



Mission régionale d'autorité environnementale  
Île-de-France

**Avis en date du 21 janvier 2020  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet immobilier Rue de la Déviation à Bobigny (Seine-Saint-Denis)**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur un projet d'ensemble immobilier, situé 12 rue de la Déviation à Bobigny dans le département de la Seine-Saint-Denis et sur son étude d'impact datée d'octobre 2019. Il est émis dans le cadre du dépôt de permis de construire.

Ce projet, porté par la SNC Altarea Cogedim, consiste en la réalisation d'un ensemble immobilier de 159 logements, répartis sur plusieurs bâtiments de R+4/R+5, le tout développant environ 10 062 m<sup>2</sup> de surface de plancher. Il comprend par ailleurs 134 places de stationnement : 99 sur 2 niveaux de sous-sol et 35 places en aérien.

Ce projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de la décision n°DRIEE-SDDTE-2019 086 du 1er avril 2019.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont la pollution du sol, les eaux pluviales et souterraines, les déplacements, les nuisances sonores et vibratoires, la qualité de l'air, les îlots de chaleur et le paysage.

L'étude d'impact est proportionnée aux enjeux environnementaux analysés. Les thématiques suivantes doivent néanmoins être approfondies : la pollution du sol, les eaux pluviales, le bruit, la qualité de l'air et le paysage.

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

**- Pollution du sol :**

- mettre en place un suivi de la qualité de l'air intérieur des locaux une fois construits, afin de vérifier l'efficacité des mesures mises en œuvre de décontamination des gaz du sol et, au besoin, mettre en œuvre des mesures correctives ;

**- Eau :**

- examiner la compatibilité de la gestion des eaux pluviales par infiltration au regard du processus de dissolution du gypse ;
- vérifier le dimensionnement du bassin de rétention en fonction de la part infiltrée ;

**- Déplacements, pollutions et nuisances associées :**

- mettre en place un suivi des nuisances sonores et vibratoires en phase exploitation ;
- proposer des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les pollutions auxquelles les nouveaux habitants seront exposés (air et bruit) ;

*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 12 rue de la Déviation à Bobigny (Seine-Saint-Denis).*

*La consultation des membres de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France a été effectuée le 19 janvier 2020, 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 Jean-Paul Le Divenah, 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>6</b>
<b>3 Enjeux environnementaux.....</b>	<b>7</b>
3.1 La pollution des sols.....	8
3.2 Les mouvements de terrain et l'eau.....	10
3.3 Les déplacements, la qualité de l'air et le bruit.....	11
3.4 Le patrimoine bâti et le paysage.....	13
3.5 Les énergies renouvelables et les îlots de chaleur.....	14
<b>4 Justification du projet.....</b>	<b>14</b>
<b>5 Information, consultation et participation du public.....</b>	<b>14</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 un parking) situé au 12 rue de la Déviation à Bobigny (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 -086 du 1er avril 2019.

### 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.

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.

Le présent avis est rendu dans le cadre de la procédure de permis de construire. .

Le projet sur lequel porte la présente étude d'impact (en page 10/238) concerne une construction immobilière de 159 logements (104 logements sociaux et 55 logements en accession). Il est situé au 12, rue de la Déviation à Bobigny, dans le département de la Seine-Saint-Denis (93) sur une assiette foncière de 5 650m<sup>2</sup> environ. Il est porté par la SNC Altarea Cogedim Grands Projets.

Le projet s'inscrit à proximité du centre-ville de Bobigny dans une zone d'activité économique au

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.

sein d'un quartier mixte d'activités et d'habitations de la commune de Bobigny (cf figure 1).

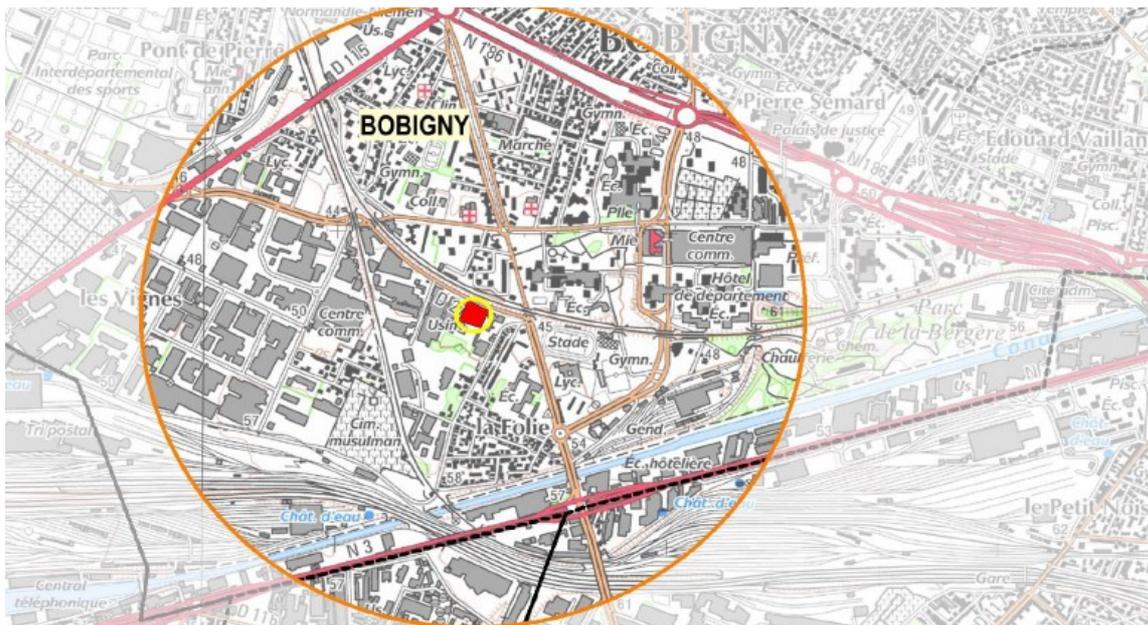


Fig 1 . Localisation du site du projet -source : étude d'impact

La ville de Bobigny est située au coeur du Territoire d'intérêt majeur (TIM)<sup>2</sup> « Canal de l'Ourcq à Clichy Montfermeil », possédant un long passé industriel, et présentant des enjeux de requalification majeurs.

Le projet est situé, au vu du SDRIF, dans un quartier à densifier à proximité d'une gare, celle de Pablo Picasso qui desservira la future ligne 15 est du grand Paris Express. afin d'orienter la mobilité vers les transports en commun.

L'îlot où s'implante le projet est visé par des orientations du plan local d'urbanisme (PLU) visant à relier et faciliter les déplacements entre quartiers. La rue Gallieni est identifiée pour faire le lien entre l'avenue Jean Jaurès et le futur pôle de Bobigny-La Folie, entre la gare Tangentielle Légère Nord et la gare d'interconnexion avec le bus TZEN 3 l'inter-station de la ligne 5 du métro que la ville de Bobigny souhaite voir réaliser.

Le projet est situé en zone UBb (secteur de grands collectifs et d'équipements de la commune composés de collectifs denses ou ayant vocation à muter - cf figure 2) et les prescriptions particulières suivantes du PLU s'appliquent dans cette zone (page 156) :

- la hauteur maximum des constructions est limitée à 19 m ne pouvant excéder 6 niveaux (R+5) ;
- la surface plantée doit représenter 20 % de l'unité foncière.

2 Le SDRIF définit quatorze Territoires d'intérêt métropolitain (TIM) avec des potentiels de densification à recomposer en coeur d'agglomération. Les TIM ont un rôle structurant dans le rééquilibrage de la région métropolitaine.

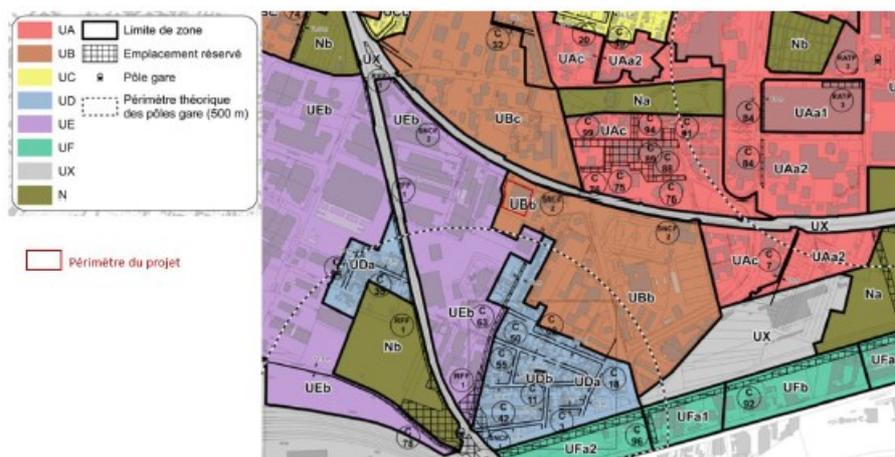


Figure 2 : plan de zonage du PLU. Le périmètre du site, entouré en rouge, est à proximité d'une partie classée en UE, zone économique (source : étude d'impact p.156)

## 2 Contexte et description du projet

Le projet s'implante sur une parcelle de 5 650 m<sup>2</sup> environ. Le site du projet est délimité par la rue de la Déviation et une voie ferrée (fret) au Nord et par la rue Galliéni et une voie privée à l'Est. Au Sud et à l'Ouest, le site est mitoyen à des propriétés privées.

L'opération immobilière prévoit (page 159) :

- une surface de plancher de 11 062 m<sup>2</sup> se décomposant en deux corps de bâtiments en R+5, avec 159 logements (104 en accession et 55 sociaux),
- un parking de 134 places privatives : 99 en sous sol R-1 et 35 places en extérieur (parking aérien) ;

Les immeubles présentent une façade longue sur la rue de la Déviation et deux ailes perpendiculaires face aux limites Est et Ouest. Ces deux ailes forment, avec le côté rue, une cour rectangulaire ouverte au sud.

Les aménagements paysagers prévoient des toitures végétalisées ainsi que des franges autour du bâtiment sur des espaces de pleine terre plantés (page 161).

Le site présentera deux accès aux parkings à partir de la rue de la Déviation, l'un situé au nord-ouest menant au parking extérieur et le second au nord-est menant au parking souterrain.

Le projet s'implante sur un site anciennement occupé par la société EURIDEP<sup>3</sup>, comportant encore des anciens locaux administratifs ainsi qu'un parking extérieur voués à la démolition.

Le site est aisément accessible par la route RD 27 mais un peu plus éloigné des transports en commun puisque la station du tramway et les bus sont accessibles à 10 minutes à pied. La nouvelle offre de transport dont bénéficiera Bobigny devrait améliorer, à moyen et long terme, la desserte du site (une station du TZEN 3 en 2024 et le Grand Paris Express en 2030).

- 3 La société EURIDEP a exploité le site depuis 1953 (le site a fermé le 20 décembre 1998). Les activités suivantes y ont été exercées :
- stockage divers (dont solvants, carburants, résines et produits pulvérulents) dès 1953 ;
  - fabrication de peintures entre 1960 et 1985 ;
  - recherche sur les peintures au sein d'un laboratoire entre 1953 et 1998 ;
  - vente de produits finis.



Fig 3 : Le projet architectural – source : étude d'impact

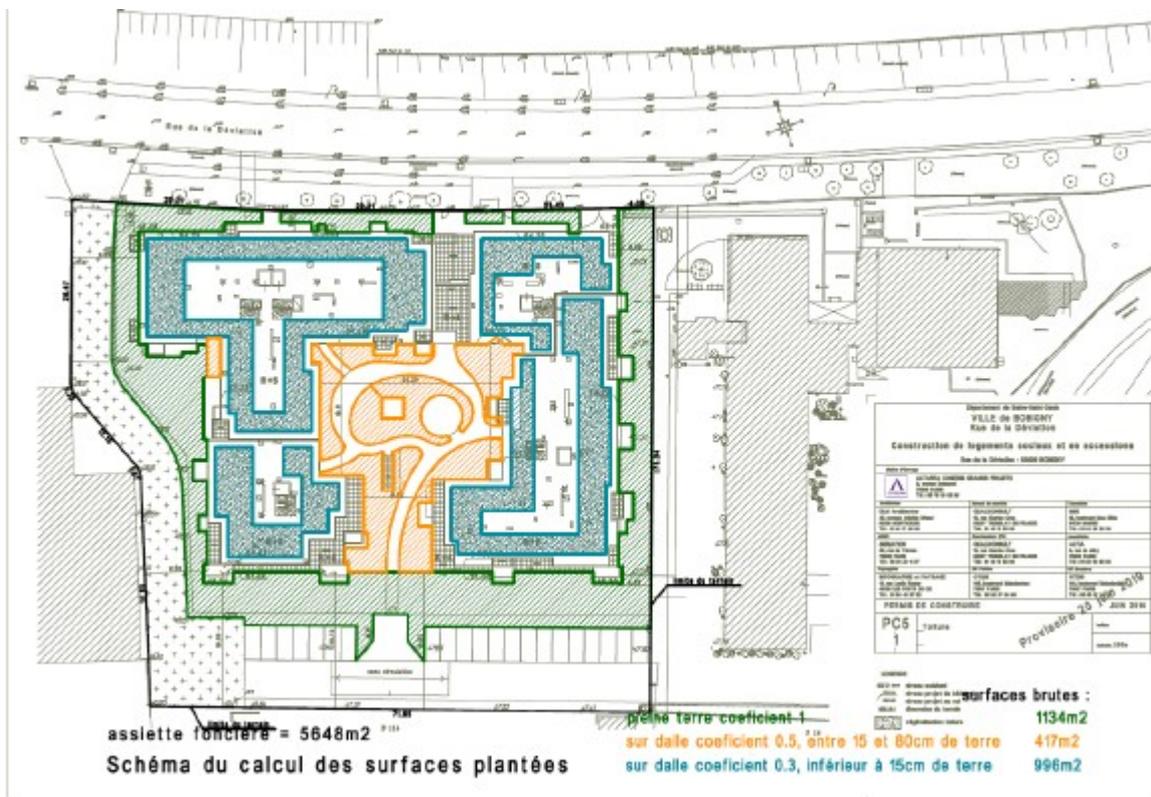


Fig 4 : Plan masse du projet – source : étude d'impact (p.160)

### 3 Enjeux environnementaux

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n° DRIEE-SDDTE 2019 -086 du 1er avril 2019. Cette décision 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 risques notamment de mouvements de terrain ;
- la prise en compte des nuisances sonores ;
- la prise en compte des ondes électro-magnétiques ;
- la prise en compte des nuisances, notamment le bruit ;
- la prise en compte des effets sur la santé des ondes électro magnétiques ;

Pour la MRAe, au vu de l'étude d'impact, les enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- la pollution du sol en place ;
- l'eau et les mouvements de terrain ;
- les déplacements, les nuisances sonores et vibratoires, la qualité de l'air ;
- le patrimoine bâti et le paysage ;
- les énergies renouvelables, les îlots de chaleur.

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

Les risques liés à l'exposition aux champs électromagnétiques, compte tenu de la présence à proximité qu'un poste de transformation électrique, s'avèrent in fine nuls, ce poste de transformation étant désormais désaffecté (p. 130). Ils ne seront pas développés ci-après.

#### 3.1 La pollution des sols

La qualité des sols présente un enjeu fort du projet au regard du passé industriel du site. En effet, le site a accueilli d'anciennes activités polluantes dont l'entreprise EURIDEP spécialisée dans la fabrication de peinture et inventoriée dans la base des sites et sols pollués ou potentiellement pollués (BASOL). Le site a fait l'objet d'une réhabilitation (page 141), dans le cadre de la cessation d'activités en 1998, consistant en l'élimination des déchets, la neutralisation ou l'extraction des cuves enterrées, ainsi qu'une étude sur les futurs usages potentiels du site.

Dans le cadre du projet, deux diagnostics datant de 2015 et 2019 mettent en évidence une pollution :

- du sol : en métaux lourds (dont le mercure), hydrocarbures C5-C10 C10-C40, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), en benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes (BTEX), polychlorobiphényles (PCB) ;
- des gaz du sol : composés hydrocarbures aromatiques volatils et COHV .
- des eaux souterraines : en arsenic, hydrocarbures C5-C10 et C10-C40.

Ces pollutions représentent, d'après l'étude d'impact en page 145, un risque sanitaire pour les futurs usagers du site au regard des 3 critères ci-dessous :

- la présence de sources de pollutions dans les sols, les gaz du sol et les eaux souterraines ;
- les voies de transfert par l'intermédiaire des sols, des eaux et des gaz : les voies d'absorption par l'homme :
  - inhalation, ingestion et contact cutané ; les voies de transfert par percolation dans le sol (métaux et composés organiques dans les sols), par migration vers les eaux souterraines (métaux, composés organiques dans les eaux souterraines) ;
  - par volatilisation (notamment des composés volatils tels les hydrocarbures et composés chlorés pour les gaz du sol).
- La présence de populations cibles qui sont les futurs occupants du programme immobilier ainsi que les usagers du parking souterrain exposés aux pollutions respectivement par :
  - ingestion ou contact direct ou prolongé avec les sols ;
  - inhalation de composés volatils polluants.

Les risques sanitaires principaux sont liés à la présence de composés volatils en teneur résiduelle sous le futur bâtiment (hydrocarbures et composés chlorés volatils).

L'étude d'impact indique en page 146 qu'un plan de gestion a été réalisé et joint à l'étude d'impact, prévoyant les mesures suivantes :

- l'excavation de toutes les terres polluées et de leur évacuation vers des filières de traitement adaptées hors site ;
- une solution de traitement in situ consistant en un traitement par aération du sous-sol permettant la biodégradation des polluants organiques directement dans le sol.

L'étude d'impact propose, pendant la phase travaux, des mesures d'évitement de réduction et de compensation (ERC) comme le contrôle de la qualité de l'air ambiant en phase d'excavation, en bordure de fouille, pour prévenir toute exposition accidentelle des salariés.

Une analyse des risques résiduels (ARR) prédictive a été réalisée afin de déterminer si l'usage (construction de logements) prévu sur ce site pollué était compatible avec l'état des milieux, en considérant les teneurs maximales détectées dans les gaz du sol lors des campagnes de 2015 et 2019.

L'ARR prédictive est estimée sur les scénarios d'exposition suivants :

- risques liés à l'inhalation (air intérieur et air extérieur) ;
- risques liés à l'inhalation de poussières et l'ingestion de particules de sol au droit des espaces verts pleine terre ;
- résidents de logements situés au rez-de-chaussée sur deux niveaux 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.

L'étude montre, que les niveaux de risques sanitaires sont inférieurs aux seuils recommandés par l'OMS. , L'ARR conclut à l'acceptabilité du risque sur le plan sanitaire. Dans une démarche sécuritaire, l'ARR recommande toutefois la mise en place d'une ventilation continue permettant un renouvellement d'air d'un minimum de 1 vol/h au sein du futur sous-sol.

Le pétitionnaire indique en pages 202 et 203 de l'étude d'impact, que l'ARR prédictive sera mise à jour par une ARR finale, réalisée sur la base des mesures du sol après travaux d'excavation et de traitement des pollutions concentrées.

Le pétitionnaire s'engage à respecter les prescriptions suivantes (p. 203) :

- mettre en place d'une ventilation continue permettant un renouvellement d'air d'un minimum de 1 vol/h au sein du futur sous sol afin de limiter toute accumulation de composés volatils dans les bâtiments ;
- en cas de mise en place de canalisations d'alimentation en eau au droit de zones impactées, remblaiement des tranchées par des terres saines ;
- au droit es espaces verts en pleine terre, recouvrir les terrains superficiels pa des terres saines (au minimum 30 cm) ;
- en cas de maintien de terres impactées sur le site, mettre en mémoire par la mise en place d'un grillage avertisseur, et par transmission des études dans les actes notariés ;
- interdire tout usage des eaux souterraines (arrosage, irrigation,...) et la création de jardins potagers au droit du site.

La MRAe estime que les enjeux relatifs à la qualité des sols et gaz du sol, qualifiés d'enjeux très forts par l'étude d'impact, sont correctement définis et les mesures prévues appropriées sous réserve qu'elles soient effectives et suivies dans la durée en ce qui concerne leur leur efficacité et que des mesures correctives soient au besoin adoptées.

***La MRAe recommande de mettre en place une surveillance de la qualité de l'air intérieur des locaux une fois construits, afin de vérifier l'efficacité dans le temps des mesures mises en œuvre et au besoin d'adopter des mesures correctives .***

La gestion des terres est prise en compte dans l'étude d'impact (page 167). Parmi les terres devant être excavées, 23 600 m<sup>3</sup> de terres seront évacuées en filière spécifique. Le volume de la pollution concentrée en hydrocarbures serait estimé à environ 1 600 m<sup>3</sup>.

### **3.2 Les mouvements de terrain et l'eau**

L'étude d'impact a pris en compte l'enjeu mouvements de terrain, qualifié de modéré (page 206).

Au droit du site, la géologie est caractérisée par des remblais hétérogènes (jusqu'à 3,5 m de profondeur), surmontant respectivement des Marnes et Sables infra-gypseux, des Marnes calcaires de St Ouen, des Sables de Beauchamp et des Marnes et des caillasses (pages 84-85).

Le site se situe dans une zone de dissolution du gypse définie par arrêté préfectoral modifié du 21 mars 1986, valant plan de prévention des risques (PPR) approuvé, avec dissolution possible jusqu'aux marnes et caillasses. Le phénomène de dissolution du gypse est confirmé dans l'étude d'impact en page 84, d'une part à 20 -21 m de profondeur dans le calcaire de Saint Ouen avec la présence de fines strates de décompression (sur 5 sondages sur 13) et d'autre part vers 37-38 m de profondeur dans les Marnes et Caillasses avec une strate fortement décomprimée liée à un banc partiellement dissout (sur 6 sondages sur 13). Le diagnostic géotechnique qui montre l'existence de strates décomprimées liées à des dissolutions partielles de gypse, conclut à l'absence de vides francs au droit du site (en page 137).

L'étude d'impact préconise en page 85 de prendre en compte le premier niveau d'anomalies (20 m de profondeur dans les calcaires de Saint-Ouen), notamment dans la mise en place des fondations, lesquelles devront aussi tenir compte des épaisseurs variables des remblais et des passages indurés dans les calcaires. Les compositions des bétons des fondations devront tenir compte de la présence de sulfates dans les sols. Les injections pour combler d'éventuels vides n'apparaissent en revanche pas nécessaire (page 185).

Par ailleurs, la zone étudiée se situe dans une zone d'aléa moyen vis-à-vis du phénomène de retrait-gonflement des argiles. Mais l'enjeu est qualifié de modéré (page 149).

Concernant les **eaux pluviales**, l'étude d'impact précise que le porteur de projet prévoit la mise en place d'un système de noues et de bassins pour la récupération et la régulation des eaux pluviales. Le dispositif de rétention est calibré sur un débit de fuite de 10l/s par ha et une pluie décennale conformément au PLU. Il en résulte un volume de rétention estimé à 98 m<sup>3</sup> pour un coefficient de ruissellement de 60 %. Les hypothèses de calcul figurent en annexe. L'étude d'impact ne traite pas la question de la part des eaux non régulées qui s'infilte, et qui représente 40 % des eaux de pluie sur le site. Elle indique en page 194 que la présence du bâtiment et du parking limite l'infiltration. Mais rien n'indique dans le rapport que les noues n'infiltreront pas. Or, l'infiltration de l'eau est susceptible de favoriser la dissolution du gypse et de modifier les argiles du sous-sol.

L'enjeu concernant les eaux superficielles est qualifié de faible en page 207 de l'étude d'impact. La MRAe considère que cet enjeu ne peut être minimisé au regard notamment du risque de dissolution du gypse. Ceci justifie une analyse des effets de futures infiltrations d'eau sur la stabilité du sol. La MRAe ajoute que dans l'hypothèse où le site après projet serait entièrement imperméabilisé pour supprimer toute infiltration au sol et sous sol, l'abaque présenté dans l'étude hydraulique en annexe indique un volume de rétention à prévoir de 120m<sup>3</sup> à la place de 98 m<sup>3</sup>.

***La MRAe recommande au pétitionnaire d'examiner la compatibilité du projet au regard du phénomène d'infiltration des eaux pluviales compte tenu du risque de dissolution du gypse et d'envisager, si nécessaire, des réajustements en matière de dimensionnement du bassin de rétention en fonction du degré d'imperméabilisation du site dans sa future configuration.***

Les enjeux concernant les **eaux souterraines** sont bien pris en compte dans l'étude d'impact. Deux nappes sont identifiées dans les marnes et sables infragypseux vers 5 à 7 m de profondeur et dans les Marnes et Caillasses du Lutétien, entre 25 et 30 m de profondeur s'écoulant vers le nord ouest.

Il est indiqué (p. 194) que le projet pourrait être exposé aux inondations pluviales pouvant entraîner l'inondation des parkings souterrains et « *pourraient donc influencer le choix des protections à mettre en place au niveau du bâti* » pour confiner celui-ci. De même, la page 194 indique que le site est exposé aux remontées de nappe qui pourraient se produire consécutivement à l'arrêt des pompages industriels dans un rayon de 1 km autour du projet : 1 mètre de remontée si 50 % des pompages étaient à l'arrêt (jusqu'à la cote 44 mNGF) et 2 mètres avec 100 % des pompages à l'arrêt (jusqu'à la cote 45 mNGF). L'étude d'impact préconise ainsi la protection du sous-sol à une cote de 0,5 m au-dessus du niveau des plus hautes eaux soit 43 mNGF. Les coûts des éventuelles mesures de protections du bâtiment contre les inondations ne sont pas encore connues (page 194).

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

#### *Les déplacements*

Le site dispose d'une bonne desserte routière. La rue de la Déviation présente un trafic modéré aux heures de pointe. L'étude d'impact indique que la ligne de tramway T1 et quatre lignes de bus sont accessibles à moins de 10 minutes à pied du site. Elle indique aussi que le projet n'entraînera, sans la quantifier, qu'une faible augmentation de la circulation automobile (page 197), et qu'il favorise les déplacements actifs (marche à pied et vélo) et l'usage des transports en commun (tramway et bus).

Considérant la situation du site du projet dans une zone d'activités à l'écart du centre ville, la MRAe suggère de présenter dans l'étude d'impact les aménagements de voirie qui sont prévus pour les déplacements actifs ainsi qu'une carte du réseau des pistes cyclables du secteur.

#### *Les nuisances sonores*

Le projet s'implante à proximité de la ligne ferroviaire (fret) classée en catégorie 1 et la RD27 (dont la rue de la déviation), classée en catégorie 3. La section de mur anti-bruit existante à hauteur du site ne suffit pas à atténuer le bruit du passage des trains (page 165).

Une étude acoustique a été réalisée, révélant des zones calmes au sud du projet avec des niveaux sonores conformes à la réglementation en vigueur, et des zones très bruyantes au nord du projet, de jour comme de nuit, le long de la rue de la Déviation et de la voie ferrée avec des niveaux sonores de respectivement 73 dB le jour et 68 dB la nuit, non conformes à la réglementation.

Pendant la phase travaux, les incidences du chantier sont bien prises en compte et des mesures de réduction sont prévues (page 191) limitant les nuisances sonores.

La modélisation du bruit conclut aux mêmes nuisances avec ou sans projet. Elle précise que la façade nord est marquée par un niveau de bruit élevé en lien avec la voie ferrée et la rue de la Déviation (page 198), en contraste avec une façade calme au sud. Le pétitionnaire prévoit en conséquence un isolement des façades notamment en face nord du projet. Il estime également que les futurs bâtiments joueront le rôle d'écran vis-vis du bruit vis à vis de l'espace intérieur au projet. Toutefois, la MRAe estime que le pétitionnaire aurait pu rechercher d'autres mesures destinées à éviter ou réduire les nuisances sonores. En effet, les futurs occupants des logements situés en façade nord souffriront du bruit de jour comme de nuit dès qu'ils ouvriront les fenêtres.

***La MRAe recommande de justifier davantage l'exposition des futurs usagers du site aux nuisances sonores en appliquant une démarche d'évitement ou de réduction et d'assurer un suivi en phase d'exploitation des nuisances sonores.***

#### *Les nuisance vibratoires*

Des mesures vibratoires ont également été réalisées du fait de la proximité de la voie ferrée. Elles révèlent des valeurs dépassant les seuils définis par les normes en vigueur. L'étude d'impact conclut que les vibrations vont engendrer des gênes dans les futurs habitants des logements. Elle prévoit la mise en place d'une solution de désolidarisation<sup>4</sup> afin d'aboutir à l'absence de perception par les occupants au passage des trains (page 200).

4 En désolidarisant le bâtiment au niveau des fondations par insertion d'appuis antivibratiles.

**La MRAe recommande que des mesures de vibrations soient faites lors de la livraison des appartements afin de vérifier le respect des normes.**

#### *Qualité de l'air*

Le pétitionnaire a analysé la qualité de l'air au droit du site, en se basant sur les données recueillies à la station Airparif "urbaine" du parc de la Bergère à Bobigny<sup>5</sup>. L'étude rapporte des valeurs d'oxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et de particules fines PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> sous les seuils réglementaires.

La MRAe note que cette station située au milieu du parc des Bergères n'est pas représentative des sites situés à proximité de voies routières.

**Le site du projet se trouvant le long d'une voie routière fréquentée, la MRAe recommande de procéder à une caractérisation de la qualité de l'air in situ, à défaut de se référer à une station Airparif, représentative des zones impactées par le trafic automobile.**

Le pétitionnaire conclut sur la qualité de l'air au droit du site en reprenant les tendances observées à la station "urbaine" d'Airparif et celles recueillies à l'échelle de la commune de Bobigny toutes situations confondues, en particulier en se basant sur l'indice CITEAIR qui indique en moyenne sur le territoire communal, une pollution faible 59 % du temps, moyenne pour 37 % du temps et "seulement" élevée, 4 % du temps restant.

Le pétitionnaire conclut néanmoins à un enjeu fort (en page 124) et à un état dégradé de la qualité de l'air au niveau du site (pages 190 et 197).

Si en phase travaux, l'étude d'impact propose bien des mesures ERC en référence « au niveau de dégradation de la qualité de l'air » à l'état initial (page 190), il n'en est pas de même en phase exploitation. L'étude d'impact mentionne (en page 197) une augmentation des émissions de GES et de polluants générées par le projet, mais sans que ne soit évaluée cette augmentation, et se limite à évoquer l'usage des transports en commun. D'après le pétitionnaire, l'enjeu dépassant le cadre du projet (page 197), "il n'y a donc pas de solutions possibles à l'échelle du projet vis à vis de la qualité de l'air qui constitue un impact faible".

Le pétitionnaire ne voit pas la nécessité de proposer, en phase d'exploitation, des mesures ERC ni un suivi de la qualité de l'air au motif que la qualité de l'air est suivie par la station "urbaine" de Bobigny.

**La MRAe recommande, en fonction des données sur la qualité de l'air de la station de Bobigny, d'adopter en phase d'exploitation des mesures de réduction de la pollution de l'air intérieur.**

5 Au demeurant cette station est située à 900 mètres à l'est du projet, et non à l'ouest comme indiqué page 120 de l'étude d'impact.

### **3.4 Le patrimoine bâti et le paysage**

Le projet s'inscrit dans les périmètres de protection de deux monuments historiques à savoir le Cimetière musulman et la Bourse du travail de Bobigny. L'étude d'impact indique en page 197. que le projet est à ce titre soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF) avec lequel le pétitionnaire a pris des contacts afin de prendre des mesures qualifiées d'« d'évitement » permettant d'insérer au mieux son projet au regard des deux monuments. Indépendamment de cette consultation, l'étude d'impact doit analyser les covisibilités éventuelles du projet avec ces deux monuments.

La MRAe note que l'étude d'impact ne présente pas d'analyse du paysage l'enjeu que représente le paysage au regard du projet étant qualifié de faiblement sensible par l'étude d'impact (page 208).

La MRAe note que le paysage du quartier est actuellement marqué par les activités industrielles avec la présence tout autour du projet de bâtiments d'activités. Le plan masse présenté en page 195 doit être complété par des vues sur l'environnement du projet et par une analyse de ses liens fonctionnels, actuels et futurs (perspectives du PLU) avec les parcelles voisines et les quartiers à proximité.

### **3.5 Les énergies renouvelables et les îlots de chaleur**

L'étude d'impact cite en page 133 une étude annexée au dossier, réalisée sur les énergies renouvelables et la récupération de chaleur. Au regard des contraintes du site, le recours à la biomasse, à l'aérothermie et au solaire thermique a été identifié comme pertinent. Le scénario chaudière biomasse centralisée pour la production de chaleur avec appoint/secours gaz serait intéressante du point de vue économique. D'après l'étude spécifique en page 46, le raccordement au nouveau réseau de chaleur sera également examiné.

La problématique des îlots de chaleur est récurrente en milieu urbain et se pose pour tout projet augmentant les surfaces imperméabilisées. Concernant les effets du projet sur le climat, la thématique des îlots de chaleur est évoquée en page 133 et 134 de l'étude d'impact. Ce phénomène ne devrait pas s'aggraver avec le projet car devrait être réduit par l'aménagement d'espace verts et donc la réduction des surfaces imperméabilisées sur l'ensemble de l'emprise du projet.

## **4 Justification du projet**

L'étude d'impact présente trois variantes du plan masse qui ne diffèrent que par l'agencement du parking extérieur. Le choix effectué entre ces trois variantes ne constituent pas en tant que tel une justification du projet. Pour la MRAe l'étude d'impact doit présenter des variantes tenant compte des enjeux principaux du projets tels que le bruit et la qualité de l'air (agencement des pièces à vivre coté sud) et expliquer pourquoi un immeuble de bureaux ou d'activités n'a pas été envisagé sur ce site exposé au bruit et la pollution de l'air.

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

Le résumé non technique, 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 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,



Jean-Paul Le Divenah