



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 12 MAI 2016

Évaluation environnementale des projets
Nos réf : EE-1151-16

**Avis de l'autorité environnementale
sur le projet de restructuration de l'ensemble immobilier de l'îlot Gaîté Scène
Montparnasse à Paris (14ème arrondissement)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de restructuration de l'ensemble immobilier de l'îlot Gaîté Scène Montparnasse à Paris (14ème arrondissement), présentée dans le cadre du dossier de demande de permis de construire. Un avis en date du 27 novembre 2015 a déjà été émis sur ce projet dans le cadre d'une première demande de permis de construire.

Situé près de la gare Montparnasse, le site accueille actuellement une galerie commerciale, des bureaux, un hôtel, une bibliothèque et des parkings en sous-sol (6 niveaux). Le projet prévoit la restructuration avec surévaluation de l'immeuble de bureaux de R+2 à R+7, la rénovation de l'Hôtel Pullman, la construction d'un immeuble d'habitation de R+2 à R+9 et d'une crèche, le déplacement de la bibliothèque, l'extension de la galerie commerciale ainsi que le réaménagement du parc de stationnement avec diminution des places au R-1 au bénéfice du centre commercial.

Les principaux enjeux environnementaux afférents au site sont l'eau, la qualité des sols, le paysage, les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air.

Depuis la première demande de permis de construire, le traitement des façades du projet a été modifié avec l'abandon de couleurs vives au profit de teintes grisées.

L'étude d'impact a été actualisée au regard de cette modification et des principales recommandations formulées par l'autorité environnementale dans son avis du 27 novembre 2015. Sur la forme, l'autorité environnementale recommande que les compléments apportés soient directement intégrés dans le corps de l'étude d'impact lors de la consultation du public.

Dans l'ensemble, l'étude d'impact est correctement menée. L'ensemble des thématiques environnementales est abordé. Le dossier prévoit un ensemble de mesures destinées à réduire ou compenser les impacts du projet sur l'environnement.

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

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de restructuration de l'ensemble immobilier de l'îlot Gaîté Scène Montparnasse est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 36° du tableau annexé à cet article).

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

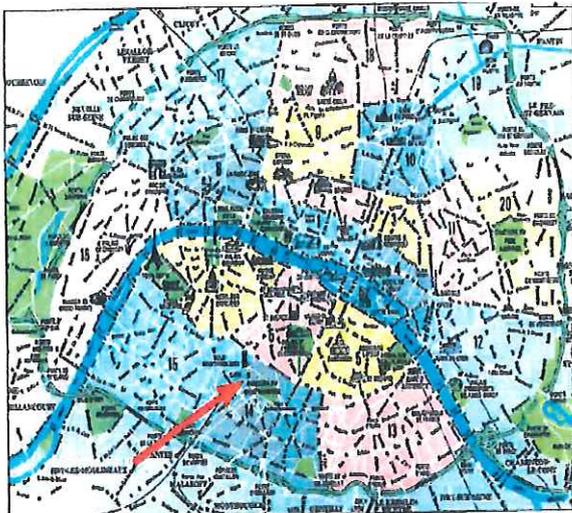
Cet avis est rendu dans le cadre de la procédure de demande de permis de construire. Il porte sur l'étude d'impact présentée par Unibail Rademco et datée de juillet 2015. A la suite de la consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Pour information, le projet a déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 27 novembre 2015 émis dans le cadre d'une première demande de permis de construire. Depuis, le projet a subi deux modifications portant sur la teinte des façades (abandon d'un patchwork de couleurs au profit de teintes grisées) et sur les dispositifs liés aux règles de sécurité-incendie dans le cadre du dossier ERP (établissement recevant du public).

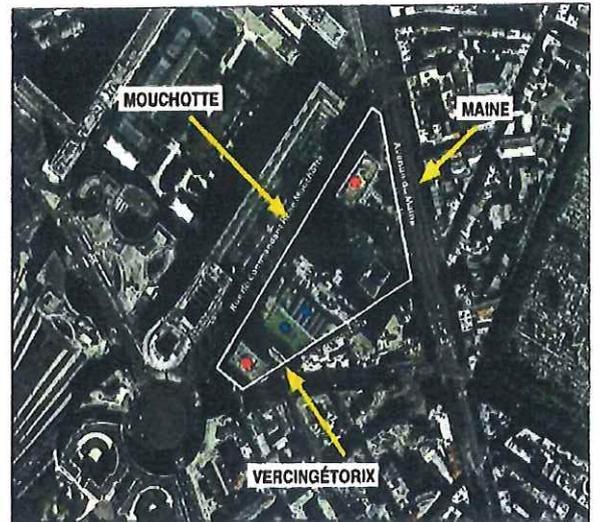
Suite aux observations formulées par l'autorité environnementale dans son premier avis, le pétitionnaire a apporté un ensemble de compléments dans deux notes complémentaires annexées à l'étude d'impact. L'autorité environnementale recommande que ces informations soient directement intégrées dans le corps de l'étude d'impact lors de la consultation du public.

1.3. Contexte et description du projet

Le site du projet est constitué par un îlot urbain localisé dans le 14ème arrondissement de Paris, dans le quartier Montparnasse à proximité de la gare TGV. Entouré par les rues du Maine, Mouchotte et Vercingétorix, le quartier actuel a été réalisé dans les années 70 en remplacement de plusieurs blocs insalubres. Caractéristique de cette époque, l'îlot Gaîté Scène Montparnasse a été construit sur dalle avec la volonté de séparer l'espace dédié à la voiture de celui consacré aux piétons. En ce sens, le site est organisé sur plusieurs niveaux et encadré par quatre passerelles qui permettent d'assurer la connexion du site avec les autres quartiers et notamment la gare Montparnasse.



Localisation du projet - Source : Etude d'impact p 19

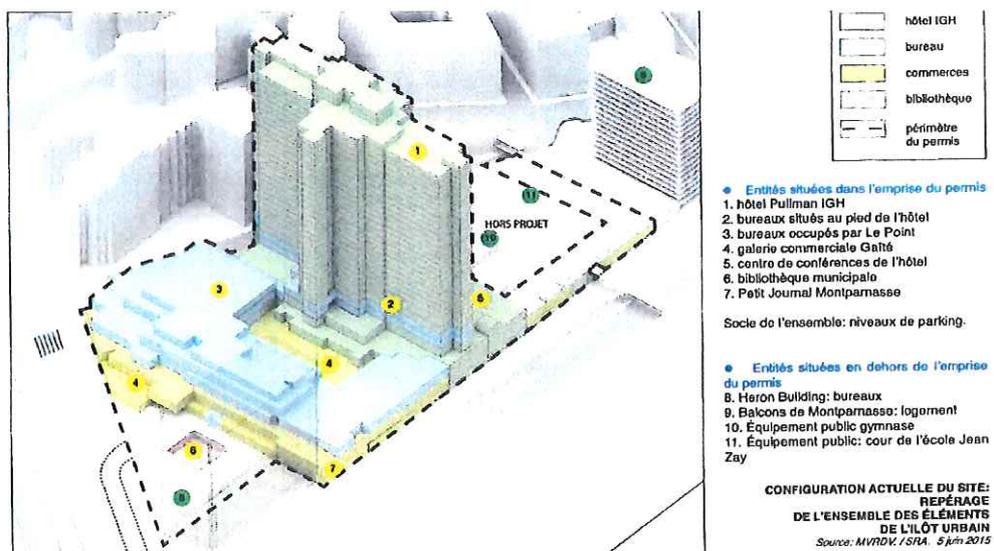


Périmètre de l'îlot urbain - Source : Etude d'impact p 20

L'ensemble immobilier accueille actuellement des commerces (galerie commerciale Gaîté), des bureaux, un hôtel, une bibliothèque municipale ainsi que des parkings en sous-sol (6 niveaux).

Constatant l'obsolescence de certains bâtiments et désireux de rendre plus lisible l'organisation globale du site, l'opération de restructuration vise à :

- modifier et étendre la galerie commerciale Gaîté sur trois niveaux, en incluant le premier niveau de parking actuel ;
- reconfigurer l'immeuble de grande hauteur (IGH) occupé par l'hôtel Pullman, le centre de congrès ainsi que des bureaux ;
- réaménager les niveaux de bureaux situés au-dessus de la galerie commerciale ;
- rénover le parking souterrain, notamment en ré-ouvrant le niveau - 6, et réaménager ses accès ;
- transférer la bibliothèque municipale Vandamme et maintenir les équipements publics existants (gymnase et cour d'école) ;
- créer un nouveau bâtiment sur la rue Mouchotte comportant 62 logements et une crèche ;
- refondre les accès aux différentes entités et améliorer la lisibilité de celles-ci.



Configuration actuelle du site et emprise du projet - Source Etude d'impact p 31

Tel qu'illustré ci-après, le projet prévoit de donner une nouvelle identité au site en juxtaposant des volumes de boîtes de teintes grisées et largement vitrées qui assureront chacun des fonctions distinctes (logement, commerce, bureaux,...). A noter que s'agissant de l'hôtel Pullman (32 étages), le projet ne prévoit pas d'intervention sur la façade, seule une réorganisation interne sera opérée ainsi que la rénovation complète de l'immeuble.

ÉTAT ACTUEL



ÉTAT PROJET



Comparatif avant/après - Vue d'insertion depuis l'avenue du Maine - Source : Etude d'impact p 329

Le dossier indique que l'ensemble du chantier sera réalisé en maintenant une partie des espaces en exploitation pendant toute la durée des travaux. Le chantier sera ainsi organisé en deux phases d'une durée équivalente de 18 mois (cf. p 390). Durant la première phase, les travaux seront localisés côté place de Catalogne tandis que pendant la seconde phase les opérations se tiendront côté rue du Maine.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales. Dans l'ensemble les analyses sont correctement présentées.

Les principaux enjeux environnementaux afférents au site sont l'eau, la qualité des sols, le paysage, les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air.

Eau

L'état initial relatif à la thématique de l'eau est succinctement analysé avec une présentation très générale de données bibliographiques concernant le site et une énumération des documents réglementaires existants (SDAGE, SAGE,...)¹. Même si le site est complètement artificialisé et repose sur une dalle en béton enfouie à 7 niveaux de sous-sols, l'autorité environnementale indique que l'étude d'impact aurait dû traiter la gestion des eaux pluviales sur le site (part due à l'évaporation, évapotranspiration des espaces verts présents, stockage des eaux pluviales, rejet dans les réseaux,...). Dans son avis du 27 novembre 2015, l'autorité environnementale recommandait de préciser si la structure actuelle intercepte une nappe phréatique afin, le cas échéant, de décrire l'effet généré sur cette nappe (effet de barrage induit, infiltration, percolation et évacuation des eaux d'infiltration,...). En réponse, il est indiqué qu'aucune problématique d'interception de nappe phréatique n'a été relevée sur le site depuis sa construction au début des années 1970. Le dossier précise également qu'une étude de faisabilité hydrogéologique a été réalisée en avril 2014, recensant les nappes au droit de l'îlot et permettant de conclure que le niveau de la nappe du Calcaire de Grossier du Luthétien n'interfère pas de manière fréquente avec les niveaux de sous-sols. En conséquence, le pétitionnaire indique qu'il n'est pas prévu, à ce stade, de dispositif de protection particulier.

¹ SDAGE : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SAGE : schéma d'aménagement et de gestion des eaux

Déplacements

L'analyse des déplacements et conditions de desserte du site est bien exposée. L'îlot Gaîté est directement bordé par trois voiries : la rue Mouchotte, la rue Vercingétorix et l'avenue du Maine. Une étude de trafic a été réalisée en avril 2015 sur un périmètre élargi englobant les treize carrefours situés aux alentours du site. Les comptages effectués montrent que les trafics sont très différents selon les axes. L'avenue du Maine supporte le trafic le plus important avec un niveau relativement élevé (20 264 veh/jour) tandis que la rue Vercingétorix est très faiblement fréquentée (286 veh/jour) et que la rue Mouchotte présente un trafic de l'ordre de 8 500 veh/jour. L'étude souligne des pics de trafic le samedi et le vendredi soir. Les carrefours, à l'exception de celui situé entre l'avenue du Maine et la rue Jean Zay, présentent un fonctionnement actuellement fluide. A noter que le site en lui-même comporte un parking de 2 033 places de stationnement automobiles dont le dossier souligne le surdimensionnement avec un nombre d'entrées moyen compris entre 529 et 857 veh/jour selon les jours de la semaine. Les livraisons du centre commercial sont assurées principalement via la rue Vercingétorix et dans une moindre mesure sur la contre-allée de la rue Mouchotte. Le nombre de mouvements relatif aux livraisons est en moyenne de 65 par jour. L'étude d'impact souligne l'inadaptation des aires de livraison qui empiètent sur les rues et perturbent la circulation.

En termes de transports en commun, le site dispose d'une desserte importante avec la proximité de quatre lignes de métro, de six lignes de bus (diurnes et nocturnes) ainsi que de la gare Montparnasse qui offre des liaisons régionales et nationales.

Les déplacements piétons sont, quant à eux, entravés par le manque de fluidité des espaces lié à l'urbanisme de dalle. Le site présente de nombreuses coupures plus ou moins compensées par des liaisons effectuées au moyen de passerelles surplombant les voiries. L'accès à ces passerelles se fait via des circulations verticales (ascenseurs et escaliers) parfois peu sécurisantes ou en panne. Par ailleurs, le site est desservi par une piste cyclable qui longe la rue Mouchotte au niveau de la contre-allée côté îlot. L'autorité environnementale souligne que cette piste partage la voie avec les véhicules de livraisons, taxis et autres autocars.

Ambiance sonore et qualité de l'air

L'ambiance acoustique du site est très marquée du fait d'un trafic routier important et de la densité urbaine du site. Le dossier indique, en ce sens, que trois des voies situées à proximité (avenue du Maine, rue Vercingétorix et rue Jean Zay) sont classées en infrastructures terrestres bruyantes au titre de la réglementation vis-à-vis du bruit, imposant le respect de prescriptions d'isolement acoustique. En réponse à une remarque de l'autorité environnementale, l'étude d'impact se réfère aux cartes stratégiques du bruit ainsi qu'au plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de la ville de Paris montrant que le site de l'îlot Gaîté est localisé à proximité d'infrastructures bruyantes (l'avenue du Maine et la rue du Commandant Mouchotte). Le site n'est pas inclus dans les secteurs affectés par le bruit ferroviaire lié à la gare Montparnasse.

En réponse à une recommandation de l'autorité environnementale, des mesures acoustiques sur le périmètre du projet ont été réalisées en janvier 2016 permettant de constater que les niveaux sonores sont compris entre 45.0 et 57.0 dB(A), ce qui correspond à une ambiance sonore modérée.

Concernant la qualité de l'air, l'étude d'impact se réfère au bilan 2014 réalisé par AirParif pour l'Ile-de-France. L'étude rappelle que la ville de Paris connaît une pollution régulière liée notamment à un dépassement récurrent des valeurs limites pour les particules fines et le dioxyde d'azote (NO₂). Ce dépassement est particulièrement marqué le long des axes routiers. En réponse à une remarque de l'autorité environnementale, le périmètre du projet a été localisé sur les différentes cartes (cf. p 115) extraites du bilan 2014 précité.

Paysage

Le site n'est pas concerné par un périmètre de protection du paysage ou des monuments historiques. Néanmoins, le site est localisé, au plus près, à moins de 30 m du site inscrit « ensemble urbain à Paris » qui commence au niveau de l'avenue du Maine.

En termes d'aspect paysager, l'étude d'impact restitue bien, au travers de nombreuses photographies, le contexte urbain de l'îlot Gaîté et de ses alentours. Le tissu urbain est ainsi caractérisé par une architecture typique des années 60-70 ainsi que par une forte minéralité. Le manque de lisibilité concernant l'organisation spatiale des aménagements et équipements est également bien restitué. La présentation exhaustive des différents accès à l'îlot est appréciable permettant d'illustrer une certaine austérité des lieux. L'autorité environnementale indique qu'il aurait été intéressant de localiser les immeubles situés à proximité ainsi que dans les quartiers avoisinants ayant une vue sur l'îlot.

Sols

L'étude indique que plusieurs sites localisés sur le périmètre d'étude sont recensés dans la base de données nationale BASIAS (sites industriels et activités de services). Une étude de pollution des sols a été réalisée par le bureau d'étude BURGEAP en février 2015 au moyen de quatre sondages (6 m de profondeur) implantés le long de l'avenue du Maine où sera créée la rampe d'accès au parking, impliquant l'évacuation de déblais. Les résultats n'ont pas révélé de polluants dans les sols, seulement la présence à l'état de trace. En réponse à une observation de l'autorité environnementale, le pétitionnaire explique que, compte tenu de l'occupation actuelle du site, il n'a pas été possible de réaliser des mesures exhaustives sur l'ensemble des zones excavées, jusqu'au fond et bord de fouilles. Il est précisé que ces mesures pourront néanmoins être entreprises pendant le chantier. L'autorité environnementale recommande de réaliser effectivement ces mesures (notamment au niveau -1 transformé en commerces) pour, le cas échéant, supprimer tout spot de pollution.

Risques de mouvement de terrain

Le dossier indique, cartes à l'appui, que le site d'étude est entièrement situé dans un périmètre de zones de risques liés aux anciennes carrières. Le dossier explique les différentes techniques employées pour supprimer ce risque lors de la construction de l'îlot dans les années 70. Il est ainsi précisé qu'une majorité du périmètre de l'îlot actuel, au niveau de la partie centrale, a été construit après excavation des anciennes carrières. En ce sens, le niveau le plus profond du bâti concerné présente un plancher situé à 3,5 m sous le plancher de l'ancienne carrière. L'étude d'impact précise néanmoins que certaines parties situées le long de l'avenue du Maine et de la rue Vercingétorix (cf. p 73) n'ont pas été excavées jusqu'au fond de carrière. En tout état de cause, le dossier souligne que l'avis de l'Inspection Générale des Carrières devra être sollicité lors de l'instruction du permis de construire.

L'étude d'impact ne présente que le risque lié à la présence d'anciennes carrières. L'autorité environnementale indique que si le site n'est pas situé en zone inondable par débordement de la Seine, il est cependant situé en zone de sensibilité moyenne au risque de remontées de nappes. Il serait nécessaire de s'assurer que le niveau local de la nappe n'interfère pas de manière fréquente avec les niveaux de sous-sols afin de prévoir, le cas échéant en fonction de l'existant, un dispositif de protection (cuvelage).

Faune et flore

Le site est constitutif d'un milieu urbain dense, fortement anthropisé. Quelques espaces verts (arbustes, arbres et massifs herbacés) avec implantation en pleine terre sont néanmoins localisées en rez-de-chaussée de l'îlot. De même, la toiture du site est végétalisée (zones engazonnées) sur près de 40 %. Des inventaires faunistiques et floristiques ont été réalisés sur le terrain en avril et juillet 2014 ainsi qu'en mars 2015. Les relevés n'ont pas identifié la présence d'habitats de fort intérêt écologique. L'étude d'impact souligne toutefois la présence de neuf espèces avifaunes dont quatre, largement représentées en Ile-de-France, sont réglementairement protégées. L'étude précise que peu d'oiseaux nichent sur le site même. A noter que cinq ruches ont été installées en toiture.

Se référant au schéma régional de cohérence écologique d'Ile-de-France (SRCE), le dossier indique que le site du projet n'intercepte aucune liaison écologique. Toutefois, le cimetière Montparnasse, qui est mentionné sur la carte du SRCE comme un secteur reconnu pour son intérêt écologique, est situé à une centaine de mètres de l'îlot Gaîté. Le dossier indique également la présence du jardin de l'Atlantique, situé au dessus de la Gare Montparnasse, qui est principalement composé d'espèces exotiques et présente en conséquence un intérêt limité pour la faune et la flore locale. Le site Natura 2000 le plus proche (Sites de Seine-Saint-Denis) est localisé à environ 10 km.

3. Impacts du projet et justification

3.1 Justification du projet retenu

L'étude d'impact expose clairement les motifs, notamment les dysfonctionnements urbains (cf. p 146), ayant conduit à engager le présent projet de restructuration de l'îlot Gaîté.

La cohérence et la compatibilité du projet avec les documents de planification sont exposées aux pages 176 et suivantes. Se référant à la carte de destination générale du schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF), le dossier indique que le site est identifié comme un quartier à densifier à proximité d'une gare. En ce qui concerne le plan local d'urbanisme (PLU), l'étude d'impact explique que le projet est fondé sur le PLU de Paris qui est en cours de modification. L'enquête publique s'est déroulée du 9 juin 2015 au 10 juillet 2015.

L'autorité environnementale relève qu'aucune mention du programme local de l'habitat (PLH) adopté en mars 2011 pour la période 2011-2016 n'est faite dans l'étude d'impact. Elle précise que ce PLH qui a fait l'objet d'une procédure de modification engagée en juillet 2014 a été adopté par le Conseil de Paris en février 2015. En réponse, le pétitionnaire indique que le projet est compatible avec les orientations du PLH en contribuant à l'accès au logement des ménages modestes dans la mesure où il prévoit la construction d'un immeuble de logement social de 62 appartements.

Les servitudes d'utilité publique affectant le site sont bien identifiées dans le document en indiquant les effets de chaque servitude sur le projet.

Les diverses variantes concernant le projet sont exposées aux pages 230 et suivantes. S'agissant de la configuration globale de l'îlot, le dossier explique que deux scénarios ont été étudiés selon la démolition totale (notamment la tour Méridien) ou partielle de l'îlot. L'étude explique que, compte tenu des contraintes financières et de l'environnement dense à gérer, il a été retenu de limiter les développements dans l'enveloppe bâtie existante. Dans son avis du 27 novembre 2015, l'autorité environnementale recommandait d'exposer de façon plus étayée les analyses comparatives des deux alternatives au regard des enjeux environnementaux (consommation énergétique, bilan carbone, ...). En réponse, le pétitionnaire indique que les conséquences de la variante démolition-reconstruction étaient significatives, en impliquant notamment la dépose et le traitement de 7 000 tonnes d'acier ainsi que le parcours de 60 000 kilomètres en camion pour l'évacuation du béton.

Une étude de faisabilité sur le développement en énergies renouvelables, jointe à l'étude d'impact, a été réalisée pour chacun des types de bâtiments concernés (Hôtel, crèche, logement, bureau et commerce). Les analyses menées sont complètes et concluent que la solution la plus intéressante est l'approvisionnement via le réseau de chaleur géré par la CPCU² avec également installation d'une pompe à chaleur air/eau pour les logements.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Paysage

L'analyse de l'insertion architecturale et paysagère des futurs bâtiments est clairement exposée (p 319 et s). Les treize photomontages présentés, selon une comparaison avant/après, permettent au lecteur d'appréhender les effets du projet sur le tissu urbain.

² CPCU : Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain

De façon globale, le projet aura un impact significatif sur la représentation de l'îlot en lui conférant une ambiance plus aérée. Le projet prévoit en effet un assemblage de bâtiments largement vitrés rompant ainsi avec l'aspect des façades actuelles du site.

Le projet va entraîner une modification de la volumétrie du site au travers de la surévaluation de l'immeuble de bureaux de R+2 à R+7 et de la construction d'un immeuble d'habitation de R+2 à R+9 au niveau de la rue Mouchotte. Le dossier indique que l'impact le plus significatif de cet apport de volume et de l'accroissement des hauteurs portera sur les perceptions visuelles depuis l'intérieur de l'îlot (soit depuis l'hôtel Pullman) vers l'avenue du Maine. Aux niveaux des étages concernés, la vue lointaine sur les toits parisiens sera masquée par les nouveaux bâtiments. L'étude indique que l'impact visuel depuis la rue Vercingétorix sera, quant à lui, limité. Seul le début de la rue de la Gaîté et une partie de la façade de l'immeuble Heron seront masqués. En réponse à une remarque de l'autorité environnementale, sont présentés, dans le dossier, des photomontages permettant de mettre en évidence les nouveaux vis-à-vis depuis les différents niveaux des immeubles d'habitations situés le long de la rue Vercingétorix. Le pétitionnaire indique que ces illustrations ont été portées à la connaissance des copropriétaires concernés dans le cadre du processus de concertation entrepris pour le projet.

Faune et flore

Les effets sur le milieu naturel sont clairement décrits. Le dossier indique que le projet supprimera et remplacera l'ensemble des espaces végétalisés existant actuellement. L'étude précise que les toitures créées seront végétalisées selon un ratio global de 54,4 % en conformité avec le PLU qui impose une végétalisation d'au moins 50 %. La végétalisation des toits sera plus dense (répartie en plusieurs strates) que celle actuellement présente (espaces engazonnés abîmés) et sera réalisée majoritairement à partir d'essences locales (cf. p 455-456) de nature à favoriser le développement de la biodiversité. Le dossier détaille également différentes mesures qui seront mises en œuvre pour faciliter l'accueil de populations avifaunes (végétations adaptées et nichoirs). Le dossier indique par ailleurs que le Chardon à petits capitules et le Gaillet de Paris, deux espèces végétales patrimoniales, seront prélevées et conservées avant réensemencement.

Eau

Le dossier explique que le projet ne modifiera pas le degré d'imperméabilisation du site et indique que les toits végétalisés contribueront à la gestion des eaux pluviales. Il est indiqué que le règlement d'assainissement local sera respecté sans que les moyens qui seront mis en œuvre pour satisfaire cet objectif ne soient toutefois décrits.

L'étude d'impact précise qu'un usage raisonné des produits phytosanitaires sera effectué pour la gestion des espaces végétalisés avec de préférence des méthodes alternatives de désherbage mécanique. L'autorité environnementale apprécie cette intention. Elle indique toutefois que la proscription de ces produits phytosanitaires est la méthode la plus efficace, d'une part, pour éviter qu'ils se retrouvent dans le milieu naturel et, d'autre part, pour limiter les traitements en station d'épuration des eaux provenant des réseaux d'assainissement.

L'autorité environnementale indique que la suppression des tours aéro-réfrigérantes permettra une forte diminution du risque lié aux légionelles. Toutefois, les travaux se déroulant en site occupé, toutes les précautions devront être prises pour ne pas favoriser le développement des légionelles dans les réseaux d'eau sanitaire.

Circulation et déplacements

L'étude de trafic spécifiquement menée indique que la réalisation du projet conduira, aux heures de pointe, à une augmentation de cent véhicules en entrée dans le parking souterrain. Le dossier présente, cartes à l'appui (cf. p 357-358) la répartition du trafic induit par le projet sur les axes et carrefours avoisinants. Il en ressort une diminution des réserves de capacité minimale des carrefours sans que leur fluidité ne soit toutefois altérée, hormis pour ce qui concerne le carrefour situé entre l'avenue du Maine et Jean Zay qui présente déjà des difficultés.

Compte tenu de l'offre importante de desserte, l'impact du projet sur les transports en commun sera léger (+ 245 personnes pour le métro-RER-Train et + 133 personnes pour les bus). Le dossier explique que des places spécifiques pour les deux roues motorisées et les vélos seront créées entraînant la disparition des stationnements anarchiques actuellement observés sur la chaussée.

Au niveau des livraisons, le dossier indique que le projet et notamment l'agrandissement de la galerie commerciale générera vingt mouvements supplémentaires quotidiens. Afin d'améliorer les conditions de livraisons et répondre à cette augmentation, trois aires spécifiques de livraison situées à l'intérieur du site seront créées. Cela permettra de limiter les mouvements de camions et de réduire ainsi les perturbations sur la circulation extérieure. L'autorité environnementale souligne que le projet prévoit la création d'un espace logistique urbain (ELU) de 413 m² (situé au niveau -2) destiné à alimenter les petits commerces du quartier Gaîté au moyen de véhicules urbains.

Ambiance sonore

Le pétitionnaire estime que compte tenu de la nature du projet et de l'environnement sonore actuel, marqué par le bruit du trafic routier, la restructuration de l'îlot aura une incidence faible en termes de nuisances acoustiques. L'étude d'impact indique qu'une étude acoustique sera réalisée en phase ultérieure au projet. L'autorité environnementale indique qu'il serait nécessaire de préciser clairement la finalité de cette étude.

Chantier

Le dossier indique qu'une charte chantier à faibles nuisances sera intégrée aux marchés des entreprises intervenant sur le site et imposée à celles-ci. Un responsable environnement sera en charge de s'assurer du suivi quotidien des nuisances et des mesures mises en œuvre en termes de circulation, de qualité de l'air, d'impact acoustique et en matière de communication.

L'autorité environnementale souligne que les rappels réglementaires sont détaillés en ce qui concerne la gestion des matériaux qui contiendraient de l'amiante et notamment les règles d'évacuation vers des centres de traitement adaptés.

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé de la présente étude d'impact répond à cette exigence. En réponse à une recommandation de l'autorité environnementale le résumé qui était intégré à la fin de l'étude d'impact a été dissocié de celle-ci pour en faire un document indépendant, plus accessible.

L'autorité environnementale recommande de modifier le résumé pour intégrer, le cas échéant, les modifications qui seraient apportées à l'étude d'impact pour tenir compte des observations formulées dans le présent avis.

5. Information, Consultation et participation du public

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

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région d'Île-de-France,
Préfet de Paris


Jean-François CARENCO