

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**
AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Avis n°2010-15

***Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif au projet de
construction de la gare Evangile sur la ligne E du RER à Paris***

Avis établi lors de la séance du 27 mai 2010
de la formation d'autorité environnementale du CGEDD

n°Sigmanet 007236-01

La formation d'Autorité environnementale [a] du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 27 mai 2010. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction de la gare Evangile sur la ligne E du RER à Paris.

Etaient présents et ont délibéré :Mmes Bersani, Guerber-Le Gall, Guth, Rauzy, MM. Badré, Caffet, Creuchet, Lagauterie, Laurens, Letourneux, Merrheim, Rouquès.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet de construction de la gare Evangile.

Etaient absents ou excusés :Mme Jaillet, MM. Lebrun, Vernier.

*
* *

Résumé de l'avis

S'insérant dans le projet urbain décidé par la Ville de Paris, la gare Evangile améliorera la desserte du quartier Macdonald - Cité Michelet.

Afin que l'étude d'impact qui présente ce projet puisse pleinement jouer son rôle de bonne information du public, l'AE recommande d'y apporter des précisions concernant :

- l'impact des nuisances sonores (évaluation des niveaux sonores à long terme, engagements de la Ville de Paris et de Réseau Ferré de France sur la réalisation ou non d'un immeuble écran à l'échéance de 2015) ;
- la description qualitative et architecturale de la façade de la gare, et du passage urbain à créer sous le faisceau ferroviaire.

*
* *

a Ci-après désignée par AE.

Avis

Par courrier du 17 mars 2010, le préfet de Paris a saisi l'AE du projet de construction de la gare Evangile sur la ligne E du RER à Paris.

L'AE a pris connaissance de l'avis en date du 26 avril 2010 du préfet de Paris au titre de ses attributions en matière d'environnement.

Sur le rapport de Madame Annick GUERBER LE GALL et de Monsieur Gilles ROUQUES, après en avoir délibéré, l'AE a rendu le présent avis.

1 Contexte de l'opération

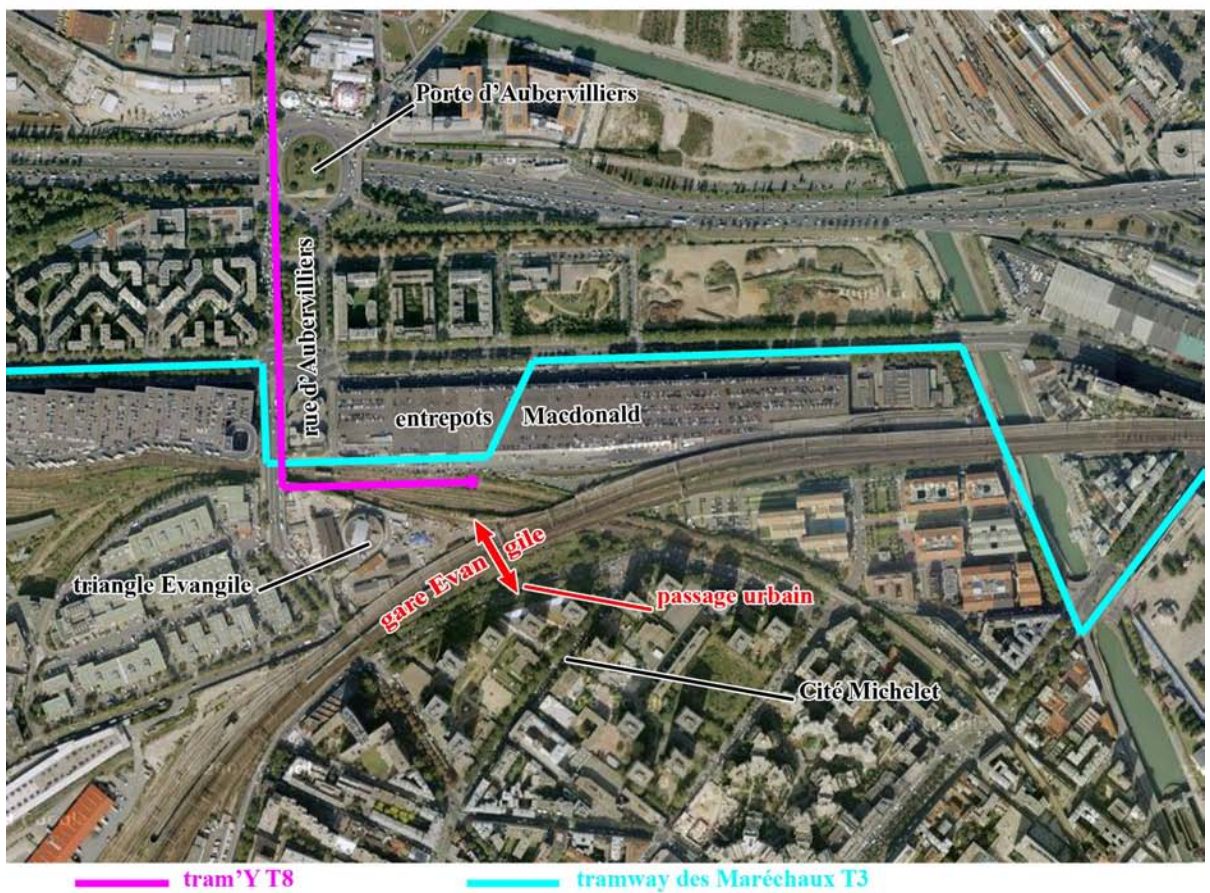
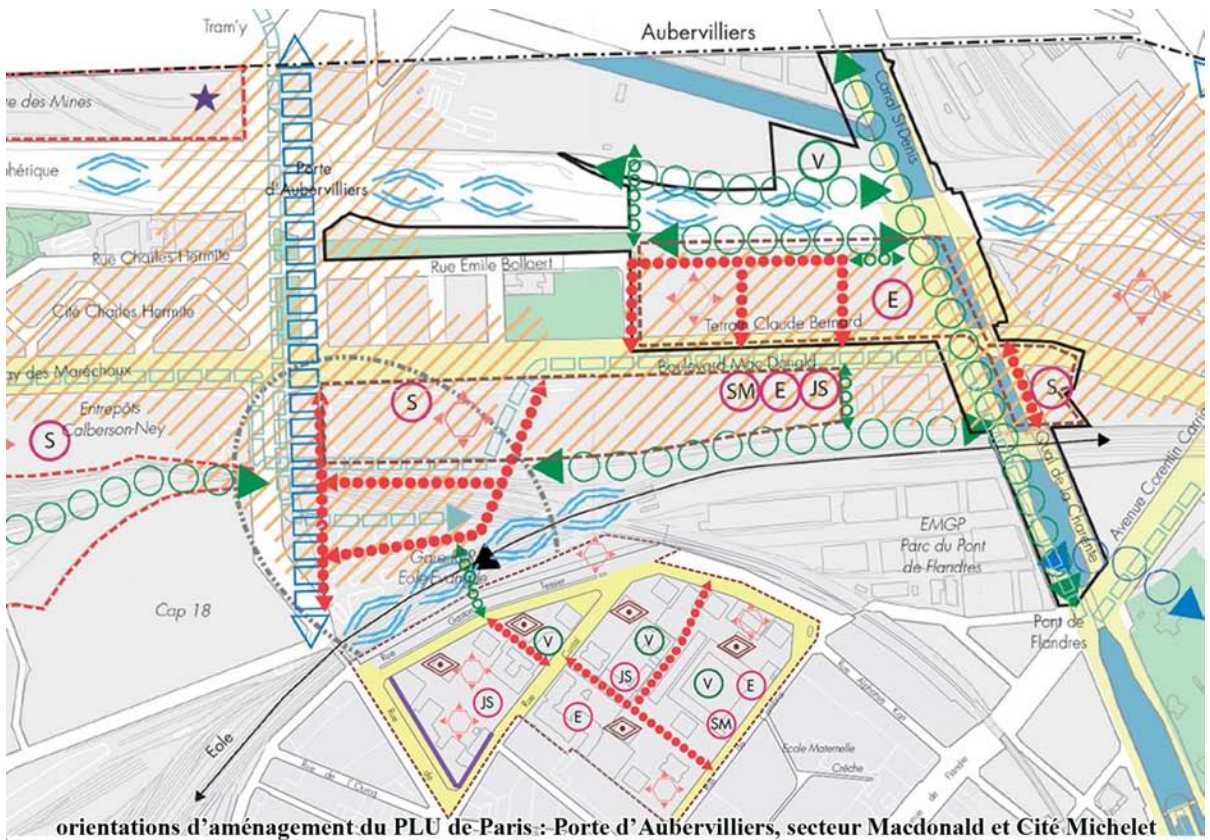
1-1 La création de la gare Evangile sur la ligne E du RER s'inscrit en premier lieu dans le cadre du renouvellement urbain du secteur Macdonald - Michelet au sud de la Porte d'Aubervilliers à Paris.

Dans ce quartier fragmenté par les faisceaux ferroviaires de la gare de l'Est et de la Petite Ceinture, le plan local d'urbanisme de Paris prévoit notamment :

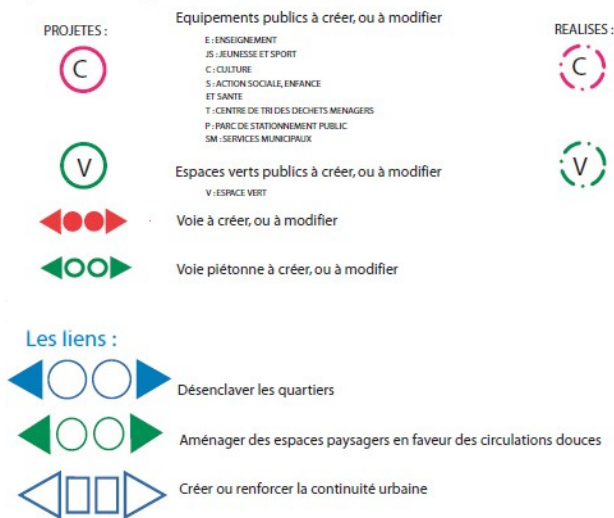
- au sud-est des voies ferrées, le renouvellement urbain de la cité Michelet (constituée de 16 tours de 18 étages et d'une barre de 8 étages), comportant notamment la construction d'un bâtiment écran protégeant la cité des nuisances sonores ferroviaires ;
- entre les faisceaux de la gare de l'Est et de la Petite Ceinture, le réaménagement du « triangle Evangile » ;
- au nord des voies ferrées, la reconversion des entrepôts Macdonald ;
- l'amélioration des franchissements des faisceaux ferroviaires : élargissement de la rue d'Aubervilliers, création d'une liaison piétonne entre la cité Michelet et le boulevard Macdonald via la gare Evangile ;
- un pôle de transports en commun mettant en correspondance la ligne E du RER et le tramway des Maréchaux T3 [^b], réservant la possibilité de créer à terme un nouveau terminus de la ligne de tramway Tram'Y reliant Saint Denis à Epinay-sur-Seine et Villetaneuse [^c].

b Le tronçon Porte d'Ivry - Porte de la Chapelle du tramway des Maréchaux T3 sera mis en service en 2012.

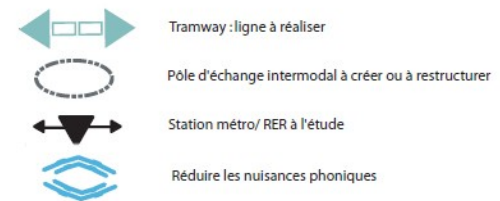
c La ligne de tramway Tram'Y reliant Saint Denis à Epinay-sur-Seine et à Villetaneuse a été déclarée d'utilité publique en 2007. Sa mise en service est prévue en 2015.



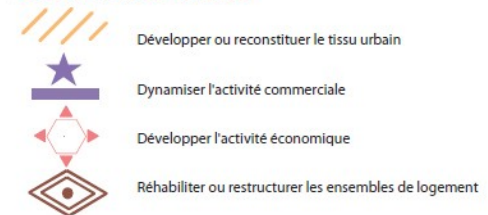
Les localisations et caractéristiques des voies, ouvrages publics et espaces verts :



Le développement de nouvelles infrastructures :



Les orientations d'aménagement et de renouvellement urbain :



extrait de la légende des orientations d'aménagements du PLU de Paris (C.f. page 4)

- 1-2 La création de la gare Evangile s'inscrit en second lieu dans le cadre du projet EOLE [d] déjà réalisé à l'est de la station Haussmann Saint-Lazare.

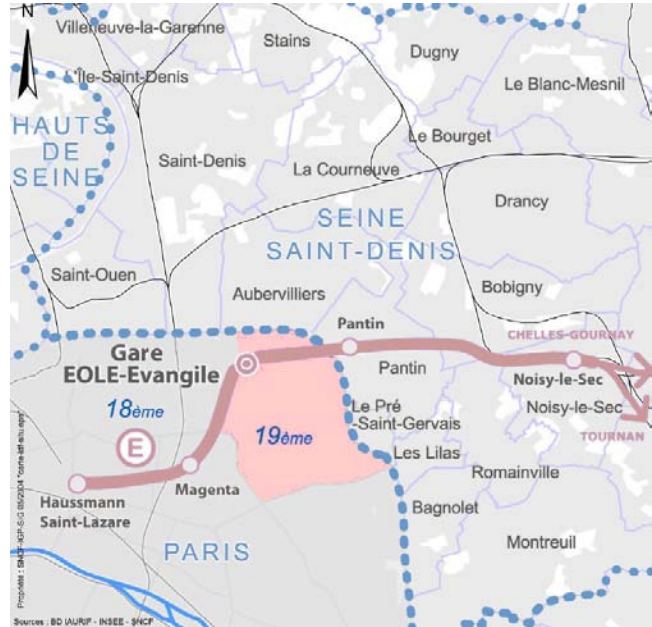
Le projet de gare Evangile est compatible avec la réalisation de la branche ouest d'EOLE car il dégage les emprises nécessaires à la construction à terme d'un terminus technique permettant le retournement des trains provenant de l'ouest [e].

Dans un quartier aujourd'hui mal desservi par les transports en commun, ce projet est utile en lui-même, la fréquentation de la gare Evangile étant estimée par l'étude d'impact à 85.000 voyageurs/jour à sa mise en service en 2015. Ce projet n'implique pas le prolongement d'EOLE à l'ouest et est neutre à l'égard du choix du tracé de ce prolongement.

La gare Evangile et le prolongement d'EOLE à l'ouest peuvent ainsi être considérés comme des programmes distincts [f] et l'étude d'impact soumise à l'AE a pu ne traiter que de la gare Evangile sans comporter une appréciation des impacts du prolongement d'EOLE.

- d L'acronyme EOLE signifie Est Ouest Liaison Express.
 e Le coût de cette mesure conservatoire est estimé à 24 M€.
 f Code de l'environnement, article R. 122-3 IV.

La branche est d'EOLE



- 1-3 La gare Evangile est prévue par le schéma directeur de la région d'Ile-de-France [g] et par le plan local d'urbanisme de Paris [h].

La procédure de concertation prévue par le code de l'urbanisme [i] a été menée en 2007 par le syndicat des transports d'Ile-de-France.

Les travaux ne nécessitent pas d'expropriation.

L'opération sera soumise à une enquête publique en application du code de l'environnement [j].

2 Description générale de l'opération

Le projet de gare Evangile soumis à l'AE comporte :

- de plain-pied avec la rue Gaston Tessier, la salle d'échanges et un passage urbain reliant cette rue à la plate-forme de la Petite Ceinture où seront implantés une station du tramway des Maréchaux et, à terme, un nouveau terminus du tramway tram'Y ;
- au niveau des voies ferrées, un quai central desservant les deux sens de la ligne E ;
- reliant ces deux niveaux, des circulations verticales accessibles aux personnes à mobilité réduite.

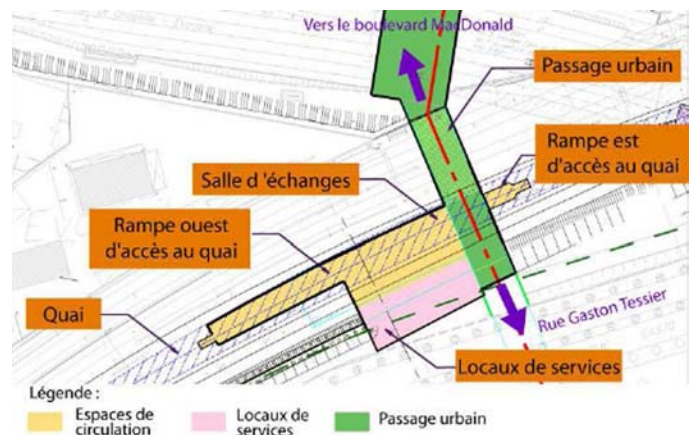
g Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France, approuvé par décret du 26 avril 1994, mentionne « une gare EOLE proche de la porte d'Aubervilliers » (page 145).

h C.f. les orientations d'aménagement de Paris Nord Est et de la Cité Michelet dans le plan local d'urbanisme de Paris.

i Articles L. 300-1 et R. 300-2 du code de l'urbanisme.

j Articles L. 123-1 à L. 123-16 du code de l'environnement.

Plan de masse de la gare Evangile



La création du quai nécessite de déplacer vers le sud la voie 2 EOLE (en direction de Haussmann Saint Lazare) et les voies ferrées adjacentes. Cette modification de tracé conduit à créer de nouveaux ouvrages d'art ou à modifier des ouvrages existants dans le domaine public ferroviaire.

3 Analyse de l'étude d'impact

3-1 Description de l'état initial

La description de l'état initial fait apparaître que le projet se développe dans un milieu urbain artificialisé (faisceau ferroviaire), en bordure d'un quartier d'habitation.

La description de l'état initial est en relation avec l'importance des aménagements projetés. Elle est suffisamment détaillée et complète.

3-2 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu

L'objectif du projet est l'amélioration de la desserte du quartier de la Porte d'Aubervilliers.

Pour répondre à cet objectif, le choix du site Evangile [k] s'est imposé par rapport à une localisation de la gare initialement envisagée au droit de la Cité des Sciences et de l'Industrie de la Porte de la Villette.

Sur ce site, les études ont porté sur une gare à deux quais et une gare à un quai. Cette dernière solution, également adaptée au prolongement d'EOLE à l'ouest, a été retenue par le syndicat des transports d'Ile-de-France car moins onéreuse et moins consommatrice d'espace.

L'étude d'impact fournit au public une information claire et suffisamment détaillée de l'historique du projet et des raisons du choix du parti retenu.

3-3 Analyse des effets sur l'environnement et mesures prises pour supprimer, réduire ou

k Ce site est un trou de desserte du réseau métropolitain, à 630 m et 700 m des stations de métro les plus proches.

compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement

Globalement, l'étude d'impact décrit et évalue de manière appropriée les impacts temporaires et permanents du projet. Des compléments pourraient toutefois lui être apportés sur les questions suivantes.

impacts sonores affectant les immeubles d'habitation proches de la gare

Le maître d'ouvrage a établi une simulation des niveaux sonores devant affecter les immeubles de la cité Michelet et la tour d'habitation sise au 251 rue de Crimée.

Alors qu'une étude d'impact doit analyser les effets permanents d'un projet sur l'environnement [1], ce qui englobe les niveaux sonores émis par une infrastructure tout au long de sa vie [m], l'étude d'impact soumise à l'AE ne mentionne que les niveaux sonores à la mise en service de la gare Evangile en 2015.

L'AE recommande de compléter l'étude d'impact pour qu'elle présente les niveaux sonores à long terme.

L'étude d'impact soumise à l'AE présente la simulation des niveaux sonores dans deux configurations :

- d'une part, sans immeuble écran,
- et, d'autre part, en présence d'un immeuble édifié, le long de la rue Gaston Tessier, entre les voies ferrées et la cité Michelet et faisant office d'écran acoustique.

Dans la première configuration, les niveaux sonores simulés à la mise en service en 2015 sont en hausse par rapport à l'état actuel. Rien dans l'étude d'impact ne justifie que cette hausse sera à long terme inférieure au seuil de 2 dB(A), circonstance qui seule autoriserait le maître d'ouvrage à se dispenser de prendre des mesures de protections acoustiques en faveur des riverains [n].

Dans la seconde configuration, les niveaux sonores simulés à la mise en service en 2015 sont en baisse par rapport à l'état actuel. Même si l'étude d'impact ne justifie pas si cette baisse sera ou non maintenue à long terme, la réalisation de cet immeuble écran constituerait une protection acoustique significative en faveur des riverains. Il est cependant précisé que l'étude d'impact ne comporte pas d'engagement des propriétaires des terrains d'assiette, la Ville de Paris et Réseau Ferré de France, de réaliser ou de faire réaliser ledit immeuble à l'échéance de 2015.

Ne précisant pas quelle est la configuration à prendre en compte par le lecteur, l'étude d'impact ne permet pas au public d'apprécier en connaissance de cause l'impact sonore du projet de gare Evangile.

L'AE recommande que l'étude d'impact, le cas échéant assortie des engagements de la Ville de Paris et de Réseau Ferré de France, prenne clairement parti sur la réalisation ou non d'un immeuble écran à l'échéance de 2015, et en tire les conséquences en ne présentant que la simulation correspondant à la configuration retenue.

l C.f. les dispositions de l'article R. 122-3 II 2° du code de l'environnement.

m Ainsi que le rappelle l'*Instruction relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures ferroviaires existantes* jointe à la circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire.

n Selon les dispositions des articles R. 571-44 et R. 571-45 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage d'une modification d'une infrastructure de transport est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées lorsque la contribution sonore résultant à terme de cette modification est supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure sans cette modification.

impacts sur le paysage urbain

L'étude d'impact est laconique dans sa description de la façade de la gare, face à la cité Michelet, et dans celle du passage urbain pour sa partie sous le faisceau ferroviaire et son débouché nord sur un parvis à créer dans l'emprise de la Petite Ceinture. Tout au plus y trouve t'on des données dimensionnelles bien insuffisantes pour apprécier l'aspect futur de ces ouvrages qui seront particulièrement vus par les riverains et les usagers.

Pour une bonne information du public, l'AE recommande de compléter l'étude d'impact par une description qualitative et architecturale de ces ouvrages.

3-4 Volet « santé » de l'étude d'impact

Le volet « santé » de l'étude d'impact n'appelle pas d'observations, sous réserve de ce qui est recommandé au §3-3 concernant les nuisances sonores.

3-5 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

Cette analyse n'appelle pas d'observations.

3-6 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et accessible à un public non averti. L'AE recommande d'adapter son contenu pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.

3-7 Présentation matérielle de l'étude d'impact

Le dossier d'enquête publique, comportant l'étude d'impact, a été soumis à l'AE sous forme d'un document de format A4 et écrit en trop petits caractères pour être aisément lisibles par l'ensemble du public. L'AE recommande que le document qui sera soumis à l'enquête soit édité dans un format plus grand.

*
* *