



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 2 juin 2018  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet urbain « Quartier de la mairie »  
situé à La Courneuve (Seine-Saint-Denis)**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet urbain « Quartier de la mairie » sur la commune de La Courneuve dans le département de la Seine-Saint-Denis. Il est émis dans le cadre de la procédure de création d'une zone d'aménagement concertée (ZAC). Le site du projet, d'environ 7 hectares, se situe au sud-ouest de la commune, dans un secteur en partie en cours de renouvellement urbain, entre la mairie, l'autoroute A86, la gare RER et la future gare du Grand Paris Express.

Le projet vise à construire, pour 85 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher répartis en 8 îlots sur 2 niveaux de sous-sols maximum, 1 000 logements, dont 30 % de logements sociaux, un hôtel-restaurant, des commerces de proximité, des activités et des équipements publics (une crèche de 40 berceaux, un groupe scolaire de 20 classes et un gymnase). Le projet prévoit aussi des travaux de voirie, la création d'espaces publics et d'espaces verts, le maintien de l'hôtel de ville et la réhabilitation du parc Jean Moulin.

Une mosquée doit également être construite au sein du périmètre de la future ZAC mais semble, au vu du dossier, exclue du périmètre du projet d'aménagement. La MRAe recommande de clarifier le positionnement de cet édifice par rapport au projet et à la future ZAC.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés sont les pollutions de sols, les remontées de nappe, le ruissellement, les nuisances sonores, et électromagnétiques, la pollution de l'air, la biodiversité et les déplacements, avec une attention particulière à apporter à la phase de chantier en ce qui concerne la gestion des démolitions puis des travaux de construction et d'aménagement .

L'étude d'impact est claire, bien rédigée et illustrée. Elle intègre des synthèses et des rappels réglementaires qui confortent son accessibilité pour le public.

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

- Le site présente d'importantes pollutions des sols et des risques de remontée de nappe alors que des établissements sensibles y sont programmés.

La MRAe prend acte de ce que la procédure de création de ZAC marque le début d'engagement opérationnel du projet, et que le site est actuellement occupé par des bâtiments, rendant certaines investigations difficiles.

Elle recommande de mener dès que possible les études complémentaires annoncées pour préciser la nature des pollutions, les caractéristiques de la nappe subaffleurante et les

interactions entre ces deux éléments, puis de confirmer la localisation des équipements sensibles et d'identifier des mesures de prévention et de gestion appropriées, y compris pour la gestion des eaux pluviales.

Elle recommande que ces études et la prise en compte de leurs résultats soient intégrées dans l'étude d'impact actualisée du projet qui sera produite dans le cadre des futures procédures afférentes au projet d'aménagement du quartier de la mairie .

- Le site est concerné par des nuisances sonores et une pollution de l'air importantes, voire très importantes, en particulier pour les 251 logements prévus à proximité du RER B et de l'autoroute A86. Des études et des justifications complémentaires sont attendues, notamment vis-à-vis des populations sensibles.

- Le site est traversé par une ligne à haute tension de 225 kV enterrée. Des justifications complémentaires sont attendues sur la réalisation d'un groupe scolaire et d'une crèche à proximité de cette ligne.

Plus globalement, compte tenu des nuisances et pollutions fortes sur le site, la justification de la localisation et les conditions de l'implantation d'établissements accueillant des populations sensibles : crèche, groupe scolaire, gymnase, mosquée (même si ce dernier édifice est présenté comme en dehors de la programmation du projet) doit être approfondie.

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

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

## **Avis détaillé**

### **1. L'évaluation environnementale**

#### **1.1. Présentation de la réglementation**

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

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

Le projet urbain « Quartier de la mairie » à La Courneuve est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39<sup>o1</sup>).

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

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu dans le cadre de la procédure de création d'une ZAC et porte sur l'étude d'impact datée de mars 2018 et sur la prise en compte de l'environnement par le projet tel qu'il est présenté dans le dossier de création de la ZAC.

Cette étude d'impact est un document unique de 299 pages d'une présentation claire, agréable et richement illustrée. Les tableaux de synthèse et les bilans des éléments principaux de chaque partie permettent une compréhension et une lecture aisées du document. Cependant, quelques figures ne sont pas d'une grande netteté.

Après sa mise à disposition du public à l'intérieur du dossier de création de la ZAC, cet avis est l'un des éléments que l'autorité compétente (l'établissement public territorial Plaine Commune) prend en considération pour prendre la décision de créer ou non la ZAC et d'édicter des mesures d'évitement, réduction ou compensation des impacts du projet .

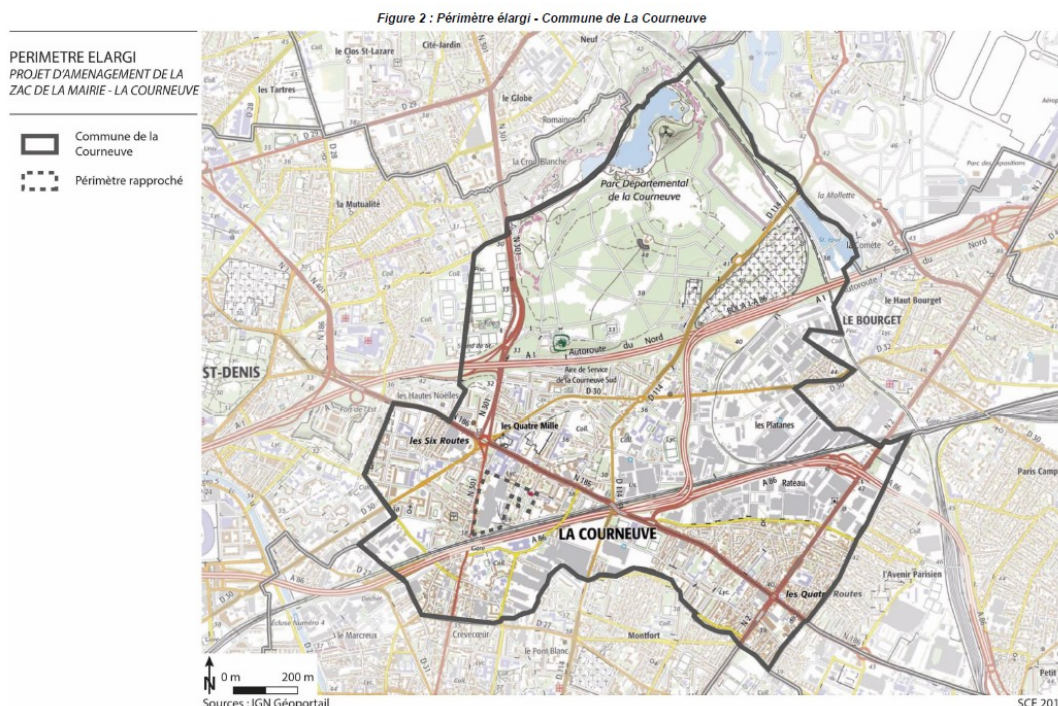
Lors des procédures ultérieures de réalisation du projet (réalisation de la ZAC, DUP, autorisation environnementale, permis de démolir, permis de construire...) l'étude d'impact du projet, au besoin actualisée, constituera une pièce du dossier d'enquête publique ou de mise à disposition du public. Les décisions qui seront alors prises compléteront au besoin les mesures sur les impacts du projet.

<sup>1</sup> Rubrique 39 : Travaux, constructions et opérations d'aménagement y compris ceux donnant lieu (...) à une procédure de ZAC, (...) constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> (...). Les composantes d'un projet donnant lieu à (...) une procédure de ZAC ne sont pas concernées par la présente rubrique si le projet dont elles font partie fait l'objet d'une étude d'impact.

### 1.3. Contexte et description du projet

Le projet, présenté par l'établissement public territorial Plaine Commune consiste en l'aménagement sur 7 ha du « Quartier de la mairie » à La Courneuve (Seine-Saint-Denis). Il est prévu de réaliser ce projet dans le cadre d'une zone d'aménagement concertée (ZAC). Cette commune est située à 5 km au nord est de Paris. Les terrains du site d'étude, totalement urbanisés, sont relativement plats, entre 37 et 42 m d'altitude (page 82).

La population communale de 41 700 habitants (2015) est jeune (50 % de moins de 30 ans) et marquée par un taux de chômage élevé de 26,8% (10 % au niveau national). Le site est marqué par de fortes difficultés sociales et urbaines.



Source: étude d'impact, page 24

Le projet s'inscrit dans l'opération d'aménagement et de programmation (OAP) de secteur<sup>2</sup> d'aménagement « Six Routes - Schramm » prévues au projet de plan local d'urbanisme révisé qui a fait l'objet d'un avis de la MRAe<sup>3</sup>. Cette OAP développe sur 38 pages et trois schémas des orientations dont certaines sont spécifiques au sous-secteur « Schramm » dans lequel s'inscrit le projet. Le projet doit être compatible avec ces orientations.

La présentation qui est faite de l'OAP dans l'étude d'impact est très succincte (p 140) : le schéma de l'OAP qui est reproduit (figure 152) est difficilement lisible et son contenu n'est pas commenté. L'extrait du plan de zonage (P 142) est lisible, mais l'objet des réserves pour équipements publics dans le périmètre du projet n'est pas indiqué. Le chapitre de l'étude d'impact consacré à la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par la PLU (P 246) indique seulement que « l'OAP (...) apporte des précisions sur l'organisation fonctionnelle et morphologique du futur quartier de la mairie. » L'articulation du projet

<sup>2</sup> Une OAP de secteur d'aménagement remplace le règlement du PLU sur son secteur (article R. 151-8 du code de l'urbanisme).

<sup>3</sup> Avis délibéré de la MRAe d'Île-de-France 2017-64 du 27 juin 2017 sur le projet de révision du PLU de La Courneuve :

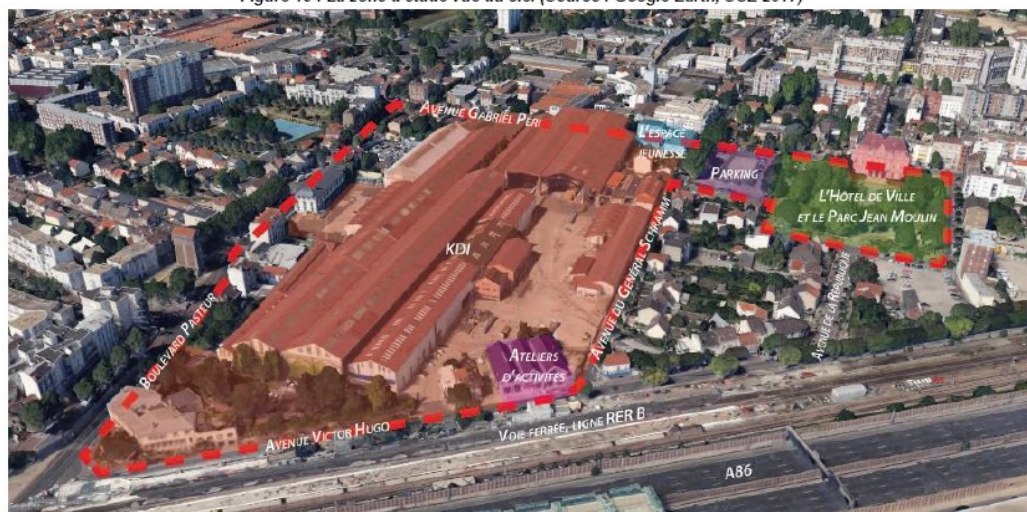
[http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/171004\\_mrae\\_avis\\_plu\\_la\\_courneuve\\_93\\_delibere.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/171004_mrae_avis_plu_la_courneuve_93_delibere.pdf)

avec le projet de PLU révisé et en particulier avec l'OAP « Six routes - Schramm » n'est pas présentée dans l'étude d'impact.

**La MRAe recommande de présenter plus complètement l'OAP « Six Routes Schramm » et l'articulation du projet avec cette OAP.**

Le site est identifié dans le SDRIF comme étant à fort potentiel de densification. Situé à proximité du quartier des 4000, le projet poursuit la forte dynamique de renouvellement urbain engagée dans la commune de La Courneuve.

Figure 19 : La zone d'étude vue du ciel (Source : Google Earth, SCE 2017)



Source : étude d'impact, page 60

Le site est actuellement occupé par les locaux de l'entreprise KDI qui doivent être libérés fin 2018 et qui recouvrent la majeure partie de l'emprise du projet (5 ha), ainsi que par des habitations privées, des locaux associatifs et d'activités, un parking public, l'hôtel de ville et le parc Jean Moulin.

Plusieurs projets d'envergure sur le territoire communal, sont présentés dans l'étude d'impact (p 170 et suivantes), dont l'un est situé à l'intérieur et les autres à proximité du périmètre du projet.

La mosquée de La Courneuve, pour laquelle un permis de construire a été accordé en décembre 2017 se situe dans le périmètre du projet. Mais l'étude d'impact comporte des informations qui paraissent contradictoires quant à l'inclusion de la mosquée au projet urbain du « Quartier de la mairie » et à la future ZAC. Ainsi :

- la mosquée est située à l'intérieur du périmètre de la future ZAC du Quartier de la mairie et elle figure explicitement dans la programmation du projet retenu (p 187) ,
- a contrario l'étude d'impact indique (p 170) : « la mosquée se trouvera au sein du périmètre d'étude<sup>4</sup> mais est exclue du projet d'aménagement du quartier de la mairie »

**La MRAe recommande, pour la bonne information du public, de clarifier le positionnement de la mosquée par rapport au projet urbain du « Quartier de la mairie » et à la future ZAC.**

La MRAe comprend néanmoins, à la lecture de l'étude d'impact que cet équipement a largement été intégré à la démarche d'évaluation environnementale du futur quartier, et

<sup>4</sup>L'étude d'impact précise p 22 : « le périmètre [d'étude] rapproché correspond au périmètre opérationnel du projet d'aménagement du quartier de la mairie. »



considère, dans l'état des informations qui lui ont été communiquées, qu'il fait fonctionnellement partie du projet de rénovation mené sur le site.

Sont à l'extérieur du périmètre du projet :

- à 150 m au nord-ouest, la construction prévue pour 2024 de la future gare « La Courneuve - six routes » des lignes 16 et 17 du grand Paris express, pour laquelle l'Autorité environnementale (Ae) du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae) a rendu un avis<sup>5</sup>;
- la ZAC des Six-Routes au pied de cette future gare, pour laquelle l'Ae a également rendu un avis<sup>6</sup> ;
- à l'ouest, l'aménagement du secteur « Braque Balzac » de la ZAC de La Tour qui a fait l'objet d'une décision de dispense d'étude d'impact de l'Ae<sup>7</sup>.
- jouxtant le site de projet au sud-ouest, la gare d'Aubervilliers La Courneuve sur la ligne B du RER a fait l'objet d'un aménagement récent.
- enfin l'achèvement des travaux d'aménagement de nouveaux logements, avenue de la République, à l'ouest du site, est prévue fin 2018.

Les objectifs du projet sont clairement indiqués dans l'étude d'impact. Les objectifs de densification, d'aménagement durable et de mixité sociale et fonctionnelle sont mis en avant. Le maître d'ouvrage cherche également à « *redonner de la cohérence au quartier de la mairie en tant que centre-ville affirmé et polarisant* » (p.31).

Le maître d'ouvrage affiche dans l'étude d'impact des ambitions dont certaines répondent à plusieurs objectifs du PLU :

- développer un « *réel centre-ville* », entre les gares et l'hôtel de ville et créer des bâtiments signaux aux entrées du quartier par les gares ;
- ouvrir des circulations entre les quartiers et renforcer le maillage, notamment avec des espaces publics et des espaces verts de 28 130 m<sup>2</sup>, permettant de créer des percées au sein du quartier, de disposer d'espaces pour des événements extérieurs, et de créer des continuités végétales avec le parc Jean Moulin ;
- densifier le logement avec 71 500 m<sup>2</sup> répartis en 1 000 logements, soit les deux tiers de l'objectif du PLU ;
- construire une mosquée de 3 500 m<sup>2</sup>;
- construire un groupe scolaire de 4 500 m<sup>2</sup> répartis en 20 classes avec un gymnase de 1 500 m<sup>2</sup>, une crèche de 400 m<sup>2</sup> ;
- amplifier la trame verte communale et favoriser la biodiversité ;
- permettre le maintien et la valorisation de l'habitat pavillonnaire existant, et valoriser des bâtiments du patrimoine industriel et de l'hôtel de ville.

Les logements, les locaux commerciaux, l'hôtel et ma crèche sont répartis en 8 îlots (A à H), un autre îlot accueillant le groupe scolaire et le gymnase. Ces îlots sont séparés par des voiries et des espaces verts (voir plan).

Le maître d'ouvrage affiche sa volonté de créer des petites copropriétés de 30 à 70 logements maximum dans chaque îlot, dans des bâtiments d'une hauteur de R+2 à R+6 selon le type d'habitat proche. Cinq bâtiments font exception dans les îlots D et H, appelés « *tours signaux* », et pourront « *atteindre une hauteur de R+10* » (p. 34).

<sup>5</sup> Avis délibéré de l'Autorité environnementale 2016-92 du 07 décembre 2016 sur les tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel (Lignes 14/16/17) du réseau de transport public du Grand Paris (93 et 77) Actualisation de l'avis Ae n°2014-25

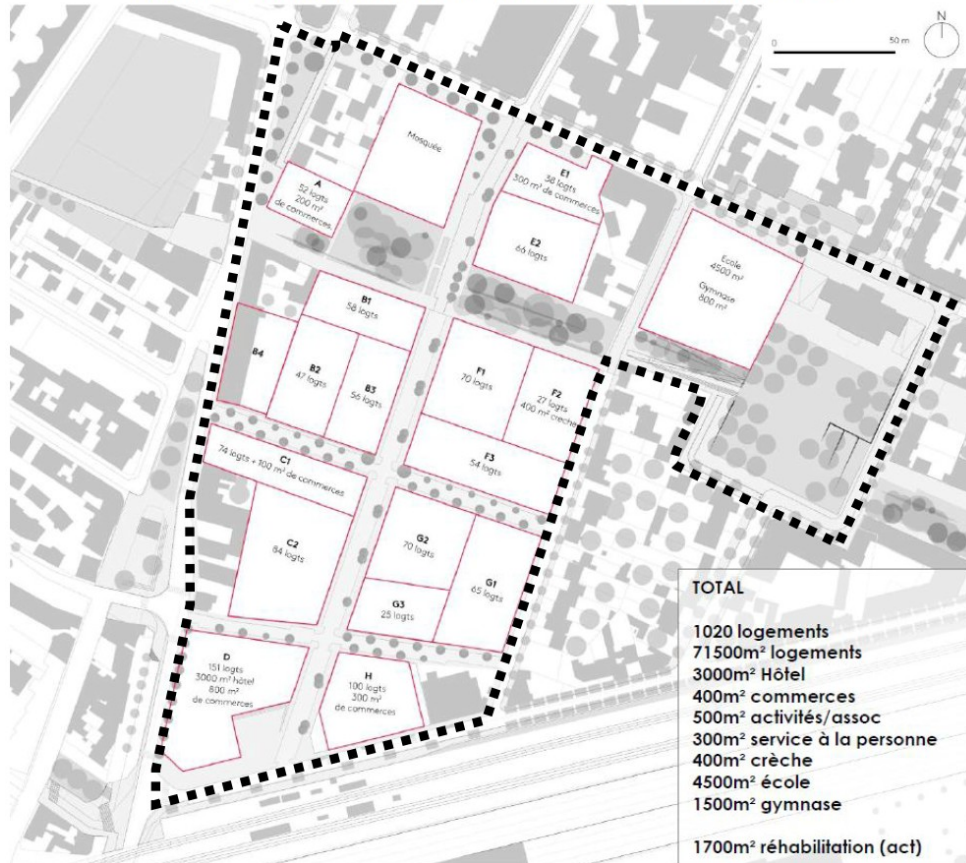
<sup>6</sup> Avis délibéré de l'Autorité environnementale 2017-25 du 28 juin 2017 sur la création de la zone d'aménagement concertée (ZAC) des Six-Routes à La Courneuve (93)

<sup>7</sup> Décision de l'Ae DRIEE-SDDTE-2015-148 du 26 novembre 2015 sur l'opération d'aménagement du secteur Braque Balzac de la ZAC de La Tour

La MRAe s'interroge sur cette dernière programmation alors que l'OAP « 6 Routes - Schramm » du PLU ne prévoit qu'un seul bâtiment signal à proximité de la gare du RER et de l'A86.



Figure 209 : Programmation des ilots (Source : CoBe, juillet 2016)



Source : étude d'impact, page 188

Le projet prévoit 4 phases opérationnelles entre 2018 et 2032 au plus tard, et dont le calendrier devra être consolidé selon les études techniques complémentaires à mener (pollution, nivellement et réseaux notamment).

Les opérations prévues dans le projet sont présentées clairement.

La MRAe rappelle que le projet rentrant dans le champ de l'évaluation au sens communautaire, et comme le prévoit le code de l'environnement dans son article L.122-1, doit être appréhendé dans sa globalité et, que dans le cas présent, il comprend les différentes constructions et aménagements (groupe scolaire, crèche, etc) qui participent du même objectif de réaménagement du site, mais aussi les démolitions préalables.

#### 1.4. La qualité de l'étude d'impact et les enjeux environnementaux du projet

L'étude d'impact est claire, bien rédigée et illustrée. Les tableaux de synthèse et les bilans des éléments principaux de chaque partie permettent une compréhension et une lecture aisées du document. Chaque présentation des données du projet est précédée de son contexte réglementaire, donnant au document une valeur pédagogique pour le public.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en considération sont :

- les pollutions des sols,
- les remontées de nappe et le ruissellement,
- les nuisances sonores et électromagnétiques, la pollution de l'air,
- la biodiversité,
- les déplacements,



- la phase de chantier à laquelle une attention particulière doit être apportée pour la gestion des démolitions puis des travaux de construction et d'aménagement

## **2. L'analyse de l'état initial du territoire**

Le site présente de nombreuses contraintes.

### **2.1. Les risques industriels, la pollution des sols et le transport de matières dangereuses**

L'analyse des risques industriels et de la pollution des sols repose sur une étude des risques industriels liés aux activités répertoriées sur le site et à proximité (4 sites industriels potentiellement polluants répertoriés dans l'Inventaire national d'anciens sites industriels et activités de service BASIAS).

Elle repose également sur une étude de sol réalisée en 2014 révélant la présence d'anomalies ponctuelles en métaux, la présence potentielle d'hydrocarbures totaux (HCT), d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), de benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes (BTEX) et de composés organiques halogènes volatils (COHV). Le site étant actuellement largement occupé par des bâtiments non encore libérés, l'ensemble du site n'a pas fait l'objet d'investigation.

#### **La MRAe recommande de**

- ***préciser la nature des pollutions des sols par des études complémentaires, notamment au droit des établissements sensibles envisagés tels que le groupe scolaire et la crèche ;***
- ***d'intégrer une synthèse de ces études à l'étude d'impact du projet lors de son actualisation,***
- ***définir les mesures de gestion correspondantes***

Le site présente un enjeu lié au transport de matières dangereuses (TED) par voies routières (A1, RN301, RN186, RD30), par des canalisations de gaz, moyenne pression (RD86, RD30, RD301, carrefour des Six Routes), haute pression (RD86, carrefour des Six Routes) et des pipelines d'hydrocarbures (RD30, nord de la RD301, carrefour des Six Routes).

Par ailleurs, une ligne électrique souterraine haute tension (225 kV) du réseau stratégique régional traverse le site du nord au sud, rue du Général Schramm.

### **2.2. Les nuisances sonores et pollution de l'air**

Le site bénéficie d'atouts en termes de desserte par les transports en commun et par le maillage routier et autoroutier, mais ces infrastructures en font un site bruyant à très bruyant et soumis à des pollutions atmosphériques.

Le quartier est ainsi inséré entre plusieurs infrastructures de transport entraînant d'importantes nuisances sonores et pollutions atmosphériques : A86 (voie de catégorie 2), RER B (voie de catégorie 1), Tramway T1, routes nationales ou départementales (de catégorie 3).

Il est en particulier bordé, au sud par des voies<sup>8</sup> de catégories 1 (voie ferrée) et 2 (A86), et au nord-ouest et au nord-est, par des voies de catégorie 3 (routes nationales). Les emprises des servitudes liées à ces voies bruyantes concernent plus de 90 % du site.

<sup>8</sup> Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres est un dispositif réglementaire préventif avec projection de trafic à long terme (article L. 571-10 du code de l'environnement). Il s'agit de classer le réseau de transports terrestres en tronçons auxquels sont affectés une catégorie sonore et la délimitation de secteurs dits « affectés par le bruit », dans lesquels les futurs bâtiments sensibles (notamment d'habitation) devront présenter une isolation acoustique renforcée. Une voie de catégorie 1, la plus bruyante, a un effet sur un secteur d'une largeur maximale de 300 m de part et d'autre de la voie. Pour les voies de catégorie 2 et 3, cette largeur est respectivement égale à 250 m et à 100 m.

Le trafic routier est émetteur de NO<sub>2</sub> et de PM<sub>10</sub>, dont les concentrations sont cartographiées dans l'étude d'impact (source : AIRPARIF). Un dépassement de la valeur limite de la moyenne annuelle (40µg/m<sup>3</sup>) pour le NO<sub>2</sub> est identifié dans la partie sud du site proche de l'A86.

L'étude d'impact présente le cadre général de cet enjeu et s'appuie sur les informations relatives à la qualité de l'air provenant de la station de mesures d'AIRPARIF située à Saint-Denis.

***Compte-tenu du niveau de pollution de l'air atteint à proximité de l'A86, la MRAe recommande de réaliser des mesures des polluants de l'air dans la partie sud du site et d'en présenter les résultats lors de l'actualisation de l'étude d'impact.***

### **2.3. Les eaux de ruissellement et le risque d'inondation par remontées de nappe**

Le projet se situe dans le bassin versant du Croult (affluent de la Seine) et dans le périmètre du SAGE Croult-Enghien-Vieille-Mer. Le projet se situe au-dessus de la masse d'eau souterraine « Eocène de Valois ».

Une étude de 2015 a permis de situer les eaux souterraines entre 7 et 8 mètres de profondeur (page 84). Cependant, l'étude d'impact note qu'il est nécessaire d'avoir des données plus récentes et plus précises pour mieux apprécier le risque de remontée de nappe (page 238).

Le plan des servitudes indique qu'au nord du site, il y a une zone soumise au risque d'inondation par remontée de nappe, qu'il convient de prendre en considération.

L'évolution du ruissellement des eaux pluviales, dans un secteur relativement plat et pollué, la sensibilité très élevée à l'inondation par remontée de nappe, les pollutions des eaux souterraines et la gestion des eaux pluviales constituent des enjeux.

***La MRAe recommande de réaliser dès que possible des mesures plus précises du niveau de la nappe au droit du site et d'en présenter les résultats lors de l'actualisation de l'étude d'impact.***

### **2.4. Le patrimoine et le paysage**

Le site présente des bâtiments témoins du passé industriel de la ville, le bâtiment Sohier et le bâtiment commercial de l'entreprise KDI<sup>9</sup>, ainsi que l'hôtel de ville. Ces deux derniers immeubles font partie du patrimoine protégé par le PLU. Des habitations formant un ensemble urbain cohérent sont également présentes le long du boulevard Pasteur.

Le maître d'ouvrage prévoit de réaliser un diagnostic archéologique, en raison de la proximité du site archéologique sensible n°3 église Saint Lucien et de la zone archéologique sensible « Site du Bas-Empire : nécropole et peut-être ville » au droit du site (extrait PLU, décembre 2013).

Du fait de l'emprise actuelle de 5 ha de l'entreprise KDI, les perspectives depuis les rues adjacentes vers le site sont fermées.

### **2.5. La biodiversité et les espaces verts publics**

Le parc départemental de La Courneuve, situé à 700m au nord du projet, fait l'objet de protections au titre de la biodiversité. Il est couvert par des zones naturelles d'intérêt

<sup>9</sup> L'entreprise de métallurgie KDI occupe 5 ha du site jusqu'à la fin de l'année 2018.

écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)<sup>10</sup> de type I et II, par une zone de protection spéciale (ZPS) au titre de Natura 2000<sup>11</sup>. Il est défini comme un réservoir de biodiversité à conserver dans le schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France<sup>12</sup>.

Des précisions sur les enjeux de cet espace naturel et de loisirs puis sur les impacts du projet sur cet espace naturel, notamment avec l'arrivée de nouveaux habitants, potentiels usagers du parc, méritent d'être apportées dans l'étude d'impact.

Le parc situé à proximité, rue du Moulin neuf, au nord est du site (figure 37, p.69) est peu évoqué dans l'étude d'impact.

La MRAe suggère d'apporter des précisions sur sa fréquentation par les usagers, sur ses relations paysagères et écologiques éventuelles avec le projet, en particulier vers le parc Jean Moulin proche de la mairie, via le mail végétalisé prévu dans le projet, en cohérence avec le schéma de l'OAP.

L'étude d'impact reprenant les conclusions de l'étude faune flore réalisée en 2017 fait état de la présence de 9 espèces animales protégées (lézard des murailles, 7 espèces d'oiseaux et pipistrelle commune) repérées sur le site. Elles sont d'un intérêt écologique faible tout comme les autres espèces d'oiseaux qui y ont été observées. Toutes les espèces contactées sont communes et non menacées.

Aucune espèce de la flore protégée ou patrimoniale d'Île-de-France n'a été observée sur l'aire d'étude. En revanche 6 espèces exotiques envahissantes ont été recensées

***La MRAe recommande que l'étude faune flore réalisée en 2017 soit annexée à l'étude d'impact.***

## **2.6. Les circulations**

L'accès au site est facilité par l'offre de transports en commun : RER B au sud du site, tramway T1 à environ 150 m au nord (carrefour des Six Routes), 5 lignes de bus et les futures lignes 16 et 17 de métro du Grand Paris.

Au sein du projet, la configuration actuelle des circulations et des emprises de l'entreprise KDI et des stationnements, ainsi que des ruptures de niveau, créent des barrières limitant la circulation des piétons et des véhicules au sein du quartier et avec les quartiers voisins.

## **3. L'analyse des impacts environnementaux du projet**

### **3.1. Justification du projet retenu**

Le parti pris d'aménagement fait l'objet d'une présentation consistante de 14 pages. L'étude d'impact ne présente pas vraiment de projet alternatif, mais plutôt des étapes préalables.

Le maître d'ouvrage prévoit le phasage des opérations en 4 étapes d'une durée totale de 10 à 12 ans, entre 2018 et 2028 et au plus tard en 2032 mais ne précise pas la durée des travaux de démolition.

<sup>10</sup>Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

<sup>11</sup>Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II et de type I n° 110020475 « Parc départemental de La Courneuve » et ZNIEFF de type I n° 110020468 : « Plans d'eau et friches du parc départemental de La Courneuve », Zone de protection spéciale (ZPS) au titre de Natura 2000 « Sites de Saint-Denis »

<sup>12</sup>Adopté par arrêté préfectoral n°2013-294 du 21/10/2013.

La MRAe rappelle que les démolitions font partie intégrante du projet et doivent à ce titre être étudiées dans l'étude d'impact.

L'impact des nuisances générées par les démolitions est traité, ainsi que les mesures prévues pour éviter ou réduire les impacts, dont un suivi est prévu, mais sans que cette présentation de portée générale soit rapportée au contexte particulier du projet.

Compte tenu de l'ampleur de ces démolitions, l'étude d'impact mérite d'être complétée par une description des bâtiments, installations et équipements à démolir, par une évaluation de la nature et du volume des matériaux issus de cette démolition, ainsi que de la durée des opérations correspondantes.

Compte tenu des fortes pollutions des sols sur le site et de l'air près de l'A86, la justification de l'implantation choisie pour des établissements accueillant des populations sensibles (crèche, groupe scolaire, gymnase, mosquée gagnerait à être approfondie.

### **3.2. Les impacts du projet et les mesures d'évitement, réduction ou compensation de ces impacts**

Chaque présentation des données du projet est précédée de son contexte réglementaire, donnant au document une valeur pédagogique pour le public.

#### **3.2.1. Les risques industriels et de pollution des sols**

Un risque fort de pollution est identifié sur 30 % du site environ. L'étude d'impact rappelle la circulaire du 8 février 2007<sup>13</sup> relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles (p.42). Elle indique également vouloir y limiter les constructions avec parkings souterrains.

L'étude d'impact dresse une liste des mesures de réduction de l'impact, avec « la réalisation d'une étude complémentaire sur les points spots de pollution identifiés mais également sur les zones non investiguées, le phasage de la gestion des terres polluées afin de favoriser le traitement sur site des terres à évacuer, l'évacuation des terres vers les filières adaptées, la mise en place de mesures spécifiques en cas de réutilisation de terres et en cas d'évacuation des déblais et l'élaboration d'un plan de gestion. »

Cette liste mérite d'être détaillée en expliquant la nature du « traitement sur site des terres à évacuer » et des « mesures spécifiques » ainsi annoncées

L'étude d'impact renvoie largement l'analyse des pollutions à des études complémentaires ultérieures.

La MRAe prend acte que la procédure de création de la ZAC marque le début d'engagement opérationnel du projet d'aménagement du quartier de la mairie, et que le site est actuellement occupé par des bâtiments en activité, rendant certaines investigations difficiles. Elle considère toutefois que des analyses plus approfondies pouvaient être menées dès ce stade de la conception du projet, la réalisation des premières études ayant mis en évidence la présence de pollutions importantes, alors qu'il est prévu d'implanter des établissements accueillant des populations sensibles sur le site.

#### **La MRAe recommande :**

- ***que les études de pollution soient engagées dès que possible, pour préciser leur nature et définir les mesures de gestion associées, en prenant en compte les interactions entre ces pollutions et les risques de remontée de nappe;***

<sup>13</sup> La circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles stipule que, sauf à démontrer qu'un « site alternatif non pollué ne puisse être choisi [...] la construction de ces établissements [sensibles] doit être évitée sur les sites pollués, notamment lorsqu'il s'agit d'anciens sites industriels. »

- **au vu des résultats de ces études, lors de l'actualisation de l'étude d'impact, de confirmer ou non les emplacements retenus pour la construction d'équipements sensibles et de présenter les mesures alors retenues pour prévenir les risques;**
- **que l'étude d'impact, à l'occasion de cette actualisation, présente l'efficacité des mesures prévues et développe les dispositions de suivi retenus.**

Un permis de construire ayant été accordé en septembre 2017 pour la construction de la mosquée, si des mesures de pollution des sols en place ont été réalisées, leurs résultats pourraient être utilement exploités dans l'étude d'impact.

### **3.2.2. Les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques**

La MRAe constate que le projet aura pour effet probable de soumettre une population importante à une forte exposition au bruit et à la pollution de l'air dus aux infrastructures de transport. Sur ce point, les immeubles devant accueillir 250 logements dans le sud du site seront particulièrement exposés.

Le projet prévoit « un traitement spécifique de la gestion des nuisances sonores » (page 31), notamment un isolement acoustique renforcé des logements (p 235) et l'implantation des « tours signaux » au sud du projet (avec 250 logements) pour faire écran aux autres bâtiments du site.

**La MRAe recommande :**

- **d'approfondir dès que possible l'étude de mesures de réduction du risque pour les logements et les équipements sensibles exposés à des niveaux de bruit et, près de l'A86, de pollution de l'air élevés.**
- **de présenter, lors de l'actualisation de l'étude d'impact, l'efficacité de ces mesures et les dispositifs de suivi retenus .**

### **3.2.3. Les remontées de nappe et le ruissellement**

La réalisation des parkings souterrains pour les logements est évoquée (pages 203 et 218), avec une limitation à deux niveaux de sous-sol. Cependant, aucune étude géotechnique et hydrogéologique récente n'ayant été réalisée à l'échelle du site, il n'est pas possible de connaître les impacts sur les eaux souterraines, voire d'identifier la présence éventuelle de nappe de subsurface.

L'impact du projet sur l'évolution de l'imperméabilisation des sols du site doit être clarifié, le maître d'ouvrage mentionnant à la fois son augmentation (p.217) et sa diminution (p.218).

La création d'ouvrage de rétention est abordée dans le dossier : noues, bassins, chaussées drainantes (page 218). Le maître d'ouvrage n'apporte pas de précision sur les zones d'infiltration possibles du site (p.219) : en distinguant des zones avec infiltration possible ou à étudier, il renvoie à une étude de sol ultérieure.

**La MRAe recommande que la réalisation des études géotechniques projetées, avec pose de piézomètres, soit entreprise dès que possible et que les dispositifs de gestion des eaux pluviales soient précisés dans l'étude d'impact actualisée du projet .**

### **3.2.4. Transports de matières dangereuses et lignes à haute tension**

Le maître d'ouvrage prévoit préalablement à la réalisation du projet, de contacter le concessionnaire de la canalisation souterraine haute tension (225kV), rue du général



Schramm, de réaliser une étude des champs électromagnétiques et de formuler des mesures spécifiques le cas échéant.

La MRAe note que la programmation envisagée du projet prévoit l'implantation de l'école et de la crèche le long de cette rue. Elle note que l'étude d'impact rappelle (p 229) l'instruction ministérielle du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes de transport d'électricité en matière d'exposition des populations sensibles.

**La MRAE recommande :**

- **de réaliser au plus vite l'étude annoncée des champs électromagnétiques aux abords de la ligne électrique souterraine à haute tension, rue du général Schramm, et d'en présenter les résultats lors de l'actualisation de l'étude d'impact ,**
- **au vu de ces résultats, de confirmer ou non la localisation d'équipements sensibles à proximité de cette ligne, compte tenu d'éventuelles mesures de réduction du risque et de suivi définies dans l'étude d'impact actualisée.**

### **3.2.5. Le patrimoine et le paysage**

L'étude d'impact prévoit la conservation ou la réhabilitation des bâtiments remarquables et rappelant le passé industriel du quartier et la conservation de l'ensemble bâti présent sur le boulevard Pasteur. Sur les bordures du site, elle prévoit des hauteurs de bâti harmonisées avec le bâti proche. Elle indique enfin que des bâtiments « signaux » de hauteur R+10 sont prévus au sud du site.

L'étude d'impact indique que le projet va profondément modifier l'environnement paysager du quartier, mais l'analyse paysagère du projet reste très succincte au regard des enjeux mis en évidence dans l'OAP<sup>14</sup>.

**La MRAe recommande qu'une analyse paysagère approfondie du projet soit menée dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact, permettant d'illustrer les ambiances paysagères futures au sein du quartier, par exemple en sortie de la gare du RER.**

### **3.2.6. La biodiversité et les espaces verts publics**

Des précisions sur les impacts potentiels du projet sur le parc Georges Valbon , notamment avec l'arrivée de nouveaux habitants, potentiels usagers de ce parc, méritent d'être apportées dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact met l'accent sur « l'intégration de la nature en ville » face aux enjeux de biodiversité à maintenir, de non prolifération des espèces exotiques envahissantes, de cadre de vie (création d'espaces de rencontre et d'événement extérieurs), de continuité écologique à conforter, de gestion des eaux de ruissellement, de limitation des pollutions atmosphériques le long des axes.

Le projet produira un site beaucoup plus végétalisé et favorable à la biodiversité qu'il ne l'est actuellement. L'étude d'impact précise les alignements d'arbres conservés et à créer, prévoit la réalisation d'un mail végétalisé, de cœurs d'îlot verts et de toitures végétalisées, en articulation avec les autres espaces verts du quartier (le parc Jean Moulin notamment ).

L'étude d'impact prévoit de limiter la dispersion des espèces exotiques envahissantes, notamment par des mesures pendant la phase de travaux.

<sup>14</sup> Une orientation de l'OAP est de chercher l'innovation architecturale particulièrement face à la gare RER B.

Pour favoriser le maintien des espèces protégées sur le site, l'étude d'impact « *préconise* » des aménagements spécifiques (notamment la pose de gîtes à chiroptères sur les bâtiments, la création d'hibernaculums<sup>15</sup> (p.222), de zones d'exposition et de zones de pontes à reptiles), la « *conservation à maxima de tous les arbres identifiés comme étant favorables au gîte via une modification de certains secteurs* ». Une telle préconisation que la MRAe comprend comme un engagement de Plaine Commune, mérite d'être clarifiée quant à la « *modification de certains secteurs* »

Un « *défrichement* »<sup>16</sup> est prévu en phase de travaux et le maître d'ouvrage prévoit de l'adapter aux sensibilités de la faune, notamment en l'effectuant en dehors des périodes de reproduction et d'hivernage des chauves-souris forestières (p. 207).

La MRAe s'interroge sur les modalités de réalisation d'espaces végétalisés en pleine terre, compte tenu des pollutions du sol en place déjà avérées, dont la « *présence généralisée de terrains superficiels impactés aux métaux lourds notamment* » (p.212) et de la vulnérabilité du site aux remontées de nappe.

La MRAe note qu'il faudra éviter de planter des espèces végétales susceptibles de provoquer des réactions allergiques et examiner si une demande de dérogation relative aux espèces protégées devra être déposée.

Elle suggère que l'efficacité des mesures prévues pour « *favoriser la biodiversité* », qui est un des objectifs du projet, soit mieux étayée.

### **3.2.7. Les circulations**

L'étude d'impact prévoit une augmentation du trafic de 1 à 4 % générée par le projet sur les axes de circulation entourant le projet, due à l'arrivée d'une nouvelle population et à l'ouverture de voies au sein du site qui favorisent les circulations entre les différents quartiers de la ville.

Compte tenu du départ prochain de l'entreprise KDI, génératrice de trafics poids-lourds, et de la programmation envisagée, l'étude d'impact prévoit une diminution du trafic de poids lourds sur le site et à proximité.

Le projet comporte également l'ouverture de voies de circulation douce (piétons, vélo) au sein du quartier de la mairie.

Le report du trafic routier des véhicules particuliers vers les transports en commun devrait être favorisé par l'arrivée de la nouvelle gare « La Courneuve 6 routes » du Grand Paris.

Seules des cartes d'affectation du trafic prévisionnel par tronçon routier dans le quartier sont présentées succinctement dans l'étude d'impact. Ni l'étude de trafic, ni les hypothèses en termes de parts modales ne sont produites. L'absence de ces éléments ne permet pas de porter une appréciation sur l'estimation des trafics prévisionnels générés par le projet.

***La Mrae recommande que l'étude d'impact soit complétée par la présentation de l'étude de trafic et des hypothèses de parts modales ayant permis d'aboutir aux résultats présentés.***

<sup>15</sup> Gîte, refuge ou terrier servant à l'hivernation d'un animal.

<sup>16</sup> Il s'agit de l'abattage éventuel de platanes présentant des cavités propices-aux pipistrelles dans le parc Jean Moulin.

### **3.2.8. La phase chantier et ses effets cumulés avec d'autres projets**

L'étude d'impact effectue une présentation complète des mesures à prendre pendant les travaux, mais cette liste semble pour partie, déconnectée du contexte spécifique du projet (p 197 à 202).

Le maître d'ouvrage prévoit d'élaborer un plan assurance environnement (PAE), contenant des mesures préconisées pour préserver l'environnement en phase chantier, à destination des entreprises assurant les travaux.

L'étude d'impact présente la destination ou l'usage sur site des déblais.

La MRAe rappelle que le maître d'ouvrage d'un projet est tenu d'assurer ou de faire assurer la gestion des déblais, en privilégiant la réutilisation et le recyclage (articles L. 541-1 II-2°) et L. 541-2 du code de l'environnement).

***La MRAe recommande d'estimer les volumes de déblais qu'engendrera le projet ainsi que leurs caractéristiques.***

Le projet comporte la démolition de bâtiments industriels. Les impacts potentiels et les mesures pour les réduire sont précisées dans l'étude d'impact.

La MRAe rappelle que le maître d'ouvrage d'un projet est tenu de réaliser le diagnostic portant sur la gestion des déchets issus de la démolition conformément aux articles R.111-43 et suivants du code de la construction et de l'habitation, et, si les bâtiments ont été construits avant le 1er juillet 1997, un repérage des matériaux contenant de l'amiante conformément aux articles R.1334-19 et R.1334-22 du code de la santé publique.

Plusieurs autres chantiers démarrant simultanément et générant des perturbations sur le fonctionnement urbain du secteur, l'étude d'impact prévoit notamment, dans la limite de la responsabilité de l'aménageur de la future ZAC, la nécessité d'une coordination de l'ensemble des travaux pour limiter les perturbations de la circulation, pour assurer le maintien des circulations douces, le maintien des stationnements et des accès riverains et commerces et la mise en place d'un plan de circulation sur l'ensemble des secteurs de travaux.

## **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.

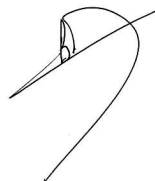
Le résumé non technique est un document de 27 pages et présente des paragraphes synthétiques avec une mise en valeur des conclusions. Des illustrations présentent le projet et son environnement. La présentation de certains chapitres sous la forme de tableaux (1 - état initial, 3 et 4 - synthèse des effets sur l'environnement et mesures) est exhaustive et peut paraître dense, la palette de couleurs permettant toutefois d'aller à l'essentiel.

## **5. Information, participation du public**

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du président de l'EPT Plaine Commune qui la mettra à disposition du public par voie électronique, avec l'étude d'impact éventuellement modifiée et le présent avis au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19 du code de l'environnement, en vue de la création de la ZAC . Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment l'établissement public envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet et son étude d'impact .

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

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,  
son président délégué,

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, flowing line that starts with a small loop and ends in a long, sweeping tail.

Christian Barthod