



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

25 NOV 2009

N° 2009M7205/DIENS.

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de réaménagement du pôle RER de Châtelet – Les Halles à Paris

Résumé de l'avis

Le dossier soumis à l'autorité environnementale porte sur le projet de réaménagement du pôle multimodal de Châtelet – Les Halles. Cette restructuration des infrastructures piétonnes de la station RER –Métro représente une des opérations du projet plus global de requalification du secteur urbain de Châtelet – Les Halles.

Les travaux présentés dans ce volet « Transport » permettront de favoriser les déplacements en transports en commun dans l'agglomération parisienne. On peut donc considérer que la requalification aura des effets bénéfiques à l'échelle globale sur la qualité de l'air, sur le climat et sur la vie de quartier puisque notamment la circulation automobile sera limitée et les déplacements doux sécurisés.

Néanmoins, l'autorité environnementale a relevé des manques ponctuels sur certaines thématiques abordées, comme la qualité de l'air, les nuisances sonores et la gestion de l'eau. En effet, les travaux de réaménagement du pôle RER Châtelet – Les Halles seront réalisés en milieu occupé et sans que soit suspendue l'activité du site. Aussi, il est important que soient prises toutes les mesures assurant la sécurité et la santé tant des travailleurs sur le chantier, que des usagers et des riverains qui continueront de fréquenter le site.

La question de l'assainissement et de la gestion des eaux, pendant les travaux ainsi qu'après, mériterait d'être davantage développée.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale de l'environnement d'Ile-de-France.



Avis

1. Introduction

1.1 Préambule : Fondement de la procédure

La saisine de l'autorité environnementale est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement.

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive n°85/337/CEE du 27 juin 1985 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, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement. Pour un projet porté par une collectivité ou un établissement ne relevant pas du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, l'autorité environnementale est le préfet de région.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale a pour objectif d'éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux. Il porte à la fois 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 85/337/CEE.

A la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments dont l'autorité compétente pour autoriser ou approuver le projet, tient compte pour prendre sa décision.

1.3 Contexte du projet

Le projet consiste au réaménagement du pôle RER de Châtelet – Les Halles. Cette opération s'inscrit dans un programme plus large de requalification du site des Halles. Ce secteur urbain, situé dans le 1^{er} arrondissement de Paris a fait l'objet d'une réflexion large lancée en 2002 par le Maire de Paris.

Le projet global comprend six opérations différentes qui sont :

- La construction de la Canopée : bâtiment d'environ 15 000 m² qui recouvrira le Forum des Halles
- La restructuration des circulations verticales du Forum des Halles
- La restructuration des voiries souterraines : fermeture de certaines portions de voiries, réaménagement des trémies d'entrée et de sortie
- Le réaménagement des voiries de surface
- Le réaménagement du jardin des Halles
- Le réaménagement du pôle RER Châtelet – Les Halles qui correspond au volet « Transport » étudié dans cet avis de l'autorité environnementale.

Pour la réalisation de ces différentes opérations, plusieurs maîtres d'ouvrages interviennent: la Ville de Paris, le Conseil Régional, le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) et la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP).

Ville de Paris :

S'agissant des opérations sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris, en vue de respecter ses objectifs de mise en service, les enquêtes publiques ont été engagées cet été. Elles se sont déroulées du 15 juin au 17 juillet 2009.

STIF – RATP :

Il s'agit du dossier présenté ici, relatif au volet « transport » du projet global de réaménagement des Halles. Il a été déposé à la préfecture de Paris le 2 octobre 2009. Ce dossier nécessitant la réalisation d'une étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale est requis.

Ce projet comprend :

- La création d'un accès direct entre la salle d'échanges et la place Marguerite de Navarre
- La création de deux accès entre la salle d'échanges et le centre commercial du Forum des Halles (dénommés Accès Berger et Accès Rambuteau ; depuis le niveau -3)
- Le réaménagement de la salle d'échanges de la gare RER (niveau -4)

Pour cela, le maître d'ouvrage a retenu de mener trois enquêtes concomitantes, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique au titre du Code de l'expropriation, l'enquête parcellaire du projet transport au titre du Code de l'expropriation et l'enquête publique au titre du Code de l'environnement pour les travaux relatifs aux voies ferrées d'un montant supérieur à 1,9 M d'euros portant sur la création d'une gare de voyageurs, de marchandises ou de transit ou sur l'extension de son emprise. La Maîtrise d'ouvrage est le STIF, qui saisit le Préfet pour l'organisation de l'enquête.

Cet avis de l'autorité environnementale ne concerne que le volet « Transport » du projet.

2. Analyse du dossier d'étude d'impact

2.1 L'analyse du caractère complet

En application de l'article R.122-3 du code de l'environnement, le dossier d'étude d'impact doit contenir les rubriques suivantes :

Extrait de l'article R.122-3 du code de l'environnement :

1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;

2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;

3° Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ;

4° Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;

5° Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ;

Le rapport environnemental contient l'ensemble des rubriques imposées par le code de l'environnement.

2.2 Analyse de la prise en compte de l'environnement dans l'étude d'impact

2.2.1 L'analyse de l'état initial

Pour la réalisation de l'étude d'impact, le pétitionnaire a retenu deux périmètres, un secteur d'étude qui concerne les quatre premiers arrondissements de Paris et un secteur opérationnel qui comprend les abords du site de Châtelet – Les Halles. Ce choix d'échelles est acceptable pour que l'analyse ne reste pas superficielle sur la quasi-totalité des thématiques environnementales.

L'état initial aborde de façon très précise le contexte socio-économique du secteur des Halles. Cette approche est appréciée, elle permet de bien expliciter les utilisations et les difficultés de ce secteur urbain et dense.

Le secteur prévu pour le projet de réaménagement se situe dans le quartier des Halles, dans une zone fortement urbaine de l'agglomération Parisienne. Le projet est situé dans le site « Ensemble urbain à Paris », inscrit par arrêté du 6 août 1975 au titre des articles L.341-1 et suivants du code de l'environnement (ancienne loi de 1930). Cette servitude, annexée au document d'urbanisme, implique la nécessité de consulter l'architecte des bâtiments de France sur tout projet visant à modifier l'aspect du site, dans un délai d'au moins quatre mois avant le début des travaux. Dans le cas de démolition, cet avis est conforme.

Concernant la qualité de l'air, le programme « Clean Air For Europe » (CAFE) de l'union européenne n'apparaît pas comme référence dans le dossier. Toutefois, le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) de 2000 étant le document en vigueur actuellement, préparé sous la tutelle du préfet de région est bien cité. Néanmoins, il est à noter qu'un nouveau PRQA est en cours d'élaboration sous la responsabilité du Conseil Régional d'Île-de-France.

En ce qui concerne le risque naturel d'inondation, l'étude d'impact précise bien les différents documents existants et applicables : plan de prévention des risques inondation (PPRi), plan de protection contre les inondations (PPCi). De plus, elle indique le positionnement de la zone d'étude et de la zone de projet par rapport au PPRi de Paris. Si le rappel des objectifs de ce document est bien effectué, il manque toutefois les explications des règles qu'il convient de respecter dans la zone où les travaux de réaménagement ont lieu. En outre, les termes « PPRi des Halles » ou « PPRi de la RATP » sont à remplacer par « plan de protection contre les inondations ». En effet, dans le règlement du PPRi de Paris, il est demandé à certaines activités situées en zone inondable de mettre en place un plan de protection contre les inondations dans un délai de 5 ans à compter de l'entrée en vigueur du PPRi. Ce plan intègre les dispositions constructives à mettre en œuvre pour permettre un fonctionnement normal et une reprise, a minima, des activités et de réduire la vulnérabilité de l'existant.

L'étude d'impact manque d'informations sur les différents scénarios figurant dans ce plan de protection ainsi que sur les mesures qui ont été définies pour faire face à une éventuelle inondation des réseaux de la RATP. En effet, il apparaît dans le document qu'une des craintes de la RATP porte sur les capacités de pompage de la station, ce qui pourrait entraîner une rupture de dalle RATP en cas de crue.

Il conviendrait que soient indiquées dans le dossier les mesures que le pétitionnaire compte engager ou, a minima, les outils de surveillance mis en place pour anticiper cette rupture.

Concernant les risques liés aux sous-sols, le secteur d'étude n'est pas directement concerné par ces aléas. Toutefois, l'autorité environnementale regrette que le dossier ne donne pas de précision quant aux éventuels impacts du projet sur le sous-sol.

Une synthèse des thématiques de l'état initial est proposée dans le dossier. L'autorité environnementale souscrit au choix du pétitionnaire de proposer une hiérarchisation des enjeux. Cependant, certains thèmes importants pour l'autorité environnementale, tels que les nuisances sonores et la qualité de l'air ne sont pas repris dans la liste des enjeux à traiter. Pourtant, les travaux projetés dans le milieu très confiné de la gare auraient justifié de les y inscrire et de prendre des mesures particulières pour les traiter.

2.2.2 L'analyse des principales solutions de substitution et les raisons pour lesquelles le maître d'ouvrage a retenu le projet

L'autorité environnementale a bien pris note que le pétitionnaire a engagé une concertation préalable avec le public. Celle-ci s'est déroulée en 2007, sous la forme d'expositions, d'opérations publicitaires ou de réunions publiques.

Le projet de réaménagement du pôle Métro – RER permettra à terme de faciliter le déplacement des voyageurs au niveau des zones d'échanges, avec le forum des Halles et avec la ville. Cependant, il aurait été intéressant que le dossier présente la justification que les travaux engagés ici seront suffisants pour accepter la forte augmentation de voyageurs prévue dans les années à venir.

Le dossier ne présente des variantes d'aménagement que pour l'accès des voyageurs au niveau de la place Marguerite de Navarre.

Plusieurs possibilités pour les escalators et les formes de la bouche d'accès sont ainsi présentées. S'il est pertinent de présenter plusieurs solutions pour une opération, il aurait été souhaitable que le dossier explicite les raisons qui ont conduit le pétitionnaire à retenir plus particulièrement un type d'ouvrage.

2.2.3 L'analyse des impacts du projet et des mesures de réduction, d'accompagnement et de compensation proposées

Compte-tenu de la complexité du projet et de la multiplicité des intervenants, la note d'accompagnement du dossier permet de bien comprendre quels sont les ouvrages compris dans le volet « transport ». Cependant, en ce qui concerne l'analyse des impacts des différentes opérations du projet global, la présentation mélange les réalisations et il devient alors difficile de suivre les ouvrages liés au transport concernés par l'exercice d'évaluation.

En ce qui concerne les mesures proposées par le pétitionnaire pour accompagner, réduire ou compenser les impacts de son projet, elles sont indiquées par chacun des impacts.

2.2.3.1 Phase Chantier

Pendant toute la période de travaux, le pétitionnaire maintiendra en fonctionnement les activités ferroviaires de la station de Châtelet – Les Halles. Une des difficultés résidera dans la gestion des nuisances du chantier et pour les voyageurs au sein de la gare.

À ce titre, il aurait été souhaitable que le dossier présente les circulations temporaires des voyageurs au moment de chaque phase de travaux, en joignant les chantiers engagés par la ville de Paris sur le forum des Halles et certains accès piétons.

On peut considérer que les principaux enjeux de la phase chantier sont la qualité de l'air, les nuisances sonores et la gestion des déchets.

La mise en place des travaux dans un lieu confiné avec un nombre très important de passages d'usagers des transports doit pousser le maître d'ouvrage à porter une attention particulière sur les mesures pour réduire ces impacts.

S'agissant du volet sanitaire, il n'est pas fait état de la question de l'amiante dans l'étude d'impact, hormis à la page 369, dans le paragraphe « déchets du BTP pouvant être produits en phase chantier », à propos de l'éventuelle présence d'amiante dans les enrobés bitumineux. Dans ce site recevant un très grand nombre d'usagers, il est essentiel que tous les aspects soient pris en compte par le maître d'ouvrage et qu'une information complète soit faite sur ce thème.

Des matériaux en amiante non-friable ont été repérés à tous les niveaux du forum des Halles (dalles de sol, conduits en amiante ciment et enveloppes de calorifugeage, plaques, joints tresses de porte coupe feu, clapets coupe feu, panneaux, cloisons...). Ces matériaux sont dans la plupart des cas en bon état de conservation.

Cependant, avant toute démolition, les matériaux en amiante non-friable doivent être retirés par une entreprise ayant obtenu un certificat de qualification pour ce type de travaux (arrêté du 22/02/2007).

Par conséquent, la rénovation du Forum des Halles, entraînant de lourds travaux, le maître d'ouvrage ou son maître d'œuvre doivent faire réaliser des repérages amiante complémentaires sur les parties des bâtiments concernées par ces travaux.

Il est indiqué dans le dossier d'étude d'impact, que la présence d'amiante dans les enrobés bitumineux peut être relevée, « Certains enrobés bitumineux contenaient de l'amiante dans leur formation. Il est par conséquent préférable de réaliser des recherches d'amiante dans les enrobés en place ».

Dans la mesure où ces enrobés se situent à l'extérieur du forum au niveau de la voirie, il n'y a pas d'obligation de repérage au titre de la réglementation amiante (articles R.1334-14 à R.1334-29 du code de la santé publique). En revanche, étant donnée la forte probabilité de présence de cette substance, comme semble l'indiquer l'étude d'impact, un repérage et une gestion spécifique devront être effectués et présentés au titre de l'évaluation des risques (article L.421-3 du code de la santé publique).

Enfin, les déchets de toute nature, susceptibles de libérer des fibres d'amiante devront être conditionnés et traités de manière à ne pas provoquer d'émission de poussières pendant leur manutention, leur transport, leur entreposage et leur stockage (article R.4412-111 du code de travail) et devront être transportés hors du lieu de travail le plus tôt possible. En fonction de leur nature, différentes filières d'élimination existent.

En vu d'abattre les poussières pouvant être mises en suspension pendant les travaux, il est prévu un arrosage des matériaux lors des opérations de démolition. Cette technique est efficace, il convient cependant que la circulation de l'eau ne soit pas une source de contamination de l'air ambiant, notamment concernant les légionelles.

Les nuisances sonores des chantiers en souterrains pourraient représenter une gêne sensible pour les usagers des transports en commun. Pour réduire ces nuisances, le pétitionnaire propose que les travaux soient réalisés majoritairement en période nocturne. Cette solution permettrait d'éviter les impacts sur les usagers, et ne gênera pas les riverains.

La proposition d'installer un système de mesures acoustiques et vibratoires permanent, générant des alarmes et rapports est tout à fait pertinente. Il conviendrait que ce dispositif permette d'arrêter les travaux si les mesures relevées ne respectaient pas les critères des protocoles de chantiers établis.

Dans le dossier d'étude d'impact, il semble que la gestion des déchets du chantier ne concerne que les opérations effectuées en extérieur. En effet, les mesures se réfèrent au protocole « Chantiers de travaux publics et cadre de vie » établi par la Ville de Paris. Il aurait été souhaitable que le dossier précise si le volet « Transport » respectera cette charte.

A une échelle plus large, s'agissant d'un projet complexe faisant intervenir plusieurs maîtres d'ouvrages, il aurait été pertinent qu'un bilan des mesures prises en charge par chacun des maîtres d'ouvrage soit rédigé.

2.2.3.2 Phase d'exploitation

L'autorité environnementale a bien noté que le projet de réaménagement du site de Châtelet – Les Halles permettra à terme d'améliorer la qualité de l'air du secteur du fait de la diminution des circulations automobiles sur les voies voisines du site. Ce projet permettra également de favoriser l'utilisation des transports en commun, ce qui aura des effets positifs sur le climat.

Néanmoins, l'analyse des impacts en phase d'exploitation n'aborde pas certaines thématiques, telles que le volet hydraulique, la qualité de l'air intérieur et les nuisances sonores au sein de la station ferroviaire.

Le dossier indique dans la partie concernant les impacts du projet sur l'eau que des études hydrauliques seront réalisées afin de définir les conséquences d'un ajout de charges sur la structure du radier RATP. En effet, une augmentation de la masse induirait une augmentation des volumes d'eaux pompés par les drains et donc une augmentation des volumes envoyés aux stations d'épuration. Sur ce point, le dossier n'indique pas si les stations de traitement des eaux pourront accepter cette augmentation des volumes.

En ce qui concerne la gestion des eaux d'exhaures, il est fait mention d'un volume annuel d'eau collectée de l'ordre de 400 000 m³. La création de ce rabattement, sans doute antérieur à 1992, n'aurait pas été l'objet d'un dossier de demande d'autorisation au titre de la « Loi sur l'eau ».

Si le projet présenté ici ne remet pas en cause le dispositif actuel, il conviendrait de régulariser cette situation. En effet, en application des dispositions des articles L.126-1 et L.126-2 du code de l'environnement, un dossier de régularisation aurait dû être déposé avant le 4 janvier 1997. De plus, en application des dispositions de l'article L.214-8 du code de l'environnement, un système de compteur aurait dû être installé.

Le système actuel rejette ces eaux d'exhaures dans le réseau unitaire d'assainissement. Ce principe n'est pas compatible avec la directive "Eaux Résiduaire Urbaines" (E.R.U.), la loi sur l'eau et l'arrêté ministériel du 22 juin 2007. Il conviendrait, a minima, d'apporter une justification fine de ce système par rapport aux autres possibilités de rejets. Sur ce point, il serait souhaitable que le dossier présente la convention de raccordement du site avec la station d'épuration réceptrice.

Il est fait référence de l'indice de qualité SEQ Eau qui n'est plus l'indice de référence. L'étude d'impact et plus généralement le projet doit se conformer à la grille de bon état de la directive cadre sur l'eau et utilisée pour la révision du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE).

Par ailleurs, les services de la préfecture ont connaissance de trois forages à des fins géothermiques situés dans le 1^{er} arrondissement. Ils ont tous été créés après l'implantation de la ligne du RER. Les modifications envisagées dans le cadre de ce volet « Transport » ne devraient donc pas engendrer d'impact sur ces forages. Il serait toutefois intéressant que leur existence figure dans l'étude d'impact globale de ces projets d'aménagements.

Le dossier indique que le projet aura des impacts faibles sur les arbres du secteur, quelques arbres pourraient ainsi être abattus pour la réalisation des travaux extérieurs, notamment au niveau de la place Marguerite de Navarre. Il aurait été préférable que le pétitionnaire précise ce point, notamment le nombre de coupes et abattages nécessaires, les explications de la nécessité de procéder à ces coupes.

Enfin, l'état initial indiquait que les nuisances sonores dans la gare de Châtelet – Les Halles pouvaient être importantes, notamment dans les tunnels d'accès où les mesures de bruit indiquent des valeurs pouvant dépasser 70dB(A). Cette opération globale de réaménagement du pôle multimodale pourrait cependant représenter une opportunité pour améliorer cette situation.

Il aurait été souhaitable que cette question ait été abordée dans le dossier, des mesures de réduction, comme des panneaux absorbants pourraient alors être proposés.

2.2.4 Pertinence et suffisance des mesures d'évitement, correctrices et compensatoires

Les mesures de réduction, d'accompagnement et de compensation des impacts sont bien présentées au niveau de chacune des thématiques environnementales étudiées. Elles sont intéressantes pour réduire les incidences potentielles du projet. Il sera attendu que le pétitionnaire apporte des éléments de précisions sur la mise en œuvre de ces mesures dans la suite de l'opération.

2.2.5 Analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances

L'analyse des consommations énergétiques trouve toute sa place dans l'étude d'impact de ce projet. En effet, le réaménagement du pôle multimodale de Châtelet – Les Halles permettra de rendre le site plus attractif, de réduire l'utilisation des véhicules sur le secteur, et de favoriser l'utilisation des transports en commun par tous.

Ainsi, la monétarisation des effets du projet sur l'environnement, et notamment sur la pollution atmosphérique montre les gains induits par le projet.

2.3 L'analyse des données et des méthodes utilisées pour évaluer les effets

Le pétitionnaire a pris contact avec nombreux organismes et sollicité les analyses de bureaux d'études experts référencés.

2.4 Analyse du résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique est clair et reprend bien les éléments du dossier d'étude d'impact. Cependant, on pourra regretter l'absence d'éléments cartographiques du projet. De plus, l'ajout de synthèses au niveau de chaque partie : état initial, raisons du projet, impacts auraient permis de faciliter la lecture du document. Enfin, le résumé ne reprend aucune des mesures qui sont proposées par le maître d'ouvrage pour accompagner son projet, ce qui représente un manque.

En effet, le résumé non technique doit pouvoir donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets à traiter dans l'évaluation environnementale, et ne doit pas renvoyer à des éléments essentiels du dossier. Il est rappelé que cette partie doit présenter de façon succincte mais complète les différentes rubriques inscrites à l'article R.122-3 du code de l'environnement.

3. Information du public

Cet avis doit être joint aux dossiers des différentes enquêtes publiques :

- Enquête Bouchardeau
- Enquête Code de l'expropriation
- Enquête parcellaire

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

Daniel CANEPA

