) prises en compte dans l'EQRS de 2010 restent valables, et, s'il y a lieu, d'actualiser les calculs de risques en conséquence.

Le dossier présente des scénarii sur trois zones définies du site et en conclut que des risques non acceptables peuvent survenir pour certains d'entre eux. Pour que ces risques deviennent acceptables, il faut mettre en place un recouvrement des sols par de l'enrobé, du béton ou encore une couche d'au moins 30 cm de terre végétale saine d'apport extérieur. Outre ces recommandations de mise en place de recouvrements, il convient de définir des restrictions d'usage du milieu souterrain, des mesures de prévention en cas de travaux de terrassements ultérieurs, ainsi que l'interdiction de planter des arbres fruitiers.

Le dossier n'envisage pas de révision de ces études si de nouvelles pollutions étaient décelées lors des travaux.

Pour ce qui concerne la crèche et l'école prévues par le projet, il conviendra de s'assurer, d'une part, de l'absence d'alternative à la localisation de ces équipements et, d'autre part, que l'état des sols après dépollution permet d'accueillir ce type d'établissement.

#### **4.5 Les déplacements**

Un accès spécifique à la halle logistique est prévu, afin de limiter les nuisances du trafic induit sur le reste du quartier. Le dossier précise qu'à terme le site bénéficiera de deux entrées à double-sens ce qui entrainera une meilleure connexion au réseau viaire existant. Le projet prévoit des espaces de stationnement : 60 places en surface le long des voies Nord-Sud, environ 210 places sur 3 niveaux sous un immeuble tertiaire, au Nord-Ouest du site, et environ 680 places en trois parkings sur 2 niveaux de sous-sol sous les immeubles à l'Est du site.

Les flux automobiles sont estimés à 50 véhicules par heure aux heures de pointe du matin à l'horizon 2016 et 250 par heure à l'horizon 2020.

Le flux des utilitaires est estimé à 60 véhicules par jour. Il convient de noter que le trafic global de 346 véhicules par jour, issu de la base logistique n'est pas évoqué.

Le dossier note qu'une étude de trafic a été menée en 2008 (données de 2006), pour évaluer l'impact global du grand projet de renouvellement urbain (GPRU) et de ses différentes opérations. Des données et cartographies en sont extraites et présentées dans le dossier pages 278 à 281. Le dossier émet des réserves quant à l'interprétation des résultats du fait de la possible évolution des opérations depuis l'établissement de cette étude, mais reconnaît que cela donne un ordre de grandeur sur l'évolution du trafic, par les modélisations effectuées pour les horizons 2015 et 2020 : le point dur du secteur reste la bretelle d'accès au périphérique en venant de la porte de la Chapelle. Une actualisation des données auraient été utile.

#### **4.6 Le bruit et la qualité de l'air**

Une étude des impacts sonores (non jointe au dossier) a été menée pour la globalité de l'opération Chapelle International. Le dossier note que le bâtiment logistique du projet va créer un écran vis-à-vis des nuisances sonores issues des voies ferrées, pour les niveaux bas (0 à 7m) des immeubles voisins à l'Est du projet,.

Aucune précision n'est donnée pour ce qui concerne les nuisances sonores potentiellement issues des voies ferrées, pouvant impacter les futures habitations des immeubles hauts. Ces derniers sont cependant décrits comme devant permettre de diminuer les impacts acoustiques des voies ferrées, pour les immeubles existant plus à l'Est sur la rue de la Chapelle, ce qui confirme la potentialité des impacts sonores sur eux.

Le bruit devrait également être atténué par des limitations de vitesse interne au site : zone 30 pour le projet d'aménagement urbain et zone 15 pour la voirie d'accès à la base logistique qui sera de plus dotée d'un revêtement absorbant les bruits.

Le dossier note que les immeubles de bureaux et habitations d'étudiants donnant sur le boulevard Ney seront très bruyants, sans que ces nuisances soient évaluées. Il est ajouté que ces immeubles formeront un écran acoustique pour les immeubles à l'intérieur du site.

Le dossier note que la qualité de l'air dépendra de la circulation routière, mais aussi de la stratégie énergétique employée pour le projet, sans autre précision.

#### **4.7 Les milieux naturels**

Le dossier précise que le jardin prévu au Sud du projet, prévoit un espace aménagé d'une surface de 500 m<sup>2</sup>, qui sera favorable au Hérisson d'Europe, avec des ronciers et des fourrés arbustifs.

Une allée plantée est prévue en bordure du projet.

Le dossier indique qu'une partie de la petite ceinture ne sera pas recouverte afin de limiter les impacts sur la faune et la flore qui y reste présente.

L'autorité environnementale, rappelle que dans la mesure où le projet est susceptible de détruire des espèces protégées ou leurs habitats, le pétitionnaire doit, avant d'entreprendre tout travaux, procéder à une demande de dérogation relative à l'interdiction de destruction d'espèces (article L.411-1 du code de l'environnement).

#### **4.8 Les paysages, le patrimoine**

Les vues et schémas présentés, qui ne sont pas situés sur un plan, ne permettent pas de comprendre le nouvel agencement paysager du quartier.

#### **4.9 Les énergies renouvelables**

Le dossier précise que le projet intègre des objectifs ambitieux en matière de développement durable et que la SNEF s'est engagée dans un processus de certification environnementale ISO 14001 et une démarche AEU « approche environnementale de l'urbanisme ». Des enjeux transversaux ont été ciblés et sont présentés (page 41) avec des actions devant être mises en place pour y répondre qui paraissent pertinentes.

Une étude de faisabilité (janvier 2013) pour le choix des énergies renouvelables est jointe au dossier, en annexe 5. Elle ne cible pas les besoins de la halle logistique alors que les bâtiments du projet doivent respecter la réglementation thermique RT 2012 et le plan Climat.

L'étude de faisabilité examine les différentes possibilités de recours aux énergies renouvelables :

- le raccordement au réseau de chaleur CPCU est évoqué mais l'étude de faisabilité montre de très nombreuses contraintes entraînant de lourds travaux d'aménagement ;
- l'éventualité de l'utilisation de la géothermie sur aquifère superficiel, est envisagée mais l'étude note, avec justesse, qu'une contrainte importante existe du fait de la présence dans les sous-sols de gypse antéludien ;
- le chauffage par biomasse est étudié mais de nombreuses dispositions techniques et réglementaires existent, notamment l'obligation de réduction des émissions de particules sur le département (respect du PPA<sup>8</sup>) ;
- les capteurs solaires thermiques sont envisagés.

Cette étude n'est donc pas conclusive. Il est noté qu'une démarche de performances énergétiques permettraient de réduire les consommations sur site et donc les investissements qui y sont liés. Des études devront compléter cette démarche notamment concernant la performance énergétique des façades.

#### **4.10 L'ensoleillement et les ombres portées**

Le dossier indique que les logements qui se trouvent au-dessus de la strate des 7 mètres séparant le « monde bas » du « monde haut », bénéficieront de vues privilégiées et d'ensoleillement direct, même en hiver, sur les façades Sud, Sud-Est et Sud-Ouest.

Une étude d'ensoleillement est présentée pages 187 à 189, ce qui est appréciable. Elle aurait mérité d'être complétée par une étude des ombres portées concernant les immeubles de 28 à 50 mètres du projet.

#### **4.11 Les impacts cumulés**

Ces impacts sont abordés pages 275 à 277 et un tableau en synthétise les effets cumulés pour les thématiques qui apparaissent les plus pertinentes au pétitionnaire, cette approche est appréciable. Il est joint également, une étude de déplacement dans le périmètre du GPRU de Paris Nord Est présentant les impacts cumulés des différents projets sur le trafic.

---

<sup>8</sup> Le Plan de protection de l'air (PPA) interdit à Paris l'utilisation de la biomasse solide comme combustible, sauf dispositif adéquat.

### **5. 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. Le document présenté est très succinct et ne présente l'état initial que partiellement. Il contient cependant de nombreuses photographies et schémas pouvant faciliter la compréhension d'un public non averti.

### **6. 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'Ile-de-France.

**Le Préfet de la Région d'Ile-de-France**  
**Préfet de Paris**

  
**Jean DAUBIGNY**