



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 14 décembre 2019  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet immobilier rue Marcel Paul au Blanc-Mesnil (Seine-Saint-Denis)**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur un projet d'ensemble immobilier mixte (logements et activités), situé rue Marcel Paul au Blanc-Mesnil dans le département de la Seine-Saint-Denis et sur son étude d'impact datée de septembre 2019.

Ce projet, porté par Les Nouveaux Constructeurs, consiste en la réalisation d'un ensemble immobilier de 338 logements et d'une activité de location de voitures, répartis sur plusieurs bâtiments de R+2 à R+7, le tout développant environ 20 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher. Il comprend par ailleurs 350 places de stationnement sur 2 niveaux de sous-sol. Sa conception est décomposée en trois tranches.

La MRAe relève que la présente saisine intervient dans le cadre de la mise en œuvre de la deuxième tranche du projet. Cette saisine fait suite à la décision n°DRIEE-SDDTE-2019 122 du 29 mai 2019 portant obligation de réalisation d'une évaluation environnementale. Le permis de construire de la première tranche a été autorisé le 2 octobre 2018, sans faire l'objet d'une évaluation environnementale préalable.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont la pollution du sol, les eaux pluviales et souterraines, le trafic automobile et les pollutions et nuisances associées, le paysage et l'ensoleillement

L'étude d'impact est proportionnée aux enjeux environnementaux analysés mais nécessite d'être approfondie sur plusieurs points : la pollution du sol, le bruit, la qualité de l'air, les énergies renouvelables et le paysage.

La principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

**Portée de l'étude d'impact :**

- faire porter l'étude d'impact sur les trois phases du projet ;

**Pollution du sol :**

- confirmer la prise en compte des mesures préconisées par le bureau d'études en matière de traitement des sols pollués ;

**Déplacements, pollutions et nuisances associées :**

- quantifier l'augmentation relative du trafic ;
- adopter des mesures pour éviter, réduire ou compenser les pollutions auxquelles seront exposés les futurs habitants (air et bruit) ;

**Paysage :**

- compléter la description de l'insertion paysagère du projet.

*Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France et sur celui de la MRAe.*

## **Préambule**

*Vu la décision du Conseil d'État n°400 559 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, 28 juin 2018, 30 avril et 18 octobre 2019 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable ;*

*Vu la décision du 31 octobre 2019 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, annulant et remplaçant la décision du 12 juillet 2018 sur le même objet. ;*

*Vu la délégation de compétence donnée le 12 décembre 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 de construction d'un ensemble immobilier situé rue Marcel Paul au Blanc-Mesnil (Seine-Saint-Denis).*

*La consultation des membres de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France a été faite 13 novembre 2019, et 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.*

*Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de François Noisette, coordonnateur, la MRAe rend l'avis qui suit.*

## Table des matières

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1 L'évaluation environnementale.....</b>                                   | <b>4</b>  |
| 1.1 Présentation de la réglementation.....                                    | 4         |
| 1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....                | 4         |
| <b>2 Contexte et description du projet.....</b>                               | <b>5</b>  |
| <b>3 . Enjeux environnementaux.....</b>                                       | <b>8</b>  |
| 3.1 La pollution des sols.....  | 8         |
| 3.2 L'eau.....  | 11        |
| 3.3 Les déplacements, la qualité de l'air et le bruit.....                    | 11        |
| 3.4 Le paysage.....   | 13        |
| 3.5 Les énergies renouvelables, les îlots de chaleur et l'ensoleillement..... | 14        |
| <b>4 Justification du projet.....</b>   | <b>15</b> |
| <b>5 Information, consultation et participation du public.....</b>            | <b>15</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 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° 400 559 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 d'ensemble immobilier mixte (logements et activité) situé rue Marcel Paul au Blanc-Mesnil (Seine-Saint-Denis) 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°<sup>1</sup>). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n° DRIEE-SDDTE 2019 -122 du 29 mai 2019.

Cette décision portant obligation de réaliser une évaluation environnementale était principalement motivée par les enjeux suivants :

- la justification de la compatibilité de la qualité de l'état des sols et des gaz du sol avec les usages projetés, compte tenu de la pollution avérée des sous-sols et de la nappe ;
- l'évaluation des effets du projet sur la nappe phréatique ;
- la prise en compte des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques générées par les infrastructures de transport terrestre avoisinantes.

### 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 permis de construire portant sur la deuxième tranche du projet (PC n° 19C0081), qui prévoit la construction de 75 logements pour une surface de plancher de 4 383 m<sup>2</sup> et d'un local de location de voiture pour 68 m<sup>2</sup>.

---

1 La rubrique 39° du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, selon la rédaction applicable du 1<sup>er</sup> août 2017 au 8 décembre 2017, soumet à examen au cas par cas les travaux, constructions et opérations d'aménagement qui créent une surface de plancher comprise entre 10 000 et 40 000 m<sup>2</sup> et dont le terrain d'assiette est inférieur à 10 hectares.

Le projet est porté par Les Nouveaux Constructeurs.

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

La MRAe relève que le permis de construire de la tranche 1 a été accordé le 2 octobre 2018 pour 8 400 m<sup>2</sup> de surface de plancher à des fins de logements (142), sans faire l'objet d'une évaluation environnementale préalable. Une troisième tranche est également prévue.

La MRAe rappelle que :

1. En application de l'article L122-1-1-III du code de l'environnement, lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.

2. En application de l'article L122-1-1-III du code de l'environnement, les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations doivent être appréciées lors de la délivrance de la première autorisation.

Même si la première tranche du projet est en dessous des seuils de l'évaluation environnementale, c'est donc bien la totalité du projet qui aurait dû être prise en considération dès la première demande de permis de construire nécessaire pour le projet et l'étude d'impact du projet aurait du être jointe à cette première demande.

***La MRAe recommande de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble du projet incluant les trois tranches prévues pour l'opération de construction de logements rue Marcel Paul.***

## **2 Contexte et description du projet**

Le présent projet immobilier, porté par Les Nouveaux Constructeurs, est situé au nord-ouest de la commune du Blanc-Mesnil (cf illustration 1), commune de la Seine-Saint-Denis comptant environ 56 000 habitants.

Le projet sera implanté sur terrain de 8 438 m<sup>2</sup> (EI p.13). Le terrain est pour partie en friche (correspondant à la 1ère tranche – 3 514 m<sup>2</sup>) et pour partie bâti (correspondant à la tranche 2 sur 1 970 m<sup>2</sup>) les bâtiments étant constitués d'habitations et d'une société de location de véhicules devant être démolis (l'occupation actuelle de la partie réservée à la tranche 3 est non précisée dans l'étude d'impact) est délimité par (cf illustration 2) :

- Au nord-ouest, l'avenue du 8 mai 1945 (RD 932, l'ancienne RN2), et la rue Marcel Paul une contre-allée de la RD 932 ;
- A l'est, la rue Roger Vellut ;
- Au sud, la rue de l'Abbé Niort (RD 41)



Illustration 1: Localisation du projet. Source : étude d'impact p.28

Le site, à proximité d'un échangeur avec l'autoroute A1, est aisément accessible par la route mais est éloigné des transports en commun ferrés puisque la station du RER B la plus proche, celle du Blanc-Mesnil, se situe à plus de 2 km du site. Toutefois, le site sera desservi en 2025 par deux gares (« Aéroport du Bourget » et « Blanc-Mesnil ») des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express. La plus proche des deux gares, « Aéroport du Bourget » se situe à 1 800 m de l'îlot et restera d'un accès malaisé (EI p.44).

Il existe actuellement une seule piste cyclable dans le voisinage du site le long de l'avenue du 8 mai 1945 et une piste est en projet le long de la rue de l'Abbée-Niort (page 155).

En outre l'îlot est desservi par trois lignes de bus.



Illustration 2: Situation du terrain dans l'îlot. Source : EI p.13

L'îlot où s'implante le projet est visé par les orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan local d'urbanisme (PLU) suivantes (EI p.14) :

- améliorer la qualité des entrées de ville ;
- requalifier la voirie et les abords de la rue de l'Abbé Niort, au profit des modes actifs (cycles et piétons) sur les deux routes départementales ;
- soigner les transitions, atténuer les ruptures d'échelles entre le tissu pavillonnaire du quartier et la zone industrielle de la Molette.

L'étude d'impact précise (p. 14) :

*« L'îlot est inscrit dans le secteur UAb, du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Blanc-Mesnil. La zone UA correspond à une zone mixte, de densité variable selon les secteurs. Le secteur UAb, en particulier, correspond à une zone d'immeubles collectifs et de grands projets, dont la future gare du Grand-Paris-Express.*

*Les objectifs urbains poursuivis dans cette zone sont :*

- *favoriser la requalification des tissus anciens ;*
- *favoriser la mutation des ensembles d'immeubles collectifs, notamment à proximité des gares ;*
- *permettre le renouvellement urbain le long des grands axes, en assurant des transitions douces avec les tissus environnants ;*
- *maintenir et développer le caractère multifonctionnel des tissus. »*

Le projet prévoit la construction de 20 079 m<sup>2</sup> de surface de plancher à des fins de logements (338) et d'activité de location de voitures. Il prévoit, par ailleurs, des jardins en cœurs d'îlots, et 350 places de parking en sous-sol. Sa mise en œuvre est décomposée en trois tranches (page 116) :

- tranche 1 : de juillet à octobre 2019 ;
- tranche 2 : de mai 2020 à mai 2022 ;
- tranche 3 : de mai 2021 à octobre 2023.



Fig. 3 : Plan masse du projet – source : étude d'impact

### 3 . Enjeux environnementaux

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

- la pollution du sol ;
- l'eau ;
- les déplacements,
- le bruit ;
- la qualité de l'air ;
- le paysage ;
- les énergies renouvelables, les îlots de chaleur et l'ensoleillement.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site, les incidences potentielles du projet et les mesures « éviter, réduire, compenser » et de suivi.

#### 3.1 La pollution des sols

Du fait des anciennes activités développées sur le site, la qualité des sols présente un enjeu que l'étude d'impact identifie comme fort pour le projet.

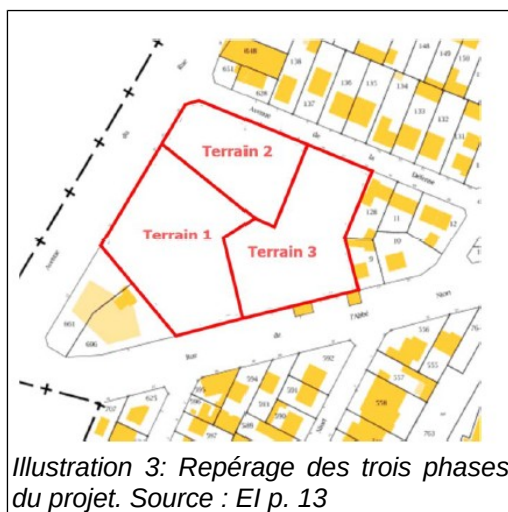
Le terrain n°1 (cf plan ci-dessous), qui porte la phase 1 du projet, a accueilli une station-service jusqu'en novembre 2010, soit une installation classée pour la protection de l'environnement.

Dans le cadre de la cessation d'activités, le site a été réhabilité pour un usage commercial ou industriel et a fait l'objet des prescriptions suivantes :

- des distances de sécurité devront être maintenues vis-à-vis de la station-service ESSO (ICPE en activité située en bordure du site et soumise à déclaration).
- en cas de changement pour un usage plus sensible qu'un usage commercial/industriel, des mesures de gestion devront être mises en œuvre afin que l'état du site soit mis en



compatibilité avec ce nouvel usage. Ces mesures ne sont pas à la charge du dernier exploitant.



**La MRAe recommande de justifier dans l'étude d'impact le respect de ces prescriptions dans le cadre de la réalisation de la phase 1 du projet.**

L'étude historique du site a été réalisée par un bureau d'études spécialisé et des travaux de dépollution ont été réalisés entre 2011 et 2014.

Les données de la base de données des sites et sols pollués (BASOL)<sup>2</sup> et les données relatives aux sols ayant accueillis des activités polluantes (BASIAS) ont été consultées. Aucun site BASOL n'a été recensé sur l'emprise du projet. Le site BASOL le plus proche est situé à 500 m du site projet. L'étude mentionne que le site du projet est répertorié dans la base de donnée BASIAS (IDF9301891 : station-service SHELL).

Le pétitionnaire a fait réaliser, par le bureau d'étude SOLPOL, des diagnostics complémentaires et un plan de gestion (page 167) a été proposé. Ces diagnostics complémentaires ont consisté en la réalisation de :

- 5 sondages complémentaires et la pose de deux piézajirs sur le terrain 1 ;
- 4 sondages complémentaires et la pose de deux piézajirs sur le terrain 2.

Ces diagnostics ont mis en évidence une pollution des sols en métaux lourds, notamment l'arsenic, les BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes), les polychlorobiphényles (PCB), les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) non-volatils et volatils, les Hydrocarbures aliphatiques (HCT) non-volatils, semi-volatils et volatils et l'absence de composés organiques volatils (COHV). Les investigations réalisées dans les gaz du sol ont mis en évidence la présence de COHV (trichloroéthylène, tétrachloroéthylène, 1,1,1-trichloroéthane et cis-1,2-dichloroéthane), TPH, naphtalène et BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes).

Concernant la phase de chantier, un inventaire des risques de pollution des sols a été réalisé

<sup>2</sup> BASOL : base de données nationale qui, sous l'égide du ministère chargé de l'Environnement, récolte et conserve la mémoire de plusieurs milliers (3 900 sites en 2007) de « sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif ».

(usage de solvants et d'huiles qui peuvent « vulnérabiliser » les sols, les laitances de béton mal ou non décantées) et des mesures d'évitement et de réduction sont prévues (le site de chantier sera équipé d'un kit de dépollution, les huiles et les liquides hydrauliques seront récupérées et stockées dans des réservoirs étanches et évacués par un professionnel agréé, contrôlés par le service chargé de la maîtrise d'œuvre des différents objets).

Le porteur de projet procèdera à une excavation des terres. Il s'engage à ce que cette excavation n'ait pas d'impact sur la santé et l'environnement de la population présente à proximité du chantier, ainsi que sur celle des travailleurs présents pendant la durée du chantier et à prendre toutes les dispositions pour limiter les risques d'envol et d'inhalation de poussières (voir le paragraphe sur la qualité de l'air).

De manière générale, la MRAe estime que les enjeux relatifs à la qualité des sols et gaz du sol sont, à ce jour, correctement définis et les mesures prévues appropriées.

Une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) a été réalisée par un bureau d'études spécialisé afin de déterminer si l'usage désormais prévu (logements) sur ce site était compatible avec la pollution des milieux (sols, gaz du sol) .

L'EQRS retient les scénarios d'exposition suivants :

- risques liés à l'inhalation (air intérieur et air extérieur);
  - résidents de logements situés au rez-de-chaussée réalisé sur deux niveaux de sous-sol (adultes et enfants) ;
  - résidents de logements situés au rez-de-chaussée réalisé sur un niveau de sous-sol (adultes et enfants) ;
  - usagers des parkings en sous-sol (adultes et enfants) ;
- pour une exposition pendant 6 ans pour les enfants résidents et de 30 ans pour les adultes résidents.

Le bureau d'études (SOLPOL) conclut que « *que l'état des milieux est compatible en tout point avec l'usage projeté* » et formule plusieurs recommandations (cf EI p.).

Le risque lié à l'ingestion ou au contact direct prolongé avec les sols n'a pas été retenu du fait des dispositions constructives de recouvrement des sols par des terres saines sur 30 cm minimum (EI p. 232).

De plus, le bureau d'étude recommande de :

- proscrire les cultures de plantes ou de fruits destinés à l'alimentation humaine ou animale au droit du site ;
- mettre en place un fourreau étanche autour de toute canalisation d'eau potable traversant les zones à concentrations résiduelles afin d'empêcher le transfert via cette canalisation ;
- mettre en place puis assurer le maintien d'un revêtement de surface (enrobé, béton ou géotextile puis couche de terre végétale) dans les zones à concentrations résiduelles afin de limiter le transfert des polluants via les eaux de ruissellement et d'empêcher le contact direct avec les sols de surface ;
- interdire les affouillements (tranchées, puits, réalisation de fondations,...) et creusement de toutes sortes dans les zones à concentrations résiduelles sauf si des mesures spécifiques de gestion sont prévues (information des travailleurs, équipements de protection

adaptés...).

Le maître d'ouvrage prévoit le recouvrement des sols avec de la terre végétale ou remblais d'apport sains sur une épaisseur minimale de 30 cm au droit des espaces paysagers avec la mise en place d'un filet avertisseur à la base, afin de s'affranchir des risques.

***La MRAe recommande au maître d'ouvrage de préciser si les préconisations du bureau d'études relatives au traitement des sols pollués seront retenues et comment elles vont être reprises dans le projet.***

La thématique des terres excavées et de leur devenir est prise en compte dans l'étude d'impact page 116.

Les deux premières phases devraient produire respectivement 16 550 m<sup>3</sup> et 5 277 m<sup>3</sup>, les volumes concernant la troisième phase n'étant pas encore connus.

### **3.2 L'eau**

L'étude d'impact décrit précisément le contexte hydrogéologique du site et identifie cet enjeu comme fort. Elle indique en page 110 que la nappe phréatique se rencontre entre 7,6 et 5,4 mètres de profondeur, mettant en évidence l'interférence du fond de fouille avec la nappe pendant les travaux, notamment lors des hautes eaux (page 187).

Dans ces conditions, il est nécessaire de prévoir un dispositif de pompage en fond de fouille ainsi qu'une protection des niveaux en sous sol (parkings), en période d'exploitation,

### **3.3 Les déplacements, la qualité de l'air et le bruit**

#### *Les déplacements*

Concernant les transports en commun, les données ne sont pas quantitatives, à l'image de ce qui est présenté pour le trafic automobile.

Une seule voie cyclable passant par la zone d'activités de la Molette dessert le quartier.

La MRAE note qu'une étude de trafic a pourtant été réalisée, jointe au dossier. Cette étude indique que les axes correspondant à l'ex RN 2 au nord et la rue Niort au sud ont actuellement et auront (après projet) une circulation fluide dans l'ensemble mais toutefois d'importantes charges aux heures de pointe.

La génération de trafic aux heures de pointe sera principalement constituée des déplacements domicile-travail des futurs habitants du programme. Elle est estimée et qualifiée de « peu élevée » par l'étude de trafic. Son impact sur les carrefours environnant devrait rester modéré, et ne pas perturber leurs conditions de fonctionnement.

Les transports en commun locaux resteront inchangés après projet (page 23 de l'étude de circulation).

***La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact une synthèse de l'étude de trafic réalisée.***

### *Les nuisances sonores*

Bien que le site soit proche de l'aéroport du Bourget, il ne se situe pas dans la zone concernée par son plan d'exposition au bruit.

En revanche, le projet s'implante à proximité de l'autoroute A1 et de l'avenue du 8 mai 1945 (la RD 932), qui figurent respectivement en catégories 1 et 3 du classement sonore départemental des infrastructures terrestres.

La MRAe note que l'incidence des travaux a été prise en compte dans le dossier de manière satisfaisante. Des mesures de réduction sont prévues pendant la phase travaux (page 218) et devraient, selon l'étude d'impact, permettre de limiter l'impact sonore notamment pour les zones habitées proches du chantier en respectant la réglementation en vigueur (article 1334-36 du Code de la Santé Public). Ces mesures consistent en :

- l'usage de marteau-piqueur insonorisé et de matériel électrique ou hydraulique plutôt que pneumatique ;
- réalisation des piquages des défauts du béton dans des délais courts ;
- l'emploi de masse en caoutchouc pour décoller le béton de la cuve ;
- l'utilisation en simultané de tous les équipements bruyants, d'écrans aux abords des chantiers. ;

Le pétitionnaire a fait réaliser une modélisation des émissions sonores sur le secteur en situation actuelle, en situation de référence 2023 (sans projet) et en situation projetée 2023 (projet). Cette approche a mis en évidence que le projet induira une augmentation des niveaux de bruit devant les façades donnant sur la rue de l'Abbé Niort et la rue Marcel Paul et une diminution des niveaux sonores dans certaines zones situées à l'opposé de ces rues par rapport aux bâtiments projetés.

Selon la MRAe, le bruit constitue un enjeu fort du projet. Elle note que les futurs bâtiments seront insonorisés conformément à la réglementation mais que les futurs occupants souffriront du bruit à chaque ouverture de fenêtres et dans les espaces extérieurs.

***La MRAe recommande au pétitionnaire de proposer des mesures d'évitement, réduction ou compensation (mesures ERC) à la source.***

### *La qualité de l'air*

**La qualité de l'air** est également un enjeu fort sur le site. L'environnement du projet est marqué par plusieurs axes routiers à fort trafic : l'autoroute A1 et l'ex route nationale 2. L'étude d'impact indique en page 119 que : « *la réalisation du projet exposera les futurs résidents notamment ceux dont les fenêtres donnent sur l'avenue du 8 mai 1945, et dans une moindre mesure celles qui donnent sur la rue de l'Abbé Niort* ».

Une campagne de mesures a été menée sur site, sur plus de 10 jours, sur le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) qui est un composé traceur de la pollution automobile ainsi que sur les particules PM 10 et PM<sub>2,5</sub>, révélant un dépassement des valeurs de NO<sub>2</sub> à la limite annuelle en bordure des axes routiers RN 2 et RD 41 à fort trafic (page 169, 192-194).

La réduction des émissions de polluants pendant la phase chantier est prise en compte. Des mesures sont proposées comme par exemple l'arrosage des sols pour éviter la remise en suspension des poussières., méthode qui, compte tenu de la présence de pollutions dans les sols,

devrait permettre de réduire la remobilisation des polluants dans l'air et leur inhalation.

L'étude d'impact en page 219 s'appuie sur une étude réalisée pour estimer les émissions de polluants liées aux trafics routiers pour chaque section de voirie à l'horizon de 2023 pour les situations « fil de l'eau » et « situation projetée ». Les résultats de ces estimations montrent que le projet n'aura aucun impact significatif sur la qualité de l'air.

Cette étude jointe à l'étude d'impact conclut à une diminution des émissions de polluants atmosphériques pour les scénarios futurs par rapport à la situation actuelle. Cette baisse serait due aux évolutions du parc automobile (moteurs et systèmes épuratifs, voitures électriques et hybrides). Une étude quantitative des risques a néanmoins été réalisée, révélant un excès de risque individuel (ERI) supérieur à la valeur seuil concernant le taux de particules diesel pour la situation actuelle, au fil de l'eau 2023 et pour le scénario 2023 projet.

En prenant en compte l'impact cumulé de tous les projets d'aménagements connus sur la commune (cf illustration 4), l'étude d'impact en page 234 conclut que : « le projet et les autres projets pris en compte pour les effets cumulés n'ont pas d'impact significatif sur la qualité de l'air. Au delà de la mise en service du projet, la mise en service des lignes 16 et 17 du grand Paris Express et du futur TCSP reliant le Bourget à Villepinte auront pour effet de diminuer le volume de trafic et par conséquent d'éviter la pollution de l'air. ».

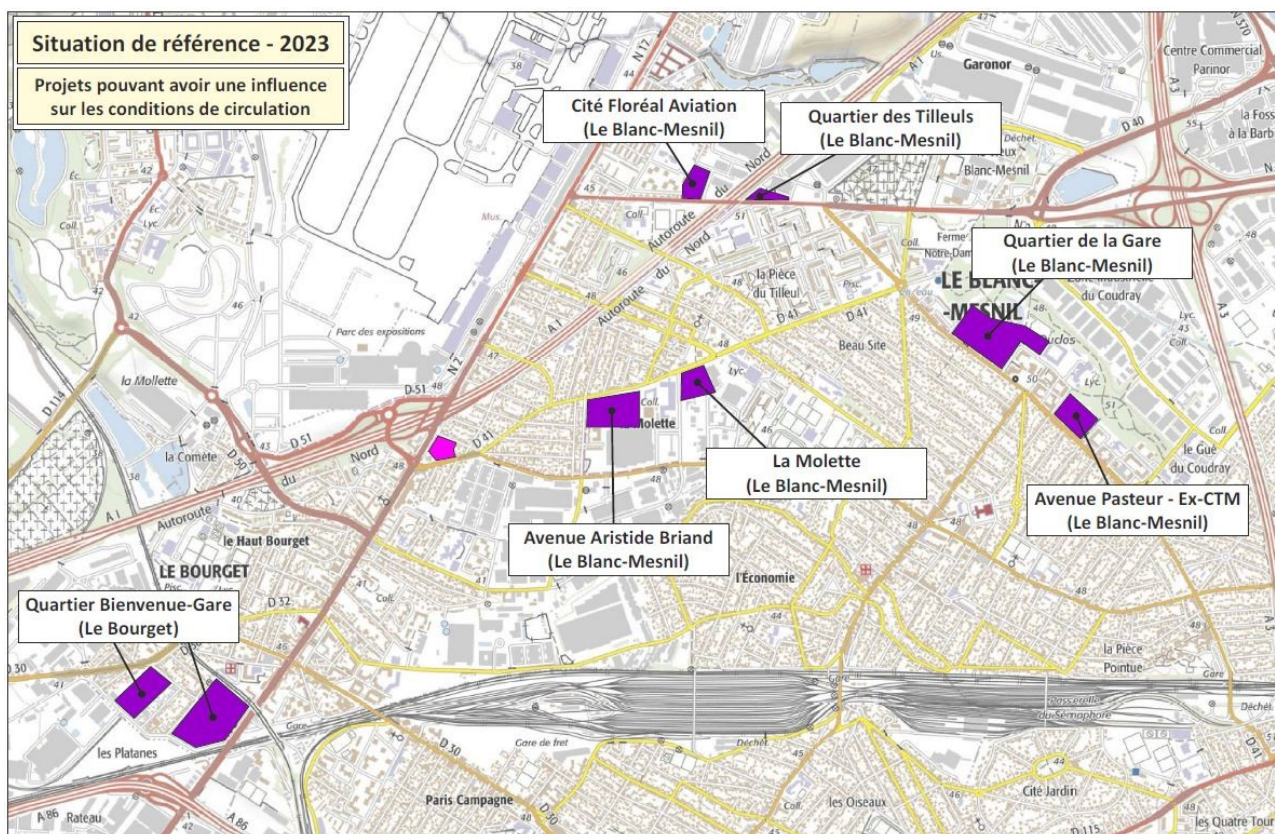


Illustration 4: Localisation du projet par rapport aux opérations d'aménagement. Source : EI p.202

### 3.4 Le paysage

Le paysage urbain est décrit sous l'angle de l'évolution de l'urbanisation du territoire (page 131 à 139). L'enjeu que représente le paysage pour le projet est qualifié de moyennement sensible par l'étude d'impact

L'étude d'impact mentionne l'existence d'un monument classé, l'Église Saint Nicolas, dont le périmètre de protection de 500 m intercepte le projet. Le projet n'aurait aucune incidence sur le monument car il ne fait pas l'objet de co-visibilités (page 196).

Le site du projet se situe dans un environnement pavillonnaire et en limite sud-est de la zone industrielle de la Molette. La page 139 de l'étude d'impact présente la problématique des franges mais sans les illustrer concrètement à l'échelle du projet. Au regard de ce contexte et considérant la hauteur du futur programme (R+7) par au pavillonnaire, il convient que l'insertion du projet soit décrite et illustrée.



*Les façades du projet global sur le carrefour et l'avenue du 8-Mai-1945*

***La MRAe recommande de présenter les vues sur le projet depuis les zones pavillonnaires au sud et à l'ouest ainsi que des vues depuis le projet vers la zone industrielle située au nord.***

### **3.5 Les énergies renouvelables, les îlots de chaleur et l'ensoleillement**

L'étude d'impact cite en page 198 une étude réalisée sur les énergies renouvelables et retient le choix du raccordement au réseau de chaleur sans expliquer ce choix .

***La MRAe recommande d'expliquer dans l'étude d'impact le choix du raccordement au réseau de chaleur urbain.***

La thématique des îlots de chaleur n'est pas évoquée ni traitée alors que le phénomène est susceptible de se développer avec l'aménagement du site et l'augmentation de l'imperméabilisation qui en découle.

Une étude a par ailleurs été menée sur l'effet du projet sur la baisse d'ensoleillement d'habitations voisines, au regard notamment de la hauteur du futur bâti en comparaison des habitations voisines. Pour les immeubles les plus impactés (« façades Sud et toitures des maisons et des bâtiments situées le long du trottoir nord de l'avenue de la Défense du Bourget »), l'étude d'impact précise (p. 227 et 228) : « *Les premières s'avèrent ainsi impactées par les ombres du projet pendant l'après-midi des journées hivernales et en fin d'après midi des périodes de mi-saison. La perte de leur durée d'ensoleillement est de 3 à 6 heures (soit jusqu'à 100% de leur durée*

*d'ensoleillement) et est légèrement moins importante en mi-saison car de l'ordre de 2 à 3 heures (soit une diminution de 20 à 30% d'ensoleillement). »*

#### **4 Justification du projet**

Les modalités du choix du parti d'aménagement sont brièvement explicitées en partie 6 de l'étude d'impact (p. 244). Elles mériteraient d'être sensiblement plus développées.

#### **5 Information, consultation et participation du public**

Le résumé non technique proposé dans le dossier, de 55 pages, est synthétique notamment concernant les différents enjeux du projet. Les thématiques, les sensibilités, contraintes, les impacts et mesures sont présentés sous forme de tableaux ce qui facilite leur lecture.

Le présent avis doit être joint au dossier mis à la disposition du public.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. P. Le Divenah', written over a faint circular stamp.

Jean-Paul Le Divenah