



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur la modernisation de la gare d’Austerlitz et la
construction de l’ensemble immobilier A7A8
(75)**

n°Ae : 2019-79

Avis délibéré n° 2019-79 adopté lors de la séance du 4 décembre 2019

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 4 décembre 2019 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la modernisation de la gare d'Austerlitz et la construction de l'ensemble immobilier A7A8 (75).

Ont délibéré collégalement : Nathalie Bertrand, Marc Clément, Pascal Douard, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Barbara Bour-Desprez, Sophie Fonquernie, Bertrand Galtier

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Christian Dubost

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le Préfet de Paris, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 1er octobre 2019.

Cette saisine étant conforme aux dispositions du paragraphe II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-6 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 5 août 2019 :

- le préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris, ce qui a donné lieu à une contribution de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement Île-de-France en date du 6 septembre 2019,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Île-de-France.

Sur le rapport de Gilles Croquette et Pascal Douard, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V 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.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

Le projet qui fait l'objet du présent avis inclut l'aménagement de la gare d'Austerlitz, qui prévoit une amélioration de la circulation dans les espaces publics, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Mobilités, et un développement, confié à plusieurs aménageurs, de surfaces commerciales nouvelles (7 200 m²), ainsi que la réalisation de l'ensemble immobilier A7A8 de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Paris Rive Gauche, situé de l'autre côté de la cour Muséum, pour y construire des bureaux (48 700 m²), des commerces (18 100 m²), des logements (9 300 m²), un hôtel (6 350 m²) et une résidence étudiante (2 200 m²), et enfin des locaux à usage de la SNCF (4 350 m²). Ces opérations font l'objet d'une demande de permis de construire unique. Le projet intègre également la création d'une voie de liaison routière entre le boulevard de l'Hôpital et l'avenue Pierre Mendès France, sous maîtrise d'ouvrage de la Société d'économie mixte de l'aménagement de Paris (SEMAPA).

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- les nuisances liées à la circulation routière et aux conditions de desserte du quartier et de la gare ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- l'adaptation au changement climatique et notamment la prévention des îlots de chaleur urbains ;
- la gestion des déchets générés par le projet immobilier pendant la phase d'exploitation ;
- le caractère inondable du secteur lors des grandes crues de la Seine.

Le dossier aborde toutes les questions environnementales pertinentes, mais les hypothèses retenues pour évaluer les impacts de l'opération ne sont pas toujours suffisamment claires. Il serait nécessaire que l'évaluation environnementale soit significativement améliorée pour ce qui concerne les volets déplacements, consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre.

L'Ae recommande principalement :

- de compléter la description des travaux de modernisation de la gare ;
- de s'appuyer sur les dernières données disponibles et de fournir clairement les hypothèses prises en compte pour décrire les déplacements à échéance 2025, 2030 et 2040 ;
- de rendre cohérentes les simulations de trafic dans le dossier et de préciser l'impact de l'accroissement des trafics sur les temps de déplacement ;
- d'envisager des solutions intégrées portant à la fois sur le métro et le bâtiment pour limiter les nuisances sonores au niveau du bâtiment traversé par le métro aérien ;
- de compléter le dossier par une quantification des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier et en phase exploitation, et de montrer comment le projet s'inscrit dans l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris pour ses grandes opérations d'aménagement ;
- de compléter les informations relatives à la consommation d'énergie et à la production et à la consommation d'énergies renouvelables des bâtiments de l'îlot A7A8 ;
- de préciser la compatibilité du projet avec les objectifs de tri et de valorisation du plan économie circulaire de la ville de Paris.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et de l'opération et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Le projet global de requalification de l'ensemble des emprises ferroviaires situées entre la gare d'Austerlitz et le boulevard des maréchaux a fait l'objet d'une convention en 1991 entre la SNCF et la Ville de Paris. Cette opération, concédée à la Société d'économie mixte d'aménagement de Paris (SEMAPA), maître d'ouvrage délégué de la Ville de Paris, a donné naissance à la zone d'aménagement concertée (ZAC) Paris Rive Gauche, d'une surface de 130 hectares. Le programme de cette ZAC comprend notamment 7 500 logements (20 000 habitants), 745 000 m² de bureaux (60 000 emplois), 405 000 m² dédiés à des activités, 250 000 m² correspondant à la Bibliothèque nationale de France (BNF), 21 000 m² de locaux d'enseignement supérieur, 10 hectares d'espaces verts. Ce programme est réalisé aujourd'hui pour plus de la moitié. L'aménagement objet du présent avis se situe à l'extrémité nord-ouest de la ZAC.

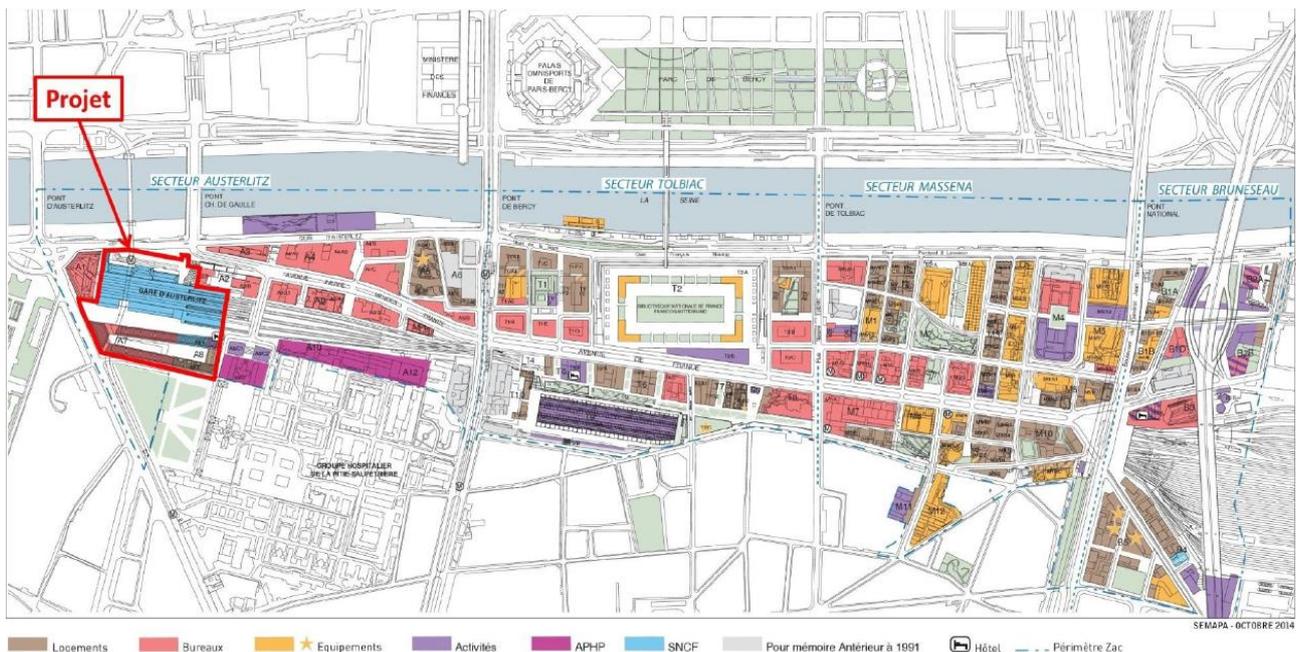


Figure 1 : Plan de la ZAC Paris Rive Gauche montrant la localisation du projet (Source : dossier)

Le dossier évoque trois objectifs pour cet aménagement :

- repenser l'organisation de la gare dans la perspective de la desserte de nouvelles destinations par trains à grande vitesse (TGV) pour desservir le sud-est et le sud-ouest en améliorant les intermodalités ;
- recomposer le quartier en redistribuant les emprises constructibles et espaces libres ;
- ouvrir la gare sur la ville et faire du quartier un lieu attractif.

Le projet s'appuie sur un plan directeur établi en 2010 ayant fait l'objet d'approbations successives par les autorités ferroviaires et municipales.

1.2 Présentation du projet

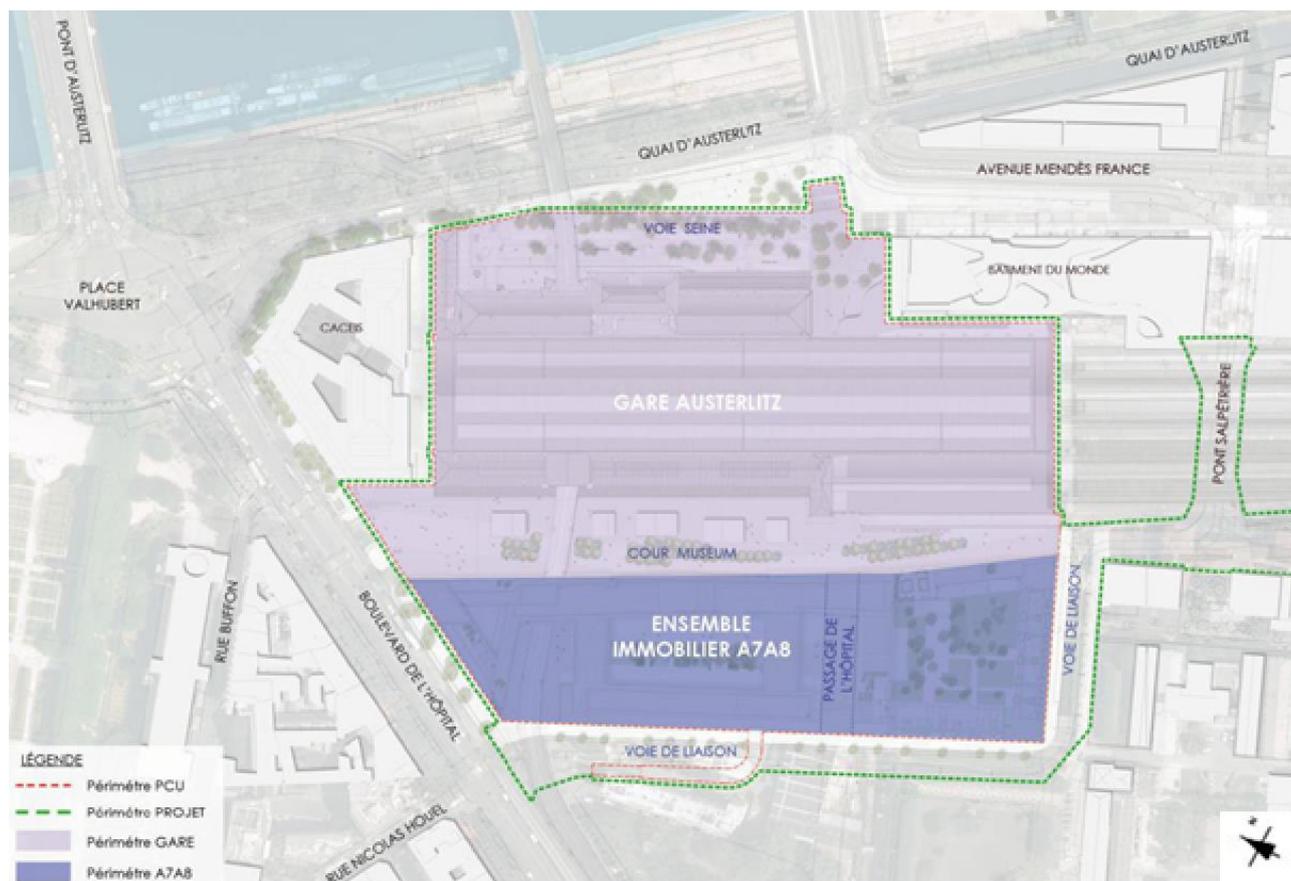


Figure 2 : Plan d'ensemble du projet (Source : dossier modifié par les rapporteurs)

Les nouveaux aménagements tels que définis dans l'étude d'impact comprennent :

- l'aménagement de la gare ainsi que celui de la voie Seine au nord, et de la cour Muséum au sud de celle-ci. L'aménagement de la gare permet de développer des commerces et des espaces de restauration avec la création de 7 180 m² de surface commerciale utile. La grande halle voyageurs, monument historique, sera rénovée et mise en valeur. La cour Muséum a vocation à devenir un espace public animé piétonnier avec création de pavillons. SNCF Mobilités est maître d'ouvrage des espaces de circulations publiques et des locaux SNCF, et ALTA Austerlitz (ALTAREA) est maître d'ouvrage pour le programme commercial réalisé dans la grande halle ;
- la réalisation de l'ensemble immobilier A7A8, correspond, après démolition des bâtiments existants, à une surface de plancher de 89 000 m² environ de constructions neuves qui accueilleront cinq niveaux de parking en sous-sol (environ 800 places pour les voitures et deux roues motorisés), des bureaux (48 700 m²), des commerces en rez-de-chaussée, rez-de-jardin et en sous-sol (pour une surface totale d'environ 18 100 m²), des logements (9 300 m²), un hôtel (6 350 m²) et une résidence étudiante (2 200 m²) dans des étages, allant jusque R+8 et R+10, ainsi que des locaux d'activités essentiellement destinés à l'usage de la SNCF (environ 4 350 m²). Ce programme est illustré figure 3 page suivante. La maîtrise d'ouvrage en est assurée par ELOGIE-SIEMP pour la partie relative aux logements sociaux et à la résidence étudiante, et par SNC Paris Austerlitz A7A8 (Kaufmann & Broad) pour le reste du programme ;

- la création d'une voie de liaison au sud et à l'est de l'ensemble A7A8 rejoignant le pont de la Salpêtrière qui permet un franchissement du faisceau de voies ferrées et une liaison avec l'avenue Mendès France. Ces infrastructures sont réalisées sous maîtrise d'ouvrage de la SEMAPA.

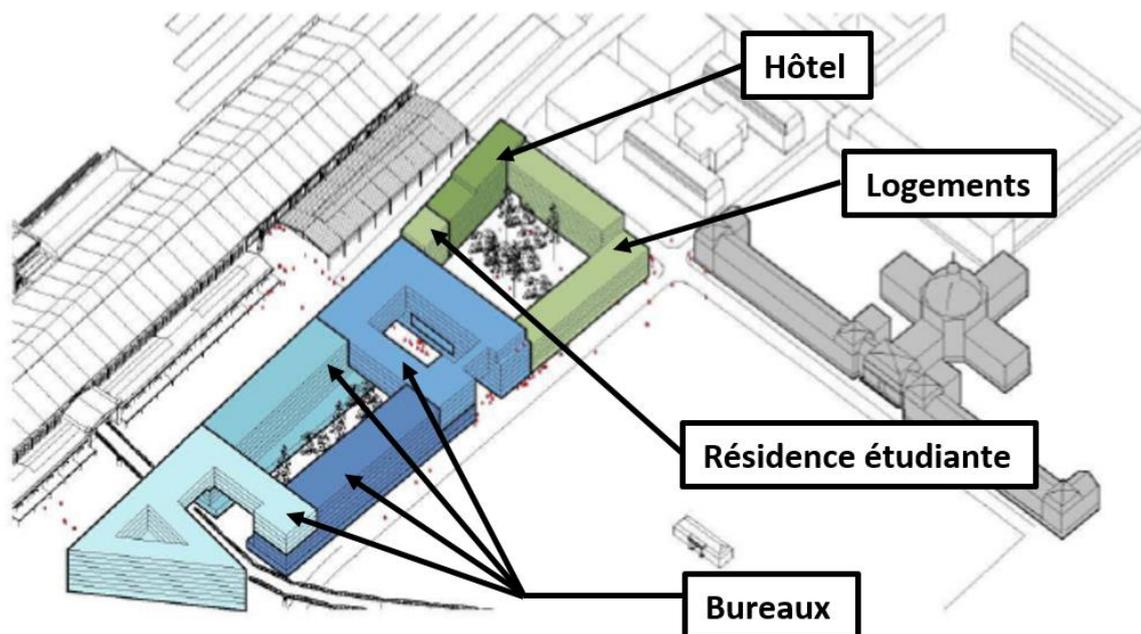


Figure 3 : Composantes de l'ensemble A7A8 (Source : dossier modifié par les rapporteurs)

Le planning figurant dans le dossier indique que les travaux se déroulent entre octobre 2018 (démolitions et début de réalisation des voiries) et décembre 2024. Il a été indiqué aux rapporteurs, à l'issue de leur visite sur site, que le coût du projet était estimé à 222 millions d'euros pour les investissements publics et à 800 millions d'euros pour les investissements privés, soit un coût global de l'opération d'environ un milliard d'euros.

La présentation du projet est essentiellement centrée sur le futur ensemble A7A8 et sur l'aménagement et la création d'espaces de commerce. Les objectifs de la modernisation de la gare, dont les travaux, démarrés dès 2011, encore en cours au niveau de la grande halle et des quais, sont décrits de façon sommaire. Les travaux de modification des circulations visant à améliorer les correspondances entre les lignes de métro (5 et 10), le RER C (gare souterraine) et les « grandes lignes » (gare au niveau du sol) qui restent à réaliser ne sont pas détaillés.

L'Ae recommande de compléter la description des travaux de modernisation de la gare et notamment le volet relatif à l'amélioration des correspondances entre les lignes de métro, le RER et les grandes lignes.

1.3 Procédures relatives au projet

Compte tenu des liens fonctionnels entre les deux opérations, les maitres d'ouvrage ont décidé de déposer une demande de permis de construire unique (PCU) pour la modernisation de la gare d'Austerlitz et la construction du lot A7A8.

La surface de plancher de l'opération, au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme, étant supérieure à 40 000 m², le projet est soumis à évaluation environnementale.

Les travaux de modernisation de la gare, débutés en 2011 et portant sur un bâtiment et des voies ferroviaires existants, n'avaient pas fait l'objet d'une étude d'impact. Ces travaux ont été intégrés dans le périmètre du projet pour l'évaluation environnementale ce qui est justifié compte tenu de leur relation très étroite avec la construction des nouveaux bâtiments.

L'étude d'impact intègre également la démolition des bâtiments situés au droit du projet ainsi que la voie de liaison bordant le site au sud et à l'est et le pont Salpêtrière relevant de la maîtrise d'ouvrage SEMAPA. Ces deux derniers éléments ne font pas partie du périmètre du PCU mais constituent, comme l'indique le dossier, des ouvrages indissociables des aménagements soumis au PCU.

Bien que le projet se situe dans la ZAC Paris rive gauche, l'étude d'impact a été réalisée de façon indépendante, sans actualisation de l'étude d'impact de la ZAC au sens de l'article L. 122-1-1-III du Code de l'environnement, au motif que cette actualisation n'est requise que pour les projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale systématique dont la première demande d'autorisation a été déposée à compter du 16 mai 2017. Or, la ZAC Paris Rive Gauche a été créée par une délibération du Conseil de Paris en date du 27 mai 1991 (modifiée en 2003 et en 2010).

L'Ae considère que la référence aux évolutions réglementaires de 2016 n'est pas pertinente². S'agissant d'un projet ancien toutefois, et sous réserve de vérifier que l'essentiel de ses aménagements sont réalisés et ont pu être intégrés en tant que données d'entrée de l'état initial, elle prend acte de la production d'une étude d'impact limitée aux trois opérations décrites ci-dessus.

Un des maîtres d'ouvrage, SNCF Mobilités, étant un établissement public placé sous la tutelle du ministre chargé de l'environnement, l'autorité environnementale compétente pour rendre un avis sur le projet est l'Ae.

En application de l'[article R 414-22 du code de l'environnement](#), l'étude d'impact tient lieu de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000³. Le site Natura 2000 le plus proche est celui des Sites de Seine-Saint-Denis FR112013, désigné au titre de la directive oiseaux.

Les conclusions sur l'absence d'incidences du projet quant à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation, au titre de Natura 2000, des sites situés à proximité du projet n'appellent pas d'observation de l'Ae.

² L'Ae a déjà eu l'occasion d'exprimer qu'il convient de se fonder sur la notion de projet inscrite depuis 2011 par la directive « projets » (Directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE), dès lors que des opérations présentent des liens fonctionnels et des interférences de nature à peser fortement sur les conclusions de l'évaluation globale de leurs impacts environnementaux. Toute opération s'inscrivant en déclinaison d'une ZAC existante a donc vocation à être évaluée en cohérence avec celle-ci et à vérifier que l'analyse de ses impacts s'intègre bien dans l'ensemble de l'analyse des impacts du projet urbain porté par la ZAC.

³ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC) et ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- les nuisances liées à la circulation routière et aux conditions de desserte du quartier et de la gare ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- l'adaptation au changement climatique compte tenu et notamment la prévention des îlots de chaleur urbains ;
- la gestion des déchets générés par le projet immobilier pendant la phase d'exploitation ;
- le caractère inondable du secteur lors de grandes crues de la Seine.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est détaillée et didactique. À la fin de chaque chapitre, les principales conclusions sont synthétisées.

Les figures sont néanmoins parfois difficiles à lire. C'est le cas en particulier de certains textes et de légendes. Il a été indiqué aux rapporteurs lors de la visite sur site qu'un travail serait réalisé afin d'améliorer la lisibilité du dossier. Elle présente par ailleurs des incohérences et des lacunes relevées par le présent avis.

2.1 État initial

L'état de l'environnement décrit dans l'étude d'impact est celui qui prévalait en 2018, après que les premières démolitions et travaux autorisés avaient été réalisés. Les aires d'études sont adaptées aux thématiques : le dossier définit une aire d'étude rapprochée proche de l'aire du projet et une aire d'étude éloignée comprenant l'Hôpital de La Salpêtrière, le Jardin des Plantes et les trois ponts les plus proches de la gare. Ne sont évoquées ci-dessous que les thématiques les plus significatives.

Climat

Le dossier présente la problématique des îlots de chaleur urbains qui touche particulièrement l'agglomération parisienne compte tenu de sa densité urbaine. Il rappelle les orientations nationales et celles du schéma régional climat, air et énergie (SRCAE).

Certaines références sont anciennes et doivent être mises à jour. Les plans climat nationaux ont été remplacés depuis 2015 par la stratégie nationale bas carbone (SNBC) et la neutralité carbone a été définie comme la nouvelle cible à atteindre depuis juillet 2017.

Le dossier mentionne également le plan climat air énergie territorial (PCAET) de la Ville de Paris, destiné à l'adaptation et à la lutte contre le changement climatique, promouvant les énergies renouvelables, la réduction des mobilités assurées par la voiture individuelle, les bâtiments bas carbone à énergie positive, la résilience face aux canicules ainsi que la bonne qualité de l'air. Si les informations présentées dans l'état initial correspondent bien à la dernière version du plan climat

de mars 2018, ce n'est pas le cas du volume 3 de l'étude d'impact qui fait référence au plan précédent de 2012.

Les informations sur les émissions régionales, anciennes, datent de 2005, et les données pour les émissions de la région (49,9 MtCO_{2e}) et la Ville de Paris (25,6 MtCO_{2e}) ne sont pas homogènes.

L'Ae recommande de mettre à jour l'état initial pour les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre et aux politiques d'atténuation, aux différentes échelles (nationale, régionale et communale).

Le dossier qualifie l'enjeu de l'adaptation au changement climatique de « *modéré* » en mettant en avant la proximité de la Seine et du jardin des Plantes qui contribueraient au rafraîchissement de la zone, ce qui est en contradiction avec les indications fournies plus en amont (« *La zone de fraîcheur induite par l'écoulement de la Seine reste très localisée, elle se fait sentir quelques dizaines de mètres de part et d'autre du fleuve sans atteindre la zone du projet* »). L'Ae invite à reconsidérer le niveau de cet enjeu.

Sols

Les sondages ont révélé des teneurs en métaux supérieures au bruit de fond et quelques pollutions ponctuelles par les hydrocarbures.

Le dossier signale la présence dans le passé d'une cuve aérienne de fioul et d'un site de la société Servirail⁴, recensé dans la base de données BASIAS⁵. Ce site, recensé comme en activité dans la base de données, ne le serait plus. Il conviendrait de préciser la localisation de ces deux activités.

Enfin, les cartes relatives aux risques géologiques (dissolution de gypse et anciennes carrières) ne permettent pas d'appréhender l'importance du risque lié à la présence d'anciennes carrières.

Eaux

Le terrain d'assiette est à 94 % imperméabilisé. Les eaux pluviales sont rejetées dans le réseau unitaire de la ville.

Pour la masse d'eau superficielle existant au droit du site (Tronçon de La Seine HR 155 A), le bon état écologique est visé en 2021 et le bon état chimique en 2027. Les mesures disponibles jusqu'à 2012 montrent un bon état chimique (hors ubiquistes) et un état écologique moyen en voie d'amélioration.

Le secteur est inondable en cas de crue importante de la Seine. D'après le plan de prévention des risques d'inondations applicable, il se situe en aléa qualifié de faible (hauteur d'inondation de moins d'un mètre pour la crue de référence – celle de 1910 considérée comme centennale – dont la cote se situe à 34,70 m NGF). En cas de crue, les vitesses d'écoulement sont faibles (le boulevard Vincent Auriol et le boulevard de l'Hôpital sont des obstacles à l'écoulement). Le volume d'eau stocké est alors de 32 000 m³.

⁴ L'activité enregistrée pour cette société est la fabrication, la réparation et le recharge de piles et d'accumulateurs électriques.

⁵ La Base de données BASIAS sur les Anciens Sites Industriels et Activités de Services, développée par le Bureau de Recherches Géologiques et Minières, recense les sites industriels et activités de service, en activité ou non.

La nappe alluviale qui surmonte la nappe multi-couche du Lutétien et de l'Yprésien se situe généralement à des cotes comprises entre 27 et 30 m NGF, mais peut créer des inondations par remontée en cas d'événements exceptionnels. Leur qualité est affectée par la présence de composés organiques halogènes volatils (COHV).

Biodiversité

Le site, pour l'essentiel minéralisé, est planté de quelques massifs ornementaux. Le square Marie Curie et les jardins de l'hôpital ainsi que les espaces en friche résultant de démolitions et les vieux murs accueillent quelques espèces floristiques (Torilis noueux, Trèfle à petites fleurs, Herniaire glabre, Herniaire velue, Gnaphale jaunâtre, Gaillet de Paris) et faunistiques (Lézard des murailles, Pipistrelle commune, Verdier d'Europe, Serin cini, Oedipode turquoise, Oedipode aigue-marine) intéressantes. Globalement, les inventaires ont recensé 22 espèces d'oiseaux, trois d'orthoptères, six de papillons de jour, trois d'odonates, ainsi que 127 taxons pour les espèces végétales dont 19 espèces exotiques parmi lesquelles six présentent un caractère invasif.

Sept habitats prioritaire selon la codification de la Ville de Paris ont été identifiés sur le périmètre d'étude (arbres à cavité, arbres indigènes, pelouses à caractère naturel, plantes grimpantes, friches herbacées, vieux murs et ballast ferroviaire).

Paysage et patrimoine

Le secteur faisait autrefois partie de la Plaine d'Ivry. Le jardin du Roy, ancêtre du Jardin des Plantes, a été construit en 1635, la Salpêtrière en 1656. Le boulevard de l'Hôpital a été créé en 1670. Le secteur est devenu industriel au XIXème siècle. Une réflexion sur la transformation du quartier a démarré à partir de 1970. La grande bibliothèque a vu le jour en 1988.

Deux autres gares sont proches de la gare d'Austerlitz, celles de Lyon et de Paris-Bercy situées en rive droite de la Seine.

Le quartier se caractérise par la présence de commerces en rez-de-chaussée sur les grands axes, des implantations résidentielles dans les étages d'immeubles qui en comportent de quatre à dix et des bureaux et activités en bord de Seine.

Le Jardin des Plantes est aujourd'hui un site classé. La gare d'Austerlitz se situe à environ 750 m à l'est de l'entité « rives de la Seine » qui est inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO. La gare, l'hôpital et les constructions du Jardin des Plantes sont partiellement inscrits ou classés.

La sensibilité paysagère du site est surtout forte dans son environnement proche, du fait des co-visibilités avec des lieux remarquables (jardin des Plantes, hôpital, gare) et de sa visibilité depuis le métro aérien.

Déplacements

En 2016, la gare comptait 23 millions de voyageurs annuels et 95 trains par jour. L'Ae relève que les chiffres utilisés pour la modélisation acoustique de l'état initial sont très différents (141 trains par jour), sans qu'il ne soit fourni d'explication sur cet écart.

Le site est desservi par la ligne C du RER, les lignes 5 et 10 du métro et six lignes de bus, les transports en commun assurant les deux tiers de la desserte du site. Le trafic automobile est dense tout le long de la journée entre 7 et 20 heures. Le stationnement est difficile dans le quartier, le parking existant sous la gare ayant fermé en 2014 du fait de la présence d'amiante.

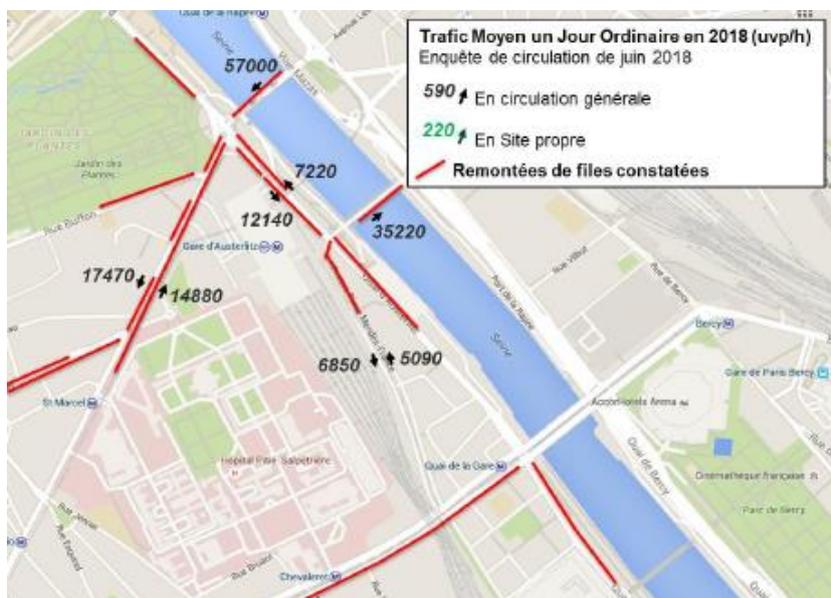


Figure 4 : Trafic moyen journalier (Source : dossier)

Bruit

Une modélisation acoustique a été réalisée dans le cadre du projet. L'ambiance sonore est non modérée à proximité du Boulevard de l'Hôpital et des quais de Seine (valeurs supérieures à 65 dB(A) de jour et à 60 dB(A) de nuit) et modérée ailleurs.

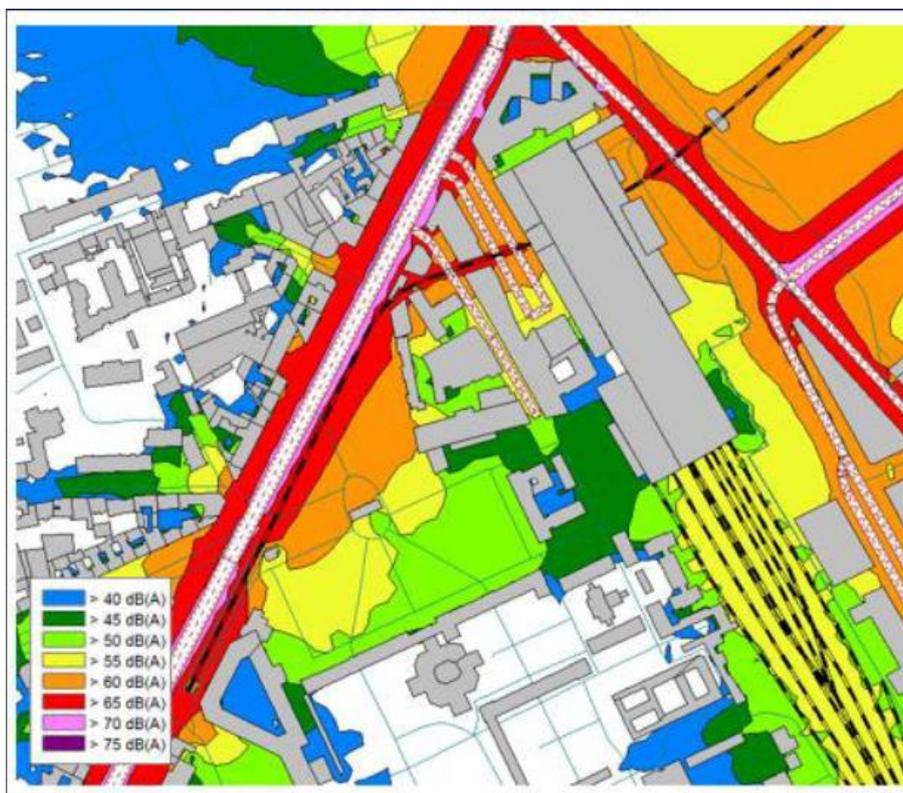


Figure 5 : Ambiances sonores (Source : dossier)

Qualité de l'air

Une campagne de mesure fait ressortir l'influence des axes routiers sur la qualité de l'air. Le « bruit de fond » est estimé à 34 µg/m³ pour le dioxyde d'azote (NO₂), 19 µg/m³ pour les particules d'une taille inférieure à 10 microns (PM 10), 11 µg/m³ pour celles d'une taille inférieure à 2,5 microns (PM 2,5). Ces valeurs sont inférieures aux seuils réglementaires. Près des axes, les valeurs mesurées pour le NO₂ atteignent 52 µg/m³, dépassant le seuil réglementaire de 40 µg/m³ en moyenne annuelle. En revanche, les teneurs pour le benzène sont en dessous des limites réglementaires. Pour le toluène et l'éthylbenzène, elles sont inférieures aux seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé⁶.

Risques technologiques

Outre le risque de transport de matières dangereuses, le dossier signale l'existence d'une canalisation de transport de gaz longeant la Seine. Compte tenu de la distance entre cette canalisation et le projet (inférieure à 140 m), la délivrance du permis de construire est subordonnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité devant être soumise à l'avis du transporteur de gaz.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

La ZAC Paris Rive Gauche, dont le dossier de réalisation a été approuvé en 2012, concrétise la volonté de la Ville de Paris de développer des activités dans la partie est de la capitale et de promouvoir la mixité des fonctions (bureaux, logements, commerces, activités, enseignement, etc). Les enjeux de la modernisation de la gare d'Austerlitz sont, selon le dossier, l'amélioration du confort des voyageurs, la présence de nouveaux services en gare, la mise en valeur du patrimoine et la création d'un pôle multimodal performant.

Le schéma directeur du projet Austerlitz a été réalisé en 2013 ; le projet a été ensuite mis au point dans le cadre d'ateliers de conception réunissant les parties prenantes de 2015 à 2018.

Le dossier n'explique pas les raisons qui ont conduit aux caractéristiques du programme actuel (avec notamment 370 personnes dans les logements, 336 pour l'hôtel, 5 430 emplois dont 4 300 dans les bureaux et 1 100 dans les commerces) et ne présente pas les variantes qui ont été éventuellement étudiées.

L'Ae recommande d'expliquer les raisons qui ont conduit au programme d'aménagement retenu notamment eu égard aux incidences du projet sur l'environnement.

Le dossier décrit, conformément aux exigences réglementaires, le scénario de référence correspondant à l'évolution de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet⁷. L'hypothèse est faite qu'un projet urbain sera de toute manière réalisé. Si une telle évolution est plausible, elle ne correspond pas, dans l'esprit, à la définition d'un scénario de référence qui vise à apprécier l'impact du projet par rapport à une absence d'aménagement. De plus, en l'absence de définition du projet urbain correspondant au scénario de référence, les évolutions présentées sont incertaines et les appréciations portées parfois discutables. Il est, par exemple, difficile d'affirmer

⁶ Il n'existe pas de seuils réglementaires pour ces deux substances.

⁷ Voir chapitre 2.16 du livre 3 et non chapitre 4.16 comme indiqué à la fin du résumé.

a priori que, dans le cas du scénario de référence, « *Tout projet d'aménagement se traduira par la disparition des espèces floristiques et faunistiques liées aux milieux peu entretenus ou enfrichés* » alors qu'il est considéré dans le cas du projet que « *toutes les mesures d'évitement, de réduction et de compensations seront prises* » pour ces espèces.

A contrario, le scénario de référence destiné à estimer les conséquences de l'aménagement sur les déplacements et exposé au chapitre 2.11, ne prend pas en compte un développement du site. La description de la situation initiale n'est cependant pas claire. Ainsi, le dossier semble s'appuyer sur une étude du syndicat des transports de la région Île-de-France (STIF) de 2017 concluant que, pour la circulation automobile, une baisse de 18 % de la capacité des infrastructures avec réalisation de la nouvelle liaison est-ouest conduit à « *une densité et une fluidité globalement acceptable* » mais indique que ces résultats sont infirmés par les évolutions de trafic constatées en 2018. En revanche, les simulations de trafic prennent en compte les aménagements projetés du réseau viaire et les trafics générés par les aménagements situés à proximité du projet. Les hypothèses sous-jacentes aux déplacements des usagers de la gare reposent sur une offre de trains accrue en 2022 dont on ne sait pas si elle correspond à un maximum sur la période considérée et si elle est possible sans aménagement de la gare. Quelques informations sont fournies sur les évolutions de trafic du RER C mais la description de l'évolution des trafics des deux lignes de métro est insuffisante : seule l'évolution des taux de charge est présentée, atteignant pour la ligne 5 entre 90 et 100 % jusqu'à la réalisation de la ligne 15.

L'Ae recommande de compléter la description du scénario de référence pour le volet déplacements et circulation en s'appuyant sur les dernières données disponibles relatives aux déplacements, et en fournissant les hypothèses prises en compte ainsi que des données quantitatives sur les évolutions attendues pour les différents modes de transport.

2.3 Analyse des incidences du projet, et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.3.1 Phase chantier (démolition/construction)

Tous les maîtres d'ouvrage s'engagent à mettre en œuvre une charte « chantier à faibles nuisances ». Cette charte a vocation à être appliquée par l'ensemble des intervenants y compris les sous-traitants et fournisseurs pendant toute la durée du chantier. Les exigences correspondantes, annoncées par le dossier, ne sont néanmoins pas décrites.

L'Ae recommande de présenter les engagements inscrits dans la charte « chantier à faibles nuisances ».

Energie et émissions de gaz à effet de serre

La consommation énergétique prévisionnelle du chantier A7A8 est de 2 600 MWh.

Les déplacements de poids-lourds sont estimés à 100 véhicules par jour, avec des pointes à 160 véhicules par jour. L'option de transport des matériaux par train a été analysée. Cette solution présenterait des contraintes techniques majeures et des bénéfices limités en termes de réduction de la consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, compte tenu notamment de la nécessité de recourir à des locomotives diesel et de reprendre les matériaux sur des camions

pour les amener au lieu de stockage. De même, un transport fluvial nécessite des acheminements et des reprises par voie routière et se heurte à la disponibilité limitée des quais.

Les objectifs retenus en matière d'émissions liées à la construction pour les différents éléments du projet sont hétérogènes sans que les raisons en soient explicitées. L'Ae note, par exemple, que la démarche HQE sera appliquée avec un niveau « Très bon » pour les commerces de la grande halle voyageurs et avec un niveau « Excellent » pour les autres éléments du programme commercial et avec un niveau « répondant aux exigences SEMAPA » pour les logements.

Le dossier fait référence à l'objectif de la Ville de Paris de viser la neutralité carbone pour ses grandes opérations d'aménagement mais ne précise pas ce que cela implique concrètement pour le projet.

Des informations sur les démarches de certification entreprises sont fournies mais les émissions de gaz à effet de serre (GES) en phase chantier ne sont pas évaluées. Le dossier se contente d'indiquer que « À ce stade du projet, il est difficile de chiffrer les émissions de GES ». L'indication selon laquelle « Toutefois, [les émissions de GES] seront limitées dans le temps à la durée des travaux (environ 50 mois) » n'est d'aucune plus-value.

L'Ae recommande de préciser ce qu'implique pour la phase chantier la notion de neutralité carbone à l'échelle du projet, d'indiquer comment celui-ci se situe par rapport à cet objectif en se basant sur une estimation des émissions de GES en phase chantier.

Sols

Les déblais sont estimés à environ 253 000 m³. Ils seront envoyés vers d'anciennes carrières de gypse, des installations de stockage de déchets inerte (ISDI), des installations de stockage de déchets inertes à seuil rehaussé et des installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND). Des solutions de valorisation ne sont pas explorées alors qu'elles pourraient être recherchées pour les 77 100 m³ de déchets inertes qu'il est prévu d'expédier vers des ISDI.

Eaux

Des mesures classiques de prévention des pollutions accidentelles et de décantation des eaux de lavage des engins seront prises.

Pour limiter les eaux d'exhaures dues à un rabattement de la nappe à des valeurs estimées à 200 m³/h en période de basses eaux et 370 m³/h en période de hautes eaux, des parois étanches seront réalisées autour du futur parking. Les eaux seront rejetées en Seine après décantation. Ces rejets donnent lieu à autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Milieu naturel

Un suivi écologique du chantier est prévu, ainsi que le balisage des secteurs sensibles, la transposition des stations d'espèces végétales patrimoniales et la lutte contre les espèces exotiques envahissantes. Un refuge pour les lézards en phase chantier est mentionné avec déplacement des individus. La pollution lumineuse, à laquelle les chiroptères sont sensibles, sera réduite au minimum possible au regard de la situation existante et des besoins liés au

fonctionnement du site. Les travaux de démolition n'interviendront pas pendant la période de nidification de l'avifaune. La gestion des friches tiendra compte des insectes identifiés.

Déplacements

Les accès chantiers se font à partir du boulevard de l'Hôpital. Il est prévu jusqu'à 15 poids-lourds par heure de pointe, lors des phases de terrassement, ce qui correspond à une augmentation de trafic de 1 % environ.

Bruit

Une surveillance acoustique du chantier sera mise en place. Les équipements seront sélectionnés pour minimiser les nuisances et les travaux de nuit réduits au minimum indispensable.

Pollution de l'air

Le dossier fait état de 20 000 mouvements de camion par an au maximum. Les précautions d'usage sont prises, selon le dossier, pour limiter les poussières et les émissions de composés organiques volatils.

Une incitation est prévue pour remplacer le diesel des engins de chantier par des carburants dits propres (GPL, GNV, carburants à très basse teneur en soufre ou émulsion eau gazole) mais les moyens envisagés pour mettre en œuvre cette incitation ne sont pas précisés.

Pollution liée à la présence de plomb

Le dossier ne mentionne pas ce sujet qui a conduit à une interruption du chantier de modernisation de la gare d'Austerlitz début octobre 2019 dont la presse nationale s'est faite l'écho⁸.

L'Ae recommande de compléter le dossier par des informations sur les opérations de traitement du plomb sur le chantier de modernisation de la gare, sur les incidences en termes de pollution et de risques pour la santé pour la suite des travaux et au besoin sur les mesures complémentaires à prévoir.

2.3.2 Phase exploitation

Emissions de gaz à effet de serre et adaptation au changement climatique

L'Ae note un décalage important entre le niveau d'ambition des objectifs climat nationaux et territoriaux rappelés dans l'état initial et le peu d'éléments fournis sur les émissions de GES qui seront générées par le projet. Quelques informations sont disponibles, comme l'indication d'un niveau E3C1⁹ pour les bâtiments à usage de logement et le recours privilégié aux matériaux de construction à faible empreinte carbone. La contribution du projet aux émissions de GES est présentée comme négligeable (« *Le projet [...] est conçu de manière à ne pas participer au réchauffement climatique* ») sans que ne soit apportée de démonstration convaincante.

⁸ Cf. à titre d'exemple la dépêche du Monde datée du 4 octobre 2019, « *Plomb à Austerlitz : la PME chargée du chantier réplique à la SNCF* ».

⁹ Ce niveau fait référence au label Energie Positive et Réduction Carbone dit « E+C- » mis en place par le ministère de la transition écologique et solidaire.

Le dossier n'établit pas la cohérence des consommations énergétiques et des émissions de GES avec le SRCAE et encore moins avec l'objectif de la Ville de Paris d'atteindre la neutralité carbone pour ses grandes opérations d'aménagement.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une quantification des émissions de gaz à effet de serre du projet en phase exploitation et de montrer comment le projet s'inscrit dans l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris pour ses grandes opérations d'aménagement.

Concernant l'adaptation au changement climatique, l'utilisation de revêtements clairs et les efforts de végétalisation limiteront les phénomènes d'îlots de chaleur. Des espaces végétalisés sont notamment prévus au sein de l'îlot A7A8 au niveau de deux jardins (avec des surfaces de 1 400 m² et 2 800 m² environ) et sur les toitures (pour une surface totale d'environ 3 000 m²).

Énergie

Les bâtiments auront, selon le dossier, des performances énergétiques améliorées par rapport à la réglementation thermique (RT) 2012 grâce à la conception de leur enveloppe thermique. Le recours aux énergies renouvelables est prévu : raccordement sur les réseaux de la compagnie parisienne de chauffage urbain (CPCU) et le réseau de froid Climespace, partiellement alimentés par la valorisation thermique d'ordures ménagères, panneaux photovoltaïques, récupération de la chaleur des eaux grises et des ventilations double flux, pompes à chaleur aérothermiques.

Le dossier fournit les valeurs relatives à l'efficacité énergétique (coefficient Bbio de la RT 2012) et à la consommation d'énergie primaire (coefficient Cep) pour chacun des éléments du programme et pour l'ensemble des bâtiments. Les valeurs moyennes sont inférieures respectivement de 32 % et de 42 % aux valeurs maximales réglementaires. La consommation théorique totale d'énergie primaire est également indiquée (9 005 MWh_{ep} par an). Le coefficient d'énergie primaire étant modulé en fonction du type d'énergie¹⁰, il est nécessaire de préciser les consommations d'énergie avant prise en compte des modulations.

Disposer d'informations complémentaires sur les énergies renouvelables produites et consommées et la part de la consommation totale couverte par ces EnR permettrait par ailleurs de documenter le niveau d'ambition en termes de production d'énergies renouvelables. Il a été indiqué aux rapporteurs, à l'issue de la visite sur site, que le taux de couverture de la consommation énergétique par des EnR serait de 60,6 % pour l'ensemble des locaux hors commerces.

L'Ae recommande de compléter les informations relatives à la consommation d'énergie, à la production et à la consommation d'énergies renouvelables des bâtiments de l'îlot A7A8.

S'agissant de la modernisation de la gare, le dossier ne précise pas si le bâtiment est concerné par des objectifs d'amélioration de la performance énergétique et les objectifs du projet en la matière.

L'Ae recommande de préciser si le bâtiment de la gare est concerné par des objectifs d'amélioration de la performance énergétique et les objectifs du projet en la matière.

¹⁰ La production d'électricité photovoltaïque liée au bâtiment est par exemple déduite du calcul de la consommation du bâtiment.

Eaux

Le secteur aménagé présenterait un coefficient d'imperméabilisation moindre que celui prévalant aujourd'hui. Globalement, le projet ne respecte cependant pas les spécifications de la Ville de Paris (différer le rejet de la totalité d'une pluie de 8 mm ou 55 % d'une pluie de 16 mm), ces exigences n'étant respectées qu'à l'échelle de la cour du Museum et de l'îlot A7A8. Les eaux usées vannes seront collectées par un réseau dédié puis rejetées dans le réseau d'assainissement existant. Le dossier évoque, en cas de forte pluie, l'entraînement de produits phytosanitaires tout en indiquant également dans le dossier qu'aucun produit phytosanitaire ne sera utilisé pour l'entretien des espaces verts.

L'Ae recommande de confirmer la non-utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des espaces verts.

La compensation des volumes soustraits à la crue est assurée par l'inondabilité de l'étage inférieur du parking, en appliquant la doctrine de l'administration¹¹.

En cas de crue exceptionnelle, les autres niveaux de parking sont également inondables.

Milieu nature!

Des espaces verts seront créés, comprenant strates herbacées, arbustives et arborées. Le Gnaphale jaunâtre et les herniaires seront réimplantés. Un suivi écologique des mesures sera mis en place pour les oiseaux nicheurs, les lézards, les insectes et les chauves-souris ainsi que les espèces végétales. Les caractéristiques retenues pour les parois vitrées permettront de réduire les impacts négatifs sur l'avifaune.

Patrimoine et paysage

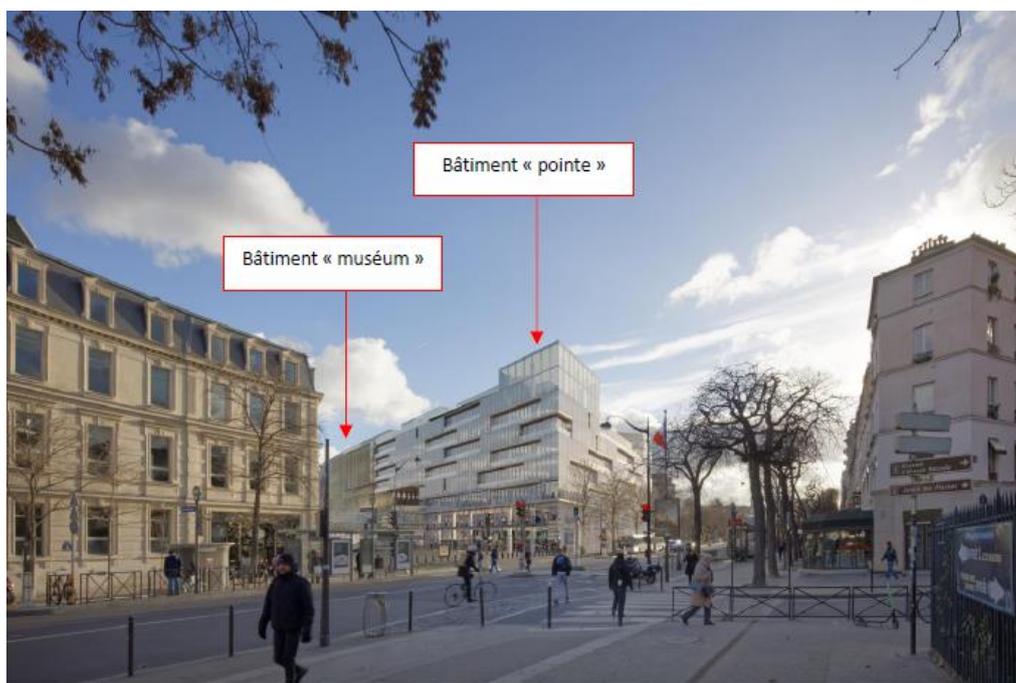


Figure 5 : Vue du projet depuis le Boulevard de l'Hôpital aux abords de la rue Buffon (Source : Dossier)

¹¹ Voir le [guide de la DRIEE](#) sur ce sujet. Dans le cas du parking souterrain de l'îlot A7A8, le parking est isolé de la nappe par un cuvelage externe et un radier béton, ce qui préserve des volumes mobilisables pour stockage si nécessaire.

L'architecte des bâtiments de France a été associé au projet réalisé à proximité de bâtiments inscrits. Le projet ouvre, selon le dossier, des perspectives et assure une recomposition urbaine intéressante. Toujours selon le dossier, la cour Saint Louis devant l'hôpital de la Salpêtrière est mieux mise en valeur, nonobstant la suppression de 233 m² d'espace vert protégé pour la création de la voirie.

Déplacements

L'étude simulant les déplacements aux horizons 2024, 2030 et 2045 ne précise pas comment le modèle utilisé a été calé. Elle décrit simplement la situation aux heures de pointe du matin et du soir, cette dernière étant avancée d'une heure sans justification. La génération de trafic par activité est indiquée par jour et non par heure de pointe ce qui ne permet pas d'en évaluer précisément l'impact. Le taux de présence pris en compte, de 70 %, est inférieur aux taux de 90 % habituellement pris en compte. La manière dont la capacité des carrefours a été évaluée n'est pas précisée.

Les résultats de l'étude font apparaître un accroissement du trafic sur le boulevard de l'Hôpital et l'avenue Mendès France (respectivement un peu moins de 10 % et entre 15 et 18 %) et une diminution du trafic sur le quai d'Austerlitz (environ 15 %) en heure de pointe. L'évolution des trafics sur le quai Saint-Bernard n'est pas présentée. Les conséquences de l'accroissement du trafic sur les temps de déplacement ne sont pas indiquées.

Ces résultats sont contradictoires avec ceux du tableau 35 utilisé pour calculer l'impact du projet sur la qualité de l'air qui prévoit des augmentations de trafic quai d'Austerlitz ou sur les ponts d'Austerlitz et Charles de Gaulle par rapport à la situation « sans projet ».

Les simulations font apparaître des possibilités de stationnement bien dimensionnées par rapport aux besoins des différents modes de transports. Les stationnements privés des bureaux respectent les spécifications adoptées par la Ville de Paris.

L'Ae recommande de rendre cohérentes les simulations de trafic dans le dossier, de mieux expliquer et justifier ces simulations, de préciser l'impact de l'accroissement des trafics sur les temps de déplacement ainsi que les impacts attendus en termes de trafic sur le quai Saint-Bernard.

Le dossier fait état « d'hypothèses volontaristes dans les horizons futurs pour les déplacements domicile travail ». La comparaison avec les valeurs présentées dans l'état initial montre des écarts de l'ordre de 4 % pour les transports en commun (part modale de 74,5 % TC contre 70,4 %), 3 % pour les voitures particulières (7 % VP contre 10,1 %) et de 3 % environ pour les vélos (10 % pour les vélos contre un total de 7,5 % pour les vélos et les deux-roues motorisés). Les variations sont modérées mais elles peuvent néanmoins introduire un biais optimiste en sous-estimant la part modale de la route et ses incidences en termes de bruit, de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre. Un test de sensibilité avec des hypothèses moins « volontaristes », en prenant par exemple à titre conservatoire une stabilité des parts modales actuelles, permettrait de compléter le dossier.

L'Ae recommande d'effectuer un test de sensibilité par rapport aux hypothèses de répartition modale « volontaristes » utilisées dans le dossier.

Selon le dossier, les lignes de transport en commun seraient à même d'absorber le surcroît de trafic généré qui accentuera toutefois les phénomènes de saturation sur la ligne 5 avant mise en place des lignes du Grand Paris Express (ligne 15).

Concernant les flux de voyageurs liés à la gare, les évolutions de l'offre ferroviaire ne sont décrites qu'à l'horizon 2022. Les évolutions de trafic à un horizon minimum de 20 ans devraient être prises en compte.

Une étude d'intermodalité sur la qualité des itinéraires dans les différents espaces de la gare d'Austerlitz à l'horizon 2024 avec une fréquentation projetée à l'horizon 2030 est annoncée comme jointe en annexe mais n'est pas fournie. Seuls quelques schémas et figures peu lisibles sont présentés dans le dossier. Selon les conclusions citées, il serait nécessaire de revoir « *ultérieurement* » l'implantation de certains locaux, commerces ou services qui constituent des obstacles sans que soit précisé si ces préconisations ont été intégrées dans le projet.

Les gains attendus pour l'amélioration des flux ne sont pas décrits. Des informations par exemple sur le gain de temps pour les usagers en correspondance, ou tout autre élément pertinent, seraient utiles pour mettre en évidence les bénéfices apportés par le projet.

L'Ae recommande de préciser les évolutions attendues de l'offre ferroviaire au-delà de l'horizon 2022, de joindre au dossier l'étude portant sur les flux de voyageurs liés à la gare, d'indiquer comment l'implantation des locaux qui constituent une gêne à la circulation sera revue et de décrire plus précisément les bénéfices attendus du projet.

Bruit et vibrations

D'après les simulations acoustiques réalisées, la création de la voie nouvelle autour de l'opération A7A8 prolongée par le pont sur les voies SNCF n'entraîne pas d'ambiance non modérée pour les bâtiments existants et, selon le dossier, ne nécessiterait donc pas réglementairement des mesures de limitation du bruit.

Cette analyse ne tient néanmoins compte que de la voirie nouvelle et ne permet pas de conclure. Le niveau sonore cumulé de l'ensemble des voiries doit être pris en compte pour déterminer d'une part si la contribution sonore admissible n'est pas dépassée, d'autre part si la modification des infrastructures existantes est ou non significative¹²

L'Ae recommande de prendre en compte l'ensemble des voiries, celles existantes et la nouvelle voie de liaison, pour l'analyse de l'impact du projet sur le bruit et de prévoir le cas échéant des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Les constructions nouvelles nécessitent des isolations poussées compte tenu des niveaux acoustiques escomptés qui peuvent être supérieurs à 70 dB(A) de jour. Pour les bâtiments situés à proximité du métro, une isolation supplémentaire de 5dB(A) est prévue. La prévention des vibrations dues au métro est prise en compte dans la conception des bâtiments.

¹² L'article R. 571-45 du code de l'environnement (codification du décret n° 95-22) définit cette notion de modification significative d'une infrastructure existante : est significative une modification « telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes [de jour et de nuit], serait supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation ».

Le dossier présente la proximité du métro comme un caractère original (« *le projet comportera le premier bâtiment de bureaux parisien traversé par le métro* »). Compte tenu de cette situation très particulière, des solutions intégrées portant à la fois sur le métro et le bâtiment pourraient être recherchées.

L'Ae recommande d'envisager des solutions intégrées portant à la fois sur le métro et le bâtiment pour limiter les nuisances sonores et vibratoires au niveau du bâtiment traversé par le métro aérien.

Pollution de l'air

Une simulation de la pollution atmosphérique générée par les flux routiers a été menée en utilisant le logiciel Copert V. Cet exercice fournit également les émissions de GES liées aux trafics routiers, celles-ci sont peu différentes de celles du scénario de référence (environ 16 tCO₂e par jour) du fait des hypothèses prises en compte. Le dossier estime l'impact du projet au travers de la contribution de certains tronçons, mais ne fournit pas les concentrations totales de pollution atteintes avec le projet.

L'Ae recommande d'indiquer les concentrations totales de polluants pour les principaux d'entre eux (NO₂, particules), en situation avec projet.

Risques technologiques

Le risque de transport de matières dangereuses identifié correspond à la canalisation de gaz, pour laquelle GRDF, consulté, a demandé de mettre en place des mesures physiques de protection de la canalisation sur 475 m.

Impact sanitaire

Le dossier fournit le résultat d'un calcul d'indice pollution population (IPP) concluant à une diminution de l'IPP par rapport à l'état actuel pour les principaux paramètres sans toutefois donner le détail du calcul (évolution des populations et des concentrations).

L'Ae recommande de fournir le détail du calcul des indices pollution population utilisés pour quantifier l'impact sanitaire.

Une évaluation qualitative des risques sanitaires (EQRS) a été réalisée, en retenant la seule pollution atmosphérique comme facteur de risque, les bruits étant pris en compte par l'isolation acoustique des bâtiments. Les quotients de danger calculés pour les substances à effet de seuil sont inférieurs à 1, ce qui correspond à l'absence d'effet critique. Les excès de risque individuels sont inférieurs à 10⁻⁵ à partir de 2025 pour les autres substances, ce qui correspond à un risque jugé acceptable. Les particules et oxydes d'azote ne sont pas pris en compte dans ce calcul.

Une estimation de la valeur monétaire de l'impact sanitaire du projet aboutit à des valeurs qui décroissent de 2,7 millions d'euros actuellement à 1,2 millions d'euros en 2040. La valeur monétarisée de l'impact des émissions de gaz à effet de serre croît en revanche de 0,3 million d'euros actuellement à 4,8 millions d'euros en 2040. Ce calcul semble ne correspondre qu'aux émissions de GES générées par le trafic routier sans tenir compte des émissions de GES liés à la construction et à l'exploitation des bâtiments.

L'Ae recommande de prendre en compte l'ensemble des émissions de GES dans la monétarisation des impacts sanitaires du projet, notamment celles liées à la construction et à l'exploitation des bâtiments.

Déchets

Les estimations des déchets générés lors de la phase exploitation ne sont pas homogènes : 18 tonnes par jour pour les activités tertiaire (bureaux, commerces, gare et hôtel) et 8 m³ par jour pour les logements (logements collectifs et résidence étudiante).

Il est indiqué que le recyclage et la valorisation des déchets seront assurés grâce au tri sélectif, à l'enlèvement spécifique des déchets par des camions appropriés et au traitement sur des plateformes de recyclage.

Pour le programme tertiaire, l'objectif annoncé est de trier 80 % des déchets et des mesures spécifiques sont décrites pour les biodéchets (compostage sur le toit et collecte des déchets fermentescibles pour envoi vers le centre de méthanisation d'Alfortville).

Le dossier ne fait pas le lien avec l'objectif du plan économie circulaire de la Ville de Paris qui prévoit d'atteindre 10 % maximum de mise en décharge d'ici 2030.

La question de la collecte des biodéchets des logements collectifs et de la résidence étudiante n'est pas abordée alors que celle-ci sera indispensable pour atteindre l'objectif 2030.

L'Ae recommande de préciser la compatibilité du projet avec les objectifs de tri et de valorisation du plan économie circulaire de la ville de Paris et de détailler les mesures prévues pour le traitement des biodéchets dans le cas des logements collectifs et de la résidence étudiante.

Une étude d'optimisation des flux logistiques des commerces et restaurants, devant servir à la fois aux livraisons et à l'enlèvement des déchets, est mentionnée. L'utilisation d'un site éloigné à Charenton est envisagée. Le dossier ne précise pas dans quelle mesure les préconisations issues de cette étude sont intégrées dans le projet.

2.4 Cumul des incidences avec celles d'autres projets existants ou approuvés

Le dossier identifie un projet dont les incidences se cumulent potentiellement avec celles du projet « Austerlitz » : celui des tours Duo (105 000 m² de constructions dans deux tours de hauteur 180 et 122 mètres dans le 13^{ème} arrondissement à proximité du boulevard périphérique dont l'achèvement est prévu en 2020). Le dossier conclut à l'absence d'effets cumulés du fait de l'éloignement de 1,5 km des projets. L'Ae note toutefois que les transports de matériaux pour les deux projets risquent d'emprunter partiellement les mêmes itinéraires.

Par ailleurs, des travaux sont en cours ou restent à réaliser dans le cadre de la ZAC Paris rive gauche. C'est le cas notamment de la construction du siège social du journal « Le Monde » qui est en cours ou du bâtiment de bureaux qui reste à réaliser au sud du pont de la Salpêtrière.

Pour mémoire, le dossier évoque également dans l'analyse des impacts le chantier du bassin d'Austerlitz mené par le service d'assainissement de la Ville de Paris entre septembre 2020 et février 2024, avec un trafic estimé à 3 poids lourds par jour au maximum.

2.5 Dispositif de suivi des mesures et de leurs effets

Un tableau récapitule dans le dossier les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ainsi que les mesures de suivi.

Durant la phase chantier, plusieurs suivis sont prévus : consommations énergétiques, qualité des terres excavées, suivi du niveau de la nappe et des qualité et quantité des eaux d'exhaure, suivi écologique du chantier, suivi des circulations, suivi de la concentration en poussières.

En phase exploitation sont prévus un suivi de la consommation énergétique et un suivi écologique.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique reflète l'étude d'impact et la résume en 75 pages.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé les conséquences des recommandations du présent avis.