



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 14 septembre 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet immobilier mixte Rue Génin à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet immobilier mixte (logements et activités) situé au 20 Rue Génin sur la commune de Saint-Denis en Seine-Saint-Denis. Il est émis dans le cadre de la procédure du permis de construire.

Le projet, porté par Panhard Développement, consiste, sur une emprise foncière de 7 000 m² environ, en la création d'un ensemble immobilier mixte qui accueillera 270 logements (dont, 100 logements pour étudiant une surface commerciale, un restaurant en lieu et place d'un ensemble commercial voué à la démolition. Le projet développe de l'ordre de 17 000 m² de surface de plancher (SDP) Les immeubles sont prévus en R+3 à R+13.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent : la pollution des sols et de la nappe, les déplacements et les nuisances associées (la qualité de l'air, le bruit), le paysage et la biodiversité, les eaux pluviales, les îlots de chaleur, les ondes électro-magnétiques et les effets cumulés. Les enjeux du projet sont bien identifiés par le maître d'ouvrage. Les thématiques sont traitées de manière inégale dans l'état initial.

La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des différents effets générés par le projet, notamment s'agissant de la pollution des sols et des eaux souterraines, les déplacements et nuisances associées, le paysage et les eaux pluviales.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

pollution des sols :

- effectuer une analyse des risques résiduels (ARR) de fin de travaux sur les différentes phases de remise en état conformément à la méthodologie nationale des sites et sols pollués d'avril 2017, afin de confirmer l'analyse des risques résiduels prédictive.

les déplacements, l'air et le bruit :

- préciser où en est le projet de suppression de l'échangeur et de réaménagement de l'avenue Anatole France envisagé et de compléter l'étude de trafic selon les scénarios sans ce projet d'infrastructure et avec.

- préciser les raisons pour lesquelles le recours à la voie d'eau n'est pas privilégié lors de la phase travaux pour évacuer les 17000 m³ de matériaux issus des opérations de déconstruction et de terrassement afin de réduire les embouteillages et nuisances associées.

- réaliser des mesures de bruit in situ pour caractériser, à l'état initial, l'ambiance sonore de la zone d'étude

- préciser l'impact sonore du projet pour définir les éventuelles mesures de réduction appropriées et accompagner sa modélisation d'un exposé des niveaux de bruit obtenus notamment l'été une fois le projet réalisé.

Le paysage :

- évaluer les effets du programme sur l'ensoleillement du bâti environnant comportant la résidence pour

étudiants existante rue Génin et la zone pavillonnaire située au nord ;

- évaluer par des vues avant et après projet, démontrant l'absence d'incidence des hauteurs du projet sur la Basilique.

L'eau, la gestion des eaux pluviales :

- présenter dans le corps de l'étude d'impact un schéma fonctionnel de gestion des eaux pluviales pour une meilleure clarté indiquant notamment le volume du bassin de rétention et des rejets au réseau par rapport à la situation actuelle.

- préciser les dispositifs de décontamination mis en œuvre par le pétitionnaire pour la dépollution des eaux polluées collectées pendant la phase chantier avant rejet dans le réseau d'assainissement communal.

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'Île-de-France et sur celui de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/ile-de-france-r20.html>*

Préambule

Vu le code de l'environnement, notamment le chapitre II du titre II du livre 1er ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;

Vu le décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, notamment son article 21 ;

Vu l'arrêté du 11 août 2020 relatif au référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (MRAe), notamment le préambule de ce référentiel ;

Vu les arrêtés du 11 août 2020 et du 24 août 2020 portant nomination, respectivement, de membres de missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable et du président de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 27 août 2020 portant délégation en application de l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable et abrogeant la décision du 2 juillet 2020 sur le même objet ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 30 juillet 2020 déléguant à Philippe Schmit, son président, la compétence à statuer sur le présent dossier ;

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 5 mai 2020 et a pris en compte sa réponse en date du 29 mai 2020.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Philippe Schmit, déléguataire, coordonnateur, et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France le 11 septembre 2020, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

Le déléguataire cité 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.

Il est rappelé ici que pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, 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 son opportunité mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par la personne publique responsable de la procédure, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, la personne publique responsable de la procédure prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, le plan, schéma, programme ou document avant de l'adopter.

Table des matières

1. L'évaluation environnementale.....	5
1.1. Présentation de la réglementation.....	5
1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
1.3. Contexte et description du projet.....	5
2. L'analyse des enjeux environnementaux et des effets du projet.....	8
2.1. La pollution des sols, de la nappe et les risques sanitaires.....	8
2.2. Les déplacements, les stationnements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air.....	10
2.3. La qualité de l'air.....	12
2.4. Le bruit.....	13
2.5. Le paysage et la biodiversité.....	13
2.6. Les eaux pluviales, la nappe et les milieux aquatiques.....	15
2.7. Les îlots de chaleur et les ondes électro-magnétiques.....	16
2.8. Faisabilité des énergies renouvelables.....	16
2.9. Effets cumulés.....	16
Les effets cumulés sont analysés (page 72 du volet V1 ainsi qu'à la page 138 du volet 4), en distinguant un ensemble de 14 projets interagissant avec le projet rue Genin. Il s'agit de :.....	16
3. Justification du projet retenu.....	17
4. L'analyse du résumé non technique.....	17
5. Information, Consultation et participation du public.....	18

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.

Le projet immobilier mixte Rue Génin à Saint-Denis, qui entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°1), a été soumis à l'évaluation environnementale par décision de l'autorité environnementale n° DRIEE-SDDTE-2019-097 du 25 avril 2019.

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

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée. Il est émis à la demande du président de l'établissement Public territorial Plaine Commune dans le cadre de la procédure de permis de construire, et porte sur l'analyse de l'étude d'impact datée de juin 2020.

À la suite de la phase de consultation, 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

La commune de Saint-Denis se situe au nord de Paris, dans le département de la Seine-Saint-Denis. Avec près de 110 000 habitants, elle est la plus peuplée du département et rayonne par son dynamisme en matière de projets d'aménagement.

Le projet, porté par la SAS Saint-Denis Génin (composé principalement par le groupe Panhard Développement), sur 7000 m² environ, consiste en la création d'un ensemble immobilier mixte qui accueillera des logements (dont 100 logements étudiants) une surface commerciale et un restaurant, en lieu et place d'un ensemble voué à la démolition, composé d'une salle événementielle, d'un centre commercial et de son parking extérieur.

Le site se situe à 4km au nord de Paris, au 20 rue Génin en limite du centre-ville historique de Saint-Denis, à la jonction des quartiers Pleyel et de la Plaine-Stade de France. Il est très bien desservi par les axes routiers (N410, N1 et autoroute A1). Il est situé au droit de l'échangeur routier A86/A1 de la Porte de Paris. Il est bien desservi également par les transports en commun (ligne 13 du métro, le tramway et les bus).

L'emprise du projet est bordée :

- au sud-ouest par le quai du Square le long du canal Saint-Denis ;
- à l'est par le boulevard Anatole France (RN 410) et l'échangeur Porte de Paris (dont le réaménagement est prévu) ;
- au nord par la rue Génin ;
- au nord-ouest par un ensemble pavillonnaire sur voie privée.

Les objectifs de ce projet d'aménagement sont les suivants :

- requalifier ce secteur en l'inscrivant dans le tissu urbain environnant ;
- développer une façade urbaine sur le boulevard Anatole France, de façon à préfigurer sa requalification en « boulevard urbain » ;
- valoriser les atouts du site à savoir sa proximité au canal et son ensoleillement (pas d'obstacle) ;
- offrir une perméabilité de l'îlot, de la rue Génin vers le canal, au travers d'une promenade paysagère ;

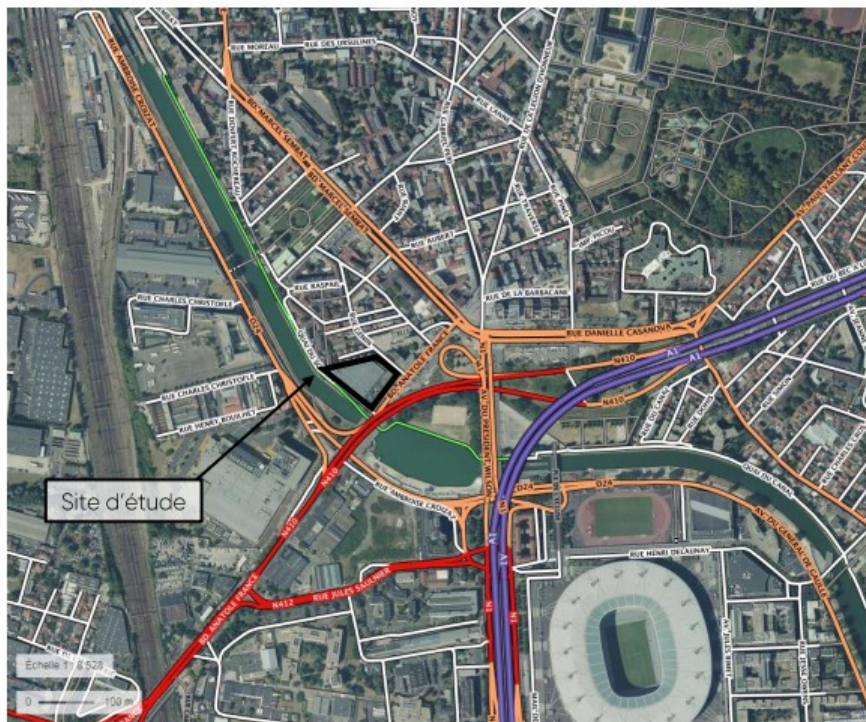


Fig 1. Localisation et environnement du site du projet (source : étude d'impact).

La programmation prévoit (page 29/51 V2) :

- une création de surface de plancher totale de 17 100 m² se décomposant comme suit :
 - 270 logements en différents immeubles en R+3 à R+13, d'une surface de plancher de 14 900 m² se décomposant en 9800 m² (135 logements en accession à la propriété et en accession sociale) et 5100 m², en 40 logements locatifs sociaux et en 96 chambres pour étudiants ;
 - un restaurant : 300 m² ;
 - 1 900 m² de surface commerciale : (1 500 m² de surface de vente et de 400 m² de stockage en sous sol) ;
 - 185 places de parking : 65 pour la surface commerciale et 120 pour l'ensemble des logements ;

Le projet est constitué en superstructure :

- d'une coque pour un futur supermarché implanté à l'angle de la rue Génin et du boulevard Anatole France, en rez-de-chaussée d'un ensemble de logements, en remplacement de la surface commerciale existante implantée en retrait des voies ;
- de logements locatifs sociaux implantés sur 2 halls, boulevard Anatole France (bâtiment « Front de Parc ») ;
- d'une résidence étudiante implantée boulevard Anatole France à l'angle du quai du square (en tête de pont) ;
- d'une coque pour un futur restaurant implanté à l'angle du boulevard Anatole France à l'angle du quai du square, au en rez-de-chaussée de la résidence étudiante ;
- de logements en accession libre répartis sur plusieurs bâtiments nommés :

- « Square » en limite nord-ouest ;
- « Villas » en bordure sud de la prairie centrale ;
- « Belvédères » au niveau du quai du Square ;
- « Hall 1AF-A » à l'angle de la rue Genin et du boulevard Anatole France en continuité des logements sociaux ;
- des logements en accession sociale répartis parmi les logements en accession libre.

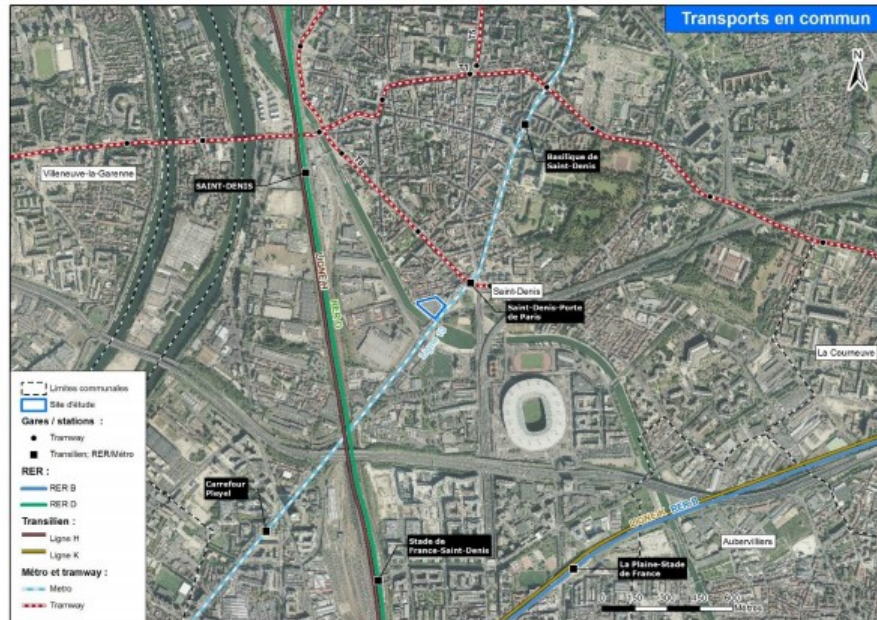


Fig 2. Environnement du projet (source : étude d'impact)

Le projet est constitué en infrastructure de deux parkings (dont l'un est en sous-sol et l'autre dans le socle du quai du Square) et des locaux de stockage de réserves du centre commercial en sous-sol :

La réalisation du projet d'une durée de 24 mois, est programmée sur 3 tranches avec une livraison courant 2024 (page 42/51).

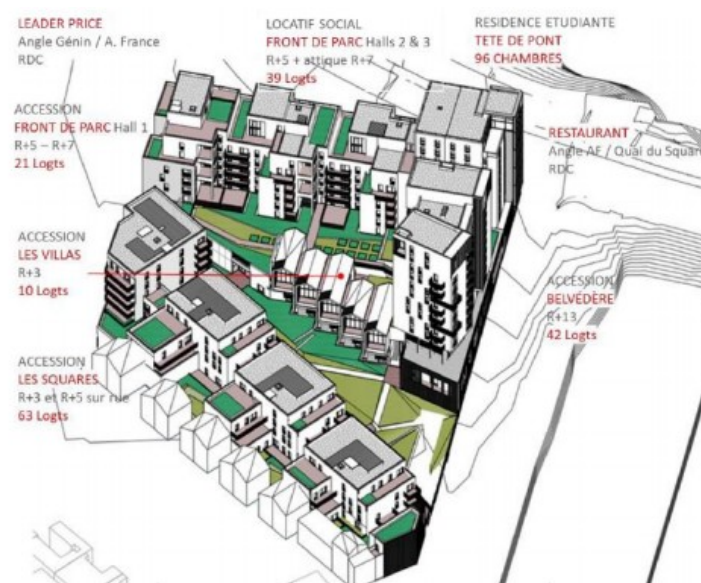


Fig 3. Localisation des éléments de programme (source : d'étude d'impact)



Fig 4. Coupe du projet (source : d'étude d'impact)

2. L'analyse des enjeux environnementaux et des effets du projet

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

- la pollution des sols et de la nappe,
- les déplacements et les pollutions associées (la qualité de l'air, le bruit),
- le paysage et la biodiversité,
- les eaux pluviales,
- les îlots de chaleur,
- les ondes électro-magnétiques,
- les effets cumulés.

Ils sont bien identifiés par le maître d'ouvrage. Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les incidences potentielles du projet.

2.1. La pollution des sols, de la nappe et les risques sanitaires

La qualité des sols présente un enjeu fort du projet (page 176/178 volet 3), ce que partage la MRAe.

Le site, référencé dans la base de données BASIAS⁽¹⁾, a connu de nombreuses activités industrielles (verreries, fabrication de ressorts industriels de petits calibres, traitement et¹ revêtement de métaux, station-service et un transformateur électrique exploité jusqu'en 2010) ainsi que des bombardements durant la deuxième guerre mondiale.

Le maître d'ouvrage a fait réaliser une étude en octobre 2018. L'étude a consisté en la réalisation de 10 sondages allant de 1 à 4 m de profondeur et la pose de 3 piézomètres à environ 10 m de profon-

¹ BASIAS : « Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Services » recensant les sites ayant pu mettre en œuvre des substances polluantes pour les sols et les nappes. L'inscription d'un site dans Basias ne préjuge pas de la présence ou non d'une pollution des sols : les sites inscrits ne sont pas nécessairement pollués, mais les activités

deur. Elle a mis en évidence une contamination diffuse dans les sols en métaux lourds (Arsenic, Cadmium, Cuivre, Mercure, Nickel, Plomb et Zinc) ainsi que des spots de pollution en polychlorobiphényle (PCB), hydrocarbure aromatique polycyclique (HAP) et hydrocarbures totaux (HCT) au sein des remblais et ponctuellement du terrain naturel.

Les investigations réalisées dans les eaux souterraines ont mis en évidence une contamination en Arsenic, Benzène, Toluène, Éthylbenzène, Xylènes (BTEX), hydrocarbures volatils (COHV), HCT et HAP. L'étude complémentaire réalisée en 2019 a confirmé les investigations réalisées en 2018 et a mis en évidence, dans les gaz du sol (pose de 4 piézaires), une contamination en trichloroéthylène, tétrachloroéthylène, BTEX, hydrocarbures aromatiques C8-C10, des traces de naphthalène et l'absence de mercure volatil.

Les effets de la pollution du projet d'aménagement s'examinent lors de la phase chantier (où des excavations seront réalisées pour les fondations et le parking) puis lors de la phase exploitation.

La phase chantier a fait l'objet dans l'étude d'impact d'un inventaire des risques de pollution des sols (produits polluants qui sont stockés et manipulés sur le chantier), notamment lors des opérations de maintenance ou de fonctionnement des engins. Des mesures d'évitement sont prévues (mise en place d'un bac de décantation de laitances de béton, de bacs de rétention pour la récupération des déchets liquides dangereux). Les sols souillés seront protégés par une bâche étanche mobile et évacués. Un kit de traitement des déversements sera présent sur le site et les entreprises seront équipées d'un « Kit Pollutec » en cas de pollution accidentelle (volet 6 en annexes p 899/998).

Le maître d'ouvrage assure que les opérations d'excavation ne doivent pas avoir d'impact sur la santé et l'environnement de la population présente à proximité du chantier, ainsi que sur celle des travailleurs présents pendant la durée du chantier (page 59, volet 4). Toutes les dispositions seront prises pour limiter les risques d'envol et d'inhalation de poussières d'après l'étude d'impact.

Concernant l'excavation des terres, ces dernières seront évacuées du site et seront considérées comme des déchets. Le maître d'ouvrage a fait procéder à une évaluation des terres à évacuer par filière, en fonction de leurs contaminations et caractéristiques, comme indiqué dans le tableau 2, p. 60 du volet 4²).

	Volumes à évacuer (m ³)					
	Scénario optimiste			Scénario pessimiste		
	Masse à terrasser	Purge complémentaire des spots	Décapage des espaces de pleine terre sur 0,5 m	Masse à terrasser	Purge complémentaire des spots	Décapage des espaces de pleine terre sur 0,5 m
ISDD	531	-	-	1 956	376	175
Biocentre	1 664	376	-	-	-	-
ISDND	4 983	-	492	10 727	152	330
CCG	5 301	-	13	626	-	-
ISDI	3 257	-	291	2 426	-	196
TOTAL	15 735	376	796	15 735	528	701

Tableau 1: Evaluation des volumes de terre à évacuer (Source : dossier, volet 4, p. 60)

ISDS : installation de stockage de déchets dangereux, ISDND : ISDI : installation de stockage de déchets non dangereux, CCG : comblement de carrière de gypse, ISDI : installation de stockage de déchets inertes.

Une analyse des risques sanitaires résiduels prédictive (ARRp) a été réalisée par un bureau d'étude afin de déterminer si l'usage prévu sur ce site pollué était compatible avec l'état des milieux.

L'ARRp est estimée sur les scénarios d'exposition suivants :

- Risques liés à l'inhalation (air intérieur et air extérieur) ;
- Consommation de végétaux ;
- Ingestion de sol ;

² p. 372 du dossier complet en format pdf.

- Résidents de logements situés au rez-de-chaussée sur pleine terre (adultes et enfants) ;
- Usagers des parkings en sous-sol (adultes et enfants) ;
- Pour une exposition pendant 6 ans pour les enfants résidents et de 30 ans pour les adultes résidents.

Le bureau d'étude conclut que « les résultats des calculs de risque montrent que les niveaux de risques sont largement inacceptables pour les scénarios ingestion de végétaux auto-produits et ingestion de sol. Des mesures de gestion doivent donc être mise en œuvre : celles-ci passent par :

- La mise en place d'une restriction d'usage interdisant la plantation d'espèces comestibles ;
- Le recouvrement des terres laissées en place au droit des futurs espaces de pleine terre, par des terres d'apport saines ou un revêtement pérenne. »

La MRAe constate qu'une ARR prédictive a été réalisée qui devra être complétée par une analyse des fonds, et flanc de fouilles lors des travaux, en fin de travaux, et lors des phases de réaménagement afin de confirmer ou non l'ARRp.

La MRAe recommande d'effectuer une analyse des risques résiduels (ARR) de fin de travaux sur les différentes phases de remise en état conformément à la méthodologie nationale des sites et sols pollués d'avril 2017, afin de confirmer l'analyse des risques résiduels prédictive.

2.2. Les déplacements, les stationnements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air

Les déplacements

Le site, à l'image de la ville de Saint-Denis, est très bien desservi par le réseau routier (rue Génin, avenue Anatole France (N410), la N1 et les A1/A86).

Si le trafic est qualifié de très faible au croisement de la rue de Génin et l'avenue Anatole France, il est qualifié d'important sur les autres voies aux abords du site notamment aux heures de pointe avec toutefois, d'après le maître d'ouvrage, des réserves de capacité suffisantes au niveau du carrefour de la porte de Paris.

Le site est également très bien desservi par les transports en commun, ce qui explique en grande partie leur utilisation par les habitants. On note en effet plusieurs lignes de bus (lignes 170, 153, 253, 353, et 239), la ligne 13 du métro (station Porte de Paris), le tramway T8 reliant le site à la gare SNCF et du RER D (station de Saint-Denis-Île-saint-Denis).

Les circulations piétonnes et à vélo se développent à Saint Denis depuis la mise en œuvre du Plan vélo. L'étude d'impact indique en page 70/178 (V3) que le site est bien desservi en pistes cyclables et piétonnes et cite les aménagements existants notamment la voie cyclable qui longe le canal au niveau du quai du Square et qui rejoint la gare de Saint-Denis en quelques minutes (figure 24 page 46/178, Volet 3).

La MRAe souligne que cette carte des itinéraires cyclables (la figure 24) issue du Schéma directeur des itinéraires cyclables de Plaine Commune est peu lisible. La MRAe souligne l'absence sur la figure 46 page 69/178 de la voie cyclable sur la N410.

La MRAe recommande de rendre plus lisible la carte des itinéraires cyclables (la figure 24) dans le secteur du projet notamment ;

Dans un horizon proche le maillage des transports en commun est amené à se développer davantage, en partie, au bénéfice du projet (page 67/178, V3) :

- la réalisation pour 2024 de la gare Saint-Denis-Pleyel située à 1300m (à pied comme en voiture) au sud-ouest du projet par la N410 ;
- la prolongation de la ligne du tramway T8 vers le sud, en direction de La porte de la Chapelle puis de la station Rosa Parks à Paris du RER E ;

- l'arrivée du métro ligne 14 à la station « mairie de Saint-Ouen » au croisement avec la ligne 13 du métro, à seulement 2 stations de la station (Porte de Paris) située à proximité du site.

En matière de trafic automobile, le réseau viarie attendu à l'horizon 2024 du Grand Paris Express sur le secteur sera marqué, d'après l'étude d'impact en page 57/178, par « la suppression » de l'échangeur routier A86/A1 de la Porte de Paris et, en conséquence, le réaménagement de la N410 en 1 voie au lieu de 2 et dans les 2 sens sur la RN410 (boulevard Anatole France) entre la Porte de Paris et la D24 (rue Ambroise Croizat).

La MRAe précise que le projet de suppression de l'échangeur routier A86/A1 est à ce jour suspendu à la suite d'une décision de la Cour administrative d'appel de Paris du 5 mai 2020³, au motif que le quartier Pleyel et un groupe scolaire en particulier, vont être directement impactés notamment en matière de trafic automobile et des nuisances associées (bruit et qualité de l'air).

L'évaluation des effets du projet sur le trafic repose sur cette hypothèse de suppression de la bretelle A1/A86 et du réaménagement de la N410 (fig 1).

Selon l'étude d'impact, « *en termes de trafic moyen journalier (TMJ), le projet générera (page 33/151 volet 4) :*

- *1174 véhicules supplémentaires par jour sur la partie nord du boulevard Anatole France (deux sens confondus à proximité immédiate du projet) ;*
- *590 véhicules supplémentaires par jour sur sa partie sud (deux sens confondus) sur le court terme et 101 sur le long terme ;*
- *370 véhicules par jour les deux sens confondus s'ajoutera au trafic actuel au niveau de l'avenue du président Wilson (N1) ;*
- *190 véhicules les deux sens confondus par jour au niveau de la rue Danièle Casanova et 60 pour la rue Ambroise Croizat ».*

L'étude d'impact évalue l'augmentation du TMJ sur le boulevard Anatole France à 20 % par rapport au trafic actuel dans les deux sens confondus. Elle précise que le flux ainsi généré peut être absorbé par la voie compte tenu de son gabarit.

La MRAe recommande de préciser où en est le projet de suppression de l'échangeur et de réaménagement de l'avenue Anatole France envisagé et de compléter l'étude de trafic selon les scénarios sans ce projet d'infrastructure et avec.

Concernant le stationnement, les objectifs du projet visent à se conformer aux objectifs du Plan Local de Déplacements : assurer les stationnements des résidents à leur domicile hors voirie pour libérer celle-ci pour les usages de transports alternatifs à la voiture, et améliorer la disponibilité des stationnements sur voirie pour soutenir le dynamisme commercial par exemple en favorisant la rotation des véhicules (dépose minute).

Le projet fait passer l'offre en stationnement de la surface commerciale de 175 places actuellement, en aérien et souterrain (page 61/178, V3), à 65 places (page 35/151), ce qui serait suffisant puisqu'une étude réalisée par le maître d'ouvrage a calculé que 40 véhicules par heure seulement seraient accueillis par la surface commerciale laissant une réserve de capacité du parking d'environ 55 %. Il est prévu 120 places pour les logements. Cette hypothèse de réduction très sensible de la fréquentation du magasin par des clients motorisés est insuffisamment démontrée et mériterait d'être étayée par exemple par des comptages précisant la faible utilisation du parking actuel.

Pendant la phase travaux, dont la durée est estimée à 55 jours pour les terrassements, les déblais générés à évacuer sont estimés à 17 000 m³, ce qui représente la rotation de 20 camions par jour (page 27/151volet 4).

3 Ordonnance du 5 mai 2020 n°20PA00254 retenant notamment : « l'erreur manifeste commise dans l'appréciation des conséquences sanitaires négatives du projet et son impact sur la dégradation de la qualité de l'air au niveau des sites sensibles, sont propres à créer un doute sérieux quant à la légalité de l'arrêté contesté...déclarant 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), sous maîtrise d'ouvrage de l'État, »

Le canal dont la vocation première est industrielle (et dont l'activité principale est le chargement/déchargement de matériaux), « pourrait » servir, d'après l'étude d'impact en page 71/178 volet 3 partie sur les déplacements), à transporter de matériaux et déchets de chantier du projet. Le recours au transport fluvial des déchets requiert des autorisations administratives (page 27/151, Volet 4).

Pendant la phase travaux, le maître d'ouvrage propose un phasage des travaux afin de limiter l'impact et que des emprises extérieures soient mises à contribution en accord avec la mairie (page 35/151).

Le site étant localisé à proximité immédiate du canal, l'étude d'impact indique qu'il représente une alternative au trafic routier lourd.

La MRAe recommande de préciser les raisons pour lesquelles le recours à la voie d'eau n'est pas privilégié lors de la phase travaux pour évacuer les 17000 m³ de matériaux issus des opérations de déconstruction et de terrassement afin de réduire les embouteillages et nuisances associées.

2.3. La qualité de l'air

L'étude d'impact (page 147/178, V3), présente les concentrations actuelles mesurées par Airparif sur la station périurbaine de Gonesse ainsi que les stations urbaines de Saint-Denis, Gennevilliers, Aubervilliers, Bobigny et de Paris 18^{ème} et la station trafic A1 de Saint-Denis pour l'année 2018⁴. Il est constaté pour le dioxyde d'azote et les particules PM₁₀ et PM_{2,5} des valeurs inférieures à la valeur limite réglementaire mais supérieures aux objectifs de qualité et aux valeurs limites pour la station trafic A1 de Saint-Denis. Pour ce qui est du benzène, toutes les valeurs sont inférieures à l'objectif de qualité de 2 µg/m³.

Concernant la phase chantier, l'inventaire des impacts sur la qualité de l'air a été réalisé (émissions de poussières, pollutions liées au fonctionnement des engins (gaz d'échappement) et des mesures destinées à éviter, réduire, voire compenser (ERC) les incidences sont prévues (bâchage des camions, arrosage des pistes, présence de filtres à poussières sur les engins lorsque leur utilisation en génère, nettoyage quotidien du chantier et de ses abords, installation d'une aire de lavage sur le chantier, limitation de la vitesse dans le chantier, respect de l'interdiction de brûlage sur le chantier).

Pour compléter ces mesures, la MRAe rappelle par ailleurs les préconisations du Schéma régional climat air énergie (SRCAE) d'Île de France dans lequel l'objectif « URBA 1.4 » prévoit la mise en application des critères de chantier propre de même que le Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île de France (PPA) prévoit dans la mesure ACC7 de réduire les émissions de particules dues aux chantiers. Cette exigence est prise en compte par le maître d'ouvrage dans le cadre de la « charte chantier propre » qu'il signera avec ses prestataires (cf annexe 12 de l'étude d'impact).

Compte tenu de la présence de pollution dans les sols, une attention particulière devra être apportée aux risques d'engendrer une remobilisation des polluants et au risque d'inhalation de gaz des sols par les ouvriers et riverains du site.

Les impacts permanents sur la santé sont principalement liés à l'exposition d'une population nouvelle à une qualité de l'air dégradée.

Une estimation des émissions de polluants (NO_x, NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5}) liées au trafic routier a été conduite pour la zone d'étude selon un seul scénario : l'état futur « horizon 2030 ». Les calculs de dispersion ont mis en évidence des dépassements des critères réglementaires de qualité de l'air pour les NO_x, NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5}. Les dépassements modélisés les plus importants sont observés pour le NO₂,

⁴ Considérée comme la plus représentative pour l'analyse de la qualité de l'air sur l'emprise du projet.

le long de l'autoroute A1 jusqu'à une distance d'une centaine de mètres de part et d'autre de l'autoroute et sur les voies de circulation d'une majorité d'axe routier du domaine d'étude.

D'après l'étude d'impact (page 91/151, volet 4), au droit du projet, la valeur limite en moyenne annuelle de 40mg/m³ en NO₂ pourrait être atteinte en façade du bâtiment..

La MRAe recommande que l'étude d'impact mentionne la contribution du projet à la qualité de l'air extérieur.

2.4. Le bruit

L'étude d'impact indique que le site d'étude (page 151/178, volet 3) est dans le périmètre du Plan d'exposition au bruit (PEB) du Plan de Prévention du Bruit de l'Environnement (PPBE) du département de Seine-Saint-Denis et en dehors du PEB de l'aéroport de Paris - Le Bourget. Il est situé dans un environnement bruyant en raison de sa proximité avec de grandes infrastructures routières (A1, N410, N1, bretelle N1/N410, D24, Bd Marcel Sambat et rue Gabriel Péri).

L'étude d'impact présente les cartes stratégiques du bruit routier et ferré (page 149/178, volet 3). Le maître d'ouvrage qualifie le bruit d'enjeu fort pour le projet (page 151/178, volet 3), avis partagé par la MRAe. Pourtant, aucune étude acoustique in situ n'a été réalisée pour qualifier l'état initial du site

La MRAe recommande de réaliser des mesures de bruit in situ pour caractériser, à l'état initial, l'ambiance sonore de la zone d'étude.

Les impacts sonores et vibratoires durant la phase du chantier sont mentionnés dans l'étude. L'incidence des travaux a été prise en compte et étudiée de manière satisfaisante. Des mesures de réduction sont prévues pendant la phase travaux (page 94/151, volet 4) et devraient permettre de limiter l'impact sonore. Le maître d'ouvrage a prévu des mesures pour limiter les nuisances (annexe 6).

Concernant les effets du projet sur l'ambiance sonore du site, le maître d'ouvrage a fait réaliser une modélisation pour quantifier l'impact acoustique des infrastructures sur les façades des bâtiments du projet. Cependant, la MRAe constate que l'impact acoustique du projet et les niveaux de pollution sonore subis après la réalisation du projet n'ont pas été quantifiés.

Il est indiqué en page 98/151 du volet 4 de l'étude d'impact que « *les trafics des voiries du secteur sont amenés à évoluer sur le long terme ce qui induira une modification de l'ambiance sonore au niveau du site du projet. Un suivi de l'efficacité des mesures acoustiques pourra être effectué* ».

La MRAe recommande de préciser l'impact sonore du projet pour définir les éventuelles mesures de réduction appropriées et d'accompagner sa modélisation d'un exposé des niveaux de bruit obtenus notamment l'été une fois le projet réalisé.

2.5. Le paysage et la biodiversité

Concernant le paysage, l'état initial (page 121/178 et suivantes, volet 3) est bien décrit. Les visuels sont nombreux et de bonne qualité. Il rappelle localement les co-visibilités immédiates entre le site du projet la zone pavillonnaire au nord et la résidence étudiantes de la rue Génin à l'est. Il rappelle aussi la situation du site à l'interface du centre-ville ancien et les secteurs anciennement industriels marqués par d'importantes infrastructures urbaines à l'origine localement de coupures urbaines. Les nombreux projets urbains récents ou en cours (programmes mixtes, activités tertiaires) contribuent à restructurer le paysage industriel notamment sur les quartiers situés au sud du projet (quartiers Pleyel, la Plaine Stade de France). La place de la Porte de Paris présente elle aussi un nouveau visage, dotée d'espaces piétons et où les axes routiers ont été transformés en boulevards urbains apaisés accueillant de nombreux transports en commun (bus, tramway T8) et va se poursuivre avec la suppression de la bretelle autoroutière A86/A1 (page 124/178) et la transformation du boulevard Anatole France.

Le paysage au droit du site est marqué par des vues sur les anciens ateliers Christofle face à lui sur la rive sud du canal et plus au nord sur la Manufacture reconvertie en espaces d'activités (page 123/178). Au-delà, au sud du site, le stade de France ainsi que la tour Pleyel s'imposent aussi dans le paysage. Au nord et à l'ouest du site, un mail pavillonnaire, sa meulière et ses pavés, et l'habitat hétéroclite rappellent la proximité du centre-ville.

En raison de sa localisation à l'interface de différents styles architecturaux, l'étude d'impact relève les enjeux d'insertion architecturale et paysagère du site (page 125/178).

Concernant la Basilique de Saint-Denis, il existe une co-visibilité du site d'étude et du Monument Historique uniquement depuis des points hauts comme la Tour Pleyel. Toutefois la Basilique n'est actuellement pas perceptible depuis le site à hauteur d'homme d'après l'étude d'impact. En effet, vers le nord, le front bâti de la Porte de Paris et du centre historique de Saint-Denis masque les vues lointaines (page 125/178).

Des co-visibilités à hauteur d'homme existent entre le site et deux monuments historiques situés au sud du canal de Saint-Denis : l'usine Christofle et l'Ancienne pharmacie centrale (page 131/178). Les enjeux de co-visibilités du site avec l'usine Christofle sont particulièrement forts (page 133/178).

La MRAe partage la conclusion de l'étude d'impact à savoir que la requalification du cadre de vie et du paysage (page 129/178) ainsi que les enjeux liés aux monuments historiques (page 135/178) représentent des enjeux forts du projet.

En phase exploitation, le projet prévoit des hauteurs de bâtiment allant de R+3 (au niveau des Squares et Villas page 27/51 volet 1) à R+13 (au niveau du Belvédère), soit une hauteur maximale créée de 43,4 mNGF (source : le permis de construire indiquant pour le belvédère une base de 35,65 m NGF et un sommet de 79,10 mNGF).

Les hauteurs de bâtiment du projet seront donc fortement augmentées par rapport au bâtiment d'origine (la surface commerciale existante) et pourront apparaître imposantes en comparaison avec le bâti environnant actuel. Cependant, selon l'étude d'impact (page 79/151 volet 4), cette hauteur de projet répondrait à la demande de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) de la Seine-Saint-Denis afin d'anticiper les évolutions à venir de ce territoire en pleine mutation notamment au niveau du quartier Porte de Paris situé à l'est du projet et du quartier Pleyel situé au sud, de l'autre côté du canal.

L'étude d'impact indique que ce travail d'insertion architecturale et paysagère a été réalisé en concertation avec la collectivité et l'ABF de la Seine-Saint-Denis rencontrée à deux reprises. La MRAe constate l'absence dans l'étude d'impact de vues montrant que les hauteurs du projet notamment au niveau de la résidence étudiante et du Belvédère ne vont pas faire obstacle à la Basilique depuis les versants sud-ouest.

Par ailleurs, si les effets du projet sont en effet considérés « positifs » par l'étude d'impact au regard des objectifs visés comme la végétalisation du site, la valorisation des vues sur le canal depuis les futurs bâtiments, l'ensoleillement des futurs bâtiments et la réalisation d'un jardin à haute valeur d'usage (page 80/151), la MRAe s'interroge sur l'atteinte de l'objectif d'offrir une perméabilité de l'îlot, de la rue Génin vers le canal (page 80/151). En effet, le socle constitué par le centre commercial (sur lequel reposent les jardins et ouvertures) est trop haut pour que les jardins et ouvertures soient visibles depuis la rue Génin à hauteur d'homme.

Par ailleurs si le programme va valoriser l'ensoleillement des futurs bâtiments, l'étude d'impact n'évalue pas la perte d'ensoleillement engendrée par le projet sur les bâtiments extérieurs au programme. Or, l'étude d'impact indique en page 40 du volet 4, qu'une étude montre le bon ensoleillement du futur programme. Des héliodons (figures de la page 42 à 53) montrent en revanche très nettement des ombres portées sur la zone pavillonnaire au nord notamment : l'hiver le matin et l'après midi, au printemps l'après midi et à l'automne l'après midi.

La MRAe recommande d'évaluer par des vues avant et après projet, démontrant l'absence d'incidence des hauteurs du projet sur la Basilique.

La MRAe recommande d'évaluer les effets du programme sur l'ensoleillement du bâti environnant comportant la résidence étudiante rue Génin et la zone pavillonnaire située au nord.

Concernant la biodiversité, le site n'est concerné par aucune zone de protection ou d'inventaire du patrimoine naturel, ni par le Schéma Régional de Cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France. Mais il est identifié au droit du corridor alluvial multi-trame lié au contexte urbain du canal (page 101/178). Les enjeux faunistiques et floristiques du site sont faibles. Le site est également proche (à 2,5 km) du site Natura 2000 de l'Île-Saint-Denis mais sans interaction avec ce dernier.

Le projet aura des effets positifs d'après le maître d'ouvrage (page 74/151). En effet, il va créer 2 050 m² d'espaces verts et 1219 m² de terrasses végétalisées (dont 895 m² non privatives et 324 m² privatives). Un potager est prévu au sein du projet, sur le toit du commerce.

Ces espaces verts vont participer à revégétaliser le quartier et constituer des lieux de refuge pour l'avifaune locale. Le maître d'ouvrage a d'ailleurs prévu une palette végétale variée favorable à l'accueil de la biodiversité et des aménagements tels que hôtels à insectes ou des nichoirs.

Au droit du site la pollution lumineuse est actuellement importante et qualifiée de fort (page 153/178 volet 3).

2.6. Les eaux pluviales, la nappe et les milieux aquatiques

Le site est actuellement urbanisé et totalement imperméabilisé. Les aménagements prévus, favorisant la végétalisation (jardins de pleine terre ou sur jardinière, terrasses végétalisées), ont vocation à améliorer les conditions d'infiltration de l'eau de pluie en réduisant le ruissellement sur la parcelle. L'étude d'impact (89/178 du volet 3) indique que sous les remblais qui seront excavés car pollués, la perméabilité est de 10-4 à 10-6 m/s, interdisant l'infiltration selon l'étude d'impact en page 19 du volet 4. Cette affirmation nécessite d'être justifiée selon la MRAe.

Par ailleurs, et bien que le site du projet se situe en dehors du périmètre de risque lié à la dissolution du gypse antéludien délimité en application de l'article R11-3 du code de l'urbanisme, une étude géotechnique réalisée par le maître d'ouvrage a mis en évidence des zones de décompression locale (page 95 volet 3) exposant possiblement le site à des mouvements de terrain.

Le site ne comporte pas de zone humide d'après l'étude d'impact et n'est pas sujet aux inondations par débordement du canal ou de la Seine. En revanche, il est sujet à des remontées de la nappe, laquelle est polluée et peu profonde, à 5 m en moyenne (pages 89, 91, volet 3). La faisabilité de l'infiltration doit être évaluée notamment au regard des capacités du sol et sous sol à infiltrer et au regard du phénomène de dissolution du gypse.

L'étude conclut à un enjeu fort des eaux souterraines en page 91/178, avis que partage la MRAe.

Concernant les effets du projet sur les eaux pluviales et la nappe, le projet prévoit une revégétalisation du site par la création de toitures végétalisées ainsi que des jardins sur dalle et en pleine terre.

La gestion des eaux pluviales du projet est basée sur :

- l'évapo-transpiration des toitures végétalisées et jardins sur dalle ;
- la récupération du trop plein des toitures pour l'arrosage des jardins (p 63, Volet 4) ;
- le stockage sur les dalles terrasse dans une structure alvéolaire ;
- un bassin enterré pour la récupération des eaux pluviales des surfaces imperméabilisées.

Les secteurs végétalisés absorbent ainsi les petites pluies.

Les structures sur dalles peuvent stocker de 24 m³ et jusqu'à 28m³ (pluies de retour 10 et 20 ans),

représentant 22% du volume du bassin de rétention enterré qui récupère les pluies plus importantes (page 21 du volet 4).

La MRAe recommande toutefois de présenter dans le corps de l'étude d'impact un schéma fonctionnel de gestion des eaux pluviales pour une meilleure clarté indiquant notamment le volume du bassin de rétention et des rejets au réseau par rapport à la situation actuelle.

Pendant la phase chantier, la MRAE note que toutes les précautions sont prises pour éviter toute pollution des sols et de la nappe (charte chantier, Annexe 6).

Compte tenu de la faible profondeur de la nappe, le maître d'ouvrage prévoit que les travaux d'affouillement peuvent nécessiter un rabattement de la nappe qui est susceptible d'avoir des incidences non traitées dans l'étude d'impact. Il prévoit de déposer une demande administrative d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (articles R214-1 et suivants du code de l'environnement). Les eaux d'exhaure seraient rejetées au réseau d'assainissement communal. Ces eaux étant polluées, la MRAe note que la question de leur traitement qui doit être analysée dans le dossier d'incidence loi sur l'eau, ne l'est pas non plus dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de préciser les dispositifs de décontamination mis en œuvre par le pétitionnaire pour la dépollution des eaux polluées collectées pendant la phase chantier avant rejet dans le réseau d'assainissement communal.

2.7. Les îlots de chaleur et les ondes électro-magnétiques

Ces thématiques sont traitées dans l'état initial. Les îlots de chaleur sont provoqués par des surfaces minérales qui ont tendance à emmagasiner et relarguer la chaleur de la journée, les surfaces sombres étant les plus impactantes. La formation d'îlots de chaleur est un enjeu fort du projet il concerne actuellement toute l'emprise du site.

L'étude d'impact conclut (41/151 volet V4) que la création d'espaces verts et de toitures végétalisées, va réduire considérablement le phénomène d'îlot de chaleur, en favorisant respectivement l'évapotranspiration et le maintien d'un albédo élevé.

Concernant les **lignes à hautes tensions**, la MRAe note l'existence de lignes enterrées de 63Kv et de 225kV passant à 20m du site (page 164/178). Cependant celles-ci sont actuellement hors tension et ne représentent pas de danger pour les futurs habitants du programme d'après le maître d'ouvrage.

2.8. Faisabilité des énergies renouvelables

Le système pressenti (page 177/178, volet 3, et en annexe) par le maître d'ouvrage est la production de chauffage et d'eau chaude sanitaire par le réseau de chaleur de Plaine Commune Énergie qui dessert notamment la ville de Saint-Denis. Le coût d'exploitation de ce système est élevé (130 000 €/an)⁵ Les performances de cette source de chaleur sont comparées aux autres sources (photovoltaïque, etc). D'après le dossier (p. 47 du volet 1⁶), le système pressenti par le maître d'ouvrage est celui qui présente le plus d'avantages et le moins d'inconvénients.

2.9. Effets cumulés

Les effets cumulés sont analysés (page 72 du volet V1 ainsi qu'à la page 138 du volet 4), en distinguant un ensemble de 14 projets interagissant avec le projet rue Genin. Il s'agit de :

5 p. 4 de l'étude de faisabilité énergétique, document 10 du volet 6 (p. 883ss du dossier pdf).

6 p. 57 du dossier pdf

- Projet Pleyel « Lumières Pleyel » ;
- Franchissement Pleyel ;
- ZAC »Bi-sites de l'écoquartier à l'Île-Saint-Denis ;
- Restructuration de la tour Pleyel ;
- ZAC du Port Chemin vert ;
- ZAC Sud Confluence ;
- Universeine ;
- Village Olympique et paralympique et ses annexes ;
- L'échangeur Pleyel et Porte de Paris ;
- Le Grand Paris Express et la gare Saint-Denis Pleyel ;
- ZAC Plaine Saulnier – Centre aquatique Olympique ;
- Renouvellement urbain du centre-ville de Villeneuve-la-Garenne ;
- La ZAC Porte de Paris.

L'ensemble des phases travaux de ces projets seront concomitantes, au moins en partie, avec la phase travaux du projet de la Rue Génin, exceptés ceux de la Porte de Paris qui seront bientôt terminés.

Les principaux effets cumulés en phase travaux seront notamment les perturbations sur les déplacements dues aux transports d'approvisionnement et d'évacuation des matériaux et les émissions atmosphériques et les nuisances de chantier. L'étude d'impact indique qu'en cas de perturbations significatives, les itinéraires et les plannings seront établis en concertation avec la collectivité et les autres maîtres d'ouvrages.

En phase exploitation, les effets positifs sont l'embellissement du cadre de vie découlant de la requalification de certains quartiers et leur végétalisation.

Le maître d'ouvrage mentionne par ailleurs le projet de suppression de l'échangeur A1/A86 qui d'après lui va fluidifier la circulation la circulation au droit du projet. L'étude d'impact ne précise pas le devenir de ce projet. .

3. Justification du projet retenu

Les variantes du projet, au nombre de 5, se distinguent par les hauteurs de certaines parties du bâti (page 14/72, Volet 1). La version initiale de 2018 est refusée par la ville au titre du PLU et l'application de la servitude de cône de visibilité de la Basilique de Saint-Denis (le Plu est opposable à cette date) qui empêche les constructions de plus de 55 m (page 49/51 Volet 2). Les hauteurs des bâtiments boulevard Anatole France passent donc en R+5 dans la seconde version.

Ensuite la ville demande l'application du PLUi de Plaine commune où le cône de visibilité avec la Basilique est supprimé, engendrant l'augmentation des gabarits sur la rue Génin et le boulevard Anatole France, notamment conformément aux prescriptions de l'Architecte des Bâtiments de France pour, d'une part, équilibrer les hauteurs entre les logements et la résidence étudiante, et d'autre part, prendre en compte les évolutions à venir dans le territoire alentour. L'ABF a demandé d'augmenter les hauteurs des bâtis de la résidence étudiantes et du Belvédère à respectivement R+8 et R+10. Enfin les évolutions à venir dans le territoire alentour (future ZAC de la Porte de Paris), ont été anticipées par augmentation des hauteurs du bâti sur le canal (2 niveaux de plus sur la résidence étudiante) et augmentation de la hauteur du bâtiment Belvédère (R+13).

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 de l'étude permet d'avoir un aperçu général satisfaisant.

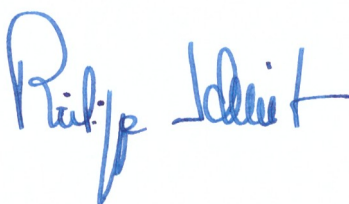
5. Information, Consultation et participation du public

Le présent avis devra être joint aux dossiers de consultation du public sur le 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 inter-départementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et sur celui de la mission régionale de l'autorité environnementale.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France,
son président



Philippe Schmit