



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de  
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le **18 DEC. 2015**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1100-15

**Avis de l'autorité environnementale sur  
le projet de ZAC Port-Chemin-Vert  
à Aubervilliers (Seine-Saint-Denis)**

**Résumé de l'avis**

Le présent avis porte sur l'étude d'impact présentée dans le cadre d'une procédure de création de ZAC sur la commune d'Aubervilliers dans le département de la Seine-Saint-Denis.

Sur une emprise d'une superficie de 49 500 m<sup>2</sup>, située à 100 mètres au sud de l'autoroute A 86, composée de friches industrielles en partie déjà démolies, le projet vise la construction d'un quartier offrant 800 logements sociaux et en accession atteignant R+9, 72 logements étudiants, un groupe scolaire de 24 classes, une mosquée, des espaces verts et des commerces, le tout développant 63 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

Le projet, situé à 600 mètres au nord de la future station de métro de la mairie d'Aubervilliers (ligne 12), prévoit le désenclavement et la densification de ce quartier d'entrée de ville.

L'étude d'impact est dans l'ensemble de qualité satisfaisante. Elle aborde l'ensemble des thématiques environnementales et les principaux effets générés par le projet.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont la pollution des sols, les transitions paysagères et la maîtrise des inondations pluviales, ainsi que la qualité de l'air en rapport avec la proximité de la A86 et l'accessibilité. Par ailleurs, les vibrations liées au passage en souterrain de la future ligne 15 mériteraient d'être abordées.

La majorité des thématiques environnementales sont analysées de manière satisfaisante dans l'état initial. Certaines nécessitent toutefois d'être approfondies : la qualité de l'air, la maîtrise des inondations et la délimitation des zones humides.

L'autorité environnementale recommande également de développer l'analyse des transitions paysagères entre le site du projet et son environnement en grande partie industriel.

Les enjeux liés à la gestion de l'eau mériteront également d'être approfondis aux stades ultérieurs du projet et notamment dans le cadre du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau sur les problématiques suivantes :

- la maîtrise des ruissellements et le dimensionnement des ouvrages de régulation ;
- les zones humides en présence ;
- les excavations à réaliser pour la création du parking souterrain pouvant nécessiter une autorisation de pompage pour assurer le rabattement de la nappe.

*Avis disponible sur le site internet de la Préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France*

## 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 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, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de ZAC Port Chemin Vert à Aubervilliers est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 33° du tableau annexé à cet article).

#### **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. Il est émis dans le cadre de la procédure de création de ZAC.

À la suite de la phase de concertation, 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 du projet**

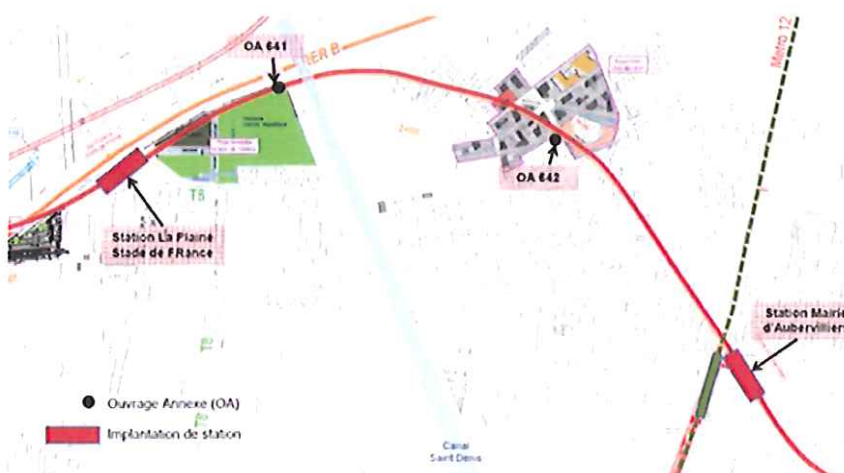


Fig 1. Localisation du site du projet au sud de la A86 et à l'est du Canal Saint-Denis (source : étude d'impact).

La commune d'Aubervilliers est située en petite couronne, au nord-est et en limite de Paris. Le projet porté par Plaine Commune s'implante au nord-ouest d'Aubervilliers, à l'est du canal Saint-Denis et au sud de l'autoroute A86.



Il est bordé par :

- des bâtiments industriels au nord ;
- le canal Saint-Denis et le chemin du Macreux à l'ouest ;
- une casse automobile au sud (le long de la rue du Chemin vert) ;
- l'avenue du président Roosevelt (ou D27) à l'est qui rejoint le centre-ville à 600m au sud-est ;
- la rue Nicolas Rayer au nord-ouest.

L'emprise du projet se développe sur 49 500 m<sup>2</sup> dans un tissu fort dégradé, composé de friches industrielles, de bâtiments vétustes et délabrés en partie démolis. Le site est occupé par des déchets et des épaves de voitures. On y rencontre un habitat dispersé et hétéroclite ainsi que des caravanes et des barrières de protection pour empêcher les intrusions.

Le site présente un important potentiel de développement urbain. Actuellement enclavé et dépourvu d'équipements et espaces publics, il est prévu que ce quartier fasse l'objet d'une grande transformation pour l'imposer en tant que quartier d'entrée de ville, depuis Saint-Denis et la A86, en s'appuyant sur son potentiel de développement. Le projet tend à développer la trame verte et la trame paysagère constituée par le canal et le parc Eli Lotar situés à l'ouest du site.

L'offre de transport en commun va nettement améliorer sa situation avec notamment :

- la création de voies reliant le site aux 2 gares du RER B (La plaine-Stade de France et La Courneuve-Aubervilliers) ;
- le passage du T8 par la gare RER B La Plaine-Stade de France et Mairie d'Aubervilliers en 2020 ;
- l'arrivée en 2019, à 600 m du site, de la ligne 12 du métro en centre-ville (station mairie d'Aubervilliers) ;
- l'arrivée en 2025, à 600 m du site, du nouveau métro automatique ligne 15 (station mairie d'Aubervilliers).

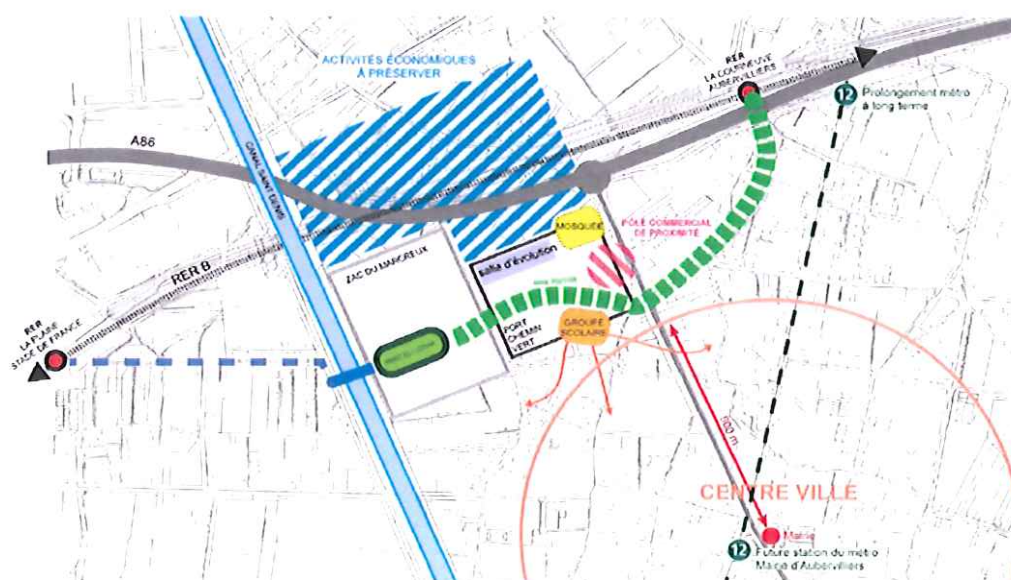


Fig 2. Le périmètre du projet (source : étude d'impact).

L'opération d'aménagement prévoit la création de 69 067 m<sup>2</sup> de surface de plancher composée :

- d'un groupe scolaire sur une emprise de 5 600 m<sup>2</sup> (6 422 m<sup>2</sup> de SDP), devant accueillir 600 écoliers sur 24 classes (11 classes maternelles au 1<sup>er</sup> étage et 13 classes élémentaires au 2<sup>ème</sup> étage). Le toit de l'école servira de jardin pédagogique en terrasse conçue aussi pour retenir les eaux pluviales.

Le groupe scolaire, notamment sa cour de récréation, est par ailleurs implanté sur un bassin de rétention des eaux pluviales enterré appartenant à la Direction de l'eau et de l'aménagement du Département.

- de 800 logements en accession à la propriété et sociaux (54 200 m<sup>2</sup> de SDP), avec une densité de 160 logements par hectare minimum. Les immeubles auront des hauteurs variables de R+1 à R+9, dont 17 immeubles de R+7 à R+9 (p25 du dossier). Ils auront différentes orientations pour libérer des vues dégagées et offrir un meilleur ensoleillement des logements et des cœurs d'îlots accueillant des jardins. Les îlots d'immeubles seront découpés en copropriétés de 50 logements.

- de 72 logements étudiants sur 1 620 m<sup>2</sup> ;

- de services, équipements de proximité et commerces en rez-de-chaussée d'immeubles sur 1 635 m<sup>2</sup> ;

- de 400m<sup>2</sup> locaux destinés aux habitants et associations ;

- d'une mosquée dont les coûts de construction sont à la charge de l'association des Musulmans de France d'Aubervilliers (AMA) et de l'association culturelle des Musulmans d'Aubervilliers (ACMA), pour 2500 fidèles comportant une partie culturelle (3900 m<sup>2</sup> SDP), et une partie culturelle de 2900 m<sup>2</sup> SDP ;

- d'espaces publics représentant 40 % de la superficie du projet dont la moitié en espaces verts, en lien avec ceux existants dans l'environnement du projet, et comportant :

- des espaces de jeux pour les jeunes enfants ;
- des jardins associatifs ;
- des places et lieux de convivialité ;
- des plantations d'arbres à hautes tiges ;
- des voies restructurées et des voies nouvelles.

- de 890 places de stationnement privé pour les logements et 104 places sur voirie.

Les travaux du groupe scolaire ont démarré en juin 2015 pour permettre une ouverture à la rentrée de septembre 2016.

Les premières opérations de logements pourraient être livrées à partir de 2019 jusqu'à l'horizon 2025.



Fig 3 La maquette 3D du projet (source : étude d'impact).



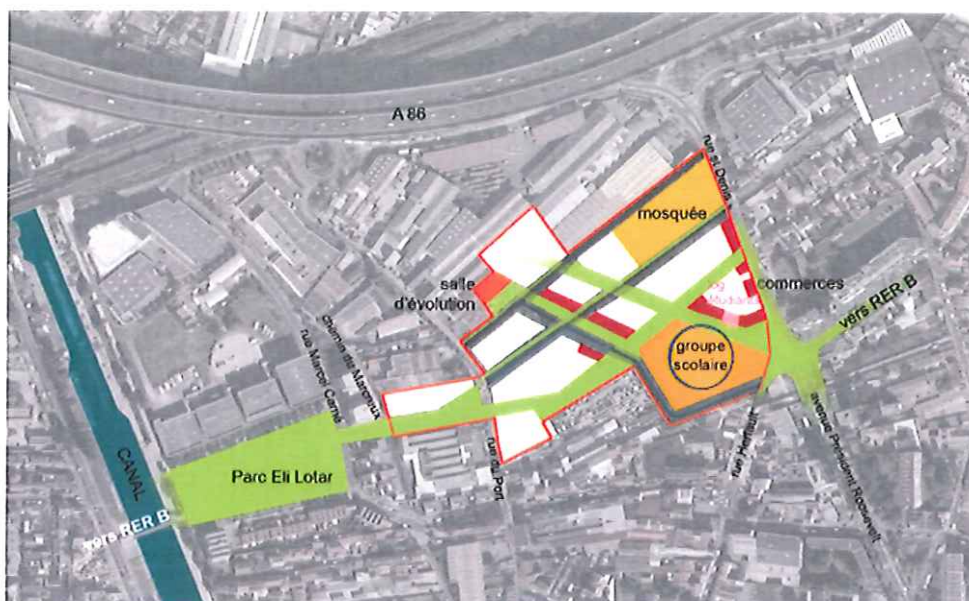


Fig 4 Le programme d'aménagement et son environnement (source : étude d'impact).

## 2. L'analyse des enjeux environnementaux

Présentée de façon synthétique et claire, l'étude d'impact est dans l'ensemble de bonne qualité.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont la pollution des sols, les transitions paysagères et la maîtrise des inondations pluviales, ainsi que la qualité de l'air en rapport avec la proximité de la A86 et l'accessibilité. Les vibrations liées au passage en souterrain de la future ligne 15 mériteraient, par ailleurs, d'être abordées.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales, la majorité d'entre elles étant analysées de manière satisfaisante dans l'état initial. Certaines nécessitent des approfondissements : la maîtrise des inondations, la délimitation des zones humides, la qualité de l'air pour la façade nord du site exposée aux nuisances de l'autoroute A 86.

### **Le sol, l'eau et les risques naturels (mouvements de terrain et inondation)**

L'étude d'impact prend en compte de manière satisfaisante les risques liés aux mouvements de terrain. Le site est à ce titre uniquement concerné par le phénomène de retrait-gonflement des argiles avec un aléa moyen dans le secteur sud-ouest du périmètre.

La problématique des inondations est aussi bien identifiée dans l'étude d'impact.

Le site ne serait pas épargné par les ruissellements. L'état initial présente des données issues de la bibliographie ou d'investigations de terrain. Il en ressort que les capacités d'infiltration sont hétérogènes (p 40). En cas de fortes pluies, et en l'absence de cours d'eau à proximité immédiate, les eaux de pluie ne peuvent s'évacuer et sont, par conséquent, susceptibles de générer des inondations par ruissellement. L'étude d'impact cite l'existence sur le site d'un ouvrage de rétention des eaux pluviales appartenant au Département, en page 40, mais ne décrit pas son fonctionnement ni les directions d'écoulement, ni les débits et les éventuels dysfonctionnements.



Le site est par ailleurs exposé aux inondations par remontées de nappe. L'étude d'impact (en p40), indique en effet des niveaux de nappe pouvant atteindre des profondeurs de 1 à 2 m par rapport au terrain naturel. Le pétitionnaire indique vouloir réaliser des prospections complémentaires pour préciser les niveaux de nappe.

Enfin, l'autorité environnementale souligne l'absence de référence dans l'étude d'impact à d'éventuelles zones humides, tout en notant que le site se situe dans l'enveloppe d'alerte de classe 3 de la carte élaborée par la Driee. Considérant que le site est donc en partie dans une zone potentiellement concernée par les zones humides, et considérant la faible profondeur de la nappe, la probabilité de rencontrer des zones humides sur le site n'est pas négligeable. L'autorité environnementale aurait apprécié que soit réalisée la caractérisation des éventuelles zones humides en présence au sens de la réglementation en vigueur (arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides).

#### **La pollution des sols**

Cette thématique est traitée correctement. Les investigations de terrain et les recherches bibliographiques réalisées par le pétitionnaire ont permis de mettre en évidence la présence de pollutions au plomb, cuivre, arsenic et ponctuellement au mercure avec une forte présomption de pollution aux hydrocarbures. Pour compléter ces prospections, de nouvelles investigations ont été réalisées au droit du futur groupe scolaire en vue de réaliser une étude de vulnérabilité de son environnement. Dans le cadre de l'élaboration du schéma conceptuel vis-vis du projet d'école, seule la voie d'exposition par inhalation a été considérée, le contact avec le sol étant impossible du fait de son recouvrement par une dalle béton enrobée et recouverte d'une couche de terre végétale saine de 0,3 à 0,5 m sur la totalité du site. Une étude quantitative des risques sanitaires (EQRS) a été réalisée et conclut, sur le plan sanitaire, à la compatibilité du site avec l'usage projeté tout en recommandant des investigations complémentaires et une mise à jour de l'EQRS.

#### **Le patrimoine naturel et la biodiversité**

Ce volet est bien traité dans l'état initial. Le site, anciennement industriel, se trouve à 500 mètres à l'est du Canal Saint-Denis identifié comme une continuité écologique dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) et faisant partie du corridor écologique « Le Chemin des Parcs » qui relie les différents parcs du département.

Le site se situe, en outre, à 2,3 km de distance du parc Georges Valbon appartenant au réseau Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis.

Le site du projet est recouvert d'une vaste friche herbacée à 70 % en pleine terre. L'étude d'impact ne mentionne pas la présence d'habitat à enjeux. Il ne relève pas non plus d'espèce végétale à enjeu. En revanche, l'état initial révèle la présence d'une espèce d'oiseaux, la mésange bleue (p68) qui est une espèce protégée.

#### **Le patrimoine bâti, archéologique et le paysage**

Le site n'est pas concerné par du bâti remarquable classé ou inscrit. En revanche, le site est situé dans une zone sensible du point de vue de sa richesse archéologique, liée à l'ancien Ru de Montfort et au Bourg ancien, deux sites datés de l'âge de Bronze ancien et de la période du premier âge de fer, ayant fait l'objet de nombreuses fouilles préventives. Celles-ci sont à ce jour achevées.

Le dossier, de la page 72 à 76, comporte de nombreuses photos de l'état actuel. L'étude d'impact présente également une analyse du paysage en p83 et 84. Celle-ci rend compte d'un paysage urbain hétéroclite façonné par les grands axes de communication et une juxtaposition de zones industrielles, de grands ensembles et de quartiers pavillonnaires. Actuellement, il n'existe pas de transition entre les zones industrielles et résidentielles bien que leurs constructions aient des similitudes (époque de construction, briques, etc).



### **L'accessibilité du site, les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air**

L'accessibilité et les déplacements constituent également un enjeu du projet au regard de l'objectif de requalification et de désenclavement du quartier. Il est bien abordé dans l'étude.

Le site se situe à 600 mètres de la station RER B la Courneuve-Aubervilliers et à 900 mètres de la station La Plaine-Stade de France RER B. Actuellement il est desservi par 3 lignes de bus accessibles à moins de 10 minutes à pied. A terme le quartier sera desservi par la ligne 12 et la future ligne 15 du métro au niveau du centre-ville situé à 600 mètres de la ZAC.

L'étude d'impact comporte une étude des trafics automobiles. Actuellement, les déplacements automobiles se concentrent sur l'avenue Roosevelt à la sortie de l'A86 et dans une moindre mesure sur la rue de Saint-Denis ainsi que sur les autres axes.

Le site est concerné par un classement des axes bruyants. L'ambiance sonore au niveau de la ZAC est principalement impactée par les axes de communication que sont l'autoroute A86 et l'avenue du président Roosevelt. L'étude d'impact comporte une étude acoustique révélant des nuisances provenant principalement de l'avenue Roosevelt à l'est.

L'étude d'impact comporte également une caractérisation de la qualité de l'air à l'état initial. Celle-ci repose sur l'analyse de 4 stations d'Airparif comparables aux milieux rencontrés au sein du projet avec des dépassements des valeurs guides et des limites de concentration notamment pour le dioxyde d'azote liés au trafic automobile. Compte tenu de la proximité de l'A86 à 100-125 m au nord du projet, il aurait été utile de procéder à des mesures spécifiques in situ notamment afin d'identifier la largeur du panache de pollution de part et d'autre de la voie rapide et son éventuel contact avec le site du projet.

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

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

L'aménagement proposé est cohérent avec le schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF), qui l'identifie comme secteur à densifier à proximité d'un futur métro et à fort potentiel de densification. Cette opération s'inscrit, par ailleurs, dans un contexte de renouvellement urbain de la commune d'Aubervilliers.

L'étude d'impact présente 2 variantes au présent projet. Les contraintes ayant abouti au choix du projet retenu concernent la prise en compte du passage du futur métro (ligne 15), la taille du groupe scolaire, la qualité paysagère du projet et les cheminements piétons.

### **3.2. Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire**

Cette partie est consacrée aux effets du projet et aux mesures proposées pour les éviter, les réduire ou les compenser.

L'analyse des impacts est bien traitée dans l'ensemble mais certaines thématiques méritent d'être approfondies : le paysage, le risque inondation, la biodiversité. Certaines thématiques comme les vibrations liées au passage en souterrain de la future ligne 15 mériteraient également d'être abordées. Des recommandations sont formulées concernant la pollution des sols.

### **La pollution des sols**

L'étude d'impact conclut que le site paraît compatible sur le plan sanitaire avec l'usage projeté tout en apportant des recommandations concernant les pollutions aux

hydrocarbures (p50), dans un secteur situé au sud-ouest et empiétant sur le site de l'école et qui devra faire l'objet d'investigations complémentaires et d'une mise à jour de l'EQRS.

Pour la réalisation du projet et du groupe scolaire, l'étude d'impact prévoit d'effectuer un terrassement jusqu'à 3 m de profondeur pour la création d'un niveau de sous-sol. La majeure partie des terres impactées par les hydrocarbures seront évacuées du site. Par ailleurs, des pollutions ayant été détectées ponctuellement plus profondément entre 3 et 4 mètres de profondeur, il a été préconisé un surcreusement supplémentaire de 1 mètre de profondeur minima pour supprimer tout résidu de pollution.

L'autorité environnementale souligne l'importance que cette démarche, surtout centrée sur le groupe scolaire, soit étendue à tout le périmètre de la ZAC. L'autorité environnementale souligne également l'importance qu'un bilan quadriennal des mesures mises en place pour rendre compatible l'état des milieux avec les aménagements soit réalisé afin de s'assurer de la pérennité des mesures prises.

#### **Le risque de mouvement de terrain et le risque inondation**

Le projet va entraîner l'augmentation de l'imperméabilisation du site. L'étude d'impact préconise la mise en œuvre de mesures de gestion des eaux pluviales favorisant l'infiltration et la rétention à ciel ouvert des eaux pluviales par des toitures végétalisées, des fossés, des noues, des bassins ou espaces partagés inondables. Dans la mesure où le site est actuellement peu imperméabilisé (70 % en pleine terre), l'autorité environnementale recommande de présenter des calculs de dimensionnement de ces futurs ouvrages ainsi qu'un chiffrage des surfaces d'infiltration nouvellement créées.

Considérant la très faible profondeur de la nappe et le risque de mouvement de terrain lié aux argiles gonflantes, l'étude d'impact indique que des études géotechniques seront réalisées par les constructeurs au droit des futurs immeubles afin de préciser les préconisations en matière de dimensionnement des fondations des constructions en lien avec la nature des sols.

L'autorité environnementale souligne l'absence de référence à la loi sur l'eau dans l'étude d'impact alors que les aménagements relatifs à la gestion des eaux pluviales sont soumis à une autorisation administrative. En cas d'interception des travaux de fouille avec la nappe souterraine nécessitant son rabattement, le pétitionnaire devra par ailleurs, préalablement à tout pompage de la nappe, en demander l'autorisation administrative au titre de la loi sur l'eau.

Le projet est aussi susceptible d'entraîner la destruction de zones humides. L'autorité environnementale précise qu'à ce titre il pourrait nécessiter une demande administrative au titre de la loi sur l'eau.

#### **Le paysage**

L'étude d'impact décrit bien le projet ainsi que son parti architectural (plan masse et diagramme entre autres représentations). Les immeubles auront des hauteurs variables de R+1 à R+9, dont des hauteurs comprises entre R+7 à R+9 pour 17 immeubles (p25 du dossier). Ils auront différentes orientations pour libérer des vues dégagées et offrir un meilleur ensoleillement des logements et des cœurs d'îlots accueillant des jardins. L'étude d'impact présente de nombreuses vues sur les futurs bâtiments. Le nouveau quartier va permettre d'affirmer l'entrée de ville.

Le projet s'inscrit dans la continuité du secteur ouest, la ZAC Macreux ayant déjà fait l'objet de nombreux aménagements (parc et logements). La création de nouveaux espaces verts au sein du site va renforcer le lien avec la trame verte actuelle englobant le canal et ses abords tels le parc Eli Lotar.



L'étude d'impact aborde les questions de perception du nouveau quartier depuis les alentours sous l'angle des ouvertures visuelles qui seront rendues possibles grâce aux ouvertures créées à travers les îlots.

Toutefois, l'autorité environnementale constate l'insuffisance de l'analyse des transitions entre le futur quartier et les quartiers voisins, notamment compte tenu de la hauteur (R+9) de certains bâtiments. Le dossier présente bien une maquette en 3D en page 24. Des cônes de vues panoramiques présentant les futures transitions auraient été appréciés.

Alors que l'étude d'impact citait dans l'état initial l'absence d'harmonie entre le site et les quartiers voisins, il aurait été utile de pouvoir visualiser les futures franges proposées par le projet entre le site et les quartiers environnants. Compte tenu de l'arrivée des futurs habitants, il aurait également été utile de pouvoir disposer des éléments visuels entre le site et, par exemple, les façades sud, est et nord du projet comportant des zones industrielles (les entreprises Miele Bois et Cie, Best Montain, Geslot-Glups, Zifel, etc). L'autorité environnementale aurait apprécié qu'une analyse paysagère soit menée sur les transitions entre les nouveaux secteurs habités et les zones industrielles ou déqualifiées environnantes et les aménagements spécifiques proposés pour atténuer les coupures paysagères trop brutales.

#### **Les milieux naturels, la biodiversité**

Les futurs espaces publics représentent 40 % de la superficie du projet, dont la moitié d'espaces verts ou paysagers dans la continuité du parc Eli Lotar. Les milieux naturels seront donc en régression par rapport à l'état initial puisqu'ils représentent actuellement 70 % de la superficie du site.

Le projet prévoit en conséquence de réintroduire des espèces végétales sur le site dans le cadre d'aménagements paysagers pour compenser les grands espaces de friches voués à disparaître.

Des jardins intérieurs, en partie sur dalle et en pleine terre, sont prévus ainsi que des jardins en terrasse sur des bâtiments notamment sur le groupe scolaire. Le projet prévoit de n'introduire que des espèces locales. Il compte sur les nouveaux espaces créés pour offrir de nouveaux habitats à la faune. L'autorité environnementale apprécie la démarche mais aurait souhaité avoir des précisions concernant la qualité écologique des milieux nouvellement créés au regard des espèces d'oiseaux identifiés sur l'actuel site comportant une espèce protégée. Elle rappelle que la destruction de ces espèces ou de leur habitat est interdite et nécessite le cas échéant de déposer une demande de dérogation à l'interdiction de destruction de ces espèces (art 411-1 et suivants du code de l'environnement).

#### **Les déplacements, l'ambiance sonore, la qualité de l'air et les vibrations**

Concernant les déplacements automobiles, les impacts seront limités car n'impactant aucun axe structurant existant. Parmi les mesures projetées, on peut citer la mise en place d'une zone 30 sur l'ensemble du quartier, l'élargissement de la rue Saint-Denis, et la création à l'intérieur de la zone, de nouvelles voies.

Les nuisances sonores sont non négligeables sur le secteur. Le projet devrait toutefois permettre d'assurer des niveaux de bruit conformes à la réglementation à l'intérieur des îlots, les bâtiments jouant le rôle d'écran antibruit. L'impact globalement positif prévu par la modélisation devra être confirmé par des mesures in situ après réalisation des aménagements.

La qualité de l'air ne devrait pas être impactée par le projet d'après l'étude d'impact. L'autorité environnementale attire toutefois l'attention du pétitionnaire sur l'exposition aux nuisances de la A86 (située à seulement 100 m), des logements de la façade nord de la ZAC. Il aurait été attendu des mesures spécifiques de bruit et de la qualité de l'air dans ce secteur afin d'évaluer l'exposition aux nuisances et le cas échéant les mesures pour les réduire.



Au regard de la création prochaine de la ligne 15 du métro devant traverser le sous-sol du nouveau quartier (p14), l'autorité environnementale aurait apprécié que l'étude d'impact aborde la question des nuisances liées aux vibrations provoquées lors du chantier mais également en phase d'exploitation. Des mesures constructives pourraient en effet être proposées pour limiter l'exposition aux vibrations.

Enfin, considérant la présence de quatre antennes relais situées à proximité du site, l'étude d'impact présente bien une cartographie des champs magnétiques dont les résultats sont inférieurs aux seuils réglementaires. Il aurait été intéressant qu'elle présente également une cartographie relative aux sources d'ondes liées aux réseaux hautes tensions.

### **Énergie**

Une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables a été réalisée, conformément à l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, dans le cadre de l'étude d'impact. Elle est de qualité satisfaisante.

L'étude d'impact présente un scénario d'implantation d'une chaufferie à biomasse par ailleurs étudié par la ville en 2013, ainsi que le potentiel d'exploitation de la ressource géothermique mettant en évidence les différences de coût, de production et d'émission de CO2 ce qui est appréciable.

### **La phase chantier**

L'étude d'impact traite bien la phase chantier afin d'éviter toute pollution du sol et de la nappe.

L'autorité environnementale recommande, au regard de la démolition d'anciens immeubles et de la gestion des déchets, de réaliser un repérage des matériaux et produits pouvant contenir de l'amiante (art R 1334-19 et R 134-22 du code de la Santé publique pour les bâtiments construits avant le 1er juillet 1997) et susceptibles de contenir du plomb (pour les locaux d'habitation construits avant le 1er janvier 1949).

Considérant la phase travaux, l'autorité environnementale remarque qu'il n'est à aucun moment fait mention du mode fluvial pour les transports de matériaux de démolition ou de construction alors que le canal se trouve à proximité du site.

L'autorité environnementale recommande, par ailleurs, pour tenir compte de la disposition 101 du SDAGE de 2009, de prendre en compte la provenance des matériaux de construction notamment :

- en évitant l'utilisation de matériaux alluvionnaires en remblais ;
- en privilégiant les matériaux d'autres origines, en particulier les matériaux recyclés ;
- en incitant l'approvisionnement par voie d'eau.

### **Les effets cumulés**

L'étude d'impact a bien identifié tous les projets voisins. Elle conclut que les nombreux projets identifiés sont suffisamment éloignés pour ne pas interférer avec le projet. Les uniques effets cumulés retenus concerneraient les projets du centre-ville d'Aubervilliers ainsi que ceux situés le long du canal sur lesquels la ZAC Port Chemin Vert aura des effets positifs en termes de trame verte, de liaisons douces et de cadre paysager.

A noter que l'augmentation du trafic automobile n'est pas perçue comme problématique par l'étude d'impact qui lui oppose le développement des transports en commun. L'autorité environnementale aurait apprécié qu'une estimation du report modal soit réalisée venant en appui de cette affirmation. Au regard de l'augmentation prévisible, d'après l'étude d'impact, des circulations sur la A 86, sur l'avenue Victor Hugo et les liaisons vers le centre-ville ainsi que le carrefour Heurtault Président Roosevelt, une étude spécifique des effets cumulés aurait été appréciée.



#### **4. L'analyse du résumé non technique**

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé proposé est bien élaboré et sa présentation est très didactique, permettant ainsi au public de bien s'appropriier le dossier.

#### **5. 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'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Pour le Préfet de Région et par délégation  
Le Préfet, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales  
d'Ile-de-France

Laurent FISCUS