Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

Avis en date du 12 juillet 2018 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet de restructuration de la tour Pleyel situé à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de restructuration de la tour Pleyel haute de 129 mètres (40 étages) située à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis). Ce projet est présenté par la société Pleyel Investissement. Le présent avis intervient dans le cadre de la demande de permis de construire. Le projet s'inscrit dans un territoire en mutation visé par plusieurs grands projets d'aménagement : gare du Grand Paris Express « Saint-Denis - Pleyel », arrivée des lignes de métro 14, 15, 16 et 17, création d'un franchissement du fuseau ferroviaire, aménagement d'un quartier mixte « hyper dense » autour de la gare, construction du Village olympique à l'ouest.

Le projet comporte une phase de démolition partielle, de curage et de désamiantage puis la réalisation d'un ensemble immobilier d'une surface de plancher de 60 000 m² selon l'étude d'impact (la surface indiquée dans le formulaire de demande de permis de construire étant d'environ 76 500 m²) comprenant :
- dans la tour, deux hôtels 3 et 4 étoiles de près de 680 chambres au total, un restaurant panoramique, un bar, un spa et une piscine ;
- au niveau des bâtiments annexes qui seront démolis, un immeuble de bureaux d'une hauteur de 82 mètres surmontant un espace de conférence permettant l'accueil de 600 à 2 000 personnes ainsi qu'un immeuble de bureaux et de commerces en U d'une hauteur de 35 mètres.

La livraison de l'ensemble est prévue pour 2021.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent, le paysage et le cadre de vie, les déplacements, la qualité de l'air et le bruit, la gestion des déchets de démolition, ainsi que l'approvisionnement en énergies renouvelables, la gestion des eaux pluviales et la prise en compte de la pollution des sols et des eaux souterraines, en soulignant le cumul de ces enjeux avec ceux des nombreux projets prévus dans le secteur, tant en phase de chantier que d'exploitation.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales. Toutefois, l'analyse doit pour la MRAe être approfondie sur plusieurs points.

La MRAe recommande ainsi :

- de préciser et quantifier les mesures retenues en matière de valorisation des déchets de démolition et d'élaborer un plan de gestion coordonnée des chantiers à l'échelle du quartier ;
- de compléter l'analyse des effets du projet sur le grand paysage en approfondissant l'analyse de la perception du nouvel immeuble de grande hauteur par rapport à la tour Pleyel, en prenant en compte les effets cumulés par les projets voisins, notamment de la future ZAC du « Coeur imbriqué » ;
- de développer la présentation des mesures retenues pour éviter ou réduire les incidences des circulations induites respectivement par l'hôtel, le centre de conférence et les bureaux projetés

en tenant comptes des effets cumulés potentiels avec les projets voisins et en présentant des scénarios avant et après l'arrivée du Grand Paris Express ;
- de préciser les solutions énergétiques retenues à court et long termes et de présenter le calendrier de raccordement du projet au réseau de chaleur.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur le site Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France

Avis détaillé

1. L'évaluation environnementale

1.1. Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée 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.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet de restructuration de la tour Pleyel et de ses annexes à Saint-Denis est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°[1]).

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire 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 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu dans le cadre de la demande de permis de construire. Il porte sur l'étude d'impact datée de septembre 2017.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet, présenté par la société Pleyel Investissement[2], est implanté à l'ouest de la commune de Saint-Denis à environ 2,5 km au nord de Paris. Il vise notamment à restructurer la tour Pleyel, haute de 129 mètres (40 étages).

La tour est un gratte-ciel de bureaux construit entre 1969 et 1973, et rénové en 1987 (p. 53). Implantée sur le site des anciennes usines de piano Pleyel, elle est la seule réalisation d'un projet qui prévoyait initialement la construction de quatre tours aux quatre points cardinaux du carrefour Pleyel.

Le projet s'inscrit dans un secteur urbain stratégique au croisement des autoroutes A1 et A86, de la ligne 13 du métro et du RER D (cf. Illustration 1).

[1] En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à une étude d'impact soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau.
En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale de façon systématique les travaux, constructions et opérations constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m2 ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares.

[2] La société PLEYEL Investissement a acquis l'ensemble fin 2015. Les travaux ont débuté fin 2016.

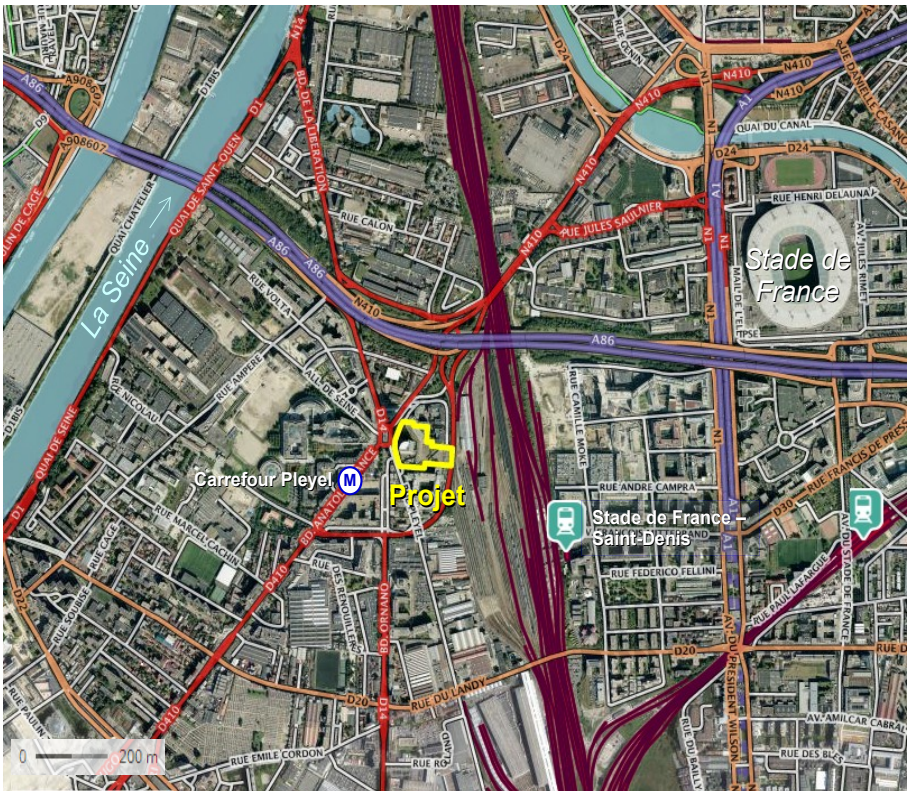

Illustration 1: Localisation du projet (source : Géoportail ; annotations : DRIEE)

La mutation du quartier est en cours (cf. Illustration 2), en lien avec :

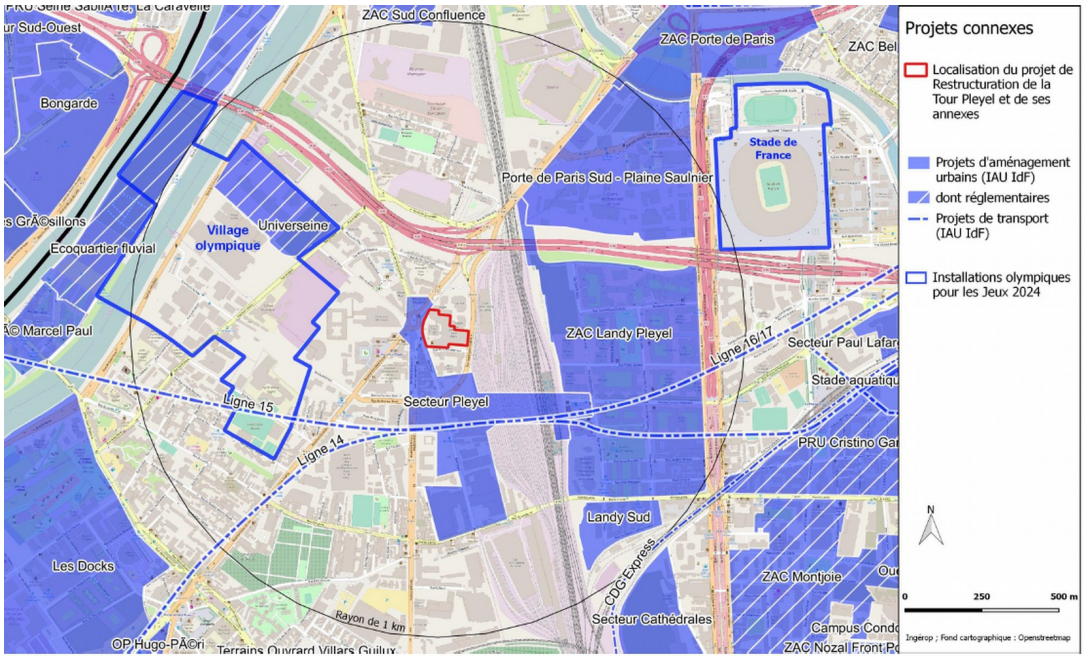

Illustration 2: Projets voisins (source : étude d'impact, p. 183)

- la construction à l'horizon 2024 de la gare « Saint-Denis Pleyel » du Grand Paris Express (GPE) à environ 300 mètres de la tour où se connecteront cinq lignes de métro (14, 15 est et ouest, 16 et 17), le Transilien et le RER ;
- la construction d'un franchissement du faisceau ferré du Transilien et du RER D permettant de relier le quartier Pleyel au centre-ville de Saint-Denis, au stade de France et au quartier du Landy ;
- la création sur 11 hectares d'un quartier mixte (habitat et activités) « hyper dense à la new-yorkaise » autour de la gare du GPE dit « Secteur Pleyel » dans le cadre d'un projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) dite du « Coeur imbriqué » projetant la réalisation de 2 700 logements familiaux, 1 700 logements étudiants, 3 groupes scolaires, 3 crèches, un gymnase omnisports, un pôle de services publics, deux équipements hybrides sport-culture et une médiathèque (p. 181).
- la réalisation du Village olympique à l'ouest, dans le cadre des jeux olympiques de 2024 et comprenant notamment la création de 3 500 logements.

Le site, d'une emprise d'environ 1,2 hectare, comporte aujourd'hui plusieurs bâtiments : la tour elle-même ainsi que des bâtiments de services et de commerces à un étage. L'ensemble du complexe est disposé sur un socle situé à 1,5 m sous le terrain naturel et possède un sous-sol sur trois niveaux. Le toit de la tour est occupé par une enseigne publicitaire lumineuse et rotative de 12 m de haut.

Après une phase de curage et de désamiantage actuellement en cours, il s'agit de créer un ensemble immobilier (cf. Illustration 3) d'une surface de plancher d'environ 60 000 m² (selon l'étude d'impact p 11, la surface indiquée dans le formulaire de demande de permis de construire[3] étant d'environ 76 500 m²)comprenant:

- dans la tour, deux hôtels 3 et 4 étoiles de près de 680 chambres au total et un espace ouvert au public du R+38 au R+40 comportant un restaurant panoramique, un bar, un spa et une piscine ;
- au niveau des bâtiments annexes qui seront démolis :
  - un immeuble de bureaux d'une hauteur de 82 mètres (cf. Illustration 4) surmontant un espace de conférence modulable permettant l'accueil de 600 à 2 000 personnes ;
  - un immeuble de bureaux et de commerces en U d'une hauteur de 35 mètres (cf. Illustration 5).

Les deux niveaux de sous-sols conservés[4] accueilleront un parking de 600 places[5] réservé aux immeubles, des aires de livraison, une zone de dépose-taxi et des locaux techniques.

[3] Selon le formulaire de demande de permis de construire :
- avant travaux : 37 000 m² de bureaux, 6 500 m² de commerces, soit 43 500 m².
- après travaux : 34 000 m² pour l'hôtel, 40 000 m² de bureaux, 2 500 m² de commerces : soit 76 500 m².

[4] C'est-à-dire les niveaux -2 et -3, le niveau -1 étant démoli.

[5] Le formulaire de demande de permis de construire indique la création de 500 places de parking.

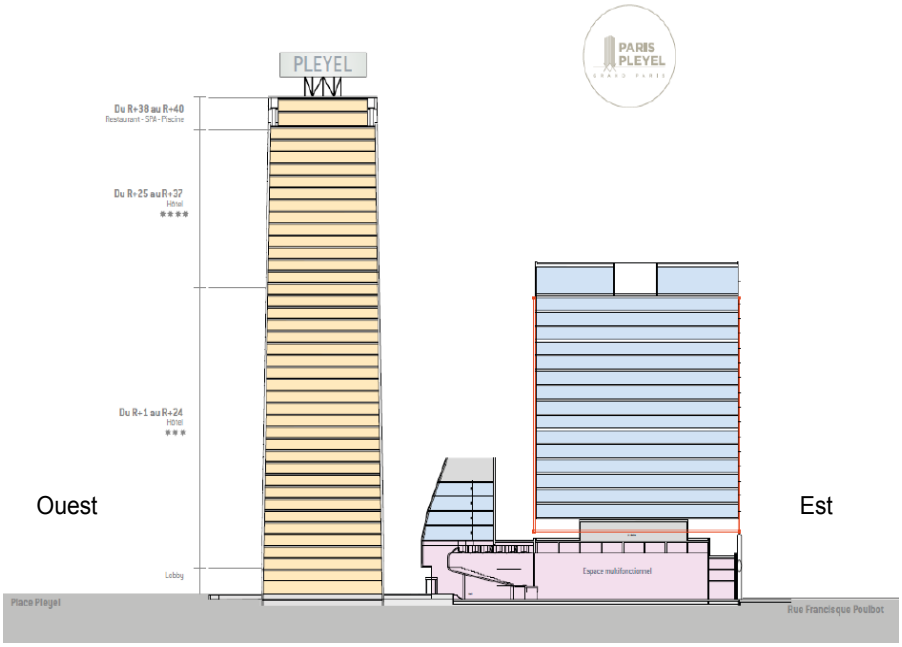

Illustration 3: Coupe est-ouest du projet (source : étude d'impact, p. 14)

La livraison du projet est prévue pour 2021 (p. 55).

Illustration 4: Vue du projet depuis l'est (source : étude d'impact, p. 58)

Illustration 5: Vue du projet depuis l'ouest (source : étude d'impact, p. 57)

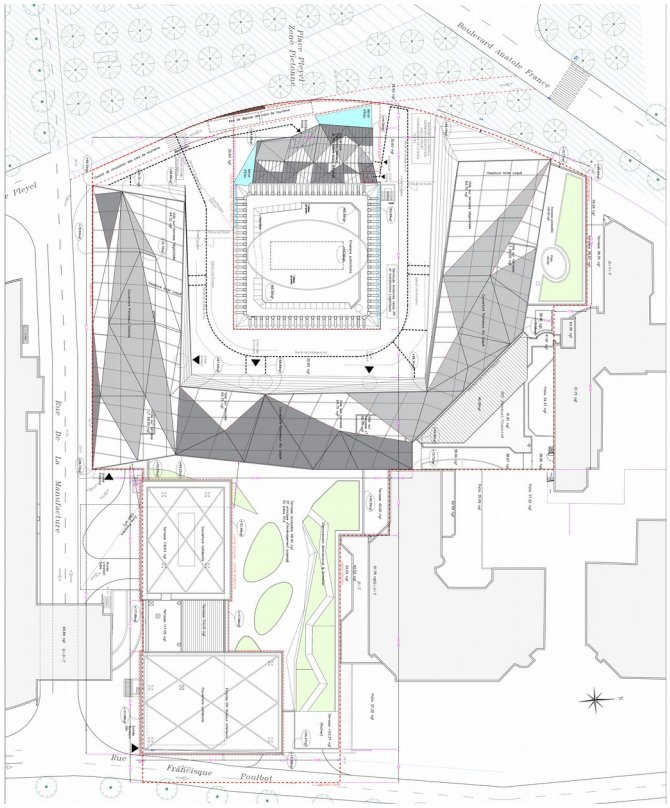

Illustration 6: Vue en plan du projet (source : plan masse)

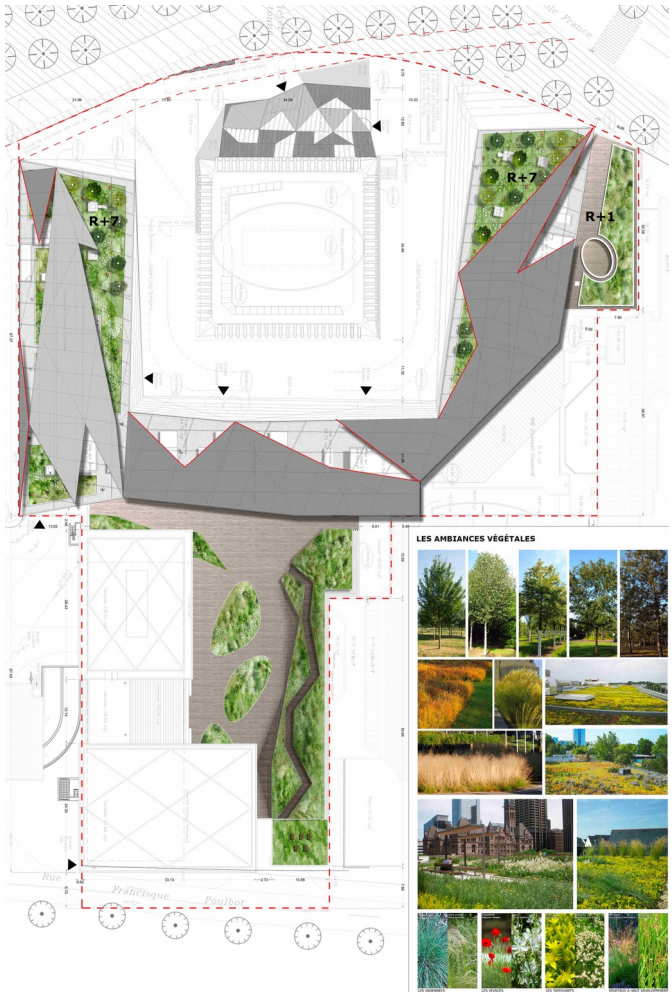

Illustration 7: Vue en plan du projet (source : plan masse – volet paysage)

La MRAe note des différences substantielles entre l'étude d'impact et d'autres pièces du dossier de demande de permis de construire, notamment pour la surface de plancher du projet (entre 60 000 et 76 500 m²) et le nombre de places de stationnement.

Pour la bonne information du public, il est opportun d'actualiser l'étude d'impact au regard du projet retenu présenté dans les autres pièces du dossier de demande de permis de construire, en présentant les modifications substantielles apportées au projet depuis la rédaction de la version de l'étude d'impact soumise à l'avis de la MRAe.

2. L'analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques prévues par le code de l'environnement. Certains points nécessitent des approfondissements ou des précisions, comme indiqué ci-après. En outre, une synthèse hiérarchisée des enjeux environnementaux serait appréciée.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- la gestion des déchets de démolition ;
- le paysage et le cadre de vie ;
- les déplacements, la qualité de l'air et le bruit ;

ainsi qu'à un degré moindre :

- l'approvisionnement en énergies renouvelables.;
- la gestion des eaux pluviales en lien avec les risques naturels ;
- la prise en compte de la pollution des sols et des eaux souterraines ;

Tous ces enjeux sont susceptibles de se cumuler avec ceux des nombreux projets prévus aux alentours.

Eau, pollution des sols et risques naturels

La géologie locale est marquée par une couche superficielle d'alluvions modernes et de remblais recouvrant des masses de marnes gypseuses (p. 102), entraînant un risque de mouvements de terrain par dissolution du gypse. La commune de Saint-Denis est ainsi concernée par un périmètre de risque valant plan de prévention des risques naturels (p. 108).

Le projet s'implante à environ 900 mètres de la Seine, et n'est pas exposé à un risque d'inondation de la Seine (il est en dehors du plan de prévention du risque inondation de la Seine (p. 109)). Aucun cours d'eau n'est présent à proximité immédiate du site (p. 106).

Le projet est situé dans le territoire couvert par le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) de Croult - Enghien - Vieille Mer (p. 107). L'étude d'impact devrait rappeler que le secteur du projet est identifié comme une zone de vigilance vis-à-vis des risques liés aux forts ruissellements[6] (cf. Illustration 8).

Illustration 8: Extrait du SAGE Croult-Vieille Mer (source : SAGE, Etat initial, partie 2, p. 51 ; annotations : DRIEE)

La nappe d'eau souterraine est affleurante sur la plaine de France (p. 109). De ce fait, le site est exposé au risque d'inondations par remontée de nappe. L'étude d'impact indique qu'une étude hydrogéologique est en cours (p. 158).

Le secteur de la Plaine Saint-Denis a connu une activité industrielle intense aux 19ème et 20ème siècles, engendrant une pollution des sols et des eaux souterraines. L'étude d'impact rappelle que le site a accueilli la manufacture de pianos Pleyel (p. 123), identifiée dans la

[6] Cf. http://www.siah-croult.org/sage/2_Ei_SAGE_CEVM_Partie2_dynamique_territoriale_risques_version_valide.pdf

base de données BASIAS[7]. Toutefois, la pollution des sols et des eaux souterraines au droit du site n'est pas caractérisée dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande :

- ***d'apporter des précisions quant au risque de ruissellement pluvial aux abords du projet ;***
- ***de présenter les résultats de l'étude hydrogéologique s'ils sont disponibles lors de l'enquête publique et de préciser la profondeur de la nappe au droit du site ;***
- ***de caractériser la pollution des sols et des eaux souterraines au droit du site et de présenter les mesures éventuellement retenues pour en prévenir les conséquences.***

Paysage et cadre de vie

Le projet s'implante dans la plaine de France, à la topographie plane (p. 101). Le grand paysage est marqué par le relief de buttes témoins (butte Pinson au nord, buttes de Montmartre et de Belleville au sud). Dans un territoire à caractère industriel et d'activités, coupé par des infrastructures routières et ferroviaires de grande importance, la tour Pleyel est un élément d'identification majeur dans le paysage de la Plaine Saint-Denis[8] (p. 127).

L'étude d'impact présente quelques photographies du paysage vu depuis la tour (p. 127-128). Toutefois, l'analyse des perspectives vers la tour Pleyel, illustrée d'une seule photographie depuis la passerelle de la gare de Stade de France doit pour la MRAe être approfondie dans l'étude d'impact aux échelles proches et lointaines[9].

L'étude d'impact indique par ailleurs que la tour fait partie des repères métropolitains identifiés par le schéma de cohérence territorial de Plaine Commune (p. 137)[10]. Elle est également identifiée comme bâtiment à protéger en totalité ou en partie au titre de l'atlas du patrimoine de la commune de Saint-Denis (p. 130).

Par ailleurs, le quartier de la tour Pleyel, et plus largement la Plaine Saint-Denis, laissent peu de places aux espaces verts (p. 117).

La MRAe estime à cet égard, nécessaire de présenter des éléments d'analyse sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain dans le quartier.

En termes de trame verte et bleue[11], l'étude d'impact rappelle (p. 113-116) que si le projet n'est pas concerné par les composantes du schéma régional de cohérence écologique (p. 113), il est situé dans l'enveloppe d'intervention prioritaire définie par le département de Seine-Saint-Denis, qui vise à mener des actions augmentant la perméabilité du tissu urbain au déplacement des espèces animales et végétales. L'orientation d'aménagement et de programmation du plan local d'urbanisme de Saint Denis, « trame verte et bleue », identifie les rues voisines comme étant à apaiser et à restructurer (p. 116).

Déplacements, bruit et pollution de l'air

L'étude d'impact présente la desserte routière du site (p. 91). Elle mérite d'être complétée par une description des accès depuis et vers les autoroutes A86 et A1 situées à proximité,

[7] Base nationale des anciens sites industriels et activités de service, cf. http://fiches-risques.brgm.fr/georisques/basias-detaillee/IDF9300324

[8] La Plaine Saint-Denis est un quartier de la Seine-Saint-Denis partagé entre trois communes : Saint-Denis, Aubervilliers, et Saint-Ouen, qui constitue la partie sud du Pays de France

[9] La tour est ainsi visible depuis la butte de Montmartre (rue des Saules)

[10] Voir aussi : La fabrique du paysage métropolitain 2, carte p. 26 (https://www.apur.org/fr/nos-travaux/fabrique-paysage-metropolitain-2-coeur-agglomeration-parisienne-outils-une-gestion)

[11] Réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques

qui permettent notamment de rejoindre les aéroports du Bourget et de Paris-Charles de Gaulle.

Les niveaux de trafic routier sur les routes bordant le projet, issus des chiffres du département de Seine-Saint-Denis (p. 92-93), sont assez élevés (entre 10 000 et 20 000 véhicules par jour aux environs immédiats du site).

La MRAe recommande d'approfondir l'analyse de l'état initial du trafic routier en précisant les difficultés rencontrées sur les axes routiers permettant la desserte du site (remontées de file, carrefours inadéquats, etc.).

Le projet s'implante à proximité immédiate de la station « Carrefour Pleyel » sur la ligne 13 du métro, qui connaît d'importantes difficultés liées à sa saturation.

La gare du RER D « Stade de France – Saint-Denis », est, malgré sa proximité géographique, à plus d'un quart d'heure à pied du fait de la coupure urbaine entraînée par le faisceau ferroviaire.

Les itinéraires piétons sont de qualité variable aux abords du site (p. 96). À ce titre, la carte de synthèse de la « marchabilité » du territoire figurant dans le « Plan marche » de l'établissement public territorial Plaine Commune doit être reprise dans l'étude d'impact [12]. Les pistes cyclables sont très peu développées dans le quartier de la tour Pleyel.

L'étude d'impact présente les résultats des stations de mesures de la qualité de l'air d'Airparif figurant dans le rapport de présentation du plan local d'urbanisme (p. 118).

Il est suggéré d'inclure une carte montrant l'implantation des stations de mesures de la qualité de l'air vis-à-vis du projet.

Les résultats montrent des dépassements des valeurs limites annuelles pour les oxydes d'azote et pour la station en bord d'autoroute A1, des dépassements pour les particules fines.

En ce qui concerne le bruit, le classement réglementaire des infrastructures de transport terrestre est rappelé (p. 121). Le projet se situe dans le secteur affecté par le bruit de l'autoroute A86 au nord, de la voie ferroviaire et de la RD 410 à l'est (rue Francisque Poulbot) et de la RD 14 à l'ouest (boulevard Anatole France et boulevard de la Libération), classées en catégories 1, 3 et 4. Les cartes du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sont également présentées.

L'étude d'impact conclut que l'environnement du projet est bruyant mais ne dépasse pas à l'emplacement du projet les valeurs réglementaires d'exposition (points noirs bruit) sur 24h et en période nocturne (p. 120).

Autres aspects sanitaires

La MRAe rappelle que pour la prévention des légionelloses notamment dans l'hôtel, le projet doit respecter les dispositions de l'arrêté modifié du 23 juin 1978 relatif aux installations fixes d'alimentation en eau chaude sanitaire et de l'arrêté du 1er février 2010 relatif à la surveillance des légionelles dans ces installations. Une campagne annuelle de prélèvements devant être réalisée à cette fin, les installations doivent être conçues pour permettre ces prélèvements.

[12] Cf. http://www.plainecommune.fr/uploads/media/plan_marche.pdf, p. 41

Consommations énergétiques et approvisionnement en énergies renouvelables

L'étude d'impact ne comporte que peu d'éléments sur les consommations énergétiques actuelles et les sources d'énergies renouvelables disponibles. Il est noté que la tour, construite avant la réglementation thermique de 1974, entraînait lorsqu'elle était encore occupée de fortes déperditions de chaleur (p. 119). Le système d'approvisionnement reposait sur des chaudières au gaz surdimensionnées aux faibles performances et des groupes frigorifiques dont le fluide frigorigène, intervenant dans la destruction de la couche d'ozone, est désormais interdit (p. 176). Des informations chiffrées sur les consommations énergétiques figurent en page 177, mais elles sont peu claires[13].

La présence de réseaux de chaleur sur la commune de Saint-Denis est évoquée (p. 90). Le raccordement du projet à l'un d'entre eux est envisagé dans l'étude d'impact (cf ci après)

La MRAe recommande de préciser la localisation et les caractéristiques des réseaux de chaleur présents à proximité et les potentialités de raccordement.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1. Justification du projet retenu

L'étude d'impact indique que le projet d'origine prévoyait la rénovation de la tour à usage de bureaux, ainsi que la création d'un hôtel et de commerces au niveau des annexes (p. 133). Les caractéristiques structurelles de l'immeuble (hauteur, travées) ne correspondant plus aux souhaits des entreprises, une transformation de la tour en hôtel est retenue, tandis qu'un immeuble neuf de bureaux est implanté au niveau des annexes démolies.

L'étude d'impact indique que le projet répond aux objectifs du schéma directeur hôtelier de Plaine Commune[14] (p. 136).

Pour réaliser le programme retenu dans les emprises de la tour conservée et de ses annexes démolies, le projet comporte la construction à proximité de la tour existante d'un immeuble de grande hauteur pour accueillir les bureaux dont l'impact paysager peut s'avérer non négligeable sur le « *repère métropolitain* » que constitue la tour Pleyel,

Cette perspective conduit à s'interroger sur la nécessité de localiser la totalité d'un tel programme dans les emprises existantes. Cette question est également à appréhender avec le projet de développer dans la ZAC projetée en continuité avec le site du projet un quartier « *hyper dense à la new-yorkaise* » comportant probablement d'autres immeubles de grande hauteur.

Compte-tenu de la construction d'un nouvel immeuble de grande hauteur pour accueillir des bureaux, à l'impact non négligeable sur la perception de la tour Pleyel dans le grand paysage, la MRAe recommande de fournir des justifications sur l'implantation à cet endroit de ce programme de bureaux.

La MRAe souligne par ailleurs qu'une justification s'appuyant sur une réflexion sur la programmation à l'échelle du quartier et des projets qui y sont prévus aurait été appréciée.

L'étude d'impact indique, en faisant référence à la carte de destination générale du schéma directeur de la région Île-de-France (p. 68), que le projet est concerné par deux orientations réglementaires :

[13] On ne sait ainsi pas s'il s'agit de l'état initial ou bien des objectifs du projet.

[14] La MRAe note toutefois que l'offre prévue dépasse ce qui est annoncé dans le schéma directeur hôtelier (500 chambres). Cf. http://www.plainecommune.fr/uploads/media/Schema-Directeur-Hotelier-2015-2020.pdf, p. 8

- selon l'orientation « Polariser et équilibrer », il se situe dans un quartier à densifier à proximité d'une gare et dans un secteur à fort potentiel de densification.
- selon l'orientation « Relier et structurer », il s'implante à proximité immédiate des quatre lignes du Grand Paris Express, de la future gare Saint-Denis Pleyel et du projet de franchissement du couloir ferroviaire.

L'étude d'impact conclut à la compatibilité du projet avec le SDRIF (p. 136). La MRAe observe que la compatibilité avec le SDRIF d'un tel projet est à assurer par les documents d'urbanisme qui doivent être compatibles avec le SDRIF. Le projet doit être conforme avec le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Denis.

L'étude d'impact indique : « *le PLU de Saint-Denis est actuellement en cours de modification. Le projet sera compatible avec cette modification.* » (p. 137). L'étude d'impact ne précise pas le contenu de cette modification ni les dispositions du PLU en vigueur que ne respecte pas le projet et dont la modification est envisagée. La MRAe note qu'elle n'a pas été à ce jour saisie par la collectivité compétente pour une décision au cas par cas de soumettre ou non cette modification à évaluation environnementale.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par la présentation des dispositions du PLU dont la modification permettra d'autoriser le projet.

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

L'analyse des impacts du projet aborde l'ensemble des thématiques réglementaires pertinentes. Toutefois, l'étude d'impact renvoie souvent à des études en cours ou ultérieures pour la description des effets et l'estimation du coût des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (p. 178). L'analyse doit donc d'être approfondie, en particulier sur les points soulevés ci-après.

Effets en phase de travaux

La MRAe rappelle que le projet, rentrant dans le champ de l'évaluation au sens communautaire, et comme le prévoit le code de l'environnement dans son article L.122-1, doit être appréhendé dans sa globalité. Dans le cas présent, le projet est constitué des démolitions, du curage de la tour et des différentes constructions et rénovations projetées.

L'étude d'impact porte sur la globalité du projet et traite des opérations de démolition, curage et désamiantage. L'étude d'impact aborde ainsi le sujet de la gestion des déchets de ces opérations (p. 148).

Toutefois, elle ne comporte pas d'évaluation du volume de déchets de chantier produit et ne précise pas les objectifs de réemploi des matériaux. Or, compte-tenu de l'ampleur des opérations de curage et de démolition et des certifications environnementales visées, la gestion des déchets est un enjeu significatif du projet. Il est à ce titre susceptible d'être concerné par les dispositions de l'article R. 111-43 et suivants du code de la construction et de l'habitation impliquant notamment la réalisation d'un diagnostic portant sur les matériaux et déchets issus de ces travaux.

Aussi, l'autorité environnementale note qu'il est nécessaire d'apporter des approfondissements sur les incidences résultant de l'élimination et la valorisation des déchets, même si ces travaux ont été déjà engagés. En effet, selon l'étude d'impact, les travaux de curage et de désamiantage et de démolition ont été autorisés en 2016 et 2017 (p. 63). Leur achèvement est prévu pour le deuxième trimestre 2018 (p. 55).

La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des impacts de la phase de démolition et curage du projet : en précisant en matière de valorisation des déchets de démolition :

- ***les possibilités de réemploi sur le site des déchets de démolition de l'opération, accompagnées d'une estimation, de la nature et de la quantité des matériaux qui peuvent être réemployés sur le site ;***
- ***à défaut de réemploi sur le site, les filières de gestion et la destination des déchets issus de la démolition, accompagnées d'une estimation de la nature et de la quantité des matériaux issus de la démolition destinés à être valorisés ou éliminés ;***
- ***de présenter un premier bilan chiffré des matériaux réemployés, valorisés et éliminés depuis l'ouverture du chantier.***

La MRAe note par ailleurs que des travaux en période nocturne pourraient avoir lieu (p. 164) générant bruit et autres nuisances . Des précisions sur la nature de ces travaux et sur les mesures de protection des riverains doivent donc être apportées dans l'étude d'impact .

Les effets en phase de travaux spécifiques à certaines thématiques environnementales sont traités ci-après.

Effets liés à la gestion des eaux pluviales et à la pollution des sols

Compte-tenu de la conservation d'un parking souterrain sur l'ensemble de l'emprise empêchant l'infiltration des eaux, la solution retenue pour la gestion des eaux pluviales repose sur deux bassins de rétention des eaux dimensionnés pour des pluies d'occurrence centennale avant rejet au réseau communal au débit maximal de 10 l/s/ha (p. 146).

Il convient donc de préciser dans l'étude d'impact les caractéristiques des bassins de rétention des eaux pluviales (emplacement, volumes, débit de fuite, entretien).

L'étude d'impact indique par ailleurs qu'un système de pompage des eaux souterraines pourrait être mis en place en phase d'exploitation du fait de l'arrêt des pompages industriels sur le secteur entraînant une élévation du niveau de la nappe (p. 158).

Compte-tenu de la susceptibilité de pollution de la nappe, la MRAe recommande d'apporter des précisions sur les impacts et les mesures liés au pompage et au rejet des eaux souterraines du fait leur éventuelle pollution.

L'étude d'impact indique que le projet ne devrait entraîner que peu de mouvements de terres, compte-tenu de la conservation des infrastructures des bâtiments actuels (p. 166). Le maître d'ouvrage propose la mise en place d'un plan d'alerte en cas de découverte de terres polluées (arrêt des travaux, mise en sécurité, réalisation d'études de gestion des sols pollués, etc.).

La MRAe recommande de préciser les mesures qui seront mises en œuvre pour détecter et traiter une éventuelle pollution des sols.

Effets sur le paysage et le cadre de vie

L'étude d'impact affirme que le projet aura un impact positif sur le paysage (p. 168), et qu'il ne remet pas en question le rôle de point de repère de la tour Pleyel (p. 137).

Pour la MRAe, comme indiqué ci avant, cette affirmation doit 'être justifiée, compte-tenu de la construction d'un deuxième immeuble de grande hauteur très proche de la tour.

La MRAe souligne par ailleurs que cette thématique mérite d'être étudiée à l'échelle du quartier, en tenant compte des effets cumulés des nombreux projets qui y sont prévus, notamment dans la ZAC projetée du « *Coeur imbriqué* ».

La MRAe recommande de compléter l'analyse des effets du projet sur le paysage en approfondissant, photomontages à l'appui, la perception de l'émergence du nouvel immeuble de grande hauteur, en prenant en compte, dans la mesure du possible les effets cumulés par les projets avoisinants, notamment de la future ZAC du « Coeur imbriqué ».

En ce qui concerne le cadre de vie, il est indiqué que le projet prévoit une augmentation des surfaces végétalisées (p. 161). Cette affirmation doit être étayée, dans l'étude d'impact sur la base de descriptions et de données chiffrées. L'accessibilité ou non de ces espaces mérite d'être précisée La MRAe note, au vu des autres pièces de la demande de permis de construire, que les espaces verts du projet sont composés de terrasses végétalisées à des niveaux supérieurs (2ème, 3ème et 7ème étages).

La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact les surfaces végétalisées du projet et, compte-tenu de l'enjeu du phénomène d'îlot de chaleur urbain, de justifier la faible part d'espaces verts en pied d'immeubles.

La MRAe note l'ouverture de la tour sur le carrefour Pleyel avec la création d'une nouvelle entrée principale à l'ouest (p. 57), la volonté d'aménager des terrasses végétalisées en vue à favoriser la biodiversité (ruches, nichoirs) en s'appuyant sur les préconisations du guide « Réaliser des toitures végétalisées favorables à la biodiversité », ainsi que l'emploi de matériaux et de teintes de matériaux permettant de limiter l'extension du phénomène d'îlot de chaleur urbain (p. 156).

Effets sur les déplacements, la qualité de l'air et le bruit

Les effets du projet sur les déplacements sont succinctement présentés et les chiffres fournis ne concernent que l'activité d'hôtellerie et de conférence (p. 151).

Les déplacements piétons sont estimés à 1 300 piétons par heure en temps normal et à 2 200 piétons par heure lors d'événements exceptionnels (conférence, etc.).

Par ailleurs, 600 places de parking sont prévues (p. 153).

Des mesures de réduction de l'impact des circulations induites par le projet sont mentionnées (p 151) dont :
- « *la création d'un espace aménagé devant la tour permettant à la fois la circulation des piétons et la dépose/reprise des passagers des autocars devant l'entrée de l'hôtel, une contre-allée indépendante reliant la future rue de la manufacture à la rue Anatole France,*
- *« la mise en place d'une boucle de circulation pour les autocars desservant le site dont le fonctionnement est illustré sur les schémas suivants, extraits de l'étude Desserte autocar de la tour Pleyel réalisée par Citec Ingénieurs Conseils » ;*
- *« la mise en place de mesures de surveillance et de contrôle pour diminuer la fréquence des mésusages possibles (stationnements des autocars, déposes taxis ou livraisons devant la tour…). »*

L'étude d'impact présente notamment un circuit d'accès et de stationnement pour les autocars prévoyant un stationnement des autocars rue Francisque Poulbot en dehors des emprises du projet et représentant des accès à l'A86 qui ne sont pas à ce jour assurés (p. 152).

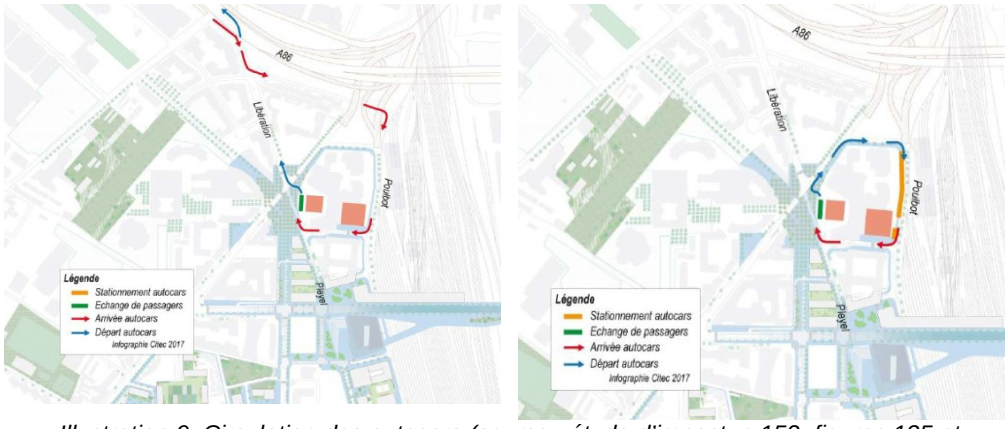

Illustration 9: Circulation des autocars (source : étude d'impact, p 152, figures 135 et 136)

Compte tenu de la sensibilité des incidences pour le quartier des circulations induites par le projet et des effets cumulés potentiels avec d'autres projets, la MRAe recommande de :
- développer dans l'étude d'impact la présentation des mesures retenues pour les éviter ou les réduire,
- d'annexer à l'étude d'impact l'étude de Citec Ingénieurs Conseils,
- de préciser l'échéance de réalisation au droit du projet de la nouvelle rue de la Manufacture
- de préciser les perspectives de réalisation des échangeurs représentés au droit du site sur l'autoroute A86 et de présenter au besoin un schéma de fonctionnement dans l'attente de leur réalisation,
- de présenter les incidences éventuelles d'un stationnement permanent des autocars le long de la rue Francisque Poulbot.

La MRAe remarque par ailleurs que selon l'annonce gouvernementale du 22 février 2018, le réseau du Grand Paris Express ne sera pas mis en œuvre en 2021, date prévue pour la livraison du projet[15]. En effet, selon le site de la société du Grand Paris, la mise en service de la ligne 14 nord et du tronçon commun des lignes 16 et 17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER est prévue pour 2024[16].

La MRAe recommande d'approfondir dans l'étude d'impact figurant dans le dossier de demande de permis de construire qui sera soumis à l'enquête publique l'analyse des effets du projet en matière de déplacements sur les points suivants :

- ***la prise en compte des déplacements respectivement liés à l'hôtel, au centre de conférence et aux bureaux ;***
- ***la présentation des scénarios avant et après l'arrivée du Grand Paris Express) ;***
- ***la prise en compte des effets cumulés avec les projets voisins.***

L'analyse des effets sur la qualité de l'air se limite à la prise en compte des émissions des chaufferies (p. 162).

L'étude d'impact présente les mesures d'isolement acoustique qui seront mises en œuvre sur les façades des bâtiments (p. 163).

[15] Contrairement à ce qui est indiqué (p. 153), l'étude d'impact étant antérieure à cette annonce.

[16] Cf. https://www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite/la-nouvelle-feuille-de-route-du-grand-paris-express-1683

La MRAe recommande de compléter l'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air et sur les nuisances sonores, en présentant les effets des déplacements engendrés par le projet.

Effets sur les consommations énergétiques et sur l'approvisionnement en énergie renouvelables

L'étude d'impact indique qu'une concertation est en cours entre le maître d'ouvrage et l'établissement public territorial Plaine Commune quant à la faisabilité d'un raccordement au réseau de chaleur urbain (p. 147).

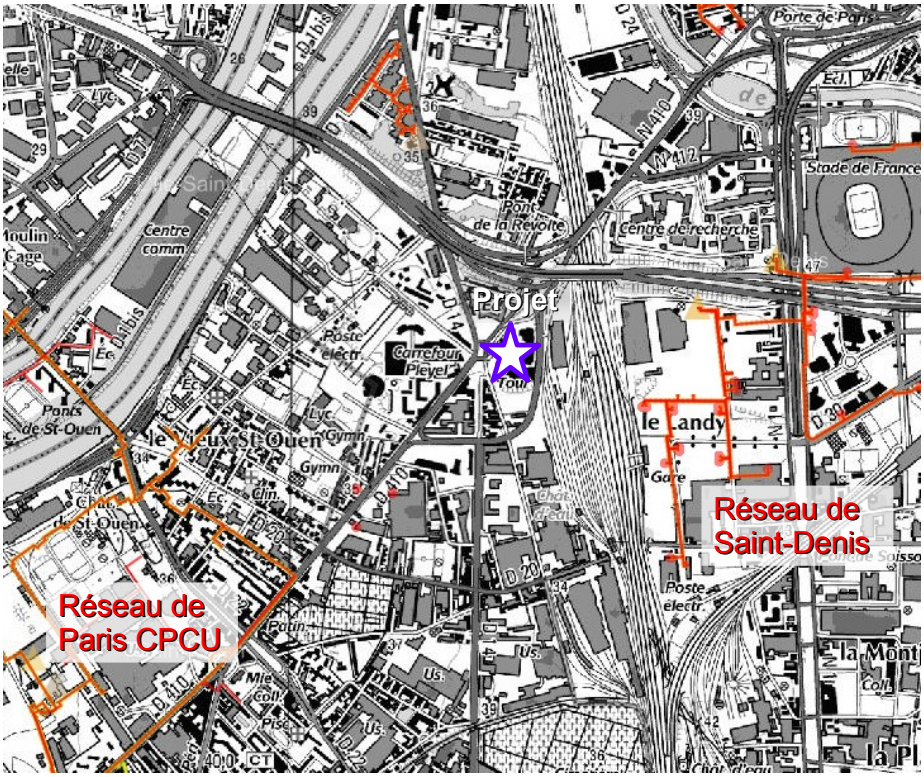

Illustration 10: Réseaux de chaleurs présents à proximité du site du projet (source : DRIEE, disponible sur http://carmen.developpement-durable.gouv.fr/18/reseau_de_chaleur.map)

La mise en place de panneaux photovoltaïques et la récupération d'énergie sur les eaux usées sont envisagées, selon l'étude d'impact, pour une partie des installations de l'hôtel (p. 162), ce qui paraît contradictoire avec les solutions préconisées dans les études de faisabilité énergétique jointes à la demande de permis de construire (cf. pièce PC16-1). Ces études indiquent en effet qu'une chaufferie au gaz et un groupe froid air-eau sont pressentis dans l'attente d'un éventuel futur raccordement au réseau de chaleur. La MRAe y relève par ailleurs des conclusions sur l'absence de potentiel géothermique à faible profondeur, alors que, d'après les données disponibles de la DRIEE[17], le potentiel de développement de la géothermie superficielle est très fort sur la commune de Saint-Denis.

[17] Cartes sur la géothermie : http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/cartographie-des-geothermies-en-ile-de-france-r1052.html, et en particulier celle sur la géothermie superficielle : http://carmen.developpement-durable.gouv.fr/18/developpement_geothermie_sup.map

La MRAe rappelle que l'étude d'impact doit porter sur le projet retenu (tel que décrit dans la demande de permis de construire) et présenter les options envisagées et écartées. Si des incertitudes subsistent, elles doivent être explicitées en indiquant quand et selon quels critères elles seront levées.

C'est pourquoi la MRAe estime nécessaire de préciser dans l'étude d'impact qui sera soumise à l'enquête publique les solutions énergétiques retenues à court et long termes et de présenter le calendrier de raccordement du projet au réseau de chaleur.

Effets cumulés

L'étude d'impact liste les projets à prendre en compte dans l'analyse des effets cumulés (p. 181-182). La MRAe souligne la volonté d'exhaustivité de ce recensement, allant au-delà des exigences strictement réglementaires. En revanche, l'analyse des impacts cumulés reste assez générale et peu approfondie.

Les nuisances cumulées en phase de chantier seront vraisemblablement importantes.

La MRAe recommande qu'un plan de gestion coordonnée des chantiers (plan de circulation des camions, mutualisation des espaces, mesures de protection des riverains) soit étudié à l'échelle du quartier et si possible présenté dans l'étude d'impact qui sera soumise à l'enquête publique.

En ce qui concerne les impacts permanents, ils seront majeurs notamment en ce qui concerne le paysage, les déplacements et nuisances associées, la gestion des eaux pluviales ainsi que la gestion de la pollution des sols et des eaux souterraines. A ce stade, ils restent appréciés de façon très générale.

4. L'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 résumé présenté est de bonne qualité.

5. Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.