



Direction de l'Urbanisme
Service de l'aménagement

2020 DU 85 Projet immobilier mixte Halte Belliard (18e) – Avis du Conseil de Paris sur le dossier relatif au projet de la Halte Belliard dans le cadre de la consultation préalable des collectivités.

PROJET DE DELIBERATION

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le projet de la Halte Belliard se développe sur une partie de l'emprise de la RATP dénommée site Belliard-Championnet et située entre la rue Belliard, la rue des Poissonniers et la rue Championnet dans le 18^{ème} arrondissement.

L'ensemble du site Belliard-Championnet d'une surface de près de 9 hectares comprend à l'heure actuelle un centre de remisage de bus sur une aire à ciel ouvert de 18 200 m² accueillant 260 bus environ ainsi que plusieurs bâtiments industriels qui hébergent des activités de maintenance et de réparation des bus. Ce site comprend également des bureaux et des locaux sociaux de la RATP.

Construit à partir de 1882, cet ensemble n'a cessé d'évoluer au rythme des changements technologiques concernant les bus et le projet de la Halte Belliard s'inscrit dans cette longue évolution.

En effet, le projet immobilier est indissociable de la mutation à venir du site Belliard-Championnet lié au plan bus 2025 mené par la RATP et Ile-de-France Mobilités. Ce plan vise à mettre en place des filières alternatives aux carburants traditionnels pour renforcer le parc avec des véhicules plus sobres et moins polluants. Ainsi, il est prévu que la flotte de 4 500 bus exploitée en Île-de-France soit 100% verte à l'horizon 2025, le futur parc de bus étant entièrement constitué de bus électriques et de bus au biogaz à cette échéance.

Dans ce cadre, bien que le centre bus Belliard abrite actuellement la plus grande flotte de bus électriques parisiens de la RATP, il doit faire l'objet d'aménagements pour augmenter sa capacité d'accueil.

Les réflexions menées autour de cet aménagement ont conduit la RATP à s'interroger sur l'opportunité d'accompagner la mutation du centre bus par le développement d'un projet immobilier qui conduirait à mieux intégrer cet équipement dans le tissu urbain.

La RATP a mené des études préalables permettant d'appréhender les enjeux et les difficultés techniques d'un tel projet qui viendrait en superposition totale ou partielle du nouveau centre bus.

Le résultat de ces études a alors permis à la RATP de lancer un appel à projets auquel la Ville de Paris a été associée.

À l'issue de la consultation, le projet de la société Linkcity a été retenu. Le lauréat a ensuite mené une concertation publique de juillet à novembre 2019 par l'intermédiaire de deux réunions publiques, deux ateliers urbains et un site internet dédié.

Cette concertation a permis de recueillir les observations des riverains sur leur cadre de vie ainsi que leur avis sur le projet. Les riverains ont à cette occasion exprimé des interrogations sur la densité et la place des espaces verts dans le projet et sur des dysfonctionnements affectant l'espace public dans le quartier (propreté, sécurité,). Le maître d'ouvrage a mis en avant la diversité de la programmation en logement/hébergement ainsi que l'apport d'activités économiques comme facteurs d'améliorations de la situation du quartier.

Au regard du projet proposé, le Conseil de Paris a émis un vœu lors de la séance des 9, 10, 11, 12 et 13 décembre 2019 afin que le maître d'ouvrage améliore certains points notamment l'ouverture du projet sur le quartier et l'augmentation de la surface des espaces verts.

Le projet a donc évolué pour répondre aux aspirations des participants à la concertation et des Conseillers de Paris en augmentant les surfaces d'espaces verts et en rendant le jardin central accessible au public, ou encore en incorporant au programme un local associatif. Le maître d'ouvrage s'est par ailleurs engagé à associer les riverains à la programmation des surfaces commerciales et aux différentes actions qui pourraient venir animer ce nouvel espace (activités nomades, événements associatifs) et favoriser la greffe du projet dans son environnement.

À l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage a déposé une demande de permis de construire et les personnes intéressées pourront de nouveau faire part de leurs observations lors de la procédure de participation du public par voie électronique qui aura lieu à la fin de l'année 2020 ou au début de l'année 2021. Le permis de construire sera délivré au premier trimestre 2021 permettant un démarrage des travaux du centre bus au 2^{ème} trimestre 2021 et une livraison au 4^{ème} trimestre 2023. Ensuite, la construction du projet immobilier s'étalera du 1^{er} trimestre 2024 au 1^{er} trimestre 2027. Tout au long de la réalisation du projet, le dialogue local se poursuivra notamment sur les sujets évoqués lors de la concertation selon des modalités à déterminer entre la Ville de Paris, la RATP et Linkcity.

L'emprise du projet immobilier est d'environ 18 000 m² et se situe à l'ouest de l'emprise RATP avec un accès depuis la rue Championnet.

Le projet concerne la construction d'un ensemble immobilier de :

- 10 122 m² de surface de plancher (SDP) de logements dont 31% de logements sociaux, de l'habitat participatif, une maison relais pour personnes handicapées et de l'accession à la propriété maîtrisée ;
- 8 283 m² SDP de résidence (co-living) ;
- 4 596 m² SDP de bureaux ;
- 1 651 m² SDP d'activités/loisirs de type escalade ;
- 450 m² SDP de surface de commerces ou d'activités ;
- un parking souterrain mutualisé d'environ 62 places sur deux niveaux comportant les pré-équipements nécessaires à l'installation de bornes de charge électrique de véhicules légers.

La majorité des bâtiments sont implantés sur une dalle d'environ 9 000 m² qui vient en superposition du nouveau centre de remisage des bus.

Ce programme immobilier s'accompagne également de :

- l'ouverture du site sur la ville par l'aménagement d'un parvis piétonnier, planté, en pleine terre ;
- l'implantation d'un parc photovoltaïque d'environ 3 400 m² ajouré à 50% ;
- la création d'un local associatif accessible par le jardin.
- la création d'espaces végétalisés sur dalle et toiture à hauteur de 5 650 m², la plantation de 230 arbres et arbustes ainsi que la création de 762 m² de sols perméables en pleine terre.

Le projet créant une surface de plancher de 25 000 m², il est soumis aux dispositions du code de l'environnement relatives à l'examen au cas par cas par l'Autorité environnementale. De ce fait, Linkcity a saisi l'Autorité environnementale qui, par un avis du 11 septembre 2019, a prescrit la réalisation d'une étude d'impact.

Il convient de rappeler que l'évaluation environnementale est un processus constitué par :

- la réalisation d'une étude d'impact par le maître d'ouvrage ;
- l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées ;
- la consultation de l'autorité environnementale, des collectivités territoriales intéressées par le projet et du public ;
- les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) proposées dans l'étude d'impact ;
- la décision d'autorisation, motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement, précisant les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage, les mesures ERC et les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

La demande de permis de construire a été déposée le 31 janvier 2020 et le dossier comprenait l'étude d'impact exigée.

L'Autorité Environnementale – qui est la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) pour ce projet - a rendu un avis adopté lors de la séance du 9 avril 2020.

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

Les principaux enjeux environnementaux du projet identifiés par l'Autorité Environnementale sont :

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

L'article R.122-7 du code de l'environnement prévoit que la commune d'implantation du projet soit consultée pour avis sur la base de la demande d'autorisation déposée (permis de construire) et de l'étude d'impact. C'est l'objet de cette délibération qui présentera une synthèse de l'étude d'impact et intégrera les observations émises par la MRAE dans son avis du 9 avril 2020 ainsi que les éléments du mémoire en réponse à cet avis rédigé par le maître d'ouvrage.

Il est proposé de présenter cette synthèse par thématiques c'est-à-dire d'aborder pour chacune d'elles les différentes étapes de l'étude d'impact (état initial, analyse des effets du projet, mesures ERC) ainsi que les différentes observations formulées par l'Autorité environnementale, la Ville ou encore le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse.

Sur les 28 thématiques environnementales analysées par l'étude d'impact, 11 ont été définies comme constituant un enjeu fort ou un enjeu moyen-fort et il est proposé de se focaliser sur ces thématiques.

Thématique n°1 : la climatologie

Dans l'état initial, cette thématique est caractérisée d'enjeu moyen-fort du fait de la présence d'un îlot de chaleur urbain important. En effet, ce phénomène est particulièrement marqué du fait du tissu urbain

dense à l'échelle du territoire et parce que le site est entièrement imperméabilisé (bâtiments et voies bitumées), sans espace vert pouvant agir comme régulateur thermique local.

La réalisation du projet immobilier aura sur ce sujet un impact positif puisque le score ICU du site s'améliore de 21% grâce à la création d'espaces végétalisés sur dalle et toiture à hauteur de 5 650 m², la plantation de 230 arbres et arbustes ainsi que la création de 762 m² sols perméables en pleine terre qui amélioreront la situation par rapport au parking de bus asphalté et donc imperméable actuel. Les mesures préconisées touchent au choix des matériaux pour les bâtiments et les espaces extérieurs afin de prendre en compte les facteurs de température, luminosité et humidité qui jouent un rôle dans la régulation microclimatique.

Thématique 2 : La géologie

Dans l'état initial, il s'agit d'un risque fort à cause de la présence de bancs de gypse antéludien. En effet, une étude géotechnique a été réalisée au droit du site et, sur la trentaine de sondages réalisés, 16 d'entre eux présentent des bandes de gypse d'épaisseur moyenne à forte à environ 40 à 50 mètres de profondeur.

Le projet en lui-même n'aggraverait pas cette situation. En revanche, pour s'implanter en toute sécurité deux mesures spécifiques devront être prises : le comblement des poches de dissolution de gypse et l'établissement de fondations profondes par pieux ancrés.

Thématique n°3 : Sites et sols pollués

L'étude historique et documentaire a répertorié 4 sites BASIAS et 3 ICPE sur le périmètre du projet.

Les investigations ont montré une pollution diffuse aux hydrocarbures avec ponctuellement des concentrations plus importantes ainsi qu'une pollution généralisée au mercure et une pollution aux métaux lourds.

En matière d'impact du projet, la question qui se pose est celle de la compatibilité des sols avec les usages futurs sur le site ainsi que celle relative aux risques sanitaires pour les futurs usagers.

L'étude d'impact précise que les HCT (Hydrocarbures Totaux) et le plomb mis en évidence dans les sols sont constitués majoritairement de fractions peu volatiles ou non volatiles. En l'absence de voies d'exposition pour les cibles potentielles, ce composé n'induit pas de risques.

Elle indique également que du fait de la présence de métaux lourds, de HCT et HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) à des concentrations supérieures aux valeurs de comparaison ou au bruit de fond local, le projet conservera ou mettra en place un revêtement de surface efficace (dalle béton, enrobé ou terre végétale saine sur 30 cm d'épaisseur au maximum au droit des futurs espaces verts) au droit de la zone d'étude afin de supprimer toute voie potentielle de transfert par contact direct.

Enfin, elle précise qu'en l'absence de nappe souterraine jusqu'à 10 m de profondeur au droit de la zone d'étude, aucune investigation sur les eaux souterraines n'a été préconisée à ce stade de l'étude, ces dernières n'étant pas susceptibles d'impacter le projet et/ou d'induire un risque pour les futurs usagers.

A ces mesures de confinement, s'ajoute le fait que 36 000 m³ de terres seront excavés et envoyés en installation de stockage des déchets inertes, en comblement de carrière ou en biocentre, supprimant de ce fait la pollution pour ces parties excavées.

Malgré ces éléments, tant la MRAE que la Ville considèrent que certains points méritent d'être complétés.

Ainsi, il a été demandé au maître d'ouvrage :

- de réaliser des investigations complémentaires au niveau du futur parvis qui sera en pleine terre et végétalisé pour s'assurer de la qualité des terres présentes au droit de ces aménagements et leur compatibilité avec les usages envisagés ;
- d'intégrer un plan de gestion comprenant une analyse des risques résiduels dans l'étude d'impact afin de s'assurer de la compatibilité du projet avec les usages futurs ;
- d'étudier une meilleure valorisation des 36 000m³ de déblais ;
- de s'engager à faire des mesures de mercure volatil lorsque la dalle sur laquelle les logements seront édifiés sera achevée.

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage a complété son analyse s'agissant de la caractérisation des voies d'exposition. En conclusion, l'étude ne retient aucune voie d'exposition que ce soit par l'air (inhalation de poussières ou de vapeurs) ou par l'eau (par la nappe ou les canalisations).

Le mémoire indique que l'établissement d'un plan de gestion n'est pas nécessaire à ce stade car le diagnostic réalisé n'a pas identifié de pollution particulière.

Cependant le maître d'ouvrage s'engage à procéder à des investigations complémentaires lors des travaux de terrassement en effectuant 8 prélèvements de sols en fond de fouille ainsi que la pose de 3 piézajais afin de déterminer la teneur en gaz des sols.

Enfin, le mémoire en réponse développe un plan visant à mieux valoriser les 36 000 m³ de déblais (réutilisation immédiate sur site, réutilisation après traitement).

Thématique 3 : Activités économiques et équipements

Dans l'état initial, il est exposé que le 18^{ème} arrondissement, l'un des plus peuplés, voit sa population diminuer d'environ 1% chaque année depuis 2010 à l'image du reste de la capitale. L'étude d'impact pointe également un besoin particulier en matière de mixité dans l'habitat et de création d'activités économiques. Sur ce point, l'étude d'impact fait référence au NPNRU pour lequel la dynamisation du tissu économique des quartiers est un objectif prioritaire en faisant en sorte qu'elle bénéficie davantage à leurs habitants en matière de développement économique endogène ou de création d'emplois locaux. À cet égard, l'attractivité des quartiers doit être un levier de développement et, pour ce faire, il convient de lutter contre le déficit d'image dont ils souffrent et contre une mixité fonctionnelle insuffisante.

De ce point de vue, le projet de la Halte Belliard possède un impact positif car son programme propose une certaine diversité d'habitat sur le plan de la répartition sociale, avec la création d'environ 30% de logements sociaux sur l'ensemble de la programmation et environ 70% de logements non conventionnés dont plus de la moitié à prix maîtrisé ainsi que sur le plan de la typologie des logements, avec la création de logements pour étudiants, jeunes actifs, personnes handicapées et logements familiaux.

D'un point de vue économique, le projet permet de maintenir l'activité de la RATP sur place tout en ajoutant 4 600 m² de bureaux, 1 700 m² d'activités sportives et environ 400 m² de commerces à rez-de-chaussée notamment sur la rue Championnet qui vont venir dynamiser le secteur. Le projet conduira à l'arrivée d'une nouvelle population estimée à 490 habitants ainsi que 200 places en résidence de Coliving, et à environ 470 employés.

Thématique 4 : Urbanisme, bâti et architecture

L'étude d'impact indique que l'enjeu de cette thématique réside dans la reconquête des grandes emprises dédiées aux entreprises dont l'insertion au sein d'un quartier en pleine mutation doit être assurée.

À ce titre, le projet de la Halte Belliard constitue une approche intéressante dans le sens où il ne s'agit pas d'une conversion d'un grand site industriel puisque l'activité ne disparaît pas au profit d'une nouvelle programmation. En effet, le nouveau programme vient s'ajouter au maintien de l'activité industrielle sur le site en recherchant une meilleure intégration urbaine de celle-ci tout en développant une programmation susceptible de répondre à d'autres besoins (habitat, activités, loisirs). Cette approche, déjà mise en œuvre par la RATP sur d'autres sites industriels parisiens (dépôts bus de la rue de Lagny ou du boulevard Jourdan, site de maintenance du métro de la rue de Vaugirard, etc.) constitue ainsi une voie exemplaire de maintien sur le territoire parisien d'une activité industrielle nécessaire au fonctionnement de la ville tout en améliorant l'insertion urbaine et en développant la mixité des fonctions sur ces sites.

Thématique 5 : Paysage

Pour ce qui est de l'insertion urbaine du projet, la dissimulation de l'aire de remisage des bus à ciel ouvert par un programme immobilier ainsi que la création d'un jardin paysager et d'un parvis tendent à améliorer la situation. Contrairement à la rupture urbaine et architecturale que constitue à ce jour l'emprise fermée de la RATP, le projet s'inscrit dans la continuité urbaine de la rue de Clignancourt et agrandit le quartier. De plus, les circulations qui permettent d'accéder au cœur de l'îlot (placette et parvis paysager) sont traitées conformément à l'image de l'espace public parisien pour favoriser l'intégration du projet dans son environnement.

Enfin, le projet propose une architecture de qualité qui s'accorde à la fois avec l'architecture résidentielle de la rue Championnet et l'architecture industrielle des bâtiments de la RATP. L'implantation et l'orientation des bâtiments ainsi que l'épannelage permettent d'optimiser l'ensoleillement des façades et de dégager un maximum de vues sur le Sacré Cœur tout en ménageant les bâtiments riverains du projet.

Thématique 6 : Réseaux humides

L'enjeu de cette thématique porte principalement sur la gestion des eaux pluviales sur le site.

Dans l'état initial, il est indiqué que les eaux pluviales de la zone de remisage des bus (aire à ciel ouvert), sont acheminées gravitairement par un réseau aérien, jusqu'à deux déboueurs, séparateurs d'hydrocarbures. Une fois les eaux traitées, elles sont envoyées vers deux galeries d'égouts du système d'assainissement public.

Les eaux pluviales du centre de maintenance (bâtiment situé sur la rue Belliard) sont acheminées vers une cuve de stockage de 100 m³, située à l'intérieur du bâtiment. En cas de débordement de la cuve, une canalisation permet d'acheminer l'eau, via une pompe de relevage, vers la canalisation d'égout.

Il existe donc un système de rétention mais qui s'avère insuffisant compte tenu de l'imperméabilité du site.

De ce point de vue, le projet propose une véritable amélioration puisqu'il excède les exigences du plan Paris Pluie. En effet, par le biais de la création d'un jardin sur dalle, de toitures végétalisées d'une surface de 3000m² et 762 m² de sols perméables végétalisés le projet génère plus de 5600 m² d'espaces végétalisés qui favoriseront la rétention des eaux pluviales.

Thématique 7 : Ambiance acoustique

Le site de la RATP présente un front bâti presque continu sur l'ensemble de son périmètre avec pour effet de constituer un écran acoustique préservant le cœur d'îlot des nuisances acoustiques des infrastructures routières situées à proximité et particulièrement bruyantes (Boulevard Ney, rue Belliard, rue des Poissonniers et rue Championnet). À contrario, les principales sources de nuisances acoustiques sont endogènes car générées par les activités de la RATP sur le site (mise en chauffe des bus, activités des

ateliers de maintenance, etc.). Les mesures sur site réalisées en décembre 2019 par la RATP font état de dépassements ponctuels des seuils autorisés par l'arrêté d'autorisation d'exploiter de l'ICPE, en période diurne et en période nocturne. Il s'agit donc d'une problématique particulièrement sensible pour le projet urbain.

S'agissant des impacts du projet sur l'environnement sonore à la fois pour les riverains et les futurs habitants ou utilisateurs du site, l'étude d'impact se borne à indiquer que les bâtiments créés devront respecter les normes acoustiques fixées par la réglementation. Cette absence de précisions a été relevée par la MRAE qui, dans son avis, a recommandé de mieux caractériser l'ambiance vibratoire et sonore sur le site du projet, en particulier s'agissant des nuisances issues du futur site de remisage RATP, d'analyser quelle sera l'exposition de nouvelles populations au bruit et aux vibrations et de définir des mesures d'évitement ou de réduction adaptées, ainsi que des mesures de suivi en phase d'exploitation.

Afin de répondre à ces demandes de compléments, le maître d'ouvrage a réalisé des études complémentaires reposant sur des mesures in situ et sur de nouvelles modélisations notamment sur la base de scénarios maximisants.

Au regard de ces études, la plupart des bâtiments du projet n'est pas exposée à des niveaux sonores anormaux notamment les façades donnant sur le jardin central. En outre, l'électrification des bus permet de supprimer les nuisances acoustiques liées aux moteurs thermiques. Malgré tout, deux bâtiments du projet sont exposés à des nuisances particulières à savoir le bâtiment A qui donne directement sur la rue Championnet et le bâtiment D dont la façade nord donne sur le bâtiment du centre bus de la rue Belliard (atelier de réparation).

Pour ces deux bâtiments comme pour le reste du programme, l'isolation des façades permet toutefois d'obtenir un niveau acoustique très satisfaisant à l'intérieur des logements en périodes diurne et nocturne à condition que les fenêtres soient fermées.

Sur les conditions acoustiques avec les fenêtres ouvertes, la situation dépendra du trafic sur la rue Championnet pour le bâtiment A et de l'activité du centre bus pour la façade nord du bâtiment D (nombre de postes de travail en fonctionnement, nombre de portes extérieures ouvertes de l'atelier). Les nuisances acoustiques sont donc susceptibles d'exposer une petite partie du programme dans l'hypothèse de fenêtres ouvertes rendant moins efficaces les dispositifs d'isolation. Toutefois, dans la majorité des cas et sur la base d'un scénario moyen en matière de trafic et d'activités du centre bus, elles restent à un niveau acceptable.

L'ensemble des études acoustiques et vibratoires démontrent donc que les niveaux de bruit avant électrification et construction ne seront pas détériorés par rapport à ceux mesurés lors de l'état initial. De même elles démontrent l'efficacité de la double dalle pour les usagers et habitants futur du projet.

Thématique 8 : Qualité de l'air

Après avoir rappelé les conséquences sanitaires et la réglementation en matière de qualité de l'air, l'état initial identifie les sources d'émissions du site liées à l'activité industrielle à savoir : le groupe électrogène du poste haute tension Ney, la station de distribution de carburants du dépôt bus, les ateliers de maintenance. Ces activités ont pour conséquence l'émission de polluants tels que les NOX, le SO2, les poussières, les acides, les métaux, les HAP, les PCB, les dioxines et furanes, l'ammoniac, les cyanures et les COV. Dans un second temps, l'état initial traite des niveaux de fond urbain, c'est-à-dire du niveau moyen de pollution ambiante causée majoritairement par le trafic routier et le chauffage urbain.

S'agissant de l'impact du projet immobilier, l'étude conclut que sur la base d'un schéma conceptuel et au regard de la nature des composés émis par le site, la voie d'exposition principale est l'inhalation pour les populations avoisinantes futures. Face à ce risque, l'étude indique que les niveaux de risques sanitaires

induits par les rejets atmosphériques du site RATP sont inférieurs aux valeurs de référence au droit de l'emprise du futur projet immobilier.

Sur cette thématique, la MRAE et la Ville ont toutefois considéré que cette étude méritait d'être complétée en suivant la méthodologie préconisée par le « Guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières » du CEREMA 2019, prenant en compte les niveaux de fond urbain moyens pour chacun des polluants dans le modèle de dispersion, en calculant l'indice pollution-population qui permet de déterminer les différents niveaux de pollution auxquels les populations (actuelles et nouvelles) sont exposées ainsi qu'en reprenant l'évaluation des risques sanitaires avec les concentrations réévaluées pour déterminer de manière plus précise les scénarii d'exposition maximisants.

En réponse, le maître d'ouvrage a fait réaliser des études complémentaires conformes au guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières (CEREMA 22/02/2019) aboutissant aux conclusions suivantes :

- Le projet n'engendrera pas de hausse significative du trafic routier, comme le montre l'étude trafic ;
- La hausse des émissions liées au trafic routier et à l'ICPE sera donc faible, comme le montre la « modélisation » et ne conduira pas à augmenter significativement les concentrations moyennes en polluants atmosphériques dans le secteur ;
- La population existante sur le secteur sera exposée à des niveaux de pollution similaires à l'état actuel ;
- Les nouveaux habitants liés au projet seront soumis à des niveaux de pollution représentatifs des niveaux moyens parisiens ; concernant les nouveaux logements exposés aux bus thermiques en phase transitoire, la situation est similaire à celle d'une rue résidentielle comme la rue de Clignancourt.

Le programme n'est donc pas de nature à générer de modification significative : les charges de trafic supplémentaires sont très faibles et le projet ne présente pas d'équipement particulièrement polluant (pas de chaufferie bois).

Thématique 9 : Pollution lumineuse

La pollution lumineuse correspond à la présence nocturne anormale ou gênante de lumière et l'altération du cycle jour/nuit dont les effets peuvent affecter les organismes vivants et leurs écosystèmes.

Du fait de son activité continue y compris la nuit, le centre bus nécessite un éclairage permanent et puissant. Pour ce faire, un mât d'éclairage, haut comme un immeuble de 10 étages, fonctionne tout au long de la nuit et son faisceau est directement visible depuis les immeubles situés à proximité (rue Belliard, rue championnet, passage Duhesme) mais également depuis les immeubles de plus grandes hauteurs situés de l'autre côté du boulevard de Ney. Cet éclairage s'ajoute aux projecteurs installés sur les façades des bâtiments de maintenance et à l'éclairage public.

À ce titre, le projet possède un impact positif puisqu'il s'accompagnera de la suppression du mât d'éclairage de la zone de remisage du centre bus et que l'éclairage du site sera remplacé par une lumière douce, orientée vers le sol, limitant la pollution lumineuse et étant de ce fait plus respectueuse de la biodiversité.

L'éclairage de la zone de remisage sera maintenu en dessous de la dalle afin de garantir la sécurité des employés lors de leurs activités.

Thématique 10 : Risques industriels et technologiques

Du fait de la nature des activités de la RATP exercées sur le centre bus et le centre de maintenance, le site est très largement concerné par les risques industriels et technologiques. En effet, bien qu'il ne relève pas d'un classement SEVESO ou d'un PPRT (plan de prévention des risques technologiques), 3 rubriques de la nomenclature ICPE sont soumises à déclaration pour la partie centre-bus tandis que 2 rubriques sont soumises à autorisation et 6 à déclaration pour la partie centre de maintenance. En outre, le poste de transformation électrique Ney situé sur la rue Belliard est concerné par une rubrique soumise à autorisation et une rubrique soumise à déclaration.

Au regard de la concentration d'ICPE sur le site et à proximité, la question de la sécurité des futurs habitants et usagers du projet immobilier s'avère majeure et ce point a été souligné par l'Autorité environnementale.

Le projet immobilier de Linkcity comprend la création d'une dalle intermédiaire en superposition du centre bus sur laquelle viendra s'implanter la majorité du programme, le reste du programme implanté au sol étant immédiatement adjacent au centre. De ce fait, l'ensemble du programme est directement concerné par le risque industriel généré par le centre bus.

Sur ce point, l'étude d'impact spécifie que « le principal risque associé à l'activité de l'atelier de charge de bus électriques est l'incendie d'un ou de plusieurs bus ». À ce titre, le risque est de deux ordres : l'incendie provoque l'affaiblissement de la dalle puis un effondrement partiel ; l'incendie déborde de la dalle pour se transmettre aux façades des immeubles.

L'étude d'impact rappelle que la réglementation régissant la sécurité incendie de ce type d'installations est extrêmement stricte et que le projet du centre bus respectera les prescriptions réglementaires en la matière (sprinklage, isolement des tiers, compartimentage, désenfumage et SSI).

L'ensemble de ces dispositifs doit garantir le confinement de l'incendie dans l'attente de l'intervention des secours c'est-à-dire que l'incendie ne doit pas se propager à tous les bus remisés à l'intérieur du centre et qu'il ne se propage pas non plus à l'extérieur du centre. Ces dispositifs garantissent également la résistance au feu de la dalle pendant une durée suffisante pour permettre l'extinction de l'incendie par les services de secours.

Malgré tout l'Autorité environnementale a jugé que les informations en la matière s'avéraient insuffisantes et a recommandé au maître d'ouvrage « *de préciser les risques générés par le projet dans sa partie réaménagement du centre de remisage des autobus, afin de mieux analyser les incidences et de s'assurer de la suffisance des mesures qui seront mises en œuvre pour les éviter ou les réduire, d'autant plus que le projet expose de nouvelles populations à ces risques, notamment d'incendie* ».

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage indique tout d'abord que la conversion électrique du centre bus permettra de diminuer les risques industriels grâce à la disparition de stockage de carburants.

Ensuite, afin de répondre aux observations de la MRAE sur le risque incendie, le maître d'ouvrage a mené des études complémentaires basées sur des scénarios aggravants (feu simultané de 5 bus). Il résulte de cette étude que la dalle est capable de supporter un tel feu qui peut durer une heure trente pour une capacité de tenue au feu de la dalle de 4 heures. Pour ce qui est de la propagation du feu aux immeubles sur la dalle, le dispositif de casquette situé aux pourtours de la dalle empêche une telle propagation.

De ce fait, le projet semble prévenir tout risque de propagation d'un incendie partant du centre bus.

Toutefois, le respect des règles relatives aux ICPE et à la sécurité-incendie des bâtiments relève de l'autorité de la Préfecture de Police et le permis de construire ne saurait être accordé sans un avis favorable de sa part. La Ville de Paris sera extrêmement attentive aux prescriptions qui seront émises par la Préfecture quand cet avis aura été délivré.

Thématique 11 : Énergie et ressources

Cet enjeu n'est pas spécifique au projet dans le sens où le sujet du changement climatique implique désormais de généraliser la question de la sobriété en énergie et en ressources.

Sur ce point particulier, le projet de la Halte Belliard s'avère relativement ambitieux comme le démontrent les nombreuses labellisations qui sont visées à savoir :

- NF Habitat HQE niveau Excellent pour les logements (bâtiments A, C et D)
- Label Énergie-Carbone niveau « E3C1 » (bâtiment A)
- RT -20% (bâtiments A C D)
- HQE 2015 pour les bâtiments tertiaires, niveau Excellent (bâtiment B)
- BREEAM niveau Excellent (bâtiment B)
- Bâtiment biosourcé niveau 3 (bâtiments B et E)
- Bâtiment passif ou « PassivHaus » (bâtiment E)
- Biodiversity (opération globale).

Ces performances s'expliquent notamment par le recours au réseau CPCU, à une installation photovoltaïque dont une partie de l'énergie servira en auto-alimentation ou encore par des actions labellisées en faveur de la biodiversité.

De plus, deux bâtiments sur quatre seront construits en bois (bureaux et coliving) avec l'objectif d'atteindre le label biosourcé niveau 3. Le recours au bois dans la construction des bâtiments constitue désormais une alternative crédible au béton pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre et le réchauffement climatique. Il est léger ce qui permet d'optimiser l'énergie pour sa transformation, son transport et sa mise en oeuvre. D'un point de vue énergétique, le bois possède la particularité d'avoir une faible conductivité thermique ce qui permet à l'utilisateur du logement de réaliser des économies d'énergie substantielles.

Le projet porté par Linkcity s'inscrit ainsi dans la continuité des opérations de mutation des sites industriels déjà engagées par la RATP tels que les ateliers Jourdan dans le 14^{ème} et les ateliers Vaugirard dans le 15^{ème} arrondissement.

Ces projets partagent l'objectif de profiter de la nécessaire modernisation des équipements de la RATP (bus ou métro) pour permettre une rationalisation du foncier en développant un programme immobilier complémentaire. Cette démarche permet de maintenir dans Paris des services supports indispensables à la mobilité parisienne tout en améliorant l'intégration urbaine des installations.

S'agissant particulièrement du projet Belliard, la transformation du centre bus permet par la réalisation d'un jardin sur dalle, de toitures végétalisées et d'espaces de circulation paysagers de créer environ 5 650 m² d'espaces végétalisés en lieu et place d'une aire de remisage entièrement bitumée et de bâtiments industriels, de planter 230 arbres et arbustes, et de bénéficier de 762 m² de pleine terre. Du fait de la végétalisation, la situation environnementale est ainsi améliorée sur les enjeux d'îlots de chaleur urbaine, de gestion des eaux pluviales ou encore de biodiversité.

D'un point de vue urbain, cette mutation permet également de transformer un lieu fermé, replié sur lui-même, et de l'ouvrir sur le reste du quartier. La programmation du projet permet ainsi d'offrir une véritable mixité fonctionnelle dans le sens où, au maintien de l'activité industrielle, se greffe une nouvelle offre de logements et d'hébergements diversifiés (social, libre, participatif, spécifique ou coliving) ainsi que la création d'activités économiques (commerces, restauration, sports et bureaux).

Ainsi, la fréquentation du jardin central, des commerces, du local associatif et des activités par les futurs usagers mais également par les riverains permettra l'intégration du projet dans son environnement et pourra concourir à la redynamisation du quartier.

Cependant, le projet Belliard constitue une mutation partielle d'un site industriel et, à ce titre, il doit relever certains défis. En effet, le projet immobilier se développera au-dessus d'un centre bus et en mitoyenneté d'un centre de maintenance à l'activité soutenue. La Ville de Paris et la RATP envisagent le lancement d'une étude urbaine conjointe sur un secteur élargi intégrant d'autres emprises que la parcelle RATP. Cette étude visera d'une part à identifier les caractéristiques du quartier de la Porte des Poissonniers puis à proposer des scénarios d'évolution dans l'objectif d'une dynamisation du quartier, d'un apport de mixité fonctionnelle et sociale ainsi que d'une amélioration générale du cadre de vie. Pour cela, une convention de groupement de commandes pourrait vous être proposée lors d'une prochaine séance du Conseil de Paris.

L'étude d'impact démontre que le voisinage de la RATP n'est pas totalement neutre et que certains inconvénients sont bien présents notamment au niveau acoustique. Il n'en demeure pas moins qu'au regard de la conception du projet qui intègre ces contraintes ainsi que des mesures environnementales prises pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs y compris directement sur les sources d'émissions hors projet immobilier, ces inconvénients restent à un niveau acceptable.

Au regard de ce qui précède, compte tenu de l'impact positif de la conversion électrique du centre bus pour l'ensemble du quartier et compte tenu également de la qualité du projet au regard de son intégration urbaine et de ses performances environnementales, il est proposé d'émettre un avis favorable à ce projet en assortissant celui-ci de points de vigilance relatifs au respect des réglementations sécurité incendie et ICPE, à la présence permanente d'interlocuteurs du maître d'ouvrage et de la RATP pour les riverains et les futurs habitants/usagers, au respect des engagements pris par le maître d'ouvrage lors de la concertation quant à l'association des riverains pour la programmation commerciale et associative ainsi que pour l'animation du jardin central.

Je vous prie, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris