



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 28 DEC 2011

DR1EE/15716

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-439-11

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de réalisation d'une
voie nouvelle dans le cadre du projet d'aménagement du secteur
« Porte Montmartre / Binet » dans le 18^{ème} arrondissement de Paris**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de réalisation d'une voie nouvelle au sein de l'aménagement projeté du secteur « Porte Montmartre / Binet » dans le 18^{ème} arrondissement de Paris.

La ville de Paris a instauré un grand projet de renouvellement urbain (GPRU) visant à améliorer les problématiques de certains quartiers de Paris au regard de leur environnement immédiat. Le secteur Binet fait partie du quartier de la Porte Montmartre – Porte de Clignancourt concerné par le GPRU. Le réaménagement de ce secteur comprend la création d'une nouvelle voie afin de désenclaver cet îlot et mieux desservir les différentes constructions projetées, le jardin Binet et les écoles.

Le projet comporte des travaux de voirie dépassant le seuil de 1 900 000 euros qui, dans le cadre de l'application de la loi Bouchardeau, nécessite un avis de l'Autorité Environnementale en application des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement.

L'étude d'impact présentée aborde bien l'ensemble des thématiques environnementales mais certaines auraient pu être développées davantage. Le dossier comporte des erreurs de référence de textes réglementaires.

Bien que le projet concerne la création d'une voie nouvelle dans un secteur en projet d'aménagement, il convient de remarquer que l'étude d'impact évoque plus souvent l'aménagement général que la voie par elle-même. Il aurait été apprécié que la création de la voie nouvelle soit présentée de manière plus détaillée.

Des références à des études plus détaillées sont données (acoustique, pollution de l'air, pollution des sols, etc.), il aurait été apprécié que ces études soient jointes au dossier.

Les principales thématiques abordées dans l'avis de l'autorité environnementale concernent :

- les risques naturels (poche de dissolution de gypse antéludien), avec nécessité de faire des sondages avant les travaux, pour éviter le risque de désordre pour les immeubles, voies et ouvrages ;
- la pollution des sols et sous-sols qui n'est pas assez détaillée, et ne permet pas de localiser les zones polluées ;
- les paysages qui auraient mérité d'être abordés plus en détail, en envisageant une aire d'étude plus large.

*
* *

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 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.

La saisine pour ce projet 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. L'autorité environnementale est le préfet de région.

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 85/337/CEE.

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

1.3. Contexte du projet

La Ville de Paris a instauré un grand projet de renouvellement urbain (GPRU) afin d'améliorer l'approche des problématiques de certains quartiers de Paris au regard de leur environnement immédiat. Suite à un contrat, signé le 20 mars 2002 entre la Ville de Paris, l'Etat, la Caisse des dépôts et consignations, le FASILD (Le Fonds d'Action et de Soutien pour l'Intégration et la Lutte contre les Discriminations) et la Région Ile de France, onze quartiers prioritaires situés en périphérie ont été définis pour une transformation en profondeur de leur image et de leur cadre de vie.

Le quartier de la Porte de Montmartre – Porte de Clignancourt, situé sur la ceinture parisienne, au Nord-Ouest du 18^{ème} arrondissement et en limite de la commune de Saint-Ouen, fait partie de ces quartiers. Un « projet de territoire », élaboré en février 2004, décrit les actions à mener, à court, moyen et long terme. Ce document résulte de nombreuses démarches, associant l'ensemble des acteurs institutionnels et associatifs du quartier, ainsi que les habitants (réunions thématiques, groupes de travail, étude sur le développement économique du quartier...). Des discussions ont également été engagées avec la commune de Saint-Ouen, dans le cadre du Protocole de Coopération signé avec la Ville de Paris le 5 mars 2003 traduisant ainsi la volonté de la capitale de s'ouvrir à de nouveaux rapports avec l'ensemble des collectivités limitrophes.

Des enjeux prioritaires ont été décelés, entraînant la définition d'orientations essentielles pour transformer le cadre de vie, l'image du quartier et les conditions de vie des habitants. Les quatre domaines prioritaires qui ont ainsi été dégagés sont :

- L'amélioration de la cohésion sociale
- La transformation du cadre de vie
- Le désenclavement spatial du quartier
- L'emploi et le développement économique

Dans ce contexte, le réaménagement de l'îlot Binet, situé de part et d'autre de l'avenue de la Porte de Montmartre et recouvrant une superficie d'environ 2,7 hectares, comprend un projet de voie nouvelle. Son positionnement est stratégique car il se situe dans le quartier où résident 84% des habitants du périmètre concerné. Le site existant est composé du

centre Binet accueillant divers équipements vétustes, de la tour de Paris Habitat OPH, d'une crèche, d'une école maternelle. Le tout est encadré à l'Ouest par un immeuble HLM de Paris Habitat OPH situé de l'autre côté de l'avenue de la porte de Montmartre, et à l'Est par le jardin Binet et un autre immeuble de Paris Habitat OPH.

Le projet urbain global comprend :

- La démolition de la tour Montmartre,
- La reconstitution des équipements du centre Binet actuel ainsi que de la crèche et de l'école maternelle,
- La création de nouveaux espaces publics et notamment d'une voie nouvelle.

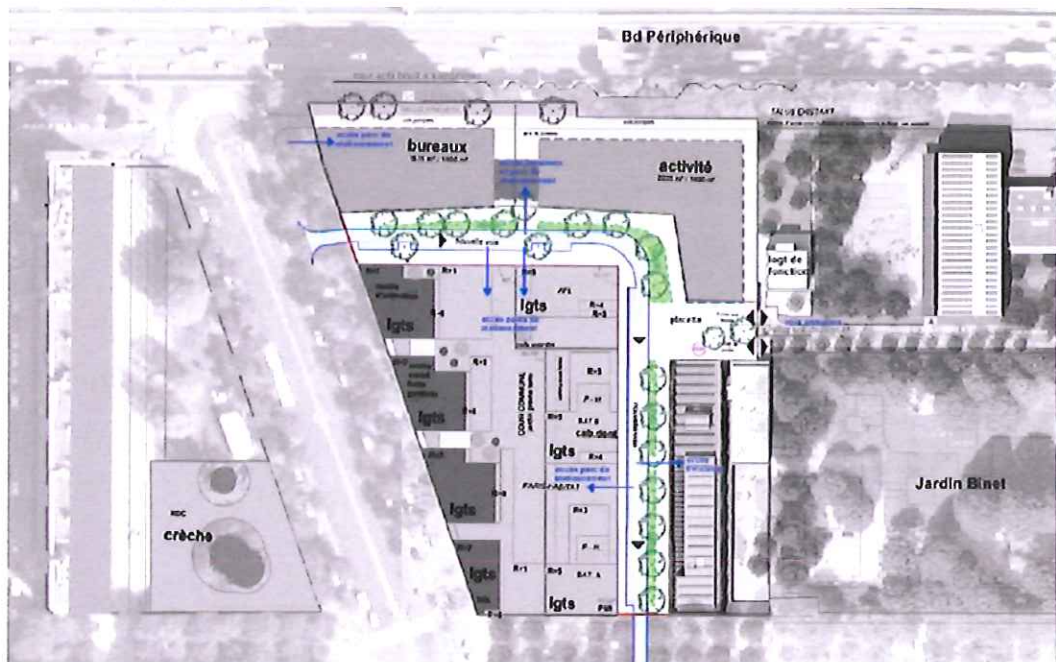
La création d'une nouvelle voie principale (objet de la présente étude d'impact) doit répondre aux objectifs de désenclaver le cœur de l'îlot Binet, en améliorant les conditions de son accessibilité par les services de secours et de desservir, à l'intérieur du site, les différents programmes de construction ainsi que le jardin Binet et les écoles.

Cette nouvelle voie, traversera le nouveau quartier de l'avenue de la Porte de Montmartre à la rue René Binet avec un retournement en équerre. La chaussée présentera une largeur de l'ordre de 14 m entre les façades des bâtiments, une placette permettra l'accès aux écoles et au square.

Dans le respect des orientations fixées par la Ville de Paris, la démarche Haute Qualité Environnementale (HQE) sera intégrée dans sa réalisation.

Schéma de principe de la voie nouvelle de l'îlot Binet, entre l'avenue de la Porte de Montmartre et le Mail Binet

Source : Ville de Paris



La chaussée sera réalisée à sens unique, depuis l'avenue de la Porte de Montmartre jusqu'au mail René Binet, pour éviter toute utilisation de raccourci par les véhicules sortant de Paris. Elle sera traitée en zone 30, afin de privilégier les circulations douces, piétonnes et cyclistes.

La voie sera conçue pour permettre la récupération d'une partie de l'eau de pluie.

Cet aménagement s'accompagnera de réaménagements de l'espace public sur la rue Pasteur Valléry Radot et l'avenue de la porte de Montmartre.

Bien que le projet soit présenté comme étant celui de la réalisation de la voie nouvelle dans le cadre du projet d'aménagement du secteur « Porte Montmartre / Binet », il convient de remarquer que l'étude d'impact évoque très souvent le projet global de réaménagement. Il aurait été apprécié plus de détails concernant la voie nouvelle.

2. Les enjeux environnementaux

L'état initial réalisé dans le cadre du projet est clair, toutes les thématiques sont abordées mais certaines d'entre elles auraient mérité d'être plus développées.

En ce qui concerne les sols et les sous-sols, l'étude d'impact précise que des études de diagnostic de sols ont été réalisées et que des pollutions ont été mises en évidence dans les remblais. Le dossier ne localise cependant pas ces pollutions, tant en surface qu'en profondeur, les concentrations des substances détectées (hydrocarbures totaux, cuivre, plomb, hydrocarbures aromatiques polycycliques) ne sont pas précisées. Il aurait été apprécié que l'étude détaillée de pollution des sols, faite en 2006, soit jointe au dossier.

Pour ce qui concerne les eaux souterraines, le projet n'est pas situé dans un périmètre de captage des eaux destinées à la consommation humaine. Il convient de remarquer que les eaux souterraines du secteur n'ont pas fait l'objet de recherche ni de suivi analytique.

Pour ce qui concerne les risques naturels, le secteur se trouve dans la zone affectée par des poches de dissolution du gypse antéludien susceptibles de provoquer, à terme, des désordres aux immeubles, voies et ouvrages. La consultation par le pétitionnaire de l'Inspection Générale des Carrières (IGC) a précisé la nécessité de réaliser une reconnaissance de sol jusqu'à 55 mètres de profondeur. Dans le cadre du projet de création de la voie nouvelle, il conviendra donc de réaliser une campagne de sondages dans le périmètre concerné, afin de pouvoir conclure sur la nécessité ou non de mettre en œuvre un traitement par injection de coulis approprié pour combler les éventuels vides et effectuer des travaux de fondations suivant l'importance des cavités ou décompressions décelées.

Le secteur du projet n'est pas soumis au risque inondation.

La thématique risques industriels et risques liés aux transport par canalisation (page 82) est abordée de manière générale. Suivant les informations recueillies par l'autorité environnementale il semblerait que pour ce qui concerne les risques technologiques, la zone d'étude n'abrite pas ou n'a pas accueilli d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) dûment déclarées ou autorisées et qu'aucune canalisation de transports de matières dangereuses n'impacte la zone d'étude. Les plus proches ne semblent pas de nature à générer des contraintes d'urbanisme. On peut noter qu'il existe (page 82), une confusion entre le réseau de transport de gaz et celui de distribution : seul ce dernier dessert la zone d'étude et n'engendre pas de contrainte au titre de l'urbanisme.

Pour ce qui concerne la pollution de l'air (pages 35-37) le dossier se réfère aux indices ATMO globaux du 18^{ème} arrondissement. Le dossier reconnaît (page 36) que les cartes moyennes annuelles de 2009 publiées par Airparif, à l'échelle de la Ville de Paris sont peu adaptées à l'échelle du site (peu lisibles). Le dossier en conclut cependant que le site est soumis aux pollutions du périurbain et des trafics de l'avenue de la porte Montmartre (NO₂, poussières). Plusieurs campagnes de mesures ont été faites en 2006 et 2010, dont quelques résultats sont présentés (page 37). Des valeurs dépassant les seuils sont constatées pour le NO₂, cette pollution est issue du trafic automobile du périurbain.

Pour ce qui concerne les milieux naturels (pages 38-50) les références à la ceinture verte parisienne et la présence non loin du site de la petite ceinture ferroviaire avec son corridor écologique sont évoqués. L'occupation végétale des sols est présentée et assortie de schémas (pages 46 et 48). Le relevé note l'état phytosanitaire des différents arbres répertoriés. Une visite de terrain est mentionnée (page 47) pour inventorier la faune et la flore du site. Il aurait été apprécié que la date d'inventaire soit précisée avec la méthode utilisée, l'étude détaillée aurait mérité d'être jointe au dossier. Pour les espèces faune et flore listées (page 47), il n'est pas précisé ce qui est issu de l'inventaire de terrain, et celles-ci ne sont pas localisées sur une carte.

La thématique paysages et patrimoine, n'est que succinctement abordée. Des vues paysagères sont montrées (pages 57 à 59) et le patrimoine est évoqué page 62. Le dossier note que 25 monuments historiques classés ou inscrits sont dénombrés dans le 18^{ème} arrondissement et 2 sur la commune de Saint-Ouen, limitrophe au projet. Aucun de ces monuments n'est listé et le plan page 62, ne présente que les périmètres de protection

des monuments historiques de Saint-Ouen sans les nommer. La carte du 18^{ème} arrondissement montre le périmètre du site inscrit « ensemble urbain à Paris » qui ne touche pas le site d'étude. La zone de protection du patrimoine architectural, urbanistique et paysager (ZPPAUP) située à la limite communale entre le 18^{ème} arrondissement et la commune de Saint-Ouen est localisée sur un plan sans être nommée alors qu'il s'agit du marché aux puces de Saint-Ouen situé non loin du projet de l'autre côté du périphérique.

En ce qui concerne le zonage de l'assainissement pluvial (pages 78 et 79), il convient de remarquer que celui-ci constitue un document d'orientation précisant les recommandations à suivre en matière de gestion des eaux pluviales à Paris. L'autorité environnementale précise que ce zonage n'a pas à ce jour de portée réglementaire, n'est pas approuvé ni annexé au plan local d'urbanisme (PLU) de Paris.

Pour ce qui concerne la planification, l'étude d'impact doit faire l'objet de quelques corrections. Il est ainsi fait référence (page 52) au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France (SDAURIF) de 1976 qui n'existe plus, au lieu du schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 1994, document actuellement opposable. Ce dernier a été mis en révision pour aboutir à un projet validé par le Conseil Régional d'Ile-de-France en 2008, mentionné dans l'étude, mais qui a fait l'objet d'un avis négatif du Conseil d'Etat. Le SDRIF fait l'objet d'une nouvelle révision ouverte par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 en application de la loi n°2011-665 du 15 juin 2011.

Concernant les servitudes d'utilité publique, l'étude indique (page 80) que « l'aire d'étude n'est grevée d'aucune servitude particulière », alors que le projet est soumis à diverses servitudes d'utilité publique relatives aux différents réseaux (assainissement, gaz, etc.) qui impliquent une demande de renseignements puis une intention de commencement de travaux par les entreprises auprès des gestionnaires de ces réseaux. De plus, le projet se trouve dans le secteur de protection contre les obstacles et les perturbations électromagnétiques de l'hôpital Bichat.

Le volet déplacement et trafic (pages 85-99) est bien traité. Le secteur se trouve au cœur d'un maillage dense d'axes de communication. C'est la porte d'entrée de Paris mais également l'accès à plusieurs autoroutes : A1 (en direction de Lille), A15 (en direction de Cergy-Pontoise), A86 et boulevard périphérique. L'avenue de la Porte Montmartre est moins fréquentée que les autres axes Nord/Sud dont les plus fréquentés sont l'avenue de la Porte Saint-Ouen et l'avenue de la Porte de Clignancourt. Le trafic autour de l'aire d'étude et sur les voies permettant d'y accéder est une contrainte importante à prendre en compte en termes de nuisances sonores et de sécurité. Le secteur est bien desservi en ce qui concerne les transports en commun.

3. Les impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le plan local d'urbanisme (PLU) de Paris comporte, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs. Les principes d'aménagement retenus pour le secteur Binet, sont en particulier :

- Protéger le secteur des nuisances sonores du boulevard périphérique,
- Mettre en place une relation douce entre les logements et le jardin Binet,
- Prévoir les équipements publics le long de l'avenue de la Porte de Montmartre,
- Favoriser une meilleure gestion des eaux pluviales.

Le projet de voie nouvelle en cœur d'îlot permettra de plus, de répondre efficacement à diverses problématiques en :

- Permettant la desserte des programmes de reconstruction et de construction de nouveaux projets
- Améliorant l'accessibilité des secours et des écoles
- Permettant de désenclaver le quartier et de favoriser de la sociabilité, notamment par le biais de la placette d'entrée des écoles

- Introduisant des plantations en continu et un éclairage performant sur les espaces publics.

L'étude d'impact (page 112-113) évoque l'historique ayant conduit au choix du projet retenu. Des variantes sont données en figure 30 (page 113) comme ayant été présentées aux habitants en juin 2005, sans que le texte ne développe le descriptif de ces variantes. Le processus du choix ayant abouti à organiser l'îlot autour d'une voie nouvelle de desserte interne n'est pas explicité.

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

Le dossier présente les impacts potentiels temporaires et permanents du projet.

Impacts temporaires

L'impact des travaux de réaménagement du site sur les eaux souterraines n'est pas abordé dans l'étude d'impact. Ce manque d'information ne permet pas d'évaluer les risques de dégradation de la qualité de ces eaux, même si celles-ci ne sont pas utilisées pour des usages sanitaires. Le pétitionnaire devra prendre toutes les mesures nécessaires pour ne pas polluer les nappes souterraines, rendues vulnérables par les travaux de terrassement. Ainsi, les aires de lavage, d'entretien des véhicules et de manutention de chantier devront se faire sur des aires étanches dédiées à cette activité.

L'étude d'impact montre que la présence du réseau de chaleur exploité par la compagnie parisienne de chauffage urbain (CPCU) a été prise en considération pour définir les mesures nécessaires à sa protection pendant la période sensible des travaux.

On peut noter (pages 136 et 137) que les schémas et les explications du calendrier des périodes de travaux concernant la voie nouvelle, ne sont pas concordantes.

Impacts permanents

Le manque d'information sur les pollutions des sols ne permet pas d'apprécier si les emplacements et activités envisagés dans le projet présentent ou non des risques sanitaires.

La création de la nouvelle voie va générer des mouvements de terre qui suivant leur emplacement pourraient être pollués. Le dossier traite correctement des mesures de gestion de ces terres mais les apports extérieurs de matériaux de comblement ou de terres destinées aux espaces verts ne sont pas mentionnés. Des précisions sur la qualité des matériaux mis en œuvre sur le site sont attendues.

Le projet de voie nouvelle et la requalification de l'avenue de la porte Montmartre et de la rue Valléry Radot, doivent modifier les conditions de circulation et désengorger l'avenue de la Porte Montmartre. Un double sens cyclable doit également être créé sur la voie nouvelle, en connexion avec les pistes cyclables existantes sur l'avenue de la Porte Montmartre et sur la rue René Binet. Un large trottoir planté (6 mètres dont 3,5 de trottoir piéton et 2,5 planté) est prévu le long de la voie nouvelle rejoignant l'avenue de la Porte Montmartre permettant ainsi le déplacement des piétons et écoliers.

Les modélisations réalisées en fonction des aménagements et de la création de cette nouvelle voie, démontrent que la qualité de l'air et l'ambiance sonore risquent de se dégrader. L'étude d'impact prend en compte ces dégradations et présente des mesures correctives d'ordre général comme favoriser les transports en commun, faire des choix techniques et énergétiques dans la conception des bâtiments, et le revêtement des voies. Il aurait été apprécié que ces mesures soient plus détaillées.

Le volet bruit exploite l'étude acoustique du secteur Binet réalisée en août 2011, il aurait été apprécié que cette étude soit jointe au dossier. Il est noté que la zone d'étude est largement affectée par la circulation routière du périphérique.

Pour les thématiques qualité de l'air et bruit, l'étude contient plusieurs erreurs relatives aux textes réglementaires cités, en particulier :

- l'article L222-1 du code de l'environnement a été modifié par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010 qui a remplacé le plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) par le schéma régional climat, air, énergie (SRCAE), les extraits du code de l'environnement cités dans l'étude ne sont plus d'actualité, tout comme l'extrait de l'article L222-4, qui a également été modifié par la loi Grenelle II,
- l'article 5 du décret n°2001-449 du 25 mai 2001 a été abrogé par le décret n°2207-397 du 22 mars 2007, ces dispositions figurant dans les articles R 222-18 et R 222-19 du code de l'environnement.
- L'extrait de la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) est en réalité un extrait de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), loi qui a effectivement été modifiée par la loi LAURE, et qui a ensuite été de nouveau modifiée par l'article 7 de l'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010.
- L'arrêté préfectoral qui porte classement acoustique des infrastructures de transports terrestres (et non classement des infrastructures bruyantes) de Paris a été approuvé le 15 novembre 2000 et non le 02 juin 1999.
- L'article 13 de la loi bruit n°92-1444 du 31 décembre 1992 a été abrogé le 18 septembre 2000. Les dispositions de cet article figurent désormais dans l'article L571-10 du code de l'environnement.
- Le décret 95-22 du 9 mai 1995 a été abrogé le 16 octobre 2007, les dispositions relatives à la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres figurant désormais aux articles L571-44 à L571-52 du code de l'environnement.

Le projet vise à prévoir une meilleure gestion de l'eau mais l'étude d'impact ne fait que lister des solutions techniques qui peuvent être retenues. Il est fait mention de la possibilité d'infiltrer des eaux pluviales dans des sols non pollués (page 79, 145), de créer des noues (page 146), ou de permettre une certaine récupération d'une partie de l'eau de pluie (page 19, 146). Des orientations plus précises auraient été souhaitées.

L'étude d'impact mentionne plusieurs législations mais ne prévoit pas que cette opération pourrait être soumise à celle concernant plusieurs rubriques de la nomenclature annexée à l'article R214-1 du code de l'environnement, comme l'infiltration des eaux pluviales.

Le projet prévoit de stocker et de réutiliser l'eau de pluie pour l'arrosage des espaces verts, le reste étant reversé dans le réseau d'assainissement. Il serait judicieux de proscrire les produits phytosanitaires pour l'entretien de ces espaces. En effet, la lutte à la source contre ces produits permet de limiter la pollution des nappes souterraines et de minimiser les traitements en station d'épuration des eaux provenant des réseaux.

Le volet paysager aurait mérité d'être traité sur un périmètre d'étude plus large, permettant une analyse plus pertinente de l'impact sur le paysage et le patrimoine. Il aurait ainsi été apprécié que l'étude soit étendue au périmètre du site ANRU (agence nationale pour la rénovation urbaine) « Pouchet, Montmartre, Clignancourt », voire au périmètre GPRU (grand projet de renouvellement urbain) dont fait partie l'opération présentée. Il aurait été apprécié que des photomontages de vues paysagères concernant le projet soient présentés dans l'étude.

La gestion des arbres est bien diagnostiquée, comme l'a montré l'état initial. Il manque un bilan global des coupes et plantations nouvelles d'autant qu'il semble peu probable que la construction d'une voie nouvelle n'engendre aucun abattage dans un espace existant aussi arboré.

Pour ce qui concerne les planifications, il est écrit (page 148) que le projet est compatible avec les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCOT) alors que le territoire parisien ne possède pas de SCOT.

4. 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 document présenté est de bonne qualité et aborde l'ensemble des thématiques traitées. L'ajout de nombreux schémas, photographies et cartes en facilite la lecture.

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'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale


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