



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **17 SEP. 2015**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE- 1057 -15

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de réalisation de la ZAC « les rives de l'Ourcq » sur la commune de Bondy, dans le département de la Seine-Saint-Denis

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de réalisation de la ZAC « les rives de l'Ourcq » sur la commune de Bondy, dans le département de la Seine-Saint-Denis.

Cette ZAC créée en avril 2013 sous le nom de ZAC « Ecoquartier du Canal », a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 19 octobre 2012. La présente étude d'impact apporte des compléments à celle produite lors de la création et répond aux demandes formulées dans l'avis émis en 2012.

Identifié comme « secteur de densification préférentielle » dans le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le territoire du canal de l'Ourcq possède un fort potentiel de création de logements. Le contrat de développement territorial « la fabrique du Grand Paris » signé par l'État, la communauté d'agglomération Est Ensemble et ses communes membres, souligne le caractère stratégique de la Plaine de l'Ourcq à l'échelle de la métropole.

Le projet de la ZAC des rives de l'Ourcq prévoit une offre de logement d'environ 1300 logements, dont 30 % de logements sociaux, des commerces-services, un parc d'activités PME/PMI, un équipement public « Halle des salins » et 10 000 m² d'emprise au sol pour un port requalifié au sein duquel deux cimenteries doivent être conservées.

Les principaux enjeux environnementaux du site concernent les sols, l'eau, les risques naturels, les transports et les nuisances associées, le paysage et les milieux naturels.

Une procédure de déclaration relative à la loi sur l'eau est prévue.

L'autorité environnementale recommande que soit procédé à :

- des études géotechniques pour évaluer les risques concernant les futures constructions ;
- une étude paysagère en lien avec les travaux de l'Apur¹ concernant le paysage du canal de l'Ourcq ;
- une étude plus approfondie de la gestion de l'eau ;
- une étude de la pollution des sols pour les secteurs qui n'ont pas été investigués.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

¹ Atelier parisien d'urbanisme

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

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

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7.

Pour ce projet soumis à étude d'impact au titre des rubriques 33 du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est le préfet de région.

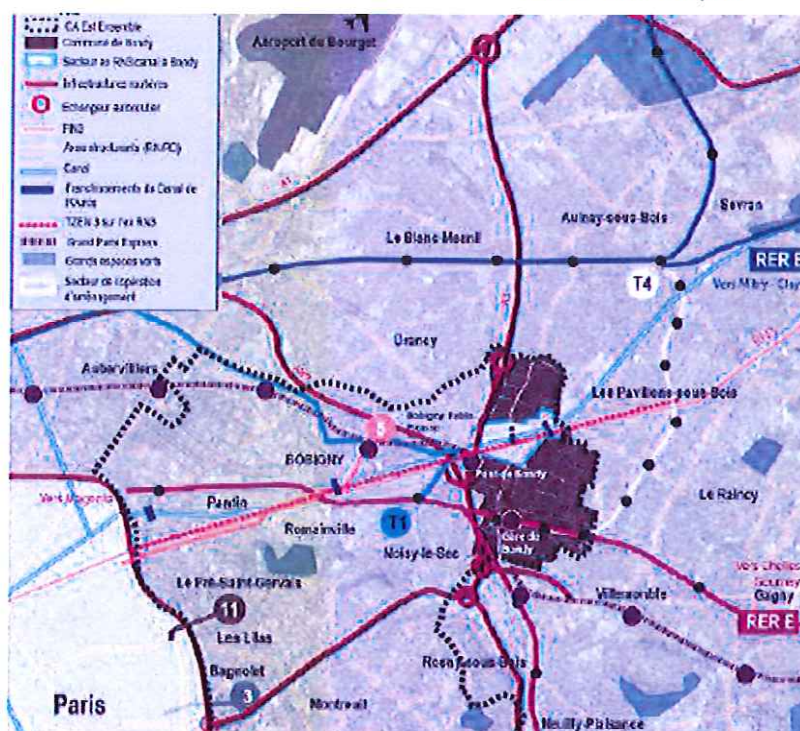
1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée. À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description générale du projet

Le projet de ZAC « les rives de l'Ourcq » se situe sur la commune de Bondy, au nord du canal de l'Ourcq, dans le département de la Seine-Saint-Denis. Cette ZAC créée en avril 2013 sous le nom de ZAC « Ecoquartier du Canal » a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 19 octobre 2012. Le projet tel que présenté dans le dossier de réalisation de la ZAC, a évolué et permet de présenter plus précisément le programme des constructions. La commune de Bondy fait partie de la communauté d'agglomération « Est Ensemble » avec sept autres communes de la Seine-Saint-Denis (Bagnollet, Bobigny, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville).

Source : étude d'impact



Longtemps préservé de l'urbanisation et destiné à la culture maraîchère, le site concerné a évolué dans les années 50 avec le développement de diverses industries et du port de fret. Aujourd'hui, les bords du canal de l'Ourcq constituent un des axes de développement

privilegiés de la Seine-Saint-Denis et bénéficient d'une attention prioritaire de la part des services de l'État, au regard notamment des enjeux franciliens en matière de logement.

Source : cartographie Géoportail



Identifié comme « secteur de densification préférentielle » dans le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le territoire du canal de l'Ourcq possède un fort potentiel de création de logements. Le contrat de développement territorial « la fabrique du Grand Paris » signé par l'État, la communauté d'agglomération Est Ensemble et ses communes membres, souligne le caractère stratégique de la Plaine de l'Ourcq à l'échelle de la métropole, tant au plan urbain qu'environnemental, et prévoit des objectifs qualitatifs et quantitatifs ambitieux en matière de construction.

La ZAC « les rives de l'Ourcq » occupe une superficie de 11,4 hectares. La vocation du secteur est actuellement essentiellement dédiée à l'activité économique et au commerce de gros.

Le site de la ZAC est entouré ou concerné par :

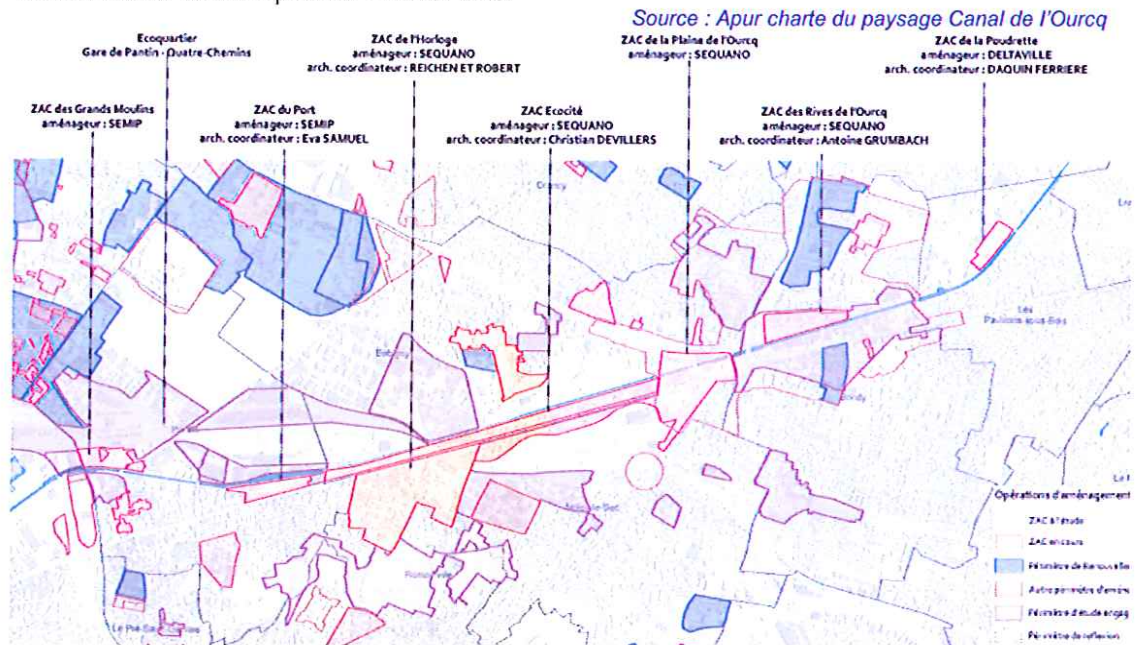
- l'autoroute A3 et sa bretelle d'accès ;
- le pont de Bondy, nœud routier et de transports en commun à moins de 500 mètres de la partie ouest de la ZAC ;
- la route et le pont d'Aulnay qui permettent de relier les quartiers d'habitat social situés au nord à la gare RER au sud de la ville ;
- la zone d'activités du Chemin latéral et les centrales à béton implantées sur le terrain de la Ville de Paris ;
- le quartier résidentiel des « Galiotes », copropriété organisée comme une cité-jardin ;
- le canal de l'Ourcq.

Le site est actuellement relativement enclavé. En effet, seul le « Chemin Latéral », à sens unique, en permet l'accès, sans communication avec les voies de desserte du lotissement situé au nord, qui se trouvent en impasse de ce côté.

Les objectifs d'aménagement de la ZAC « les rives de l'Ourcq » poursuivent ceux envisagés au stade du dossier de création. Cette ZAC offre à la commune de Bondy une opportunité de remailler les quartiers nord et sud de la ville et d'étendre le centre-ville jusqu'à la rive nord du canal de l'Ourcq. Un nouveau réseau de desserte interne en modes doux en lien avec l'offre future de transport en commun est prévu, ainsi que la création d'un quartier mixte permettant d'ouvrir la ville vers le canal.

La ZAC des rives de l'Ourcq s'inscrit dans la continuité d'autres opérations d'aménagement déjà engagées ou à venir, à proximité, notamment : la ZAC du port à Pantin, la ZAC Ecocité-Canal de l'Ourcq à Bobigny, la ZAC de l'Horloge à Romainville et la ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq à Noisy-le-Sec.

Ces opérations bénéficieront d'une desserte renforcée et de qualité, avec l'arrivée à court et moyen terme du Tzen3, du pôle multimodal de la Folie, de la Tangentielle nord et de la ligne 15 du réseau de transport du Grand Paris.



Le projet de la ZAC des rives de l'Ourcq prévoit une offre de logement d'environ 1300 logements, dont 30 % de logements sociaux, des commerces-services, un parc d'activités PME/PMI, un équipement public « Halle des salins » qui devrait être conservé sous réserve des diagnostics techniques et 10 000 m² d'emprise au sol pour un port requalifié au sein duquel deux cimenteries doivent être maintenues.

Les compléments apportés à l'étude d'impact initiale sont présentés dans le nouveau dossier, les paragraphes qui ne nécessitent pas de changement n'ont pas été repris et sont seulement indiqués « sans compléments ». Il aurait été apprécié que ces anciens paragraphes soient insérés dans la nouvelle étude, pour éviter au lecteur de se référer aux deux études et rendre ainsi le travail du lecteur non averti plus aisé.

Pour faciliter la lecture, les paginations du sommaire et de l'étude doivent être mises en concordance.

2. Analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont les sols, l'eau, les risques naturels, les transports et nuisances associées, les paysages et les milieux naturels.

2.1 Les sols

Géotechnique

Le dossier mentionne que l'aménagement des fondations des bâtiments et la création de niveaux de sous-sols nécessitera des excavations et qu'il faudra réaliser des études géotechniques. Il aurait été apprécié qu'au stade actuel de réalisation de la ZAC, ces études soient déjà engagées.

Pollution des sols et de la nappe souterraine

Pour ce qui concerne la nappe et les sols, l'étude initiale a été mise à jour par la réalisation de diagnostics complémentaires que ce soit pour le compte de l'EPFIF² ou de la ville de Paris. Les résultats d'analyses montrent la présence dans la nappe de métaux lourds (arsenic, chrome et nickel) au niveau des sites Lafarge, Cemex et Holcim et de chlorure de vinyle et trichloréthylène sur la partie est du site.

Pour les sols, les investigations font état d'impacts significatifs en hydrocarbures totaux et dans une moindre mesure en BTEX³, HAP⁴ et métaux (cadmium, cuivre, mercure, plomb et

² Établissement public foncier Île-de-France

³ Benzène, Toluène, Éthylbenzène et Xylènes

zinc). Deux secteurs ont été identifiés comme pollués : l'ancien site Polo sur les terrains de la ville de Paris ainsi qu'une partie du secteur des Salins.

Les investigations complémentaires réalisées en 2015 et les mesures de gestion proposées sont satisfaisantes au regard du caractère résidentiel du projet.

Il est important de rappeler les dispositions de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissement accueillant des personnes de 0 à 18 ans et les aires de jeux et espaces verts attenants, qui doit être évité sur les sols pollués. En cas de construction de ce type d'établissement, le pétitionnaire devra particulièrement justifier la localisation et l'absence de risque sanitaire pour ces établissements. La réalisation d'une EQRS⁵ pourrait alors être pertinente au regard du projet.

Il est précisé page 38 de l'étude d'impact, que « seules quelques parcelles, non maîtrisées par le maître d'ouvrage, n'ont pas été investiguées mais compte tenu de l'occupation actuelle, il n'y a pas de risque de pollution majeure ». L'occupation actuelle ne peut pas être retenue comme seul argument permettant d'écarter un risque. Il est recommandé de réaliser un diagnostic comprenant l'historique des occupations de ces parcelles et des investigations de terrain en raison de la proximité d'activités polluantes et des potentielles pollutions identifiées lors de l'étude historique.

2.2 L'eau

La dépollution des sols s'avère d'autant plus essentielle que le site est soumis à des risques d'inondation par remontée des eaux de nappes souterraines (aléa fort sur une grande partie du terrain) et débordement indirect. En cas de des-imperméabilisation au-dessus de sols pollués, les eaux infiltrées pourraient entraîner en profondeur les composés polluants et porter atteinte à la nappe souterraine.

Les fondations des futurs bâtiments et les constructions de sous-sols pourront également interférer avec les nappes souterraines ce qui renforce la nécessité de mener des études géotechniques.

La description de l'état initial pour le volet eau a bien été enrichie par rapport à celle de l'étude d'impact de 2012, et comprend un paragraphe suffisamment détaillé sur le contexte hydrogéologique (page 8 et suivantes).

L'étude d'impact ne traite pas de la présence ou non de zones humides sur le site, alors que celui-ci est situé en classe 3 des enveloppes d'alerte de la DRIEE. Des précisions sont donc attendues sur ce point.

2.3 Les milieux naturels

Le site est aujourd'hui principalement occupé par des activités économiques, avec un faible intérêt écologique. Le SDRIF comme le SRCE⁶ portent l'enjeu de préserver et de restaurer la continuité écologique le long du canal.

Les continuités écologiques sont abordées dans la partie "contexte réglementaire et foncier" et non dans l'état initial des milieux naturels. Le SRCE et les cartes du secteur sont présentés. Les cartes ne sont pas interprétées, il est juste indiqué que le secteur d'étude n'est concerné par aucun corridor ou continuité écologique, alors que le secteur est se trouve pleinement sur le corridor alluvial du canal de l'Ourcq. Une étude locale de cette continuité écologique serait donc attendue.

Les compléments apportés sur le diagnostic écologique en termes d'inventaires et de méthodologie sont satisfaisants.

L'espèce la plus patrimoniale rencontrée est la Sterne Pierregarin, mais elle ne niche pas sur le secteur (habitat non favorable) et son territoire de chasse est vaste ce qui entraîne un impact faible. Les autres oiseaux nichent au sein de haies, et alignements d'arbres ou arbustes, à l'exception du Rouge-queue noir qui niche dans les bâtiments, seule cette espèce serait donc susceptible d'être impactée directement par un réaménagement des bâtiments.

⁴ Hydrocarbures aromatiques polycycliques

⁵ Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires

⁶ Schéma Régional de Cohérence Écologique

2.4 Les transports, le bruit et la qualité de l'air,

Transport

Le site du projet est desservi par deux axes routiers : la route d'Aulnay (nord-sud) et le chemin latéral (est-ouest). Des infrastructures majeures se trouvent à proximité immédiate : l'autoroute A3, l'ex route nationale RN3 et l'autoroute A86. Ce réseau est actuellement saturé et accidentogène.

Les études menées montrent que le secteur possède une desserte de qualité mais qu'elle est accompagnée de nuisances et de points noirs congestionnant le trafic. Le pont de Bondy représente ainsi un fort enjeu en termes de mobilité et d'aménagement.

Le conseil communautaire a approuvé le 2 juillet 2015, le projet de Plan Local de Déplacement (PLD) d'Est-Ensemble. Celui-ci souligne que l'ex-RN3 est considérée comme une coupure importante pour les circulations entre le nord et le sud de la commune de Bondy.

Le transport fluvial sur le canal de l'Ourcq permet le passage de péniches de 250 à 400 tonnes entre la Seine et Pavillon-sous-Bois. Le périmètre d'étude de la ZAC comprend le port de Bondy sur lequel la ville de Paris (propriétaire des terrains) mène un projet de requalification visant à une meilleure intégration des activités portuaires dans la ville et au développement du fret fluvial.

Bruit

Une étude acoustique spécifique a été réalisée en février 2015 pour caractériser la situation acoustique du site. Les résultats montrent l'impact non négligeable des voies routières situées à proximité : A3 (classement sonore catégorie 1), et la route d'Aulnay (classement sonore catégorie 4).

Qualité de l'air

Une étude de la qualité de l'air a été menée sur la période 2010-2014, en se référant aux données de la station Airparif la plus proche du site, située à Bobigny. Les valeurs réglementaires ne sont pas dépassées même si les moyennes annuelles sont assez élevées. Afin de préciser le niveau de pollution de l'air sur le site, une campagne de mesures des concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) et en benzène a été menée en mai 2015. Il a ainsi été mis en évidence une pollution importante en NO₂ avec de nombreux dépassements des valeurs limites de protection de la santé, notamment liés à la proximité immédiate d'axes routiers très fréquentés tels que l'A3 et la route d'Aulnay.

2.5 Les paysages

Le paysage traité dans l'état initial de l'étude de 2012, n'a pas été repris dans l'étude complémentaire de 2015. Il aurait cependant été apprécié que les vues présentées pages 46 à 51 de l'étude d'impact initiale soient reprises et localisées sur un plan par un cône de vue. Les références au SDRIF auraient également pu être actualisées et les engagements du nouveau CDT « la fabrique du Grand Paris » rappelées.

Il conviendrait également de se référer à la charte du paysage, des usages et de l'aménagement qui a été réalisée en septembre 2014, par l'Apur en collaboration avec Est-Ensemble, le conseil général de la Seine-Saint-Denis, la mairie de Paris, l'ensemble des collectivités concernées et différents acteurs économiques, culturels et de l'aménagement.

Ainsi des vues du grand paysage auraient dû être intégrées au dossier ainsi que leur interprétation tout autant que celles concernant le proche et moyen paysage auraient par ailleurs pu être davantage commentées. Ceci permettant de mieux appréhender cette thématique et les enjeux de ce secteur en matière de paysage.

2.6 Le climat

Une réflexion sur le climat et le phénomène des îlots de chaleur aurait été appréciée, afin de mieux cerner les enjeux climatiques du secteur.

Ainsi les études et la cartographie thermographique de l'Apur (voir schéma joint) auraient pu servir de base à cette analyse.



Source : cartographie de l'Apur

3. Justification du projet retenu

Le contrat de développement territorial (CDT) « la Fabrique du Grand Paris » signé le 21 février 2014, par la communauté d'agglomération Est Ensemble, les communes qui en sont membres et l'État, est structuré selon trois objectifs principaux :

- poursuivre et renforcer un modèle de développement économique en s'appuyant sur des filières d'excellence ;
- structurer et valoriser le potentiel artistique, culturel et patrimonial du territoire et favoriser la diffusion des savoirs ;
- promouvoir un modèle urbain avec mixité fonctionnelle et sociale, écologie urbaine et écoconception.

L'axe du canal de l'Ourcq présente des enjeux majeurs de requalification pour le cœur de la Seine-Saint-Denis. Une dynamique de mutation est ainsi en cours dans ce secteur avec des grandes ZAC prévues jusqu'à l'horizon 2025-2030 sur les communes de Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec et Bondy. Les collectivités concernées souhaitent y développer de 6500 à 7000 logements, dans une perspective de développement durable, avec des objectifs de mixité sociale et fonctionnelle, ainsi que des ambitions portant sur l'environnement mais aussi sur le cadre et l'accessibilité du canal.

Ces projets seront renforcés par l'arrivée de nouvelles infrastructures de transport : tramway express nord (TEN), Tzen3, ligne 15 du grand Paris Express.

Le SDRIF approuvé le 27 décembre 2013, identifie le secteur de la ZAC comme disposant d'un fort potentiel de densification. En effet, avec 1300 logements sur une superficie de 11,4 hectares, ce projet s'inscrit dans cet objectif. Il propose une densité de 114 logements par hectare ce qui apparaît satisfaisant au vu des enjeux (proximité d'un futur pôle multimodal intégrant une gare du Grand Paris Express), mais aussi en comparaison de la densité de la petite couronne (30 logements par hectare) ou de la densité de la Seine-Saint-Denis (26,2 logements par hectare).

4. Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Les principaux impacts environnementaux du projet concernent les sols, l'eau, les risques naturels, les transports et les nuisances associées, les paysages et les milieux naturels.

4.1 La phase de travaux

Le projet comportera trois phases d'aménagement : phase 1 : 2014-2018, phase 2 : 2019-2023, phase 3 : 2024-2028.



Les risques de pollution des sols et des eaux pendant les travaux, ont été identifiés et les mesures conservatoires proposées paraissent pertinentes.

Les intervenants devront être vigilants pour ce qui concerne les éventuels ruissellements de fluides qui pourraient venir polluer le milieu naturel. Ils doivent également prévoir les nuisances et les risques pour la santé que peuvent encourir les habitants, les commerçants et les ouvriers travaillant sur place durant les travaux.

Les exploitants devront mettre en place les aménagements et dispositions nécessaires pour limiter l'impact des travaux et permettre de réduire les émissions atmosphériques et les nuisances sonores.

Il conviendra également de respecter :

- les préconisations du SRCAE⁷ et notamment l'objectif URBA 1.4 qui demande de prévoir dans les opérations d'aménagement la mise en application des critères de chantiers propres ;
- la mesure d'accompagnement n°7 du PPA⁸, qui prévoit de réduire les émissions de particules dues aux chantiers.

4.2 L'eau

Le paragraphe 3.3.3. traitant des principes d'aménagement et du fonctionnement des espaces publics (page 96) présente le futur aménagement des berges qui prévoit une forte amélioration de l'existant. Il est ainsi prévu sur une surface actuellement totalement imperméabilisée, une vraie gestion des eaux pluviales (noues de stockage, rejets dans le canal de l'Ourcq, infiltration). Il semble néanmoins que tous les aménagements présentés ne soient pas totalement validés, car il est indiqué (page 110) que la solution des noues pourrait être non retenue et faire place à une canalisation enterrée. A ce stade d'avancement du projet, ce choix aurait du être tranché afin de présenter au public l'aménagement définitif.

Par ailleurs, il n'est pas fait mention dans l'étude d'impact de politique d'emploi de produits phytosanitaires. Ces derniers sont à proscrire sur la zone des berges et celle raccordée aux réseaux d'eaux pluviales. D'une façon générale, la réduction à la source est la méthode la plus efficace, d'une part, pour éviter que ces produits se retrouvent dans le milieu naturel et, d'autre part, pour limiter les traitements en station d'épuration des eaux provenant des réseaux d'assainissement.

Le paragraphe sur le transport fluvial a été étoffé (page 212-213) et intègre davantage la possibilité offerte par la voie d'eau pour l'apport de matériaux et la gestion des déblais. L'étude d'impact démontre tout le bien fondé de cette valorisation du fret fluvial, et se réfère à l'étude menée par le conseil départemental, en partenariat avec la Ville de Paris et Est-Ensemble, pour l'optimisation de la voie d'eau.

Le dossier doit faire l'objet d'une procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau.

Une étude complémentaire selon les critères de l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L.214-7-1 et R.211-108 du code de l'environnement, sera nécessaire pour confirmer ou infirmer la présence de zone humide impactées par le projet.

⁷ Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

⁸ Plan de protection de l'atmosphère

4.3 Les transports, le bruit, la qualité de l'air

Les transports

Du point de vue de la structure des axes routiers et notamment de l'accessibilité, le projet présente des avantages : il améliore les conditions de circulation du site et participe à son désenclavement. L'étude précise que le projet dessine un nouveau maillage du quartier : le chemin latéral actuellement en sens unique sera transformé en une voie à double sens de circulation et sera prolongé à l'est par une voie de liaison vers la rue des Mésarmes. La route d'Aulnay conservera sa vocation structurante nord-sud et sera bordée par un linéaire de commerces. Un maillage secondaire sera créé avec des liaisons est-ouest et des liaisons nord-sud en interne au site. Le chemin de halage sera aménagé dans un souci d'optimisation des conditions de circulation, mais aussi de sécurisation de la zone pour les piétons.

Du point de vue du trafic, l'étude d'impact (page 186 et 198-205) examine le trafic routier à deux horizons : 2020 et 2030. La situation en 2020 prend compte les effets du Tzen3, tandis que la situation en 2030 tient compte des projets de transport programmés à cet horizon (arrivée de la ligne 15 du Grand Paris, de la tangentielle nord (TEN), du prolongement du tramway T1), des projets de ZAC prévus d'ici là, mais ne fait pas d'hypothèses sur le réaménagement de la structure du réseau routier d'ici là (pont de Bondy et place Saint Just non réaménagés, pas de nouveau franchissement du canal).

En matière de trafic routier, les impacts du projet en 2020 et 2030 paraissent acceptables, au vu des modifications effectuées.

En termes de transports collectifs, la ZAC des rives de l'Ourcq vise principalement à assurer le rabattement vers le pont de Bondy à l'ouest où passe le tramway T1 et où est prévu le Tzen 3 à l'horizon 2020 et la ligne 15 du Grand Paris Express à l'horizon 2025. L'étude d'impact (page 192) précise bien les mesures prises pour éviter les conflits d'usage entre les modes doux et les modes routiers : la voie de desserte du port sur le chemin de halage existant intégrera un trottoir modifié et sécurisé, les voies sur berge seront requalifiées et destinées à la promenade, les trottoirs seront élargis sur la route d'Aulnay. Par ailleurs, l'accessibilité de la ZAC pourrait à long terme être encore améliorée : l'implantation d'une passerelle est ainsi en cours d'examen afin de raccorder directement la ZAC et la rive sud du canal de l'Ourcq.

Le bruit

Le projet conduira à une augmentation du trafic routier de l'ordre de 350 véhicules aux heures de pointe ce qui induira une augmentation des nuisances sonores.

Une modélisation a été effectuée selon les hypothèses de la simulation 2030 « Grand Paris » réalisée par le département de la Seine-Saint-Denis en région Île-de-France. L'impact déterminé ne sera pas négligeable. Une série de mesures doit être mise en œuvre comme l'isolation des bâtiments, un plus fort report modal et la valorisation des modes doux et de la voie d'eau.

La qualité de l'air

Une partie des mesures de réduction d'impact évoquées ci-avant (report modal, modes doux) pour les nuisances sonores, devraient également agir pour une réduction des pollutions de l'air.

4.4 Les milieux naturels

Le dossier indique pour le projet que la stratégie "trame verte" n'aura que des impacts positifs et sera sans impact sur les milieux naturels. Il conviendrait de démontrer comment cette stratégie se révélera positive, et notamment quelles sont les essences et les espèces qui seront utilisées. Il faut rappeler que les friches urbaines constituent un refuge pour la biodiversité des secteurs urbains.

Les espèces identifiées dans l'état initial ne sont pas évoquées dans la partie impact. Or elles peuvent être affectées par le projet par destruction de leur habitat. Des précisions sont attendues sur ce point.

Le projet de trame verte décrit en page 113, est appréciable mais sa connexion avec le schéma de la trame verte et bleue (TVB) d'Est-Ensemble doit être étudiée et des éléments sont donc attendus sur ce point.

Une attention particulière devra être apportée à la végétalisation des espaces verts afin d'éviter de planter des essences susceptibles de provoquer des réactions allergiques. Le guide d'information végétation en ville du réseau de surveillance aérobiologique (RNSA) est disponible sur le site <http://www.vegetation-en-ville.org>.

4.5 Le paysage

La partie « impact paysage », présente dans le dossier de création n'a pas été reprise dans le nouveau dossier, alors que l'avis de l'autorité environnementale d'octobre 2012 mentionnait que des vues préfigurant le futur quartier manquaient. Il était rappelé que les principes affichés par le pétitionnaire devaient être illustrés au stade de la réalisation avec une affirmation du grand paysage du canal, ce que le dossier ne fait pas.

Des photomontages sont cependant disponibles dans le paragraphe aménagement (3.3.3) et différents scénarii sont présentés (page 98 et suivantes) pour ce qui concerne la volumétrie et les hauteurs des bâtiments. Les arguments ayant mené au choix du scénario 3 ne sont pas développés. Aucune vue de paysage à hauteur du piéton n'est proposée, seules des photographies d'exemple d'ambiances paysagères sont proposées page 102, sans légende ni commentaires. Le moyen et grand paysage n'est pas abordé, alors que les aménagements des berges des autres projets de ZAC limitrophes sont directement concernés. Il convient comme vu plus haut, de s'inspirer de la charte du paysage, des usages et de l'aménagement réalisée par l'Apur sur le secteur du canal de l'Ourcq.

Le dossier présenté doit donc être approfondi sur ces points.

4.6 L'énergie

Les ambitions du projet en matière de consommation énergétique sont mises en avant dans le dossier. Des mesures de réduction de la consommation d'énergie par logement et des coûts qui y sont liés, sont ainsi prévues et le projet a pour objectif d'atteindre le label « BBC Effinergie + ».

En application des dispositions de l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, le dossier présente une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone qui est plus complète que celle présentée en 2012, pour la création de la ZAC. Les différentes sources potentielles en énergie renouvelable sont abordées, pour privilégier à terme le raccordement du secteur au réseau de chaleur CORIANCE (réseau biomasse à 65 %, gaz et cogénération) qui se trouve à proximité du site.

4.7 Le climat

Une étude ensoleillement est présentée page 125 à 129, ce qui est appréciable. Les schémas présentés en noir et blanc sont cependant difficilement interprétables en l'absence de légende et de commentaires peu lisibles. Les schémas couleurs présentant les heures d'ensoleillement moyennées par jour, sur l'année ou les trimestres, auraient gagné en clarté grâce à une légende plus lisible.

L'étude conclut que sur l'ensemble de l'année, la moyenne des heures d'ensoleillement est satisfaisante (supérieure à 2 heures).

L'étude de l'effet des îlots de chaleur urbain est succincte puisqu'elle se résume à une mesure de réduction de ces effets par l'application d'un revêtement clair pour le cheminement central. L'autorité environnementale recommande d'approfondir ce sujet.

5. Analyse du résumé non technique

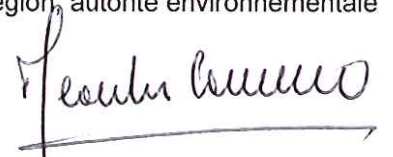
L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le document présenté facilite grandement le travail du lecteur en présentant les éléments de 2012 en noir et les nouveaux éléments de 2015 en bleu.

Les chapitres énergie et paysages sont omis alors que ces thématiques sont importantes pour le projet. Quelques photographies et schémas supplémentaires auraient été appréciés.

6. Information, consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale



Jean-François CARENCIO