



Etude d'impact environnemental projet « Bruneseau Paris 13^{ème} »

ZAC Paris Rive Gauche - sous-secteur « Bruneseau Nord »

Permis de construire lots « B1D », « B2B1 », « B2B2 », « B2B3-B4 », « PIS », « PIN » et « B1C »

RESUME NON TECHNIQUE

Mars 2026

Sommaire

Préambule	3	Modalités de suivi des mesures et des effets – phase « CHANTIER »	67
Objet, cadre réglementaire de l'étude d'impact et objectifs essentiels	3	Modalités de suivi des mesures et des effets – phase « EXPLOITATION »	69
Localisation du site de projet, présentation de son emprise et de ses environs	4	5. Incidences cumulées du projet avec d'autres projets	71
Inscription du site dans la ZAC Paris Rive Gauche, son secteur « Bruneseau » et spécifiquement, le sous-secteur « Bruneseau Nord »	6	Projets recensés selon les bases de données environnementales	71
Rappel du projet « Bruneseau Seine » abandonné en 2022 et prévu sur une partie de l'emprise du projet « Bruneseau Paris 13 ^{ème} »	12	Analyse des incidences cumulées en phase « Chantier »	73
Présentation des projets participants à l'aménagement du sous-secteur « Bruneseau Nord » (en cours ou à lancer)	14	Analyse des incidences cumulées en phase « Exploitation »	74
Présentation du périmètre retenu de l'étude d'impact	15	6. Risques majeurs et prise en compte dans le projet	78
1. Description du projet soumis à étude d'impact	16	7. Solutions de substitutions raisonnables examinées par le maître d'ouvrage	80
Présentation des axes structurants du projet	16	Invariants du projet ayant conditionné sa conception programmatique, architecturale et technique	80
Description de l'allée « Paris-Ivry », liaison urbaine où s'ancre une partie des constructions du projet « Bruneseau Paris 13 ^{ème} » (sous maîtrise d'ouvrage SEMAPA)	17	Le projet « Bruneseau Paris 13 ^{ème} » constitue la variante environnementale du projet « Bruneseau Seine » abandonné en 2022	81
Présentation du projet « Bruneseau Paris 13 ^{ème} » (sous maîtrise d'ouvrage A.I.L.N Développement)	18	Présentation des évolutions du projet « Bruneseau Paris 13 ^{ème} » entre les phases « Esquisse » et « PC »	82
Représentations graphiques d'ensemble du projet	27	8. Méthodes, contacts, auteurs et annexes à l'étude d'impact	83
Plannings prévisionnels des opérations (projet « Bruneseau Paris 13 ^{ème} » et projet « Allée Paris-Ivry »)	29	Méthodologie appliquée pour la rédaction de l'étude d'impact	83
2. Sensibilité de l'état initial de la zone d'étude	30	Liste des contacts et qualification des auteurs de l'étude d'impact	84
Préambule	30	Liste des annexes de l'étude d'impact	85
Tableau de sensibilité de l'état initial de la zone par thématique	31		
3. Aperçu de l'évolution de l'environnement avec et en l'absence des projets	34		
4. Bilans "Incidences – Impacts – Mesures" et suivi des mesures et des effets	38		
Préambule	38		
Cadre global des chantiers : respect du CPC-PGEC et mise en œuvre de Chartes « Chantier à faibles nuisances »	39		
Bilans « Incidences-Impacts-Mesures » et suivi (phases chantier/exploitation) – milieu Naturel	40		
Bilans « Incidences-Impacts-Mesures » et suivi (phases chantier/exploitation) – milieu Humain	51		

0. Préambule

Objet, cadre réglementaire de l'étude d'impact et objectifs essentiels

1. Objet

Le présent résumé non technique porte sur l'étude d'impact réalisée dans le cadre d'un programme immobilier dénommé « Bruneseau Paris 13^{ème} » réalisé à travers 5 permis de construire portant sur la construction de programmes de bureaux, de commerces, de salles de spectacles et de structures d'enseignement supérieur.

Ces permis de construire s'inscrivent sur 7 lots de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) PARIS RIVE GAUCHE : B1D, B2B1, B2B2, B2B3-B4, PIS et PIN.

La maîtrise d'ouvrage du projet est portée par 4 opérateurs (AG REAL ESTATE FRANCE, ICADE, LES NOUVEAUX CONSTRUCTEURS et NEXITY HERITAGE) regroupés sous une seule entité, la SAS « A.I.L.N Développement ».

Un dernier permis de construire est également intégré au périmètre de l'étude d'impact portant sur le développement du lot B1C de la ZAC.

La conception de ce lot, qui n'est pas sous maîtrise d'ouvrage directe du groupement AILN, porte sur un programme tertiaire (bâtiment temporaire – voir précisions au sein de la partie 1) et a été intégrée au projet d'ensemble.

2. Cadre réglementaire de l'étude d'impact

L'étude a été réalisée en conformité avec la réglementation en vigueur prise en application des articles 230 et 236 et suivants de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement, du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, de l'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale et de son décret d'application n°2017-81 du 26 janvier 2017.

Au regard du code de l'Environnement et compte tenu des caractéristiques de l'opération, le projet de construction a donc fait l'objet d'un examen au cas par cas auprès de l'Autorité Environnementale afin de déterminer si l'opération était soumise à la réalisation d'une étude d'impact.

En effet, et au regard des caractéristiques du projet, il entre dans le champ d'application des articles R.122-2 et suivants du code de l'Environnement et notamment des rubriques suivantes :

- **Rubrique 39 a)** : Travaux et construction créant une surface de plancher de 43 732 m² sur une emprise d'environ 3,4 ha ;
- **Rubrique 44 d)** : Salles de spectacle/concert au sein de l'îlot B2B et sous le tablier du boulevard périphérique susceptibles d'accueillir plus de 1000 personnes ;

A la suite de la demande d'examen au cas par cas conformément à la réglementation, et, par décision n°DRIEAT-SCDD-2025-176 du 21 octobre 2025, l'Autorité Environnementale a décidé de la nécessité de la réalisation d'une étude d'impact au regard du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} ».

Pour l'Autorité Environnementale, les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation d'une évaluation environnementale pour le projet concernent notamment :

- l'analyse des risques liés aux pollutions du sol sur les populations sensibles qui occuperont le site (les élèves de la future école) ;
- l'analyse des impacts de la pollution de l'air liée à la présence du boulevard périphérique ;
- l'évaluation des impacts liés au bruit routier et ferroviaire sur les usagers du projet ;
- la prise en compte et la gestion des effets de surchauffe urbaine ;
- la gestion des impacts liés aux travaux.

3. Objectifs essentiels de l'étude d'impact

- **Aider le maître d'ouvrage** à concevoir le meilleur projet possible pour le respect de l'environnement (dans ses dimensions physique, humaine, économique, etc.) avec éventuellement des propositions d'amélioration voire des solutions alternatives ;
- **Informé le public** sur les projets et leurs impacts possibles sur l'environnement ;
- **Éclairer les décideurs** sur la nature et le contenu des décisions à prendre en leur fournissant les éléments d'appréciation nécessaires.

0. Préambule

Localisation du site de projet, présentation de son emprise et de ses environs

1. Localisation du site

Le secteur de projet est localisé au Sud-est de Paris dans le 13^{ème} arrondissement, entre la rue Jean-Baptiste Berlier au Nord, la Seine et le quai d'Ivry à l'Est et la rue Bruneseau à l'Ouest et au Sud.

Inscrit dans la ZAC Paris Rive Gauche, au sein du secteur « Bruneseau », le site marque aujourd'hui une frontière non construite entre les villes de Paris et Ivry-sur-Seine.

La singularité du site tient à l'occupation de son cœur par le boulevard périphérique parisien (échangeur du Quai d'Ivry).

Localisation au sein du 13^{ème} arrondissement



2. Présentation de son emprise

Le site de projet porte sur une **superficie d'environ 3 ha (dont emprise périphérique)**.

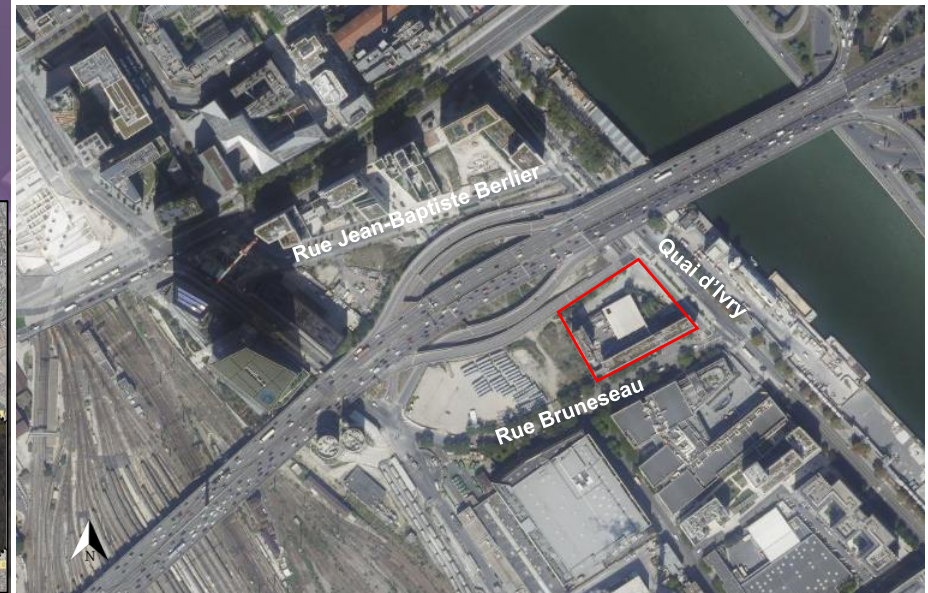
Dans son ensemble, le site de projet n'est actuellement pas construit.

A noter qu'au Sud-Est du site de projet, on trouve également des parcelles comprenant des bâtiments techniques et résidentiels (et leurs annexes) correspondant :

- à la « Cité Technique et Administrative » de la Ville de Paris (CTEA) ;
- à un immeuble pour étudiants et jeunes salariés (appartenant à la Régie Immobilière de la Ville de Paris) localisé à l'angle de la rue Bruneseau (au Sud-est).

Cette partie est hors emprise du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} ».

Situation du projet et partie hors emprise du projet (encart rouge)



0. Préambule

Localisation du site de projet, présentation de son emprise et de ses environs

3. Environnement urbain du site de projet

Dans un rayon de 500 m, le site de projet est bordé :

- **au Nord**, par des équipements universitaires (IAE Paris-Sorbonne Business School, Université Paris Cité, Fédération sportive des écoles d'architectures, École Nationale d'Architecture Paris Val-de-Seine et Institut Jacques Monod), des équipements de proximité, des bureaux et des habitations collectives de type résidences étudiantes/logements familiaux. En front direct du site, on trouve des immeubles construits dans le cadre de la ZAC PRG (à destination de programmes mixtes logements, commerces, équipements, résidences étudiants, foyer de travailleurs migrants...). On retrouve également une zone de fret SNCF (rue Baron Leroy) au Nord-est, séparée du site par la Seine ;
- **au Sud**, par des équipements de type activités commerciales (Leroy Merlin, zone commerciale Paris Quai d'Ivry, siège du groupe Fnac Darty et siège d'Edouard LECLERC) et l'incinérateur « d'Ivry » (géré par le SYCTOM) ;
- **à l'Est**, par le quai d'Ivry et les installations du groupe CEMEX (unités de production béton/granulats) et Point P, en berge de Seine, la Seine et au-delà, la porte de Bercy et le Centre commercial Bercy 2 ;
- **à l'Ouest**, par l'hôtel industriel Berlier, les Tours DUO, les silos de stockage des ciments « Calcia-Heidelberg Materials », les voies SNCF (faisceau Austerlitz - RER C), et au-delà le technicentre SNCF Paris-Austerlitz.

Environnement urbain du site de projet dans un périmètre de 500 m



0. Préambule

Inscription du site dans la ZAC Paris Rive Gauche, son secteur « Bruneseau » et spécifiquement, le sous-secteur « Bruneseau Nord »

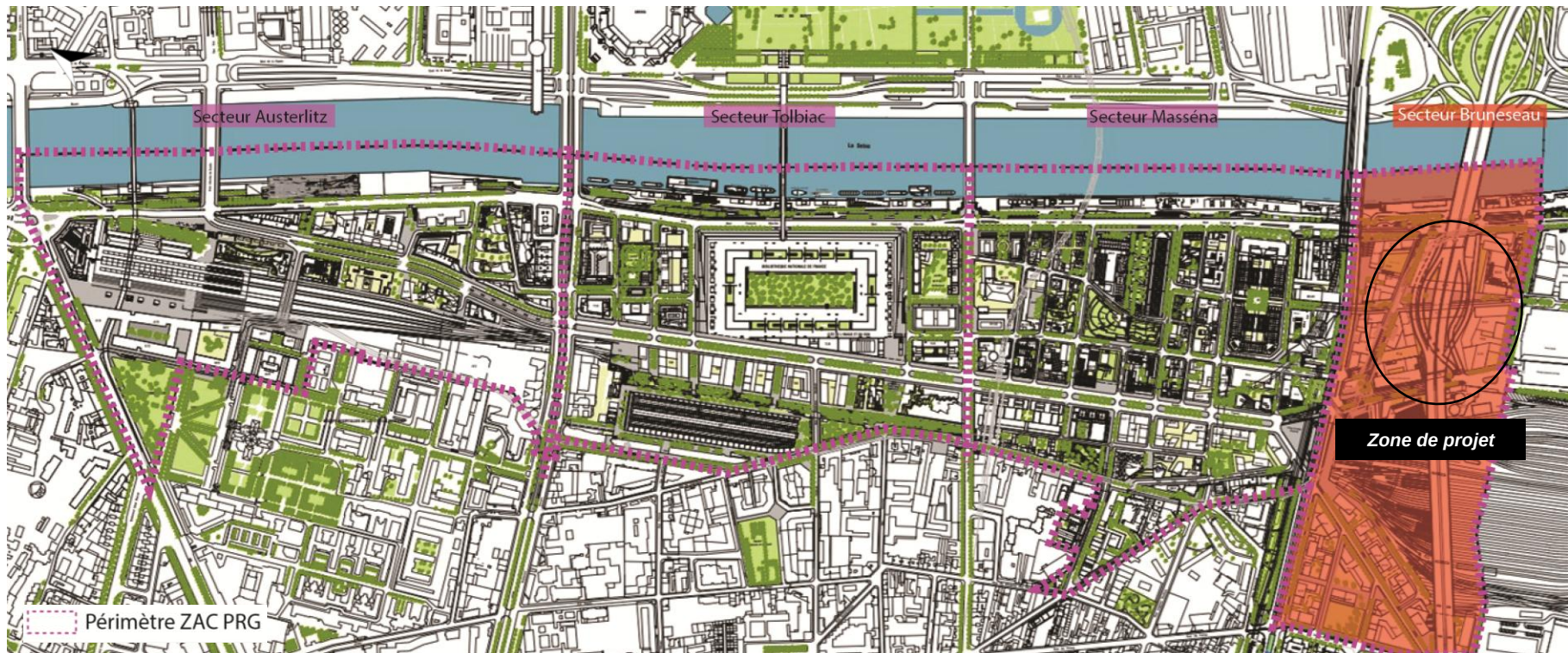
1. Périmètre de la ZAC Paris Rive Gauche

La ZAC Paris Rive Gauche occupe 130 hectares (dont 26 ha de couverture des voies ferrées) et s'étend de la gare d'Austerlitz jusqu'aux limites de Paris, au-delà du périphérique.

Localisée sur d'anciennes friches ferroviaires et industrielles, la ZAC est divisée en 4 secteurs principaux : « Austerlitz », « Tolbiac », « Masséna » et « Bruneseau ».

Le site de projet s'inscrit au sein du secteur « Bruneseau » de la ZAC.

Plan d'aménagement d'ensemble de la ZAC Paris Rive Gauche et découpage des secteurs d'aménagement de la ZAC



Source : Plan aménagement d'ensemble de la ZAC, SEMAPA, 2020

0. Préambule

Inscription du site dans la ZAC Paris Rive Gauche, son secteur « Bruneseau » et spécifiquement, le sous-secteur « Bruneseau Nord »

2. Rappel historique de la ZAC Paris Rive Gauche et de ses objectifs

Les premières études ont été lancées en 1988 et l'acte de création de la ZAC a été approuvé par délibération du Conseil de Paris le 27 mai 1991, l'opération ayant pour objectifs de :

- Rééquilibrer le Sud-est parisien à l'échelle de la Ville de Paris et de la Région Ile-de-France en créant un nouveau pôle de développement,
- S'appuyer sur la présence de la Seine qui permet d'envisager une composition urbaine exceptionnelle (rattacher le 13^{ème} à la Seine) ;
- Rechercher des terrains pour construire des logements et bureaux afin de répondre aux importants besoins en ces domaines ;
- Améliorer l'intégration urbaine de la gare d'Austerlitz et de toutes ses installations ferroviaires ;
- Créer les conditions d'un cadre de vie de qualité tant pour les habitants que pour les personnes qui y travailleront ou qui y viendront.

En février 2003, **la ville de Paris a engagé une réorientation du programme de la ZAC Paris Rive Gauche (PRG) à travers un certain nombre d'orientations et d'objectifs nouveaux :**

- Développer la mixité urbaine et sociale,
- S'inscrire dans une logique de développement durable,
- Implanter dans Paris Rive Gauche un pôle universitaire d'excellence,
- Conférer à Paris Rive Gauche un rôle majeur pour l'emploi dans le 13^{ème} arrondissement et pour Paris,
- Conserver et reconvertir les éléments les plus importants du patrimoine et affirmer un projet culturel diversifié,
- Créer un environnement exemplaire,

- Favoriser une couture harmonieuse entre « l'ancien 13^{ème} » et les nouveaux quartiers de Paris Rive Gauche,
- Mettre en œuvre une politique de déplacements volontariste au profit des transports collectifs et des circulations douces,
- Renforcer le lien avec Ivry-sur-Seine

Suite à l'approfondissement des études sur la partie Est de la ZAC, **de nouveaux objectifs ont été fixés par les délibérations du Conseil de Paris de juillet 2008, mars 2009 et novembre 2010** (modification de la ZAC Paris Rive Gauche et révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme en vue du développement du site « Masséna-Bruneseau » comprenant le secteur « Bruneseau » et une partie du secteur « Masséna ») :

- Favoriser sur le site « Masséna-Bruneseau » la création d'un paysage urbain répondant aux enjeux posés tant à l'échelle du grand paysage qu'à l'échelle du piéton tout en affirmant les continuités avec les quartiers voisins constitués ou en devenir ;
- Répondre aux besoins de logements et d'emplois à l'échelle de Paris et de la Métropole, en contribuant au rayonnement de celle-ci et en participant à l'intensification urbaine proposée par le projet de SDRIF adopté, notamment par l'augmentation de la constructibilité.

Suite à ces évolutions et par délibérations en date des 19 et 20 juin 2012, le dossier de réalisation modifié de la ZAC ainsi que le programme des équipements publics ont finalement été approuvés.

0. Préambule

Inscription du site dans la ZAC Paris Rive Gauche, son secteur « Bruneseau » et spécifiquement, le sous-secteur « Bruneseau Nord »

3. Rappel historique du programme de constructions et d'équipements de la ZAC PRG

Les données historiques** du programme de la ZAC PRG depuis l'approbation du dossier de réalisation en 2012 sont les suivantes :

Logements	
585 000 m²	7 500 logements, soit à terme environ 20 000 habitants dont 6 000 logements familiaux (3 000 sociaux et 3 000 libres) et 1 500 logements étudiants (750 sociaux et 750 libres)
Bureaux	
745 000 m²	soit environ 60 000 salariés
Activités / Commerces	
405 000 m²	artisanales, libérales, commerciales, de recherches ou encore liées au fleuve
Equipements publics	
720 000 m²	dont Bibliothèque nationale de France (250 000 m²), Université (210 000 m²) et Equipements de proximité (55 000 m²).
Espaces verts	
10 ha	

4. Etat d'avancement de la ZAC à l'échelle de son programme de construction en 2026

Aujourd'hui, l'avancement de la mise en œuvre de l'opération PRG est d'environ 79% (programmes engagés : livrés, en chantier et à l'étude) :

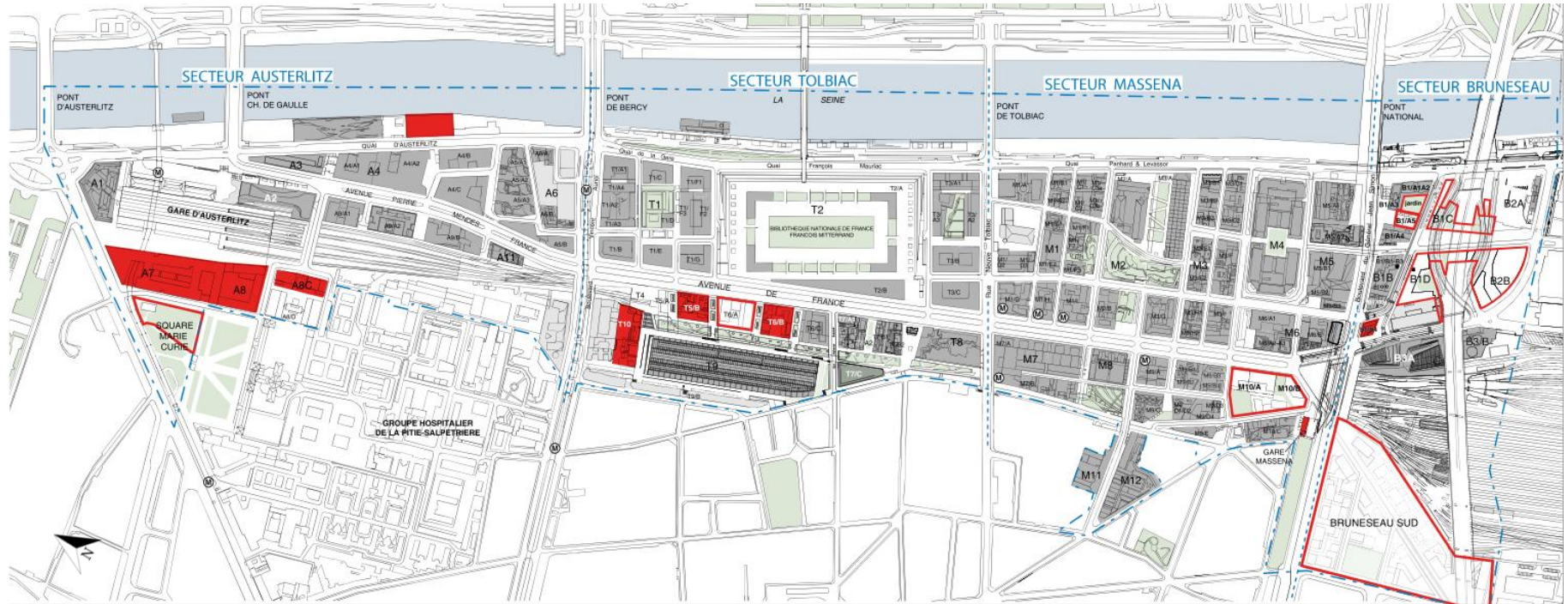
- Avancement des secteurs « Tolbiac » et « Masséna » : ces secteurs se divisent en sous-secteurs « Nord/Sud » dont la délimitation est marquée par la couverture de tout ou partie du faisceau ferroviaire partant de la Gare d'Austerlitz jusqu'au boulevard du Général Jean Simon.
 - Sous-secteurs « Tolbiac Nord » et « Masséna Nord » (au Nord-Est de l'avenue de France) : **ces sous-secteurs sont achevés** avec, en points d'orgue, la Bibliothèque nationale de France et le pôle universitaire de Paris Cité. Outre des grands équipements, chaque quartier accueille un programme composé de logements, activités économiques et services et des espaces végétalisés, ainsi que les équipements de proximité rendus nécessaires par l'arrivée de nouveaux citadins.
 - Sous-secteurs « Tolbiac Sud » (appelé aussi « Tolbiac Chevaleret ») et « Masséna Sud » (appelé aussi « Masséna Chevaleret ») : **ces sous-secteurs comprennent notamment la couverture de tout ou partie du faisceau ferroviaire qui est en grande partie finalisée** (notamment sur le secteur « Masséna Chevaleret » avec la place F. Hached, mais non finie sur le secteur « Tolbiac Chevaleret » - bâtiments-ponts non réalisés). Ils sont également achevés en majorité, avec notamment la restructuration de la halle « Freyssinet » devenue Station F. Sur « Masséna Chevaleret », les futurs lots M10 sont encore à l'étude (3 lots de logements sociaux et libres avec des activités économiques au RDC). Sur le secteur « Tolbiac Chevaleret », les travaux du lot T10 ont débuté. Les lots T5A et T6A (bâtiments-ponts précédemment cités) n'ont pas débuté.
- Avancement du secteur « Austerlitz » : le secteur Austerlitz est achevé à l'exception de la gare d'Austerlitz et de ses abords (en chantier), des lots A7A8 et A8C (également en chantier) et de la future rue David Bowie, à aménager ;
- Avancement du secteur « Bruneseau » : un zoom spécifique sur ce secteur est prévu dans les pages suivantes).

** A noter que par délibération du Conseil de Paris en date du 20 novembre 2024, la Ville de Paris a approuvé son nouveau Plan Local d'Urbanisme (PLU) dit PLU « Bioclimatique » (PLUb). Le PLUb restreint aujourd'hui la constructibilité attendue sur la ZAC à son horizon de finalisation.

0. Préambule

Inscription du site dans la ZAC Paris Rive Gauche, son secteur « Bruneseau » et spécifiquement, le sous-secteur « Bruneseau Nord »

Avancement des programmes de construction à l'échelle du périmètre d'aménagement de la ZAC Paris Rive Gauche



■ Livrés ■ En chantier □ A réaliser (dates de livraison)

AUSTERLITZ

A7A8/A8B : Bureaux-Logements-Résid. étudiants
Hôtel-Commerces-Services SNCF - (2027/2028)
A8/C : Bureaux - (2027)
LES AMARRES : Commerces-Artisanat-Entrepôts - (2028)
SQUARE MARIE CURIE : (2025 et 2029)

TOLBIAC

T5/B : Hôtel-Commerces - (2028)
T6/A : Logements-Commerces-Activités - (après 2030)
T6/B : Logements-Commerces-Activités - (2027)
T10 : Logements- Résid. étudiants-Commerces
Brigade SNCF - (2028)

MASSENA

M10/A1A2 :
Logements-Commerces-Activités - (après 2029)
M10/A5 :
Logements-Commerces-Activités - (après 2029)
M10/B :
Logements-Commerces-Activités - (après 2029)
GARE MASSENA : Activités - (2026)
SQUARE M10 - (après 2029)

BRUNESÉAU

B1/A5 : Logements-Commerces-Activités - (2028)
B1/B4 : Résid. étudiants-Commerces-Activités - (2026)
BRUNESÉAU SEINE :
Bureaux-Enseignement supérieur-Commerces-Activités
(à partir de 2030)
BRUNESÉAU SUD :
Logements-Commerces-Activités-Equipements publics - (après 2030)
SQUARE B1/A - (2029)

Inscription du site dans la ZAC Paris Rive Gauche, son secteur « Bruneseau » et spécifiquement, le sous-secteur « Bruneseau Nord »

0. Préambule

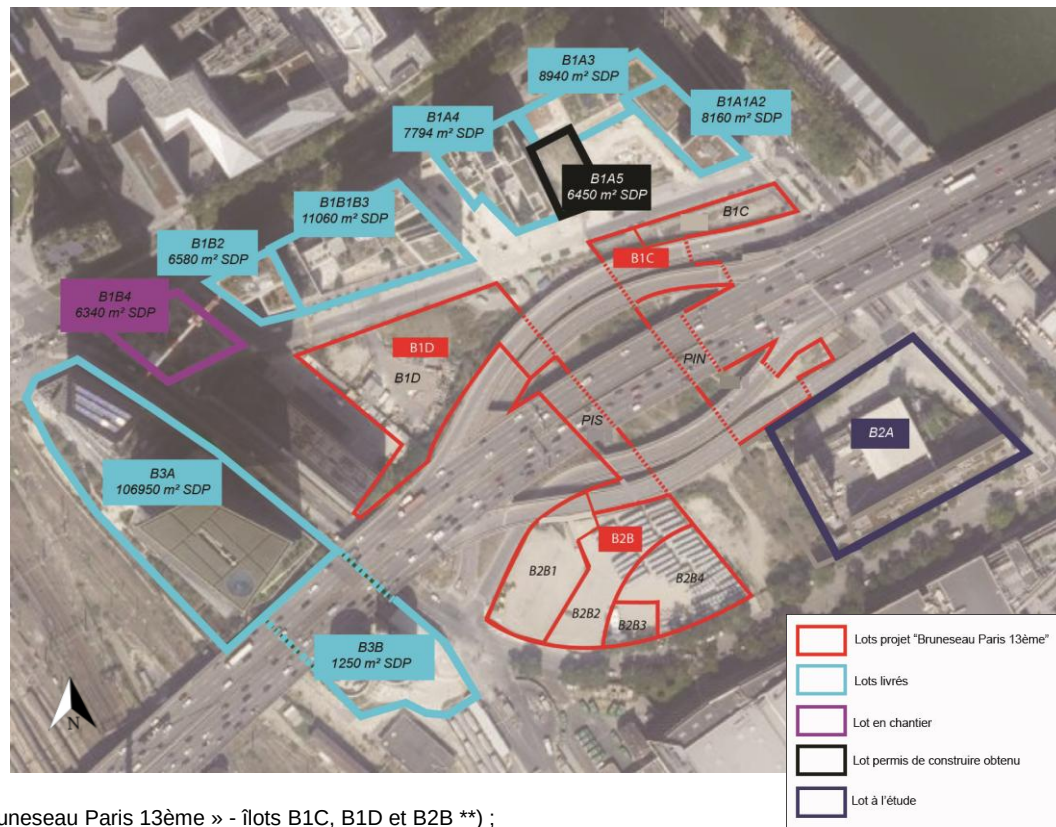
Inscription du site dans la ZAC Paris Rive Gauche, son secteur « Bruneseau » et spécifiquement, le sous-secteur « Bruneseau Nord »

Etat d'avancement de l'aménagement du sous-secteur « Bruneseau Nord » en 2026

b) Etat d'avancement du secteur « Bruneseau » en 2026

Sur le sous-secteur « Bruneseau Nord », on compte 13 lots au total pour lesquels :

- **71% des programmes de construction sont aujourd'hui livrés** avec notamment :
 - en **2010-2011**, les bâtiments de la CTEA et celui de logements étudiants et jeunes travailleurs au niveau du lot B2A ;
 - en **2014**, la réimplantation des silos de stockage de ciments, dits « silos CALCIA-Heidelberg Materials » (lot B3B) ;
 - en **2019-2020**, les premiers immeubles de logements situés le long du boulevard du Général Jean Simon et du quai d'Ivry (lot B1A1A2 – logements sociaux pour étudiants et logements à loyers maîtrisés livrés en 2019 ou encore le lot B1A4 – logements sociaux, foyer de travailleurs migrants et crèche en 2020) ;
 - en **2021-2022** : les programmes d'activités des Tours duos (bureaux, hôtels et commerces), lot B3A, livrés en 2021 et ouvertes au public en 2022 ou le lot B1B1B3 et son école polyvalente ;
 - en **2023** : lot B1B2 (logements, commerces et activités),
 - en **2024** : lot B1A3 (logements, commerces et activités).
- **6% des programmes sont en chantier ou permis de construire obtenu** (lot B1B4 en chantier, lot B1A5 début des travaux prévu en 2026) ;
- **21% des programmes en cours avec opérateur désigné** (projet « Bruneseau Paris 13ème » - îlots B1C, B1D et B2B **);
- **2% des programmes sont au stade de « l'étude urbaine »** (lot B2A comprenant la CTEA, la résidence étudiante – existants et un lot à bâtir de 4 000 à 5 000 m² SDP pour de l'Economie Sociale et Solidaire - ESS).



Ainsi, et hors lots du projet « Bruneseau Paris 13ème », îlot B2A et lots B1B4 et B1A5, la majorité des lots du sous-secteur « Bruneseau Nord » sont aujourd'hui livrés.

Sur le sous-secteur « Bruneseau Sud » (non représentés dans la carte ci-dessus), un périmètre d'attente d'un projet d'aménagement global (PAPAG) est instauré au PLU Bioclimatique de Paris conformément aux possibilités offertes par l'article L151-41 du Code de l'urbanisme (périmètre d'inconstructibilité défini pour une durée maximale de 5 ans, dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global).

** Subdivisés en lots B1D, PIS, B2B1, B2B2, B2B3-B4, PIS, PIN et B1C (hors maîtrise d'ouvrage du groupement AILN Développement pour ce dernier).

Rappel du projet « Bruneseau Seine » abandonné en 2022 et prévu sur une partie de l'emprise du projet « Bruneseau Paris 13ème »

12

0. Préambule

Présentation des projets participants à l'aménagement du sous-secteur « Bruneseau Nord » (en cours ou à lancer)

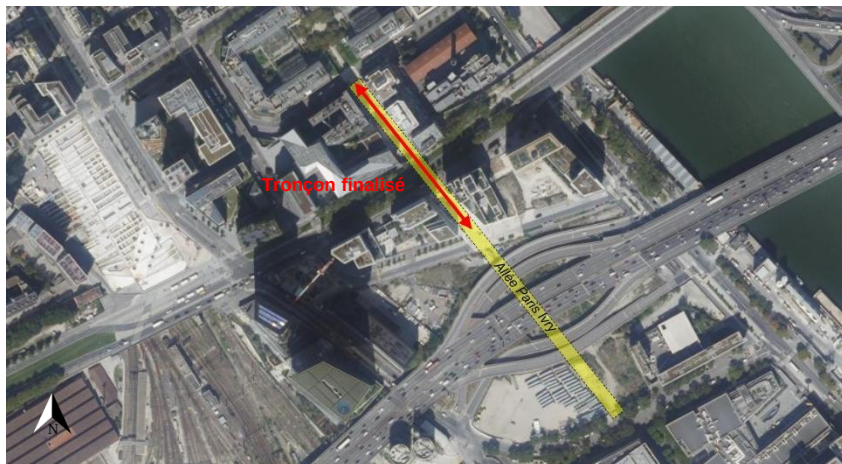
1. L'allée « Paris-Ivry », axe reliant les communes de Paris et d'Ivry-sur-Seine (sous maîtrise d'ouvrage SEMAPA)

Liaison entre le quartier universitaire de Paris Rive Gauche et Ivry sur Seine, le long duquel se développe une animation événementielle et commerciale (en lien avec les programmes prévus dans le cadre du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} »), l'allée s'insère dans le tissu urbain perpendiculairement aux voiries circulées du secteur « Bruneseau ».

Finalisée sur une partie de son linéaire en 2021 (tronçon Nord entre les rues Jean Antoine de Baïf et Jean-Baptiste Berlier), l'allée « Paris-Ivry » vise à assurer une relation directe entre le pôle universitaire (Paris Cité / l'école d'architecture et l'INALCO) au Nord et la zone commerciale sur la ville d'Ivry sur Seine au Sud (en rejoignant la rue François Mitterrand).

L'aménagement de la partie Sud de l'allée Paris-Ivry (tronçon compris dans le site de projet) a notamment été permis par le réaménagement de l'échangeur qui s'est achevé fin 2018 (travaux de resserrement des bretelles et installation de l'infrastructure sur des ouvrages et plus le talus, afin de libérer du foncier et permettre la création d'une allée large et animée entre Paris et Ivry-sur-Seine mais également la construction d'immeubles).

Représentation schématique de l'ensemble de l'allée Paris-Ivry sur le secteur



2. L'aménagement ultérieur de l'îlot B2A (maîtrise d'ouvrage à définir)

Localisé au Sud-est du site de projet, l'îlot B2A bénéficie de deux atouts : la présence des emblématiques bâtiments de la Cité Technique et Administrative de la ville de Paris (dite « CTEA ») et les panoramas sur la Seine.

Dessinés par l'architecte Michel Kagan et livrés en 1991, les bâtiments de la « CTEA » avaient été initialement conçus en étroite relation avec le boulevard périphérique.

Éléments singuliers dans le paysage du quartier « Bruneseau », il avait donc été choisi de les conserver dans le projet « Bruneseau Seine » abandonné dans leur intégralité tout en améliorant de manière significative le cadre de la « CTEA » (modification des usages à travers le développement d'une cité artisanale).

Au Sud de la « CTEA », la présence d'une résidence pour étudiants et jeunes travailleurs de la Régie Immobilière de la Ville de Paris (bailleur social) est également à relever.

Dans le cadre de l'aménagement ultérieur de l'îlot, et en complément des bâtiments existants sur le lot (CTEA et résidence), **celui-ci devrait faire l'objet d'un nouveau programme destiné aux activités économiques et productives de 4 000 à 5 000 m² de SDP.**

Emprise schématique du lot B2A et bâtiments existants de la « CTEA »



Source fonds de plan : GEOPORTAIL, 2026

0. Préambule

Présentation du périmètre retenu de l'étude d'impact

Au regard de sa situation et des aménagements prévus ou en cours sur le sous-secteur « Bruneseau Nord », **le périmètre de l'étude d'impact se concentre sur l'opération « Bruneseau Paris 13^{ème} » et ses relations avec l'échangeur du quai d'Ivry.**

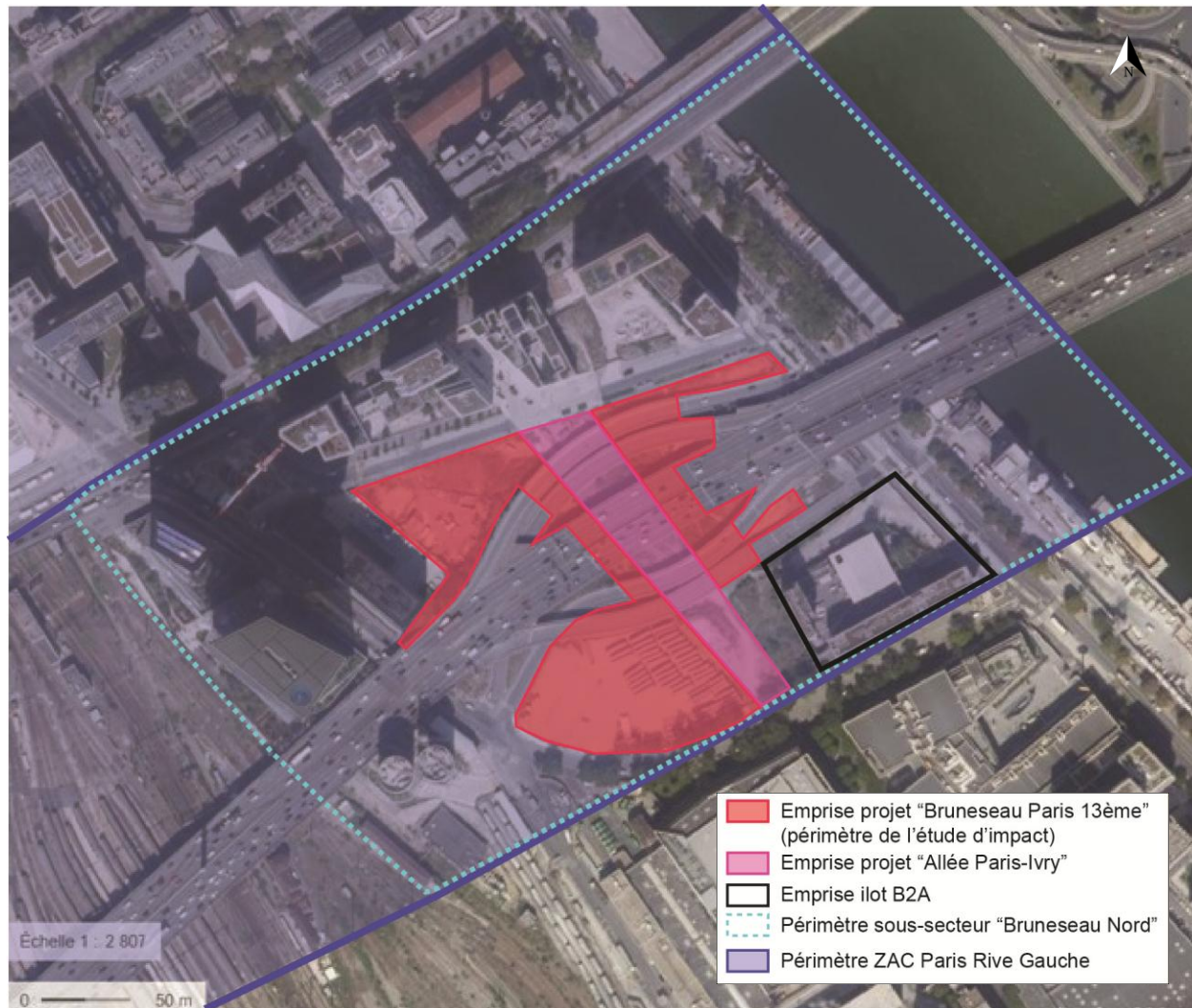
Selon les chapitres de l'étude d'impact, l'allée « Paris-Ivry », projet de liaison urbaine sous maîtrise d'ouvrage de la SEMAPA et en partie livrée, a également été intégrée dans ce périmètre pour ce qui concerne la partie de la voie restant à aménager au cœur du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} ».

Le lot B2A, limitrophe aux autres lots du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} », n'est pas intégré au périmètre de l'étude d'impact.

Projet limité en surface par rapport au projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » et aux bâtiments existants (CTEA et résidence étudiants), il devrait faire l'objet d'un nouveau programme destiné aux activités économiques et productives de 4 000 à 5 000 m² SDP.

Pour information, et selon les besoins des études techniques environnementales réalisées dans le cadre de l'étude d'impact, d'autres aires (non représentées ici) ont également pu être utilisées : soit à l'échelle de l'arrondissement, soit du sous-secteur « Bruneseau Nord » voire à une échelle élargie comprenant le projet « Bruneseau Paris 13^{ème}, l'allée Paris-Ivry et le lot B2A (comme par exemple pour le diagnostic faune-flore).

Périmètre de l'étude d'impact (et aire d'implantation des différents projets)



Source fond de plan : GEOPORTAIL, 2026

1. Description du projet soumis à étude d'impact

Présentation des axes structurants du projet

1. Incarner le lien entre Paris et Ivry-sur-Seine

D'un point de vue urbain, **ce lien se matérialise avec l'aménagement de l'allée « Paris-Ivry »** : c'est notamment autour de ce lieu ouvert au public que s'ancrent les bâtiments du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} ».

En symbiose avec l'allée Paris-Ivry et les programmes immobiliers développés dans le cadre du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} », l'objectif est ici d'offrir des lieux de vie, de passage et surtout de rencontres, appropriables par tous au quotidien avec les restaurants et leur parvis, la salle de sport et les écoles d'enseignement supérieur; et le soir, en particulier les fins de semaines, avec les deux salles de spectacle.

Avec des jauges respectives de 4 000 et 1 700 personnes, ces deux salles festives constituent le ciment programmatique du lieu et son attractivité.

2. Participer à la création d'un pôle économique métropolitain

A travers la réalisation de la ZAC Paris Rive Gauche, l'objectif global de rééquilibrage des activités économiques vers l'Est parisien s'est traduit par la réalisation de nombreux sièges sociaux et administratifs mais également de locaux d'activités, essentiellement le long de l'avenue de France et de l'avenue Pierre Mendès-France.

S'inscrivant dans la programmation économique de la ZAC, **le projet prévoit la création de programmes de bureaux, espaces de coworking, locaux pour des entreprises solidaires mais également des commerces de tout type (proximité, restauration, etc.).**

En outre et dans cette logique de « pôle », les grands équipements publics (BNF, Hôpital de la Pitié Salpêtrière, gare d'Austerlitz) et le pôle universitaire (Université Paris Diderot, école d'architecture et INALCO) couplés aux grands équipements privés (tels que la Cité de l'Image et du Son - cinémas MK2...) ainsi que la Station F. (campus de startups situé dans la halle Freyssinet), confèrent un caractère de centralité métropolitaine au territoire de Paris Rive Gauche et un ancrage fort dans l'Arc de l'innovation du Grand Paris.

Tirant profit de son positionnement stratégique aux portes de Paris, le projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » participe à son échelle au développement de la ZAC en développant **des programmes d'enseignement supérieur mais également des activités culturelles (salles de spectacle).**

3. Gommer les frontières du périphérique à travers un programme de construction mêlant milieux paysagers nouveaux, mobilités douces et constructions durables

En lien avec l'allée Paris-Ivry et ses espaces piétonniers et végétalisés, le projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » à travers l'aménagement de l'îlot B2B développe un **réseau d'espaces ouverts**, accessibles au public qui constitue une trame cohérente le long de l'allée « Paris-Ivry », et permet ainsi d'offrir des liaisons nouvelles.

Le projet étant structuré autour d'un vide propice à la création d'un paysage (échangeur du périphérique), il veille à assurer une cohérence en termes de volumes et de programmes avec l'infrastructure, les bâtiments étant construits à l'alignement des voiries.

De même, le projet architectural entre en résonance avec les formes de l'échangeur périphérique (les bâtiments étant aménagés à proximité ou sous le périphérique), son écriture architecturale faisant écho au langage de l'infrastructure et à son histoire constructive : matérialité minérale, béton/pierre, et grande trame des ouvertures, arches, etc.

Enfin, le projet, qui porte de grandes ambitions en matière de développement durable, a intégré dès sa conception de grands principes qui cherchent à limiter **l'empreinte carbone des nouvelles constructions (optimisation des formes urbaines, utilisation de matériaux biosourcés, création d'une sente piétonne ouverte en journée...).**

A noter également le développement des transports en commun, qui profitera aux usagers du nouveau « morceau » de quartier, en offrant services et aménagements entièrement dédiés à la mobilité et l'intermodalité et gage d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre :

- *le tramway T3a déjà existant, circulant le long des Maréchaux (et notamment au droit du Boulevard du Général Jean Simon),*
- *le TZen5 reliant le 13^{ème} arrondissement de Paris, à Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi (mise en service sur le secteur de projet à l'horizon 2027) ;*
- *l'extension (à venir) de la Ligne 10 du métro (le site du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » étant destiné à accueillir une des sorties de la station de la ligne prolongée).*

1. Description du projet soumis à étude d'impact

Description de l'allée « Paris-Ivry », liaison urbaine où s'ancre une partie des constructions du projet « Bruneseau Paris 13ème » (sous maîtrise d'ouvrage SEMAPA)

S'établissant sous l'ouvrage du périphérique (pour ce qui concerne l'emprise de l'allée au droit du site de projet), **l'axe tisse un lien urbain avec Ivry-sur-Seine.**

Il complète ainsi la desserte des constructions du projet « Bruneseau Paris 13ème » et poursuit les aménagements d'ores et déjà mis en place entre les rues Jean Antoine de Baïf et Jean Baptiste Berlier, en rompant avec les logiques d'exclusion créées par le périphérique.

En termes de composition, les études ont d'abord été menées par Ateliers Lion et Artelia jusqu'en AVP.

Une nouvelle maîtrise d'œuvre va être désignée pour reprendre le projet en 2026, sa conception est à définir à la date de rédaction de l'étude d'impact.

Comme pour sa partie Nord livrée, l'allée pourra être constituée de dalles continues, coulées en place (trottoir et chaussée) au droit du site de projet.

En termes paysagers, des « fosses d'arbres » (gérant l'abatement de pluie dans le respect du SAGE Bièvre et le plan Paris Pluie notamment) offriront une ambiance mêlant urbanité et nature par la végétalisation qu'elles accueilleront.

L'infiltration permise par ces aménagements participera également au rafraîchissement de l'espace public par évapotranspiration.

En termes de mobiliers urbains, le choix participera de la cohérence et de la qualité de l'espace public et **invitera à de nouvelles pratiques de l'espace public.**

La compatibilité esthétique et fonctionnelle avec le mobilier parisien sera recherchée et ce, dans le prolongement des premiers aménagements de l'allée Paris-Ivry (tronçon entre les rues de Baïf et Berlier).

*Perspective non contractuelle de la façade du lot PIN le long de l'allée « Paris-Ivry »
(aménagement paysager indicatif sur l'allée Paris-Ivry)*



Majoritairement piétonne (l'axe pourra être utilisé ponctuellement par des véhicules de livraison ou de secours), le lieu s'adaptera ainsi à différents usages :

- par son activité commerciale en journée et la déambulation des piétons liée à ce nouvel axe,
- les allées et venues des salariés et usagers du quartier,
- mais également des étudiants des programmes d'enseignement supérieur en journée et des visiteurs des salles de spectacle en soirée,

L'allée « Paris-Ivry » sera animée et vivante du matin au soir tout au long de la semaine.

1. Description du projet soumis à étude d'impact

Présentation du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » (sous maîtrise d'ouvrage A.I.L.N. Développement)

1. Répartition des lots et des permis de construire

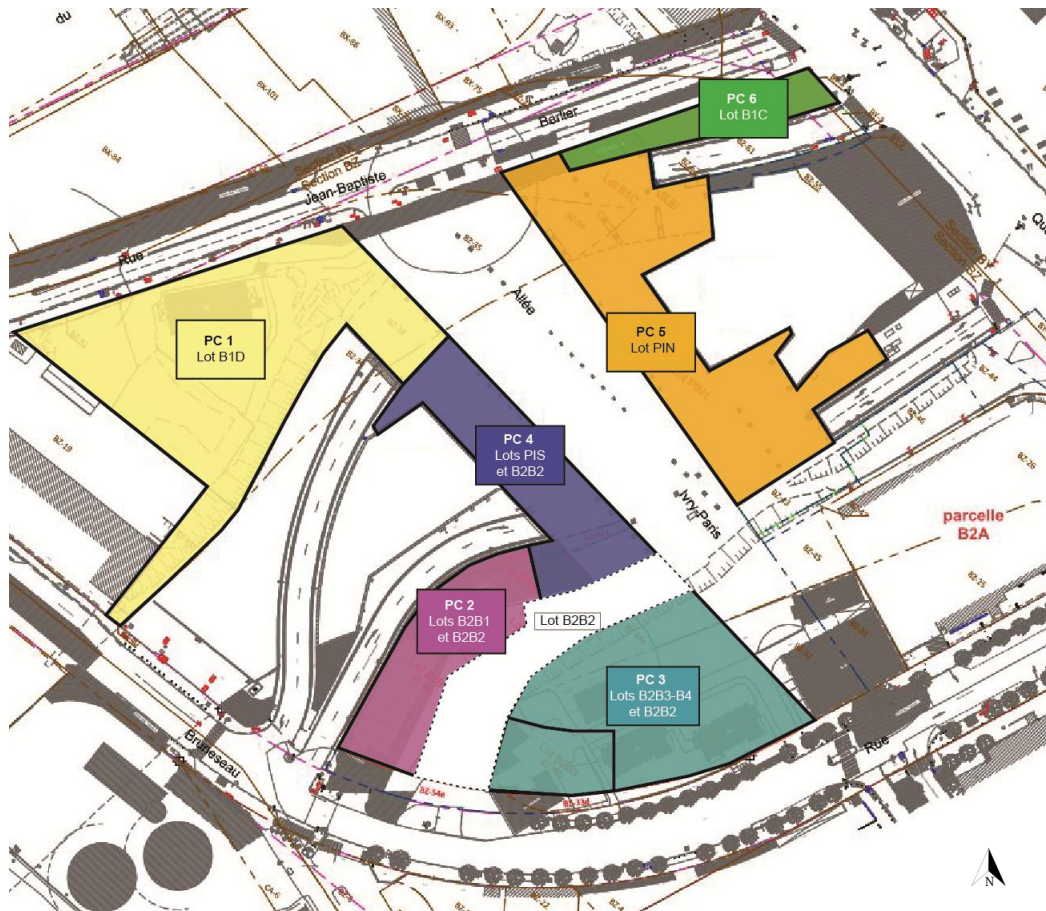
L'opération « Bruneseau Paris 13^{ème} » développe un ensemble immobilier faisant l'objet de plusieurs permis de construire (PC) distincts :

- **PC 1 : lot B1D** au Nord-Ouest (le long de la bretelle d'accès du BP intérieur et de la rue Jean Baptiste Berlier) destiné à des programmes de bureaux en majorité mais également des commerces (uniquement en pieds d'immeuble) pour créer un socle actif ainsi qu'une des sorties de la station de la ligne de métro 10 (coque réalisée à titre conservatoire en attendant l'arrivée de la ligne 10 et occupée provisoirement par un commerce) ;
- **PC 2 : lots B2B1** au Sud-Ouest (proche de la bretelle d'accès du BP extérieur, en miroir de B1D) qui accueille également des bureaux et **B2B2** (sente piétonne) ;
- **PC 3 : lots B2B3-B4** (le long de la rue Bruneseau et de l'allée Paris-Ivry) ayant vocation à accueillir des lieux d'enseignement et équipement culturel (salle de spectacle livrée en coque brute*) et **B2B2** (emprise superposée à l'emprise du PC 2) ;
- **PC 4 : lots PIS** (emprise en majeure partie sous le périphérique) à destination d'une deuxième salle de spectacle également livrée en coque brute) et **B2B2** (emprise superposée à l'emprise du PC 2) ;
- **PC 5 : lot PIN** sur la partie Est du site (emprise totalement sous le périphérique) qui tient au développement d'un « food-market » ainsi qu'une salle de sport (livré aussi en coque brute) ;
- **PC 6 : lot B1C**** au Nord-est (emprise le long de la bretelle d'accès du BP intérieur et de la rue Jean Baptiste Berlier) destiné à l'accueil d'un bâtiment à usage tertiaire (bâtiment provisoire à destination « économie sociale et solidaire » - ESS).

* Le terme « coque brute » signifie que l'immeuble est clos par le maître d'ouvrage mais sans aménagements intérieurs, et sans éléments d'équipement, fluides en attente. Il appartiendra aux preneurs des lots, d'aménager l'intérieur de l'immeuble par la suite.

** Pour rappel, le lot B1C n'est pas sous maîtrise d'ouvrage directe du groupement AILN. Conçu à partir d'éléments préfabriqués en bois prévisionnellement, le bâtiment est réalisé dans le cadre d'une convention d'occupation temporaire d'une durée de 15 ans. La construction sera alors démontée lors du démarrage des travaux du prolongement de la ligne 10 (à horizon 15 ans). A l'issue de ces travaux, elle sera remplacée par une construction définitive.

Plan de repérage des PC et des lots à construire du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} »



1. Description du projet soumis à étude d'impact

Présentation du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » (sous maîtrise d'ouvrage A.I.L.N. Développement)

2. Répartition / axonométrie programmatique et plan masse du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} »

L'opération « Bruneseau Paris 13^{ème} » développe une surface de plancher d'un peu plus de 44 510 m² au global.

Répartition programmatique du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} »

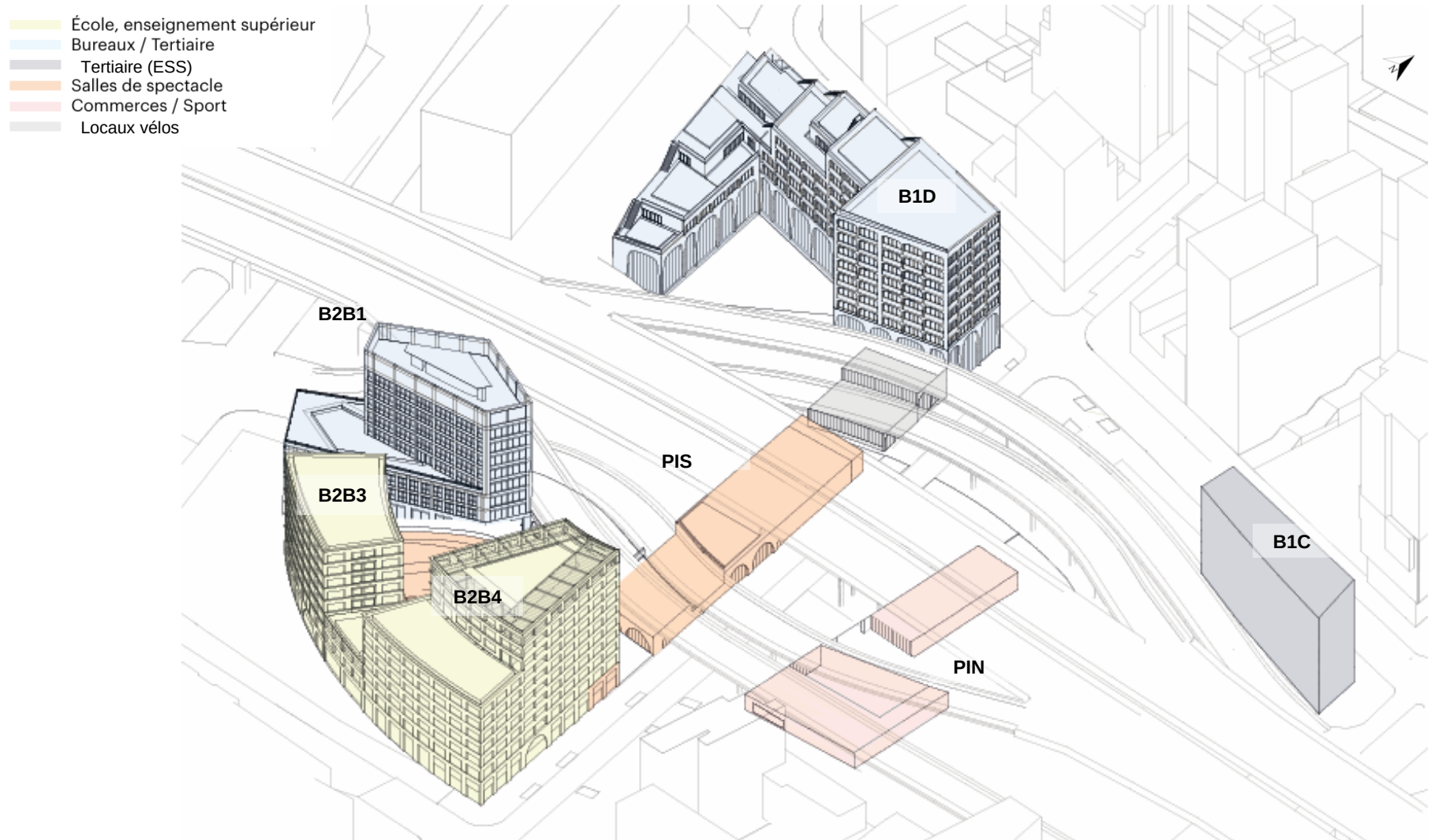
Permis de construire	PC1	PC2	PC3	PC4	PC 5	PC 6	TOTAL SDP
Lots projet « Bruneseau Paris 13 ^{ème} »	B1D	B2B1 (et B2B2*)	B2B3-B4 (et B2B2*)	PIS (et B2B2*)	PIN	B1C	
Bureaux	14 428 m ²	6 499 m ²	-	-	-	2 290 m ² (ESS)	23 217 m ²
Commerces et activités de service	443 m ²	-	-	-	232 m ² (« food-market »)	-	1 916 m ²
	269 m ² (sortie de la station de métro ligne 10 livrée coque « brute » et aménagée provisoirement en commerce)				972 m ² (salle de sport)		
Equipements (structures d'enseignements, salles de spectacles)	-	-	10 478 m ² (« grand » établissement d'enseignement supérieur)	1 138 m ² (« petite » salle de spectacle)	-	-	19 380 m ²
			4 798 m ² (« petit » établissement d'enseignement supérieur)				
			2 966 m ² (« grande » salle de spectacle)				
Total SDP créée par PC	15 140 m ²	6 499 m ²	18 242 m ²	1 140 m ²	1 204 m ²	2 290 m ²	44 513 m ²

* Le lot B2B2 correspond à une sente piétonne prévue entre B2B1 et B2B3 (il ne s'agit pas d'un nouveau bâtiment), il ne développe pas de surface de plancher. L'emprise de ce lot est également intégrée aux PC 3 et PC 4.

1. Description du projet soumis à étude d'impact

Présentation du projet « Bruneseau Paris 13ème » (sous maîtrise d'ouvrage A.I.L.N. Développement)

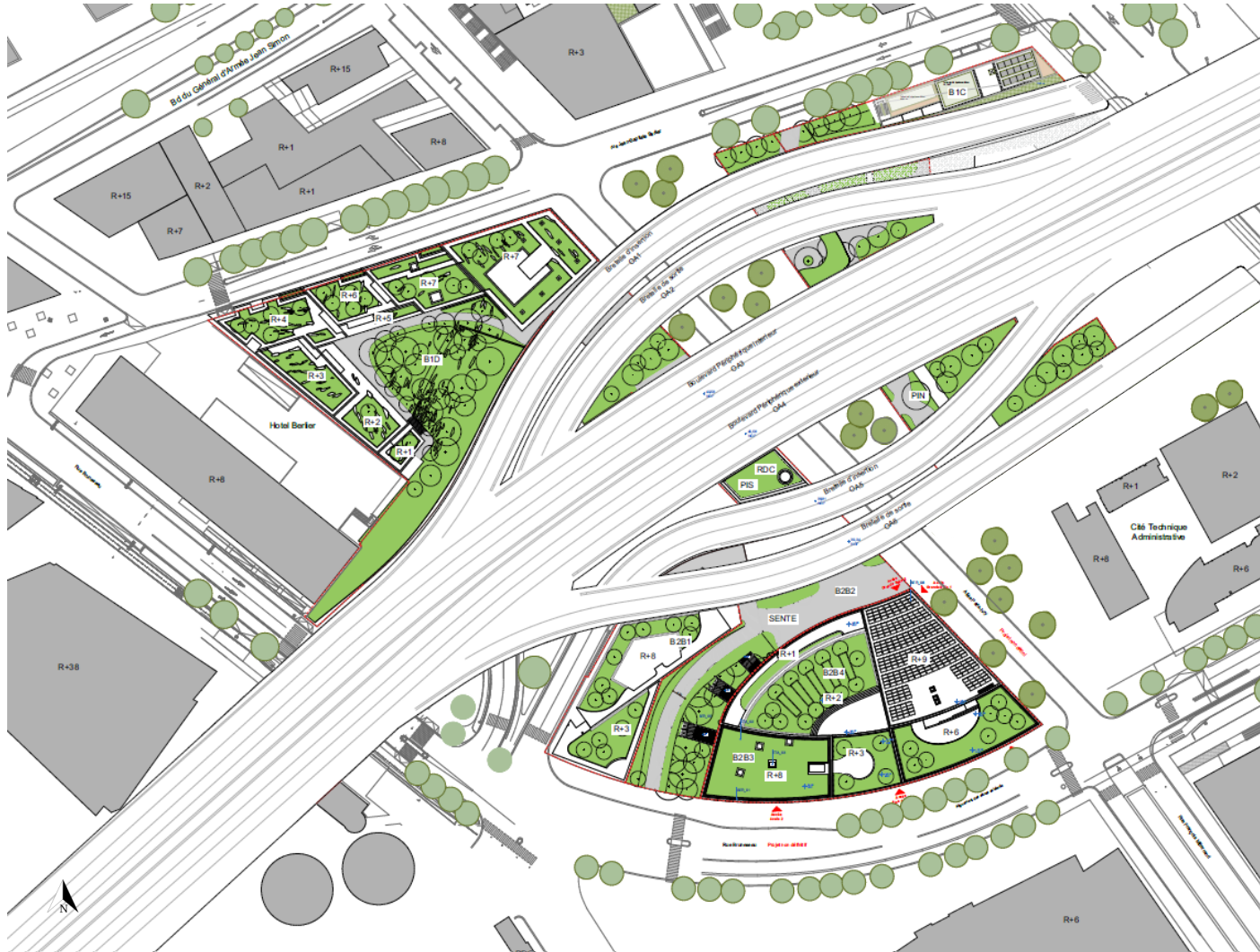
Axonométrie programmatique du projet



Source : Agences HARDEL LE BIHAN ARCHITECTES / YOUSSEF TOHMÉ ARCHITECTS AND ASSOCIATES / BUZZO SPINELLI et BASSINET TURQUIN PAYSAGE, 2026

Présentation du projet « Bruneseau Paris 13ème » (sous maîtrise d'ouvrage A.I.L.N. Développement)

Plan masse du projet



Source : Agences HARDEL LE BIHAN ARCHITECTES / YOUSSEF TOHMÉ ARCHITECTS AND ASSOCIATES / BUZZO SPINELLI et BASSINET TURQUIN PAYSAGE, 2026

1. Description du projet soumis à étude d'impact

Présentation du projet « Bruneseau Paris 13ème » (sous maîtrise d'ouvrage A.I.L.N. Développement)

3. Présentation synthétique des composantes du projet « Bruneseau Paris 13ème »

La présence de l'échangeur routier est un défi pour le développement architectural des bâtiments du projet. **Les architectes du projet ont donc construit leurs réflexions autour de grands principes morphologiques :**

- **les interstices du nouvel échangeur (vides parcellaires)** sont investis par les différentes activités et des connexions entre les bâtiments et leurs fonctions. La superposition de systèmes urbains crée des profondeurs et permet d'articuler le quartier et son environnement urbain ;
- **la présence de la Seine** a également orienté le travail sur la volumétrie du quartier : les bâtiments proposent des vues vers le fleuve depuis les façades et les toits-terrasses.

En outre, la définition des volumétries des nouvelles constructions a été conditionnée par le règlement du PLU Bioclimatique de la ville de Paris, qui fixe la hauteur maximale des constructions à 37 mètres pour cette zone (étant entendu que le secteur connaît déjà la présence de bâtiments de grande hauteur avec les tours DUO à l'Ouest du site).

La hauteur la plus haute est prévue en R+9 (63,21 NGF) et ne concerne que le lot B2B3-B4.

En termes d'aspects, les façades sont tramées par des ouvertures horizontales régulières, ponctuées d'éléments particuliers en réponse aux accidents du contexte. Les modénatures des éléments opaques donnent épaisseur et lecture constructive à l'assemblage des façades.

De manière générale, les matériaux, bois, pierre et béton, sont prévus en teinte claire.

Concernant la desserte des nouveaux bâtiments, le projet « Bruneseau Paris 13ème ne prévoit aucune surface de stationnement pour véhicule motorisé (à l'exception de trois places de livraison – sur B1D, B2B2 et PIN).

La grande majorité des déplacements sera donc assurée par les réseaux modes actifs et en lien avec l'offre importante en transports en commun sur le secteur.

A l'échelle du projet, le développement d'une offre importante en locaux vélos (**plus de 1 600 places sont prévues au total**) participe également au développement des modes doux sur le secteur.

Les accès piétons sont donc multiples :

- **le long de la rue Berlier** : tous les commerces du projet sont accessibles de plein pied en suivant la pente de la rue. On trouve ainsi un premier accès au lot B1D (hall traversant des bureaux et le commerce dans le volume en attente de la future station de métro ligne 10), à l'aire de livraison du lot (à l'angle entre la rue Jean Baptiste Berlier et la placette logistique de l'hôtel Berlier), à celle du lot PIN et enfin, l'accès au lot B1C ;
- **l'allée Paris-Ivry** permet ensuite la desserte d'un deuxième accès aux bureaux du lot B1D et des commerces qui se situent le long de l'allée (accessible de plein pied) ainsi que des stationnements vélos du lot (positionnés sous le tablier du périphérique), du hall de la petite salle de spectacle du lot PIS (sous le tablier du boulevard périphérique), des programmes du lot PIN (food-court et équipement sportif sous le tablier du boulevard périphérique, et enfin du hall de la grande salle de spectacle, du local vélo et du hall d'une école, sur le lot B2B3-B4 ;
- **le mail prévu sur le lot B2B2**, permet l'accès à la grande salle de spectacle du lot B2B3-B4, au hall secondaire des programmes de bureaux sur B2B1 et enfin à une aire de livraison entre les lots ;
- **le long de la rue Bruneseau** : le hall des écoles (avec deux auditoriums accessibles au public extérieur à l'école) prévues sur le lot B2B3-B4 et le hall principal des bureaux sur B2B1.

Au regard des espaces paysagers, « Bruneseau Paris 13ème » ambitionne de doter le site d'un « couvert végétal continu » composé de différents milieux paysagers :

- **des emprises de pleine terre** qui représentent **une surface totale d'environ 3 800 m²** ;
- l'implantation **d'environ 150 arbres** de petit, moyen et grand développement (en pleine terre et en toiture) ;
- **environ 3 400 m² de surfaces végétalisées en toitures/terrasses** (avec des épaisseurs de terre prévues en moyenne sur 80 cm).

Plus de 50% des plantations et plus de 80% des semis seront en outre des espèces d'Ile-de-France.

Ainsi, **les espaces végétalisés totalisent environ 7 200 m² au global.**

1. Description du projet soumis à étude d'impact

Présentation du projet « Bruneseau Paris 13ème » (sous maîtrise d'ouvrage A.I.L.N. Développement)

Schéma des milieux du projet et plan masse de la composition paysagère



Source : Agences HARDEL LE BIHAN ARCHITECTES / YOUSSEF TOHMÉ ARCHITECTS AND ASSOCIATES / BUZZO SPINELLI et BASSINET TURQUIN PAYSAGE, 2026

1. Description du projet soumis à étude d'impact

Présentation du projet « Bruneseau Paris 13ème » (sous maîtrise d'ouvrage A.I.L.N. Développement)

En termes de stratégie environnementale, l'un des axes forts du projet est de minimiser son empreinte carbone, tout en proposant un schéma constructif souple et évolutif, afin de maximiser la durée de vie potentielle des architectures.

Cette réflexion « bas-carbone » s'est donc traduite sur les choix urbains et structurels des différentes constructions (hors lots PIS et PIN localisés sous le périphérique et lot B1C qui n'est pas sous maîtrise d'ouvrage du groupement AILN Développement) à travers :

- une **compacité des bâtis** (« forme urbaine ») : les volumes proposés sont compacts et une optimisation de la fraction vitrée des bâtiments (génératrice de carbone) a été menée ;
- une « **mixité structurelle** » : une partie des constructions déploie le bois comme matériau structurel (à très faible empreinte écologique) contribuant, dès sa mise en œuvre à stocker du CO₂ ; et le béton est utilisé là où la stabilité structurelle et la résistance au feu sont essentielles.

Pour ce qui concerne l'approvisionnement énergétique des lots, il comprend :

- le **recours aux réseaux de chaleur urbain (besoins chaud) et de froid (réseau « Fraîcheur de Paris ») existants** ;
- la production solaire photovoltaïque en toiture des bâtiments (approvisionnement énergétique complémentaire) – à l'échelle du projet, **près de 900 m² de surfaces photovoltaïques sont prévues** (au droit des toitures des lots B1D, B2B3-B4 et B2B1).

On peut également rappeler le **respect de la RE2020 seuil 2028** pour les programmes de bureaux (hors lot B1C non maîtrisé par le groupement « AILN ») et **de la RT2012 (Cep - 40%)** pour les programmes d'enseignement supérieur, les commerces et les salles de spectacle.

Enfin, le projet affiche également son ambition environnementale par l'application de plusieurs certifications/labellisations environnementales qui imposent des niveaux de performances énergétiques qui vont au-delà de la réglementation thermique :

- « BREEAM Excellent New construction », étant précisé que le projet devra respecter les exigences du nouveau référentiel à venir (V7) ;
- « HQE BD » niveau Excellent ;
- Label « OSMOZ » ;
- Label « Biodiversity » ;
- Label « BBKA » niveau Standard ;
- Démarche « Bâtiments Durables Franciliens » (BDF) pour l'ensemble du projet ;
- Inscription du projet dans le Pacte Bois-biosourcés Fibois « Pact2030 Ile-de-France » ;
- Mesures conservatoires dans le projet permettant à terme l'obtention d'un label « WiredScore » niveau Gold, ou R2S.

1. Description du projet soumis à étude d'impact

Présentation du projet « Bruneseau Paris 13ème » (sous maîtrise d'ouvrage A.I.L.N. Développement)

4. Perspectives des lots du projet « Bruneseau Paris 13ème »

Perspective non contractuelle - lot B1D depuis la bretelle du périphérique en direction du Nord (bâtiments existants le long de la rue Berlier en second plan)



Perspective non contractuelle - lot B2B1 depuis l'allée Paris-Ivry en direction de l'Ouest (façade lot B2B3-B4 au premier plan)



Perspective non contractuelle - lot B2B1 et de l'entrée de la sente (B2B2) depuis la rue Bruneseau en direction du Nord (façade lot B2B3-B4 à droite)



Source : Agences HARDEL LE BIHAN ARCHITECTES / YOUSSEF TOHMÉ ARCHITECTS AND ASSOCIATES / BUZZO SPINELLI et BASSINET TURQUIN PAYSAGE, 2026

1. Description du projet soumis à étude d'impact

Présentation du projet « Bruneseau Paris 13ème » (sous maîtrise d'ouvrage A.I.L.N. Développement)

Perspective non contractuelle - lot B2B3-B4 depuis le croisement « rue Bruneseau-Allée Paris-Ivry » en direction de l'Ouest ; tours Duo en second plan (aménagement paysager indicatif au droit de l'allée Paris-Ivry)



Perspective non contractuelle - lot PIS depuis l'allée Paris-Ivry en direction du Sud-ouest (aménagement paysager indicatif au droit de l'allée Paris-Ivry)



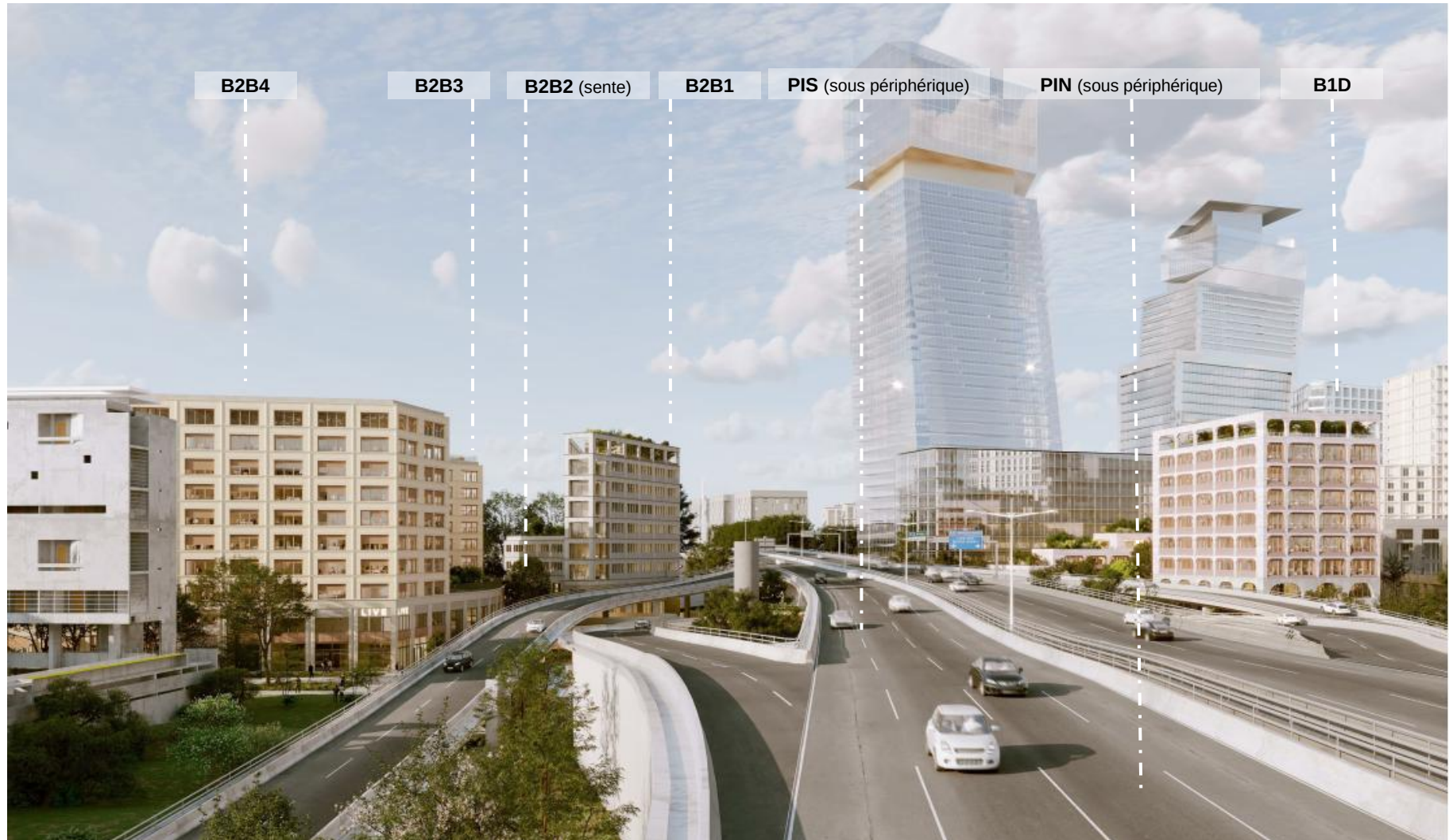
Perspective non contractuelle - lot PIN sous le tablier du périphérique depuis l'allée Paris-Ivry en direction de l'Est (Food-market)

Source : Agences HARDEL LE BIHAN ARCHITECTES / YOUSSEF TOHMÉ ARCHITECTS AND ASSOCIATES / BUZZO SPINELLI et BASSINET TURQUIN PAYSAGE, 2026

1. Description du projet soumis à étude d'impact

Représentations graphiques d'ensemble du projet

Perspective en élévation (non contractuelle) en direction de l'Ouest – hors lot B1C (aménagement paysager indicatif pour l'allée Paris-Ivry)



Source : Agences HARDEL LE BIHAN ARCHITECTES / YOUSSEF TOHMÉ ARCHITECTS AND ASSOCIATES / BUZZO SPINELLI et BASSINET TURQUIN PAYSAGE, 2026

1. Description du projet soumis à étude d'impact

Représentations graphiques d'ensemble du projet

Perspective en élévation (non contractuelle) depuis l'allée Paris-Ivry en direction du Sud – hors lots PIN, B1D et B1C (aménagement paysager indicatif pour l'allée Paris-Ivry)



Source : Agences HARDEL LE BIHAN ARCHITECTES / YOUSSEF TOHMÉ ARCHITECTS AND ASSOCIATES / BUZZO SPINELLI et BASSINET TURQUIN PAYSAGE, 2026

1. Description du projet soumis à étude d'impact

Plannings prévisionnels des opérations (projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » et projet « Allée Paris-Ivry »)

1. Planning prévisionnel du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} »

Le planning et le phasage des travaux se sont basés sur **deux hypothèses** et une obtention des autorisations d'urbanisme / désignation de l'entreprise de travaux, **au cours de l'année 2026** :

- Scénario 1 (construction simultanée des lots) - Acquisition de l'ensemble des terrains du projet et lancement simultané de l'ensemble des projets (et après période études/travaux préparatoires de 6 mois)

Le lot B1C serait le premier à débiter (lot qui n'est pas sous maîtrise d'ouvrage directe du groupement AILN) et les autres lots seraient réalisés de manière simultanée.

Dans ce scénario, le lancement des chantiers serait prévu pour le **T3 2027 (lot B1C)** et la dernière livraison de bâtiments est prévue pour le **T1 2031 (lots B2B3-B4 / PIS / PIN / B1D / B2B2)**.

- Scénario 2 (construction échelonnée des lots) – Acquisition progressive des terrains induisant un décalage possible des chantiers (et après période études/travaux préparatoires de 6 mois)

L'aménagement du site débiterait par les lots B2B3-B4, PIS et PIN et finirait par les lots B2B1/B2B2 et B1D (en lien avec B1C).

Dans ce scénario, le lancement des chantiers serait prévu pour le **T3 2028 (lot B2B3-B4)** et la dernière livraison de bâtiment est prévue pour le **T3 2033 (lot B1D)**.

2. Planning prévisionnel de l'aménagement de l'allée Paris-Ivry (sous maîtrise d'ouvrage SEMAPA)

Les travaux de viabilisation de l'axe seront phasés et débiteront pour s'achever selon les besoins du premier lot à construire (chantier prévu sur une période de 12 à 18 mois).

Ces travaux seront menés pendant le chantier du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} ».

L'ouverture au public de l'allée Paris-Ivry (totale ou partielle) reste à définir.

2. Sensibilité de l'état initial de la zone d'étude

Préambule

La sensibilité d'une thématique environnementale s'appréhende au regard de l'importance des enjeux, mais aussi de la « gravité » des impacts qu'un projet pourrait générer.

L'enjeu représente pour une portion du territoire, compte-tenu de son état actuel ou prévisible, une valeur au regard de préoccupations patrimoniales, esthétiques, culturelles, de cadre de vie ou économiques.

Les enjeux sont appréciés par rapport à des critères tels que la qualité, la rareté, l'originalité, la diversité, la richesse, ...

L'appréciation des enjeux est indépendante du projet : ils ont une existence en dehors de l'idée même d'un projet

Trois degrés d'enjeux peuvent être définis :

- **Enjeu fort** : Existence d'une valeur du territoire et/ou de préoccupation telles que la réalisation d'un projet risque la perte totale de la valeur et/ou l'augmentation forte de la préoccupation ;
- **Enjeu moyen** : Existence d'une valeur du territoire et/ou de préoccupation telles que la réalisation d'un projet risque la dégradation partielle de la valeur et/ou l'augmentation moyenne de la préoccupation ;
- **Enjeu faible** : Existence d'une valeur du territoire et/ou d'une préoccupation telles que la réalisation d'un projet est sans risque de dégradation de la valeur et d'augmentation de la préoccupation.

Les tableaux ci-après présentent un bilan synthétique et simplifié des enjeux du site de projet par thématiques environnementales.

2. Sensibilité de l'état initial de la zone d'étude

Tableau de sensibilité de l'état initial de la zone d'étude par thématique

Thématiques environnementales	Synthèse de la thématique	Enjeu environnemental
Acoustique – vibratoire	<u>Environnement sonore</u> : le site n'est pas concerné par un Plan d'Exposition au Bruit mais s'inscrit dans les bandes sonores d'infrastructures bruyantes (voie ferrée – catégorie 2 et 3 ; voies routières - catégorie 1,3,4 et 5) ; <u>Ambiance sonore du site</u> : le site s'inscrit dans une ambiance sonore particulièrement agressive, notamment du fait de la présence du boulevard périphérique. Les nuisances issues du trafic sont considérées comme sources de bruit prépondérantes sur le secteur. Selon l'étude acoustique réalisée la plus grande partie du site de projet est soumise à des niveaux sonores compris entre 65 et 70 dB(A) en période diurne et à des niveaux compris entre 55 et 60 (A) en période nocturne ; <u>Environnement vibratoire</u> : le site est distant de plus de 100 m des voies ferrées de la ligne C du RER toutefois, le prolongement à terme de la ligne 10 du métro, traversera le site à son horizon d'exploitation. Il convient d'étudier les nuisances générées par le métro pour les bâtiments du projet les plus proches du futur tracé ;	FORT
Climat - Ilot de Chaleur Urbain (ICU)	<u>Climat</u> : le périmètre d'étude n'est pas confronté à des phénomènes climatiques particuliers ; <u>ICU</u> : le site du projet présente un environnement urbain chaud et dense, avec des sols artificialisés et un déficit d'ombre et de végétation, amplifiant l'effet d'îlot de chaleur urbain. La proximité de zones d'eau et de végétation offre un potentiel très limité de rafraîchissement. Concernant l'ensoleillement, les simulations montrent un fort rayonnement solaire sur les emprises des lots B1C, B1D et ilot B2B en été mais plus limité en hiver induit par les volumes des bâtiments existants aux environs.	FORT
Qualité de l'air	<u>Qualité de l'air sur la zone</u> : les données de qualité de l'air à proximité du projet (données AIRPARIF) montrent que les concentrations mesurées en moyenne annuelle respectent les normes de qualité de l'air actuelles pour les polluants suivis (NO2, PM10, PM2.5) excepté pour le NO2 au niveau du Boulevard Périphérique (proximité trafic) ; <u>Qualité de l'air sur le site (au regard de la campagne in situ)</u> : les teneurs mesurées in situ respectent les valeurs réglementaires actuelles pour tous les polluants (hormis le NO2 et les PM2,5 sur un seul point proche bretelle du Boulevard périphérique). Pour information, les valeurs limites à respecter au 1^{er} janvier 2030 (non en vigueur) sont également dépassées sur tous les points de mesures pour le NO2 (et sur un seul point de mesure pour les poussières - intégrant PM10 et PM2,5 - toujours au niveau du boulevard périphérique). Au regard des mesures prises lors d'une précédente campagne (en 2021), on note une réduction franche des concentrations en 2025 pour l'ensemble des polluants considérés (NO2, PM10 et PM2,5) confirmant une amélioration globale de la qualité de l'air au droit du site entre les périodes ;	FORT
Pollution des milieux (sols, eaux, gaz des sols)	<u>Pollution (sols)</u> : les investigations in situ ont montré une pollution diffuse en éléments traces métalliques sur l'ensemble du site, des pollutions ponctuelles en composés organiques notamment au droit des lots B1D, PIN et de l'ilot B2B (spots) ; et des terres majoritairement sulfatées impactées en métaux lessivables (antimoine pour l'essentiel). Ces concentrations sont susceptibles de présenter un risque pour les futurs usagers ; <u>Pollution (eaux)</u> : absence de pollution des eaux souterraines sur le site de projet exception faite sur l'emprise de l'ilot B2B (présence de concentrations à l'état de traces en hydrocarbures totaux) ; <u>Pollution (gaz des sols)</u> : les concentrations mesurées (proches des seuils de quantification du laboratoire) ne sont pas de nature à engendrer un risque sanitaire par inhalation pour les futurs usagers.	FORT

2. Sensibilité de l'état initial de la zone d'étude

Tableau de sensibilité de l'état initial de la zone d'étude par thématique

Thématiques environnementales	Synthèse de la thématique	Enjeu environnemental
Eau	<u>Eau superficielle</u> : absence de cours d'eau superficiel sur le site mais proximité de la Seine ; <u>Eaux souterraines</u> : les niveaux d'eaux souterraines oscillant entre -3,35 m et -8,55 m de profondeur, ces niveaux sont à prendre en considération dans l'implantation des futurs bâtiments ; <u>Utilisation de l'eau</u> : site non concerné par un captage Adduction Eau Potable ; <u>Imperméabilisation des sols</u> : site correspondant essentiellement à des zones en chantier et des espaces de délaisés routier (coefficient de ruissellement moyen de 0,68 pour la pluie décennale) ; <u>Risques naturels (eau)</u> : site inscrit dans le zonage du PPRI de la Seine (site jouant un rôle d'expansion et de stockage des crues avec un volume inondable actuel évalué à 36 509 m3). Au regard de ses caractéristiques (présence d'une dépression topographique sous le périphérique) et de son positionnement (au cœur d'un tissu dense), selon l'étude hydraulique du projet, à l'état actuel, les écoulements attendus lors d'une crue de la Seine devraient rester très faibles, voire nuls. En lien avec cette inscription, la zone est également située dans une zone potentiellement sujette aux risques d'inondation par débordements de la nappe ;	MOYEN
Biodiversité	<u>Zonages patrimoniaux</u> : le site ne s'inscrit ni dans le périmètre d'un site Natura 2000, ni dans une ZNIEFF, et n'est pas concerné par un arrêté de protection de biotope. Il n'est pas inscrit à proximité d'une Réserve Naturelle Régionale, d'un parc naturel régional, ou d'un Espace Naturel Sensible ; <u>Zone humide</u> : le site ne s'inscrit pas dans un périmètre de zone humide et aucun habitat caractéristique de zone humide n'a été observé (une seule espèce indicatrice de zone humide a été recensée mais son développement sur site se limite à une station). Selon l'écologie, les remaniements des sols liées aux occupations du site ne permettent pas d'avoir un sol fonctionnel et caractéristique de zone humide ; <u>Corridors écologiques</u> : le site est concerné par un corridor de type alluvial multi trames (la Seine) identifié par le SRCE. L'OAP couvrant le site prévoit également un renforcement du couvert végétal du site et du secteur Bruneseau ; <u>Biodiversité</u> : Site majoritairement composé d'espaces végétalisés, présentant peu d'enjeu concernant les habitats néanmoins un habitat prioritaire au sens du référentiel Chemins de la nature (Plan Biodiversité 3) de la Ville de Paris a été recensé (friches rudérales). Concernant la flore, 3 espèces assez rares, 1 espèce rare et 2 espèces très rares sont recensées mais aucune espèce protégée à l'échelle nationale ou régionale. Une large partie du site est colonisée par des espèces exotiques envahissantes. Concernant la faune : 1 espèce d'insecte protégée (Cedipode turquoise dont l'écologie est adaptée aux habitats « perturbés »), 6 espèces d'oiseaux protégées (dont 3 espèces identifiées comme nicheuses probables et le Rougequeue noir, est identifié comme nicheur avéré sur le site) ainsi que 4 espèces de chiroptères protégées ont été observées sur le site (mais aucune n'utilise le site comme gîte ou colonie de parturition ; mais comme zone d'alimentation). Concernant les chiroptères, on note également l'absence de cavité propice à la reproduction sur le bâti ou dans les arbres présents sur le site ; <u>Pollution lumineuse</u> : présence d'éclairement au sol (aux abords du site) ayant des impacts pour la biodiversité (notamment au niveau des axes viaires qui l'encadrent) ;	MOYEN (avifaune) à FAIBLE (pour les habitats, flore et autres espèces)
Risques technologiques et industriels / Pollution électromagnétique / Pollution lumineuse	<u>Risques technologiques et industriels</u> : une seule ICPE soumise à autorisation et en activité est recensée à proximité (centre d'incinération d'Ivry à 200 m au Sud). Les sites SEVESO les plus proches sont situés à plus de 4 km au Sud-Est, sur la commune de Vitry-sur-Seine ; <u>Risques Transport Matière Dangereuse (TMD)</u> : le projet est construit autour du périphérique (risque TMD consécutif à un accident se produisant sur cet infrastructure) et est proche d'un canalisation « dangereuse » située au Nord, sous le quai d'Ivry ; <u>Risques électromagnétiques</u> : le site n'est pas exposé à des rayonnements électromagnétiques particuliers (il est éloigné des caténaires de la voie ferrée et les sources radioélectriques existantes à proximité présentent des niveaux électromagnétiques inférieurs aux valeurs-limites réglementaires) ; <u>Pollution lumineuse</u> : le site de projet est, de par sa localisation à Paris intra-muros, soumis à un halo lumineux général et intense (notamment au droit du croisement rues Bruneseau/boulevard Jean Simon et passage allée Paris-Ivry au Nord) et connaît à ce titre une pollution lumineuse indirecte (situation de l'obscurité particulièrement dégradée). Pour la biodiversité et selon l'étude menée, les enjeux de mises en lumière du futur projet restent limités, avec des enjeux potentiels sur les oiseaux et sur les insectes ;	FORT (pollution lumineuse) à FAIBLE

2. Sensibilité de l'état initial de la zone d'étude

Tableau de sensibilité de l'état initial de la zone d'étude par thématique

Thématiques environnementales	Synthèse de la thématique	Enjeu environnemental
Topographie / Géotechnie (Sol)	<u>Topographie</u> : site relativement plat ; <u>Caractéristiques des sols</u> : remblais peu perméables mais de bonnes compacités, la prise en compte des fondations existantes du périphérique lors des travaux d'aménagement des lots reste le principal enjeu pour le projet ; <u>Risques naturels (sols)</u> : risque sismique très faible, absence de risques lié à la présence d'ancienne carrière ou de poche de gypse ;	FAIBLE
Environnement urbain / éléments paysagers et éléments historiques	<u>Environnement urbain</u> : site de projet actuellement non bâti et marqué par la présence du boulevard périphérique et de ses bretelles. Concernant son environnement proche, des formes urbaines imposantes sont recensées (Tours Duo, immeubles résidentiels en R+12 ou R+15) ; <u>Environnement paysager (sur le site)</u> : le site, étant essentiellement composé de délaissés routiers et d'espaces en chantier, présente une qualité paysagère très faible ; <u>Environnement paysager (abords du site)</u> : le site s'inscrit dans un secteur bénéficiant de la présence des quais de Seine, d'un réseau d'espaces verts publics bien identifié (jardin des Grands Moulins, square Cyprien Norwid...) et d'alignement d'arbres au droit des axes routiers proches ; <u>Éléments historiques</u> : le site s'insère dans un environnement patrimonial très riche. Il est concerné par les périmètres de protection de deux Monuments Historiques (l'ancienne usine d'air comprimé SUDAC et sa cheminée, au Nord, et le bastion n°1 sur la rive droite Porte de Charenton, à l'Est) ; <u>Archéologie</u> : le site s'inscrit dans une zone soumise à un examen préalable obligatoire auprès des services de l'Etat (en vue de permettre la détection et la sauvegarde du patrimoine archéologique).	FAIBLE
Déplacement	<u>Desserte</u> : site bénéficiant d'une bonne accessibilité routière, notamment grâce à la présence du boulevard périphérique ; <u>Conditions de trafic sur le secteur</u> : site connaissant une circulation routière importante, notamment au droit du boulevard périphérique. Le quai d'Ivry et le Boulevard du Général d'Armée Jean Simon présentent dans une moindre mesure des charges de trafic relativement importantes. Les carrefours avoisinants présentent des fonctionnements globalement fluides selon l'étude circulation réalisée ; <u>Transports en commun</u> : le site bénéficie d'une bonne desserte en transports en commun (1 arrêt de métro – L14, 1 arrêt de RER C, 3 arrêts tramway du T3A et 3 arrêts de bus recensés dans un rayon de moins d'1 km). Selon l'étude circulation, certaines lignes existantes présentent des niveaux proches de la saturation (comme par exemple le T3A) ; <u>Vélos</u> : le secteur bénéficie d'un réseau cyclable généreux aussi bien du côté de la ville de Paris que du côté d'Ivry-sur-Seine. En accord avec cette dynamique, deux stations vélib' sont localisées dans un rayon de 500 m ; <u>Déplacements piétons</u> : plusieurs aménagements réalisés dans le cadre de la ZAC PRG ont permis d'offrir des itinéraires piétons sécurisés sur le secteur ;	FAIBLE
Socio-démographie / Equipements	<u>Économie</u> : le 13^e arrondissement se caractérise par une population adultes/séniors majoritairement active (77%) malgré un taux de chômage supérieur à la moyenne parisienne (bien qu'en diminution). Son tissu économique, essentiellement composé de très petites entreprises, est fortement tertiairisé ; <u>Equipements</u> : le site bénéficie de la proximité de plusieurs équipements de rang métropolitain et l'arrondissement bénéficie de fait d'un très bon niveau d'équipement ;	FAIBLE
Réseaux / Énergie / Déchets	<u>Réseaux</u> : le site étant viabilisé, il bénéficie des réseaux de collecte d'eaux usées et d'eaux pluviales ainsi que d'énergie et de télécommunication ; <u>Énergie (consommation)</u> : le premier secteur d'activité consommateur d'énergie sur le territoire est représenté par le tertiaire, l'énergie non renouvelable reste également très majoritaire ; <u>Énergie (potentiels locaux)</u> : selon l'étude réalisée, le potentiel en matière d'énergies renouvelables sur le secteur est fondé sur les réseaux de chaleur et de froid existants. Le site bénéficie également d'un potentiel solaire réel ; <u>Déchets</u> : l'évacuation des déchets est assurée régulièrement sur le secteur et les installations de traitement présentes à Paris (et dans sa proche banlieue) ont des capacités suffisantes pour accueillir l'ensemble des déchets du territoire ;	FAIBLE
Servitude d'utilité publique (SUP)	Au regard du PLU bioclimatique en vigueur, aucune SUP ne grève le site.	-

3. Aperçu de l'évolution de l'environnement avec et en l'absence des projets

Hypothèses d'évolutions du site

Thématiques environnementales	Évolutions de l'état initial <u>AVEC</u> mise en œuvre des projets	Évolutions de l'état initial <u>SANS</u> réalisation des projets (scénario fil de l'eau **)
Sol / Eau	En phase chantier : - Travaux de remblaiement afin de niveler le site et excavations localisées pour le terrassement et la réalisation de fondations (sans impact sur les fondations des ouvrages du périphérique) ; - Travaux de dépollution (évacuation des terres impropres et mesures de gestion) ; - Risque de pollution (sols / eaux souterraines) : impacts potentiels des chantiers liés à des déversements accidentels ou au risque d'infiltration d'eaux de pluie contaminées qui ruissellent (exceptionnel) ; - Rabattement des eaux souterraines (si nécessaire) dans le cadre des chantiers du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » ; En phase exploitation : - Absence d'activité « polluante » au regard de l'usage du site et absence d'utilisation des eaux souterraines pour les besoins des constructions ; - Augmentation de la consommation d'eau potable et des rejets d'eaux usées à l'échelle du site ; - Imperméabilisation du site mais développement/maintien d'espaces perméables ; - Prise en compte du risque inondation dans le projet « Bruneseau Paris 13^{ème} ».	- Le site ne subit aucune modification sur ses « sols » (absence d'adaptation du terrain pour faciliter la desserte, absence de dépollution des sols) ; - En l'absence de construction sur le site, les écoulements attendus lors d'une crue centennale de la Seine doivent rester très faibles, voire nuls, compte tenu de la position du site en zone d'expansion des crues et au cœur d'un tissu urbain dense ; - Le besoin en eau potable n'augmente pas compte tenu de l'absence de développement de nouveaux programmes ; - Concernant l'imperméabilisation : le site n'étant pas construit, les eaux pluviales s'infiltreraient naturellement dans les sols mais restent tributaires de la perméabilité faible des remblais existants (des difficultés d'infiltration sur site pourraient être relevées avec des stagnations d'eau en surface par exemple) ;
Climat (ICU) / Qualité de l'air	En phase chantier : - Risques d'augmentation temporaire des pollutions pendant le chantier (émissions GES) et lors de certaines phases de travaux (poussières lors des terrassements par exemple, mais absence de démolition) ; En phase exploitation : - Réduction de l'empreinte carbone des constructions en phase conception ; - Influences positives du projet sur l'îlot de Chaleur Urbain (développement de surfaces végétalisées, volumes bâtis de différentes hauteurs et plantation d'arbres pour diminuer les apports solaires sur les sols, réduction de rejets de chaleur anthropique au regard des dispositifs énergétiques choisis pour le projet...) ; - Augmentation permanente mais très limitée des émissions polluantes (la majorité provenant du trafic induit par le périphérique) ; - Les nouveaux bâtiments (encadrant le périphérique) jouent en outre un rôle d'écran aux émissions vis-à-vis des immeubles d'habitations et des équipements scolaires/petite-enfance existants le long de la rue Jean-Baptiste Berlier ;	- Malgré la re-végétalisation spontanée du site (espèces prairiales et arbustives), une large partie du site reste impactée par l'infrastructure du périphérique (au-dessus) et aucune plantation d'importance (espèces arborées) n'est développée ; - Les vagues de chaleur de plus en plus fréquentes devraient également favoriser des teneurs de plus en plus élevées en ozone sur le territoire parisien (et plus largement dans toute la région francilienne) ; - Concernant la qualité de l'air : l'analyse comparative des émissions polluantes à l'horizon 2030 met en évidence des évolutions similaires entre un projet « fil de l'eau » et le projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » quel que soit le polluant (augmentation générale très faible de l'ordre de +0,4 à +0,6% entre les deux scénarios). Toutefois, les nuisances sont plus directes pour les usagers/occupants des bâtiments de la rue Jean Baptiste Berlier en l'absence de nouvelles constructions faisant écran avec le périphérique ;

** Le scénario « fil de l'eau » s'entend dans l'hypothèse où le site de projet est maintenu dans sa configuration actuelle : les emprises du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » restent des délaissés routiers aux abords du boulevard périphérique et l'allée « Paris-Ivry » (participant à l'aménagement d'ensemble) n'est pas non plus réalisée dans ce scénario.

3. Aperçu de l'évolution de l'environnement avec et en l'absence des projets

Hypothèses d'évolutions du site

Thématiques environnementales	Évolutions de l'état initial <u>AVEC</u> mise en œuvre des projets	Évolutions de l'état initial <u>SANS</u> réalisation des projets (scénario fil de l'eau)
Biodiversité	En phase chantier : - Impact sur les habitats (destruction d'habitats de friches – habitats recensés non protégés) ; - Impact sur la flore (absence d'espèce protégée recensée) avec un risque limité (destruction de stations végétales et risque de dissémination d'espèces exotiques) ; - Impact sur l'avifaune (risque de destruction d'individus et d'habitats ainsi que des perturbations temporaires liées au chantier). Pour les autres taxons, perturbations temporaires des fonctionnalités écologiques du site (notamment pour les chiroptères) ; En phase exploitation : - Conservation d'espaces en friche dans le projet, gestion écologique des habitats et création de zones rudérales pionnières (choix de plants et semences indigènes) ; - Mise en place d'un schéma d'éclairage raisonné, installation d'abris ou de gîtes artificiels pour la faune et déploiement d'actions de sensibilisation.	- Sans activité, le site est maintenu à l'état de friche. Il est susceptible de constituer un espace favorable au développement de la biodiversité locale mais son potentiel écologique reste dépendant du contexte paysager environnant (en l'absence de gestion, le site pourrait également favoriser l'installation d'espèces exotiques envahissantes) ; - Il est également envisageable que les espèces faunistiques utilisent finalement de moins en moins le site (pour alimentation ou habitat) en raison d'un état naturel qui se dégraderait au fil des années (poches de déchets résiduels voire de dépôt sauvage d'ordures ...Etc.) ;
Socio-économique - Cadre de vie	En phase chantier : - Impact économique positif temporaire lié à l'exécution des chantiers (emplois, matériaux...) ; - Utilisation de sources lumineuses supplémentaires aux abords du site pour éclairer les zones de chantier (principalement en hiver) ; En phase exploitation : - Développement de programmes de bureaux et d'activités économiques (dynamisme significatif pour la zone) d'équipements en lien avec les équipements de rang métropolitain existants à l'échelle de l'arrondissement de la Capitale (enseignement supérieur, salles de spectacle) et d'un « Food market » / équipement sportif pouvant être des aménités pour les habitants ; - Absence d'activité classée SEVESO - Prise en compte du périphérique (conception du projet étudiée avec la SEMAPA et la Direction de la Voirie et des Déplacements de la ville de Paris) ; - Concernant la canalisation de gaz, l'ensemble des bâtiments futurs sont situés dans le périmètre de la servitude autour des canalisations de transport en gaz (une étude de danger est prévue pour les ERP) ; - Pollution lumineuse supplémentaire mais non significative (principalement sous le périphérique, au droit de l'allée « Paris-Ivry », espace non éclairé aujourd'hui) afin de garantir un confort d'éclairage sur le secteur et la sécurité de l'espace public/privé.	- Le site n'étant pas aménagé, il ne permet pas de répondre à la création de nouveaux emplois ; - Les habitants/usagers de l'arrondissement et à plus large échelle du territoire francilien, ne bénéficient pas de nouveaux lieux de culture, d'enseignement et de commerces/loisirs (absence de nouvelle activité susceptible de participer au dynamisme économique du secteur) ;

3. Aperçu de l'évolution de l'environnement avec et en l'absence des projets

Hypothèses d'évolutions du site

Thématiques environnementales	Évolutions de l'état initial <u>AVEC</u> mise en œuvre des projets	Évolutions de l'état initial <u>SANS</u> réalisation des projets (scénario fil de l'eau)
Environnement urbain et paysager / Patrimoine	En phase chantier : - Altération momentanée du paysage ; - Sollicitation préalable de la DRAC (évitement d'impact des travaux sur des éléments du patrimoine archéologique) ; - Développement architectural des constructions en accord avec l'Architecte des Bâtiments de France (phase permis de construire) ; En phase exploitation : - Nouvelles constructions participant à l'amélioration de la qualité urbaine du secteur (« gommer » l'infrastructure du boulevard périphérique par l'implantation de bâtis à hauteurs limitées) ; - Développement d'espaces verts pour valoriser les vues au RDC (et toitures plantées intégrées aux bâtiments) ; - Développement de l'allée « Paris-Ivry » offrant aux usagers un espace à dominante piétonne, végétalisé et apaisé ; - Développement architectural des constructions soumis à échange préalable avec l'Architecte des Bâtiments de France (conception) ; - Absence d'intervention susceptible de mettre à jour des vestiges archéologiques.	- Le front bâti le long du quai d'Ivry n'est pas cohérent (vide résiduel entre l'échangeur et le Nord de la rue Berlier). - Le paysage reste très artificialisé (marqué par l'échangeur) et inhospitalier pour les activités humaines.
Déplacements	En phase chantier : - Impact temporaire sur la circulation aux abords du site (augmentation des flux de camions) et restriction d'usage sur les voies circonscrivant le site (rue Berlier et échangeur) ; En phase exploitation : - Absence de parking véhicule motorisé (à l'échelle des lots) ; - Augmentation très limitée des flux routiers selon les simulations (sans impact sur le fonctionnement des carrefours existants) ; - Augmentation de l'utilisation des transports en commun mais développement de transports en commun (mise en service TZen5 et prolongement Ligne 10 métro) offrant des capacités supplémentaires locales ; - Stationnements vélo et développement de liaisons douces publique/privée (allée « Paris-Ivry » et lot B2B2) pour conforter celles existantes ;	- Il n'y a pas d'augmentation du volume de trafic générée par une évolution de l'utilisation du site ; - Selon l'étude circulation, en l'absence de mise en œuvre du projet, le trafic routier à proximité du secteur sur le boulevard périphérique diminue à long terme notamment en raison de l'amélioration des transports en commun (Grand Paris Express). Sans le projet, une réduction d'environ 12% à 40% des charges de trafic sur les voies circonscrivant le site est à relever ; - Concernant les liaisons douces : les aménagements en faveur des modes doux (pistes cyclables, cheminements piétonniers) continuent de se développer dans le cadre des travaux de la ZAC PRG notamment sur les axes viaires circonscrivant le site (mais aucun ne se développe en son sein et le lien entre Paris et Ivry est moins « direct ») ;

3. Aperçu de l'évolution de l'environnement avec et en l'absence des projets

Hypothèses d'évolutions du site

Thématiques environnementales	Évolutions de l'état initial <u>AVEC</u> mise en œuvre des projets	Évolutions de l'état initial <u>SANS</u> réalisation des projets (scénario fil de l'eau)
Environnement sonore-vibroatoire	En phase chantier : - Nuisances sonores/vibratoires temporaires (absence de démolition) ; En phase d'exploitation : - Implantation des nouvelles constructions le long de la rue Jean-Baptiste Berlier générant un effet de masque par rapport aux nuisances sonores du boulevard périphérique ; - Nuisances sonores globalement équivalentes à celles relevées actuellement pour les constructions du projet ; - Augmentation ponctuelle des émissions sonores liée à l'exploitation des salles de spectacles (mais limitée par des procédés techniques) ; - Aucune émission vibratoire nouvelle en phase exploitation (hors lot B1C** et selon les simulations, aucune mesure de désolidarisation n'est nécessaire pour les bâtiments à proximité de la future ligne L10) ;	- En l'absence de nouvelles constructions sur le site : aucun effet « d'écran acoustique » induit par de nouveaux volumes (notamment pour sa partie Nord) n'est possible. Comme pour la pollution de l'air, des nuisances subsistent pour les usagers et occupants des bâtiments de la rue Jean Baptiste Berlier ; - Par ailleurs, la réduction du trafic observable sans le projet n'engendre pas de grande modification sur l'ambiance sonore existante, le bruit routier issu de l'exploitation du périphérique reste prédominant comme confirmé par les simulations ; - Concernant les vibrations, aucune problématique vibratoire n'est à relever en l'absence de nouvelle construction (tracé ligne 10 se faisant au dessous de délaissés routiers) ;
Réseaux/Énergies / Déchets	En phase chantier : - Augmentation temporaire des besoins énergétiques ; - Volumes de déchet à traiter liés aux terrassements/travaux de dépollution et construction des bâtiments ; En phase exploitation : - Augmentation des besoins (assainissement, eau potable et énergie) ; - Développement de solutions durables en matière d'approvisionnement énergétique (réseaux urbains de chaleur et de fraîcheur existants et installation de panneaux photovoltaïques) ; - Mise en place d'une stratégie en matière de gestion des eaux pluviales veillant à limiter les rejets (infiltration naturelle et évapotranspiration) à l'échelle de chacun des lots du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » et de l'allée Paris-Ivry (en cours de définition) ; - Augmentation permanente des volumes de déchets (déchets type ménager ou non dangereux) ; - Aménagement d'espaces dédiés au tri, au stockage et à l'évacuation des déchets ;	- Les consommations énergétiques sont nulles (absence d'exploitation du site) tout comme les besoins en eau potable et assainissement eaux usées ; - La gestion des déchets reste inchangée à l'échelle de l'arrondissement (aucun déchet n'est produit sur le site en l'absence de programme).

** Pour rappel, le lot B1C est réalisé dans le cadre d'une convention d'occupation temporaire d'une durée de 15 ans. La construction sera alors démontée lors du démarrage des travaux du prolongement de la ligne 10.

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Préambule

L'analyse des impacts du projet a été menée pour chaque thématique environnementale présentant des enjeux au stade de l'état initial.

Les tableaux ci-après synthétisent donc la sensibilité environnementale de l'état initial, l'impact potentiel du projet en phase chantier et en phase exploitation sans mesures particulières (impact BRUT), la nature et les principes déterminants de la mesure retenue, et enfin l'impact « RESIDUEL » après mesure.

Dans le cadre de ce chapitre, l'importance de l'impact fait l'objet d'une cotation simple autour des notions suivantes :

- nature de l'impact : nul, négatif ou positif,
- durée de l'impact : temporaire (disparaissant dans le temps) / permanente (impact irréversible),
- degré de l'impact :
 - **Négligeable** : impact suffisamment faible pour que l'on puisse considérer que le projet n'a pas d'impact ;
 - **Faible** : impact dont l'importance ne justifie pas de mesure environnementale (c'est-à-dire des mesures d'évitement ou de réduction ou compensatoire) ;
 - **Modéré** : impact dont l'importance peut justifier une ou des mesures environnementales (c'est-à-dire des mesures d'évitement ou de réduction ou compensatoires) ;
 - **Fort** : impact dont l'importance justifie nécessairement une ou des mesures environnementales (c'est-à-dire des mesures d'évitement ou de réduction ou compensatoires).

Les impacts sont d'abord présentés avant la prise de mesures (d'évitement, de réduction, de compensation voire d'accompagnement) puis après mesures, avec pour objectif un impact nul voire positif.

Les choix de conception doivent faire émerger des mesures d'évitement ou de réduction des impacts en priorité. Cependant, malgré cette application du principe de prévention et de correction à la source des atteintes à l'environnement, chaque projet peut induire des effets résiduels.

Dès lors qu'un effet dûment identifié comme dommageable ne peut être totalement supprimé, le maître d'ouvrage a l'obligation de mettre en œuvre des mesures réductrices et, à défaut, compensatoires.

A noter que les mesures d'évitement, réduction ou de compensation sont précisées dans l'hypothèse où la mise en œuvre du projet génère un impact négatif sur l'environnement.

Sont regroupées dans ce chapitre, les incidences relevant :

- En phase « Chantier » :
 - les incidences des travaux d'aménagements et de construction du site, travaux portés par la SAS A.I.L.N, maître d'ouvrage du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} »** (indiqué « projet BP13ème » ci-après) ;
 - les incidences des travaux d'aménagement réalisés dans le cadre de l'allée Paris-Ivry, sous maîtrise d'ouvrage de la SEMAPA (indiqué « projet allée PI »), cette phase de travaux ne devant pas générer d'incidence particulière sur l'environnement en raison de la nature attendue des aménagements (viabilisation d'un axe de desserte majoritairement piéton).
- En phase « Exploitation » :
 - les incidences induites par les programmes immobiliers du projet « BP13ème » qui se matérialisent principalement sur :
 - la thématique « Eau » par la prise en compte du risque inondation dans le projet (protection des personnes et maintien du libre écoulement des eaux) et la gestion des eaux pluviales ;
 - la thématique « Environnement urbain et paysager » liée au développement des lots à construire et à l'aménagement d'espaces paysagers de qualité sur le site de projet (influant sur la thématique « Climat/ICU » et « Biodiversité ») ;
 - la thématique « Déplacement » à travers la capacité du réseau viaire à absorber le flux de véhicules supplémentaires induits par les programmes immobiliers (et de manière induite, sur les thématiques « Qualité de l'air » et « Acoustique ») ;
 - concernant l'allée Paris-Ivry, la nature même de l'aménagement (espace majoritairement dédié aux circulations douces et axe commercial du sous-secteur « Bruneseau Nord ») induit en phase exploitation peu, voire pas, d'incidence particulière.

** Pour rappel, le lot B1C n'est pas sous maîtrise d'ouvrage directe du groupement AILN.

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Cadre global des chantiers : respect du CPC-PGEC et mise en œuvre de Chartes « Chantier à faibles nuisances »

A titre liminaire, et pendant toutes les phases « chantier » (notamment pour ce qui concerne le projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » sous maîtrise d'ouvrage du groupement de promoteur AILN Développement), les solutions pour éviter et réduire les nuisances de cette phase sur l'environnement seront assurées par le **Cahier des Prescriptions de Chantier** (Plan de gestion environnementale du chantier) dit « **CPC-PGEC** », de la SEMAPA, aménageur de la ZAC PRG et dont les prescriptions sont intégrées aux mesures ci-après développées.

Ce document est annexé aux promesses de vente des différents lots et le sera à l'acte d'engagement des marchés de travaux qui seront passés avec les entreprises.

Le « CPC-PGEC » étant un cadre général, **les entreprises de travaux seront également tenues de respecter des chartes** de « chantier à faibles nuisances »**, pour un chantier respectueux de l'environnement et des personnes (dans le cadre des chantiers pour le « projet BP13ème - une charte par permis »).

Ces chartes, rédigées par les Maîtrises d'Oeuvre des projets pour tenir compte des différentes préconisations et notamment des exigences spécifiques liées aux labels et certifications environnementales, prendront en compte le cadre donné par le « CPC-PGEC ».

Dans le cadre de cette démarche, chaque entreprise de travaux s'engage individuellement et collectivement par la signature de cette charte, notamment aux objectifs suivants :

- gestion des déchets produits et consommés,
- maîtrise du bruit,
- maîtrise des nuisances
- sensibilisation et information de tout le personnel à leur contribution pour l'application et le respect de la charte.

La charte vaut engagement, elle est signée entre le maître d'ouvrage (AILN Développement ou ses représentants), l' (ou les) équipe(s) de maîtrise d'œuvre et les entreprises adjudicatrices : elle fait partie des pièces contractuelles du marché de travaux remis à chaque entreprise intervenant sur le chantier (signées par toutes les entreprises intervenant sur le chantier, qu'elles soient en relation contractuelle directe ou indirecte avec le(ou les) maître(s) d'ouvrage des projets).

En aucun cas, cette charte ne se substitue à la réglementation en vigueur qui prévaut sur la tenue, l'organisation et les règles de sécurité à tenir sur les chantiers.

Un coordonnateur Environnement (« responsable environnement chantier » REC) sera ensuite nommé et chargé de l'application de la « Charte » et de son respect par les entreprises de travaux (et en particulier la maîtrise des impacts environnementaux du chantier).

Cependant, la responsabilité du suivi environnemental du chantier est également confiée à chaque entreprise présente sur le chantier et chacune devra ainsi nommer en son sein un Responsable Environnement Entreprise (REE).

Le REC constitue la mémoire vivante de l'opération et tient un carnet de bord, dont la structure est laissée à son choix, où il consigne toutes les anomalies constatées par lui à chaque visite de chantier ou à l'avancement des travaux.

Les REE doivent donc lui communiquer les informations nécessaires à l'élaboration de ce carnet de bord qui doit répertorier a minima les informations nécessaires pour l'élaboration d'un bilan de chantier, à savoir :

- réclamations des riverains et leur traitement ;
- dispositions appliquées afin de réduire les bruits de chantier ;
- incidents ou accidents environnementaux et leur traitement ;
- résultats détaillés sur les quantités et qualités des déchets générés, y compris bilan financier.

Les prescriptions relevant des chartes (et du CPC-PGEC) auxquelles seront tenues les entreprises de travaux ne sont pas clairement distinguées dans les tableaux suivants puisque répondant à une volonté générale d'éviter ou de réduire les nuisances des chantiers sur l'environnement (et donc portent sur l'ensemble des thématiques environnementales en compléments, le cas échéant, de mesures particulières prises dans le cadre des chantiers).

Un tableau de suivi environnemental « SEMAPA » permettant de suivre la mise en œuvre des mesures tout au long des différentes phases du projet (études, chantier, livraison) sera également mis en place avec l'aménageur.

**La SEMAPA n'aura pas de charte chantier propre en plus de son CPC-PGEC.

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Naturel » - thématique « Sol »

CHANTIER						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT**	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FAIBLE à FORT (pollution)	<u>Incidences sur la topographie</u> « Projet BP13ème » : le projet prévoit des travaux de terrassements pour la réalisation des emprises des bâtiments (les lots ne prévoient pas de travaux d'infrastructure, le site étant déjà viabilisé) ; « Projet Allée PI » : des terrassements ponctuels pourront être réalisés au droit de l'emprise pour créer une continuité entre les rues Bruneseau et Berlier (et ce, en lien avec les pieds de façade des lots du projet BP13ème sur l'axe).	PERMANENT direct NEGATIF FAIBLE	REDUCTION - Phasage précis (pour minimiser les surfaces découvertes) ; - Adaptation des sols via des travaux de génie civil classiques ; - Tri des déblais ; - Réutilisation des terres (selon leur nature) pour les besoins altimétriques des emprises des lots (évacuation pour les terres non réutilisables) ;	Coût des mesures intégré aux prix forfaitaires des chantiers	AILN Développement / SEMAPA (conception)	NUL
	<u>Incidences liées à la géotechnie</u> « Projet BP13ème » : interface forte avec les ouvrages existants du périphérique et des ouvrages nécessaires à la réalisation à venir de l'extension de la ligne 10 du métro ; « Projet Allée PI » : sans incidence.	PERMANENT direct NEGATIF MODERE	EVITEMENT - REDUCTION - Prise en compte des ouvrages du boulevard périphérique en phase conception (dissociation structurelle entre les constructions neuves et tous les ouvrages existants / servitudes d'accès prévues au sein des bâtiments pour la maintenance du périphérique) et chantier ; - Mise en œuvre de fondations spéciales des bâtiments définies préalablement par des études géotechniques ; - Prise en compte du tracé futur de la ligne 10 au droit du lot B1D (mesures conservatoires intégrées au bâtiment) et construction démontée lors des travaux de prolongement pour le lot B1C ;	Coût des études géotechniques réalisées : environ 14 000 € HT	AILN Développement (conception et via ses entreprises de travaux)	NUL
	<u>Incidences liées au traitement des sols (démolition)</u> « Projet BP13ème » : aucune démolition n'est prévue dans le cadre des chantiers des lots ; « Projet Allée PI » : sans incidence.	NUL	-	-	-	-
	<u>Incidences liées au traitement des sols (pollution in situ)</u> « Projet BP13ème » : selon les études pollution menées, des anomalies sont susceptibles d'induire un risque pour les futures populations en l'absence de traitement (pollution diffuse en hydrocarbures et traces métalliques, spots de pollution selon les emprises des lots du projet) ; « Projet Allée PI » : sans incidence.	PERMANENT direct NEGATIF MODERE	REDUCTION - Dépollution du site (via excavation) ; - Valorisation d'une partie des terres et évacuation des terres non valorisables vers des filières spécialisées (volume à définir selon scénario) ; - Mise en place de mesures de gestion particulières au droit des terres restantes (recouvrement des espaces verts par au moins 50 cm de terres saines / restriction d'usage sur la plantation d'espèces végétales comestibles au droit du site) ;	Coût estimatif de la dépollution : entre 650 000 et 980 000 € HT (selon scénarios de valorisation ou non)	AILN Développement (via ses entreprises de travaux)	NEGATIF direct FAIBLE
	<u>Incidences liées au risque de pollution des sols dans le cadre de l'exécution des chantiers (hygiène et santé)</u> « Projet BP13ème » / « Projet Allée PI » : des rejets de matériaux ou de liquides polluants (type hydrocarbures par exemple) pourraient être répandus accidentellement lors de l'exécution des chantiers (risques ponctuels et exceptionnels).	TEMPORAIRE direct NEGATIF FAIBLE	EVITEMENT - Bonne organisation des chantiers permettant de limiter au maximum les risques de pollution accidentelle ; - Sensibilisation du personnel affecté aux travaux, recommandations en cas d'accident, etc. ; - Kits de dépollution, sciures, produits absorbants systématiquement mises en œuvre.	Coût des mesures intégré aux prix forfaitaires des chantiers	AILN Développement / SEMAPA (via leurs entreprises de travaux)	NEGATIF direct FAIBLE à TRES FAIBLE

** Dans les tableaux suivants, les couleurs correspondent au degré de l'impact : Jaune pour un impact négatif FAIBLE, Orange pour un impact négatif MODERE, Rouge pour un impact négatif FORT, Vert clair pour un impact Positif et enfin GRIS lorsque l'impact est NUL ou NEGLIGEABLE. Lorsque l'impact n'a pas de couleur (à l'exception d'un typographie rouge s'il est négatif) c'est parce qu'il est nuancé (ex : Faible à Modéré).

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Naturel » - thématique « Sol »

EXPLOITATION						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FAIBLE à FORT (pollution)	<u>Incidences sur la topographie</u> Une fois les « phases » chantier menées (« Projet BP13ème » et « Projet Allée PI »), la topographie du site ne sera plus modifiée en phase exploitation. Aucune mesure n'est donc nécessaire, les mesures ayant déjà été prises durant les « chantiers ».	NUL	-	-	-	-
	<u>Incidences sur la géotechnie</u> « Projet BP13ème » : les principes de fondations adaptés mises en œuvre en phase « chantier » permettront aux nouvelles constructions de s'affranchir de tout risque. « Projet Allée PI » : sans incidence.	NUL	-	-	-	-
	<u>Incidences sur la pollution des sols</u> « Projet BP13ème » : suite aux travaux de dépollution réalisés, des principes de gestion sont prévus afin d'assurer la compatibilité du site avec son usage futur. Des analyses vis-à-vis du risque sanitaire ont été réalisées en fonction des usages et des publics cibles des différents lots (travailleurs/étudiants) et ont confirmé l'absence de risque sanitaire en phase exploitation. <i>On rappellera également que lors du dépôt des permis de construire, une prestation « ATTES ALUR » a été menée permettant de garantir, par le maître d'ouvrage du projet que les mesures de gestion ont bien été prise en compte pour garantir la compatibilité des sols avec l'usage projeté.</i> « Projet Allée PI » : à ce stade, les mesures de gestion des terres pour les futurs travaux de l'allée Paris-Ivry ne sont pas encore définies. Celles-ci seront déterminées afin qu'aucune incidence ne subsiste en phase exploitation.	NUL	-	-	-	-
	<u>Incidences liées aux risques de pollution induits par l'exploitation des programmes (hygiène et santé)</u> Les programmes de construction tels qu'ils sont prévus dans le « projet BP13ème » et l'usage futur du « projet l'allée PI » (axe majoritairement piéton) ne sont pas susceptibles d'engendrer un impact sur les sols (aucune aire de stationnement en aérien à l'exception d'aires de livraison, eaux usées/eaux pluviales collectées séparément, eaux pluviales infiltrées de manière diffuse et déchets collectés dans des locaux adaptés). Les projets ne prévoient pas non plus la construction de bâtiment de type SEVESO ou d'activité industrielle ou mécanique particulière (garage, atelier de peinture, chaudronnerie...).	NUL	-	-	-	-

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Naturel » - thématique « Eau »

CHANTIER						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
MOYEN	<u>Incidences sur les eaux superficielles / souterraines</u> « Projet BP13ème » / « Projet Allée PI » : risque d'impact sur l'écoulement lié à la circulation des engins, l'installation d'infrastructures temporaires ou du stockage de matériaux (compactage des sols influant sur la capacité d'infiltration des eaux pluviales et favorisant ainsi le ruissellement en surface) ; « Projet BP13ème » : selon les conclusions de l'étude géotechnique, des niveaux d'eaux souterraines proches des niveaux à creuser pour les sous-sols des bâtiments sont à relever ; « Projet BP13ème » / « Projet Allée PI » : risque de pollution accidentelle lié à l'exécution des chantiers (rejets de matériaux ou de liquides polluants de type hydrocarbures par exemple susceptible de se déverser sur le sol et de polluer les eaux de ruissellement voire les eaux souterraines). Ces risques restent ponctuels et exceptionnels.	TEMPORAIRE NEGATIF indirect FAIBLE	EVITEMENT - REDUCTION - Dispositions prises sur les chantiers (collecte des déchets, stockage dans des dépôts couverts, nettoyage des abords, bases vie et cantonnements étanchéifiés et système de collecte des eaux de lessivage...); - Absence d'utilisation de centrale béton sur les chantiers ; (A l'étude) un rabattement par pointes filtrantes est envisagé pour une partie des lots (B2B3-B4 et B1D) dont les principes seront prévus par un dossier loi sur l'eau (autorisation supplémentaire) et les rejets soumis à autorisation du concessionnaire (si cette solution est retenue, des échanges devront être menés avec le service en charge des réseaux d'eaux pluviales et d'assainissement de la ville de Paris et la SEMAPA afin de définir les conditions de rejets des eaux soit dans la Seine, soit dans le réseau d'eaux pluviales) ; - En cas de pollution accidentelle : mise en place d'une procédure d'alerte et mesures visant à bloquer la pollution et récupérer les produits déversés ;	<i>Coût des mesures intégré aux prix forfaitaires des chantiers</i>	AILN Développement / SEMAPA (via leurs entreprises de travaux)	NUL
	<u>Incidences sur la risque inondation</u> « Projet BP13ème » / « Projet Allée PI » : mise en place d'une organisation environnementale particulière (surveillance des crues et des fortes précipitations, signalement rapide en cas d'incident);	NUL	-	-	-	-
	<u>Incidences sur les milieux aquatiques avoisinants</u> « Projet BP13ème » / « Projet Allée PI » : à l'exception de la Seine (hors emprise), aucune zone humide n'est recensée sur le site ;	NUL	-	-	-	-

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Naturel » - thématique « Eau »

EXPLOITATION						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
MOYEN	<u>Incidences vis-à-vis de l'imperméabilisation</u> Projet « BP13ème » : une augmentation des surfaces imperméables inhérente à l'aménagement des différentes emprises par rapport à aujourd'hui (site non construit) est attendue. Cependant, le projet prévoit sur son emprise l'aménagement d'espaces perméables nouveaux (espaces verts et ouvrages d'infiltration à ciel ouvert ; et terrasses végétalisées). Selon l'étude hydraulique du projet et par ces nouveaux espaces, une diminution du coefficient de ruissellement** par rapport à l'état initial est attendue (passant de 0,68 à 0,63). « Projet Allée PI » : en l'absence de données relatives aux caractéristiques de l'allée (en cours de définition) et de part son usage de desserte, l'axe (en grande majorité se situé sous les ouvrages du périphérique) présentera un revêtement minéral et sera accompagné d'espèces végétales. Les caractéristiques retenues veilleront toutefois à limiter le coefficient de ruissellement sur son emprise.	PERMANENT POSITIF direct		-	-	-
	<u>Incidences qualitatives des eaux pluviales (risques de pollution)</u> Les projets (« Projet BP13ème » et « Projet allée PI ») n'auront pas d'impact direct en matière de pollution sur le réseau hydrographique superficiel. Concernant les eaux souterraines, seule la pollution véhiculée par les eaux pluviales est à considérer (les eaux usées étant collectées séparément) : une incidence sur la quantité de charge polluante émise par la circulation des véhicules (principalement due au lessivage des voies avoisinantes au site voire de l'allée « Paris-Ivry », lors d'événement pluvieux) est potentiellement attendue. Les types de pollution susceptibles d'affecter les eaux du site sont : pollution chronique, pollution saisonnière voire pollution accidentelle. L'impact reste très faible en raison d'une circulation automobile très réduite sur le site (sur l'allée Paris-Ivry, seuls des véhicules de livraison et de secours sont autorisés) et de l'absence de stationnement en aérien (à l'exception de quelques aires de livraison prévues sur des surfaces imperméabilisées).	PERMANENT NEGATIF direct/indirect FAIBLE	REDUCTION - Mise en œuvre de dispositifs de traitement/récupération des eaux souillées ; - Usage de produits phytosanitaires (entretien et traitement des espaces verts et des abords de voiries) proscrits (loi Labbé pour les espaces privés ou publics).	-	AILN Développement (conception des dispositifs EP sur les espaces privés) / SEMAPA (conception des dispositifs EP sur les espaces publics) / Propriétaires des programmes immobiliers (gestion des dispositifs EP sur les espaces privés) / . Ville de Paris (gestion des dispositifs EP sur les espaces publics)	NUL
	<u>Incidences vis-à-vis du risque inondation</u> « Projet BP13ème » : selon l'étude hydraulique, le projet prévoit le développement de locaux inondables : ces espaces permettent de compenser les volumes pris à la crue, avec un bilan positif du volume restitué de 5 851 m³ supplémentaires par rapport à l'état actuel du terrain. Des prescriptions particulières pour les espaces construits ont également été prévues (voir précisions chapitre 6 du document). « Projet Allée PI » : sans incidence en l'absence de nouvelle construction.	PERMANENT POSITIF direct	-	-	-	-
	<u>Incidences vis-à-vis des milieux humides, eaux souterraines et eaux superficielles</u> - Aucune zone humide sur site existante ; - Aucun prélèvement en nappe ni aucun rejet dans la Seine ; - Aucun impact sur les activités liées « à l'eau » dans la zone ;	NUL	-	-	-	-

** Coefficient de ruissellement : part de l'eau de pluie qui s'écoule en surface (ruissellement) par rapport à la pluie totale tombée. **Plus le coefficient est proche de 1 moins l'infiltration dans le sol ne se fait (soit, la majorité de l'eau ruisselle en surface).**

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Naturel » - thématique « Climat »

CHANTIER						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FORT	<u>Incidences sur le Climat</u> « Projet BP13ème » / « Projet Allée PI » : les travaux prévus pendant les chantiers ne sont ni d'ampleur (de par leur étendue géographique et leur durée), ni de nature à bouleverser les conditions climatiques générales actuelles qui prévalent en Ile-de-France. En revanche, les flux de matières, matériaux, main d'œuvre et l'usage des engins seront à l'origine d'émissions carbonées (GES). <i>A ce stade, seules les émissions liées aux matériaux peuvent être simulées (les flux de matières ou d'engins influant sur les émissions GES, sont traités au sein de la thématique « Qualité de l'air »).</i> « Projet BP13ème » : selon les simulations (hors lots B1C prévu en structure préfabriqué, PIN et PIS livrés en coque brute), la phase « aménagement / construction » constitue le principal poste d'émissions pour le projet avec 46% des émissions à l'échelle de la vie des bâtiments (soit près de 29 ktCO₂e sur une période de 50 ans). Les principaux postes d'émissions de GES liés au chantier sont liés à l'utilisation d'engins thermiques (fonctionnant majoritairement au gazole routier ou non routier), à la consommation électrique et thermique des équipements de chantier (dont bungalow), aux transports de matériaux, d'équipements et de déblais / remblais, générant des flux lourds sur voirie et à la multiplication des livraisons et des rotations de camions, parfois à charge partielle, en l'absence de coordination inter-lots. « Projet Allée PI » : une nouvelle maîtrise d'œuvre va être désignée pour reprendre le projet au cours de l'année 2026. <i>Il n'est pas possible à ce stade de l'opération d'estimer un niveau d'émissions de carbone concernant la réalisation de l'allée.</i>	TEMPORAIRE (émissions lors des chantiers) - PERMANENT (émissions issues des matériaux de construction) NÉGATIF direct MODÈRE à FORT	EVITEMENT - REDUCTION « Projet BP13ème » : optimisation des émissions carbonées liées aux choix des matériaux entre les phases « esquisse » et « APS » (introduction de matériaux biosourcés en façade, mise en œuvre de bardage bois et usage de béton moins carboné) ayant permis de réduire de 8,7 ktCO₂e sur la durée de vie de 50 ans (-24%) les émissions carbone du projet par rapport à un scénario sans ambition bas carbone, recours à des structures préfabriquées (assemblage hors site) et utilisation de produits décarbonés autant que possible (exemple recours ciment CEM III pour le béton) et réduction des volumes/quantités de matériaux via une bonne compacité des bâtiments ; « Projet allée PI » : (à l'étude) recours à des matériaux biosourcés (notamment pour le développement des espaces paysagers ou publics nouveaux par exemple) ; « Projet BP13ème » / « Projet allée PI » : actions, techniques ou mesures comportementales pour limiter l'impact carbone des phases chantier au regard : du choix des engins et modes de motorisation (engins performants et récents, recours à des motorisations à faibles émissions lorsque cela est techniquement possible, recours à des carburants alternatifs...), de l'organisation logistique, de la mutualisation des livraisons et de l'optimisation des rotations (par la mise en œuvre de Plan d'Installation de Chantier, la mutualisation des livraisons entre les lots, l'optimisation des rotations des camions par la réutilisation sur site des terres et matériaux conformes, la réflexion sur l'acheminement du personnel par l'incitation au recours aux transports en commun, le covoiturage...), d'une réduction des consommations énergétiques des installations de chantier (éclairages basse consommation, coupure systématique des équipements hors périodes d'utilisation, mise en place de thermostats, dimensionnement optimisé des installations...);	Coût des mesures intégré aux coûts de constructions des programmes immobiliers (optimisation du poids carbone du projet par le choix des matériaux) - Coût inclus dans le prix forfaitaire d'Installation des Chantiers	AILN Développement / SEMAPA (conception et via leurs entreprises de travaux)	NÉGATIF direct FAIBLE à MODÈRE

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Naturel » - thématique « Climat »

EXPLOITATION						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FORT	<u>Incidences carbone liées à l'exploitation du site</u> « Projet BP13ème » : respect des contraintes de la réglementation thermique (RE2020 – seuil 2028 pour les programmes de bureaux hors lot B1C non maîtrisé par le groupement AILN / RT2012 (Cep -40%) pour les programmes d'enseignement supérieur, les commerces et les salles de spectacle) et mise en œuvre de plusieurs certifications/ labellisations environnementales. En lien avec les émissions carbone calculées en phase « Chantier », deux autres composantes du projet induisent des émissions importantes en phase « Exploitation » : - l'énergie (11% du bilan global) : les usages tertiaires génèrent peu de besoins en chauffage (par rapport aux quartiers résidentiels) et les consommations de refroidissement sont très peu émissives car issues de sources décarbonées (l'impact carbone de l'énergie est donc beaucoup plus bas que les matériaux) ; - la mobilité (34% du bilan global) étant entendu qu'une part importante de ces émissions seront issues des « visiteurs » du site (usagers des salles de spectacles ou des équipements d'enseignement). « Projet Allée PI » : sans incidence.	PERMANENT NEGATIF direct MODERE	REDUCTION - Raccordement des constructions aux réseaux de chaleur/fraicheur de la ville (réseau de chaleur existant décarboné) ; - Production d'énergies renouvelables sur site (panneaux photovoltaïques peu émissifs en émissions carbone) ; - Développement de modes de transports bas carbone (stationnements vélo, création de parcours piétons – allée Paris-Ivry et sente B2B2...) ; (hors projet) développement de transports en commun gage de réduction des émissions sur le secteur (TZen5 et prolongement L10). COMPENSATION - Séquestration carbone dans les matériaux de construction : 2 515 tCO2e (soit 10-15% des émissions fossiles totales nécessaires pour la construction du projet) - Séquestration carbone dans les espaces nouvellement végétalisés du site : 78 tCO2e sur 25 ans	-	AILN Développement (conception)	NEGATIF direct FAIBLE
	<u>Prise en compte du changement climatique dans le projet</u> En phase exploitation, le site ne produira pas de composés halogénés (brome, chlore) susceptibles de provoquer la diminution de la couche d'ozone stratosphérique. « Projet BP13ème » : les nouvelles constructions doivent être compatibles avec le confort d'été, notamment au regard des évolutions climatiques. Plusieurs mesures sont intégrées dans ce cadre : - selon les lots, le projet prévoit d'avoir recours à des occultations solaires mobiles, extérieures et/ou intérieures selon les expositions ; - afin de pallier une ventilation naturelle incertaine au vu des contraintes du site, l'utilisation du réseau « Fraîcheur de Paris » (réseau de froid) a été retenue afin d'assurer le confort d'été des constructions ; - selon les lots des dispositifs supplémentaires à cette solution sont étudiés (pour les lots B1D et B2B1 mise en œuvre de panneaux rayonnants ou ventilo-convecteurs ou brasseurs d'air / lot B2B3-B4, association d'une VMC simple flux inversée avec filtration et prétraitement thermique toute saison et réversibilité des émetteurs de chauffage) ; - mise en œuvre de protections solaires adaptées (selon les simulations d'irradiation solaire des façades des projets) pour favoriser le confort des occupants. « Projet Allée PI » : sans incidence.	PERMANENT POSITIF direct/ indirect	-	-	-	-

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Naturel » - thématique « Climat »

EXPLOITATION						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FORT	(suite)					
	<u>Incidences du projet au regard du microclimat</u> « <u>Projet BP13ème</u> » : concernant le microclimat, et selon l'étude ICU réalisée, les effets du projet sont multiples : • amélioration des températures de surfaces sur le site liée aux choix de revêtements et au développement d'espaces verts nouveaux ; • impact limité des nouvelles constructions sur l'ensoleillement des bâtis environnants en raison de la densité urbaine existante (selon les simulations, l'impact du projet est concentré sur les premiers étages de quelques bâtiments situés au nord des lots B1D et B1C, niveaux plutôt occupés par des espaces ne comprenant pas de logements) et l'ajout des bâtiments aura un effet positif en période estivale (création d'îlots de fraîcheur / zones d'ombres nouvelles) ; • réduction de rejets de chaleur anthropique (générée par les activités humaines) par l'utilisation des réseaux de chaleur/fraicheurs existants notamment ; • mise en œuvre d'une végétalisation d'envergure renforçant l'ombrage et favorisant l'évapotranspiration (cœur d'îlot, terrasses et toitures) ; • mise en œuvre de solutions architecturales pour favoriser le confort aux vents pour les usagers du site. « <u>Projet Allée PI</u> » : de part son usage de desserte, l'axe présentera un revêtement minéral et sera accompagné d'espèces végétales. Les caractéristiques retenues pour l'allée (projet en cours de définition) veilleront à limiter le phénomène ICU et à assurer un îlot de fraîcheur nouveau (en lien avec une gestion des eaux pluviales adaptée).	PERMANENT POSITIF direct/ indirect	-	-	-	-

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Naturel » - thématique « Qualité de l'air »

CHANTIER						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FORT	<u>Incidences sur la qualité de l'air</u> Classiquement, les chantiers (« Projet BP13ème » et « Projet allée PI ») peuvent être à l'origine de divers types de pollution de l'air ou de nuisances plus ou moins importantes pour le voisinage : • Pollution issue des gaz d'échappement des engins ; • Pollution liée aux procédés de travail mécaniques (poussières, on rappelle qu'aucune démolition n'est prévue) ; • Pollution liée aux procédés de travail thermiques (procédés de chauffage - découpage – enduisage à chaud – soudage...) ; • Pollution liée aux modifications de circulation induites par le chantier : spécifiquement pour les besoins du « Projet BP13ème », le trafic routier connaîtra des perturbations (voir thématique spécifique « déplacement ») qui pourront générer un ralentissement du trafic et donc une pollution atmosphérique de la zone ; • Emissions de poussières, observables durant les phases de terrassement et de gros œuvre jusqu'à l'achèvement des façades, concernant les rues Berlier et Bruneseau, ainsi que l'allée Paris-Ivry selon les hypothèses de planning retenues (scénario 2 exclusivement) ;	TEMPORAIRE NEGATIF direct MODERE	EVITEMENT - REDUCTION	<i>Coût inclus dans le prix forfaitaire d'Installation des Chantiers</i>	AILN Développement / SEMAPA (via leurs entreprises de travaux)	NEGATIF direct FAIBLE
			• (Cadre global) respect par les entreprises de travaux des prescriptions du CPC-PGEC et des prescriptions des chartes « chantier à faible nuisances » concernant le déroulement des chantiers, visant à diminuer les nuisances propres à ces derniers (bruit, poussière, etc.) ; • Choix des produits/matériaux constructions/finitions selon leurs caractéristiques environnementales (influant sur le bilan carbone) ; • Respect de bonnes pratiques comportementales : maintien d'un site propre, planification,... ; • Mesures visant à réduire les nuisances liées aux émissions de poussière : arrosage préventif des surfaces, brumisateurs, implantation des équipements et zones de stockages en fonction des vents dominants, formation du personnel aux enjeux environnementaux... ; • Spécifiquement pour le chantier du « Projet allée PI » : il est étudié l'absence d'utilisation d'enrobé à chaud pour l'aménagement de l'axe (matériaux étant susceptible d'induire des nuisances olfactives) ; • De manière globale, les chantiers tiendront compte des périodes de pics de pollution de manière à limiter les risques de cumul d'impacts avec d'autres chantiers limitrophes.			

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Naturel » - thématique « Qualité de l'air »

EXPLOITATION						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
			EVITEMENT - REDUCTION			
FORT	<u>Incidences sur la qualité de l'air</u> « Projet BP13ème » : selon l'étude qualité de l'air, la principale source de pollution sur la zone est liée au trafic routier. A son horizon d'exploitation (2030), le projet entraîne un impact très limité sur les émissions routières globales (+0,4 à +0,6 %) car la majorité du trafic provient du périphérique (l'augmentation est ici lissée par « le poids » du périphérique qui représente 87% du total des émissions). En revanche, si l'on retire le boulevard périphérique du calcul, on observe une hausse de 2 à 3 % sur les axes secondaires (ces derniers ayant des niveaux de pollution initialement plus faibles, ils sont plus sensibles aux variations de trafic engendrées par les reports de circulation). La comparaison entre 2025 et 2030 montre en outre une baisse globale des émissions grâce au renouvellement du parc et aux progrès technologiques réalisés. Concernant la dispersion des concentrations dans l'air, les résultats montrent que : - les nouveaux bâtiments créent des effets d'écran, limitant l'impact du périphérique sur les immeubles d'habitation existants situés rue Jean-Baptiste Berlier face aux bâtiments B1D et B1C ; - une légère augmentation des concentrations au niveau de l'immeuble existant situé 8 rue Jean-Baptiste Berlier est à relever (en raison d'un effet de canalisation de la pollution liée au périphérique (« effet canyon ») entre les bâtiments B1D et B1C (ces bâtiments sont directement exposés aux émissions du périphérique, les façades des lots B1C et B1D n'existant pas) ; - les concentrations en façade des nouveaux bâtiments dépassent les valeurs limites de qualité de l'air prévues pour 2030. Néanmoins la part du bruit de fond est prépondérante pour l'ensemble des polluants étudiés (environ 80% pour le NO₂, 90% pour les PM₁₀ et PM_{2.5}). Concernant l'impact des émissions simulées sur l'exposition des populations : - le projet n'apporte pas de population supplémentaire (public d'usage « temporaire ») et présente un impact faible sur les concentrations futures : il n'entraîne pas d'augmentation de l'exposition des populations existantes ; - concernant l'évaluation des risques sanitaires pour les populations induites par le projet : l'ensemble des indicateurs de risques simulés est en dessous des seuils. En conclusion, le projet n'induit pas d'impact significatif supplémentaire sur la santé des populations riveraines existantes et futures, mais le respect des futures valeurs limites nécessitera un effort continu en matière de gestion du trafic et d'aménagement urbain. « Projet Allée PI » : sans incidence.	PERMANENT NEGATIF direct FAIBLE (influence du projet sur la qualité de l'air) à MODERE (spatialisation du projet proche du périphérique)	- Les îlots B1C et B2B disposent de prises d'air et ouvrants éloignés du boulevard périphérique ; - Réservation des usages du site à des activités tertiaires pour limiter l'exposition de populations sensibles ; (à l'étude) Mise en œuvre de façade « étanche » (absence de prises ni d'ouverture vers l'extérieur) pour le bâtiment B1C (à minima sur les premiers étages) afin de réduire l'exposition des travailleurs (conception qui n'est pas sous maîtrise d'ouvrage AILN Développement) ; - Mise en œuvre de solutions techniques en matière de ventilation/filtration de l'air au sein des bâtiments ; - Intégration d'un écran végétalisé afin de casser l'effet canyon observé sur la partie de l'immeuble rue Berlier non masquée par la façade du lot B1C ;	Coût inclus dans les coûts de construction des programmes immobiliers	AILN Développement (conception)	NEGATIF direct FAIBLE
			ACCOMPAGNEMENT			
			- Transformation du boulevard périphérique en boulevard urbain (réduction de vitesse et du nombre de voies) ; - Végétalisation du périphérique ; - Développement (en cours) du réseau Grand Paris Express : prolongation des lignes de métro, réseau de bus, nouvelles lignes de tramway...;	-	Ville de Paris / partenaires publics	

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Naturel » - thématique « Biodiversité »

CHANTIER						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
MOYEN (avifaune) à FAIBLE (pour les habitats, flore et autres espèces)	<u>Incidences sur les zones d'intérêt écologiques réglementaires et patrimoniales</u> - Site particulièrement anthropisé et non concerné par un périmètre de sensibilité écologique (NATURA 2000, ZNIEFF, APB...); - Site non considéré comme un corridor écologique (en raison de sa configuration et de la coupure urbaine existante par rapport aux autres sites de la trame verte et bleue locale recensés) ;	NUL	-	-	-	-
	<u>Incidences sur la Biodiversité locale</u> Selon le diagnostic faune-flore, les impacts bruts en phase « chantier » des projets sont : Habitat : destruction d'habitats prioritaires de friches selon le référentiel « Chemins de la Nature – ville de Paris 3^{ème} édition 2025 », risques de pollution, perturbation temporaire des cortèges floristiques et restauration d'une partie de la perméabilité du site ; Flore : destruction d'une grande partie des stations d'espèces végétales recensées (76 espèces végétales recensées comme pionnières et communes, non protégées) et risque de dissémination de plantes exotiques envahissantes ; Avifaune : destruction d'individus d'espèces protégées (en l'absence d'un phasage des travaux adapté), risque de destruction et altération d'habitats d'espèces d'oiseaux communes (zones de nidification, d'alimentation, de reproduction, d'hivernage, de refuge et de transit) et perturbation temporaire d'espèces d'oiseaux communes ; Entomofaune : perturbation par les nuisances provoquées par le chantier (1 seule espèce protégée à l'échelle régionale recensée) ; Amphibien/Reptile/Mammifère : absence d'impact (absence d'individu recensé) ; Chiroptères : perturbation temporaire des fonctionnalités écologiques en phase chantier notamment indirecte (par la réduction des territoires de chasse et la réduction des ressources alimentaires) – absence de gîte sur site.	TEMPORAIRE et PERMANENT NEGATIF direct - indirect FAIBLE à FORT (selon les espèces)	EVITEMENT (Conception) conservation de zones de friches par adaptation du projet paysager (correspondant notamment aux espaces paysagers au niveau du lot PIN – voir <i>carte synthétique des mesures pour la biodiversité ci-après</i>) ; - Mise en défens des habitats conservés (dont limitation de l'emprise travaux en définissant un périmètre de protection autour des arbres conservés sur la rue Bruneseau) ; - Dispositif de limitation des pollutions liées au chantier (mesures techniques et comportementales intégrées aux chartes chantier) ; - Adaptation de la période de travaux dans la mesure du possible ;	Coût du ballisage : environ 940 € HT (surface de 450 ml)	AILN Développement	NEGATIF FAIBLE à NEGLIGEABLE
			REDUCTION - Choix de plants et semences indigènes régionaux d'Ile-de-France pour le projet paysager ; - Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes (EVEE) - actions préventives et curatives ;	Intervention d'un écologue pour la gestion EVEE : environ 850 € HT / jour		

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Naturel » - thématique « Biodiversité »

EXPLOITATION						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
MOYEN (avifaune) à FAIBLE (pour les habitats, flore et autres espèces)	<u>Incidences sur les zones d'intérêt écologiques réglementaires et patrimoniales</u> • Site particulièrement anthropisé et non concerné par un périmètre de sensibilité écologique (NATURA 2000, ZNIEFF, APB...); • Site non considéré comme un corridor écologique (en raison de sa configuration et de la coupure urbaine existante par rapport aux autres sites de la trame verte et bleue locale recensés) ;	NUL	-	-	-	-
	L'augmentation de la fréquentation du site et l'exploitation des programmes du « <u>Projet BP13ème</u> » et du « <u>Projet Allée PI</u> » devraient entraîner les incidences brutes suivantes : • Habitat : la fréquentation du site induira des pollutions chimiques, lumineuses et sonores sur les habitats du site. Le projet d'espaces verts et de constructions induit une perte d'habitats de friches, identifiés comme prioritaires par la Ville de Paris et une augmentation de la fréquentation humaine et des perturbations associées aux activités anthropiques ; • Flore : la fréquentation du site induira des pollutions chimiques, ainsi que du piétinement d'une partie de la flore ; • Faune : ○ <u>Avifaune</u> : perturbation permanente d'individus d'espèces communes et protégées, par la diminution d'habitat propice à la nidification et par la fréquentation humaine et l'éclairage nocturne ; ○ <u>Entomofaune</u> : perturbation permanente d'individus d'espèces communes par la fréquentation humaine et l'éclairage nocturne ; ○ <u>Amphibiens / Reptiles et Mammifères</u> : absence d'impact sur ces espèces ; ○ <u>Chiroptères</u> : perturbation permanente d'individus d'espèces protégées par la fréquentation humaine et l'éclairage nocturne.	PERMANENT NEGATIF direct - indirect FAIBLE à MODERE	REDUCTION	-	AILN Développement (conception) / Propriétaires des lots (gestion des espaces privés)	NEGATIF FAIBLE à NEGLIGEABLE
			ACCOMPAGNEMENT	Animation d'une journée par un écologue : environ 1 200 € HT Panneau pédagogique (au moins 3) : environ 3 500 € HT / l'unité	AILN Développement	
				Coût de l'ensemble du mobilier envisagé: environ 972€ HT Coût de la labellisation : environ 6 000 € HT par PC		
			• Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes (EVEE) - actions préventives et curatives ; • Gestion écologique des habitats dans la zone d'emprise du « <u>Projet BP13ème</u> » (mise en place d'un plan de gestion écologique pluriannuel pour chacun des lots) ; • Réduction de l'éclairage nocturne (avec en point d'orgue une adaptation des températures de couleur des luminaires et des niveaux d'éclairement recherchés inférieurs à 20 lumens) ; • Installation d'abris ou de gîtes artificiels pour la faune au droit du projet (ou à proximité) : ○ 9 nichoirs sont envisagés répartis préférentiellement au sein du jardin du lot B1D, sur la sente (B2B2), sur le bâtiment B1C et les terrasses du lot B2B3-B4 ; ○ 2 gîtes à chauve-souris seront prévisionnellement installés sur la façade Sud du bâtiment B1D ; ○ implantation de mobilier écologique type « tas de bois / tas de pierres » au sein de jardins paysagers et/ou de zones de friches (<i>voir localisations proposées ci-après</i>) ; • Déploiement d'actions de sensibilisation au sein des espaces paysagers du projet ; • Inscription du « <u>Projet BP13ème</u> » dans une démarche de labellisation BiodiverCity® (à l'exception du lot B1C).			

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Naturel » - thématique « Biodiversité »

Cartographie globale des mesures évitement, réduction et accompagnement – thématique « Biodiversité » phases « Chantier » et « Exploitation »



Légende

 Zones à éviter, protéger et maintenir (friches) dans le projet

Aménagements pour la faune

-  Gîte à chauves-souris
-  Nichoir à mésange 32 mm
-  Nichoir à Moineau domestique
-  Nichoir semi-ouvert
-  Tas de bois
-  Tas de pierres
-  Nichoir à mésange 28 mm

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématiques « Contexte socio-économique / Cadre de vie »

CHANTIER						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FAIBLE	<u>Incidences sur le contexte socio-économique/ cadre de vie</u> Les phases chantiers (« Projet BP13ème » et « Projet Allée PI ») apporteront une contribution temporaire à l'économie locale par le biais, le cas échéant : - des achats possibles de matériaux et fournitures pour le chantier (matériaux de construction, carburants, etc.) ; - de la restauration (et éventuellement de l'hébergement d'une partie des employés travaillant sur les chantiers sur les communes ou le territoire) ; - de l'embauche temporaire d'une partie de la main d'œuvre locale en priorité (une clause d'insertion sociale est d'ailleurs prévue aux promesses de vente des terrains) A l'échelle du « Projet BP13ème » notamment, l'opération de construction est susceptible de créer environ 2 260 emplois potentiels dans ce secteur de manière directe ou indirecte (7% des heures travaillées seront en outre fléchées vers l'insertion).	TEMPORAIRE POSITIF direct/ indirect	-	-	-	-

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématiques « Contexte socio-économique / Cadre de vie »

EXPLOITATION						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FAIBLE à FORT (pollution lumineuse)	<u>Incidences liées au contexte socio-économique</u> « Projet BP13ème » : le développement de nouveaux équipements à destination culturelle (salles de spectacle) ou de sport, d'une nouvelle offre commerciale de manière à répondre aux besoins des nouveaux habitants et usagers du quartier, la création de près de 2 500 nouveaux emplois potentiels et le développement de programmes d'enseignement chargés de participer à la création d'un HUB d'enseignement métropolitain sur le secteur (en lien avec les équipements universitaires existants) sont des impacts essentiellement positifs. « Projet Allée PI » : sans incidence directe (l'allée constituant l'axe « commercial » du site).	PERMANENT POSITIF direct	-	-	-	-
	<u>Incidences liées aux usages/cadre de vie</u> Le « Projet BP13ème » et le « Projet Allée PI » permettent la création d'un nouveau trait urbain entre la Capitale et la commune d'Ivry-sur-Seine (notamment couplé avec les autres îlots de la ZAC PRG le long de la rue Jean-Baptiste Berlier) participant à la création d'une nouvelle centralité (et une meilleure articulation entre le tissu d'activités côté Ivry-sur-Seine et la mixité des programmes résidentiels/équipements côté Paris).	PERMANENT POSITIF direct	-	-	-	-
	<u>Incidences liées au risque industriel/technologique</u> « Projet BP13ème » : aucun site SEVESO n'est recensé sur le territoire parisien et le site le plus proche du site est localisé à plus de 4 km (aucune incidence liée à cette activité n'est à relever). Concernant la présence de la canalisation de transport de gaz naturel située sous le trottoir et la chaussée du quai d'Ivry (à moins de 50 m à l'Est – l'ensemble des bâtiments se situe dans le périmètre d'une servitude relative à l'urbanisation autour des canalisations de transport de gaz), la construction des programmes aura pris en compte cette servitude (réalisation d'une étude de danger pour le dépôt des permis). « Projet Allée PI » : sans incidence.	NUL	-	-	-	-
	<u>Incidences liées au risque électromagnétique</u> « Projet BP13ème » : le site n'est pas concerné par ce risque. Concernant spécifiquement le développement de panneaux photovoltaïques en toiture des bâtiments, ces derniers émettent des champs électromagnétiques mais les mesures effectuées sur ce type d'installations concluent à de faibles champs électriques et magnétiques n'induisant aucun impact sanitaire: la population ne sera pas davantage exposée aux rayonnements électromagnétiques avec leur présence. « Projet Allée PI » : sans incidence.	NUL	-	-	-	-

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématiques « Contexte socio-économique / Cadre de vie »

EXPLOITATION						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FAIBLE à FORT (pollution lumineuse)	(suite) Incidences liées à la pollution lumineuse L'étude de la pollution lumineuse pour les projets (« Projet BP13ème » et « Projet Allée PI ») montre une modification des conditions d'obscurité, influencées par la nécessité de l'éclairage et les exigences réglementaires. La modélisation réalisée a permis de définir un scénario d'éclairage type, qui doit permettre, d'une part, de répondre aux besoins du futur projet tout en garantissant le respect de la réglementation et du confort visuel. Sur cette base, et en phase exploitation, le projet induit : - des incidences potentielles sur les riverains et la santé humaine particulièrement limitées en raison du contexte existant (nombreux points lumineux à proximité et halo lumineux actuel déjà très intense) ; - des enjeux en matière de sécurité publique qui doivent être garantis par le scénario d'éclairage du projet ; - des incidences sur la biodiversité : certains milieux identifiés au sein de la trame noire, qui n'étaient pas éclairés jusqu'à présent, pourront recevoir un éclairage direct issu du projet sur une zone identifiée au niveau de la future allée Paris-Ivry et son entrée/sortie sur la rue Berlier ;	PERMANENTE NEGATIF direct FAIBLE	REDUCTION	Coût de l'étude pollution lumineuse réalisée pour définir le scénario d'éclairage du projet : environ 8 500 €HT	AILN Développement / SEMAPA (conception)	NUL
			- Réflexion globale à l'optimisation des éclairages du site (espaces publics et privés) ; - Intégration de couleur de flux privilégiant des tons chauds (et ne dépassant pas 2700K) ; - Limitation de l'immixtion de lumière (flux vers l'intérieur du site, éclairage en direction du sol et non du ciel, limitation de la densité de lumière et du sur-éclairage des surfaces) ; - Création de zones d'obscurité favorables aux déplacements de la faune par la mise en place de structures végétales ; - Préconisations techniques supplémentaires propres aux mobiliers d'éclairage futurs (publics et privés)			

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématique « Environnement urbain, paysager et patrimonial »

CHANTIER						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
			EVITEMENT - REDUCTION			
			ACCOMPAGNEMENT			
FAIBLE	<u>Incidences sur l'environnement urbain et paysager</u> « Projet BP13ème » : dans le cadre de la construction des programmes immobiliers, plusieurs incidences pour les riverains du site (notamment au droit de la rue Berlier) sont à relever : - des grues seront visibles à partir de la phase gros œuvre (une grue est prévue pour chacun des bâtiments sauf pour le bâtiment B1D où deux grues sont nécessaires). Ces dernières seront implantées sur l'espace paysager propre aux bâtiments à construire ; - les bases vies seront visibles depuis les rues avoisinantes (3 bases vie sont prévues à ce stade : une sur l'emprise du lot B1C, deux positionnées sur la parcelle devant la CTEA à l'est de la future allée Paris-Ivry) ; - les opérations de terrassement sont susceptibles de générer des phénomènes de boue sur la rue Berlier et la rue Bruneseau donnant à voir un environnement visuel dégradé ; - le cas échéant, l'installation de sources lumineuses supplémentaires à celles existantes (notamment en période hivernale ou lors des interventions de nuit sur le boulevard périphérique) ; « Projet Allée PI » : sans incidence particulière (l'ensemble du chantier se faisant à l'intérieur de la zone de chantier des lots du projet « BP13ème ») exception faite de possible salissure sur les voies avoisinantes en raison de la rotation des poids-lourds.	TEMPORAIRE NEGATIF direct FAIBLE à MODERE	- Prise de précautions particulières pour garantir la propreté du site et des voies situées à proximité en lien avec les prescriptions de la CPC – PGEC et des chartes (palissade de qualité, bâchage des bennes de collecte, nettoyage périodique des abords du chantier, mise en place d'une aire de nettoyage commune aux chantiers...); - Respect de prescriptions particulières quant à l'utilisation des émissions lumineuses (sobriété des usages, caractéristiques techniques des éclairages – températures de couleurs chaudes, spectres lumineux les plus étroits possibles, éviter toute visibilité directe des sources lumineuses, orientation des luminaires vers le sol,...) ;	Coût inclus dans le prix forfaitaire d'Installation des Chantiers	AILN Développement / SEMAPA (via leurs entreprises de travaux)	NEGATIF direct FAIBLE
	<u>Incidences sur l'environnement patrimonial</u> Concernant les monuments historiques : l'emprise des projets (et donc la zone de chantier) ne comprend aucun monument historique protégé, ni ne correspond pas à un site inscrit ou classé. Le site s'inscrit dans un périmètre de protection mais les incidences par rapport aux monuments protégés sont précisées en phase « exploitation ». Concernant l'archéologie : « Projet BP13ème » : le projet présente un risque de dégradation quant aux vestiges archéologiques potentiellement présents en sous-sol (notamment en raison des excavations). Un courrier sera envoyé à la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France préalablement à la réalisation des travaux. « Projet Allée PI » : sans incidence (en l'état). En cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques au cours des phases « Chantier », les maîtres d'ouvrage seront dans l'obligation d'informer immédiatement le maire du 13^{ème} arrondissement.	NUL (en l'état)	-	-	-	-

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématique « Environnement urbain, paysager et patrimonial »

EXPLOITATION						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FAIBLE	<u>Incidences sur l'environnement urbain</u> « Projet BP13ème » : les nouveaux bâtiments veillent à s'inscrire convenablement dans leur environnement et particulièrement par rapport aux constructions avoisinantes : - au regard du « paysage lointain », la hauteur limitée et les formes des nouveaux bâtiments (à épannelage successif comme par exemple pour le lot B1D) visent à rendre les nouveaux volumes discrets par rapport aux constructions avoisinantes et notamment à la morphologie des tours Duo, bâtiment « signal » du secteur ; - au regard du « paysage proche » : - positionné en front des Tours Duo et de « l'hôtel industriel Berlier », le projet respecte leurs vues et le rapport établi avec la Seine par des hauteurs limitées ; - côté Ivry-sur-Seine, le paysage proche étant constitué de bâtiments d'activités et industriels le projet cherche à offrir aux usagers une vue large sur le Sud du territoire (notamment en prévoyant les hauteurs les plus hautes sur cette partie du site – R+9) ; - côté bâtiments le long de la rue Jean Baptiste Berlier, la hauteur des nouvelles constructions s'inscrit dans une logique de trait d'union entre les tissus urbains existants en proposant des volumétries similaires ou proches (R+8 / R+7). - à l'échelle du piéton, la continuité urbaine entre Paris et sa petite couronne est l'objet du « Projet Allée PI ». Cette continuité se matérialise par un grand espace public, à la fois connexion et centralité, place et jardin. Son axe principal ouest-est, traverse la « forêt » de poteaux de l'échangeur du Boulevard périphérique, qui compose un nouvel espace public alternativement couvert et à ciel ouvert.	PERMANENT POSITIF direct	-	-	-	-
	<u>Incidences sur l'environnement paysager</u> « Projet BP13ème » : le projet propose une gamme d'espaces extérieurs paysagers diversifiés (des terrasses, des espaces verts, des espaces de promenade et de détente) répartis selon les caractéristiques suivantes : - la pleine terre occupe une surface d'environ 3 800 m² - l'implantation d'environ 150 arbres de petit, moyen et grand développement (en pleine terre et en toiture); - environ 3 400 m² de surfaces végétalisées en toitures/terrasses (épaisseurs de terre prévues en moyenne sur 80 cm). En lien avec les espaces paysagers prévus sur le secteur « Bruneseau » dans le cadre de la ZAC PRG (environ 550 arbres à planter à l'échelle du périmètre de la ZAC création d'un square d'environ 1 100 m² à l'horizon 2029 sur l'ilot B1A en face du lot B1C...) ces aménagements paysagers constitués d'essences variées auront des effets positifs sur le secteur. « Projet Allée PI » : de part son usage de desserte, l'axe présentera un revêtement minéral et sera accompagné d'espèces végétales (les caractéristiques de l'allée sont en cours de définition à ce stade de l'étude d'impact).	PERMANENT POSITIF direct	-	-	-	-
	<u>Incidences sur l'environnement patrimonial</u> « Projet BP13ème » : au fil de sa conception, des échanges réguliers entre la ville de Paris et la SEMAPA ont eu lieu pour présenter l'avancer des projets, leurs composantes et principes architecturaux. Le projet n'aura donc pas d'incidences sur les éléments du patrimoine historique une fois les bâtiments construits. En outre, et en phase exploitation aucune intervention n'est normalement susceptible de mettre à jour des vestiges archéologiques. « Projet Allée PI » : sans incidence.	NUL	-	-	-	-

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématique « Déplacement »

CHANTIER						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
FAIBLE	<u>Incidences sur le trafic</u> « Projet BP13ème » : au regard des plannings prévisionnels, le trafic généré par les chantiers est différent : - Scénario 1 (construction simultanée des lots) : moyenne d'environ 12 PL/mois sur environ 3 ans ; - Scénario 2 (construction échelonnée des lots) : moyenne d'environ 6 PL/mois sur une période d'environ 6 ans. Dans les 2 cas, les camions accèdent au chantier via la rue Berlier ou via la rue Bruneseau. Selon l'étude circulation le maximum de camions générés quotidiennement est de 58 camions / jour dans le cadre du scénario 1 (pic circulation pendant 2 mois) soit, environ 8 camions / heure en moyenne lors de ce pic. Ces flux supplémentaires restent compatibles avec les niveaux de trafic anticipés et le dimensionnement des voies du secteur envisagé en phase chantier. Des incidences sur le réseau viaire local sont également attendues : - réductions de capacité sur les bretelles du périphérique dans un cadre de prévention des risques de chute d'objets ou d'éléments de chantier sur la voie – selon l'étude circulation, ces réductions ne devraient pas impacter significativement les conditions de circulation sur le boulevard périphérique mais ces réductions peuvent étendre le phénomène de saturation le matin entre 7h et 9h ; - réduction de capacité de la rue Berlier (pour y aménager une aire de livraison et une attente camions) – suppression de la piste cyclable temporairement ; - banalisation de places de stationnement sur la rue Bruneseau (au droit des emprises des lots B2B1 et B2B3-B4) pour permettre la circulation et des entrées/sorties aisées des véhicules de chantier ; « Projet Allée PI » : les déplacements liés aux activités de travaux pour ce projet se cumuleront avec ceux du « Projet BP13ème ».	TEMPORAIRE NEGATIF direct FAIBLE à MODERE	Principes déterminants EVITEMENT - REDUCTION - Élaboration d'un plan de circulation de chantier validé par la DVD, la SEMAPA, les riverains, la Préfecture de Police et l'ensemble des autorités compétentes ; - Programmation des livraisons en heures creuses et mise en place de postes de régulation logistique (agent ou vigie) ; - Communication riverains régulière ; - Coordination interchantiers ; - Mise en œuvre de Plan de principe d'installation de Chantier permettant d'organiser le sens de circulation au droit du site (préalablement soumis à validation de l'aménageur) ; - Absence de stationnement des véhicules des compagnons dans les rues riveraines du chantier ; (Réflexion) Envisager le transport fluvial ; REDUCTION - Emprises sollicitées sur les bretelles strictement limitées aux besoins indispensables à la réalisation des travaux du « Projet BP13ème » ; - Concernant les impacts sur les rues adjacentes, la définition précise des emprises sur voirie veillera à limiter la gêne occasionnée aux riverains et usagers, tout en garantissant la sécurité et la fluidité de la circulation ;	Coût inclus dans le prix forfaitaire d'Installation des Chantiers	AILN Développement / SEMAPA (via leurs entreprises de travaux)	NEGATIF direct FAIBLE
			EVITEMENT - REDUCTION - Précautions particulières afin de réduire le risque d'accident ; - Pose de panneaux signalétiques afin de faire respecter les vitesses ; - Mise en place de clôtures autour du chantier afin d'éviter que les usagers pénètrent sur la zone ; - Si des traversées piétonnes/pistes cyclables sont impactées, elles seront déplacées et sécurisées (via des GBA, du marquage, de la signalisation lorsque ca sera nécessaire).			
			EVITEMENT - REDUCTION - Précautions particulières afin de réduire le risque d'accident ; - Pose de panneaux signalétiques afin de faire respecter les vitesses ; - Mise en place de clôtures autour du chantier afin d'éviter que les usagers pénètrent sur la zone ; - Si des traversées piétonnes/pistes cyclables sont impactées, elles seront déplacées et sécurisées (via des GBA, du marquage, de la signalisation lorsque ca sera nécessaire).			
FAIBLE	<u>Incidences sur la sécurité du public</u> Au regard de la sécurité du public, l'augmentation de la circulation de poids lourds et d'engins de chantier due aux travaux (induits par le « Projet BP13ème » et le « Projet allée PI ») peut avoir une incidence négative notamment lors des entrées/sorties des camions sur les voies publiques et à la proximité du chantier (risque accidentogène).	TEMPORAIRE NEGATIF direct FAIBLE	EVITEMENT - REDUCTION - Précautions particulières afin de réduire le risque d'accident ; - Pose de panneaux signalétiques afin de faire respecter les vitesses ; - Mise en place de clôtures autour du chantier afin d'éviter que les usagers pénètrent sur la zone ; - Si des traversées piétonnes/pistes cyclables sont impactées, elles seront déplacées et sécurisées (via des GBA, du marquage, de la signalisation lorsque ca sera nécessaire).	Coût inclus dans le prix forfaitaire d'Installation des Chantiers	AILN Développement / SEMAPA (via leurs entreprises de travaux)	NUL
			EVITEMENT - REDUCTION - Précautions particulières afin de réduire le risque d'accident ; - Pose de panneaux signalétiques afin de faire respecter les vitesses ; - Mise en place de clôtures autour du chantier afin d'éviter que les usagers pénètrent sur la zone ; - Si des traversées piétonnes/pistes cyclables sont impactées, elles seront déplacées et sécurisées (via des GBA, du marquage, de la signalisation lorsque ca sera nécessaire).			
			EVITEMENT - REDUCTION - Précautions particulières afin de réduire le risque d'accident ; - Pose de panneaux signalétiques afin de faire respecter les vitesses ; - Mise en place de clôtures autour du chantier afin d'éviter que les usagers pénètrent sur la zone ; - Si des traversées piétonnes/pistes cyclables sont impactées, elles seront déplacées et sécurisées (via des GBA, du marquage, de la signalisation lorsque ca sera nécessaire).			

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématique « Déplacement »

EXPLOITATION						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FAIBLE	<u>Incidences du projet sur la circulation</u> « <u>Projet BP13ème</u> » : Dans le cadre de l'étude circulation réalisée à l'horizon 2030, les flux des programmes d'activités, d'enseignement et de commerces ont été simulés : - les déplacements véhicules induits représentent environ 80 véhicules aux heures de pointe (matin et soir) étant entendu qu'une partie des programmes prévus (salles de spectacles) génère des émissions de trafic en dehors des heures de pointe du matin ou du soir. ; - en tenant compte des flux routiers hors projet à cet horizon (flux constant entre 2025 et 2030) l'influence du projet sur le trafic reste très limitée, les augmentations de trafic sur les voies avoisinantes étant proches voire similaires entre les scénarios sans et avec projet. - les flux générés par le projet aux heures de pointe étant modestes sur le secteur (allant de +1% à +6% au maximum aux heures de pointe matin/soir selon l'axe concerné), le fonctionnement des carrefours autour du projet sera peu dégradé par rapport au fonctionnement observé en 2025. En lien avec ces simulations, une analyse complémentaire en prenant en compte un changement de sens de circulation sur les rues Berlier (sens unique dans le sens « Boulevard Jean Simon – Quai d'Ivry ») et Bruneseau à l'horizon 2030 (double sens de circulation sur la partie basse de la rue Bruneseau jusqu'à l'entrée/sortie de la bretelle et sens unique en direction du boulevard Jean Simon) a été menée. Ces changements de sens visent à favoriser les mobilités douces sur le secteur et la création de deux pistes cyclables supplémentaires sur chaussée sur les rues Berlier (en lien avec la suppression de la piste cyclable existante sur trottoir) et Bruneseau (nouvelle piste cyclable sur le bas de la rue qui se raccrocherait à la piste existante sur le haut de la rue depuis le boulevard Jean Simon). Selon les conclusions de l'étude circulation, la modification n'aurait pas d'impact sur les volumes de flux générés par le projet, seuls les itinéraires permettant d'accéder au projet (ou qui en proviendraient) seraient modifiés. De plus, les flux circulant actuellement sur la rue Berlier (sens Est → Ouest) et sur la rue Bruneseau Nord (sens Nord → Sud) devraient se reporter sur les autres axes disponibles du secteur. Concernant les transports en commun, l'impact du projet sur la fréquentation des transports collectifs lourds (RER / métro) est limité (maximum +3%), mais plus important sur la ligne de tramway (+9 à +14%). « <u>Projet Allée PI</u> » : sans incidence directe (axe majoritairement piéton et utilisé ponctuellement pour les véhicules de livraison et de secours le cas échéant).	PERMANENT NEGATIF direct FAIBLE	EVITEMENT	-	AILN Développement (conception)	PERMANENT POSITIF
			REDUCTION	-	Preneurs des programmes	
			COMPENSATION	Coût inclus dans les coûts de construction des programmes immobiliers	AILN Développement / SEMAPA (conception) / Ville de Paris	
			- Offre de stationnement automobile inexistante dans le projet ; (Hors projet) proximité du site au réseau de transport en commun maillé existants (T3a, L14, RER C, lignes de bus 325 et 25) et projetés (TZen5, prolongement de la ligne 10) permettant d'offrir une plus grande possibilité de report des usagers ;			

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématique « Environnement acoustique-vibratoire »

CHANTIER						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures Principes déterminants	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
FORT	<u>Incidences sur l'environnement acoustique</u> Les chantiers (« Projet BP13ème » et « Projet allée PI ») seront à l'origine de nuisances sonores sur les secteurs résidentiels aux alentours du site qu'il n'est pas possible de quantifier précisément à ce stade de l'opération. Selon les diagnostics sonores réalisés en 2020 et 2025 sur le secteur, l'environnement dans lequel s'inscrit le projet connaît déjà une ambiance sonore contrainte, conditionnée par le bruit du trafic routier sur le boulevard périphérique. Par ailleurs, la pollution sonore induite par les travaux peut également entraîner des impacts sur la faune (perturbation du cycle biologique, désertion de certains secteurs, etc.). <i>A noter également que, compte tenu de la hauteur des bâtiments existants au niveau de la rue Berlier (R+9 à R+13), ces constructions sont susceptibles d'agir comme un écran sonore pour les résidences et équipements à l'arrière (université Paris VII par exemple), si bien que les bruits seront nettement atténués pour les riverains résidants au-delà de 300 m de la zone de projet.</i> Côté Ivry-sur-Seine, le site de projet reste éloigné des premières constructions résidentielles (voies ferrées et bâtiments d'activités dans un rayon de 500 m) si bien que l'exécution des chantiers aura peu d'impact pour les ivryens.	TEMPORAIRE NEGATIF direct FAIBLE à FORT	EVITEMENT - REDUCTION - Travaux interdits en dehors des niveaux de bruits autorisés en limite de propriété les jours ouvrés sauf dérogation à obtenir deux mois avant la réalisation desdits travaux bruyants (conformément aux prescriptions du CPC-PGEC) ; - Adaptation ponctuelle des horaires pour les opérations les plus bruyantes de travaux et de livraison (en tenant compte du voisinage) ; - Utilisation d'engins récents à faibles émissions sonores ; - Installation d'écrans acoustiques temporaires ou de palissades pleines à proximité immédiate des zones de travail (par exemple au niveau de la rue Berlier et de l'établissement scolaire) ; - Réalisation de mesures acoustiques de référence avant, pendant et après les travaux ; - Désignation d'un référent bruit / communication riverains ; - Mise en place de balises acoustiques et d'alerte de dépassement des seuils admissibles ; - Mesures/techniques comportementales sur les chantiers ; - Procédés constructifs (filière sèche et préfabriqué) limitant également les impacts sonores du chantier in situ (réalisation hors site) ; - Réalisation d'un planning des nuisances sonore précisant les niveaux sonores maximum prévus et diffusion aux riverains.	Coût inclus dans le prix forfaitaire d'Installation des Chantiers	AILN Développement / SEMAPA (via leurs entreprises de travaux)	NEGATIF direct FAIBLE
	<u>Incidences sur l'environnement vibratoire</u> « Projet BP13ème » : des vibrations pourront être émises par les engins de chantiers utilisés dans le cadre des travaux de génie civil mais constatées au voisinage immédiat de la zone de travaux (voire sur la zone elle-même). On rappelle également qu'aucune démolition n'est prévue (phase induisant classiquement la majorité des effets vibratoires d'un chantier). « Projet Allée PI » : sans incidence.		EVITEMENT - REDUCTION Les mesures envisagées pour réduire les incidences liées aux vibrations sont comparables à celles retenues pour limiter l'impact des émissions sonores.			

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématique « Environnement acoustique-vibratoire »

EXPLOITATION						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures Principes déterminants	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
FORT	<u>Nuisances sonores générées par le projet :</u> « Projet BP13ème » : la programmation immobilière dans sa majorité n'est pas de nature à générer des nuisances sonores significatives (excédant les normes du « bruit de voisinage ») mais l'opération prévoit de créer des salles de spectacle. Selon les résultats de l'étude acoustique réalisée et en prenant en compte les solutions techniques prévues sur ces constructions (façades double châssis permettant un affaiblissement sonore), le bruit particulier (musical) est estimé à 50 dB (pour un bruit ambiant de 55 dB) et des émergences de 1 dB sont possibles. En prenant en compte ces niveaux réduits et en spatialisant ces équipements au Sud du site (le plus éloigné possible des bâtiments d'habitation existants (le long de la rue Berlier), aucun impact ne devrait être relevé. « Projet Allée PI » : sans incidence directe.	NUL	-	-	-	-
	<u>Influence du projet sur les bâtiments existants par rapport à l'environnement sonore</u> « Projet BP13ème » : selon les modélisations acoustiques à l'horizon 2030, le développement des lots B1C et B1D au droit de l'échangeur engendre un effet positif de « masque » pour certaines façades des immeubles existants sur la rue Berlier. Ce masque induit un abaissement des niveaux acoustiques perçus oscillant entre -1 dB(A) jusqu'à -11 dB(A) selon la façade et son positionnement par rapport aux constructions du projet. « Projet Allée PI » : sans incidence directe.	PERMANENT POSITIF direct	-	-	-	-
	<u>Prise en compte des nuisances sonores induites par les infrastructures bruyantes dans le projet</u> « Projet BP13ème » : le projet vise avant tout des programmes destinés à des publics « temporaires », sans vocation résidentielle afin d'éviter tout impact sanitaire liées aux nuisances sonores sur les nouvelles populations. Des isollements aux bruits aériens vis-à-vis de l'espace extérieur ont également été calculés (en prenant en compte les objectifs acoustiques des labellisations recherchées par le projet) et varient entre 30 et 42 dB selon les façades des lots exposées aux infrastructures. Ces objectifs d'isolement seront assurés par les façades des constructions au regard de leurs caractéristiques techniques et des matériaux choisis. Ces choix ne pourront se faire que dans les phases de définition ultérieures des projets immobiliers (phase EXE ou PRO par exemple). « Projet Allée PI » : sans incidence.	NUL	-	-	-	-
	<u>Impact vibratoire sur une partie des bâtiments du projet lié au prolongement de la ligne 10</u> « Projet BP13ème » : dans le cadre du prolongement de la ligne 10, un ensemble de modélisation a été effectué afin d'évaluer les impacts vibratoires et de bruit solidien (bruit rayonné) du métro sur les constructions du projet (lots B1D et PIS uniquement – les plus proches du tracé ; le lot B1C étant envisagé comme un bâtiment temporaire qui serait démonté au moment de la réalisation de la ligne). Selon les simulations : - le seuil de vibration n'est atteint pour aucun des lots (absence de dépassement à l'objectif de perception tactile) ; - les niveaux de bruit rayonné au passage d'un métro respectent les objectifs fixés pour le confort des occupants de la labellisation environnementale prévue par le projet (ils ne présentent en outre pas de risque pour la santé des occupants). Ponctuellement, le passage du métro pourra être audible dans certains bureaux du bâtiment B1D mais cette perception restera modérée. « Projet Allée PI » : sans incidence.	NUL	-	-	-	-

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématique « Réseaux / Energie »

CHANTIER						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FAIBLE	<u>Incidences au regard des réseaux</u> « Projet BP13ème » : les travaux de raccordement des nouvelles constructions aux réseaux existants (localisés sous les voies circonscrivant le site et l'emprise de l'allée Paris-Ivry) peuvent occasionner le cas échéant des interruptions temporaires pour les secteurs environnants mais le respect de la réglementation en vigueur (réglementation DT/DICT) permet de réduire l'incident. De manière globale, la nature et l'ampleur des travaux sont définies en collaboration avec les différents concessionnaires de réseaux et la SEMAPA afin de limiter les incidences. Si nécessaire, une information préalable des riverains, en lien avec les services de la Ville, indiquant la nature des travaux, les réseaux potentiellement impactés (télécommunication, eau, électricité...) la date d'interruption et celle de reprise des services suffisamment en amont aura lieu. « Projet Allée PI » : sans incidence.	NUL (en l'état)	-	-	-	-
	<u>Incidences au regard de l'énergie</u> Concernant l'énergie (chauffage, électricité), les activités des travaux (« Projet BP13ème » : et « Projet allée PI ») vont générer des dépenses énergétiques. Concernant l'eau, l'utilisation de l'eau sera issue du réseau de la ville (absence de consommation en eau industrielle ni de forages pour les travaux). Concernant les besoins électriques (notamment pour l'éclairage), un raccordement électrique sera mis en place afin d'éviter l'utilisation de groupes électrogènes. Les « besoins » énergétiques ou en eau restent impossibles à simuler au stade actuel de l'étude d'impact, mais dans le cadre de chantiers « propres », ils seront limités dans le temps et étalés pendant le planning des travaux.	TEMPORAIRE NEGATIF direct NON EVALUE	EVITEMENT - REDUCTION - Sensibilisation des collaborateurs aux économies d'énergie (écogestes, ...); - Inspections régulières des installations (détection de fuite, suivis des consommations...); - Utilisation d'éco-matériels (boutons prestos dans les bungalows, détecteurs de présence...); (proposition) mise en œuvre de cantonnements éco-durables;	Coût inclus dans le prix forfaitaire d'Installation des Chantiers	AILN Développement / SEMAPA (via leurs entreprises de travaux)	NEGATIF direct FAIBLE

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématique « Réseaux / Energie »

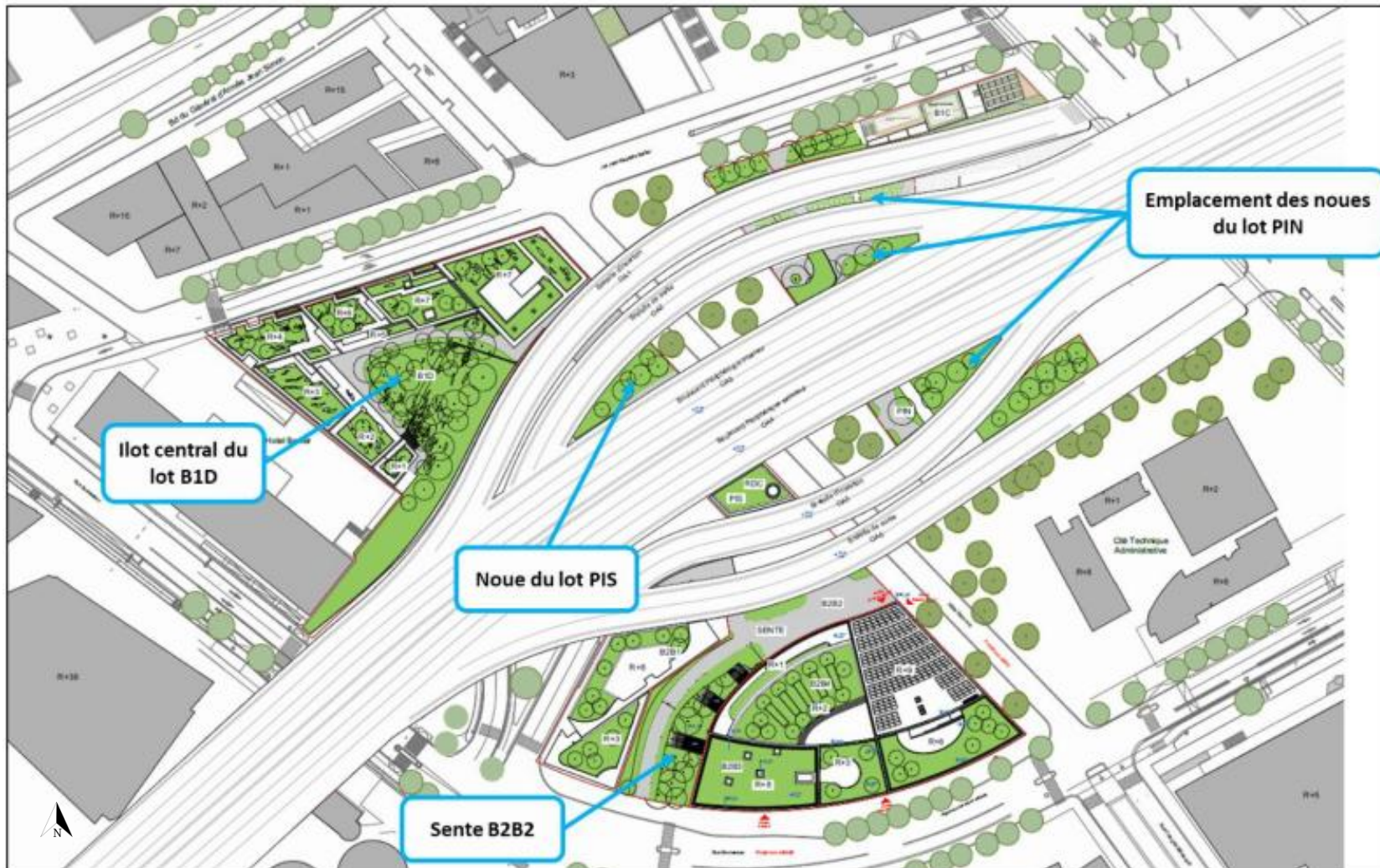
EXPLOITATION						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FAIBLE	<u>Réseaux et besoins induits par le projet</u> « Projet BP13ème » : la configuration des différents réseaux du quartier a déjà été étudiée dans le cadre des travaux d'aménagement de la ZAC PRG pour pourvoir aux nouveaux besoins. L'ensemble des réseaux se raccorderont sur ceux présents sous les voies circonscrivant le site (rue Bruneseau ou Berlier, voire allée Paris-Ivry) : - concernant l'eau (potable/assainissement eaux usées) le développement du quartier engendrera une demande supplémentaire d'alimentation en eau potable et de rejet des eaux usées du fait de l'arrivée d'une population nouvelle (un volume global d'environ 13 200 m3/an a été simulé). Le projet prévoit des équipements sanitaires hydro-économes dans chacun des programmes pour maîtriser cette consommation ; - concernant les eaux pluviales : une réutilisation des eaux pluviales pour les sanitaires et/ou l'arrosage des espaces paysagers est prévue (stratégie à étudier aux phases ultérieures – PRO-DCE) ; - concernant les réseaux d'assainissement eaux usées ces derniers seront à réaliser dans les limites du projet et du type séparatif. Les rejets des eaux pluviales et usées sont prévus de manière gravitaire ; - concernant les télécommunications (besoin estimé à environ 450 lignes au total), les chambres de tirage seront raccordées sur les chambres existantes sous les rues ; - pour les besoins électriques, des cellules et transformateurs seront installés au-dessus de la côte d'inondation (côte PHEC), dans des locaux techniques accessibles depuis la rue. « Projet Allée PI » : sans incidence directe (exception faite du développement du réseau d'éclairage public de l'allée dont les besoins/équipements sur l'allée seront définis avec la nouvelle équipe de conception).	NUL	-	-	-	-
	<u>Gestion des eaux pluviales induites par le projet</u> « Projet BP13ème » : « Projet BP13ème » : afin de limiter l'impact de cette imperméabilisation, les principes retenus pour la gestion des eaux pluviales sont (voir plan ci-après) : - Réutilisation des eaux pluviales, - Mise en œuvre de toitures végétalisées sur les bâtiments ; - Création de noues de rétention/infiltration sur : l'ilot central du lot B1D, la sente du lot B2B2, le lot PIS et le lot PIN. Au regard des simulations menées dans le cadre du volet « eau » de l'étude d'impact sur le périmètre du projet**, les solutions prises par le « Projet BP13ème » permettent de gérer les abattements des pluies courantes (12 mm), décennale, trentennale et centennale. On rappelle également que les eaux des zones de parcelle couvertes par le périphérique ne sont pas prises en compte car elles sont déjà retenues par les réseaux d'assainissement du périphérique. « Projet Allée PI » : la gestion des eaux pluviales devra être assurée par la mise en place de dispositifs de stockage et d'infiltration adaptés à l'importance de l'axe. Les concepteurs devront se conformer aux exigences réglementaires en vigueur en matière de gestion des eaux pluviales (éléments précisés dans les phases ultérieures du projet).	NUL (en l'état)				

** Le périmètre d'étude du volet « eau » de l'étude d'impact ne prend pas en compte la surface de l'allée Paris-Ivry, la gestion des eaux pluviales sur cette zone étant considérée gérée à la parcelle par ses futurs aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la SEMAPA.

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématique « Réseaux / Energie »

Carte de localisation des dispositifs de gestion des eaux pluviales du « projet BP13ème »



Source : GINGER-BURGEAP, 2026

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématique « Réseaux / Energie »

EXPLOITATION						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FAIBLE	(suite) <u>Energies et besoins induits par le projet</u> « <u>Projet BP13ème</u> » : une étude ENR** a été menée pour les besoins du projet. Cette dernière a comparé le système énergétique pressenti pour le projet (raccordement au réseau de chaleur urbain et au réseau urbain « Fraîcheur de Paris », production d'ECS pour les sanitaires des programmes de bureaux via ballon électrique et production électrique grâce à l'installation de panneaux photovoltaïques) à des variantes énergétiques liées au contexte local ou aux caractéristiques du projet. Avec ce système pressenti, les bâtiments simulés obtiennent des niveaux de consommation énergétique relativement bas (classe A de l'étiquette énergie pour le bâtiment B2B3-B4 et classes B pour les bâtiments B2B et B1D oscillant entre 46,20 kWhEnP/m².an et 73,40 kWhEnP/m².an au maximum soit environ 2,4 GWh d'énergie primaire par an à l'échelle des bâtiments étudiés). En lien avec le potentiel local analysé, ce système pressenti a été comparé avec d'autres systèmes (PAC réversibles air/eau, chaudière Gaz + groupe froid ou chaudière bois + groupe froid). Au regard des caractéristiques de ces variantes (en termes de consommation et de coûts d'investissement et d'exploitation), le système pressenti est la solution la plus intéressante pour le projet. Cette solution permet également de prendre en considération les 48% de taux d'ENR du réseau de chaleur existant et l'objectif de verdissement du mix énergétique à hauteur de 76% d'ici 2034 (le taux d'ENR de Fraîcheur de Paris étant en cours de définition) et de participer au développement des réseaux chaud et froid urbains en étendant leurs couvertures pour permettre d'alimenter les bâtiments sous le périphérique, ce qui est conforme aux engagements pris avec la SEMAPA. Enfin, on peut également rappeler le respect de la RE2020 seuil 2028 pour les bureaux (hors lot B1C non maîtrisé par le groupement « AILN ») et de la RT2012 (Cep -40%) pour les programmes d'enseignement supérieur, les commerces et les salles de spectacle et application de plusieurs certifications/labellisations environnementales qui vont au-delà de la réglementation thermique obligatoire : BREEAM, HQE BD, label OZMOZ, label BBKA ou encore démarche Bâtiments Durables Franciliens... « <u>Projet Allée PI</u> » : sans incidence.	PERMANENT NEGATIF direct FAIBLE (compte tenu des augmentations en besoins énergétiques par rapport à l'état initial)	-	-	-	-

** La quantification des besoins énergétiques n'a concerné qu'une partie des bâtiments (B1D, B2B1 et B2B3-B4), les lots PIN et PIS sont livrés en « coque brute » (le preneur définira ses besoins) et le lot B1C n'est pas sous maîtrise d'ouvrage du groupement AILN Développement.

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématique « Déchets »

CHANTIER						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FAIBLE	<u>Incidences au regard des déchets</u> « <u>Projet BP13ème</u> » : - environ 43 365 m3 de terre « impropres » (phase dépollution) lors des travaux de terrassements à l'échelle des lots à ce stade du projet ; - environ 4 120 m3 de déchets à l'échelle des lots (hors B1C) en phase Gros œuvre ; - environ 12 350 m3 de déchets à l'échelle des lots (hors B1C) en phase Corps d'Etat Secondaires; De manière globale, les déchets induits par cette phase représenteront : - Des déchets inertes (gravats, ferraille, bois, emballages en plastique...) ; - Des déchets banals (papier...) ; - Des déchets dangereux (huiles usagées, filtres usagés, ...). En cas de déchets industriels, le producteur sera responsable de leur gestion jusqu'à leur élimination ou valorisation finale, conformément à la réglementation. « <u>Projet Allée PI</u> » : sans incidence (exception faite de l'évacuation/réutilisation des terres déblayées le cas échéant et dont les volumes ne sont pas connus à ce stade).	TEMPORAIRE NEGATIF direct NON EVALUE	EVITEMENT - REDUCTION	Coût inclus dans le prix forfaitaire d'Installation des Chantiers	AILN Développement / SEMAPA (via leurs entreprises de travaux)	NEGATIF direct FAIBLE
			- Mise en œuvre d'une gestion spécifique des terres excavées comprenant : réutilisation sur site pour les remblais techniques en couches de forme ou en réaménagement paysager (sous conditions de compatibilité), valorisation des déblais en dehors du site et évacuation en filières spécialisées et adaptées selon le niveau de pollution des terres pour le reste. Chaque flux fera l'objet : d'une caractérisation analytique préalable, d'un bordereau de suivi des déchets et d'un suivi documentaire complet ; - Politique de gestion adaptée à l'échelle des chantiers permise par : - la réalisation d'un Schéma d'Organisation de la Gestion des Déchets en phase préparation pour déterminer les conditions de traitement des déchets sur site (choix des prestataires, définition du nombre de bennes sur site, organisation de collecte, taux de valorisation avec un objectif de 85% de la production...); - la réalisation d'un tri des déchets, si possible sur les chantiers et les cantonnements, grâce à la mise en place de bennes adaptées pour chaque catégorie de déchets ; - l'adaptation du nombre d'aires de stockage sur site en fonction de l'avancement et des phases ; - le nettoyage régulier des zones de travail ; - Mesures comportementales et techniques pour réduire les déchets au cours des chantiers (recours structures préfabriquées, coupes soignées, fournisseurs privilégiant des emballages réduits, recyclables ou consignés...) ;			

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Milieu « Humain » - thématique « Déchets »

EXPLOITATION						
Enjeu Environnemental	Incidences(s) potentielle(s)	Impact BRUT	Nature des mesures	Coût de la mesure	Responsable(s) de la(des) mesure(s) ERC	Impact RESIDUEL
			Principes déterminants			
FAIBLE			COMPENSATION			
	<u>Incidences liées aux déchets</u> « Projet BP13ème » : l'arrivée d'une population nouvelle par le développement des différentes activités proposées sur le site (bureaux, espaces de culture, enseignements, commerces) va générer la production de déchets de plusieurs natures : - déchets ménagers et assimilés (toutefois en l'absence de programmes de logements, les volumes de ce type de déchet devraient être limités) ; - déchets industriels banals (papier, cartons, plastiques, verre, bois, textile, métaux emballages divers...) ; - déchets dangereux (caractère inflammable, explosif, toxique, corrosif ou irritant) comme les huiles de vidange, les solvants, les colles... Leur production devrait être limitée en raison de l'absence d'activité industrielle. Hors lots PIN et PIS (livrés en coques brutes), les volumes de déchets induits par le projet en phase exploitation représentent environ 3 323 m3/an. « Projet Allée PI » : sans incidence.	PERMANENT NEGATIF direct FAIBLE à MODERE	- Chaque bâtiment prévoit un local de collecte des déchets dont le dimensionnement a été maximisé afin de permettre le tri sélectif (bacs papiers-cartons, bacs emballages, bacs OM, etc.) ; - Les locaux déchets seront situés en majorité au RDC et avec un accès direct sur l'extérieur à une aire de présentation et à une voie de circulation accessible par les camions de ramassage des ordures ;	Coût inclus dans les coûts de construction des programmes immobiliers	AILN Développement (conception)	NEGATIF direct FAIBLE

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Modalités de suivi des mesures et des effets – phase « CHANTIER »

Thématique environnementale	Modalités de suivi des mesures	Modalités de suivi des effets
Sol	- Mise en œuvre d'études géotechnique et de diagnostics pollution au droit du site afin de vérifier la nature du sol et sous-sol ; - Établissement de plan de gestion de dépollution du site ; - Respect par les entreprises de travaux du maître d'ouvrage des prescriptions du CPC-PGEC de l'aménageur et des Chartes** de chantier à faibles nuisances (annexée à l'acte d'engagement des marchés de travaux qui seront passés avec les entreprises) ; - L'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine (MOU), via une mission de coordination architecturale et urbaine, veillera à l'application des prescriptions liées à la thématique.	- Suivi des processus par les services du périphérique de la Ville de Paris (au regard de la proximité des chantiers avec le périphérique et ses fondations) ; - Transmission du plan de dépollution et du mémoire de réhabilitation du site par le maître d'ouvrage à l'aménageur ; - Suivi environnemental assuré par les entreprises de travaux via les REE des entreprises et les REC des chartes.
Eau	- Respect des mesures prévues dans le Dossier loi sur l'eau et autorisées par la Police de l'eau (en cas de rabattement de nappe pendant les travaux) ; - Suivi environnemental assuré par les entreprises de travaux (contrôle régulier de la nappe, mise en œuvre de fond de fouille étanche et zones de stockage imperméables...) ; - Respect par les entreprises de travaux du maître d'ouvrage des prescriptions du CPC-PGEC de l'aménageur et des Chartes de chantier ; - Constat sur place et vérification de la présence des clauses particulières dans les marchés de travaux.	- Suivi environnemental assuré par les entreprises de travaux via les REE des entreprises et les REC des chartes ; - Suivi au droit des ouvrages piézométriques prévus sur le site lors de la phase chantier ;
Climat	- Respect des prescriptions du CPC-PGEC de l'aménageur, et des Chartes de chantier ; - Constat sur place et vérification de la présence des clauses particulières dans les marchés de travaux.	- Suivi environnemental assuré par les entreprises de travaux via les REE des entreprises et les REC des chartes ; - Dispositif de suivi et de pilotage (estimation préalable des consommations énergétiques et des volumes de transport sur la base de retours d'expérience de chantiers comparables, mise en place de comptages dédiés pour les bases vie et les principaux consommateurs d'énergie, suivi mensuel des consommations d'électricité, volumes de carburants, tonnages de matériaux et de déblais/remblais évacués) ; - En cas de dérive significative par rapport aux prévisions (surconsommation...etc.) définition et mise en œuvre de mesures correctives (révision du plan logistique, renforcement de la mutualisation, remplacement d'engins...etc.).
Qualité de l'air	- Respect des prescriptions du CPC-PGEC de l'aménageur, et des Chartes de chantier ; - Constat sur place et vérification de la présence des clauses particulières dans les marchés de travaux.	Suivi environnemental assuré par les entreprises de travaux via les REE des entreprises et les REC des chartes.

** On rappelle que la SEMAPA n'aura pas de charte chantier propre en plus de son CPC-PGEC.

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Modalités de suivi des mesures et des effets – phase « CHANTIER »

Thématique environnementale	Modalités de suivi des mesures	Modalités de suivi des effets
Biodiversité **	• Suivi des chantiers par un écologue (visites trimestrielle des chantiers et des installations) ; • Accompagnement du porteur de projet tout au long des chantiers (apport de solutions adaptées à d'éventuels problèmes) par un écologue.	• CR de visites, rédigé et envoyé à l'Autorité Environnementale (par l'écologue) ;
Contexte socio-économique / Cadre de vie	<i>Sans objet car incidence/impact des projets positif sur les thématiques en phase « Chantier »</i>	
Environnement urbain, paysager et patrimonial	• Respect par les entreprises de travaux du maître d'ouvrage des prescriptions du CPC-PGEC de l'aménageur et des Chartes de chantier ; • Constat sur place et vérification de la présence des clauses particulières dans les marchés de travaux.	• Suivi environnemental assuré par les entreprises de travaux via les REE des entreprises et les REC des chartes.
Déplacement	• Autorisations préalables sollicitées auprès des services gestionnaires du périphérique et des autorités compétentes concernant les voies locales ; • Respect des prescriptions du CPC-PGEC de l'aménageur et des Chartes de chantier ; • Constat sur place et vérification de la présence des clauses particulières dans les marchés de travaux.	• Suivi environnemental assuré par les entreprises de travaux via les REE des entreprises et les REC des chartes.
Acoustique-vibrotaire	• Respect des prescriptions du CPC-PGEC de l'aménageur et des Chartes de chantier ; • Constat sur place et vérification de la présence des clauses particulières dans les marchés de travaux.	• Suivi environnemental assuré par les entreprises de travaux via les REE des entreprises et les REC des chartes ; • Pénalités en cas de dépassement sonore non conformes aux modalités des chartes.
Réseaux-énergie		• Suivi environnemental assuré par les entreprises de travaux via les REE des entreprises et les REC des chartes.
Déchets	• Respect des prescriptions du CPC-PGEC de l'aménageur et des Chartes de chantier ; • Les déchets seront collectés, triés, stockés sur des aires étanches et évacués vers des centres de traitement spécifiques avec suivi de leur élimination (Bordereau de Suivi des Déchets - BSD); • Constat sur place et vérification de la présence des clauses particulières dans les marchés de travaux.	• La traçabilité des déchets sera assurée via l'utilisation du Logiciel Track déchets et les BSD sont systématiquement conservés.

** Les modalités de suivi des mesures et effets pour la thématique « Biodiversité » ne valent que pour le « Projet BP13ème ».

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Modalités de suivi des mesures et des effets – phase « EXPLOITATION »

Thématique environnementale	Modalités de suivi des mesures	Modalités de suivi des effets
Sol	<i>Sans objet car pas d'incidence/impact des projets sur la thématique en phase « Exploitation »</i>	
Eau	Contrôle de la qualité des aménagements hydrauliques lors de la réception des travaux par le maître d'ouvrage (projet BP13ème) et par l'aménageur (allée PI) après chantier ;	- L'entretien et la maintenance des équipements privés de gestion des eaux pluviales sont à la charge des propriétaires des programmes et à la charge de la Ville de Paris pour les équipements prévus sur l'espace public (allée PI). Ceux-ci devront s'assurer du bon fonctionnement de leurs ouvrages et installations à tout moment. Ils seront tenus responsables en cas de dysfonctionnement portant atteinte à la qualité des eaux superficielles ou souterraines ; - Les modalités d'entretien des équipements privés (notamment toitures végétalisées) par les futurs propriétaires seront spécifiées dans les documents réglementaires de la copropriété (emploi de désherbants biologiques, traitement mécanique hivernal...Etc.) / pour les équipements publics (au droit de l'allée PI) ils relèvent des services de la ville.
Climat	Les projets et la stratégie énergétique de l'opération seront compatibles avec le Cahier des Prescriptions Architecturales, Urbaines, Paysagères et Environnementales (CPAUPE) de la ZAC PRG prévoyant des dispositions pour favoriser la conception bioclimatique et la prise en compte de la sensibilité environnementale du milieu (annexé au Cahier des charges de cession de terrains pour chacun des lots de la ZAC) ;	-
Qualité de l'air	- La MOU ainsi que les services compétents en urbanisme, lors de l'instruction des permis de construire (PC), veilleront à l'application des prescriptions ; (concernant l'écran végétalisé au niveau de la rue Berlier) les projets de construction comportent un volet paysage et plantations détaillant la nature des aménagements et des plantations à réaliser (pièce des PC) ;	- Campagne de mesures (par le maître d'ouvrage du « projet BP13ème ») pour évaluer l'impact des nouvelles constructions sur la qualité de l'air projetée sur le secteur Bruneseau et/ou à l'échelle du périmètre de la ZAC (une fois l'ensemble des programmes livrés). - Pour les filtres des CTA, la maintenance sur les équipements communs sera à la charge de l'exploitation commune de l'immeuble (la copropriété ou le gestionnaire, souscrit généralement des contrats de nettoyage de réseaux communs dont les fréquences sont prévues en leur sein).
Biodiversité **	- Un paysagiste (intégrant des compétences en écologie ou associé à un écologue dans le cadre d'un groupement) est intégré à l'équipe de conception du projet comme lors des études préalables ; - Les projets de construction comportent un volet paysage et plantations détaillant la nature des aménagements et des plantations à réaliser (pièces des PC) ;	- Suivi par un écologue (quatre visites annuelles réalisées pendant 5 ans après les travaux à chaque saison) ; - CR de visite annuel, rédigé et envoyé à l'Autorité Environnementale (par l'écologue) ;
Environnement urbain, paysager et patrimonial	- Les volets paysagers des lots seront compatibles avec le CPAUPE de la ZAC PRG et les cahiers des charges de la Ville de Paris (catalogue de la Flore d'Ile-de-France 3^{ème} édition – 2025 référentiel « Chemins de la nature ») ; - Les services compétents en urbanisme, lors de l'instruction des PC, veilleront à l'application des prescriptions liées à la thématique ;	- Contrôle de la qualité des aménagements lors de la réception des travaux de réalisation des espaces verts par le maître d'ouvrage (pour ce qui concerne le projet BP13ème) et l'aménageur (pour ce qui concerne l'allée Paris-Ivry) ; - L'entretien des espaces verts privés du site seront propriétés des résidents (syndic) et gérés dans le cadre d'une copropriété.
Contexte socio-économique / Cadre de vie	<i>Sans objet car incidences/impacts positifs des projets sur les thématiques en phase « Exploitation »</i>	

** Les modalités de suivi des mesures et effets pour la thématique « Biodiversité » ne valent que pour le « Projet BP13ème ».

4. Bilan « Incidences – Impacts – Mesures » et suivi des mesures/effets

Modalités de suivi des mesures et des effets – phase « EXPLOITATION »

Thématique environnementale	Modalités de suivi des mesures	Modalités de suivi des effets
Déplacement	-	Vérification de l'impact du projet au regard d'une nouvelle étude de circulation (par le maître d'ouvrage du « projet BP13ème ») englobant l'ensemble des opérations immobilières livrées sur le secteur et l'apport de la ligne 10 et du TZen5.
Acoustique-vibratoire	Sans objet car pas d'incidence/impact des projets sur la thématique en phase « Exploitation »	
Réseaux-énergie	La MOU ainsi que les services compétents en urbanisme, lors de l'instruction des PC, veilleront à l'application des prescriptions liées aux thématiques ;	- Les certifications/labellisations visées par le « projet BP13ème » peuvent comprendre un processus de suivi et d'évaluation après achèvement des constructions ; - Pour garantir la performance des systèmes énergétiques plusieurs mesures de suivi seront proposées aux preneurs des programmes du « projet BP13ème » : - mise en place d'un plan de commissionnement en exploitation, - installation d'un système de suivi énergétique avec télé-suivi et alertes en cas de dérive ; - Pour le photovoltaïque en particulier : - mise en place d'un monitoring dédié avec supervision accessible au preneur du bâtiment concerné par l'installation, - mise en place d'un contrôle de conformité et de production à la réception du bâtiment par le maître d'ouvrage, - intégration de la maintenance photovoltaïque dans le contrat d'exploitation de l'installation (nettoyage, onduleurs, rendement) et vérification de la cohérence entre production attendue / production réelle (la première année) par le(les) preneur(s) des programmes ;
Déchets		-

5. Incidences cumulatives avec d'autres projets

Projets recensés selon les bases de données environnementales

Un cumul des incidences entre le projet objet de l'étude d'impact avec d'autres projets existants a été analysé.

La sélection des projets à retenir a été réalisée selon deux paramètres : un périmètre géographique (rayon de 1 km environ autour du périmètre d'étude) et un périmètre temporel (projets connus au moment de la rédaction de l'étude d'impact). Les projets « finalisés » depuis moins de 5 ans par rapport à la date de la présente étude (soit à partir de 2021) peuvent également être pris en compte dans l'analyse. Antérieurement à cette date, on considère que leurs effets sont déjà « absorbés » dans l'environnement.

Plusieurs projets ont été recensés dans le périmètre d'analyse (1 km) selon les bases de données de l'Autorité Environnementale (DRIEAT / MRAE) :

- **Aménagement de la ZAC Paris Rive Gauche** (en cours – fin prévisionnelle 2032) : plusieurs lots de la ZAC sont en cours d'aménagement (notamment le long de la rue Jean-Baptiste Berlier – lot B1B4 en chantier et lot B1A5 en pré-démarrage) ;
- **Projet d'aménagement du secteur « Bédier-Oudiné »** (en cours – fin prévisionnelle 2031) : porté par la SEMAPA et couvrant une superficie de 18 ha, le projet comprend la création d'environ 27 560 m² SDP (répartis entre logements sociaux, logements BRS, activités, locaux associatifs et /ou commerces et équipements publics reconstruits ou rénovés). Le projet initial de la ZAC Bédier-Oudiné approuvé en 2019 portait sur la construction d'environ 55 000 m² de SDP : celui-ci a été retravaillé entre 2022 et 2024 pour mieux prendre en compte le patrimoine arboré et mieux intégrer les futurs bâtiments dans le tissu urbain existant. Les nouveaux plans masses des secteurs Bédier et Oudiné ainsi que la programmation ont été approuvés par le Conseil de Paris en novembre 2024. Les travaux démarrent en 2026 ;
- **Transformation du centre de traitement de déchets ménagers d'Ivry-sur-Seine (finalisé, mise en service prévue en septembre 2026)** : localisé au Nord de la commune d'Ivry-sur-Seine, l'incinérateur existant (UIOM, classé ICPE) est remplacé par une unité de valorisation énergétique qui traitera par incinération une quantité annuelle de 350 000 tonnes d'ordures ménagères (soit 50% de moins qu'actuellement). Les travaux de transformation sont finalisés ;
- **ZAC Charenton-Bercy** (sur la commune de Charenton-le-Pont) et permis de construire « Escoffier » - phase 1 d'aménagement de la ZAC (en cours – finalisation prévisionnelle horizon 2030-2035) : la ZAC s'inscrit sur une vingtaine d'hectares de l'autre côté de la Seine et prévoit le développement d'environ 380 000 m² SDP répartis entre logements, des bureaux et activités, des commerces/hôtellerie et des équipements publics.

La phase 1 du projet a fait l'objet d'un permis de construire développant 240 558 m² SDP en vue de la construction d'un ensemble immobilier comprenant 9 immeubles d'habitation, d'hôtels et d'hébergements hôteliers (dont un immeuble de grande hauteur), du tertiaire, un groupe scolaire et une salle polyvalente, des commerces et restaurants, un parc de stationnement et des espaces extérieurs privés ouverts au public et à la circulation.

- **ZAC Bercy-Charenton** (à lancer)** : l'objectif est de pouvoir accueillir, hors secteur Rapée, une programmation mixte de quelque 3 500 habitants et 3 900 emplois. L'opération pourrait démarrer à horizon 2027-2029 ;
- **Projet de TZen5 sur les communes de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi (en cours, mise en service sur le secteur de projet à l'horizon 2027)** : la ligne TZen5 est un bus électrique à haut niveau de service, destiné à relier le 13^{ème} arrondissement de Paris au centre-ville de Choisy-le-Roi. Parallèle à la ligne du RER C, il offrira des possibilités de rabattement sur d'autres transports en commun (ligne M14 du métro, RER C, BHNS Trans Val-de-Marne, tramway T9 « Paris-Orly ») et à terme les lignes M10 et M15 du réseau GPE.

Une carte de localisation de ces différents projets par rapport au site est présentée ci-après.

L'analyse est ensuite fondée sur les thématiques environnementales prépondérantes en fonction des phases et des projets :

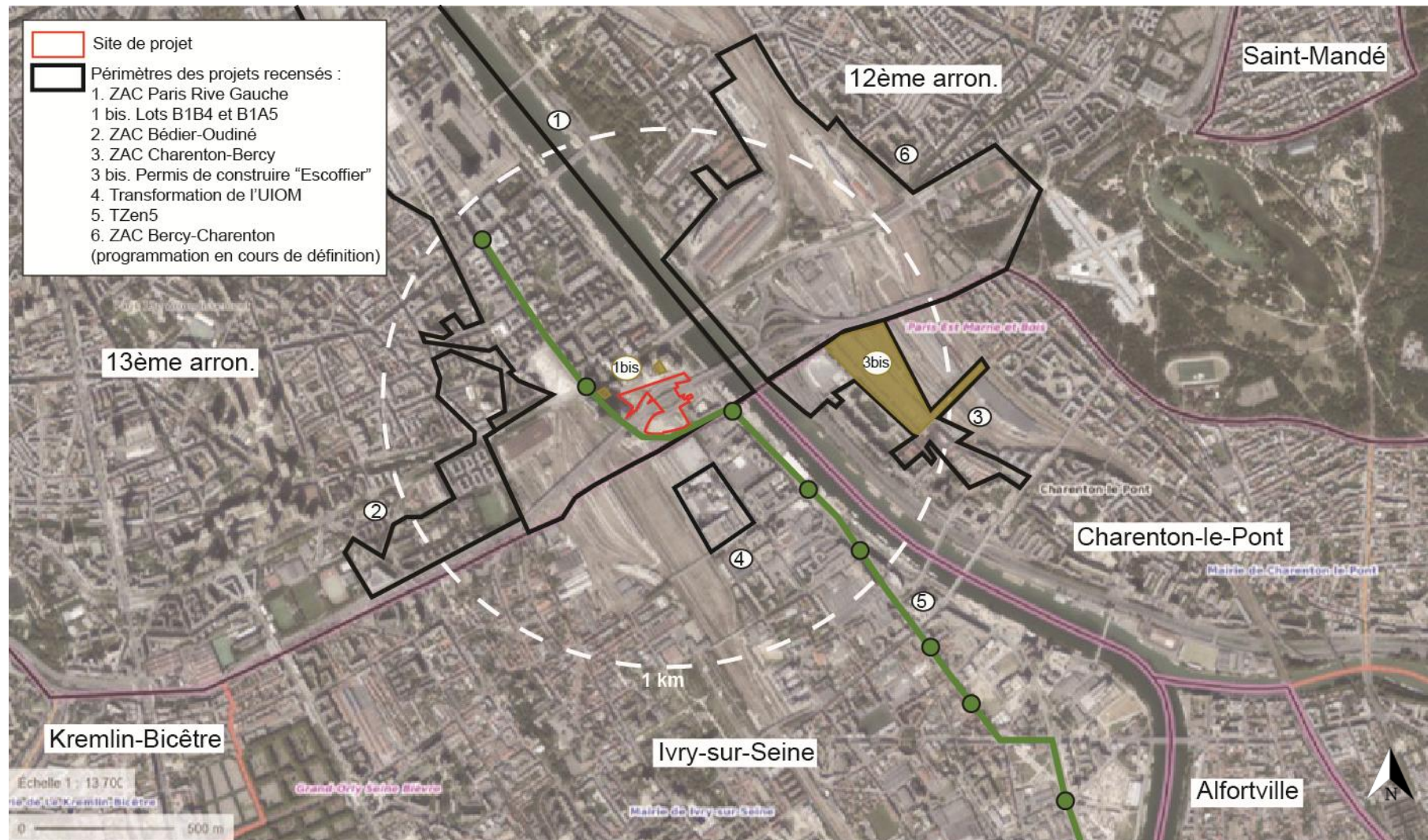
- **les incidences cumulatives en phase chantier** (« projet BP13ème » + projets développés dans le cadre de la ZAC PRG ou projet de la ZAC Bédier Oudiné) ;
- **puis en phase exploitation** (« projet BP13ème » + programmes des 3 ZAC recensées / + projet de TZen5 / + projet de transformation de l'UIOM).

** En l'absence d'information quant au projet d'aménagement de la ZAC Bercy-Charenton (en cours de définition), l'analyse des incidences cumulées avec cette opération que se soit en phase chantier ou en phase exploitation, n'a pas été menée.

5. Incidences cumulatives avec d'autres projets

Projets recensés selon les bases de données environnementales

Localisation schématique des périmètres** de projets recensés autour du site de projet dans un rayon d'1 km



** Emprises des projets selon les bases de données publiques examinées.

Source fond de plan : GEOPORTAIL, 2026

5. Incidences cumulatives avec d'autres projets

Analyse des incidences cumulées en phase « Chantier »

1. Cumul d'incidences avec les projets de construction prévus dans le cadre de la ZAC Paris Rive Gauche

Pour précisions :

- la majorité des lots du sous-secteur « Bruneseau Nord » sont aujourd'hui livrés.
- pour l'îlot B2A, aucune temporalité n'étant connue à ce jour, aucune analyse des incidences cumulatives en phase chantier avec cet îlot et le projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » ne peut-être apportée ;
- pour le lot B1B4, le chantier est quasiment finalisé (courant 2026) ;
- seul le lot B1A5 (au Nord-est du site) peut présenter des incidences cumulatives temporaires avec le projet (lancement du chantier courant 2027 prévisionnellement).

L'analyse des incidences cumulées en phase « Chantier » est donc fondée sur le seul lot B1A5 et sont synthétiquement présentées ci-dessous.

- Incidences cumulées en termes de circulation** : une mission d'Ordonnancement, Pilotage, Coordination*OPC**) « interchantier » pilotée par la SEMAPA, pourra veiller à la coordination du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » avec le chantier du lot B1A5;
- Incidences en termes de nuisances diverses** :
 - o Gestion des déchets : mise en œuvre d'un SOGED (tri/réemploi/évacuation) ;
 - o Gestion des bruits : les règles prévues par le CPC-PGEC permettront de limiter les incidences entre les opérations ;
 - o Pollution de l'air et des eaux :
 - pour l'air : des mesures sont exigées sur PRG afin de les limiter à leur strict minimum (aspersion d'eau, propreté des chantiers, nettoyages des roues...) ;
 - pour l'eau, sur chaque chantier, les eaux d'exhaure des fouilles et de lavage des véhicules sont décantées et déshuilées avant leur rejet et des procédures de gestion de pollution induite par l'exécution des chantiers (risque exceptionnel) sont prévues ;
 - o Sécurité des piétons liée aux chantiers : les conditions générales de sécurité sont assurées par un clôturage des chantiers.

2. Cumul d'incidences avec les projets de construction prévus dans le cadre de la ZAC Bédier-Oudiné

Les phases chantier liées à l'opération « Bédier-Oudiné » sont susceptibles de présenter des incidences cumulatives avec celles du projet « Bruneseau Paris 3^{ème} » sur une période de 3 ans au maximum, la finalisation de la ZAC Bédier-Oudiné étant prévu pour l'horizon 2032 selon les données publiques connues à la date de rédaction de l'étude d'impact (soit par rapport aux hypothèses de planning du « projet BP13^{ème} » : scénario n°1 - période fin 2027-fin 2030 / scénario n°2 période début 2030 – fin 2033).

Au regard de l'étude d'impact de la ZAC (datant de 2018), plusieurs mesures sont destinées à éviter, réduire voire compenser les principales incidences négatives des deux opérations au cours de cette phase (principales mesures) :

- démarche « chantiers à faibles impacts environnementaux » pour les deux opérations ;
- mise en place de mesures similaires pour la protection de la faune-flore ;
- intégration des dispositifs en phase chantier qui limiteront les effets d'une éventuelle fuite de produits polluants susceptible d'impacter la qualité des eaux superficielles et souterraines ;
- mise en œuvre de mesures pour la réduction des besoins énergétiques ;

Spécifiquement au regard des nuisances acoustiques et sur la circulation :

- Nuisances acoustiques : les incidences entre les deux opérations devraient être résiduelles, les deux opérations sont séparées par la voie ferrée et les constructions SNCF (et sont distantes d'environ 500 m à vol d'oiseau) ;
- Nuisances sur la circulation : des reports sur le réseau local sont possibles. Selon les hypothèses de l'OPC chantier du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} », les chantiers utiliseront préférentiellement la rue Jean-Baptiste Berlier et la rue Bruneseau puis le quai d'Ivry et le boulevard périphérique ; alors que la circulation des camions pour la ZAC Bédier-Oudiné pourrait plutôt se faire par le boulevard Masséna ou l'avenue de la Porte d'Ivry (en amont de l'échangeur par exemple) afin de réduire les perturbations potentielles sur le réseau.

** L'OPC est la fonction qui consiste à organiser, planifier et coordonner l'intervention des différentes entreprises sur un chantier afin de respecter les délais, éviter les conflits entre corps de métier, optimiser l'enchaînement des travaux et assurer une bonne communication entre les intervenants. Ces missions sont généralement confiées au maître d'œuvre mais peuvent être également assurées par un bureau d'études externe (comme c'est le cas pour le projet « Bruneseau Paris 13^{ème} par exemple).

5. Incidences cumulatives avec d'autres projets

Analyse des incidences cumulées en phase « Exploitation »

1. Cumul d'incidences en phase « Exploitation » avec les projets de construction prévus dans le cadre de la ZAC Paris Rive Gauche, de la ZAC Bédier-Oudiné et de la ZAC Charenton-Bercy selon les thématiques environnementales**

Activité, emplois, cadre de vie	Paysage / Ilot de chaleur urbain	Déplacement
A l'échelle globale des projets, une offre nouvelle et diversifiée d'activités (bureaux, commerces, enseignement, activités artistiques ou encore culturelles) ayant vocation à proposer une mixité fonctionnelle (en lien avec le développement de nouveaux logements) à l'échelle du Sud de Paris est ainsi attendue.	Les projets s'inscrivent sur des territoires à requalifier privilégiant ainsi la recomposition de la ville sur elle-même plutôt que la consommation d'espace (et dont le périmètre pouvait être occupé par des friches ou des bâtis hétérogènes, voire vétustes). Chaque projet a intégré une analyse paysagère au développement de l'opération en faveur d'une meilleure cohérence des espaces publics. L'augmentation de la surface d'espaces verts à laquelle participe le projet « Bruneseau Paris 13ème » à son échelle (par le développement de plusieurs espaces pleine terre accessibles et des toitures végétalisées) et le développement paysager prévu au sein des différentes ZAC, visent à renforcer le végétal des espaces publics. Les projets sont ainsi complémentaires et cumulent des effets positifs sur cette thématique (en plus d'agir sur la gestion des eaux pluviales et le phénomène « d'ilot de chaleur urbain »). Par exemple, et à la seule échelle de la ZAC PRG (dans laquelle s'inscrit le projet « Bruneseau Paris 13ème »), près de 108 000 m² d'espaces verts supplémentaires sont prévues à l'horizon de finalisation de l'opération.	Le trafic routier augmentera en raison des développements des programmes des opérations (les nouveaux salariés et habitants issus des nouveaux programmes de construction étant amenés à se déplacer aux heures de pointe). Selon les conclusions de la première étude circulation réalisée pour les besoins du projet « Bruneseau Seine » en 2020, à l'horizon 2035, le trafic cumulé des opérations correspondait à l'arrivée de plus de 2 000 véhicules supplémentaires. Ce trafic cumulé était à relativiser compte tenu de la présence entre les opérations d'un réseau viaire offrant de multiple report, d'une offre en transport en commun renforcée (RER C, TZen5, lignes de métro, lignes de bus) et du développement de cheminements doux (piétons et vélos). Dans le cadre de l'étude circulation actualisée en 2025 pour les besoins du « projet BP13ème », le bureau d'étude précise que par rapport aux différentes opérations étudiées en 2020, une partie des programmes (hors « projet BP13ème ») a été livrée depuis 2025 or, cette urbanisation n'a toutefois pas entraîné une augmentation des flux de véhicules à proximité du projet ; au contraire, les comptages réalisés en 2025 ont montré une baisse du trafic de l'ordre de -20% en moyenne aux heures de pointe par rapport aux comptages de 2019. L'exploitation des différents programmes des opérations sur le secteur engendrera néanmoins une importante utilisation des transports en commun. Si la ligne 14 semble dimensionnée pour pouvoir accueillir les flux supplémentaires, la mise en place du TZen5 ou encore le prolongement à terme de la ligne 10 permettront un report important d'une partie des usagers des transports en commun existants (notamment tramway T3a, RER C ou encore la pluralité des lignes de bus existantes).
CUMUL POSITIF	CUMUL POSITIF	CUMUL NEGATIF (mais compensé par une offre en transport en commun adaptée et une offre en modes doux propres à chaque opération).

** Les données sont issues des informations publiques communiquées sur les sites internet des maîtres d'ouvrage (SEMAPA, Ville de Paris, Charenton-le-Pont ou encore Grand Paris Aménagement) ou des avis de l'Autorité Environnementale. Elles visent à présenter les caractéristiques des différents projets en l'état des connaissances au moment de la rédaction de l'étude d'impact.

5. Incidences cumulatives avec d'autres projets

Analyse des incidences cumulées en phase « Exploitation »

Qualité de l'air	Biodiversité	Bruit-Vibration
Les pollutions générées par l'augmentation du trafic routier des opérations se cumuleront à l'échelle du secteur et l'ensemble des projets est à l'origine de l'exposition de populations nouvelles à ces nuisances. Cependant, les mesures des différents projets (privilégier l'éloignement des habitations aux axes / réhabilitation et création de nouveaux bâtiments plus performants du point de vue de la qualité de l'air à l'intérieur des constructions...) ainsi que les mesures en faveur des transports doux visent à compenser l'augmentation des émissions et à limiter leur influence sur les nouvelles populations (ou les populations actuelles). Par ailleurs, la qualité de l'air a tendance à s'améliorer graduellement ces dernières années (tendance confirmée notamment par la comparaison des émissions entre 2020 et 2025 par exemple au droit du site du « projet BP13ème » par l'étude qualité de l'air réalisée en 2025 par exemple) et devrait conserver cette évolution ; d'autant plus que les années à venir vont voir se généraliser les améliorations technologiques des véhicules routiers, le développement des nouveaux types de mobilité (vélos électriques, ...), et l'arrêt des ventes de véhicules neufs fonctionnant aux carburants fossiles en 2040 (loi LOM) qui a été ramenée à échéance 2035 (« Pacte vert pour l'Europe » voté le 8 juin 2022).	Aucun relevé écologique d'ensemble n'ayant été réalisé à cet échelle (et certains diagnostics propres aux projets étant relativement anciens), il n'est pas possible d'étudier si des effets cumulés (positifs ou négatifs) existent sur certains groupes ou certaines espèces du fait de la réalisation des projets. Toutefois, l'ensemble des projets s'inscrit sur des tissus urbains relativement denses, minéraux et très fragmentés ne laissant place qu'à des habitats naturels artificialisés en majorité. Dans une logique d'amélioration, chaque projet veille au développement d'espaces verts supplémentaires (des bâtiments sont démolis pour faire place à des espaces verts, des squares, des mails piétons ou encore de nombreux arbres d'alignement sont créés...etc.) susceptibles d'avoir des incidences positives sur la création d'habitats naturels, l'accueil d'une flore et d'une faune plus diversifiées et le développement des trames écologiques, en particulier la trame bleue à l'intérieur des espaces verts et sur les bords de Seine (comme pour la ZAC Charenton-Bercy par exemple).	Actuellement, les principales sources de bruit existantes sont issues du réseau ferroviaire et/ou du trafic routier à l'échelle des différentes opérations. A l'échelle des opérations, les nuisances sonores nouvelles sont issues de l'augmentation du trafic routier. L'ensemble des projets prennent en compte ces nuisances au sein des nouvelles constructions (soit par le respect d'objectifs d'isolation acoustique permis par des matériaux de façades adaptés, soit par des implantations de bâtiments voire des « structures » nouvelles faisant office d'écran acoustique comme c'est le cas pour le projet « Bruneseau Paris 13ème » et le lot B1C par exemple). Concernant les nuisances vibratoires, les projets ne portent pas sur le développement de nouveaux usages susceptibles d'induire des vibrations. En fonction de la proximité des nouvelles constructions à des équipements ferrés (trains en surface ou en souterrain), des principes structurels sont le cas échéant définis (au regard d'études vibratoires) par les maîtres d'ouvrages afin d'éviter tout risque pour les habitants/usagers des nouveaux programmes (risque structurel ou bruit solidien).
CUMUL NUL	CUMUL POSITIF	CUMUL NEGATIF

5. Incidences cumulatives avec d'autres projets

Analyse des incidences cumulées en phase « Exploitation »

Eaux	Sols	Energie
Concernant l'assainissement : les eaux usées sont rejetées dans les réseaux d'assainissement existants des communes des différents projets. Les stations d'épuration traitant les eaux sont dimensionnées pour les flux générés par les projets d'aménagements futurs d'Ile-de-France. Concernant l'eau potable, la demande en eau accompagnant l'arrivée de nouveaux habitants et employés sera accrue. Il n'y a pas d'effet cumulé entre les projets les réseaux étant dimensionné en conséquence en fonction de l'avancée des opérations. Pour les eaux pluviales et la problématique de ruissellement présente en milieu urbain, les opérations prévoient une rétention des eaux pluviales avant un rejet régulé au réseau. De manière globale, une infiltration d'une partie des eaux pluviales grâce à des espaces perméables, au niveau des espaces verts, des voiries et des toitures terrasses des lots est attendue (selon les caractéristiques des sols et le degré de pollution). Les eaux pluviales sont donc gérées sur chaque projet et ne généreront pas de ruissellement supplémentaire (absence d'impact cumulé entre les opérations). Concernant le risque inondation, une large partie des projets recensés sont inscrits au sein d'un périmètre inondable, renforçant ainsi le risque d'exposition des biens et des personnes. Les mesures prises pour les projets permettent de limiter l'impact sur les inondations par débordement de la Seine (espaces verts de pleine terre permettant, en cas de crue de la Seine, de gérer les volumes d'eau amenés à se déverser sur le secteur, travail sur la topographie, mise en œuvre « d'espaces » inondables – parkings, RDC, positionnement des logements au-dessus de la cote PHEC...).	De manière globale, les projets prennent en compte les contraintes géotechniques existantes et notamment les risques carrière le cas échéant. Concernant la gestion des problématiques pollution des sols et au vu des emprises importantes de l'ensemble des projets, les sources de pollution au droit des opérations sont multiples : cuves à fuel, atelier, zone de stockage d'activité mécanique, remblais médiocres... Dans ce cadre, chaque opération prévoit des mesures spécifiques à mettre en œuvre afin de garantir la compatibilité des sols avec les usages futurs (décapage ou excavation des terres pollués, évacuation vers des filières adaptées, apport de terres saines en remblai...).	La demande énergétique accompagnant l'arrivée de nouveaux habitants et employés sera accrue. L'ensemble des projets cumulent ainsi des incidences négatives en termes de besoins énergétiques. Toutefois, les opérations « Bédier-Oudiné », « Paris Rive Gauche » ou encore le projet « Bruneseau Paris 13ème » bénéficient déjà d'un réseau de chaleur performant et adapté offrant d'importants gisements d'énergie renouvelable (valorisation de déchets ménagers ou géothermie) ou ont pour projet d'en développer un (ZAC « Charenton-Bercy ») afin de mutualiser les besoins à l'échelle des nouvelles constructions.
CUMUL NUL	CUMUL NUL	CUMUL NEGATIF

5. Incidences cumulatives avec d'autres projets

Analyse des incidences cumulées en phase « Exploitation »

2. Cumul d'incidences en phase « Exploitation » avec le projet TZen5 et le projet de transformation de l'UIOM d'Ivry-sur-Seine selon les thématiques environnementales

Déplacement	Qualité de l'air	Bruit-Vibration	Sols-Eau
Projet TZen5	Projet de transformation de l'UIOM d'Ivry-sur-Seine (SYCTOM)		
A l'horizon 2027 prévisionnellement, la mise en service de la ligne aura des effets positifs sur le fonctionnement global du territoire. Ce nouveau matériel, innovant et plus performant, entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite, vise à favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun, grâce à des véhicules capacitaires et respectueux de l'environnement. S'inscrivant dans la politique ambitieuse d'Île-de-France Mobilités en termes de développement durable, cette nouvelle ligne permettra de désengorger le réseau. Par conséquent, elle vise à réduire les effets liés à l'apport de population à l'échelle du site de projet et des autres projets sur le secteur notamment au regard de la circulation routière supplémentaire induite par les programmes immobiliers. La mise en service du TZen5 est bien prévue en 2027 cependant il circulera en mode dégradé sur la rue Bruneseau jusqu'à l'achèvement des travaux d'aménagement de surface de la rue Bruneseau (les aménagements TZen seront réalisés par la SEMAPA sur ce tronçon).	Une analyse de l'influence des particules rejetées par le SYCTOM sur les futures populations du projet « Bruneseau Paris 13ème » a été réalisée dans le cadre de l'étude qualité de l'air. Les émissions prises en compte pour les simulations relatives à la qualité de l'air à l'horizon 2030 correspondaient : - aux émissions liées aux véhicules des axes routiers pris en compte dans le domaine d'étude ; - aux émissions liées au SYCTOM dans sa configuration actuelle pour l'état initial (2025) et sa configuration future pour l'horizon 2030 (en Unité de Valorisation Organique et Énergétique - UVOE) Selon les modélisations, l'incinérateur influe très marginalement sur la pollution par les oxydes d'azote par rapport aux usagers des futurs bâtiments : <u>une légère augmentation est observée vers 100 à 200 m de hauteur correspondant à l'impact du SYCTOM mais n'entraînant pas d'enjeu sanitaire (absence de population à ces niveaux).</u>	La conception moderne en UVOE devrait réduire ces nuisances : - pour les vibrations : par la fixation des équipements vibrants par l'intermédiaire de supports anti vibratiles notamment, - pour les bruits : par la mise en place d'un aérocondenseur spécialement traité implanté du côté des voies SNCF avec construction d'un mur faisant office d'écran acoustique le long de ces mêmes voies SNCF.	La conception moderne en UVOE devrait réduire ces nuisances : - les ordures ménagères recyclables, les résidus de combustions (mâchefers) et les résidus d'épuration des fumées seront stockés à l'intérieur du bâtiment dans des fosses étanches et dans des silos ; - les réactifs auront également des rétentions conformes à la réglementation, permettant de contenir un éventuel écoulement accidentel. Il n'y a donc pas de risques de polluer les sols ou la nappe phréatique à l'échelle du secteur « Bruneseau ».
CUMUL POSITIF	CUMUL NUL		

6. Risques majeurs et prise en compte dans le projet

Incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de sa vulnérabilité à des risques majeurs

Un risque majeur correspond à un événement rare mais pouvant avoir des conséquences importantes sur les personnes, les biens et l'environnement (inondations, accidents industriels, incendies, etc.).

Compte tenu de sa localisation, le site du projet « Bruneseau Paris 13^e » est principalement concerné par :

- le risque d'inondation lié à la Seine,
- les risques technologiques, notamment le transport de matières dangereuses sur le boulevard périphérique ou la présence de canalisations de gaz à proximité,
- les risques dits « bâtimentaires », liés à l'accueil du public dans certains équipements.

Ces risques ont été analysés dès la conception du projet afin d'intégrer des mesures adaptées de prévention et de protection.

1. Risque inondation

Le site est situé en zone inondable en cas de crue centennale de la Seine. **Le projet a donc été conçu conformément au Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI).** Plusieurs dispositions ont été prises :

- absence de logements dans le projet (évitement d'une population sensible et de longue durée sur le site) ;
- les volumes occupés par les constructions sont compensés par des volumes capables d'accueillir l'eau en période de crue (**près de 5 850 m³ restitués**) ;
- selon les lots, les locaux techniques essentiels (électricité, télécommunications, chauffage, eau) sont installés soit au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues, soit protégés dans des espaces étanches (pour les lots PIS et PIN par exemple) ;
- les parties basses des bâtiments (sous-sols et rez-de-chaussée) sont conçues pour pouvoir être inondées sans remettre en cause la solidité des ouvrages (structures en béton et matériaux résistants à l'eau) ;
- des cheminements sécurisés (lot B2B2 notamment) et des dispositifs d'évacuation sont prévus dans les bâtiments pour permettre la sortie des occupants vers des zones non inondées ;
- des plans d'alerte et d'évacuation seront mis en place, notamment pour les bâtiments situés sous le périphérique (qui n'accueillent pas en outre un public en continu).

Certains équipements ne seront pas accessibles en période de crue, mais ils sont destinés à un usage tertiaire sans présence permanente du public.

L'ensemble de ces mesures permet d'assurer la sécurité des personnes et la protection des installations essentielles.

À ce stade, la vulnérabilité du site vis-à-vis du risque d'inondation est considérée comme sans incidence négative notable (en l'état).

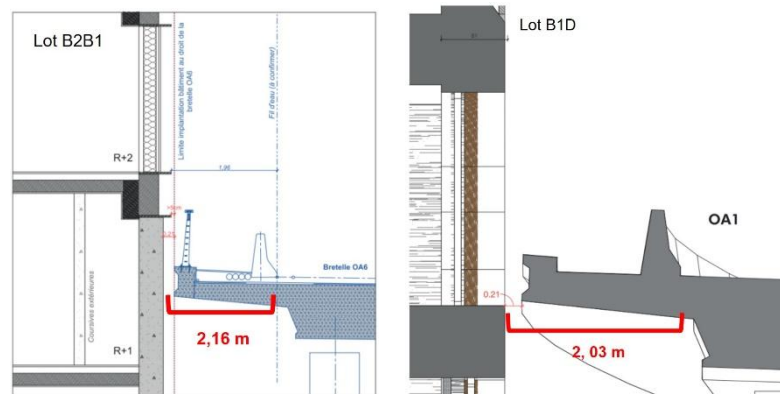
2. Risques liés aux transports de matières dangereuses

a) Par rapport au boulevard périphérique

Même si la probabilité d'accident reste faible en raison des règles strictes encadrant ces transports, le projet intègre plusieurs mesures de prévention par rapport au boulevard périphérique :

- aucun bâtiment n'est construit au-dessus des voies ;
- **une distance minimale est maintenue entre les façades et les infrastructures routières** (au moins 2 m sépare le parement de la façade des lots – en verre anti-bris de glace, et la structure du périphérique qui comprend des blocs « GBA » - séparateur de type Glissière en Béton Adhérent - d'environ 60 cm d'épaisseur, ainsi qu'un trottoir de sécurité, voir coupes ci-dessous) ;

Interfaces des façades des lots B1D et B2B1 avec les bretelles OA1 et OA6



6. Risques majeurs et prise en compte dans le projet

Incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de sa vulnérabilité à des risques majeurs

- les bâtiments sont totalement désolidarisés des ouvrages du périphérique, afin de ne pas fragiliser ces derniers ;
- les prises d'air des systèmes de ventilation sont implantées loin du trafic et à des hauteurs favorables à une meilleure qualité de l'air ;
- aucune matière dangereuse ou inflammable ne sera stockée sous le périphérique ;
- les planchers des bâtiments situés sous les voies sont conçus pour résister au feu pendant au moins deux heures ;
- des procédures d'alerte et de coordination avec les services de secours sont prévues en cas d'incident.

b) Par rapport à la canalisation de gaz à l'Est (sous le quai d'Ivry)

En cas d'accident majeur sur une canalisation, des plans d'intervention existent à l'échelle de la Ville de Paris, permettant l'organisation rapide des secours et l'information des occupants.

À ce stade, la vulnérabilité du site liée à ces risques technologiques est également considérée comme sans incidence négative notable (en l'état).

3. Les risques liés aux bâtiments accueillant du public (risque « bâtimentaire »)

Le projet ne prévoit pas d'immeubles de grande hauteur, mais comprend plusieurs établissements recevant du public (écoles, salles de spectacle, équipements de loisirs).

Ces bâtiments sont soumis à une réglementation très stricte en matière de sécurité incendie et d'évacuation :

- accès de plain-pied (prioritairement) et issues de secours adaptées aux programmes,
- dispositifs d'alarme et d'avertissement,
- structures résistantes au feu,
- équipements techniques indépendants,
- contrôles obligatoires avant ouverture et lors de chaque modification.

Les permis de construire et les autorisations d'ouverture sont délivrés après avis des services compétents (pompiers et commissions de sécurité), garantissant un haut niveau de protection des usagers.

À ce stade, la vulnérabilité du site liée aux risques « bâtimentaires » est considérée comme sans incidence négative notable (en l'état).

7. Solutions de substitutions raisonnables examinées par le maître d'ouvrage

Invariants au projet ayant conditionné sa conception programmatique, architecturale et technique

1. Mise en œuvre d'une programmation réservée à des programmes jugés non sensibles

Le projet « Bruneseau Paris 13^e » résulte d'une profonde réorientation engagée après l'abandon, en 2022, du projet initial « Bruneseau Seine ».

Ce premier projet, retenu suite à la phase consultation de l'APUI (entre avril 2017 et mars 2019), prévoyait notamment le développement de logements (en plus d'activités économiques, tertiaires, hôtelières et culturelles).

L'abandon du projet « Bruneseau Seine » étant notamment lié aux réflexions engagées sur le PLU bioclimatique (et à une meilleure spatialisation des programmes de logements par rapport au boulevard périphérique et à ses nuisances).

Une réorientation de la programmation de ce site, privilégiant les activités économiques, productives, événementielles, a donc été menée : **la création de logement étant désormais interdite sur ce site.**

2. Prise en compte des contraintes techniques du périphérique imposées par la proximité du projet avec l'échangeur Quai d'Ivry

La présence immédiate du **boulevard périphérique et de l'échangeur du quai d'Ivry** implique pour le projet de s'assurer du maintien en permanence du fonctionnement de l'infrastructure (en phases « chantier » ou « exploitation ») :

- les bâtiments doivent être conçus sans jamais reporter de charge sur les ouvrages du périphérique, sans creuser sous ses appuis, et en conservant les accès nécessaires à leur entretien ;
- les façades donnant sur le périphérique ne comportent pas d'ouvertures (cette prescription ne concerne dans le projet que les façades des lots B1D et B2B1 en limite du boulevard périphérique), afin d'éviter tout risque pour la circulation (prévention des risques de chute de matériaux sur le boulevard périphérique et les bretelles) ;
- le projet doit prévoir une absence d'accessibilité des façades pour la défense incendie depuis le boulevard périphérique ni depuis ses bretelles (ces accès doivent être prévus au sein de ses propres emprises ce qui conditionne la spatialisation des nouveaux bâtiments) ;

Ces contraintes architecturales et techniques ont donc directement influencé l'implantation, la volumétrie et la conception des façades des constructions.

3. Prise en compte de la future arrivée du prolongement de la ligne 10 du métro sur le secteur

L'arrivée du métro était une contrainte à intégrer dans la conception du projet comme donnée d'entrée.

Sur le lot B1D : ce dernier prévoit une « coque » destinée à accueillir une des sorties de la future station de la ligne 10 (coque prévue en commerce temporairement) .

Sur le lot B1C : le bâtiment est prévu comme « temporaire ». Il sera démonté lors du démarrage des travaux de prolongement de la ligne 10.

7. Solutions de substitutions raisonnables examinées par le maître d'ouvrage

Le projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » constitue la variante environnementale du projet « Bruneseau Seine » abandonné en 2022

Le projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » a été conçu sur la base du projet « Bruneseau Seine » en lien avec les réflexions engagées sur le PLU bioclimatique et notamment en ne retenant plus dans le projet le développement de programmes de logements afin de ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances du boulevard périphérique.

Le projet a donc été retravaillé afin de ne prévoir que des programmes économiques, d'enseignement supérieur ou culturels qui accueillent des personnes de manière non permanentes sur le site ou considérées comme « sensibles ». **Il constitue en soit une variante environnementale au projet « Bruneseau Seine ».**

De plus, **les études techniques réalisées (et utilisées pour l'étude d'impact) ont permis de préciser les enjeux environnementaux et les mesures attendues pour limiter les incidences du projet sur l'environnement :**

- concernant le risque inondation : mesures définies par le « volet eau » de l'étude d'impact portant sur la prise en compte dans le projet du risque (compensation des volumes pris à la crue dans son développement et mesures techniques intégrés aux bâtiments pour assurer une bonne gestion du risque en phase exploitation : locaux inondables, programmes prévus au-dessus de la cote PHEC...) ;
- concernant la biodiversité : les mesures définies par l'écologue suite à ses prospections ont été intégrées dans le projet paysager global (conservation de zone, développement d'espèces floristiques régionales, adaptation de la période de travaux, gestion écologique des habitats en phase exploitation, mobiliers écologiques urbains...) ;
- concernant l'acoustique : les simulations réalisées ont permis de mettre en évidence le caractère positif du projet sur les constructions avoisinantes (effet d'écran sonore) et ont défini les solutions techniques les plus adaptées (notamment pour les salles de spectacle) pour éviter toutes nuisances acoustiques pour les bâtiments de logements riverains à l'opération ;
- concernant les enjeux en termes d'imperméabilisation et d'îlot de chaleur : le projet paysager a été développé en lien avec les avancées du « volet eau » (amélioration du coefficient de ruissellement par rapport à l'état initial) mais également de l'étude d'îlot de Chaleur Urbain (réflexions portant sur le dimensionnement des espaces perméables, le choix de matériaux ou encore sur le gabarit des constructions ou la prise en compte du changement climatique – confort en été pour les usagers/salariés du site - avec pour objectif de garantir l'absence d'aggravation locale de l'îlot de chaleur urbain et, dans la mesure du possible, sa réduction) ;

- concernant la qualité de l'air : l'étude qualité de l'air a confirmé que la réalisation du projet n'engendrait pas de dépassements des normes de la qualité de l'air (n'obligeant pas à la prise de mesure particulière dans le projet par rapport à la santé des futurs usagers, qui plus sont, considérés comme une « population non permanente » sur le site). De plus, plusieurs mesures ont été intégrées à la conception du projet afin de prendre en compte ces nuisances (éloignement d'une partie des bâtiments, prescriptions liées aux dispositifs de filtration de l'air dans le projet,...) ;
- concernant le bilan carbone de l'opération : les efforts du projet en matière de réduction de ses émissions ont été assurés par les simulations de l'étude GES (au regard du choix des matériaux). L'étude a également permis de mettre en lumière l'apport positif des matériaux de construction retenus et des espaces nouvellement végétalisés du site, en matière de séquestration carbone ;
- concernant l'énergie : le choix du système énergétique retenu pour pourvoir aux besoins de chaud et de froid des nouveaux bâtiments a été validé à l'appui des développements de l'étude ENR menée, en comparaison avec d'autres solutions énergétiques locales (étant entendu que le site bénéficie de la proximité à deux réseaux existants décarbonnés). En complément, l'intégration de panneaux photovoltaïques (dont le positionnement selon les toitures des projets a été affiné avec l'étude ICU notamment) participe également à l'accroissement de la production d'énergies renouvelables à l'échelle du secteur et aux objectifs du Plan Climat ;
- concernant le trafic : l'étude circulation a permis de vérifier l'impact du projet sur le réseau local mais également sur le réseau de transport en commun existant (augmentation très limitée du trafic induit par le projet notamment en raison de l'absence de place de parking et développement en cours des réseaux de transport en commun prévus sur le secteur pour absorber la demande induite par le projet et participer au désengorgement des lignes de transport en commun existantes (TZen5 et prolongement de la ligne 10).

Ainsi, seules des évolutions des composantes du projet ont été proposées notamment entre les phases « esquisse » et « permis de construire ».

7. Solutions de substitutions raisonnables examinées par le maître d'ouvrage

Présentation des évolutions du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » entre les phases « Esquisse » et « PC »

1. Réduction de l'empreinte carbone

Le projet a été retravaillé pour limiter l'usage du béton et augmenter la part de matériaux biosourcés :

- développement de façades en bois ou à base de bois (CLT, bardages bois, châssis bois),
- recours à des parements métalliques recyclés,
- utilisation de béton moins carboné pour certains bâtiments.

Ces choix permettent notamment, sur certains lots (B1D, B2B1 et B2B3-B4), **d'augmenter significativement le carbone stocké dans les matériaux et de réduire l'empreinte globale des constructions.**

2. Diminution des volumes enterrés

Sur l'îlot B2B, les sous-sols ont été optimisés et partiellement supprimés.

Cette évolution présente plusieurs bénéfices :

- réduction des volumes de béton,
- limitation des travaux de rabattement de nappe phréatique pendant le chantier,
- augmentation des volumes pouvant être temporairement submergés en cas de crue (les sous-sols du projet ne sont pas faits pour être inondés, les supprimer ajoute donc des volumes submersibles comparés à des sous-sol non inondables).

Cette approche améliore la résilience du site face au risque inondation.

3. Développement des énergies renouvelables

Le projet a également évolué pour favoriser le recours aux énergies renouvelables, notamment par l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture :

- environ 370 m² sur le lot B1D,
- 253 m² sur le lot B2B3-B4,
- 205 m² sur le lot B2B1.

La répartition de ces surfaces a été optimisée afin d'en maximiser le rendement énergétique, tout en préservant les autres qualités environnementales du projet

4. Meilleure gestion des eaux pluviales et adaptation au climat

La conception paysagère a été renforcée pour améliorer la gestion de l'eau et lutter contre les effets d'îlot de chaleur urbain :

- travail sur la capacité des noues paysagères sur le lot B2B2 (optimisation des surfaces entre celles proposées en phase « esquisse » et en phase « permis de construire ») ;
- intégration d'une noue centrale sur le lot B1D, dimensionnée pour absorber un épisode de pluie exceptionnel (aménagement non prévu en phase « esquisse »).

Ces aménagements favorisent la biodiversité locale, limitent le ruissellement vers les réseaux et participent au rafraîchissement du site.

8. Méthodes, contacts, auteurs, annexes à l'étude d'impact

Méthodologie appliquée pour la rédaction de l'étude d'impact

La méthodologie appliquée pour réaliser l'étude d'impact repose sur une recherche bibliographique, la consultation de bases documentaires et d'un recueil de données effectué auprès des organismes compétents dans les divers domaines, des études de terrain et la réalisation et la compilation de différentes études techniques thématiques propres au projet. Chaque thématique environnementale a été étudiée à travers : un diagnostic de l'état initial comprenant notamment des campagnes de mesures (sondages, mesures acoustiques, comptages routiers, inventaire faune-flore,...), une évaluation des incidences du projet sur son environnement (qui a pu prendre la forme de modélisation et de simulation techniques) et la définition de mesures ERC. Les principales sources d'information utilisées sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Thématique	Source(s) d'information		
Sol	- IGN / BRGM / GEORISQUES / DRIEE (Carmen) ; - Etude géotechnique G2-AVP, ROCSOL, 2025 (caractéristiques des sols) ; - Site internet de BASOL/BASIAS (pollution des sols) ; - Évaluation environnementale des milieux sols et eaux souterraines, LETOURNEUR, 2020 (pollution des sols, des eaux et des gaz de sols) ; - Plans de gestion des lots, LETOURNEUR Conseil, 2026 (estimations risque sanitaire)	Environnement urbain et paysager / éléments patrimoniaux	- GEOPORTAIL / Google streetview / IPR, 2025 ; - PLU Bioclimatique de la Ville de Paris en vigueur (monuments historiques/inscrits et prescriptions archéologiques) ;
Eau	- Site DRIEE (Carmen) / GEORISQUES / SIGES ; - PPRI de Paris et SDAGE en vigueur + SAGE (risque inondation et gestion EP) / PLU Bioclimatique de la Ville de Paris en vigueur (risque inondation) ; - Etude d'impact hydraulique, HYDRATEC, 2015 (dossier loi sur l'eau secteur « Bruneseau ») - Volet « eau » de l'étude d'impact, GINGER-BURGEAP, 2025 (prise en compte risque inondation, gestion EP projet) ; - Etude géotechnique G2-AVP, ROCSOL, 2025 (niveaux d'eau souterraine) ; - Rendus environnementaux, EGIS, 2026	Déplacement	- GEOPORTAIL (données bibliographiques) ; - Etude circulation et de stationnement à l'échelle du projet, CDVIA, 2020 (rapport) ; - Etude circulation, CDVIA, 2025 ; - Note organisation de chantier, CICAD, 2026 ;
Climat / Qualité de l'air	- Données Météo France, 2024-2025 / Analyse ICU du site de projet, IPR, 2025 (bibliographie) ; - Analyse de l'effet ICU du quartier Bruneseau, ELIOTH, 2025 ; - Données émissions polluantes sur la commune et le site de projet, AIRPARIF, 2025 (données 2021 à 2024) ; - Etude qualité de l'air du projet, EGIS, 2025 ; - Bilan des émissions de GES du projet (chantier/exploitation), ELIOTH, 2025	Environnement vibro-acoustique	- GEOPORTAIL / PLU Bioclimatique de Paris (données bibliographiques) ; - Cartes BRUITPARIF sur la zone de projet (nuisances aériennes, ferroviaires et routières) données 2022, 2025 ; - Etude acoustique du projet, ACOUSTB, 2025 ; - Etude vibratoire, ACOUSTB (lots B1D et PIS), 2025
Biodiversité	- GEOPORTAIL / INPN / site DRIEAT (zone humide) ; - SRCE Ile de France (corridors écologiques) ; - Volet Naturel de l'Etude d'Impact (VNEI), ARP Astrance, 2025 ;	Réseaux / Energie / Déchets	- PLU Bioclimatique de la Ville de Paris / PCAET (données bibliographiques réseaux/déchets) ; - Diagnostic des réseaux à l'échelle du secteur Bruneseau, SEMAPA, 2025 - Outil ROSE (données 2021), IPR, 2025 ; - Etude de faisabilité des approvisionnements en énergie, EGIS, 2025 ; - Rendus environnementaux, EGIS, 2026
Socio-démo / Cadre de vie	- INSEE (RGP 2022), 2025 / Site internet de la ville de Paris (équipements/activités) ; - GEORISQUES (risque industriel / risque technologique) ; - Pollution lumineuse, BL Évolution, 2025 ; - Risques électromagnétiques, EGIS (données bibliographiques) ;	Documents réglementaires et de cadrage	- SRCE Ile de France / PCAET / PLU Bioclimatique de la Ville de Paris ; - Volet « eau » de l'étude d'impact, GINGER-BURGEAP, 2025 - Outils de planification « eau » (SDAGE Seine-Normandie / contrat de territoire, PGRI, PPRI) ; - Etude de définition du quartier Masséna-Bruneseau, Ateliers Lion, 2009 (historique d'aménagement du secteur)

8. Méthodes, contacts, auteurs, annexes à l'étude d'impact

Liste des contacts et qualification des auteurs de l'étude d'impact

Direction de l'étude – Maitres d'ouvrage du projet « Bruneseau Paris 13 ^{ème} »	
Organismes	Nom du contact
ICADE	Paul POIVET (Responsable de projet)
NEXITY Héritage	Samuel TOPOLANSKI (Directeur Opérationnel)
Les Nouveaux Constructeurs	Adrien LIBERT (Directeur de Programmes Adjoint)
AG Real Estate France	Pablo SEBASTIAN (Project manager)

Apports à la rédaction de l'étude d'impact	
Organismes	Apport à l'étude d'impact
SEMAPA (aménageur de la ZAC Paris Rive Gauche)	Éléments de la ZAC (pièces techniques et réglementaires), avancement des lots et éléments allée « Paris-Ivry »/ lot B1C et relecture du document.
ROCSOL (BET géotechnique)	Réalisation de l'étude géotechnique et définition des préconisations géotechniques du projet (ainsi que compatibilité avec les ouvrages du périphérique).
LETOURNEUR CONSEIL (BET étude pollution)	Réalisation de l'étude historique, du diagnostic pollution (sols/eaux) pour le projet et évaluation des terres polluées / risque sanitaire pour les usagers (plans de gestion).
ELIOTH (BET stratégie environnementale)	Réalisation des études GES du projet et d'îlot de chaleur urbain (ICU, ensoleillement, vent).
EGIS (AMO environnemental projet)	Stratégie environnementale du projet (démarche bas-carbone, étude ENR et bioclimatique) et réalisation de l'étude qualité de l'air.
GINGER BURGEAP (BET hydraulique)	Volet « eau » de l'étude d'impact (compatibilité projet avec le PPRI et stratégie en matière de gestion des EP des lots).
CDVIA (BET circulation)	Réalisation de l'étude circulation (simulations des incidences en phases chantier/exploitation, mesures ERC et analyse transports en commun).
CICAD (BET organisation chantier)	Rédaction de la note d'organisation de chantier (impacts chantier, définition de mesures ERC et plannings d'organisation).
ARP Astrance (BET faune-flore)	Réalisation du diagnostic faune-flore du site.
ACOUSTB (BET acoustique-vibratoire)	Réalisation de l'étude acoustique et de l'étude vibratoire pour le projet.
BL Évolution (Consultant en environnement)	Réalisation de l'étude pollution lumineuse du site.

Equipes de conception du projet	
Organisme	Apport à l'étude d'impact
Agence Hardel - Le Bihan (Architecte lots B2B3-B4, PIS et B1C) Agence Buzzo Spinelli Architecture (Architecte lots B2B1 et PIN) Agence Youssef Tohmé Architects (Architecte lot B1D)	Réalisation des pièces graphiques et notices architecturales des différents lots du projet (perspectives, coupes, plans...).
Agence Bassinet Turquin Paysage (Paysagiste)	Notices paysagères des lots (traitement des espaces extérieurs, qualités des revêtements, stratégie végétale et mobiliers).

8. Méthodes, contacts, auteurs, annexes à l'étude d'impact

Liste des contacts et qualification des auteurs de l'étude d'impact

Cette étude d'impact a été réalisée par :



Société de conseils en aménagement

6 ter, rue Petit – 92110 Clichy

01.47.94.42.96

contact@terridev.com

Nom du contact	Fonction
Nicolas GATEAU-LEBLANC	Directeur
Alexandre SABETTA	Juriste spécialisé en environnement
Jonathan MARTIN	Chargé d'étude environnement

Liste des annexes à l'étude d'impact

1. Données utilisées pour les besoins du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} »

- **Annexe n°1** – Décision DRIEAT-SCDD-2025-176 du 21 octobre 2025 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale pour le projet immobilier « Bruneseau »
- **Annexe n°2** – Etudes G2-AVP [ensemble des lots], ROCSOL, 2026
- **Annexe n°3** – Volet eau (et notices PPRI des lots), GINGER-BURGEAP, 2026
- **Annexe n°3 bis** – Notices gestion EP (hors lot B1C), GINGER-BURGEAP, 2026
- **Annexe n°4** – Analyse de l'effet ICU du quartier Bruneseau dans le cadre de l'étude d'impact, ELIOTH, 2025
- **Annexe n°5** – Bilan des émissions de GES dans le cadre de l'étude d'impact, ELIOTH, 2025
- **Annexes n°6** – Plans de gestion des lots du projet « Bruneseau Paris 13^{ème} » (lots B1D, B2B1, B2B3-B4, PIN, PIS et B1C), LETOURNEUR Conseil, 2026
- **Annexe n°7** – Diagnostic faune-flore-Habitat [inventaires 4 saisons], ARP Astrance, 2025
- **Annexe n°8** – Etude d'impact sur les déplacements, CDVIA, 2025
- **Annexe n°9** – Etude d'impact acoustique (Bruneseau Seine II), ACOUSTB, 2025
- **Annexe n°10** – Etude pollution lumineuse, BL Evolution, 2025
- **Annexe n°11** – Notice vibrations (Bruneseau Seine II), ACOUSTB, 2025
- **Annexe n°12** – Etude de faisabilité des approvisionnements en énergie, EGIS, 2025
- **Annexe n°13** – Etude « Air & Santé », EGIS, 2025
- **Annexe n°14** – Note d'interface du projet avec le périphérique, 2026

2. Données utilisées dans le cadre de l'étude d'impact réalisée pour le projet « Bruneseau Seine » abandonné (données historiques et informatives)

- **Annexe n°6 bis** – Evaluation environnementale des milieux sols et eaux souterraines (Bruneseau Seine), LETOURNEUR Conseil, 2020
- **Annexe n°8 bis** – Etude circulation « Bruneseau Seine », CDVIA, 2020
- **Annexe n°9 bis** – Etude d'impact acoustique (Bruneseau Seine), Campagne sonore, ACOUSTB, 2020