

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de
la zone d'aménagement concerté Sud-Confluence
à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis)**

Résumé de l'avis

Le projet de ZAC Sud-Confluence, d'une superficie de 16 hectares, est présenté par la Communauté d'agglomération Plaine Commune et s'inscrit dans le projet d'aménagement Gare-Confluence. Il est situé entre la Seine et le Canal Saint-Denis, et traversé par la ligne de RER D. Il prévoit un programme mixte comprenant la production de 1 100 logements, d'environ 100 000 m² de SP d'activités, de deux groupes scolaires, d'un parc de 3 hectares ainsi que le réaménagement de la voirie et des espaces publics. 2 800 habitants et 800 élèves sont attendus. Le présent avis porte sur le dossier de création de la ZAC.

L'Autorité environnementale apprécie l'intention d'aménager ce quartier situé en zone urbaine dense, en visant la reconversion d'un site marqué par l'activité industrielle et le transport ferroviaire.

Le projet représente un niveau d'enjeu environnemental particulièrement élevé. La justification des choix opérés est inégale selon les thématiques, et doit mieux intégrer les problématiques liées au risque inondation et au paysage urbain.

– Sols et risques industriels : le périmètre de la ZAC compte 30 sites BASIAS, cette problématique est bien intégrée à ce stade de la création. Le projet d'aménagement doit pouvoir s'adapter à cette contrainte et une attention particulière doit être portée à l'accueil de populations sensibles. Par ailleurs, la présence de canalisations de gaz et d'hydrocarbures sur le site d'implantation aurait méritée d'être traitée de façon plus approfondie.

– Risque inondation : le phénomène est bien mesuré et la réglementation bien identifiée, mais les impacts du projet et les mesures associées doivent être d'avantage précisées, conformément au PPRI.

– Accessibilité du site et déplacements : cette thématique est essentielle et globalement bien abordée dans le dossier, notamment en ce qui concerne les nuisances en termes de bruit et de qualité de l'air ; les effets en phase chantiers et les impacts cumulés doivent cependant être développés ;

– Paysage et composition urbaine : l'opération aurait mérité de mieux prendre en compte la valeur historique, architecturale et urbaine des traces bâties et paysagère ; et de proposer une composition urbaine plus ambitieuse et évolutive.

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation :

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive n°85/337/CEE du 27 juin 1985 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. Dans ce sens, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

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 85/337/CEE.

À la suite de la phase de concertation, cet avis est un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

Cet avis de l'Autorité environnementale porte sur le dossier de création de la ZAC Sud-Confluence sur le territoire de la commune de Saint-Denis (Seine-Saint-Denis), présenté par la Communauté d'agglomération Plaine Commune.

Le projet de ZAC Sud-Confluence s'inscrit dans le projet d'aménagement Gare-Confluence, porté par la Ville de Saint-Denis et la Communauté d'agglomération, et qui comprend également :

- la ZAC Alsthom-Confluence, dont le dossier de déclaration d'utilité publique a fait l'objet, le 19 septembre 2012, d'une note relative à l'absence d'observation de l'Autorité environnementale ;
- la réhabilitation du quartier Brise-Echalas, qui a fait l'objet d'une convention pour la mise en œuvre du Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD) signée le 14 octobre 2010.

Le projet de ZAC Sud-Confluence s'inscrit également dans les dynamiques d'aménagement du front de Seine et du quartier de la Plaine Saint-Denis, revalorisant les friches industrielles et les espaces délaissés qui les caractérisent. Il s'intègre dans le contrat de développement territorial « Territoire de la culture et de la création » élaboré dans le cadre du Grand Paris. Enfin, la création d'un pôle d'échange de transport collectif est également programmée sur le secteur : correspondances entre le RER D, le Transilien H, les tramways T1 et T8 ainsi que le réseau de bus en gare de Saint-Denis.



Localisation de la ZAC Sud Confluence et des différents périmètres opérationnels du projet d'aménagement Gare Confluence – Fond de carte : Google Maps

Le projet Gare-Confluence affiche l'ambition de requalifier un ancien quartier, marqué par l'activité industrielle et le transport ferroviaire, en proximité immédiate des centres-villes de Saint-Denis et de l'île Saint-Denis, à la confluence de la Seine et du canal Saint-Denis. Le site est également traversé en son centre par la ligne du RER D et abrite la gare de Saint-Denis. Le projet Gare-Confluence prévoit sur 65 hectares la production de nouveaux logements, la démolition-reconstruction de logements dégradés, la création de bureaux, de commerces, d'équipements publics et l'aménagement d'espaces verts.

Au sein du projet Gare-Confluence, le périmètre opérationnel de la ZAC Sud-Confluence prend place de part et d'autre de la ligne de RER D, 14 hectares sont situés à l'ouest des voies ferrées et 2 hectares à l'est. Elle est délimitée au nord par la rue du Port (RD 986, ex RN 186) et le projet de ZAC Alstom Confluence, à l'est par la RD 24 et le canal de Saint-Denis, au sud par une zone d'activités puis par l'autoroute A86 et à l'ouest par la RD 1 (anciennement RN 14) et la Seine. Le programme prévoit :

- 75 000 m² de SP pour environ 1 100 logements côté Ouest de la ZAC ;
- de 95 à 113 000 m² de SP de bureaux situé dans un rayon de 300m autour de la gare, et 2 250 m² de commerces et activités en RDC d'immeubles ;
- 6 700 m² de SHON d'équipements publics, correspondant à deux groupes scolaires pour environ 32 classes ;
- un parc urbain de 3 hectares au sud ;
- la reconfiguration des espaces publics, avec notamment la reconfiguration de la place Poul'march en bordure de Seine et l'aménagement d'un nouveau parvis à l'ouest de la gare ;
- le réaménagement de la trame viaire.

Ce sont 2 800 habitants et 800 élèves qui sont attendus sur ce nouveau quartier.

La densification des zones urbaines, l'amélioration du cadre de vie existant et la bonne articulation des différentes échelles sont parmi les leviers majeurs d'un aménagement durable de la ville. En cela, l'Autorité environnementale souligne l'intention d'aménager ce quartier situé en zone urbaine dense, en visant la reconversion d'un site délaissé et marqué par l'activité industrielle et le transport ferroviaire, et en cohérence avec les projets développés à une échelle plus large.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'Autorité environnementale insiste sur le niveau d'enjeu environnemental particulièrement élevé pour un projet sur ce secteur. Les principaux enjeux ont été identifiés : pollution des sols et risques industriels, risque d'inondation par débordement de la Seine et remontée de nappe, accessibilité du site et nuisances liées au trafic routier et ferroviaire, composition urbaine et préservation du paysage.

La consultation de la base de données BASIAS¹ a permis d'identifier trente sites potentiellement pollués dans le périmètre de la ZAC Sud-Confluence, ce qui représente une proportion exceptionnelle. Aucun site n'est par ailleurs recensé dans BASOL. Deux secteurs du projet ont fait l'objet d'un diagnostic plus approfondi : le secteur 1 correspond au futur parvis de la gare et le secteur 2 à un des groupes scolaires. Les résultats sont présentés comme issus d'une étude historique, de soixante-deux sondages sur le terrain dont six piézomètres pour l'analyse des gaz de sol, et d'une étude qualitative des risques sanitaires ; la présentation qui est faite de la méthode déployée et des conclusions est pertinente. Le secteur 1 est contaminé jusqu'à 6 mètres de profondeur en métaux lourds et en hydrocarbures, notamment liés à la présence de cuves enterrées. Le secteur 2 est également contaminé de manière significative. Dans l'état initial, cette problématique des sols pollués est traitée de manière satisfaisante à ce stade de la création. Comme cela a été entrepris par le pétitionnaire pour les secteurs cités précédemment, un diagnostic complet sur l'ensemble du périmètre devra être proposé au stade de la réalisation.

Des canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures, exploitées respectivement par les sociétés GRTgaz et TRAPIL, sont également recensées sur la zone d'étude. Les servitudes permettant de garantir l'accessibilité à ces canalisations ne sont pas identifiées. Quant aux servitudes en termes de constructibilité mentionnées page 170, elles ne sont pas considérées à ce jour comme d'utilité publique, contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact. Ces zones, portées à la connaissance des communes par le Préfet de Seine-Saint-Denis, ont pour but d'assurer une maîtrise de l'urbanisation à leurs abords afin de ne pas aggraver la situation existante et de garantir le niveau de compatibilité entre les pipelines et la sensibilité des bâtiments projetés, comme les établissements recevant du public (ERP).

Enfin, il est fait mention en page 71 de l'étude d'impact de trois Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour lesquelles aucun risque industriel majeur n'a été relevé. Actuellement, il apparaît qu'une seule de ces trois ICPE serait encore en activité.

Le risque inondation est également un enjeu particulier. La partie ouest du site d'implantation est réglementée par le PPRI² de la Seine, ce dont le dossier fait bien état. Il détaille notamment avec précision page 113 la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) à prendre en compte réglementairement pour le nivellement des premiers planchers fonctionnels des constructions projetées. L'impact d'une crue centennale est également étudié sur les nappes phréatiques. Le phénomène est donc bien mesuré et la réglementation associée bien identifiée. En revanche, l'Autorité environnementale reviendra sur d'importantes précisions à apporter pour prendre en compte les impacts du projet.

En termes de transports en commun, le secteur est desservi par le RER D, le Transilien, le tramway T1 qui doit être prolongé vers l'ouest et de nombreuses lignes de bus. Cependant, la gare de Saint-Denis est un pôle multimodal dans lequel transitent 60 000 voyageurs par jour avec un trafic déjà saturé. Quant à l'accessibilité piétonne et cyclable, seule la rive droite du canal est aujourd'hui longée par une voie verte utilisable par les modes doux. Il faut également noter que la voie ferrée constitue une importante coupure urbaine au sein même du quartier.

¹Base de données des anciens sites industriels et activités de service

²Plan de prévention du risque d'inondation

Pour ce qui est des nuisances sonores, la voie ferrée est une infrastructure classée en catégorie 1 et les routes départementales en catégorie 3. Des cartes de bruit sont également présentées à l'échelle de la Communauté d'agglomération, qui présentent en journée des niveaux supérieurs à 65dB en périphérie du site d'implantation du projet mais inférieurs à 55dB au cœur du futur quartier. De plus, une campagne de mesures du bruit a été menée en 2012, portant sur dix points situés au niveau des axes de communication, en journée et pendant 30 minutes. Un comptage des véhicules lourds et légers a été effectué en parallèle sur ces mêmes points. Cet état initial avancé au stade du dossier de création est apprécié. Les résultats sont compris entre 60 et 73 dB, ce qui correspond à un milieu bruyant du type « conversation à voix forte ». Cet environnement sonore dégradé est représentatif d'un milieu très urbanisé.

La qualité de l'air a également été traitée de manière satisfaisante à ce stade. L'autoroute A86, le couloir aérien Roissy Charles de Gaulle et le centre d'incinération SYCTOM de Saint-Ouen peuvent avoir une influence importante sur cette problématique. Les polluants provenant du trafic routier sont bien caractérisés. Le diagnostic s'appuie sur les mesures issues de deux stations du réseau de surveillance Airparif situées à Saint-Denis et dont les résultats ont été étudiés de 2008 à 2010. L'une des stations est dite « urbaine » et donne une mesure de l'air ambiant représentative du secteur, et l'autre dite « trafic » est localisée au niveau des axes routiers. Les résultats indiquent un dépassement important des valeurs limites de référence en oxydes d'azote (dont dioxyde d'azote NO₂) sur les deux stations et en particules au niveau de la station « trafic » proche de l'autoroute A1. La qualité de l'air du site d'implantation du projet est donc initialement dégradée.

Enfin, le secteur intègre plusieurs monuments historiques générant autant d'espaces protégés dans lesquels un contrôle de l'Architecte des bâtiments de France (ABF) sera requis pour les projets de démolition et construction, y compris en ce qui concerne les espaces publics. Les monuments historiques inclus dans le périmètre de la ZAC, dont les travaux sont soumis à autorisation suivant l'article L621-27 du code du Patrimoine, sont bien identifiés dans le dossier. Il s'agit de la maison du Directeur de l'ancienne usine Coignet (comprenant le mur de soutènement de la terrasse), de l'immeuble d'habitation des ouvriers et du bâtiment des archives de l'ancienne usine Coignet. Le site est également marqué par d'autres éléments du patrimoine industriel, le paysage du fleuve et du canal, les vues remarquables sur l'île Saint-Denis, et les coupures urbaines qui caractérisent le site : routes départementales sur berges et voie ferrée. En cela, la préservation du patrimoine, la mise en valeur du paysage et la composition urbaine du projet représenteront des enjeux importants.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Une première étude relative au projet d'aménagement Gare-Confluence a été lancée par le Conseil communautaire de Plaine Commune en 2003, en lien avec les projets de restructuration des transports en commun. Entre 2009 et 2011, la définition du projet a été affinée par des études pré-opérationnelles, dont une mission d'Approche environnementale de l'urbanisme – outil développé par l'Ademe. Cette intégration des problématiques environnementales en amont est appréciée.

Trois variantes de plan masse sont proposées pour le périmètre Est. Elles sont encore à l'étude. Ce secteur est très contraint par son enclavement entre la voie ferrée et la RD 24, et par la nature du foncier. En cela, il est difficile d'y prévoir des logements, et le projet retient essentiellement des immeubles de bureaux directement connectés au parvis de la gare.

En revanche, aucune variante de plan masse n'est proposée pour le périmètre ouest, pourtant beaucoup plus important en termes de programmation. Seules des variantes plus ou moins avancées sont disponibles par thématiques.

- Pour ce qui est de la pollution des sols, le dossier indique que les plans masses élaborés sont adaptables – ce qui est essentiel tant cet enjeu est contraignant – mais sans que cela ne soit démontré ni même illustré.
- Le projet intègre bien la gestion des eaux pluviales, mais les choix dirigés par le risque d'inondation ne sont pas clairement explicités. L'Autorité environnementale s'interroge notamment sur le positionnement du parc au sud du projet, sur un secteur peu ou pas inondable, alors que des constructions sont programmées sur d'autres secteurs parfois très exposés – jusqu'à 2m de hauteur en cas de crue centennale.
- La restructuration des accès à la gare et la création d'un vaste plateau piéton connecté au centre-ville vise à favoriser la fréquentation des transports en commun et répondre à son augmentation. Par ailleurs, le projet prévoit de développer les bureaux au bord de la voie ferrée pour limiter les nuisances sonores aux riverains. Or en page 18, une carte sans légende semble indiquer que des logements borderont également la ligne.
- Le traitement paysager, quant à lui, est d'abord motivé par la situation particulière du site à la confluence.

Cette justification des choix selon des critères environnementaux est appréciée ; la pertinence des variantes proposées est toutefois inégale selon les thématiques. En outre, il était attendu que soient également développées en parallèle du scénario retenu, des variantes d'aménagement global.

Enfin, le dossier évoque le potentiel de développement des énergies renouvelables sur le site en pages 69-71. Cette présentation reste succincte. Au-delà du recensement des ressources, la présentation d'éléments quantitatifs intégrant notamment une estimation des besoins du projet aurait été appréciée. Une étude de faisabilité de raccordement au réseau de chauffage communautaire est par ailleurs citée dans la présentation du projet, en page 21. Cette étude montre que le raccordement au réseau serait la solution la plus appropriée ; mais cette démonstration demande à être étayée. Ces éléments devront être précisés au stade du dossier de réalisation de la ZAC.

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

Sols et risques industriels

L'évaluation du risque sanitaire lié à la pollution des sols doit être présentée de manière détaillée et une attention particulière doit être portée à l'implantation des groupes scolaires. Si le traitement des impacts permanents et des mesures associées est pertinent, la prise en compte d'éventuelles pollutions en phase chantier fait défaut. La problématique de construction à proximité des canalisations mérite également d'être appréhendée de façon plus approfondie.

Les conclusions de l'étude qualitative des risques sanitaires (EQRS) réalisée sur le secteur 1 à partir des gaz du sol montrent que les niveaux de risque sanitaire sont inférieurs aux seuils de référence définis comme acceptables. Cependant, les valeurs de référence et leurs sources ne sont pas citées dans l'étude ; il aurait été intéressant de joindre l'EQRS à l'étude d'impact. Étant donné la construction de deux groupes scolaires – établissements recevant des populations sensibles au sens de la circulaire du 8 février 2007 – et la présence de plusieurs sites potentiellement pollués à proximité, il appartient au pétitionnaire de s'assurer que le projet ne présente pas de risques en termes sanitaires. En effet, la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles précise que le maître d'ouvrage du projet se doit de consulter les archives détenues en préfecture, en mairie, aux bureaux des hypothèques, etc. y compris les inventaires nationaux actuellement disponibles, pour

connaître au mieux le passé du site sur lequel la construction est envisagée. Des analyses environnementales approfondies et des travaux de dépollution pourront ensuite être réalisés, afin de s'assurer que ce type d'établissement soit implanté sur des sites non pollués.

Les mesures compensatoires à la pollution des sols proposées par Plaine Commune sont pertinentes, en ce qu'elles considèrent avant tout une gestion raisonnée selon le risque sanitaire. Elles consistent à :

- préférer la gestion du risque sanitaire et environnemental à la dépollution,
- réaliser un diagnostic et une analyse des sols et eaux souterraines,
- proposer une étude technico-économique de décontamination en fonction des résultats des études de risques,
- adapter les programmes d'aménagement en fonction du niveau de pollution des sols et de l'impact potentiel sur l'être humain – dépollution ciblée sur certains endroits, utilisation de remblais sains, prescriptions d'aménagement, etc.

La gestion des déchets liés à l'excavation des sols a également été prise en compte en page 176 du dossier. En revanche, les désordres liés à la phase chantier n'ont pas été abordés. Les intervenants devront être vigilants aux éventuels ruissellements de fluides qui pourraient venir polluer le milieu naturel (huiles, hydrocarbures, etc.). De même, ils doivent prévoir les nuisances et les risques pour la santé qu'encourent les riverains et les salariés du chantier, notamment l'inhalation de poussières liées à la démolition d'anciens bâtiments amiantés – cf. article R1334-27 du Code de la santé publique. En outre, les intervenants doivent prendre en compte l'acheminement et le traitement des déchets de démolition, l'étendue des différentes sources de pollution au vu du sens d'écoulement de la nappe et le pouvoir de remobilisation des polluants vis-à-vis du risque d'inondation.

Par ailleurs, l'étude d'impact doit traiter de façon plus complète la problématique d'implantation des ERP à proximité des canalisations. En page 178 du dossier, le paragraphe 4 intitulé « Mesures sur l'occupation souterraine des sols » ne traite que des canalisations TRAPIL sans mentionner celles de GRTgaz. De plus, les mesures compensatoires à prévoir en cas de construction d'un nouvel ERP à proximité de l'une ou l'autre des canalisations ne peuvent être définies a priori sans une étude plus poussée du projet. Il est donc prématuré d'indiquer que « les mesures compensatoires nécessaires (...) sont le balisage renforcé accompagné d'un gardiennage renforcé. » Un rapprochement entre l'aménageur et les transporteurs (GRTgaz et TRAPIL) semble nécessaire sur ces questions.

Pour information, le décret n°2012-615 du 2 mai 2012 est venu modifier les règles en matière d'urbanisation à proximité des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques. Dorénavant, pour tout projet d'ERP de plus de 100 personnes ou d'immeuble de grande hauteur à proximité d'une canalisation, l'aménageur doit fournir une analyse de compatibilité de son projet avec l'existence de cette canalisation – cf. article R555-30 du Code de l'environnement. Afin de prévenir les risques d'endommagement des canalisations générant les conséquences les plus graves, les travaux doivent être conduits dans le respect de la procédure de déclaration de travaux et de déclaration d'intention de commencement de travaux (DT – DICT) définie par le décret modifié n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif aux travaux réalisés à proximité des réseaux. Elle concerne également les réseaux de chaleur et la distribution du gaz. L'étude d'impact ne traite pas de ces sujets.

Risque inondation

Les impacts du projet et les mesures associées vis-à-vis du risque inondation sont très peu développés ; une étude hydraulique telle que définie par le PPRI fait défaut.

La partie 1.4.3 du dossier présentée comme les effets du projet sur le risque inondation relève plutôt du diagnostic. L'étude d'impact pourrait préciser, conformément au PPRI :

- l'impact du nivellement de terrain projeté sur l'écoulement des eaux en cas de crue : hauteur d'eau, vitesse d'écoulement, bilan déblai/remblai sous la cote des PHEC ;
- l'impact des constructions prévues, facilitant ou au contraire entravant l'écoulement des eaux par rapport aux constructions existantes ;
- l'impact en termes de volume de stockage des stationnements en sous-sols sous la cote des PHEC et rendus inondables, et l'impact de ces mêmes sous-sols sur le niveau et la circulation des eaux souterraines ;
- la caractérisation des populations et des biens exposés ;
- l'impact de la nécessaire prise en compte de la cote des PHEC sur le fonctionnement des rez-de-chaussée et sur le cadre de vie des futurs occupants, des constructions sont programmées sur des secteurs où cette cote atteint presque 2m au-dessus du terrain naturel.

Le règlement du PPRI de la Seine dans le département de la Seine-Saint-Denis prescrit en page 28 que sont autorisées en zone jaune « Les opérations d'aménagement sous réserve de la réalisation d'une étude hydraulique sur l'ensemble du secteur avec la définition et la mise en œuvre de mesures compensatoires pour supprimer l'impact sur les conditions d'écoulement des crues et assurer la conservation des volumes de stockage définis ». Cette étude hydraulique est quant à elle définie en page 13 du même règlement : « Une étude hydraulique doit comporter :

- Un calage de l'état initial validé par plusieurs crues représentatives (les résultats doivent comporter pour chaque profil les coefficients de Strickler [rugosité] des lits mineurs et majeurs, les vitesses d'écoulement et la cote de la ligne d'eau) ;
- Les résultats de la propagation du débit de la crue de référence après intégration des données topographiques du projet.

Lorsqu'une étude d'impact est rendue nécessaire dans le cadre d'un projet, celle-ci doit intégrer un volet hydraulique et la définition de mesures compensatoires. »

Ces éléments devront être connus au stade du dossier de réalisation. Les résultats auraient permis d'envisager des préconisations plus précises permettant de réduire la vulnérabilité des personnes et des biens qui seront exposés au risque, et d'assurer le fonctionnement du quartier lors de crues parfois longues. En effet, les mesures proposées dans le dossier ne se limitent qu'à des préconisations de principe, sans aucune précision ni chiffrage.

Accessibilité du site et déplacements

Le projet est bien orienté par la diversification des modes de transport ; mais l'augmentation du trafic reste considérable, et avec elle la dégradation de la qualité de l'air. Le dossier propose une étude intéressante de l'évolution de la pollution atmosphérique et de l'ambiance sonore, bien que les impacts cumulés et la phase chantier doivent être mieux considérés.

Des actions visant à réduire l'usage individuel de la voiture seront menées :

- développement des transports en commun avec le prolongement du T1 et création du tramway T8 ;
- développement des modes de transport doux : abris à vélos, voies cyclables, voies piétonnes, parking mutualisés ;
- limitation de la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble de la ZAC.

Ces mesures vont dans le sens d'un apaisement des circulations et d'un meilleur partage de l'espace public. De même, le développement du quartier est orienté par la restructuration de la gare de Saint-Denis et le développement ambitieux des espaces publics alentours. Ces points sont appréciés de l'Autorité environnementale.

L'étude d'impact indique que le projet engendrera une augmentation des trafics routiers de 350 % sur le quartier, et donc une augmentation significative des émissions en substances polluantes dans l'atmosphère. Pour extrapoler l'incidence de cette augmentation d'ici 2025,

le logiciel Impact-Ademe a été utilisé. Ce logiciel calcule les émissions en polluants des véhicules en conditions réelles de circulation. Les effets sur la santé des polluants sont présentés par rapport aux populations exposées du quartier – 2 800 habitants et 800 élèves. Cette étude conclut à l'augmentation de la plupart des polluants (+28 % pour le CO, +10 à 12 % pour les particules et les métaux lourds, +6,5 % pour les oxydes d'azote) et à la diminution du taux de SO₂ et de plomb grâce à l'évolution technologique. Les mesures proposées sont la mise en place de modes de déplacements alternatifs à la voiture, la limitation des émissions industrielles sur ce secteur et la construction de bâtiments énergétiquement performants. En revanche, l'étude d'impact aurait également dû proposer des mesures en phase chantier. De plus, cette augmentation considérable du trafic et la dégradation de la qualité de l'air associée auraient également dû être plus développées en termes d'impacts cumulés.

Une modélisation des niveaux sonores au sein de la future ZAC a été réalisée à l'aide du logiciel Mithra. Deux cartes sont présentées pour des valeurs prises à 1,50m du sol, la première présente l'état actuel et la seconde l'état projeté en 2025. La modélisation ne porte cependant que sur le trafic routier. Le seuil de niveau de bruit intérieur nocturne à respecter selon l'Organisation mondiale de la santé est de 30dB. Ce seuil devrait être respecté grâce à l'isolation phonique des bâtiments. Les activités devront avoir des niveaux sonores conformes à la réglementation pour le respect des valeurs d'émergence. Le facteur bruit a globalement été bien pris en compte dans le projet et les mesures compensatoires. En revanche, des dispositions restent à prendre pour atténuer les nuisances en phase chantier. Les ouvriers du chantier et les riverains ne doivent pas être exposés à des niveaux de bruit supérieurs à 85dB pendant huit heures, seuil au-delà duquel l'oreille est atteinte. Les effets cumulés auraient également dû être traités de manière plus approfondie.

Paysage et composition urbaine

Si le projet contribue à la requalification d'un secteur actuellement peu valorisé, cette opération aurait mérité de mieux prendre en compte les traces paysagères et bâties, dont la mise en valeur constituerait l'ancrage historique du nouveau quartier. Cette prise en compte de l'existant associée à une caractérisation plus détaillée de la composition urbaine future et de sa capacité à évoluer sont nécessaires pour permettre l'inscription durable du quartier. Ces éléments alimenteront l'appréciation et les avis de l'ABF.

À ce stade, les projets développés sur les monuments protégés ne permettent pas d'apprécier leur opportunité pour la conservation des bâtiments, ni d'anticiper sur l'instruction à venir des autorisations. Il y a lieu cependant d'indiquer que le projet de supprimer partiellement la terrasse de l'ancienne maison du Directeur de l'usine Coignet au profit d'un escalier public monumental est susceptible d'impacter le mur de soutènement, lui-même protégé au titre des Monuments historiques, ainsi qu'un ensemble d'infrastructures attenantes à l'ancienne usine constitué d'un réseau de canalisations et d'ouvrages souterrains réalisés en « béton Coignet ». Des investigations seront donc nécessaires pour préciser les projets architecturaux.

L'Autorité environnementale indique que l'opération d'aménagement procède à une recomposition drastique des paysages par la démolition du bâti existant, le remodelage du relief actuel et le gommage du découpage foncier. Les seules exceptions en termes de conservation sont le bâtiment Francolor, la halle des anciens établissements Combe et les trois monuments protégés. Le choix des bâtiments conservés ne semble pas justifié par une investigation exhaustive du bâti en place et de son évaluation qualitative en termes de valeur historique, architecturale ou urbaine. Par exemple, les anciens bâtiments industriels des établissements Coignet situés dans le prolongement du bâtiment des archives (protégé au titre des Monuments historiques) et appartenant à l'ancienne usine sont clairement visibles dans la gravure d'époque reproduite page 104 du dossier. Ces constructions présentent un intérêt historique et architectural remarquable ; et l'Autorité environnementale rappelle que de précédentes demandes d'autorisation de démolition de

cet ensemble ont reçu un avis défavorable de l'ABF, relayé par un refus de permis de démolir par la Ville. De la même façon, les murs d'enceinte de l'ancienne usine encore en place sont réalisés en béton Coignet, matériau qui participe à l'intérêt historique du site. La remise en cause de telles constructions est susceptible de recevoir un avis défavorable de l'ABF. Une investigation approfondie préalable du site est indispensable au repérage des éléments remarquables et à leur intégration dans la recomposition générale du quartier.

Du point de vue paysager, le dossier pointe les « coupures urbaines qui cisailent le paysage », notamment au droit du faisceau ferré. Force est de constater que le projet, avec une unique passerelle accessible au bout du futur parc et éloignée des immeubles créés, n'améliore pas de manière évidente ce franchissement. Par ailleurs, la spécificité paysagère du réseau ferré, en écho au fleuve et au canal, structure l'urbanisation historique du secteur, et contribue autant à son identité qu'au repérage de sa situation territoriale. La création d'un front de bureaux le long des voies n'est pas susceptible de tirer parti de cette disposition et contribue au renforcement d'une barrière paysagère et urbaine.

Enfin, en ce qui concerne la composition urbaine proposée, l'absence de plans des sous-sols ne permet pas d'apprécier la correspondance entre les espaces non bâtis, les zones en pleine terre et le découpage foncier. Ces caractéristiques sont importantes en ce qu'elles permettent d'évaluer la capacité du nouveau tissu urbain à évoluer en termes de densité, et donc à favoriser ou non le renouvellement à différentes échelles, ambition pourtant affichée par le pétitionnaire. Ensuite, l'absence de définition des caractéristiques spatiales des bâtiments eux-mêmes – telles que l'altitude des rez-de-chaussée par rapport au terrain naturel ou le rapport entre la délimitation des espaces publics avec l'enveloppe architecturale des bâtiments – ne permet pas de juger d'une capacité d'évolution dans le temps des occupations au droit de l'espace public. La définition de ces caractéristiques s'impose afin de garantir la possibilité de renouvellement urbain nécessaire à l'inscription durable du nouveau quartier.

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. Celui que propose le dossier reprend bien les éléments essentiels. Cependant, l'énumération de nombreux points succincts nuit à la clarté du propos et ne permet pas d'appréhender la sensibilité particulière de certains enjeux. Un effort de synthèse des différentes parties aurait pu être fourni pour permettre de faciliter la compréhension de tous, d'insister sur les points les plus importants, et de mettre en relation des thématiques souvent cloisonnées. C'est ce qui est proposé dans le corps de l'étude d'impact, en pages 107-110, et que l'Autorité environnementale souligne. D'une manière générale la forme de l'étude d'impact quant à elle est claire et les illustrations pertinentes.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Pour le Préfet de Région et par délégation
Le Préfet, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales
d'Île-de-France

Laurent FISCUS