



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 13 juillet 2019  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet de renouvellement urbain du glacis du Fort de l'Est situé sur la  
commune de Saint-Denis (Seine-Saint-Denis)**

**Synthèse de l'avis**

Le projet de renouvellement urbain du glacis du Fort de l'Est à Saint-Denis porté par Immobilière 3F (la maîtrise d'ouvrage étant déléguée à Batiplaine) prévoit la construction d'un ensemble immobilier d'environ 550 logements, avec activités et commerces de proximité, développant une surface de plancher de 34 900 m<sup>2</sup>, et l'aménagement d'un parc urbain de 3,5 hectares qui sera ouvert au public. Le tout sera aménagé sur un site d'environ sept hectares correspondant à une partie des anciens glacis du fort de l'Est, actuellement occupée par une friche, des espaces verts et des bâtiments pour certains encore occupés. Le projet prévoit également la requalification et l'élargissement au droit du projet du chemin de Crèvecoeur/avenue de Presov et de la route de la Courneuve (RN186).

Le projet se déroulera en deux phases : la première porte sur la construction de 350 logements sur cinq lots et l'aménagement d'une partie du parc (0,7 hectares) ; la seconde prévoit la réalisation de deux autres lots de logements et du reste du parc. L'avis est rendu dans le cadre des demandes de permis de construire pour les lots C1, C3, C4, C5, C6 (au sein de la première phase du projet).

Ce projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région DRIEE-SDDTE-2018-252 du 4 décembre 2018.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent l'insertion du projet dans son environnement urbain, la préservation de la biodiversité, l'exposition de nouveaux habitants à la pollution de l'air et aux nuisances sonores notamment pour le lot C6, proche de l'A1.

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité, claire et bien illustrée.

La MRAe constate que le projet conduit, notamment sur le lot C6, à exposer de nouveaux habitants à des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques importantes liées à la proximité de l'autoroute A1 et de la N186 (route de La Courneuve). Les études produites sur ces deux sujets sont approfondies et de qualité mais, réalisées tardivement, elles n'ont pas conduit le maître d'ouvrage à retenir, dans un processus itératif d'évaluation environnementale, des mesures supplémentaires d'évitement ou de réduction, par exemple dans le choix d'implantation des bâtiments.

Dans ces conditions, la MRAe recommande principalement :

- de mieux justifier, au vu des enjeux environnementaux et sanitaires, la conception du projet urbain, en particulier le choix de construire des logements à proximité de l'auto-

- route A1 (lot C6) ,
- si ces choix sont confirmés, d'améliorer la conception du bâti pour limiter au maximum l'exposition des habitants aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique,
    - de mettre en place un suivi dans le temps des niveaux d'exposition des habitants au bruit et à la pollution de l'air,
    - de mieux justifier les démolitions importantes prévues et de préciser, le cas échéant à l'occasion de la phase 2 du projet , la conception du parc urbain.

La MRAe a formulé d'autres recommandations dans l'avis détaillé ci-après.

*Avis disponible sur le site Internet de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France*

## Préambule

*Vu 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 ;*

*Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;*

*Vu les arrêtés du 12 mai 2016, du 19 décembre 2016, du 16 octobre 2017, 17 avril et 28 juin 2018 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable ;*

*Vu la décision du 12 juillet 2018 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, abrogeant la décision du 2 mars 2017 sur le même objet ;*

*Vu la délégation de compétence donnée le 4 juillet 2019 par la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France à Jean-Paul Le Divenah, son président, pour le dossier concernant le projet d'aménagement du site « Fort de l'Est » situé sur la commune de Saint-Denis (Seine-Saint-Denis) ;*

*Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte et après consultation des membres de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.*

*En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

## Table des matières

<b>1 L'évaluation environnementale.....</b>	<b>5</b>
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
<b>2 Contexte et description du projet.....</b>	<b>6</b>
<b>3 La qualité de l'étude d'impact.....</b>	<b>9</b>
<b>4 L'analyse des enjeux environnementaux et de leur prise en compte par le projet..</b>	<b>9</b>
4.1 L'insertion du projet dans son environnement urbain et paysager.....	10
4.1.1 Insertion urbaine.....	10
4.1.2 Déplacements.....	12
4.2 La biodiversité.....	13
4.3 L'exposition des habitants aux pollutions et aux nuisances sonores.....	14
4.3.1 Nuisances sonores.....	15
4.3.2 Pollutions de l'air.....	18
<b>5 Justification du projet.....</b>	<b>20</b>
<b>6 Information, consultation et participation du public.....</b>	<b>21</b>

# 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 Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet de renouvellement urbain du glacis du Fort de l'Est à Saint-Denis (93), qui entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39° « Travaux, constructions et opérations d'aménagement »<sup>1</sup>), a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n° DRIEE-SDDTE-2018-252 du 4 décembre 2018.

Cette décision a été principalement motivée par la possibilité d'incidences notables du projet sur la santé des futurs habitants du site, le projet s'inscrivant dans un secteur soumis aux nuisances et pollutions des infrastructures de transport terrestre (autoroute A1, route nationale N186, tramway T1), en particulier en ce qui concerne l'îlot C6 à proximité immédiate de ces infrastructures. La décision relevait qu'il convenait, dans l'étude d'impact du projet, d'évaluer l'exposition des populations aux nuisances sonores et à la pollution de l'air et de justifier l'efficacité des dispositions constructives proposées pour y remédier. La possibilité d'autres incidences sur les populations riveraines (déplacements et nuisances du chantier) était également identifiée ainsi que d'incidences sur la biodiversité, du fait notamment de la présence sur le site de l'Hirondelle rustique et de la Pipistrelle commune, avec la nécessité de compléter le diagnostic alors réalisé, compte-tenu de l'inaccessibilité de certains bâtiments à démolir dans le cadre du projet.

### 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 mise à disposition du public des demandes de permis de construire pour les lots C1, C3, C4, C5, C6 du projet qui est porté par Immobilière 3F –

1 La rubrique 39°b du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement soumet à examen au cas par cas les « opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. \* 420-1 du code de l'urbanisme est comprise entre 10 000 et 40 000 m<sup>2</sup> ».

Groupe Action Logement <sup>2</sup>, la maîtrise d'ouvrage étant déléguée à Batiplaine.<sup>3</sup> Il porte sur le projet tel que décrit dans les dossiers présentés à l'appui de ces demandes de permis de construire et comportant l'étude d'impact<sup>4</sup> « *Renouvellement urbain du glacis du Fort de l'Est – Construction d'un ensemble immobilier de 550 logements, avec commerces et activités, et création d'un parc urbain de 3,5 ha* » datée d'avril 2019.

À la suite de la phase de participation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente (dans le cas présent, la commune de Saint-Denis) prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet (dans le cas présent, délivrance ou non des permis de construire).

## 2 Contexte et description du projet

La commune de Saint-Denis est située dans l'ouest du département de la Seine-Saint-Denis, en limite nord de Paris. Elle compte 112 000 habitants, et est ainsi la troisième ville la plus peuplée d'Ile-de-France, la première de la Seine-Saint-Denis. Elle appartient à l'établissement public territorial de Plaine Commune (compétent en matière d'urbanisme) au sein de la métropole du Grand Paris, comme la commune de La Courneuve située en limite est du projet.

Le site du projet se trouve dans la partie est du territoire communal (Illustration 1). Il occupe une position jugée « stratégique » : en entrée de ville, à proximité d'une future gare du Grand Paris express (La Courneuve), dans un territoire où de nombreux projets urbains sont engagés (« Francs-Moisins » à Saint-Denis, « 4000 sud » et « Six routes » à La Courneuve).

Le projet est soutenu par l'État (qui a cédé le foncier nécessaire à sa première phase avec une décote pour permettre le projet)

2 3F, premier bailleur social français est une filiale d'Action Logement Immobilier. Composée de 13 entreprises sociales pour l'habitat (ESH), elle gère plus de 250 000 logements sociaux, foyers d'hébergement et commerces dont 144 000 en Île-de-France. 3F construit et gère un parc immobilier implanté dans 12 régions françaises. Elle s'implique dans le renouvellement urbain (source Wikipédia).

3 BâtiPlaine est une société anonyme de coordination créée pour favoriser la mobilisation d'Action Logement en faveur du développement de l'habitat à Plaine Commune. Créée en 2013, elle résulte de l'union de deux bailleurs HLM (Plaine Commune Habitat et Immobilière 3F), de leurs filiales.

4 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

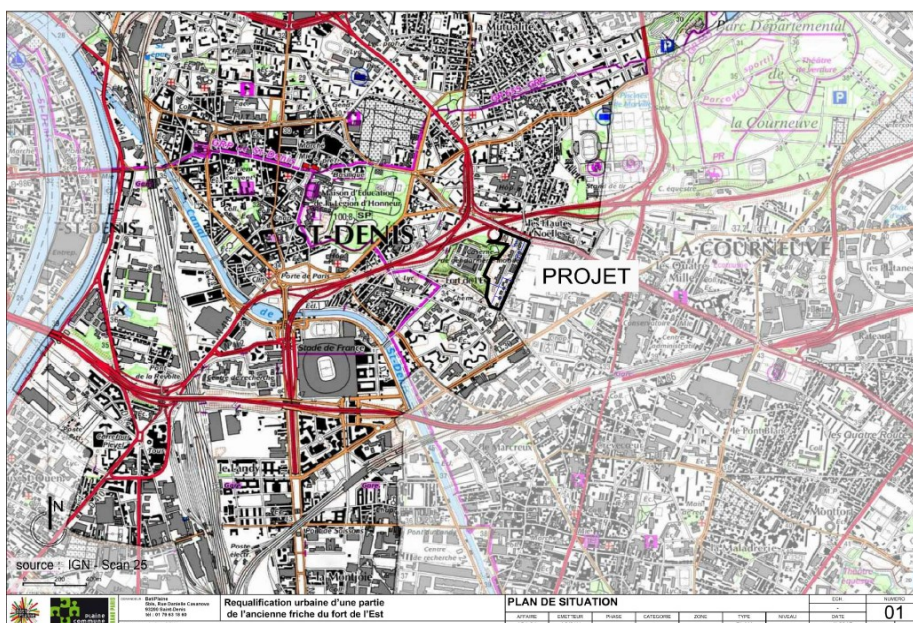


Illustration 1: Plan de situation du projet (Source : étude d'impact – page 7)

Le site du Fort de l'Est et de ses glacis<sup>5</sup> constitue une entité singulière compte-tenu de sa vocation militaire partiellement conservée, de son ampleur, et des infrastructures le bordant (A1, N186). Divers aménagements lui ont permis de « retrouver peu à peu du lien avec le territoire » : démolition de l'enceinte extérieure, création de jardins ouvriers dans le glacis sud et dans une moindre mesure avec la construction de bâtiments pour la caserne de gendarmerie, aujourd'hui partiellement abandonnés, dans le glacis est, site du présent projet (Illustration 2).



Illustration 2: Vue aérienne du site « Fort de l'Est »  
(Source : étude d'impact, page de couverture)

En incluant le fort et les jardins, l'emprise du site global est d'environ 14 hectares (estimation de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie - DRIEE) ; l'emprise dédiée au projet est d'environ 6,9 ha. L'emprise du projet est occupée par les bâtiments et les

5 Terrain découvert autour d'un fort permettant de dégager le champ de vision et de tir des défenseurs.

espaces verts (terrain de sport) de la caserne.

Le projet a pour objectif de renforcer l'offre résidentielle sur la commune et d'améliorer l'intégration du site dans son environnement, et notamment de permettre l'accès des habitants du site et des quartiers voisins à un nouveau parc de niveau territorial.

Il consiste, après démolition de la quasi-totalité des bâtiments, en la construction d'un ensemble immobilier de 550 logements avec commerces et activités développant une surface de plancher de 34 900 m<sup>2</sup>, et en l'aménagement d'un parc de 3,5 hectares. Les bâtiments seront en R+4 / R+5 en moyenne, avec des bâtiments « repères » en R+8, notamment sur le lot C6.

Le projet se déroulera en deux phases (Illustration 3) :

- la première (objet des demandes de permis de construire provoquant la saisine de la MRAe sur le projet) porte sur la construction de 350 logements repartis en 5 lots sur 3 îlots séparés par la caserne maintenue en activité, et l'aménagement d'une petite partie du parc (0,7 hectares) ; elle doit être livrée en 2022 ;
- la seconde permettra, après libération de la caserne, la réalisation des 2 autres lots de logements (environ 200) et du reste du parc (3,6 hectares).

Le projet est phasé parce que la caserne reste en activité, seuls les logements de gendarmes ayant été abandonnés. Selon l'étude d'impact, la seconde phase n'est pas complètement définie ni son calendrier de réalisation.



Figure 2 : Présentation du projet urbain lors de la première phase



Figure 3 : Présentation du projet urbain lors de la seconde phase - à terme

*Illustration 3: Plan masse du projet, phase 1 et à terme (Source : étude d'impact)*

Le projet prévoit 302 places de stationnements, réparties en plusieurs lots, avec des accès depuis la RN186 (lots 6 et 7, en tourne à droite uniquement) ou l'avenue de Presov (autres lots). La requalification des emprises du droit du projet du chemin de Crèvecoeur/avenue de Presov et de la route de la Courneuve/RN 186 est également prévue.

Seuls deux pavillons de logement des gendarmes sont conservés, sur le lot C4. Tous les autres sont (phase 1) ou seront (phase 2) détruits. L'étude d'impact signale que, pour la phase 1, la démolition de 14 bâtiments présents sur le site et l'abattage d'une cinquantaine d'arbres ont été réalisés en 2018. L'étude d'impact inclut une présentation succincte de ces démolitions. Elle souligne que l'état initial de l'environnement présenté est celui avant démolitions.

La MRAe confirme 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 bien être appréhendé



dans sa globalité. Dans le cas présent, il est bien constitué des démolitions, des différentes constructions des deux phases du projet ainsi que des aménagements nécessaires à leur réalisation (aménagement des terrains, dessertes, etc.), le tout rentrant dans le champ de l'étude d'impact du projet .

### 3 La qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact est constituée de 4 volumes (1. : Description du projet ; 2 : Etat initial ; 3 : Analyse des effets ; 4 : Résumé non technique) et d'annexes..

Elle est globalement de bonne qualité

Elle est claire et est illustrée de cartes et schémas facilitant la compréhension du projet. Elle est très complète, visant une certaine exhaustivité. La table des matières permet d'identifier tous les enjeux, mais, pour garantir une vision plus globale et problématisée, certaines thématiques pourraient être regroupées (topographie avec paysage et cadre de vie, regroupement des enjeux sanitaires traités dans les chapitres distincts cadre de vie et santé). L'enjeu, majeur, de protection contre la pollution de l'air est en soi complexe. Il est traité de manière fouillée dans l'étude, mais demeure difficile à appréhender.

Une synthèse mettant bien en avant les principaux enjeux environnementaux du site est présentée (p.140 du volume 2).

Les impacts du projet sont décrits, en distinguant la phase de chantier et la phase d'exploitation.

L'état initial décrit la situation du site avant les démolitions nécessaires pour la phase 1 qui ont été réalisées en 2018. Ces démolitions ont entraîné des incidences sur l'environnement ou la santé (biodiversité, cadre de vie, déblais notamment) dont les incidences sont évaluées dans l'étude d'impact. Ce choix est pertinent l'étude d'impact devant porter sur la totalité du projet y compris sa phase de démolition(cf. partie 2), . L'étude d'impact gagnerait toutefois à présenter également un état initial actualisé après les démolitions, pouvant alors être plus précis sur certains enjeux (biodiversité notamment, cf partie 4 de cet avis).

Le résumé non technique fait l'objet d'un document séparé du reste de l'étude d'impact, afin d'en faciliter la lecture. Son objectif est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Il est rédigé clairement, bien illustré et reprend de manière cohérente les informations apportées dans l'étude d'impact.

***La MRAe recommande, le cas échéant, d'actualiser le résumé selon la prise en compte de ses remarques formulées dans le corps de l'étude d'impact.***

### 4 L'analyse des enjeux environnementaux et de leur prise en compte par le projet

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

- l'insertion du projet dans son environnement urbain et paysager ;
- l'exposition des habitants aux pollutions et aux nuisances sonores.
- la préservation de la biodiversité ;

La MRAe a décidé d'émettre un avis ciblé sur ces trois enjeux.

## **4.1 L'insertion du projet dans son environnement urbain et paysager**

La bonne insertion du projet dans son environnement urbain et paysager, qu'il s'agisse de la mise en valeur paysagère du fort, ou de la création d'un nouveau quartier et d'un parc intégrés dans la ville permettant de mettre en relation les quartiers voisins de la Courneuve et de Saint Denis, est un objectif fort du projet, et décisif dans la justification et la conception du projet.

L'étude d'impact aborde cet enjeu de manière globalement claire et pédagogique (diagnostic p 11 et suivantes). Elle précise notamment que « *l'objectif du projet vise à révéler et mettre en valeur l'entité urbaine du Fort de l'Est ainsi qu'à créer une texture urbaine perméable pour mettre en relation les quartiers de la Courneuve avec le glacis du Fort* ».

### **4.1.1 Insertion urbaine**

La quasi-totalité des bâtiments est ou sera démolie : seuls 2 bâtiments seront conservés, dans l'emprise de la première phase.

La conception urbaine vise notamment, selon l'étude d'impact (diagnostic p 13) à mettre en valeur l'entité du fort, à garder « la mémoire des occupations antérieures » et à intégrer le quartier dans la ville au travers notamment de :

- l'aménagement des voiries extérieures (rues de Presov et de la Courneuve) , l'espace piéton étant élargi et les stationnements organisés,
- la création d'un parc public, permettant de dégager le glacis, dont l'accès principal est prévu depuis la rue du Maréchal Lyautey,
- une trame urbaine cohérente avec les quartiers voisins, conçue pour assurer des percées visuelles vers l'intérieur du quartier et vers le parc, seuls 2 bâtiments actuels étant conservés et réhabilités (lot C4),
- au sein du quartier, une perméabilité entre îlots (cf « faille paysagère » nord-sud),
- la construction de quelques bâtiments « repères » pour structurer « l'accroche » du quartier, notamment en entrée de ville (R+8 sur le lot C6), à l'angle du chemin de Crèvecoeur/avenue de Presov et de la route de la Courneuve (émergence à R+8 sur le lot C1), et au sud à l'angle du chemin de Crèvecoeur/avenue de Presov et de la rue du Maréchal Lyautey (R+8 sur le lot C5),
- un choix des matériaux rappelant ceux du fort.



Figure 8 : Le principe de composition urbaine

Illustration 4: Le principe de composition urbaine du projet (Source : étude d'impact)

Ces principes sont intéressants, et clairement exposés dans le dossier (chapitre 2.3. du diagnostic). Certains concepts pourraient être davantage développés (« faille paysagère ». Les plans masse et photomontages présentés, lot par lot, sont également clairs et utiles.

La MRAe note que le dossier présente de manière détaillée les différentes opérations immobilières de la phase 1, mais que le parc urbain, dont la réalisation est pour l'essentiel prévue en phase 2, semble moins bien défini à ce stade. La présentation du projet mérite pour la MRAe d'être approfondie pour mieux présenter ce parc, son fonctionnement, ses accès, la façon dont il va assurer la mise en valeur du fort.

La MRAe note que la présentation du secteur du Fort de l'Est pris dans sa globalité, de son historique, de son occupation actuelle, reste succincte, sans présenter en détail les usages qui demeurent (jardins ouvriers, activités au sein du fort), alors que le site résulte d'une histoire riche et complexe qui détermine encore l'occupation du fort et de ses abords. La présentation ne développe pas comment la conception urbaine du projet conserve « la mémoire des occupations antérieures ». Le parc urbain pourrait être un élément plus central de la composition, ce que l'actualisation de l'étude d'impact à l'occasion de la phase 2 pourra développer. D'ores et déjà l'appartenance ou non au futur parc de la zone non aedificandi à l'arrière du lot C6 mérite d'être précisée, cette partie du lot C6, traitée en jardin, pourrait permettre d'accueillir un accès nord au parc du Glacis à partir de la rue de la Courneuve et assurer une continuité piétonne à travers le parc jusqu'à la rue du Maréchal Lyautey au sud.

Par ailleurs, les démolitions quasi complètes des bâtiments existants, compte-tenu de leurs incidences (sur le patrimoine et la mémoire du site, les déblais, la biodiversité) méritent d'être davantage justifiées.

Au moins en phase 1, l'entrée principale du parc se fait par le sud, rue du maréchal Lyautey : compte-tenu de l'enjeu d'ouverture visuelle et physique du parc sur le tissu urbain à l'est, les conditions effectives d'accès depuis l'avenue de Presov nécessitent d'être précisées pour la phase 1. Plus largement, le fonctionnement du quartier à l'issue de la phase 1, alors que la caserne gendarmerie demeurera occupée et close, mérite être développé.

Au nord, la programmation du lot C6 pose davantage question. Si l'enjeu de structuration d'une entrée de ville est rappelé, ses constructions réduisent les percées vers le fort et donc sa visibilité, et plus largement la préservation d'une couronne végétalisée autour du Fort de l'Est en y incluant les espaces verts de l'échangeur. De plus, elles conduisent à installer des habitants près de l'auto-route A1 (voir enjeux sanitaires).

Sans remettre en cause la conception du projet, qui présente des avantages certains, des éléments de justification complémentaires sont donc attendus.

**La MRAe recommande de :**

- ***mieux justifier les démolitions quasi exhaustives prévues,***
- ***mieux justifier du point de vue de l'insertion urbaine et paysagère et de l'objectif poursuivi de mise en valeur du Fort de l'Est , les constructions prévues sur le lot C6,***
- ***de préciser, notamment à l'occasion de l'actualisation de l'étude d'impact lors de la phase 2, la conception du parc urbain des Glacis et de ses accès .***

#### **4.1.2 Déplacements**

Le projet est bien desservi par les infrastructures routières : il est bordé au sud par la rue du Maréchal Lyautey, à l'est par l'avenue de Presov (également appelée chemin de Crèvecoeur sur la commune de La Courneuve) et au nord-est par la RN186 (qui donne un accès immédiat à l'auto-route A1. La RD30 passe également au sud-est du projet.

La desserte en transports en commun est correcte et va se développer : le tramway T1 circule sur la route de La Courneuve (RN186), avec une station à 300 m du projet. Deux lignes de bus passent à proximité immédiate, et rabattent notamment vers le RER B, situé à 1 km. Le prolongement du T8, ainsi que l'arrivée des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express (GPE) à l'Étoile des 6 routes à La Courneuve viendront compléter l'offre de transports en commun du quartier à l'horizon 2024.

Une enquête de circulation a été réalisée dans le secteur du projet en février 2019. Les résultats détaillés sont joints en annexe de l'étude d'impact. L'étude d'impact note que « *la circulation est plutôt fluide aux heures de pointe. Certains carrefours peuvent parfois connaître des mouvements difficiles, et des remontées de files peuvent être observées (giratoire du chemin de Crèvecoeur avec l'avenue du Général Leclerc) mais qui se résorbent facilement.* » La MRAe note que les réserves de capacité des carrefours et la longueur des remontées de file ne sont pas indiquées et méritent de l'être.

L'étude évalue l'évolution de la circulation dans un scénario fil de l'eau, à l'horizon 2022 de livraison de la première phase, avec le projet complet à l'horizon 2022, puis à un horizon plus lointain.

La génération de trafic routier prévue le projet en phase 1 est relativement faible (110 à 120 unités de véhicule particulier – UVP – aux heures de pointe pour les phases du soir et du matin) et devrait avoir peu d'impact sur le réseau, qui fonctionne globalement bien. Dans la situation fil de l'eau 2022 (horizon de livraison de la première phase), les conditions de circulation sont quasi-identiques à la situation actuelle. Les déplacements générés par la phase 2 sont estimés à environ 40 UVP/heure de pointe, ce qui reste modeste par rapport aux dynamiques à l'œuvre sur le terri-

toire.

Globalement, cette étude est satisfaisante, même si certains aspects sont à préciser (« *les entrées et sorties devraient pouvoir se faire dans de bonnes conditions* »), et si des compléments justifient d'être apportés concernant les hypothèses de circulations à l'horizon de livraison de la totalité du projet prenant en compte les projets développés à proximité (certains n'étant pas achevés en 2022), ainsi que les reports vers les modes actifs (vélo, marche à pied) ou les transports en commun.

Par ailleurs, pour la MRAe, l'étude d'impact mérite surtout d'être approfondie sur la question des mobilités à pied ou à vélo, en présentant au-delà du constat de cheminements rares ou difficiles, le renforcement de ces mobilités prévu sur le territoire au voisinage du projet, et en quoi ce renforcement pourrait bénéficier d'une part de l'attractivité des gares pour les futurs habitants du projet, d'autre part à l'attractivité du parc urbain pour les quartiers environnants. .

**La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des mobilités à pied et à vélo au voisinage du projet et des évolutions prévues.**

## 4.2 La biodiversité

Le site est occupé par des bâtiments (l'état initial étant évalué avec une situation initiale avant démolitions), des pelouses mésophiles, des friches, des haies, des arbres.

Le projet est situé en dehors de tout périmètre réglementaire ou identifiant une biodiversité remarquable. L'étude d'impact relève toutefois que le site du Fort de l'Est est localisé, dans le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Plaine Commune, sur une liaison identifiée dans l'objectif de « Mise en réseau des espaces verts et des voies d'eau », compte-tenu notamment de sa proximité avec le Parc de la Courneuve et du parc de la Légion d'Honneur, constitutifs de la trame verte.

L'étude d'impact note (état initial, p 48) que le site du projet représente à lui seul « *un réservoir de biodiversité significatif à l'échelle locale, dans un contexte très urbanisé* » et « *permet une connexion en patch pour certains groupes d'espèces avec le Parc de la Légion d'Honneur situé à 700 m nord-ouest et avec le Parc de la Courneuve situé à 800 m au nord-est* ». « *L'enjeu local pour les dynamiques écologiques est donc jugé modéré.* » par l'étude d'impact.

La MRAe souligne que, de plus, le site du Fort de l'Est et de ses glacis constituent un espace peu construit et largement végétalisé d'une importante superficie (14 ha), dans un environnement fortement urbanisé. Pour la MRAe, les enjeux liés à la préservation de la biodiversité ordinaire en milieu urbain nécessitent une vigilance particulière. .

Un diagnostic floristique et faunistique a été réalisé s'appuyant sur une synthèse bibliographique, puis sur des inventaires de terrain réalisés les 26 avril, 5 juin et 10 août 2018, soit sur deux saisons seulement. L'étude correspondante est jointe en annexe 2 de l'étude d'impact. Une étude acoustique nocturne a aussi été réalisée en juillet 2018 et une inspection dans les bâtiments a été réalisée à l'automne 2018 pour rechercher des chiroptères. Toutefois tous les bâtiments n'étaient pas accessibles.

En conclusion, les enjeux sont jugés nuls ou faibles, tant pour les habitats, la flore que la plupart de la faune, mais modérés en ce qui concerne :

- l'Alouette des champs (*Alauda arvensis*, espèce quasi menacée en France et protégée), et surtout l'Hirondelle rustique (*Hirundo rustica*, espèce quasi menacée et protégée) dont 4 nids ont été observés dans des bâtiments ouverts,
- la Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*, espèce protégée), qui a été contactée en juillet notamment à proximité de bâtiments en ruine, avec une probabilité forte que les indi-

vidus repérés gîtent au niveau de l'un des bâtiments ; elle a donc « *certainement été présente sur le site* », l'incertitude tenant notamment aux difficultés d'inspection des bâtiments. Aucun chiroptère n'a toutefois été observé lors de la prospection d'automne dans les bâtiments.

De plus, le Lapin de garenne (*Oryctolagus cuniculus*) est potentiellement présent sur le site (des traces et des indices ont été observés), ainsi que l'Ecureuil roux (*Sciurus vulgaris*, espèce protégée).

Des mesures d'évitement ou de réduction en phase chantier (période de travaux, implantation des installations et bases vie, gestion du chantier, reconstitution d'espaces naturels) et en phase d'exploitation (aménagements paysagers et écologiques, gîtes à chiroptères pour la Pipistrelle commune, nichoirs à oiseaux, assistance à maîtrise d'ouvrage pour le parc paysager, etc) sont prévues et conduisent à juger les impacts résiduels négligeables à faibles. Les impacts sur les mammifères terrestres sont jugés faibles compte tenu des mesures d'évitement prévues en phase chantier et, en phase exploitation, car « *les espèces observées sont anthropophiles et globalement peu sensibles* » aux impacts liés à la fréquentation du site.

L'étude d'impact est globalement claire sur les espèces identifiées et sur les enjeux. La MRAe note que les principales mesures d'évitement et de réduction sont détaillées. Elle relève toutefois que les inventaires n'ont porté que sur deux saisons et que la valeur écologique des arbres abattus n'est pas systématiquement présentée. Surtout, la pleine efficacité des mesures d'évitement et réduction en faveur des trois espèces à enjeux (dont deux inféodées aux bâtiments) n'est pas établie. Or la plupart de ces mesures ne seront mises en œuvre qu'après la phase 1 de l'aménagement, et que certaines ne pourront développer leur pleine efficacité qu'à l'issue de la phase 2, une fois le parc paysager réalisé, les démolitions des bâtiments ayant été réalisées depuis plusieurs années .

**La MRAe recommande :**

- ***d'actualiser les éléments de diagnostic sur la biodiversité après la réalisation en 2018 de la démolition de bâtiments et de l'abattage d'arbres ;***
- ***de mieux justifier l'efficacité des mesures d'évitement et réduction concernant les espèces les plus sensibles (Alouette des champs, Hirondelle rustique, Pipistrelle commune), compte tenu notamment du calendrier de leur réalisation, et au besoin les renforcer durant la phase 1 du projet.***

### **4.3 L'exposition des habitants aux pollutions et aux nuisances sonores**

Le projet est localisé à proximité d'infrastructures routières majeures : A1 (130 000 véhicules par jour), N186 (18 000 véhicules par jour, et sur laquelle passe par ailleurs le tramway T1) notamment, qui impactent négativement la qualité de l'air et l'ambiance sonore du site. Ces enjeux ont principalement motivé la décision portant obligation de réaliser une évaluation environnementale pour le projet.

Une étude acoustique (jointe en annexe 7) et une étude sur la qualité de l'air (annexe 8) ont été réalisées après cette décision. Elles sont largement reprises dans l'étude d'impact.

La MRAe note que l'étude d'impact traite dans trois parties différentes les questions sanitaires liées au bruit et à la qualité de l'air :

- l'analyse de l'état actuel des nuisances sonores et de la pollution de l'air ( présentée dans la partie sur le cadre de vie du volume 2 « Etat initial ») auxquelles les nouveaux habitants seront exposés, ce qui constitue un enjeu prégnant du projet,
- l'analyse des effets du projet lui-même sur la qualité de l'air et le bruit (présentée dans la partie sur l'impact du projet sur la qualité de vie du volume 3 « Impacts et mesures ») liés

essentiellement à la circulation automobile supplémentaire induite par le projet, effets auxquels les habitants seront exposés en plus des précédents,

- l'analyse des effets du projet sur la santé qui traite essentiellement des polluants atmosphériques (présentée dans la partie sur l'impact du projet sur la santé du volume 3 « Impacts et mesures »), l'indice pollution/population (IPP) présentant notamment le cumul des deux incidences précédentes pour la pollution atmosphérique.

#### 4.3.1 Nuisances sonores

L'étude d'impact souligne (Etat initial, p. 107 et suivantes) que le bruit routier est omniprésent.

Selon les cartes stratégiques du bruit reproduites dans l'étude d'impact, il affecte principalement le nord du site du projet (Illustration 5), qui présente des zones exposées à plus de 60 dB(A) en Lden<sup>6</sup>, et où un dépassement des valeurs limites de niveau sonore est ainsi constaté, compte tenu notamment de la proximité de l'autoroute A1, classée comme infrastructure de transports terrestres bruyante de catégorie 1<sup>7</sup> par arrêté préfectoral, mais aussi de la RN 185 classée en catégorie 3.

Ce classement impose, pour les nouveaux bâtiments à usage d'habitation situés dans les secteurs les plus soumis aux nuisances sonores (dit « secteur affecté par le bruit » selon les termes de la réglementation) des prescriptions d'isolation acoustique à respecter (bande de 300 m de part et d'autre de la voie en classe 1, et de 100 m en classe 3, la moitié nord du site est située dans ces bandes).

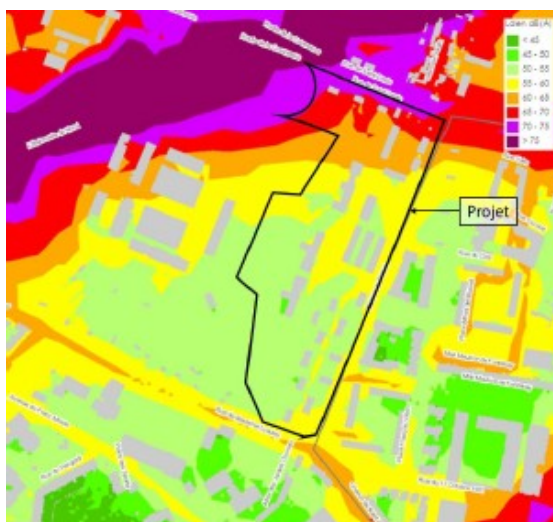


Illustration 5: extrait de la carte stratégique des niveaux sonores - indicateur global  
( Etude d'impact, P.108 volume 2, source : Bruitparif)

Pour affiner cette appréciation, une campagne de mesure de bruit a été réalisée sur le site du 28 au 29 mars 2019. Aucun point de mesure n'a toutefois été localisé sur le site de l'îlot C6, le plus proche de l'A1, « étant donné le caractère non sécurisé de la zone pour le matériel ». Une caractérisation du trafic sur la bretelle d'accès A1/N186 a été réalisée.

- 6 Les cartes de type A (cf illustration 4) représentent l'exposition au bruit (zones exposées à plus de 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln, par pas de 5 dB(A)). Cette exposition est calculée à partir du niveau sonore du trafic routier, ferroviaire et des activités industrielles bruyantes. Les cartes sont alors la synthèse de ces trois sources de bruit. Elles permettent de rendre compte de l'évaluation globale au bruit, soit en indicateur global (Lden jour/soir/nuite), soit en indicateur de nuit (Ln : 22h - 6h) ;
- 7 La réglementation relative aux voies bruyantes compte cinq catégories, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

Dans ce même but, le maître d'ouvrage a fait réaliser une modélisation des émissions sonores des seuls trafics routiers (contrairement aux cartes stratégiques) sur le secteur en situation actuelle et en situation future (projet final), à partir de relevés de trafic.

L'étude d'impact souligne les conditions, avantages et limites (P.113 du volume 2) de telles modalités. Pour la MRAe l'étude d'impact doit indiquer si ne pas prendre en compte les autres sources de bruit conduit ou non à une sous-estimation significative des niveaux sonores sur le site.

Cette modélisation a mis en évidence (Illustration 6). que tous les bâtiments situés à proximité des voies de circulation et des croisements sont exposés à des seuils supérieurs aux objectifs de qualité de l'OMS pour la valeur cible intermédiaire d'une zone résidentielle en période de nuit en façade des bâtiments, soit 45 dB(A)<sup>8</sup>.

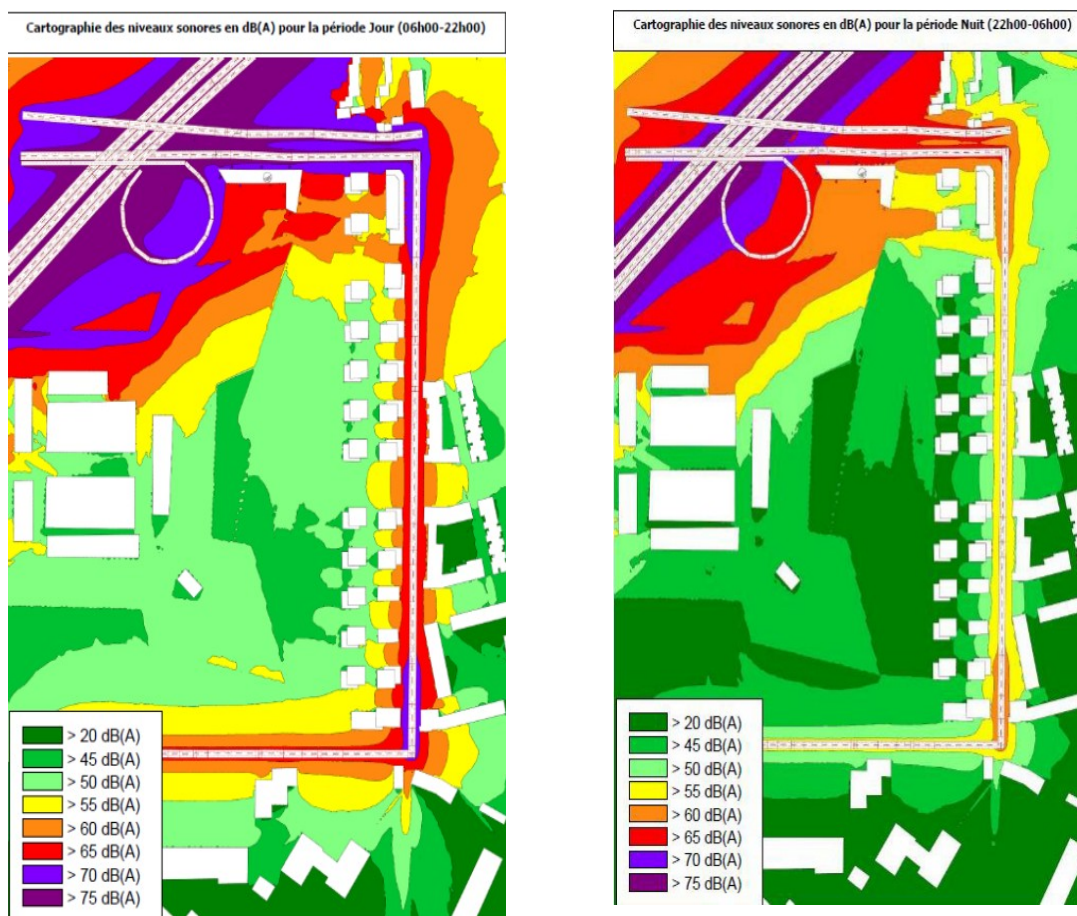


Illustration 6: modélisation des niveaux sonores à 2 m du sol en situation future : à gauche, de jour, à droite, de nuit ( Etude d'impact, volume 2 P.114 et 115)

L'étude conclut que « en période diurne, le nord-ouest du projet, ainsi que la limite Nord, la limite Nord-Est et la limite Sud-Est du site sont concernés par des dépassements des seuils réglementaires « Points Noirs du bruit ». En période nocturne, seule la limite nord-ouest du projet est concernée par des dépassements des seuils réglementaires « Points Noirs du bruit » ». La modélisation fait en particulier apparaître des dépassements des seuils réglementaires « point noir du bruit » sur les bâtiments 1, 2 (au sud du site, Lots C5, C1) et surtout 6, 7 et 8 (au nord du site,

8 « Pendant la journée, peu de gens sont fortement gênés à des niveaux de LAeq en dessous de 55 dB(A), et peu sont modérément gênés aux niveaux de L LAeq en-dessous de 50 dB(A). Les niveaux sonores pendant la soirée et la nuit devraient être de 5 à 10 dB plus bas que pendant le jour. Le bruit avec des composants de basse fréquence exigent des valeurs guides plus basses » (annexes p 22)



Lots C7 et C6).

Afin de respecter la réglementation, notamment celle sur les points noirs routiers, l'étude d'impact précise les niveaux d'isolement de façade requis et vérifie qu'ils sont respectés dans les notices acoustiques proposées sur chaque lot par les intervenants. Cette vérification a pour but d'ajuster les niveaux d'isolement initialement proposés. Ainsi pour les bâtiments identifiés comme soumis à des dépassements des seuils réglementaires « point noir du bruit », la MRAe note les conclusions suivantes de l'étude d'impact :

- bâtiments 1 et 2 du lot C5 : « Une actualisation de la notice comprenant la prise en compte des façades Est, les plus impactées, sera à effectuer afin de respecter une ambiance sonore sans gêne à l'intérieur des futurs logements pour ce lot »,
- bâtiment 6 du lot C1 « Une mise à jour de la notice comprenant la prise en compte de l'impact du chemin de Crèvecoeur sur la façade Est du bâtiment 6 semble nécessaire afin de respecter une ambiance sonore sans gêne significative à l'intérieur des futurs logements pour ce lot »,
- bâtiment 8 du lot C6 (un des plus exposés) : « Au vu des résultats des simulations, les niveaux d'isolement retenus sont suffisants pour protéger les futurs logements des nuisances de l'autoroute A1 et de la voie de Courneuve ».

Néanmoins certains futurs occupants subiront un bruit intense à chaque ouverture des fenêtres, y compris la nuit.

La MRAe relève deux recommandations formulées dans l'étude d'impact (Volume 3 paragraphe 1.12.2. Impact du projet sur le voisinage en phase exploitation<sup>9</sup>, p 128) : « Ainsi, les acteurs en charge de la conception des différents lots (C1, C3 et C5) devront

- mener une réflexion sur la position des pièces principales et l'orientation des façades vitrées des bâtiments au regard des infrastructures de transport terrestre ;
- s'assurer de performances acoustiques minimales à viser pour les éléments de façades (murs, menuiseries extérieures, coffres de volet roulant intérieur) et les éléments connexes (entrées d'air sur menuiseries) de telle sorte que les isolements de façades calculés soient respectés, assurant une gêne minimale dans les futurs logements. »

La manière dont ces deux recommandations ont été respectées dans la conception des immeubles objet des demandes de permis de construire, n'est pas précisée dans l'étude d'impact.

Globalement, la MRAe souligne la qualité des études menées, la transparence de la démarche de vérification des notices acoustiques établies par les intervenants sur les différents lots pour garantir le respect des niveaux d'isolement des façades requis par la réglementation. Il importe que le maître d'ouvrage confirme que les recommandations précitées de l'étude d'impact ont été respectées dans les dossiers de demande de permis de construire.

La MRAe constate que les études, postérieures à la conception du projet et à la décision portant obligation de réaliser une évaluation environnementale, n'ont pas conduit le maître d'ouvrage à retenir des mesures supplémentaires visant à éviter ou à réduire les nuisances sonores, au-delà du strict respect de l'obligation réglementaire d'isolement des façades, par exemple dans le choix d'implantation des bâtiments.

**La MRAe recommande :**

- **de mieux justifier la conception du projet urbain, notamment l'implantation de logements sur le lot C6 exposé aux bruits cumulés de l'autoroute A1 et de la RN 186 ;**
- **si cette implantation est confirmée :**

9 Cette recommandation formulée dans l'étude d'impact pourrait être reportée dans le paragraphe 1.10.1. Impact du projet sur l'environnement sonore et mesures associées

- **de rechercher toute mesure d'évitement et réduction de l'exposition au bruit des habitants, complémentaire au respect de la réglementation ;**
- **de mettre en place un suivi dans le temps des niveaux de bruit dans les logements les plus exposés ;**
- **de confirmer la mise en œuvre des niveaux d'isolement et d'agencement des logements recommandés dans l'étude d'impact ;**
- **de vérifier l'adéquation des mesures de protection par une campagne de mesure des niveaux sonores après les travaux de la phase 1, et de les adapter au besoin.**

#### 4.3.2 Pollutions de l'air

Cet enjeu est complexe à analyser, et un effort est réalisé dans l'étude d'impact pour l'expliquer et présenter les différentes sources d'information exploitées. Mais l'étude d'impact traite de la qualité de l'air à trois endroits différents :

- état initial : chapitre 1.9.3 Qualité de l'air
- impacts et mesures : chapitre 1.10.4. Impact du projet sur la qualité de l'air et mesures associées
- impacts et mesures : chapitre 11 Impacts du projet sur la santé et mesures associées

L'étude gagnerait à être plus synthétique dans ses conclusions et à mieux expliciter à quoi correspondent les concentrations de polluants indiquées, qui portent selon les cas :

- sur les seules concentrations imputables au projet (via le trafic supplémentaire qu'il induit), ce qui est pertinent pour évaluer l'impact spécifique du projet sur la qualité de l'air ;
- sur les concentrations mesurées ou modélisées auxquelles seront exposés les habitants, toutes sources confondues, ce qui est pertinent pour la justification et la conception du projet en apportant d'éventuelles mesures d'évitement ou de réduction de cette exposition (par exemple dans l'aménagement des logements).

L'état initial a analysé les différentes sources permettant de qualifier la qualité de l'air sur le territoire (cadrage régional, station Airparif de l'A1), qui est globalement dégradée, et des mesures in situ ont été réalisées en février 2019 pour les polluants suivants :

- le dioxyde d'azote [NO<sub>2</sub>],
- les BTEX : benzène, toluène, éthylbenzène, xylènes,
- les particules fines – PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>.

La MRAe souligne que de telles mesures sont très sensibles aux conditions météorologiques, et doivent être interprétées avec précaution. L'étude d'impact relève d'ailleurs que « *les conditions météorologiques (températures basses, vents faibles, pluviométrie peu importante) ont favorisé des teneurs élevées en dioxyde d'azote et en particules fines PM<sub>2,5</sub>* ».

La MRAe relève que :

- concernant les concentrations en NO<sub>2</sub>, tous les points de mesure présentent une concentration moyenne sur les 300 h environ de mesures (du 8 au 21 février 2019) supérieure à la valeur limite de protection de la santé (40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle) et surtout que « *lors de la période du 08 au 21/02/2019, les mesures en NO<sub>2</sub> sur la station Airparif et sur le point n°3 (positionné en bordure de la RN186) montrent des teneurs similaires.* » ;
- pour le benzène, aucune mesure ne dépasse la valeur limite (5 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle) et seule la concentration mesurée (en moyenne sur 300 h environ) au point n°3, est supérieure à l'objectif de la qualité de 2 µg/m<sup>3</sup> (en moyenne annuelle) ;
- concernant les PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>, les concentrations mesurées sur le site d'étude le 08 février 2019 sont toutes inférieures aux seuils préconisés par l'OMS. Concernant les mesures en continu effectuées du 8 au 21 février 2019, elles sont inférieures à la valeur seuil réglementaire en moyenne annuelle (40 µg/m<sup>3</sup>) pour les particules PM<sub>10</sub> pour le point n°1, et légèrement supérieures pour le point n°3 (plus proche de l'autoroute A1). Les

concentrations moyennes en PM<sub>2,5</sub> mesurée dans cette période sont supérieures au seuil annuel de 25 µg/m<sup>3</sup>.

L'analyse des impacts du projet sur la qualité de l'air conclut, en se basant sur une estimation des flux de trafic routier influencés par le projet, et donc sans tenir compte de l'autoroute A1, que la réalisation du projet n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air du secteur, ce qui est cohérent avec les niveaux de trafic modestes générés par le projet. Elle conclut dans ce cadre que les concentrations imputables au projet respectent, aux différentes échéances les valeurs-seuils réglementaires et les recommandations OMS pour tous les composés. À long terme (2030) en effet, les améliorations technologiques des véhicules entraînent, selon le dossier, une baisse des émissions et des concentrations d'oxydes d'azote et de PM, qui compensent les hausses modérées de ces composants générées par le projet.

L'impact du projet I sur la santé est traité dans la partie « 1.11. Impact du projet sur la santé et mesures associées » du volume 3 de l'étude d'impact. L'introduction présente les enjeux sanitaires des différents polluants.

L'impact sanitaire du projet en phase d'exploitation est évalué en utilisant la méthodologie recommandée pour évaluer l'impact sanitaire des projets routiers, car les émissions de polluants sont principalement dues au trafic induit par le projet. L'indice pollution/population (IPP) est calculé en croisant, au niveau des zones d'habitation de l'INSEE (données carroyées – mailles de 200 mètres), les densités de population avec les concentrations en polluants. Le bureau d'étude a jugé plus pertinent d'utiliser comme traceur le dioxyde d'azote (composé rejeté principalement par le trafic routier) plutôt que le benzène, recommandé dans la circulaire Equipement/Santé/Écologie du 25/02/2005, ce qui mérite d'être justifié dans l'étude d'impact.

Ce calcul montre que le projet entraîne une augmentation marquée de l'IPP en 2022 de l'ordre de 75 %. Cette augmentation résulte de l'augmentation de la population dans le cadre de l'aménagement du site dans un environnement pollué, conséquence du choix d'aménager ce site avec des logements. À l'horizon 2030, la forte baisse des émissions de dioxyde d'azote due principalement à l'amélioration attendue des véhicules compensera en grande partie l'augmentation de densité de population due au projet par rapport à 2019, l'indice IPP n'augmentant plus que de 3% à cet horizon.

Une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) a par ailleurs été réalisée dans une bande d'étude autour du projet. Elle conclut qu'« *il est possible de constater que tous les quotients de danger (pour les effets avec seuil) sont inférieurs à 1 (seuil d'acceptabilité), et cela, même en les additionnant par organe-cible, quelle que soit la voie d'exposition considérée (inhalation ou ingestion). Par conséquent, et au regard des connaissances actuelles, les effets critiques n'apparaîtront pas a priori au sein de la population exposée.* » ( p 120)

Les excès de risque Individuel (ERI)<sup>10</sup> (pour les effets sans seuil) dépassent le seuil recommandé pour tous les scénarios en raison de la pollution de fond due à l'autoroute A1. Ce scénario est cependant qualifié de majorant (fondé sur un l'hypothèse d'une vie entière passée sur le site du projet). Le bureau d'étude conclut que la fréquentation des résidences du projet ne devrait pas occasionner de risque inacceptable de survenue de cancer au sein des populations exposées et qu'en tout état de cause, l'indice sanitaire ERI tend à diminuer pour les horizons futurs par rapport à la situation actuelle, compte-tenu notamment des évolutions technologiques.

Enfin, la question des plantes allergènes (pollens) est évoquée. Elle pourrait trouver une traduction plus opérationnelle dans les parties consacrées aux aménagements des espaces verts du projet.

10 L'étude d'impact rappelle (p.123) que cet indicateur représente la probabilité de survenue d'une pathologie pour les individus exposés, compte tenu du scénario construit. On parle d'excès de risque car cette probabilité est liée à l'exposition au polluant considéré et s'ajoute au risque de base présent dans la population.

En conclusion, la MRAe note que l'analyse des impacts du projet sur la santé présente un bon niveau de détail et de transparence. Cet effort est proportionné à l'enjeu fort du projet en ce qui concerne la qualité de l'air. Les études confirment le niveau de cet enjeu, compte-tenu principalement de la proximité de l'A1,t.

Enfin, la MRAe constate que l'étude d'impact ne retient pas de mesures spécifiques d'évitement ou de réduction de l'exposition des futurs habitants à la pollution de l'air, pourtant d'un niveau élevé au nord du site, notamment au niveau du lot C6, ni de suivi particulier.

**La MRAe recommande :**

- **de mieux justifier la conception du projet urbain, notamment l'implantation de logements sur le lot C6 exposé à la pollution cumulée de l'autoroute A1 et de la RN 186 ;**
- **de rechercher toute mesure d'évitement ou de réduction complémentaire pour limiter au maximum l'exposition des habitants à la pollution atmosphérique ;**
- **de mettre en place un suivi dans le temps des niveaux d'exposition des habitants.**

## 5 Justification du projet

L'étude d'impact présente de manière détaillée les enjeux de développement territorial justifiant la les choix de conception du projet.

L'étude d'impact présente également les évolutions qu'a connues le projet, ainsi que quelques variantes étudiées dans ce cadre (avec notamment l'abandon des projets de crèche et de résidence pour étudiants).

La MRAe note que seuls deux pavillons existants sont conservés, sur le lot C4. Tous les autres sont (phase 1) ou seront (phase 2) détruits. Certaines variantes non retenues comportaient la conservation d'un plus grand nombre de bâtiments. Or l'étude d'impact met en avant l'objectif de conserver « *la mémoire des occupations antérieures* ». La justification du choix retenu mérite, pour la MRAe, d'être précisée .

La MRAe constate que le projet conduit, notamment sur le lot C6, à exposer des habitants à des nuisances sonores et à des pollutions atmosphériques d'un niveau élevé voire très élevé liées à la proximité de l'autoroute A1 et de la N186 (route de La Courneuve). Des études spécifiques ont été menées, notamment pour ce qui concerne le bruit, la qualité de l'air, notamment après la décision n° DRIEE-SDDTE-2018-252 du 4 décembre 2018. Elles sont de qualité, quantifient et localisent ces expositions ; mais intervenant tardivement ; elles n'ont pas pu être pleinement intégrées dans la démarche itérative d'évaluation environnementale, pourtant mise en avant dans l'étude d'impact. Elles ont débouché sur des recommandations pour renforcer la protection acoustique de certaines façades et respecter ainsi pleinement la réglementation, mais n'ont pas été prises en compte dans la conception d'ensemble du projet

Le paragraphe 2.5. « Justification du projet retenu d'un point de vue de l'environnement » du volume 3 de l'étude d'impact ne mentionne ni le bruit ni la pollution de l'air parmi les enjeux environnementaux pris en compte dès la conception du projet.

**La MRAe réitère la recommandation formulée ci-avant de mieux justifier d'une part le choix de démolir la quasi totalité des bâtiments existants et d'autre part la prise en compte du bruit et de la pollution de l'air dans la conception du projet et en particulier le choix de construire des logements à proximité de l'autoroute A1 .**

## 6 Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier de participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19 du code de l'environnement.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France, ainsi que sur celui de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

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



Jean-Paul Le Divenah