



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Inspection générale de
l'Environnement et du
Développement durable

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet de construction d'un programme immobilier
mixte rue Génin
à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis)**

N°MRAe APJIF-2023-055
du 25/10/2023

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet de construction d'un programme immobilier mixte dans la commune de Saint-Denis, porté par la SAS Saint-Denis Génin et son étude d'impact, datée de juillet 2023 (composée de l'étude d'impact de 2020 assortie d'un additif datant de juillet 2023). Cet avis est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire modificatif, suite à un recours contentieux et à un jugement rendu par le Tribunal administratif de Montreuil.

Ce projet vise 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.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent :

- 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 et les effets cumulés.

Ce projet a fait l'objet d'un précédent avis de l'Autorité environnementale en date du 14 septembre 2020.

L'Autorité environnementale constate globalement que l'étude d'impact a été actualisée avec des éléments de réponse à ses recommandations. Les modifications sont consignées dans un document de juillet 2023 intitulé « Additif à l'étude d'impact de 2020 ». Un des apports importants de l'actualisation concerne les enjeux déplacements, la qualité de l'air, la pollution du sol, l'insertion paysagère et la gestion des eaux pluviales.

L'Autorité environnementale est cependant amenée à maintenir partiellement certaines de ses recommandations, compte-tenu des éléments apportés concernant notamment les enjeux en matière de déplacements, de qualité de l'air, de pollution du sol, d'insertion paysagère et des eaux pompées à la nappe pendant les travaux.

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	6
1. Présentation du projet.....	6
2. Historique du dossier et précédent avis de l'Autorité environnementale.....	7
2.1. Historique du projet.....	7
2.2. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	8
3. Recommandations de l'Autorité environnementale maintenues ou amendées dans le présent avis et ajouts éventuels.....	8
3.1. La pollution du sol et de la nappe.....	9
3.2. Les déplacements.....	9
3.3. La qualité de l'air.....	11
3.4. Le bruit.....	13
3.5. L'insertion paysagère.....	15
3.6. Les eaux pluviales.....	17
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	19
ANNEXE.....	20
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	21

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) 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.

Conformément à ces directives un 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'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie le 4 septembre 2023 par le préfet de région pour rendre un avis sur le projet de construction d'un programme immobilier mixte rue Génin, porté par la Sas Saint-Denis Génin, située à Saint-Denis, et sur son étude d'impact datée de juillet 2023.

Le projet de construction d'un programme immobilier mixte rue Génin est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°b) du tableau annexé à cet article).

L'Autorité environnementale s'est réunie le 25 octobre 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction d'un programme immobilier mixte rue Génin à Saint-Denis dans le département de la Seine-Saint-Denis (93).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Philippe SCHMIT, coordonnateur, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets 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 l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

¹ L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Avis détaillé

1. Présentation 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 connaît de nombreux projets d'aménagement, notamment liés aux Jeux Olympiques de 2024.

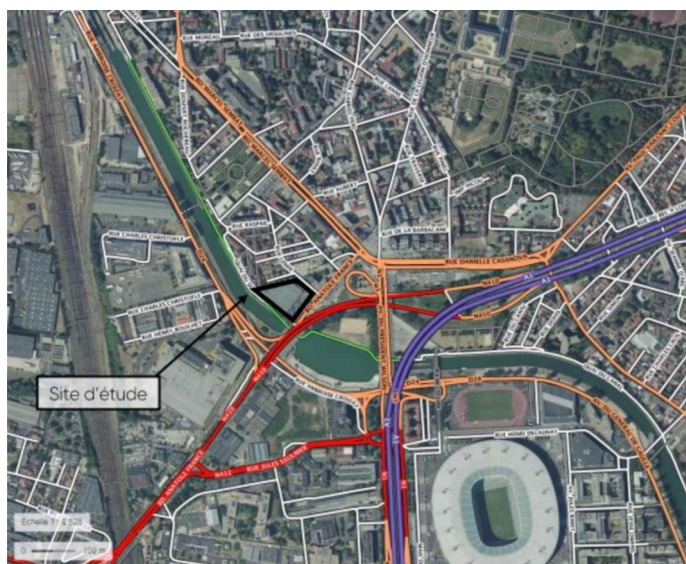


Illustration 1: Localisation des principaux programmes (source : étude d'impact 2020)

Le projet, porté par la SAS Saint-Denis Génin (composé principalement par le groupe Panhard Développement), sur 7 000 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 4 km 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 également bien desservi 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 ;

La programmation prévoyait initialement (page 29/51 de l'étude d'impact 2020) la 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 9 800 m² (135 logements en accession à la propriété et en accession sociale) et 5 100 m², en 40 logements locatifs sociaux et en 96 chambres pour étudiants ;
- un restaurant de 300 m² ;
- 1 900 m² de surface commerciale : (1 500 m² de surface de vente et de 400 m² de stockage en sous sol) ;

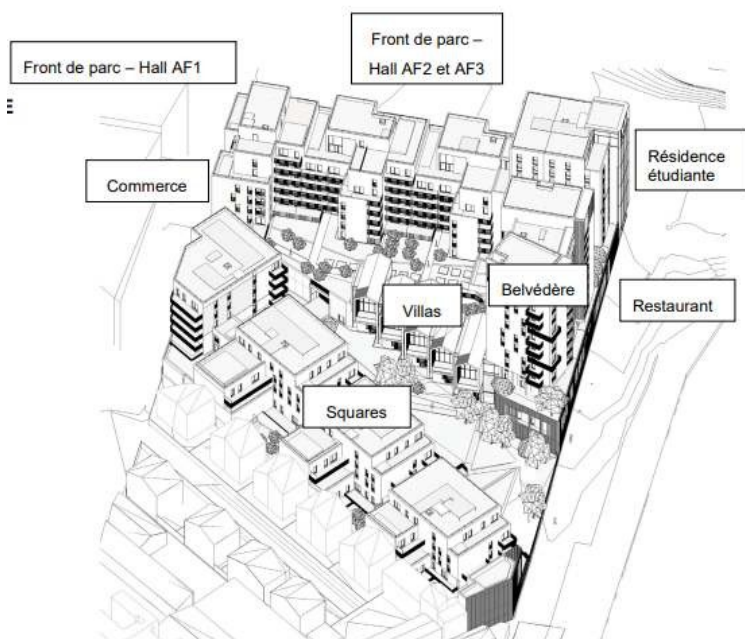


Illustration 2: Axonométrie du projet
Source Notice architecturale (p. 16)

- 185 places de parking : 65 pour la surface commerciale et 120 pour l'ensemble des logements.

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 de locaux de stockage destinés aux réserves du centre commercial.

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

Au regard de la version précédente, l'Autorité environnementale souligne positivement la suppression des appartements mono-orientés sur le boulevard Anatole France, au profit d'appartements traversants. En conséquence, le porteur de projet a dû réduire le nombre de logements de 270 à 263 (permis de construire modificatif(PCM) p. 26

et 27), ainsi que de nombre de places de stationnement automobile de 185 à 179 (PCM p. 231), dont 114 pour les logements et 29 pour les commerces. Par ailleurs sont prévus 385 m² de locaux vélos (p.30/41 du PCM).

2. Historique du dossier et précédent avis de l'Autorité environnementale

2.1. Historique du projet

Le projet de construction d'un programme immobilier mixte rue Génin a fait l'objet d'un premier avis de l'Autorité environnementale en date du 14 septembre 2020, dans le cadre du permis de construire déposé le 13 décembre 2019 et délivré en date du 21 mars 2021.

La pièce PC4A - Notice architecturale donne les informations suivantes (page 2/41) : "Le permis de construire autorisé en date du 21 mars 2021 a ensuite fait l'objet d'un recours contentieux. En décembre 2022, le Tribunal administratif de Montreuil a rendu un jugement conduisant le porteur de projet à redéposer un permis de construire modificatif. "

"Le Tribunal administratif de Montreuil a rendu un jugement avant dire droit dans lequel il a estimé que « le permis de construire contesté n'est illégal qu'en tant, d'une part, que le maire de Saint-Denis ne l'a pas assorti de prescriptions spéciales imposant à la SAS Saint-Denis Génin les mesures appropriées et suffisantes pour assurer le respect du principe de prévention en ce qui concerne l'exposition de nouvelles populations à des pollutions atmosphériques et sonores, d'autre part, que les toitures terrasses accessibles des constructions dites les « Squares » implantées en limite séparative ne sont pas nanties de dispositifs, végétalisés ou non, obstruant la vue »."

"Les irrégularités relevées par le jugement s'articulent autour de trois thématiques : la pollution de l'air, le bruit et la création de vues sur les pavillons voisins."

Suite à des modifications apportées au projet et à l'actualisation de l'étude d'impact, l'Autorité environnementale a été saisie dans le cadre de la procédure du permis de construire modificatif (PC 093 066 19 A0107 M01 - SAS GENIN).

La présente saisine a été élaborée sur la base d'un dossier datant de juillet 2023, appelé dans la suite du présent avis "étude d'impact de juillet 2023", et composé d'un additif daté de juillet 2023 joint à l'étude d'impact de 2020. Cette mise à jour intègre notamment les réponses aux observations émises par l'Autorité environnementale en 2020.

Aussi, dans le présent avis, l'Autorité environnementale analysera-t-elle la prise en compte de ses recommandations.

2.2. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

L'étude d'impact présente clairement les objectifs du projet. Toutes les thématiques environnementales et sanitaires sont abordées. Elle est concise et bien illustrée.

Lors de son précédent avis, l'Autorité environnementale avait émis des recommandations sur l'ensemble des thématiques traitées. Celles-ci portaient sur les enjeux suivants :

- 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.

3. Recommandations de l'Autorité environnementale maintenues ou amendées dans le présent avis et ajouts éventuels

La première version de l'étude d'impact relative au projet de construction d'un programme immobilier mixte rue Génin, produite dans le cadre de la procédure de permis de construire, avait donné lieu à de premières recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis en date du 14 septembre 2020.

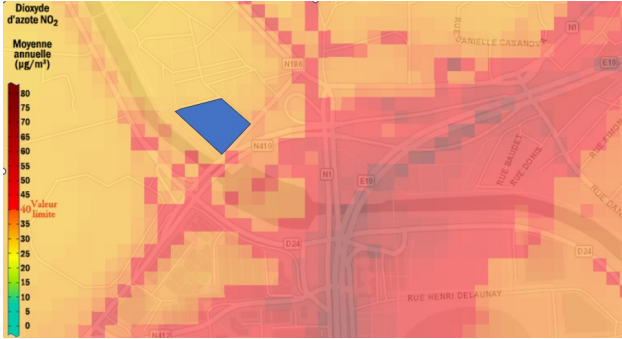
La présente analyse de l'Autorité environnementale expose les recommandations maintenues ou modifiées et celles qui, dans la version transmise de l'étude d'impact actualisée, lui semblent satisfaites.

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 14 septembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
3.1. La pollution du sol et de la nappe		
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé 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.</p>	<p>L'analyse des risques résiduels (ARR) nécessaire à la confirmation de l'ARR prédictive nécessite une analyse in situ en fond de fouille pendant les travaux. Ces derniers n'ayant pas encore démarré (en attente de la délivrance du permis de construire), l'ARR ne pourra être réalisée qu'en fin de travaux.</p> <p>Les éléments apportés ne sont pas de nature à répondre à la recommandation de l'Autorité environnementale.</p>	<p>(1) La MRAe recommande à nouveau 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.</p>
3.2. Les déplacements		
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé de rendre plus lisible la carte des itinéraires cyclables dans le secteur du projet.</p>	<p>Un extrait de carte interactive est fournie en page 67 de l'Additif à l'étude d'impact de 2020. Ce document rend compte en détail des secteurs aménagés (avec notamment des pistes séparées de la voie carrossable).</p> <p>Sur le site, la piste cyclable est déjà opérationnelle et permet de rejoindre les différentes centralités de la ville (le centre-ville, la station du RER D située à proximité, ainsi que l'est et le sud de la ville vers le quartier Pleyel).</p> <p>Les éléments apportés sont de nature à répondre à la recommandation de l'Autorité environnementale.</p>	
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé de préciser où en est le projet de suppression de l'échangeur et de réaménagement de l'avenue Anatole France envisagé et</p>	<p>L'additif (p. 13) indique que le projet d'échangeur est suspendu suite à une décision de la Cour administrative d'appel de Paris du 5 mai 2020 (ordonnance n°20PA00254), au motif que le quartier Pleyel et en particulier un groupe scolaire, vont être directement impactés,</p>	

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 14 septembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
<p>de compléter l'étude de trafic selon les scénarios sans et avec ce projet d'infrastructure.</p>	<p>notamment en matière de trafic automobile et des nuisances associées (bruit et air).</p> <p>L'Autorité environnementale note que le dossier ne mentionne pas où en est le projet de suppression des bretelles et donc le réaménagement de l'avenue Anatole France. Le dossier devrait mentionner que la déconstruction des bretelles de Porte de Paris sera réalisée en 2025, après les JOP. Avant la déconstruction, les bretelles seront fermées à la circulation à la fin d'année 2023.</p> <p>Les compléments de 2023 indiquent que l'étude d'impact est déjà complète (étude de trafic de 2019), dans laquelle l'horizon à court terme est traitée dans la situation où « rien ne se passe » et la situation avec le projet de diffuseur de l'A86 en service dans la situation « l'horizon court terme ».</p> <p>L'Autorité environnementale note que des comptages ont été réalisés en 2023, montrant une baisse de trafic. L'additif (p. 8 à 15) précise qu'elle est due aux travaux du diffuseur de l'A86 et à la fermeture du tronçon de l'ex-RN410 au sud du diffuseur. L'étude d'impact ajoute que cette baisse n'invalide pas les résultats de l'étude de 2019 car "en situation normale, le trafic généré en 2023 serait similaire aux comptages réalisés en 2019 avant travaux".</p> <p>L'Autorité environnementale note l'absence de justification d'une telle affirmation laquelle aurait dû reposer sur des comptages de 2021 ou 2022 sans travaux pour démontrer que le trafic n'a pas évolué. L'étude d'impact (p. 14) précise que "à l'issue des chantiers, les aménagements urbains prévus au niveau du boulevard Anatole France réduiront le flux au droit du projet tandis que la fermeture des bretelles entre le Boulevard et l'A1 entraînera des reports de trafic au droit du projet". Ainsi, l'étude d'impact indique "qu'un rééquilibrage de trafic est attendu et que les résultats de l'étude d'impact initiale du projet sur le trafic resteront valables à la fin des chantiers".</p>	<p>(2) La MRAe recommande de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - justifier l'affirmation selon laquelle le trafic n'a pas évolué de 2019 à 2023 avant travaux ; - justifier les évolutions de trafics après réalisation du projet intégrant la fermeture des bretelles entre le Boulevard Anatole France et l'A1.

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 14 septembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
	<p>L'Autorité environnementale note l'absence de justifications concernant ces affirmations.</p> <p>Les éléments apportés ne sont pas de nature à répondre à la recommandation de l'Autorité environnementale.</p>	
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé 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.</p>	<p>L'usage de la voie fluviale a été envisagé dans l'étude d'impact de 2020 sous réserve de faisabilité et d'obtention des accords administratifs nécessaires, le maître d'ouvrage indiquant qu'il incitera les entreprises à évacuer les déblais par le canal afin de réduire les flux de camions de chantier. L'additif (p.14) indique que cette solution sera privilégiée dans le cadre des dossiers de consultations des entreprises, sous réserve d'être économiquement viable pour le projet.</p> <p>Les éléments apportés ne sont pas de nature à répondre à la recommandation de l'Autorité environnementale.</p>	<p>(3) La MRAe recommande de renforcer les exigences en faveur du le recours à la voie d'eau lors de la phase travaux pour évacuer les 17 000 m³ de matériaux issus des opérations de déconstruction et de terrassement afin de réduire les embouteillages et nuisances associées ;</p>
<h3>3.3. La qualité de l'air</h3>		
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé d'évaluer la contribution du projet à la qualité de l'air extérieur ;</p>	<p>Les éléments suivants ont été apportés : l'additif (p. 17) présente les résultats de mesures de la qualité de l'air effectuées in situ en mars 2023, concernant le paramètre dioxyde d'azote (NO₂). Les résultats montrent des concentrations élevées aux abords du boulevard Anatole France et de l'A1. Ces mesures (p. 21) sont comparables à celles d'Airparif. Les valeurs mesurées en limite du projet sont plus faibles et inférieures à l'objectif de qualité du NO₂ qui est de 40 µg/m³. Au-delà les teneurs restent comparables au bruit de fond urbain.</p> <p>Les simulations effectuées indiquent (p.21 et 22) une augmentation des émissions en lien avec le projet estimée respectivement à +0,72% pour les PM₁₀, à +0,87% pour les PM_{2,5}, à +2,08% pour les NO_x et à +2,87% pour le Benzène. Le maître d'ouvrage conclut à une contribution négligeable (évaluée à 2 % en moyenne) du projet à la dégradation de la qualité de l'air.</p>	

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 14 septembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
	<p>Ces simulations sont issues de scénarios intégrant des facteurs susceptibles de réduire la dégradation de la qualité de l'air avec le projet à savoir : la nouvelle étude de trafic, la zone à faible émission (ZFE) d'ici juillet 2024 ainsi que la dernière version du parc automobile (Référence PCM 11 Additif étude d'impact p.20).</p> <p>L'Autorité environnementale note que l'agglomération de Saint-Denis fait bien partie des agglomérations classées ZFE (loi Climat et Résilience). Mais elle considère que le calendrier de mise en œuvre dans la modélisation de juin 2021 à juillet 2024 (page 226 du document "Additif à l'étude d'impact") n'est pas à jour. En effet, le calendrier a été retardé à maintes reprises. Les modélisations ayant été faites aux horizons 2030 et 2035, il ne paraît pas réaliste d'entrevoir une mise en circulation des véhicules Crit'air 1 uniquement. Il est plus réaliste d'entrevoir que les véhicules Crit'Air 3 rouleront encore à ces horizons.</p> <p>L'Autorité environnementale recommande de revoir les simulations de la qualité de l'air après projet en tenant compte d'un calendrier réaliste de mise en œuvre des ZFE. Un scénario sans ZFE serait également à établir afin d'évaluer l'efficacité de la mesure de réduction qu'est la ZFE.</p> <p>Dans la version de 2020 de l'étude d'impact, des mesures de réduction de la pollution de l'air étaient déjà proposées comme le recul des bâtiments par rapport aux trafics générateurs d'émissions atmosphériques du fait de la réalisation d'une piste cyclable. L'Autorité environnementale observe avec intérêt que d'autres mesures de réduction ont été introduites telles que la suppression des appartements T2 qui étaient mono orientés vers le boulevard Anatole France, au profit de logements traversants, et ce, afin de réduire leur exposition aux émissions du boulevard, ainsi que la mise en œuvre de bouches d'aération filtrantes par ionisation pour l'ensemble des fenêtres de tous les appartements donnant sur le boulevard.</p>	

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 14 septembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
	<p>L'étude d'impact propose également le suivi de l'efficacité de ces mesures, sans en préciser les modalités.</p>  <p>Illustration 3: carte d'Airparif avec en bleu le site du projet (pollution au NO2, année 2019)</p> <p>L'Autorité environnementale rappelle néanmoins que le projet vise à construire 263 logements et par conséquent à exposer 236 ménages à des pollutions très nettement au dessus des seuils d'impact des pollutions atmosphériques sur la santé humaine</p> <p>Les éléments apportés ne sont pas de nature à répondre à la recommandation de l'Autorité environnementale.</p>	<p>(4) La MRAe recommande de revoir les simulations de la qualité de l'air après projet en tenant compte d'un calendrier réaliste de mise en œuvre des ZFE, d'une part, et sans ZFE d'autre part ; de préciser comment le projet répond à l'exigence de protéger la santé des populations appelées à habiter les 263 logements du programme en prenant comme référence les valeurs définies par l'OMS pour caractériser les effets néfastes pour la santé des pollutions atmosphériques.</p>
<h3>3.4. Le bruit</h3>		
<p>: L'Autorité environnementale avait recommandé de : - réaliser des mesures de bruit in situ pour</p>	<p>L'additif à étude d'impact (page 33) présente les résultats de mesures de bruit à l'état initial effectuées in situ sur une période de quatre jours du vendredi 10 au lundi 13 février 2023, et qui intègrent les corrections de trafic de la nouvelle note CDVIA. Ils indiquent des valeurs de 67,5 dB pour la période de jour et 66,5 dB pour la période de nuit.</p>	<p>(5) La MRAe recommande de : - reprendre les modélisation du bruit après réalisation du projet, en considérant des</p>

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 14 septembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
<p>caractériser, à l'état initial, l'ambiance sonore de la zone d'étude ;</p> <p>- 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.</p>	<p>La première recommandation n'a pas fait l'objet de compléments satisfaisants.</p> <p>Sur cette base, l'additif (p. 33) indique des niveaux de bruit après projet de 69 dB pour la période de jour et de 68 dB pour la période de nuit soit une augmentation de 1,5dB le jour et la nuit par rapport à la situation actuelle. L'impact est donc supérieur à l'estimation de 0,5 dB mentionné par le dossier (p31 de l'Additif).</p> <p>La simulation du bruit après projet et à plus long terme (à l'horizon 2035) établit des niveaux sonores encore plus élevés de 73,5 dB le jour et de 73 dB la nuit.</p> <p>Dans tous les cas, l'Autorité environnementale souligne que les niveaux sonores simulés sont largement supérieurs aux recommandations de l'OMS qui, dans son rapport d'octobre 2018, recommande fortement de réduire le bruit routier à 53dB(A) pour l'indicateur Lden (moyenne sur la journée) et à 45dB(A) pour l'indicateur Ln (sur la nuit). En effet, le niveau limite en moyenne sur la nuit de 45db est largement dépassé par les valeurs simulées de 66,5 dB après projet ou de 73 dB dans l'horizon plus lointain.</p> <p>Ces calculs sont fondés en outre sur des hypothèses de trafic postulant une réduction de la moitié du trafic automobile sur le sud du boulevard Anatole France. Pour l'Autorité environnementale, cette diminution n'est aucunement assurée.</p> <p>Par ailleurs, l'Autorité environnementale note que le projet ne prévoit, au-delà des mesures d'isolation des façades des futurs bâtiments selon la réglementation en vigueur et de la suppression des logements mono-orientés précédemment mentionnée, aucune mesure permettant de réduire les nuisances sonores nocturnes qui viendront impacter les futurs habitants notamment l'été, fenêtres ouvertes, et a fortiori pendant les périodes de canicule qui</p>	<p>hypothèses plus réalistes que la diminution de 50 % du trafic sur le boulevard Anatole France,</p> <p>- compléter l'étude d'impact en démontrant que le projet évitera l'exposition de la population à une ambiance sonore ayant des effets délétères sur la santé, y compris lorsque les fenêtres des logements sont ouvertes ;</p> <p>- préciser et de mettre en œuvre des mesures de suivi du bruit auquel les futurs habitants seront exposés.</p>

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 14 septembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
	<p>s'intensifieront en raison du réchauffement climatique déjà perceptible.</p> <p>L'Autorité environnementale considère donc que les niveaux sonores évalués après projet et à plus long terme sont trop impactants pour la santé au regard des recommandations de l'OMS. Alors que l'ambiance sonore actuelle du site est déjà dégradée en relation avec le bruit de fond, l'Autorité environnementale estime qu'il est de la responsabilité de l'aménageur, mais aussi de l'autorité compétente pour autoriser un tel projet de prendre toutes dispositions permettant d'éviter ou de réduire sensiblement l'exposition des populations.</p> <p>Les éléments apportés ne sont pas de nature à répondre à la recommandation de l'Autorité environnementale, d'autant que le cumul des pollutions atmosphériques et sonores est d'ores et déjà important sur le site du projet et le restera après sa réalisation.</p>	<p>(6) La MRAe recommande à l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire d'assortir celui-ci de prescriptions spéciales prenant notamment en compte les valeurs édictées par l'OMS, tant pour la pollution sonore, que pour les pollutions atmosphériques, compte tenu du cumul très important des deux nuisances sur le site du projet.</p>
<h3>3.5. L'insertion paysagère</h3>		
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé de démontrer par des vues avant et après projet l'absence d'incidences des hauteurs du projet sur la Basilique.</p>	<p>Les éléments suivants ont été apportés dans le document Additif à l'étude d'impact (p. 81 et 82) notamment la présentation des vues prises avant et après la réalisation du projet, et ce, depuis deux points de vue les plus contraignants à savoir depuis le quai de l'autre côté du canal et depuis le pont surplombant le canal. Ces vues montrent que la vue sur la Basilique en arrière plan n'est pas impactée par le projet au regard de la situation actuelle.</p> <p>La recommandation a fait l'objet de compléments satisfaisants.</p>	
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé d'évaluer les effets du programme sur l'ensoleillement du bâti environnant compor-</p>	<p>L'Autorité environnementale rappelle que l'environnement pavillonnaire immédiat du projet est en R et R+1. Ainsi, même si la hauteur dite "d'accroche douce" côté projet n'est que de R+2/+3 (et donc</p>	

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 14 septembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
<p>tant la résidence étudiante rue Génin et la zone pavillonnaire située au nord.</p>	<p>moins haute que R+13) la hauteur de R+2/+3 comme celles en R+13 sont susceptibles d'avoir des incidences paysagères et sur l'ensoleillement des bâtis environnants, notamment sur les pavillons voisins.</p> <p>L'Autorité environnementale relève que le projet a prévu comme demandé dans le jugement du Tribunal administratif « <i>l'ajout de pare-vues dans les bâtiments "Square" »</i> (p. 7/41 du document PC4A - Notice Architecturale). Elle note que cette mesure va réduire les vis-à-vis entre les bâtiments "Square" du projet et la zone pavillonnaire située en limite sud-ouest.</p> <p>L'Autorité environnementale avait par ailleurs souligné, sur la base d'héliodons présentés dans l'étude d'impact antérieure (datée de 2020), que le programme générerait des ombres portées sur la zone pavillonnaire notamment l'hiver, le matin et l'après-midi, et au printemps et à l'automne l'après-midi.</p> <p>L'additif de 2023 en page 83 ne présente qu'une unique projection à 10h30 en hiver et conclut à l'absence d'impact, ce qui est très insuffisant. Pour évaluer l'impact du projet sur l'ensoleillement, l'Autorité environnementale estime que plusieurs projections auraient été utiles à plusieurs heures de la journée et aux saisons d'hiver, printemps et automne, ainsi qu'une comparaison des durées d'ensoleillement avant et après projet.</p> <p>Sur l'ensoleillement, l'additif à l'étude d'impact (p. 105 et suivantes) tente d'assurer que « <i>la morphologie (du projet) a été étudiée dans le respect des avoisinants afin de minimiser l'impact des nouvelles constructions en terme de luminosité »</i>.</p> <p>Les éléments apportés (annexe 01 p.22 de l'additif) sont principalement constitués d'héliodons sans commentaires sur l'importance</p>	

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 14 septembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
	<p>des ombres portées et sur les effets néfastes sur les bâtiments avoisinants. Pour l'Autorité environnementale cet impact n'est toujours pas évalué correctement.</p> <p>L'Autorité environnementale rappelle qu'une fois l'impact évalué, des mesures de réductions doivent être proposées. Elle fait remarquer que la démarche du projet en matière de hauteurs peut se justifier au regard de celles du centre-ville et au regard d'autres éléments du paysage comme la tour Pleyel (comme le relève l'ABF). Mais la condition est aussi qu'elle n'ait pas d'impact sur l'ensoleillement dont bénéficient les bâtiments voisins, notamment la résidence étudiante rue Génin et la zone pavillonnaire. Des mesures de réductions sont donc à rechercher pour réduire l'impact, par exemple le réagencement des bâtiments ou la diminution de leur hauteur.</p> <p>La recommandation n'a pas fait l'objet de compléments pleinement satisfaisants.</p>	<p>(7) La MRAe recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'évaluer l'impact de l'ensoleillement, à l'aide de plusieurs projections à plusieurs heures de la journée et aux saisons d'hiver, printemps et automne, et en comparant les durées d'ensoleillement avant et après projet sur ces périodes ; - de proposer des mesures de réductions comme par exemple le réagencement des bâtiments ou leur baisse de hauteur si nécessaire.
<h3>3.6. Les eaux pluviales</h3>		
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé 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</p>	<p>Les éléments suivants ont été apportés : le document Additif à l'étude d'impact présente deux schémas précisant la localisation respective des structures alvéolaires sur dalle de capacité de 28 m3 et du bassin de rétention enterré de 128 m3 (dans les deux cas pour la pluie de retour 20 ans), avec indication des tracés schématiques des écoulements assurés par des collecteurs internes au programme (p.</p>	

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 14 septembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
à la situation actuelle.	26 et 27) . La recommandation a fait l'objet de compléments satisfaisants.	
L'Autorité environnementale avait par ailleurs recommandé 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.	Le maître d'ouvrage indique que des précisions sur les dispositifs de décontamination des eaux polluées collectées pendant le chantier seront apportées dans le dossier loi sur l'eau. Cette information étant attendue également dans l'étude d'impact, par conséquent, la recommandation est maintenue. La recommandation n'a pas fait l'objet de compléments totalement satisfaisants.	(8) La MR Ae recommande de nouveau 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 ;

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique.

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](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à l'Autorité environnementale à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr

l'Autorité environnementale rappelle que, conformément au IV de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance du 25 octobre 2023

Siégeaient :

**Éric ALONZO, Sylvie BANOUN, Isabelle BACHELIER-VELLA, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES,
Brian PADILLA, Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.**

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande à nouveau 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.....9
- (2) La MRAe recommande de : - justifier l'affirmation selon laquelle le trafic n'a pas évolué de 2019 à 2023 avant travaux ; - justifier les évolutions de trafics après réalisation du projet intégrant la fermeture des bretelles entre le Boulevard Anatole France et l'A1.....10
- (3) La MRAe recommande de renforcer les exigences en faveur du recours à la voie d'eau lors de la phase travaux pour évacuer les 17 000 m³ de matériaux issus des opérations de déconstruction et de terrassement afin de réduire les embouteillages et nuisances associées ;.....11
- (4) La MRAe recommande de revoir les simulations de la qualité de l'air après projet en tenant compte d'un calendrier réaliste de mise en œuvre des ZFE, d'une part, et sans ZFE d'autre part ; de préciser comment le projet répond à l'exigence de protéger la santé des populations appelées à habiter les 263 logements du programme en prenant comme référence les valeurs définies par l'OMS pour caractériser les effets néfastes pour la santé des pollutions atmosphériques.....13
- (5) La MRAe recommande de : - reprendre la modélisation du bruit après réalisation du projet, en considérant des hypothèses plus réalistes que la diminution de 50 % du trafic sur le boulevard Anatole France, - compléter l'étude d'impact en démontrant que le projet évitera l'exposition de la population à une ambiance sonore ayant des effets délétères sur la santé, y compris lorsque les fenêtres des logements sont ouvertes ; - préciser et de mettre en œuvre des mesures de suivi du bruit auquel les futurs habitants seront exposés.....13
- (6) La MRAe recommande à l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire d'assortir celui-ci de prescriptions spéciales prenant notamment en compte les valeurs édictées par l'OMS, tant pour la pollution sonore, que pour les pollutions atmosphériques, compte tenu du cumul très important des deux nuisances sur le site du projet.....15
- (7) La MRAe recommande : - d'évaluer l'impact de l'ensoleillement, à l'aide de plusieurs projections à plusieurs heures de la journée et aux saisons d'hiver, printemps et automne, et en comparant les durées d'ensoleillement avant et après projet sur ces périodes ; - de proposer des mesures de réductions comme par exemple le réagencement des bâtiments ou leur baisse de hauteur si nécessaire. 17
- (8) La MRAe recommande de nouveau 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 ;.....18



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 ;

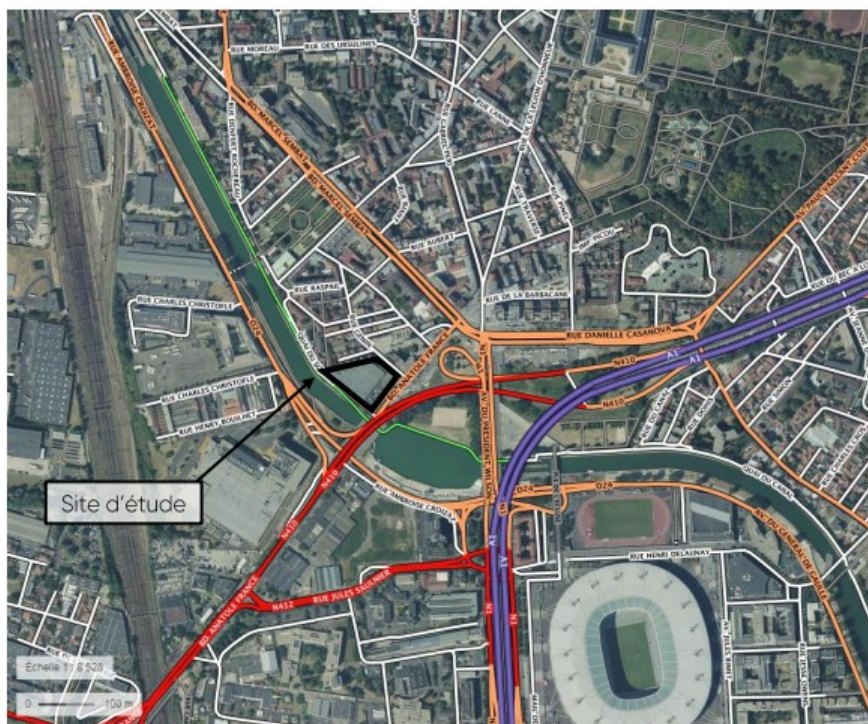


Fig 1. Localisation et environnement du site du projet (source : étude d'impact).

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.

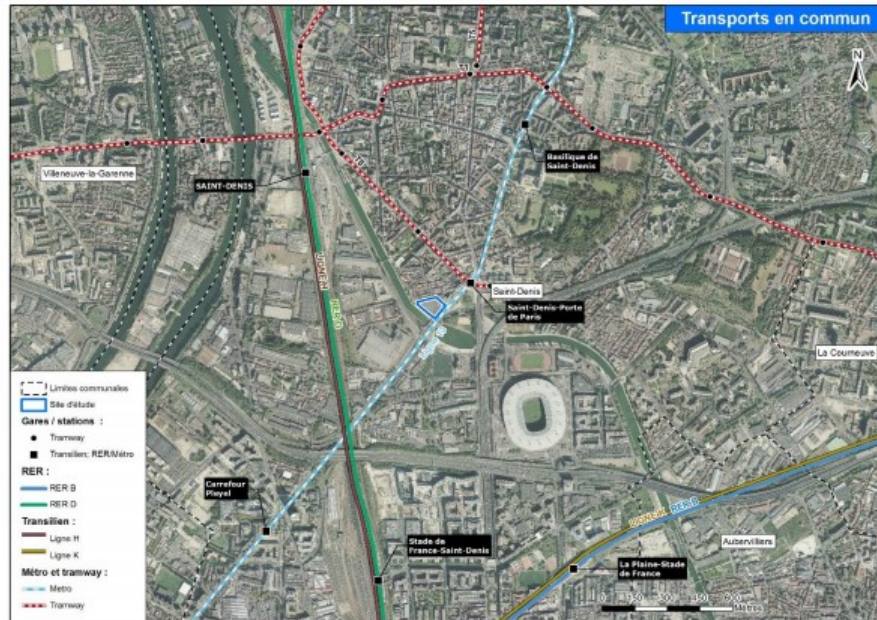


Fig 2. Environnement du projet (source : étude d'impact)

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).

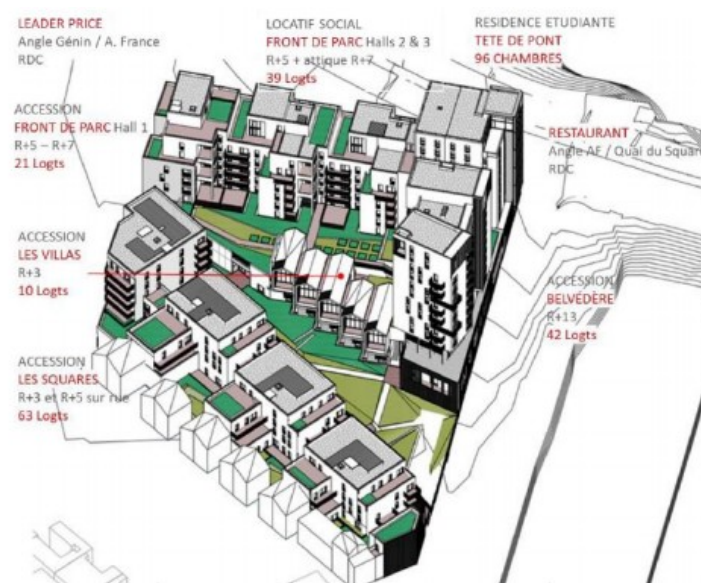


Fig 3. Localisation des éléments de programme (source : d'étude d'impact)

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.

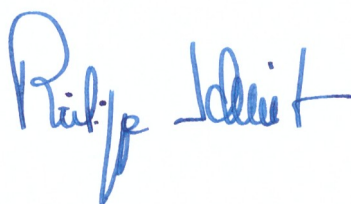
5. Information, Consultation et participation du public

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