

PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 05 MARS 2012

DRIEE/2012/2272

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-488-11

Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement de la rue Gaston Tessier à Paris 19^{ème} arrondissement

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement de la rue Gaston Tessier dans le 19^{ème} arrondissement de Paris.

Le projet est porté par la Ville de Paris. La procédure est celle d'une enquête publique dite « loi Bouchardeau » prévue aux articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement.

Le projet prévoit des travaux d'aménagement de voirie et espaces publics dont le montant est supérieur à 1,9 millions d'euros. Il est soumis à évaluation environnementale et l'autorité environnementale chargée d'émettre un avis sur l'étude d'impact est le préfet de région.

Pour permettre les projets d'aménagement de la gare RER E « Rosa Parks » et des immeubles de bureau le long de la voie ferrée, il est nécessaire de dégager une partie de l'emprise de la rue Gaston Tessier. Une fois les projets de gare et immeubles réalisés, la rue Gaston Tessier devra être redimensionnée et réaménagée, le présent dossier présente ces aménagements de voirie et espaces publics.

L'autorité environnementale remarque que l'étude d'impact est globalement satisfaisante.

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

- les risques naturels : le risque de dissolution de gypse antéludien devra être vérifié avant tous travaux
- la pollution des sols : le site se trouve en partie sur le périmètre d'une ancienne usine à gaz
- les déplacements, les transports et le bruit : les impacts durant les travaux auraient pu être plus développés
- la qualité de l'air : des précisions auraient été appréciées
- le risque amiante : éventuelle présence d'amiante dans les enrobés bitumineux en place

*
* *

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 et description du projet

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement de la rue Gaston Tessier dans le 19^{ème} arrondissement de Paris. Ce projet est en lien direct avec d'autres projets de construction :

- la gare Rosa Parks (ex Eole Evangile) qui doit permettre l'amélioration de la desserte de la ligne E du RER, entre les stations Magenta et Pantin, au carrefour des rues d'Aubervilliers, Gaston Tessier et de l'Evangile. Ce projet de gare vise également à développer un pôle multimodal avec des correspondances vers les tramways T3 Nord (nouvelle station) et une station terminus sur le Tram T8 en direction de la Plaine Saint Denis.
- deux immeubles de bureaux seront construits de part et d'autre de la gare entre la voie ferrée et la rue Gaston Tessier.

L'emprise de la rue Gaston Tessier est trop large pour permettre la réalisation de ces deux projets. Elle est actuellement une voie à double sens séparée par un terre-plain central. Il est nécessaire de diminuer la largeur entre alignements de 30m à 22m environ, en passant de 2x2 voies à 2x1 voies.

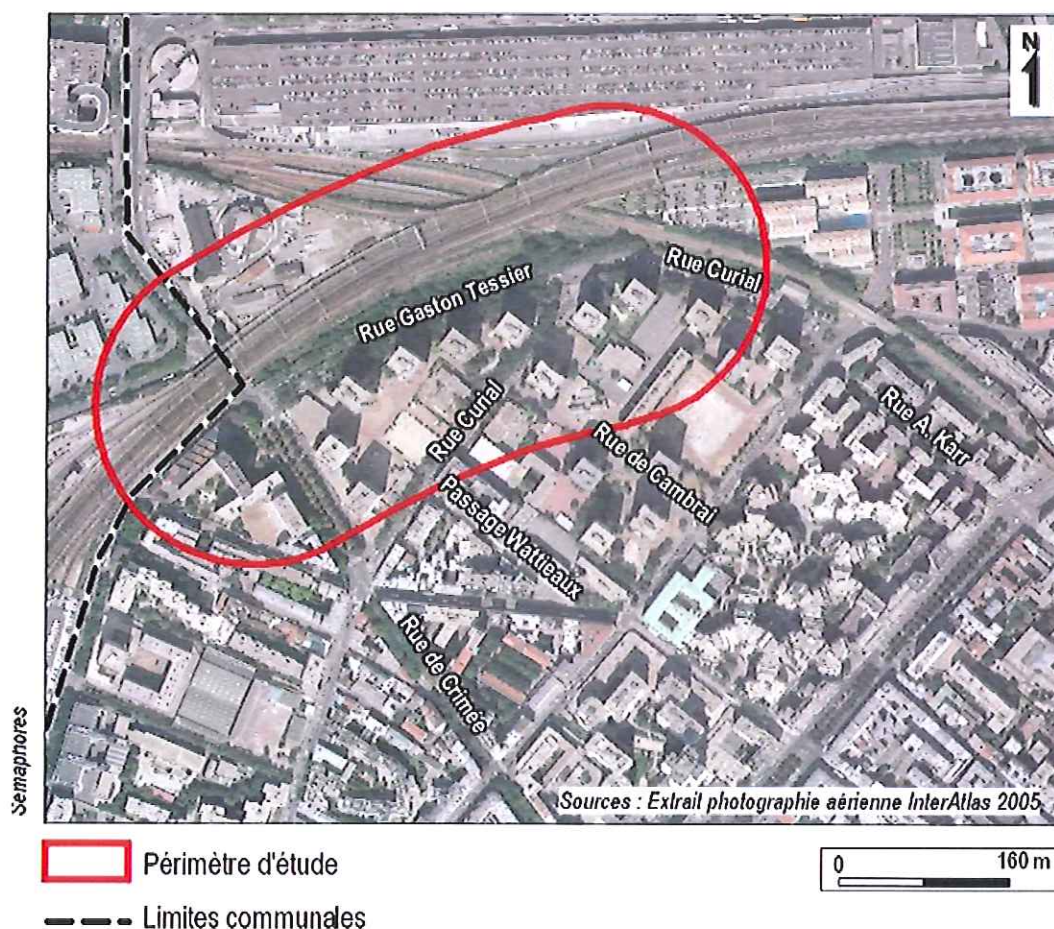
Cette opération d'aménagement ne nécessite aucune acquisition foncière, elle est portée par la mairie de Paris.

Cette nouvelle emprise de la voie, doit permettre de :

- maintenir une voie de circulation à double sens,
- conserver le trottoir Sud, tel qu'il existe en reprenant les bordures et l'ensemble du revêtement,
- créer un trottoir et une piste cyclable au Nord de la voie, le long des nouveaux bâtiments et de la gare RER.

Des places de stationnement automobile et 2 roues seront implantées au Sud de la voie.

L'aire d'étude s'étend sur 150 mètres de part et d'autre de la rue Gaston Tessier soit une bande de 300 mètres de large et elle déborde un peu sur les rues adjacentes.



carte de situation issue du dossier d'étude d'impact

Le secteur d'étude fait partie du territoire du Grand Projet de Renouveau Urbain (GPRU) de « Paris Nord-Est » au Nord des 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements. Ses grandes emprises évolutives constituent pour Paris un des enjeux majeurs en termes de renouvellement urbain et de cohésion sociale et de développement économique. IL est notamment concerné par le périmètre de la résidence Michelet qui fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain pour désenclaver le secteur.

2. Qualité du dossier d'étude d'impact

L'étude est globalement de bonne qualité. L'ajout de nombreuses photographies et schémas en permet une lecture aisée. Certaines thématiques auraient mérité d'être plus détaillées comme les paysages par exemple. Quelques précisions sont nécessaires s'agissant des documents de planification.

3. Analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux

3.1 les risques naturels

Le secteur est concerné par le risque lié à la dissolution du gypse. Il convient de noter que le dossier présente sur ce point des contradictions : le résumé non technique (page 58) et l'état initial (page 111) remarquent que :

- « le périmètre opérationnel n'est pas soumis au risque de dissolution de gypse antéludien »
 - « le secteur d'étude n'est concerné par aucun risque de mouvement de terrain (glissement, éboulement, coulée, effondrement, érosion de berges, carrières) »
- alors que le texte indique (page 111) que la zone comporte des poches de gypse antéludien dont certaines ne sont pas protégées par un niveau étanche.

3.2 la pollution des sols

Le dossier rappelle (pages 94-95) que le site se trouve en partie sur l'emprise de l'ancienne usine à gaz de « Paris la Villette » dont l'activité a cessé en 1995. La carte (page 94) montre que la rue Gaston Tessier est en bordure Nord de l'ancien parc à coke (issu de la distillation de la houille). Une étude des sols et une évaluation quantitative des risques sanitaires a été menée dans le cadre du projet de renouvellement urbain de la résidence Michelet, au Sud de la rue Gaston Tessier. Ces analyses ont montré la présence de différents polluants notamment des éléments traces métalliques (arsenic, plomb, mercure et cuivre), des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), et des débris de charbon.

3.3 les déplacements et infrastructures de transport et les nuisances associées

Le réseau routier du secteur d'étude est caractérisé par des axes majeurs (autoroute A1 et boulevard périphérique), des voies principales (boulevard Macdonald, cours d'Aubervilliers et avenue de Flandre) et par des voies de desserte locale (rue Gaston Tessier, rue Curial, rue Cambrai).

La rue Gaston Tessier est une voie à double sens séparée par un terre-plein central. Le dossier précise que le trafic est de l'ordre de 700 véhicules en heure de pointe du matin et de 530 véhicules en heure de pointe du soir. Le trafic est également évalué à 4500 véhicules par jour en termes de trafic moyen journalier annuel (TMJA).

La desserte du secteur immédiat en transport en commun est limitée à 2 lignes de bus et une traverse (minibus électrique de proximité). Les lignes de métro 7 et 12 sont plus éloignées.

Le dossier indique (page 151) que le secteur d'étude est inclus dans le plan de déplacement de Paris (PDP). Il convient de remarquer que ce plan est resté à l'état de projet et n'a pas été approuvé et que le seul document opposable concernant les déplacements est le plan de déplacement urbain en Ile-de-France (PDUIF).

La thématique du bruit est bien traitée, bien que les cartes stratégiques du bruit ne soient pas citées. Celles-ci auraient permis d'avoir des données plus actualisées sur le bruit que celles données par le classement acoustique notamment pour le bruit ferroviaire, et de noter que le secteur est fortement exposé aux nuisances sonores des voies ferrées.

3.4 la qualité de l'air et climat

Le dossier se réfère pour le secteur d'étude au Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA), le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF), le Plan de protection de l'Atmosphère (PPA) et le Plan Climat de Paris. L'autorité environnementale précise que le Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE) actuellement en cours d'élaboration, se substituera au PRQA.

Le dossier indique qu'en 2009, l'ozone et le dioxyde d'azote ont dépassé les niveaux réglementaires à la station de mesure AIRPARIF du 18ème arrondissement. Il s'agit de polluants principalement issus de la circulation automobile. Pour les autres polluants, les normes en vigueur sont respectées tout au long de l'année.

Le dossier fait référence également aux mesures effectuées en avril 2008 sur le secteur « Mac Donald – Eole Evangile » qui ont mis en évidence des teneurs en benzène élevées. Un point de mesure pour le NO₂ se situait alors rue Gaston Tessier et a révélé des teneurs supérieures aux seuils de qualité de l'air en vigueur. Des précisions sur les teneurs auraient été appréciées. La localisation des points de mesure et de la station AIRPARIF pris en référence aurait été souhaitable.

3.5 les milieux naturels

Le dossier précise que le secteur se situe à environ 4 km du site Natura 2000 le plus proche : la zone de protection spéciale (ZPS) « sites de Seine-Saint-Denis ». Il est précisé qu'aucune espèce, ayant permis la désignation de ce site Natura 2000 n'a été observée dans le secteur d'étude et qu'aucun habitat de ces espèces n'a été mis en évidence. Il est indiqué que la voie ferrée en limite nord du secteur est un habitat et un lieu d'échange pour de nombreuses espèces animales.

Les inventaires faune-flore du secteur sont succincts, il est cependant précisé (page 113) que le secteur comprend des biotopes urbains de grande valeur écologique qui forment des éléments de la trame verte et bleue : faisceaux ferroviaires de la gare de l'Est, Petite Ceinture, Canal Saint-Denis, squares de quartier et jardins privatifs, talus des emprises privées. L'étude conclut (page 122) à l'absence d'espèces animales ou végétales protégées ou rares lors de la visite du site, mais aucune liste d'espèces inventoriées n'est produite et la date de visite de terrain tout comme la méthodologie d'inventaire utilisée ne sont pas précisées.

Le dossier précise (page 119) que dans le cadre des projets d'aménagements urbains du site Paris Nord-Est, plusieurs projets d'espaces verts existent : forêt linéaire, requalification des berges du canal Saint-Denis et valorisation du Parc Millénaire dans la ZAC Claude Bernard, jardins Curial et Cambrai dans la résidence Michelet, promenade plantée secteur Macdonald - Eole (ex-Evangile)... Tous ces projets sont présentés (page 121) comme participant à l'amélioration des continuités écologiques dans la ville.

3.6 le paysage

Un plan du secteur (page 176) présente les cônes de vue des photographies paysagères (pages 177 à 179) dans l'état initial. Il convient de noter que seule la vue n°11 sur les 21 présentées, concerne la rue Gaston Tessier dans un des ses axes. La vue n°12 censée montrer la rue sous un autre angle, est visiblement orientée différemment. Les 21 photographies sont présentées dans le désordre par rapport au schéma, ce qui en rend la lecture difficile. Aucune vue n'est prise dans la rue Gaston Tessier bien que les commentaires évoquent des perspectives bloquées par le terre-plein de la voie ferrée et les immeubles de la résidence Michelet. Le dossier note la présence d'encombrants sur les trottoirs et sur la voirie.

L'état initial paysager aurait pu être traité de façon plus pédagogique pour permettre de mieux en appréhender les enjeux.

4. Analyse des impacts environnementaux

4.1 Justification du projet retenu

Les aménagements de la rue Gaston Tessier ont pour objet de requalifier les espaces publics existants tout en assurant la desserte des nouveaux programmes que sont les projets d'aménagement de la gare Rosa Parks (ex Evangile) et des immeubles de bureau le long de la voie ferrée.

Le dossier précise que dans le cadre de ce projet, aucune variante de tracé n'a été envisagée car il s'agit uniquement d'améliorer la voirie existante.

Il est également noté (page 29 du dossier d'enquête publique) qu'une réunion de concertation préalable au réaménagement de la rue Gaston Tessier, a eu lieu en novembre 2010. Des observations du public sur les usages de l'espace public de la rue (circulation, stationnements, transports en commun) et la qualité paysagère de l'aménagement, y ont été formulées. Les questionnements des usagers et les réponses apportées sont présentées.

Eu égard au nombre de voyageurs que la nouvelle gare va accueillir quotidiennement, le projet vise à améliorer le déplacement des piétons et cycles. Il va également favoriser l'usage des modes doux au détriment de la voiture.

Ces aménagements participeront à l'amélioration du cadre de vie des habitants de la résidence Michelet bordant la rue Gaston Tessier.

Concernant les documents de planification :

- le contrat de projet d'Ile-de-France 2007-2013 est présenté comme un document de planification bien qu'il ne le soit pas
- le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) est présenté comme étant en cours de révision (25 septembre 2008) et devant être approuvé par le Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat a en fait désapprouvé la version 2008 et la révision actuelle du Schéma Directeur engagée par décret du 24 août 2011, en application de la loi du 15 juin 2011, porte sur l'élaboration d'un nouveau schéma. Dans l'attente de son approbation le document de planification opposable est le SDRIF de 1994.
- le Plan Local d'Urbanisme (PLU) : le dossier précise (page 135) que la zone d'étude est inscrite dans la zone urbaine générale (UG). Il convient de préciser que le périmètre d'étude comprend également des emprises zonées UGSU (zones de grands services urbains) correspondantes à l'emprise du faisceau ferroviaire.
- Les servitudes d'utilité publique : la servitude de protection contre les obstacles mentionnée (page 142-143) n'existe plus. Elle a été supprimée par décret du ministère de la Défense du 7 janvier 2011 (liaison hertzienne Maisons-Lafitte / Les Lilas - Fort de Romainville). Un porter à connaissance a été effectué sur ce point au maire de Paris en date du 7 juin 2011, les annexes du PLU n'ont cependant pas été mises à jour malgré le délai réglementaire de 3 mois. La procédure de modification du PLU dont l'approbation était prévue les 6 et 7 février 2012 ne touchait pas le secteur d'étude.

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

Le dossier traite des impacts temporaires et permanents du projet.

Il est spécifié (page 71) que « pour les impacts spécifiques du projet de la gare Eole (Rosa Parks), l'étude d'impact réalisée spécifiquement sur ce projet servira de cadre de référence ». Il convient de remarquer que l'étude d'impact relative au projet de construction de la gare (ex Evangile) sur la ligne E du RER à Paris, a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du CGEDD en date du 27 mai 2010. La présente étude d'impact datant de novembre 2011, aurait dû le prendre en compte.

4.2.1 les risques naturels

Il convient de remarquer que, compte tenu des risques liés à la dissolution de gypse antéludien susceptibles de provoquer à terme des désordres aux immeubles, voies et ouvrages, toutes les autorisations de construire sur les terrains situés à l'intérieur du périmètre (arrêté interpréfectoral du 25 février 1977) doivent être transmises à l'Inspection Générale des Carrières (IGC) qui pourra si nécessaire, prescrire une campagne de sondages pour reconnaître les éventuelles cavités existantes. En cas de présence avérée de cavités l'IGC pourra formuler des prescriptions pour les travaux.

4.2.2 la pollution des sols et les déchets de chantier

L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire qu'il est de sa responsabilité de s'assurer de la compatibilité de l'état de pollution du terrain avec la réalisation des travaux et l'usage futur. Il convient s'il y a lieu, de prendre alors les dispositions nécessaires pour rendre le risque acceptable, notamment sur le plan sanitaire pour les travailleurs, le voisinage et les usagers.

L'étude de la pollution des sols évoquée dans le dossier (page 198) recommande que la présence de matériaux reconnus souillés par des éléments traces métalliques et des HAP soit prise en compte lors des travaux, pour informer et assurer la protection des travailleurs directement exposés ainsi que pour gérer de manière adéquate ces matériaux lors des opérations de terrassements. Cette étude ne demande pas de mesures conservatoires du fait du recouvrement assuré des sols.

Il convient par ailleurs de noter que l'état de pollution des sols laissés en place devra être vérifié, à l'issue des travaux d'excavation. Un plan des zones de pollutions devra être établi avec des précisions de superficie et de profondeur, afin de garder en mémoire l'emplacement des pollutions résiduelles.

L'aménagement de la voie va générer des mouvements de terres qui, suivant leur emplacement, pourront être très pollués. Les mesures de gestion de ces terres sont correctement décrites dans le dossier. Cependant la qualité des matériaux qui seront importés sur le site pour combler ou renforcer les zones excavées n'est pas mentionnée. Il sera important, lors de la réalisation des travaux, de s'assurer de l'état des matériaux introduits, afin qu'ils ne présentent pas de risques sanitaires pour les travailleurs et les futurs usagers.

Les filières d'élimination des déchets de chantier présentées sont pertinentes. L'autorité environnementale rappelle que dans la mesure du possible, il est préférable de privilégier la valorisation des déchets à leur élimination.

4.2.3 les transports et les déplacements

Le projet va supprimer 210 places de stationnement pour n'en laisser que 70. le dossier précise qu'un parking aux alentours possède de nombreuses places inoccupées.

Les répercussions des travaux sur la circulation sont présentées (page 203) comme devant être « limités géographiquement et de courte durée ». Des précisions sur ce point auraient été appréciées.

Pour ce qui concerne les impacts du projet sur le trafic, le conclusion (page 208) estimant que « la circulation évoluera de manière marginale par rapport aux données de 2005 » n'est pas assez étayée, pour donner une évaluation de la situation à terme.

4.2.4 le bruit

Pour ce qui concerne le bruit, le dossier note que les deux immeubles qui seront édifiés entre la rue Gaston Tessier et le réseau ferré contribueront à l'amélioration de l'ambiance sonore globale en réduisant l'impact sonore de la voie ferrée, vis à vis des immeubles d'habitation de la résidence Michelet.

4.2.5 la qualité de l'air

Le dossier indique que des nuisances seront induites par les travaux et qu'il s'en suivra une altération temporaire de la qualité de l'air. Il convient de remarquer que le descriptif des travaux (page 197) laisse envisager la possibilité de l'utilisation d'une centrale d'enrobage et/ou concassage lors de cette période. Si ces installations se révèlent classables au titre de la législation des ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement), elles devront faire l'objet de déclarations, demande d'enregistrement ou demande d'autorisation conformément au titre I du livre V du code de l'environnement.

4.2.6 l'amiante

Le dossier prend bien en compte ce risque, dans le paragraphe « déchets du BTP pouvant être produits en phase chantier » (page 199) en précisant que « certains enrobés bitumineux contenaient de l'amiante dans leur formulation. Il est par conséquent préférable de réaliser des recherches d'amiante dans les enrobés en place ».

Il convient de remarquer que dans la mesure où ces enrobés se situent 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 la santé publique). En revanche, étant donné la forte probabilité de présence de cette substance, comme l'indique l'étude d'impact, un repérage et une gestion spécifique devront être effectués et présentés au titre de l'évaluation des risques (article R 4121-1 du Code du Travail).

Si la présence d'amiante dans les enrobés est confirmée, les déchets devront être traités selon la réglementation amiante, et les filières d'élimination devront alors être choisies en fonction de ce risque.

4.2.7 les milieux naturels

L'étude indique que les arbres abattus dans le cadre des différents projets seront remplacés par une plantation au moins équivalente sur les rues et espaces verts environnant : ainsi 40 arbres ont été abattus en 2011 et 11 le seront ultérieurement. Il est prévu de replanter 61 arbres dans la rue Gaston Tessier. Les plantations d'essences susceptibles de provoquer des réactions allergiques devront être évitées.

Les impacts sur la faune sont abordés (pages 201 et 212), avec la précision que la faune est quasi inexistante dans le secteur, alors que le dossier (page 113) concluait, à propos du biotope urbain décrit : « ces milieux de vie naturels ou artificiels constituent autant d'habitats potentiels et de lieux de tranquillité pour la faune sauvage présente dans le secteur qui peut y trouver refuge, lieu de reproduction et nourriture. »

4.2.8 le paysage

Le dossier note que la phase des travaux entraînera une altération des paysages pour le riverains du chantier. Il conclut que cet impact ne sera pas important compte tenu du paysage médiocre actuel, qu'aucune vue n'a cependant matérialisé dans l'état initial.

Le paragraphe traitant des impacts permanents sur le paysage précise que la qualité visuelle de la rue Gaston Tessier sera améliorée pour les riverains et les usagers de la route, sans qu'aucun photomontage ne soit présenté pour le visualiser.

Les impacts paysagers temporaires et permanents auraient mérité d'être mieux traités.

5. 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 document présenté est globalement satisfaisant et aborde bien l'ensemble des thématiques traitées.

6. 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