

**COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL  
DE PARIS**

**N° 20PA00219**

---

**CONSEIL DEPARTEMENTAL DES PARENTS  
D'ELEVES DE SEINE-SAINT-DENIS ET  
AUTRES**

---

**M. Lapouzade  
Président**

---

**M. Doré  
Rapporteur**

---

**Mme Guilloteau  
Rapporteur public**

---

Audience du 1<sup>er</sup> octobre 2020  
Lecture du 22 octobre 2020

**68-01-002-01  
C**

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

La Cour administrative d'appel de Paris

(1<sup>ère</sup> Chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une requête enregistrée le 22 janvier 2020 et un mémoire en réplique enregistré le 11 septembre 2020, le conseil départemental des parents d'élèves de Seine-Saint-Denis (FCPE 93), l'association Vivre à Pleyel, M. Bruno Auerbach, Mme Sabine Kuentz, M. Étienne Penissat, M. Vincent Huet, M. Michel Delamar, M. Philippe Herry, Mme Katell Cheviller, M. Benjamin Darras, Mme Marie-Hélène Barut, épouse Delamar, Mme Caroline L'Hôte, M. Marc Poulbot, M. Bally Bagayoko et M. Sylvain Zami, représentés par Me Robert, Me Rigal-Casta et Me Bonin, demandent à la Cour :

1°) d'annuler l'arrêté n° IDF-2019-11-22-009 du 22 novembre 2019 par lequel le préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris a déclaré d'intérêt général les travaux nécessaires à l'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis), sous maîtrise d'ouvrage de l'État ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat une somme de 6 000 euros en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

*S'agissant de la recevabilité de leur demande :*

- ils ont intérêt à agir contre l'arrêté contesté ;

*S'agissant de la légalité externe de l'arrêté contesté :*

- l'avis relatif à la concertation préalable n'a pas été publié dans le délai requis par les dispositions de l'article R. 121-19 du code de l'environnement ;

- le droit pour le public de disposer d'un délai raisonnable afin de formuler des observations et des propositions, garanti par les articles L. 120-1 et L. 121-16 du code de l'environnement, a été méconnu ;

- le droit du même public d'accéder à des informations suffisantes et pertinentes à l'occasion de la concertation, tel qu'il est garanti par l'article L. 120-1 du code de l'environnement, a également été méconnu ;

- faute d'avoir pris en compte la cohérence d'ensemble des différents projets d'aménagement en cours sur le territoire, la concertation n'a pas permis de garantir le principe de participation du public ;

- le garant de la concertation ne respectait pas les exigences d'indépendance, de transparence et de neutralité ;

- l'étude d'impact est entachée de diverses insuffisances tendant à l'absence de prise en compte de l'ensemble du projet d'aménagement de Saint-Denis, à l'absence d'un résumé non technique décrivant fidèlement les informations contenues dans l'étude d'impact, à l'insuffisante prise en considération de l'augmentation du bruit aux abords du groupe scolaire Pleyel-Anatole France, à l'absence de données quant à l'utilisation des terres lors de la phase travaux et exploitation, aux manquements résultant du défaut d'estimation des quantités de déchets générés par le projet, notamment celles issues des terres excavées, ainsi qu'à l'insuffisante évaluation des consommations énergétiques liées aux déplacements issus de l'exploitation du projet et à l'absence de définition et d'évaluation du coût des mesures visant à éviter, réduire et compenser les effets du projet sur la qualité de l'air ;

*S'agissant de la légalité interne de l'arrêté contesté :*

- l'arrêté est entaché d'une erreur manifeste d'appréciation, en ce qu'il n'a pas pris suffisamment en considération l'impact sanitaire négatif du projet, non plus que son impact sur la dégradation de la qualité de l'air au niveau des sites sensibles.

Par un mémoire en défense enregistré le 30 juillet 2020, les ministres de la transition écologique et solidaire et de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales concluent au rejet de la requête.

Elles soutiennent que les moyens de la requête ne sont pas fondés.

Par ordonnance du 31 juillet 2020, la clôture de l'instruction a été fixée au 15 septembre 2020 à midi.

Un mémoire a été produit par les ministres de la transition écologique et solidaire et de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales le 25 septembre 2020, soit après la clôture de l'instruction.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code de l'urbanisme ;
- la loi n° 2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 ;
- le décret n° 2018-1249 du 26 décembre 2018 attribuant à la cour administrative d'appel de Paris le contentieux des opérations d'urbanisme, d'aménagement et de maîtrise foncière afférentes aux jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 ;
- l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. Doré,
- les conclusions de Mme Guilloteau, rapporteur public,
- et les observations de Me Bonnin, Me Rigal-Casta et Me Robert, avocats des requérants.

Considérant ce qui suit :

1. Par son arrêté n° IDF-2019-11-22-009 du 22 novembre 2019, le préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris a déclaré d'intérêt général les travaux nécessaires à l'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis), sous maîtrise d'ouvrage de l'État. Les requérants demandent à la Cour l'annulation de cet arrêté, qui est afférent à un projet de travaux d'aménagement des infrastructures dans le cadre de la préparation des Jeux olympiques et paralympiques de 2024.

#### **Sur les moyens de légalité externe :**

En ce qui concerne la régularité de la procédure de consultation préalable :

2. Aux termes de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme : « *Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées : (...) 3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat (...)* ». Aux termes de l'article R. 103-1 de ce code : « *Les opérations d'aménagement*

*soumises à concertation en application du 3° de l'article L. 103-2 sont les opérations suivantes : / (...)* 2° *La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants (...)* ».

3. En premier lieu, il ressort des pièces du dossier que M. Jean-François Helas, garant agréé par la commission nationale du débat public, intervenu dans le cadre de la concertation relative au projet en cause, est ingénieur des ponts, des eaux et des forêts, qu'il était placé en disponibilité pour convenance personnelle depuis le 17 août 2014 au moment de la concertation et que, s'il a été réintégré par un décret du 6 juillet 2018, il a alors été radié des cadres à compter du 17 août 2014. Il en ressort également qu'il a été, au cours de sa carrière, chef du service gestion et exploitation de la route de la préfecture de la Loire-Atlantique. Ces circonstances, alors même que le corps des ingénieurs des ponts, des eaux et des forêts relève du ministère de la transition écologique et que le maître d'ouvrage du projet en cause est l'Etat, représenté par la direction des routes d'Ile-de-France (DIRIF), ne suffisent pas, contrairement à ce que soutiennent les requérants, à caractériser un conflit d'intérêts. Il ne ressort par ailleurs pas des pièces du dossier que M. Helas ait adopté un comportement incompatible avec les obligations de transparence, de neutralité et d'impartialité s'imposant au garant d'une concertation, lesquelles sont, au demeurant, rappelées par les dispositions du III de l'article L. 121-1-1 du code de l'environnement.

4. En deuxième lieu, aux termes de l'article L. 121-15-1 du code de l'environnement relatif au champ de la concertation préalable prévue par ce code : « (...) *Ne peuvent toutefois pas faire l'objet d'une concertation préalable en application des 2° ou 3° les projets et les documents d'urbanisme soumis à une concertation obligatoire au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme (...)* ». Il résulte de ces dispositions que, la procédure de concertation préalable du projet litigieux ayant été engagée en application des dispositions précitées de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme, les requérants ne peuvent utilement se prévaloir des dispositions des articles L. 121-16 et R. 121-19 du code de l'environnement.

5. En troisième lieu, aux termes du II de l'article L. 120-1 du code de l'environnement relatif aux principes applicables à la participation des citoyens : « *La participation confère le droit pour le public : 1° D'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective ; (...)* 3° *De disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions (...)*. » Aux termes des dispositions de l'article L. 103-4 du code de l'urbanisme : « *Les modalités de la concertation permettent, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente.* »

6. Il ressort des pièces du dossier, notamment du rapport du garant en date du 22 janvier 2018, que l'avis relatif à la concertation publique sur le projet a été publié sur Internet le 16 novembre 2017 et modifié le 23 novembre 2017, que cette concertation s'est déroulée du 20 novembre au 22 décembre 2017 et que le public a pu accéder aux informations relatives au projet, notamment au travers d'un site Internet dédié au projet, de 650 exemplaires du dossier du maître d'ouvrage, 5 500 plaquettes d'information, 4 500 tracts distribués en boîtes aux lettres quelques jours avant les réunions publiques, 40 affiches et 3 jeux de panneaux d'exposition. Les circonstances que le calendrier d'une partie des travaux ait évolué entre la phase de concertation et

l'enquête publique et que les études relatives à la qualité de l'air n'aient été communiquées au public que dans le cadre de l'étude d'impact ne suffisent pas à priver la concertation d'un effet utile.

7. Il ressort également des pièces du dossier qu'au cours de la concertation, deux réunions d'ouverture, deux ateliers, une réunion thématique sollicitée par les habitants afin de présenter les variantes portées par le collectif des habitants de la rue du docteur Poiré et une réunion de pré-clôture ont été organisées. Il ressort par ailleurs du rapport complémentaire du garant en date du 20 avril 2018 que, conformément aux engagements pris par le maître d'ouvrage et les partenaires du territoire, les variantes proposées par les riverains au cours de la concertation ont été étudiées au cours du premier trimestre 2018 et ont été l'objet de deux ateliers les 23 janvier et 8 mars 2018, avant la réunion de restitution du 27 mars 2018. Dans ces conditions, le public a disposé d'un délai suffisant et des informations nécessaires pour présenter utilement des observations et propositions, alors même que la demande de prolongation de la concertation présentée par le collectif Pleyel à Venir le 12 décembre 2017 a été écartée et qu'il n'a pas été fait droit à certaines des demandes de communication d'informations complémentaires effectuées par les requérants au cours de la concertation.

8. Enfin, alors que les requérants se bornent à citer un article paru sur le site Internet de la ville de Saint-Denis et compte tenu de ce qui est exposé ci-dessous au point 12, il ne ressort pas des pièces du dossier qu'en limitant la procédure de concertation au seul projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis, sans l'étendre aux autres projets d'aménagement prévus dans cette commune dans le cadre de l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques de 2024, l'autorité administrative aurait méconnu les principes du droit à l'information et à la participation du public.

9. Les requérants ne sont ainsi pas fondés à soutenir que la concertation préalable ne se serait pas déroulée pendant une période suffisante et dans des conditions conformes aux prescriptions applicables en l'espèce.

En ce qui concerne l'étude d'impact :

10. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

11. En premier lieu, aux termes des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement dans sa rédaction applicable en l'espèce : « (...) II. *Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas (...)* III. *L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " étude d'impact ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage. Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y*

*compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».*

12. Il ressort des pièces du dossier et notamment de l'étude d'impact elle-même que de nombreuses opérations d'aménagement sont actuellement en cours sur le territoire de la commune de Saint-Denis, les effets cumulés du projet litigieux avec ces « projets connexes » ayant été analysés conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Plusieurs de ces opérations sont relatives à la préparation des Jeux olympiques et paralympiques de 2024 ou au « projet urbain du quartier Pleyel ». Toutefois, le projet litigieux de suppression des bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute A1 à la porte de Paris et d'aménagement du système d'échangeur de Pleyel sur l'autoroute A 86 était mentionné dans les objectifs du contrat de développement territorial 2014-2020 conclu le 22 janvier 2014 entre l'État et l'établissement public territorial Plaine Commune et l'objectif poursuivi était l'amélioration, d'une part, des conditions de circulation sur les autoroutes A1 et A 86 et sur les axes locaux et, d'autre part, des conditions de desserte du secteur Pleyel. Si cet aménagement doit également participer à la bonne desserte de plusieurs équipements olympiques, notamment le Stade de France, le Centre aquatique olympique et, surtout, le village olympique et paralympique, et que sa réalisation a, à ce titre, été confiée à la Société de livraison des équipements olympiques et paralympiques (SOLIDEO), il s'agit néanmoins d'un projet qui préexistait et dont la finalité n'est pas l'accueil des Jeux olympiques et paralympiques de 2024. En outre, pouvant être mis en œuvre de manière indépendante et poursuivant une finalité propre, il ne constitue pas non plus un ensemble unique avec les autres opérations d'aménagement en cours, que ce soit au niveau de la ZAC de la Porte de Paris ou au niveau du secteur Pleyel, quand bien même la proximité géographique et temporelle du projet litigieux avec ces opérations peut justifier une coordination pour le phasage des travaux et la définition de mesures d'atténuation de leurs incidences cumulées. Les différentes opérations d'aménagement invoquées par les requérants, prises isolément ou regroupées, ne participent donc pas, avec les travaux de voiries litigieux, à la réalisation d'un même projet au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Par suite, l'étude d'impact pouvait ne porter que sur l'aménagement de l'échangeur Pleyel et Porte de Paris, sans méconnaître les dispositions de cet article ou le droit du public de disposer de l'ensemble des informations pertinentes afin d'apprécier les conséquences du projet avec exactitude.

13. En deuxième lieu, aux termes du 2° du II de l'article L. 122-3 du code de l'environnement : *« l'étude d'impact (...) comprend au minimum : a) Une description du projet comportant des informations relatives à la localisation, à la conception, aux dimensions et aux autres caractéristiques pertinentes du projet ; b) Une description des incidences notables probables du projet sur l'environnement ; c) Une description des caractéristiques du projet et des mesures envisagées pour éviter les incidences négatives notables probables sur l'environnement, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites ; d) Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, eu égard aux incidences du projet sur l'environnement ; e) un résumé non technique des informations mentionnées aux points a à d (...) ».* Aux termes du II de l'article R. 122-5 dudit code : *« En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : 1° Un résumé non technique (...). Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant (...) ».*

14. Il ressort des pièces du dossier que le résumé non technique de l'étude d'impact mis à la disposition du public comporte, au niveau de son sommaire, la mention suivante : « Les chapitres dont les entrées sont surlignées font l'objet de compléments d'informations dans le Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité environnementale ». Cette actualisation par renvoi à un autre document est regrettable s'agissant du résumé non technique qui a vocation à exposer clairement et simplement les principaux points de l'étude d'impact. Il ressort toutefois des pièces du dossier que ce mémoire figurait à la pièce H du dossier d'enquête publique et qu'il comportait des « réponses aux recommandations relative à l'étude d'impact » formulées de manière simple et claire. Dans ces conditions, le dispositif choisi par le maître d'ouvrage pour rendre compte de l'actualisation des données du résumé non technique n'a, contrairement à ce que soutiennent les requérants, pas nui à l'information complète des personnes auxquelles l'étude d'impact était destinée.

15. En troisième lieu, il ressort de l'étude d'impact, notamment de ses points 5.8 « Environnement sonore », 6.3.13 « Impact sur l'environnement sonore » et 6.6.3 « Effets du bruit sur la santé », ainsi que des réponses au maître d'ouvrage aux recommandations de l'Autorité environnementale relatives au bruit, que le moyen tiré d'une absence de prise en considération, dans l'étude d'impact, de la problématique des nuisances sonores aux abords du groupe scolaire Pleyel-Anatole France manque en fait.

16. En quatrième lieu, aux termes du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement : *« En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : (...) 2° Une description du projet, y compris en particulier : (...) une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement (...) - une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement (...) ».*

17. D'une part, le point 4.6 de l'étude d'impact est consacré aux « natures et quantités de matériaux et ressources naturelles et principes retenus pour l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux du chantier ». Il est notamment indiqué qu'un volume d'environ 30 000 m<sup>3</sup> de terre est nécessaire pour une mise à niveau du secteur de la Porte de Paris et il est prévu la mise en place d'une plateforme de tri sur le chantier et d'une gestion optimisée devant permettre de limiter les excavations de terre et les apports de terres extérieures. Au point 4.7.1.2 de l'étude d'impact, il est précisé que les matériaux naturels extraits du chantier doivent être, pour partie, réemployés sur place en remblais. Il ne résulte ainsi pas des pièces du dossier que le public n'aurait pas disposé d'informations suffisantes quant à l'utilisation des terres.

18. D'autre part, il ressort du point 4.7.1.2 de l'étude d'impact, relatif aux « Quantités et devenir des résidus et des émissions en phase chantier » que ces quantités ne sont pas mentionnées parce qu'elles ne sont pas connues, faute d'estimation disponible pour des travaux portant exclusivement sur la voirie. L'étude d'impact expose en revanche, tant aux points 4.7.1.2. et 6.3.3.9, les mesures prévues pour la « Gestion des déchets de chantier ». Outre un rappel de la réglementation en vigueur, il est précisé les types de déchets produits et les « mesures d'évitement » destinés à limiter la production des déchets et à assurer leur tri et leur traitement. Enfin, il est prévu

l'adoption d'un schéma d'organisation et de gestion d'élimination des déchets. Dans ces conditions, alors que la question de la gestion des déchets est traitée de manière détaillée même s'il est renvoyé à un schéma ultérieur, la circonstance que les quantités de déchets produits durant la phase de réalisation des travaux ne soient pas mentionnées, en violation des dispositions précitées de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, n'a pas nui à l'information complète de la population et n'a pas plus été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

19. En cinquième lieu, aux termes de l'article L. 122-3 du code de l'environnement : *« L'étude d'impact expose également, pour les infrastructures de transport, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter; elle comprend un résumé non technique des informations prévues ci-dessus ».*

20. Les requérants soutiennent que l'évaluation des consommations énergétiques liées à l'exploitation du projet est fondée sur une étude de trafic ancienne, réalisée par le cabinet CDVIA en octobre 2015, et ne tenant pas compte des autres opérations d'aménagement voisines et concomitantes. Toutefois, il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact comporte, au point 14.5 une « Évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet » et, au point 15.1.7 relatif à la qualité de l'air, une « quantification des émissions et modélisation de la dispersion » fondée sur une actualisation de l'étude de trafic par le cabinet CDVIA en novembre 2016 et février 2018. Il ne ressort pas des pièces du dossier que ces études n'étaient plus d'actualité, ni qu'elles n'auraient pas été suffisantes.

21. En sixième lieu, en application des dispositions du 8° du II de l'article R. 122-5 dudit code, l'étude d'impact doit comporter : *« Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour : - éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; - compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. / La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes (...) ».*

22. Il ressort de l'étude d'impact, qui renvoie sur ce point au mémoire présenté par le maître d'ouvrage en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, qu'est évalué à 1,4 million d'euros HT, le coût global des mesures environnementales alors envisagées (intervention d'un écologue en phase chantier, suivi écologique suite à la mise en œuvre du projet, campagne de mesures de suivi de la qualité de l'air et mesures acoustiques liées aux protections de façade). Par suite, les dispositions précitées de l'article R. 122-5 du code de l'environnement qui prévoient que la description des mesures compensatoires doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes n'ont pas, en l'espèce, été méconnues, alors même que le coût de chaque mesure n'est pas précisé et que l'écran acoustique prévu n'est pas mentionné.



23. Il résulte ce de qui précède que le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés dans ce cadre et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine et qu'elle n'est pas entachée d'inexactitudes, omissions ou insuffisances qui auraient pu avoir pour effet de nuire à l'information de la population ou ont été de nature à exercer une influence sur la décision. Par suite, le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude d'impact doit être écarté en ses différentes branches.

#### **Sur la légalité interne :**

24. En premier lieu, en vertu de l'article R. 571-44 du code de l'environnement : « *La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle ainsi que la modification ou la transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives. /Le maître d'ouvrage de travaux de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure est tenu, sous réserve des situations prévues à l'article R. 571-51, de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées, dans les conditions fixées par la présente sous-section, à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation normal des bâtiments riverains ou des espaces traversés (...)* ». Aux termes de l'article R. 571-48 de ce code : « *Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Toutefois, si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations est assuré par un traitement sur le bâti qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit* ».

25. Il ressort des pièces du dossier et notamment de l'annexe 3 de l'arrêté attaqué que, pour limiter les nuisances sonores du projet au niveau du groupe scolaire Pleyel – Anatole France, le maître d'ouvrage a prévu la réalisation d'un écran acoustique supplémentaire le long de l'autoroute A86, l'exploration de la possibilité de mettre en place un revêtement acoustique sur les voies, ainsi qu'une isolation acoustique de la façade du groupe scolaire, comme de tous les bâtiments pour lesquelles une augmentation de plus de 2 db sera constatée à l'intérieur des bâtiments situés sur le secteur du projet. Ainsi, le maître d'ouvrage a pris des mesures pour limiter les nuisances sonores affectant les populations voisines du projet et il ne ressort pas des pièces du dossier que ces mesures seraient insuffisantes pour assurer le respect des niveaux maximums sonores autorisés par l'article R. 571-47 du code de l'environnement et l'arrêté susvisé du 5 mai 1995.

26. En deuxième lieu, aux termes du I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement : « *L'autorité compétente pour autoriser un projet soumis à évaluation environnementale prend en considération l'étude d'impact, l'avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 ainsi que le résultat de la consultation du public et, le cas échéant, des consultations transfrontières. / La décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites (...)* ». Aux termes de l'article L. 126-1 dudit code : « *Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre,*

*l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée (...)* ».

27. Pour contrôler la légalité d'une telle décision, le juge vérifie qu'eu égard aux conditions dans lesquelles elle a été prise et aux mesures d'accompagnement qui l'entourent, tout en satisfaisant à l'objectif d'intérêt général, cette décision ne porte pas une atteinte excessive aux autres intérêts en présence.

28. D'une part, il ressort des pièces du dossier et notamment de l'avis de la commission d'enquête publique, que le projet de réaménagement du système d'échangeurs autoroutiers Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) à Saint-Denis a pour objet d'améliorer les conditions de circulation sur ces autoroutes et sur les axes locaux, d'améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel, de garantir de meilleures conditions de sécurité pour tous les usagers, d'assurer une bonne insertion environnementale et paysagère du projet et enfin de permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs. Ce projet d'infrastructure routière poursuit ainsi un objectif d'intérêt général.

29. D'autre part, les requérants font valoir que les niveaux de concentration en polluants atmosphériques au niveau de plusieurs zones du périmètre du projet, en particulier au niveau du carrefour Pleyel, doivent augmenter du fait du projet. Il ressort toutefois des pièces du dossier que cette augmentation résulte d'un report du trafic des voies locales vers les autoroutes et que le projet devrait permettre, grâce notamment à une fluidification du trafic, une baisse globale de la circulation automobile dans le périmètre de l'étude d'impact de 10 % ainsi qu'une diminution significative des émissions atmosphériques. Il en ressort également, au travers de « l'indice pollution population », une réduction de l'exposition de la population aux polluants issus de la circulation routière (benzène, dioxyde d'azote et particules en suspension, PM10 et PM2,5) pour l'ensemble de la zone concernée, laquelle se caractérise actuellement par une qualité de l'air très dégradée. La situation serait ainsi globalement améliorée à l'échelle du périmètre d'étude du projet. En outre, si des sites sensibles, notamment l'école élémentaire Marcel Sembat, le stade de France, l'école élémentaire Anatole France, l'école maternelle Pleyel, le lycée Marcel Cachin, la maison du petit enfant Les Sonatines, le collège Dora Maar et le stade Pablo Neruda, sont concernés par une aggravation de la qualité de l'air, il ressort de l'étude d'impact et notamment de la réponse du maître d'ouvrage aux recommandations de l'Autorité environnementale, que la majorité des établissements sensibles de la zone bénéficieront d'une amélioration. Enfin, s'agissant de l'impact sanitaire lié à une augmentation des concentrations de certains polluants atmosphériques, notamment le mercure, l'aggravation constatée localement en raison des modifications de la voirie et des reports de trafic induits reste contenue, y compris quant aux effets sanitaires pour les enfants, ainsi que le montre notamment la faiblesse des variations des quotients de danger pour les quelques cas où ceux-ci augmentent.

30. Enfin, si la réalisation du projet aura, ainsi que le soutiennent les requérants, des incidences notables en termes de nuisances sonores et de pollution atmosphérique au niveau de l'échangeur Pleyel et, par suite, sur la santé des riverains, il ressort des pièces du dossier et notamment de l'annexe 3 de l'arrêté préfectoral attaqué, relative aux « engagements du maître d'ouvrage sur la démarche ERC [éviter, réduire, compenser] » que des mesures destinées à éviter et réduire ces pollutions sont prévues. D'une part, outre les mesures exposées au point 25 s'agissant des nuisances sonores, le projet vise à favoriser les modes de déplacements actifs et prévoit notamment des itinéraires piétons et cyclables de nature à réduire la pollution à la source. D'autre

part, il est également prévu d'éloigner les voies de circulation du groupe scolaire Pleyel – Anatole France et d'installer un écran végétal de 5 mètres d'épaisseur destiné à réduire la pollution liée aux particules. Il ne ressort pas des pièces du dossier que cet aménagement serait, ainsi que le soutiennent les requérants, impossible à réaliser. Il est enfin prévu d'étudier l'utilisation de matériaux dépolluants, notamment les revêtements photocatalytiques. Si les effets de ces mesures sont, ainsi que le font valoir les requérants, incertains, l'Etat et les collectivités territoriales concernées se sont également engagés à élaborer un protocole d'accord destiné à assurer un suivi de la qualité de l'air et du bruit.

31. Dans ces conditions, eu égard notamment aux avantages socio-économiques du projet et aux mesures prises pour les éviter et les réduire, les inconvénients relevés par les requérants, en particulier en ce qui concerne les nuisances sonores et la qualité de l'air pour certains riverains, qui sont inhérents à de tels travaux de voiries, ne peuvent être regardés comme excessifs par rapport à l'intérêt que l'opération présente et ne lui retirent pas son caractère d'intérêt général.

32. Il résulte de tout ce qui précède que les requérants ne sont pas fondés à demander l'annulation de l'arrêté du 22 novembre 2019 par lequel le préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris a déclaré l'intérêt général des travaux d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis). Par voie de conséquence, il y a lieu de rejeter les conclusions qu'ils ont présentées au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

## DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup> : La requête du conseil départemental des parents d'élèves de Seine-Saint-Denis (FCPE 93) et autres est rejetée.

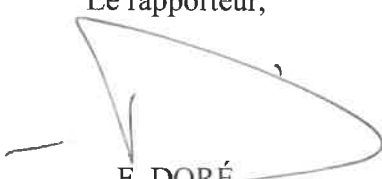
Article 2 : Le présent arrêt sera notifié au conseil départemental des parents d'élèves de Seine-Saint-Denis (FCPE 93), l'association Vivre à Pleyel, M. Bruno Auerbach, Mme Sabine Kuentz, M. Étienne Penissat, M. Vincent Huet, M. Michel Delamar, M. Philippe Herry, Mme Katell Cheviller, M. Benjamin Darras, Mme Marie-Hélène Barut, épouse Delamar, Mme Caroline L'Hôte, M. Marc Poulbot, M. Bally Bagayoko et M. Sylvain Zami, à la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales et à la ministre de la transition écologique.

Copie en sera adressée au préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris.

Délibéré après l'audience du 1<sup>er</sup> octobre 2020, à laquelle siégeaient :


- M. Lapouzade, président de chambre,
- M. Luben, président-assesseur,
- M. Doré, premier conseiller.

Lu en audience publique, le 22 octobre 2020.

Le rapporteur,  
  
F. DORÉ

Le greffier,

  
A. LOUNIS

Le président,  
  
J. LAPOUZADE

La République mande et ordonne la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales en ce qui le concerne ou à tous huissiers de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.