



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le permis de construire relatif à la future station Mairie de Saint-Ouen (93) du prolongement de la ligne 14 du métro de Paris

N°2014-13

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 23 avril 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le permis de construire relatif à la future station Mairie de Saint-Ouen (93) du prolongement de la ligne 14 du métro de Paris.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Steinfelder, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Galibert, Ledenvic, Ullmann.

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 qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Rauzy, MM. Decocq, Lafitte, Letourneux, Vindimian

N'ont pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : M. Roche

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de département de la Seine-Saint-Denis, le dossier ayant été reçu complet le 30 janvier 2014.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Par courriers en date du 30 janvier 2014, l'Ae a consulté :

- le préfet de département de la Seine-Saint-Denis,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie

Sur le rapport de Thierry Galibert et Frédéric Cauvin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

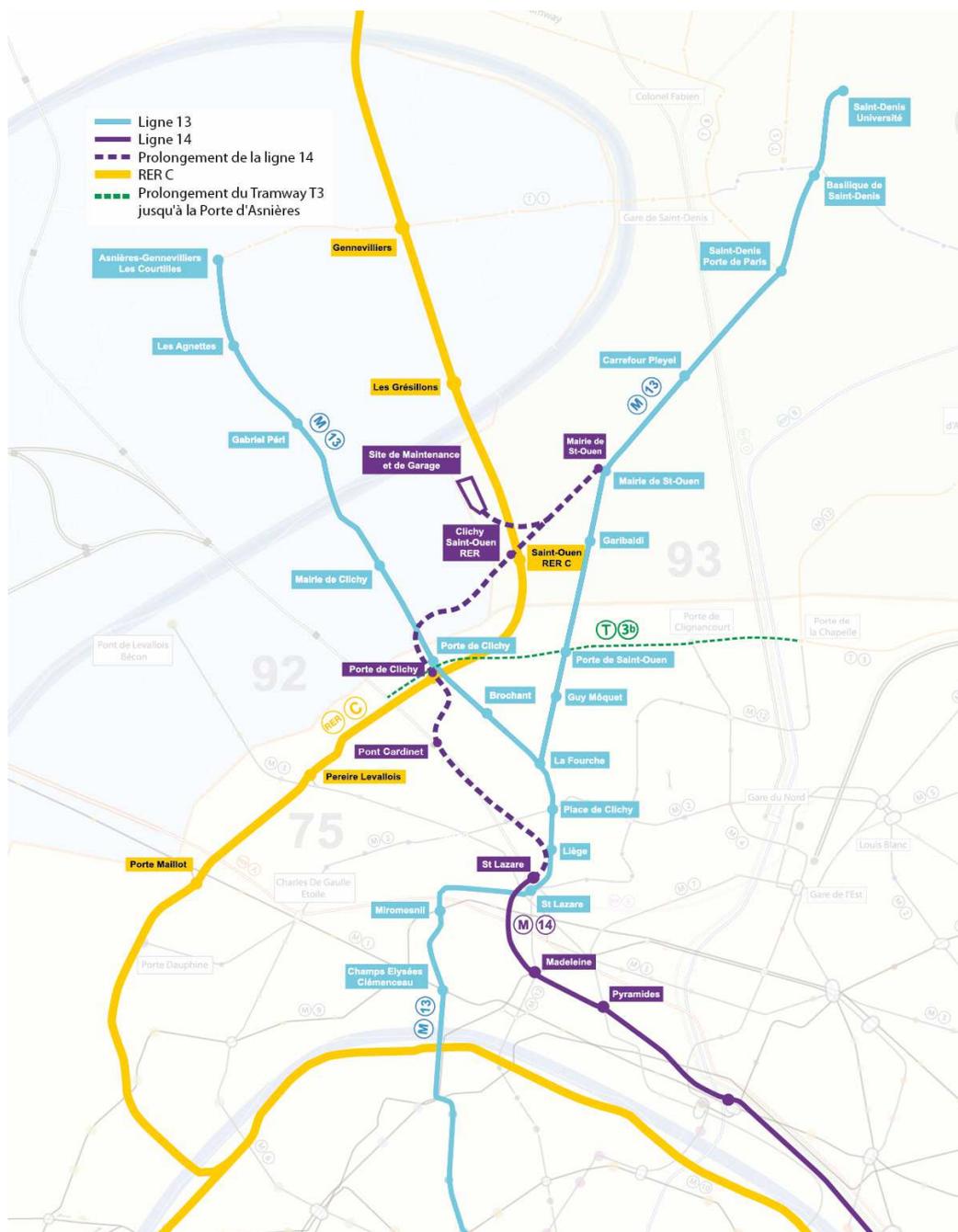
¹ Désignée ci-après par Ae.

Avis

1 Contexte

Le préfet de département de la Seine-Saint-Denis a sollicité l'avis de l'Ae sur une demande de permis de construire déposée le 23 octobre 2013² par la régie autonome des transports parisiens (RATP) pour la réalisation, sur le territoire de la commune de Saint-Ouen (93), de la station « Mairie de Saint-Ouen » du prolongement nord de la ligne 14 du métro de Paris.

Cette station constitue une composante du projet de prolongement nord de la ligne 14 sur lequel l'Ae a déjà émis deux avis³. La mise en service de ce projet est prévue à l'horizon 2017.



Source : <http://www.desaturerlaligne13.com/-La-ligne-14-prolongee-a-Mairie-de->

² Le dossier ayant été reçu complet à l'Ae le 30 janvier 2014.

³ Avis délibérés n°2011-73 du 23 novembre 2011 et n°2013-115 du 11 décembre 2013. Ces avis sont en ligne sur le site Internet de l'Ae : <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

L'avis délibéré n°2011-73, du 23 novembre 2011, portait sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de ce projet. Cette enquête publique a été organisée du 16 janvier au 17 février 2012. Le projet a fait l'objet d'arrêtés de DUP du 4 octobre 2012 des préfets de Paris, des Hauts-de-Seine et de Seine-Saint-Denis.

L'avis n°2013-115, du 11 décembre 2013, portait sur le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau⁴ nécessaire à sa réalisation. Ce dossier comportait une étude d'impact, conformément à l'article R. 122.2 du code de l'environnement. En vertu de l'article R. 123-1 du même code, le projet doit faire l'objet d'une nouvelle enquête publique. Cette enquête publique doit se dérouler du 14 avril au 19 mai 2014.

Les éléments présents dans la demande de permis de construire sont cohérents avec ceux présentés dans les précédents dossiers concernant le même projet et dont l'Ae a été saisie.

2 Rappel des principales recommandations de l'Ae

En application de l'article R.122-8 du code de l'environnement, 2ème alinéa, « *quand un pétitionnaire dépose, pour un même projet, plusieurs demandes d'autorisation échelonnées dans le temps et nécessitant chacune la réalisation préalable d'une étude d'impact en application d'une ou plusieurs rubriques du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact est, si nécessaire, actualisée et accompagnée du ou des avis précédemment délivrés par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. Ce ou ces avis sont alors actualisés au regard des évolutions de l'étude d'impact* ».

Dans le cas d'espèce, l'étude d'impact sur le projet d'ensemble jointe à la présente demande de permis de construire est quasiment⁵ la même que l'étude initiale jointe à la demande de DUP (cette dernière étant datée de décembre 2011). Sur la plupart des thèmes qui y sont abordés, cette étude d'impact, qui était également celle présentée dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, n'a pas fait l'objet de l'actualisation prescrite, lorsqu'elle est nécessaire, par le code de l'environnement.

Au vu de cette étude d'impact et des autres documents fournis dans le dossier qui lui a été transmis⁶, l'Ae ne peut que rappeler les recommandations qu'elle a émises dans son avis du 11 décembre 2013 et dont les principales recommandations qui concernaient la future station « Mairie de Saint-Ouen » étaient de :

- présenter dans l'étude d'impact les concentrations en matières polluantes et le devenir des 870 000 m³ de terres à excaver (les volumes excavés au niveau de chaque station étant évalués à environ 85 000 m³),
- préciser les itinéraires envisagés pour relier les divers chantiers aux sites fluviaux et ferroviaires identifiés dans l'étude d'impact, évaluer les impacts des transports par camions sur ces itinéraires, et faire état des résultats des échanges avec les gestionnaires de la voie fluviale pour l'évacuation des terres excavées,
- présenter les mesures de suivi de chantier qui seront mises en oeuvre notamment en matière de surveillance de la qualité des eaux rejetées dans la Seine,
- fournir les études d'identification des zones à traiter lorsque les niveaux vibratoires dépassent les seuils fixés par la RATP et les préconisations qui en découlent,
- mieux décrire l'origine et les risques d'effondrement, liés notamment au risque de dissolution du gypse⁷, en raison des vibrations pendant la phase de travaux⁸.

L'Ae rappelle également qu'elle avait recommandé de réaliser pour l'enquête publique, conformément à

4 Articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

5 La seule évolution notable concerne la localisation de certains ouvrages annexes (dont des puits de ventilations) présentés notamment en page 365 de l'étude d'impact. Les études acoustiques et vibratoires ont été mises à jour notamment pour tenir compte de ces nouveaux emplacements (page 510 de l'étude d'impact). L'Ae note également que la carte présentée en page 65 du dossier initial (examiné par l'Ae en 2011) a été modifiée et que la rédaction relative aux projets de développement urbains dans Paris de la page 336 a évolué. Par ailleurs, alors que le document initial indiquait « *Le projet impacte le moins possible de parcelles ou de constructions en localisant, en surface, notamment les émergences des stations et des ouvrages de service sur le domaine public ou privé non bâti* », la nouvelle version précise « *le projet, dans la mesure du possible, impacte le moins possible de parcelles ou de construction en localisant notamment les émergences des stations et des ouvrages de service sur le domaine public ou privé bâti et non bâti* » (page 443).

6 L'Ae note, par ailleurs, que les éléments complémentaires fournis dans le cadre du dossier loi sur l'eau n'ont pas été joints à la présente saisine.

7 Paris est construit, par endroits, sur de nombreuses zones où subsistent des poches de gypse. Le gypse est une roche dans laquelle des cavités peuvent se former par dissolution due aux eaux d'infiltration, ce qui présente un risque naturel dans les zones construites.

8 Il est précisé, en page 26 d'étude d'impact jointe au présent dossier que « *les secteurs les plus affectés reconnus par les sondages géotechniques réalisés sont la ZAC Batignolles, le passage du boulevard périphérique, l'inter-station entre les stations Clichy Saint Ouen RER et Mairie de Saint Ouen, ainsi que la voie d'accès et le Site de maintenance et de remisage (SMR)* ».

l'article R.122-8 pré-cité, une actualisation de l'étude d'impact intégrant les éléments relatifs au dossier loi sur l'eau et les modifications intervenues depuis la première étude.

Compte tenu de ces précédentes recommandations émises dans l'avis du 11 décembre 2013, une actualisation de l'étude d'impact du projet à l'occasion de la présente demande aurait été justifiée.

3 Prise en compte des recommandations de l'Ae

Suite à l'avis de l'Ae du 11 décembre 2013, un mémoire en réponse à ses recommandations a été réalisé. Ce document est inclus dans le dossier mis à enquête publique pour la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau du projet de prolongement de la ligne 14. Il n'a pas été inclus dans l'actuel dossier soumis à l'Ae de demande de permis de construire.

Toutefois, l'enquête publique visée ci-dessus ayant commencé le 14 avril 2014, l'Ae a pu prendre connaissance, à son initiative, des informations qui y sont présentées⁹ et qui permettent de répondre en grande partie aux recommandations rappelées ci-dessus.

Le mémoire en réponse contient notamment un tableau détaillant les concentrations en matières polluantes pour les eaux souterraines à l'emplacement du site de maintenance et de remisage et de chaque nouvelle station. Ce tableau montre qu'au niveau de la station « Mairie de Saint-Ouen », les teneurs en ammonium et en plomb dépassent les valeurs seuils fixées par l'arrêté du 17 décembre 2008¹⁰.

En ce qui concerne l'évacuation des terres excavées, les itinéraires envisagés et les impacts du transport par camions, le mémoire en réponse présente l'état actuel des discussions et travaux en cours¹¹.

Au sujet des modalités de suivi de chantier, notamment en matière de surveillance de la qualité des eaux rejetées dans la Seine, le mémoire en réponse apporte des compléments d'information significatifs (campagnes de mesure hebdomadaires, relevés piézométriques réguliers, relevés des concentrations en hydrocarbure, etc.). L'Ae rappelle que la qualité des eaux rejetées dans le milieu devra, dans tous les cas, être compatible avec les critères définis dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie.

Pour les vibrations en phase exploitation, selon le mémoire en réponse, une étude réalisée par la RATP en 2011 montre qu'aucun niveau vibratoire calculé n'engendre de risque pour les bâtiments se trouvant à proximité de la voie. Toujours selon cette étude, tous les niveaux vibratoires calculés dans les bâtiments sont situés au-dessous du seuil de perception tactile des vibrations¹². Les niveaux vibratoires calculés dans la structure ont également été utilisés pour évaluer les niveaux acoustiques réémis dans les bâtiments. Ces différentes analyses ont fait ressortir trois secteurs dits « sensibles », dont deux localisés sur la commune de Saint-Ouen, au niveau desquels des « tapis anti-vibratiles » seront mis en place.

En phase travaux, plusieurs dispositions seront prises pour réduire les risques d'effondrement¹³. Par ailleurs le document précise que le forage du tunnel du prolongement de la ligne 12 du métro de Paris par la RATP (mis en service en 2012) a été réalisé selon les mêmes techniques que celles envisagées dans le cas présent (même type de tunnelier et mêmes couches géologiques). Selon le dossier, aucune nuisance ou tassement significatif n'a été signalé tant en phase chantier qu'en phase exploitation pour ce projet.

L'Ae note donc que l'étude d'impact jointe à la présente demande, qui est la même que celle présentée dans l'enquête publique relative à la loi sur l'eau, et qui était la même que celle présentée à l'enquête publique au stade de la DUP, n'intègre pas les éléments relatifs au dossier loi sur l'eau, ni toutes les modifications et évolutions intervenues depuis son élaboration, ni les réponses potentiellement apportées aux deux avis

9 Le dossier d'enquête publique est disponible sur le site Internet <http://www.desaturerlaligne13.com/>

10 Arrêté du 17 décembre 2008 établissant les critères d'évaluation et les modalités de détermination de l'état des eaux souterraines et des tendances significatives et durables de dégradation de l'état chimique des eaux souterraines. Les seuils ont été fixés afin que les conditions nécessaires pour atteindre le bon état chimique de masses d'eau souterraine soient remplies.

11 « Pour les secteurs Saint-Ouen / Saint-Denis, la RATP privilégie aujourd'hui l'estacade fluviale de EDF actuellement inutilisée et située quai de Seine à Saint-Ouen, au débouché de la rue Ardouin. Une étude de faisabilité est en cours, en relation avec EDF, VNF et Ports de Paris. Les itinéraires envisageables pour accéder à ce site concernent notamment le boulevard Victor Hugo, les rues Ardouin, Pierre et le quai de Seine (RD1). Les horaires de circulation seront aménagés pour éviter les périodes de pointe ». « Concernant les impacts sur les itinéraires de transport, les itinéraires ne peuvent être définis avec précision à ce stade d'avancement du projet et seront arrêtés avec les entreprises travaux retenues. Toutefois, des études trafic ont été menées. Ces problématiques font l'objet d'échanges dans le cadre de groupes de travail avec les collectivités locales concernées. VNF et Ports de Paris. Il a été convenu de revenir vers eux dès que les itinéraires d'évacuation seront retenus ».

12 Le seuil utilisé dans le mémoire en réponse est de 66 dBv pour lequel il est dit « pas de perception des vibrations mais bruit perceptible - vigilance pour hôpitaux et laboratoires ». Il s'agit du seuil limite utilisé dans la norme ISO 2631-2 de 1989. Cette norme a depuis été abrogée sans qu'aucune nouvelle valeur seuil ne soit définie par la suite.

13 Reconnaissance des variations géologiques en amont du tunnelier, comblement des vides potentiels rencontrés à l'avancement, renforcement des zones décomprimées, ralentissement de la vitesse du tunnelier au niveau des secteurs à bâti sensible, auscultations du bâti avant, pendant et après le passage du tunnelier.

rendus par l'Ae. Ces informations sont présentées dans des documents séparés et l'étude d'impact, en tant que telle, n'a pas été actualisée pour les prendre en compte, ce qui aurait facilité, dans le cas présent, l'appropriation de ce dossier par le public, et la faciliterait pour les autres demandes d'autorisation à venir.

Par ailleurs, conformément à l'article R. 423-58 du code de l'urbanisme¹⁴, si l'avis de mise à l'enquête relatif au prolongement de la ligne 14 du métro de Paris indiquait que cette enquête publique portait également sur la construction de la station « Mairie de Saint-Ouen » et si le projet n'a pas subi pas de modification substantielle après la clôture de cette enquête, une nouvelle enquête publique n'est pas nécessaire pour le présent permis de construire. Dans la situation où l'une de ces conditions ne serait pas remplie, une nouvelle enquête publique devrait être diligentée.

L'Ae recommande, dans le cas d'espèce, d'actualiser l'étude d'impact du projet de prolongement nord de la ligne 14 du métro de Paris pour les éventuelles autorisations et procédures administratives à venir (au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, demandes de permis de construire, etc.), afin que le document prenne en compte l'ensemble des études et des évolutions intervenues depuis la première étude d'impact, notamment les éléments relatifs au dossier loi sur l'eau.

14 Article R. 423-58 du code de l'urbanisme : « lorsque le projet a précédemment fait l'objet d'une enquête publique dans les conditions prévues par les articles R. 123-7 à R. 123-23 du code de l'environnement ou par les articles R. 11-14-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et que l'avis de mise à l'enquête indiquait que celle-ci portait également sur la construction projetée, il n'y a pas lieu à nouvelle enquête au titre du permis de construire ou d'aménager, sauf si le projet a subi des modifications substantielles après la clôture de l'enquête ».