



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

Le 26 MAI 2015

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1011-15

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, 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 des logements, des bureaux, un réaménagement des voiries et une requalification des espaces publics pour ce quartier situé en zone urbaine dense, en visant le désenclavement et la reconversion d'un site marqué par l'activité industrielle et le transport ferroviaire. D'une superficie initiale de 16 hectares, le périmètre du présent dossier a été réduit à 7,5 ha pour des raisons économiques. Le programme d'aménagement mixte a été revu à la baisse en passant de 1100 à 750 logements, de 100 000 à 57 000 m² de surface de plancher d'activités (bureaux), de deux groupes scolaires (32 classes) à un seul (18 classes). Il n'inclut plus certains aménagements paysagers et de désenclavement tels que le parc de 5 ha, des voiries ou une passerelle. L'autorité environnementale recommande de justifier le périmètre finalement retenu compte tenu des évolutions du programme. Le présent avis porte sur le dossier de DUP. Il fait suite à un avis précédemment émis le 19 novembre 2012 portant sur le périmètre initial et à une note d'absence d'observation en 2013.

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 : ces problématiques sont bien intégrées à ce stade de la création. Le projet d'aménagement doit pouvoir s'adapter à cette contrainte et une attention particulière est portée à l'accueil des populations sensibles ;
- 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 et à la loi sur l'eau ;
- 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 auraient dû être développés ;
- Paysage et composition urbaine : l'opération aurait mérité de mieux prendre en compte la valeur historique, architecturale et urbaine du site ; et d'apporter des précisions sur la programmation et la réalisation des opérations reportées.

Avis 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.

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation :

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE 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. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de zone d'aménagement concertée (ZAC), Sud-confluence à Saint-Denis est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement.

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

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact du dossier de création de ZAC (version mai 2013) du projet d'aménagement concerté Sud Confluence à Saint-Denis. Il est rendu dans le cadre de la procédure de DUP présentée par la communauté de communes Plaine Commune.

1.3. Contexte et description du projet

Cet avis de l'Autorité environnementale porte sur le dossier de déclaration publique au stade de la 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, au nord, et la réhabilitation du quartier Brise-Echalas, à l'est.

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. Il bénéficie de la proximité immédiate du pôle d'échange de transport collectif concernant le RER D, le Transilien H, le tramway T1 et la ligne T8 récemment achevée, ainsi que le réseau de bus en gare de Saint-Denis réorganisé en conséquence.

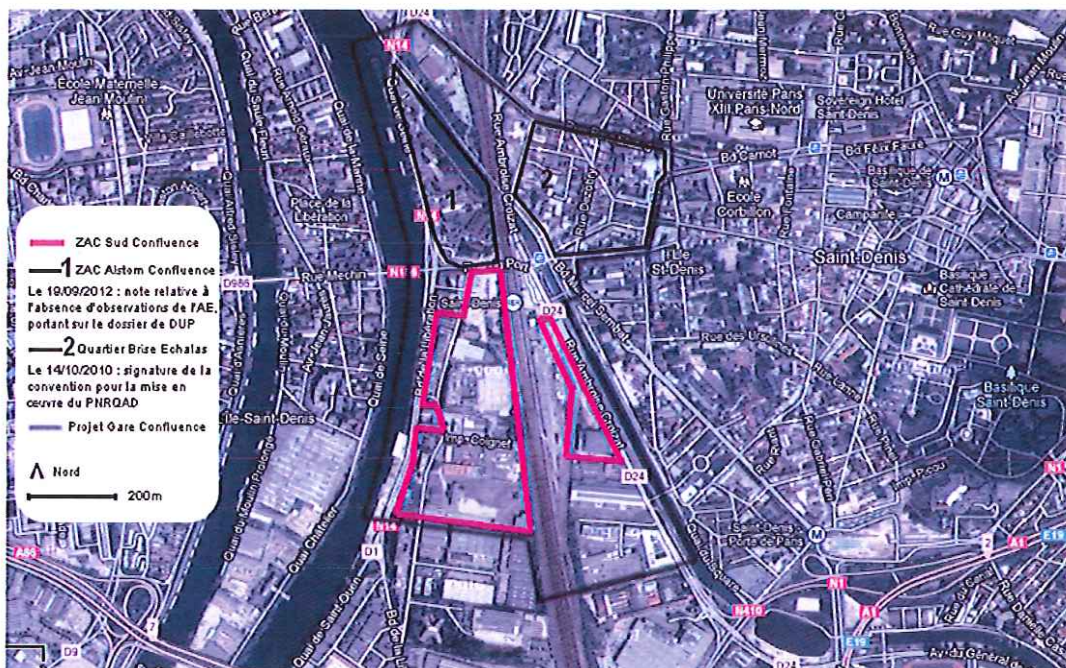


Fig1. Localisation de la ZAC Sud Confluence et des différents périmètres opérationnels du projet d'aménagement Gare Confluence – Fond de carte : Google Maps (périmètre initial de la ZAC Sud Confluence en rouge)

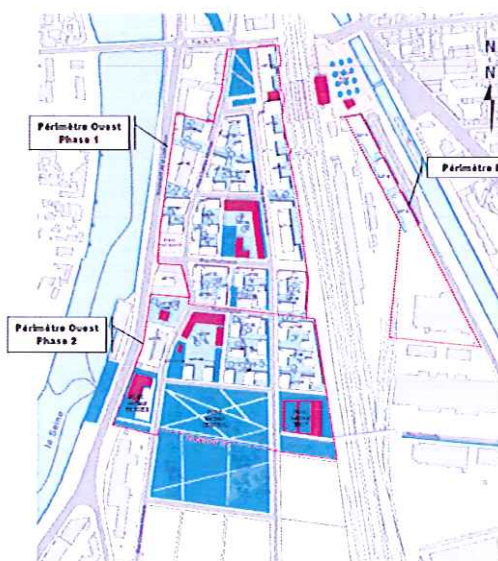


Fig 2. Périmètre de ZAC -dossier de DUP mai 2013

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 en cohérence avec les projets développés à une échelle plus large. Le site est 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, l'aménagement d'espaces verts et le désenclavement de la partie sud.

Le périmètre opérationnel de la ZAC Sud-Confluence prenait initialement place de part et d'autre de la ligne de RER D, délimité :

- au nord par la rue du Port (RD 986, ex RN 186) et la 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 ;
- à l'ouest par la RD 1 le long de la Seine (anciennement RN 14) et la rivière.

Avec :

- 2 hectares à l'est ;
- 14 hectares situés à l'ouest des voies ferrées, délimitant 2 sous périmètres appelés Phase 1 au nord et Phase 2 au sud.

Le programme prévoyait :

- 75 000 m² de surface de plancher (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 5 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 et une passerelle au dessus des voies ferrées afin de désenclaver le quartier ;

2 800 habitants et 800 élèves étaient attendus sur ce nouveau quartier.

L'actuel programme concerne un périmètre de 7,5 ha situé au nord de l'ancien périmètre (secteur de Phase 1), délimité :

- à l'est par la voie de chemin de fer ;
- au sud par l'impasse Coignet.

Il prévoit 57 000 m² de surface de plancher de bureaux, 750 logements (47 000 m²), 1 500 m² de commerces et 18 classes.

Il maintient l'aménagement des espaces publics constitués par le parvis ouest de la gare, la création d'une voie nord-sud rejoignant le quartier Pleyel au sud, le maillage des espaces publics par une armature de liaisons structurantes et la place Poul'march en bordure de rivière. Le secteur de phase 2 est reporté, ce dernier prévoyait de l'habitat (lots F1 à F3, G1 à G5 et H3 à H5), des voiries ainsi qu'un projet de parc (5ha). Ce dernier, d'orientation est-ouest et délimité par la Seine à l'ouest, devait être relié au parc de Geyter à l'est à l'aide d'une passerelle surplombant les voies de chemin de fer.

Les travaux du présent périmètre de ZAC Sud Confluences seront achevés à l'horizon 2020-21. Une information pourrait être apportée quant à la programmation des secteurs d'extension future (secteur de phase 2) en raison des impacts cumulés liés aux aménagements successifs.

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 gestion de l'eau sur le site, accessibilité du site et nuisances liées au trafic routier et ferroviaire, composition urbaine et préservation du paysage.

Concernant la **pollution des sols**, 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 au groupe scolaire. 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

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

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 leur accessibilité notamment pour l'entretien et les réparations, sont précisées dans l'étude d'impact.

Enfin, il est fait mention 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 et la gestion de l'eau sur le site** est également un enjeu particulier. La partie ouest du site d'implantation est réglementée par le PPRI² de la Seine. Le site est principalement en zone jaune (aléas forts) et pour une petite partie en zone orange (aléa très fort), ce dont le dossier fait bien état. Il détaille notamment avec précision 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. L'Autorité environnementale recommande d'apporter des précisions sur l'enjeu inondation et sur d'autres thématiques liées à l'eau qui mériteraient d'être développées au stade de la DUP, à savoir :

- la maîtrise des eaux pluviales sur le site au regard de l'obligation de réguler les eaux de pluie à la parcelle afin d'éviter les rejets au réseau comme cela se pratique actuellement ;
- les pompages prévus, considérant le rabattement de la nappe lors de la phase chantier et susceptibles d'impacter les eaux souterraines.

En termes de **transports en commun**, Le secteur est desservi par le RER D, le Transilien, le tramway T1 qui a été 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.

Pour ce qui est des **nuisances sonores**, l'état initial est satisfaisant. 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

²Plan de prévention du risque d'inondation

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. Considérant la situation actuelle déjà dégradée au regard de l'ambiance sonore et la qualité de l'air, ces deux thématiques représentent aussi un enjeu fort du projet, ce dernier devant s'efforcer d'améliorer la situation.

Enfin, concernant le **patrimoine bâti et paysager**, 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 et des mesures proposées

3.1 Justification du projet retenu

L'intégration des problématiques environnementales en amont du projet par le porteur de projet depuis 2003 est appréciée.

Aucune variante de plan masse n'est proposée. 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 masse élaborés sont adaptables – ce qui est essentiel tant cet enjeu est contraignant – mais sans que cela ne soit démontré ni même illustré.
- La gestion des eaux pluviales et les choix dirigés par le risque d'inondation ne sont pas clairement explicités.
- 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.
- 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. De même, il aurait été apprécié d'explicitier l'évolution du périmètre du projet.

Enfin, le dossier évoque le potentiel de développement des **énergies renouvelables** sur le site. 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. 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

Pollution des sols et risques industriels

L'évaluation du risque sanitaire lié à la pollution répond aux observations émises dans l'avis du 19 novembre 2012 de manière détaillée et des mesures de suivi sont proposées. En particulier, une attention particulière est portée au groupe scolaire et à son implantation. La problématique de construction à proximité des canalisations est mieux appréhendée. Les impacts de la phase chantier restent toutefois à préciser.

Le pétitionnaire a joint l'étude qualitative des risques sanitaires (EQRS), et les conclusions concernant 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. Le pétitionnaire a produit une Analyse du Risque Résiduel (ARR) réalisé en avril 2013 pour le site destiné à la réalisation du groupe scolaire (lot E1). Ceci répond à la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués, d'établissements accueillant des populations sensibles.

Les mesures compensatoires 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 sol 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 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 et susceptibles de comporter des peintures au plomb – cf. article R1334-27 du Code de la santé publique et les articles R.4412-70 et R.4412-75 du code du travail sur les mesures protections collectives et individuelles. 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, une attention est apportée concernant la problématique d'implantation des établissements recevant du public (ERP) à proximité de canalisations existantes. 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. L'autorité environnementale apprécie que ces points aient été pris en considération. Le pétitionnaire a en effet pris contact (p 202), avec les transporteurs dans le cadre de l'implantation du groupe scolaire, afin d'en vérifier l'acceptabilité.

Risque inondation et gestion de l'eau sur le site

Les impacts du projet et les mesures associées vis-à-vis du risque inondation restent insuffisamment développés ; une étude hydraulique telle que définie par le PPRI fait défaut. L'étude d'impact doit 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'objectif de conservation des volumes de la crue ;
- 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.

En termes de surface soustraite à l'expansion des crues, le projet est soumis à loi sur l'eau (régime de la déclaration pour une surface soustraite inférieure à 10 000 m²). Cette surface doit être présentée et justifiée dans l'étude d'impact. La compensation volumique vis-à-vis des crues de la Seine est prévue via la construction de parkings souterrains inondables. Une autre mesure consiste à privilégier les zones techniques diverses en RDC conformément au PPRI, en évitant toutefois les équipements électriques (centres informatiques, machineries d'ascenseurs, transformateurs, etc).

Ces éléments devront être précisés au stade du dossier de réalisation. Ils permettront 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.

Au stade de la DUP, l'autorité environnementale recommande de traiter l'ensemble des thématiques liées à l'eau. Concernant par exemple la gestion des eaux pluviales sur la ZAC, il est attendu que l'étude présente les scénarios à l'étude pour assurer la régulation des eaux à la parcelle avant rejet. Une partie de ces rejets se fera en direction du milieu naturel en raison de la topographie du site. Dans le cas du projet, l'autorisation de rejet au milieu naturel (rivière ou par infiltration dans la nappe), relève de la loi sur l'eau (et d'une autorisation préfectorale, article R214 -1 et suivants du code de l'environnement). L'autorité environnementale note que le débit cité dans l'étude de 10l/s concerne spécifiquement les rejets autorisés aux réseaux (gérés par le département) et non les rejets au milieu naturel qui sont définis spécifiquement dans le dossier loi sur l'eau.

La construction des sous-sols au droit des futurs immeubles implique le rabattement de la nappe, en phase chantier. L'étude d'impact aurait dû faire état de l'impact de ces prélèvements sur le niveau de la nappe et du possible effet de « barrage ». Il est également rappelé que ces prélèvements sont soumis à la loi sur l'eau. Enfin, plus généralement, l'autorité environnementale rappelle que si « plusieurs ouvrages, installations, catégories de travaux ou d'activités doivent être réalisés par le même maître d'ouvrage, une seule demande d'autorisation (ou une seule déclaration) doit être présentée pour l'ensemble de ces installations.

Accessibilité du site, déplacements et nuisances induites

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 la création du tramway T8 (déjà effectif depuis début 2015) ;
- mutation de voies anciennement empruntées par la voiture en voies piétonnes ;
- 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 précédemment concernant les circulations ainsi que la limitation des émissions industrielles sur ce secteur et la construction de bâtiments énergétiquement performants, vont dans le sens d'une réduction des incidences. Ces estimations auraient dû être ajustées au projet actuel et son nouveau périmètre. Enfin, l'étude d'impact aurait également dû proposer des mesures en phase chantier.

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. Le projet initial prévoyait d'implanter une passerelle à l'extrémité du futur parc, certes éloignée des immeubles créés, qui tendait à améliorer ce franchissement. Des informations pourraient être apportées concernant le devenir de cet ouvrage. 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. Elle offre toutefois une contrepartie intéressante en termes d'écran au bruit produit par la voie ferrée.

Du point de vue paysager toujours, la programmation initiale pouvait tirer parti du projet de parc au sud du périmètre initial de la ZAC. Cet aménagement est sorti du périmètre de la ZAC or il constituait un élément important du futur paysage de ce secteur. C'est pourquoi, des informations pourraient être apportées quant au devenir du parc.

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.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jean-François Carencu'. The signature is stylized with a large initial 'J' and a long horizontal stroke at the end.

Jean-François CARENCO