



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 19 OCT. 2012

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-627-12

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de la zone d'aménagement concerté Écoquartier du Canal à Bondy (Seine-Saint-Denis)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) Écoquartier du Canal sur la commune de Bondy (Seine-Saint-Denis). Il s'inscrit dans la procédure de création de la ZAC présenté par la Ville de Bondy. Le secteur concerné appartient à un territoire de projet identifié par la Communauté d'agglomération est Ensemble, qui prévoit plusieurs ZAC le long du Canal de l'Ourcq, depuis Paris jusqu'à Bondy.

Le site d'implantation du projet, d'une superficie de 11,4 hectares, est notamment délimité à l'ouest par l'autoroute A3 et au sud par le Canal de l'Ourcq ; et accueille actuellement des activités économiques, industrielles et quelques pavillons. Le projet vise le désenclavement et la diversification du secteur. Il prévoit notamment la construction de 1300 logements, dont 30 % de logements sociaux, amenés à accueillir 2850 habitants. Sont également programmés l'accueil d'activités sur un hectare à l'ouest du site, le réaménagement du port sur un hectare et la requalification des berges.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale – gestion des eaux pluviales, pollution des sols, nuisances associées à la circulation routière, desserte tous modes de transport confondus, fonctionnalités du canal et de ses berges, paysage – sont traités dans le dossier. Comme le rappelle à plusieurs reprises l'étude d'impact, ils s'articulent tous autour du canal.

En revanche, des précisions déterminantes devront être apportées au stade du dossier de réalisation. Elles concernent en premier lieu le projet lui-même. Puis un diagnostic complet de la pollution des sols doit notamment être réalisé. De même, l'impact en termes de circulation routière et des nuisances qu'elle engendre doit être approfondi.

Concernant l'objectif majeur que représente le désenclavement du site, les moyens mis en œuvre pour l'atteindre doivent être précisés. En particulier, l'accessibilité du site pour les modes doux et le lien avec les lignes structurantes de transport en commun doivent être mieux définis.

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

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation :

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive n°85/337/CEE du 27 juin 1985 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, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

Pour ce projet, 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 85/337/CEE.

À la suite de la phase de concertation, cet avis est un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet de ZAC Écoquartier du Canal, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Ville de Bondy, s'inscrit dans une dynamique de renouvellement urbain le long du Canal de l'Ourcq dans le département de la Seine-Saint-Denis. Plusieurs projets ont récemment été présentés en ce sens par des communes de la Communauté d'agglomération Est Ensemble, à laquelle appartient Bondy. La ZAC Écoquartier du Canal se situe notamment dans le prolongement de quatre autres projets qui bordent le canal depuis Paris, avec d'ouest en est :

- la ZAC du Port à Pantin, sur 6,5 hectares, et dont le dossier de réalisation a été approuvé par le Conseil municipal le 15 décembre 2011 ;
- la ZAC de l'Horloge à Romainville, sur 51 hectares, qui a fait l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique (DUP), pour laquelle l'Autorité environnementale a été saisie fin 2011 et n'a pas émis d'observations particulières ;
- la ZAC de l'Écocité à Bobigny, sur 20 hectares, dont le dossier de DUP a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale rendu le 24 janvier 2012 ;
- la ZAC de l'Ourcq à Noisy-le-Sec, sur 35 hectares, dont le dossier de création a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale rendu le 21 août 2011.

Par ailleurs, un bus à haut niveau de service (site propre, priorité aux feux, capacité et fréquence plus élevées qu'un bus classique, etc.) – le Tzen3 – est prévu afin de desservir cet axe de projets, le long de l'ex RN3 au sud du canal. Le Conseil du STIF a approuvé le bilan de la phase de concertation préalable le 7 décembre 2011.



Localisation du site d'implantation de la ZAC – Source : Google Maps

Le site d'implantation du projet de ZAC Écoquartier du canal, d'une superficie de 11,4 hectares, est délimité :

- à l'ouest par l'autoroute A3 et l'échangeur avec l'A86 ;
- au nord par le Chemin Latéral, au-delà duquel s'étendent des zones d'habitat en copropriété privée : les voies de dessertes de la copropriété arrivent en impasse sur le Chemin Latéral, aucun accès direct vers le nord n'est donc possible le long de la ZAC, depuis l'A3 jusqu'à la route d'Aulnay située côté est du site d'implantation du projet ;
- au sud par le canal de l'Ourcq, puis l'ex-RN3.

Le désenclavement et l'ouverture du site sont parmi les principaux objectifs poursuivis par le maître d'ouvrage. Pour cela, il vise notamment à créer un réseau de dessertes internes qui s'appuie sur le Chemin Latéral et la route d'Aulnay, à s'ouvrir sur le canal et à faire de la route d'Aulnay un axe structurant entre le centre-ville et les quartiers nord. Un autre objectif présenté par la Ville de Bondy est de diversifier les fonctions, en associant notamment la mutation des activités économiques, la création de logements et la végétalisation du secteur.

Ces objectifs se retrouvent dans la volonté du maître d'ouvrage de requalifier l'image du site, invoquant par exemple les enjeux paysagers en conclusion de la présentation du projet (page 142 de l'étude d'impact). L'Autorité environnementale reviendra sur les moyens proposés pour atteindre ces objectifs dans la suite de l'avis.

Le programme des constructions, tel que présenté en pages 213-214, prévoit :

- 100000m² de surface plancher pour 1300 logements, dont 30 % de logements sociaux, amenés à accueillir 2850 habitants ; des commerces, des services et des équipements de proximité sont prévus sur 2000m² en rez-de-chaussée de ces bâtiments ;

- le long de l'A3 à l'ouest du site : 10000m² destinés à accueillir des PME et PMI, et 10000m² dédiés au port restructuré par la Ville de Paris ;
- l'éventuelle réhabilitation de la Halle des Salins, sur 1350m² de surface plancher, en « équipement public à vocation intercommunale », dont l'usage potentiel n'est pas indiqué ;
- la création d'un espace vert et de voies piétonnes le long des berges ;
- la mise en double-sens du Chemin Latéral, son prolongement, et la création d'un réseau de dessertes internes.

L'autorité environnementale apprécie que le projet soit présenté en lien avec la dynamique d'aménagement à l'échelle intercommunale, et que les objectifs propres au site soient également bien précisés. Cependant sur certains points, cette présentation appelle des remarques. Sur la forme, de nombreuses cartes sans légende nuisent à la compréhension du projet. Sur le fond, il aurait été souhaitable que la destination potentielle de la Halle des Salins soit connue, même au stade du dossier de création.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux ont été identifiés : infiltration / rejet des eaux pluviales, pollution des sols, nuisances dues à la circulation, desserte du quartier, fonctionnalités du canal et de ses berges, paysage. Cependant, leur traitement reste inégal. Une meilleure étude de leurs interactions, par exemple sous forme d'un tableau ou schéma de synthèse, aurait été appréciée.

La gestion des eaux pluviales représente un enjeu important, en interaction étroite avec la pollution éventuelle des sols, le risque de remontée de nappe et la qualité des eaux du canal.

Les sols et la nappe sont susceptibles d'être pollués par les anciennes activités industrielles du site. Des diagnostics réalisés au droit de trois parcelles ont permis d'identifier certaines pollutions en métaux ainsi que des remblais pollués qui doivent être évacués. L'Autorité environnementale aurait souhaité que des résultats d'analyse soient présentés. Pour le reste du site, l'étude d'impact ne présente qu'une carte de risque issue d'une étude historique. Les bases de données BASIAS et BASOL ne sont pas citées. L'Autorité environnementale indique que six sites inventoriés BASIAS sont présents sur la zone d'étude. Le dossier mentionne également des données piézométriques identifiant une pollution de la nappe en chlorure de vinyle et en trichloréthylène au point « Pz3 » (page 165). Or la position de ce point sur le site n'est pas connue, tout comme l'étendue de la pollution au vu du sens d'écoulement de la nappe. Ceci pose également la question du pouvoir de remobilisation des polluants vis-à-vis du risque d'inondation par remontée de nappe (le site est répertorié « sensibilité forte »). L'Autorité environnementale attend donc que l'ensemble des pollutions du site et leurs caractéristiques soit diagnostiqué au stade du dossier de réalisation, et ce de manière précise.

Comme l'indique l'étude d'impact page 154, le site est donc très contraint par ces pollutions éventuelles et ce risque de remontées de nappe ; et l'infiltration des eaux de pluie n'est pas souhaitable en l'état.

Le site est actuellement fortement imperméabilisé, et ceci pose la question du rejet des eaux de ruissellement dans le canal. L'étude d'impact rappelle à juste titre (page 150) que le canal est classé par le SDAGE Seine-Normandie en masse d'eau artificielle dont l'objectif de qualité renforcé pour 2015 est le bon état chimique et le bon potentiel écologique. En cela, l'Autorité environnementale apprécie la description de la qualité actuelle des eaux, globalement médiocre au droit du site. En revanche, contrairement à ce qui est écrit dans l'étude d'impact pages 90 ou 149, le site fait partie du SAGE Croult – Enghien – Vieille Mer en cours d'élaboration, et dont le périmètre s'étend au-delà de l'unité hydrographique Croult – Morée.

Le réseau de desserte est quant à lui un enjeu fondamental. La circulation routière, et celle des poids lourds plus particulièrement, peut engendrer des nuisances. De façon plus transversale, le réseau interroge les fonctionnalités du canal et de ses berges. Tous modes confondus, il conditionne les objectifs de désenclavement et d'ouverture du site.

Le réseau routier, sur et à proximité du site, est actuellement saturé, y compris sur la route d'Aulnay (page 67). L'étude qui en est proposée sur le secteur est intéressante et bien proportionnée. Le nombre de poids lourds, qui desservent ou transitent par le site, est une donnée particulièrement importante. Selon les données de l'étude d'impact, on en compterait environ 60 par jour sur le Chemin Latéral et plus de 1300 sur la route d'Aulnay. Aussi, le projet situé entre ces voies, l'ex-RN3 et l'autoroute A3 est actuellement confronté à une surexposition au bruit. La carte de niveau sonore initial présentée page 56 en témoigne bien, avec un niveau qui va de 65 à 80 dB sur une grande partie du site. En application de l'arrêté préfectoral du 13 mars 2000 portant sur le classement sonore des infrastructures de transport terrestre, plus de la moitié du site se trouve notamment dans le secteur de l'autoroute A3 classée catégorie 1, mais le PLU ne prévoit pas actuellement de servitude associée. Enfin, le dossier aborde la qualité de l'air de manière quantitative et la qualité de l'analyse est satisfaisante. Les données utilisées (AIRPARIF), bien qu'elles ne soient pas issues d'un diagnostic local, indiquent que la situation du secteur est relativement dégradée au vu des teneurs en polluants tels que les particules PM10 et PM2,5 ou le dioxyde d'azote. En revanche, pour ce secteur accueillant des activités notamment liées à la production de béton, l'Autorité environnementale aurait attendu qu'une éventuelle pollution liée aux poussières qu'elles peuvent produire soit évoquée.

Un des leviers majeurs pour diminuer le trafic des poids lourds et les nuisances associées au sein de la future ZAC peut résider dans le transport fluvial. Si d'une manière générale, sa part dans le transport de marchandises est devenue très faible, il représente sur ce secteur une opportunité intéressante, avec le port et les entreprises de BTP associées. À ce titre, l'Autorité environnementale apprécie le diagnostic fourni pages 78-79 : l'activité du port de Bondy génère 120 poids lourds par jour pour 145 000 tonnes transportées par an par voie d'eau (soit dix fois moins). Une des trois entreprises de BTP bénéficiant de l'autorisation d'occupation temporaire du domaine fluvial ne l'utilise pas. La carte issue de l'étude de réaménagement du port et présentée page 79 éclaire bien tous ces points. Les impacts liés à la diminution de la surface portuaire seront analysés dans la suite de l'avis. Les autres usages du canal sont liés aux loisirs et à la promenade ; l'aménagement des berges pourra jouer un rôle fondamental vis-à-vis de ceux-là.

Actuellement, l'accessibilité aux berges est réduite au chemin de halage qui dessert le port. Qui plus est, le chemin est fermé au droit du port pendant les périodes d'activités. Une piste cyclable n'existe donc que de l'autre côté du canal, et rejoint la rive droite grâce à une passerelle en aval du port, à la limite ouest du site. L'étude d'impact évoque, notamment page 74, ce problème d'inaccessibilité du site pour les modes doux : berge dédiée aux activités, configuration très routière des voiries et des accès, coupures urbaines majeures, nombreux carrefours et nœuds routiers, qualité médiocre des cheminements (trottoirs, revêtements, traversées), etc. Cette question, déterminante pour les objectifs visés par le projet (désenclavement, ouverture sur le canal, image), aurait mérité d'être traitée de manière plus approfondie et plus visible. L'absence de carte faisant état de cette problématique à l'échelle du site et de ses abords immédiats fait notamment défaut. Concernant les transports en commun, le dossier propose une étude bien fournie qui conclue avec raison sur l'absence actuelle de desserte du site, les arrêts de bus et de T1 concernés étant trop éloignés. En cela, l'état initial se concentre sur les projets en cours, et principalement la future ligne Tzen3 dont la mise en service est prévue pour 2015. Le développement de ce projet de transport est intrinsèquement lié à celui de la ZAC Écoquartier du Canal.

L'enjeu concernant la biodiversité ne réside pas tant dans les espèces présentes sur le site que dans l'opportunité de créer des continuités.

Du point de vue de la biodiversité, le site ne représente pas d'enjeu fort *a priori*. Mais les berges du canal, tout comme les délaissés de l'autoroute A3, sont identifiés comme actuellement peu végétalisés et présentant un intérêt pour d'éventuelles continuités.

L'opportunité représentée est resituée à échelle élargie (page 32), et l'orientation particulière d'aménagement identifiant cette continuité est rappelée (page 88), ce qui est apprécié. L'inventaire des espèces faunistiques et floristiques et de leur statut de protection a été mené à partir d'études bibliographiques. Il est présenté clairement ; et si les études citées semblent pertinentes, un bref rappel des méthodologies employées aurait été apprécié. Bien que l'intérêt écologique du secteur soit faible du fait de son niveau d'artificialisation, les inventaires identifient des espèces protégées susceptibles d'être présentes sur le site.

Enfin, le paysage du canal lie entre eux les différents enjeux environnementaux.

Des vues actuelles du site sont fournies par le dossier. L'étude d'impact rappelle page 48 le diagnostic du SDRIF, qui fait du canal de l'Ourcq un paysage central qui peut supporter des fonctionnalités urbaines fortes et variées, mais qui est aujourd'hui un paysage effacé et morcelé. L'enclavement du site en est la meilleure expression. Ce paysage du canal est un dénominateur commun des enjeux environnementaux identifiés, sur les thèmes de l'eau, de la mobilité, de la nature, etc. L'Autorité environnementale apprécie l'appréhension des enjeux selon ce prisme.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Un premier scénario d'aménagement du site, datant de 2008, est présenté pages 123-124 de l'étude d'impact. Celui-ci ne s'étendait que sur 5 hectares. Il prévoyait un collège, qui sera finalement construit au sud du canal, la traversée de la RN3 ayant été jugée dangereuse pour les scolaires. De plus, le premier scénario ne comprenait qu'un seul îlot de logements et un plus grand espace d'activités économiques tout autour du port ; le programme actuel inverse cette proportion, en justifiant cette réduction des fonctions économiques par « la mutation économique progressive du secteur ». L'évolution du premier scénario au projet actuel, et notamment le doublement de la surface considérée, est aussi justifiée par la « dynamique de projet à échelle élargie ». L'Autorité environnementale souligne les éléments présentés pour justifier l'évolution du projet. Une comparaison plus précise des deux scénarios sur la base de critères environnementaux aurait complété utilement cette présentation.

Si cette argumentation au regard de l'aménagement global du secteur est intéressante, les solutions retenues au sein même de la ZAC auraient mérité d'être également discutées. Il est en effet écrit en conclusion de cette partie, page 142, que « le scénario de projet « Écoquartier du canal » est donc préférable à la solution consistant à ne pas réaliser de projet sur ce secteur ». Il n'est pas du ressort de l'Autorité environnementale de juger de l'opportunité du projet ; en revanche, il aurait été apprécié que des variantes aux partis d'aménagements proposés soient présentées.

Concernant la thématique énergétique, l'étude d'impact va plus loin que les exigences réglementaires, ce qui est apprécié. Dans un document annexe, les besoins, les ressources, les solutions techniques et les coûts sont étudiés. Ce sont finalement sept scénarios d'approvisionnement qui sont présentés, et qui mixent des ressources nombreuses et innovantes (la récupération de chaleur sur les eaux usées par exemple). Ceux-ci sont ensuite analysés selon des critères intéressants : émission de polluants et de déchets, développement d'emplois locaux, évolution du prix de l'énergie, durée de vie, etc. L'étude n'est pas conclusive. Sous réserve qu'un choix pertinent puisse être fait sur la base de cette étude au stade de la réalisation, l'autorité environnementale souligne cette démarche.

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

Les impacts relatifs aux enjeux précédemment identifiés sont également considérés dans le dossier, avec parfois certaines approximations qui peuvent remettre en cause l'analyse qui en est faite. Deux points seront plus particulièrement concernés : l'étude des impacts liés à la circulation routière et l'accessibilité du futur quartier suivants les autres modes de transport. Sur la forme, l'Autorité environnementale apprécie que les mesures proposées soient présentées en même temps que les impacts qu'elles concernent.

Les données sur la pollution des sols étant actuellement incomplètes, il est impossible de juger du risque sanitaire pour les futurs occupants. La circulaire du 8 février 2007 relative aux sites et sols pollués est bien citée, et un plan de gestion doit être mis en œuvre. L'Autorité environnementale insiste sur la protection des populations et des usages qui doivent être garantis selon les termes de cette circulaire. Il s'agira notamment ici du nombre important de logements, d'éventuels équipements publics qui ne sont pas encore définis par le programme, ou encore de l'implantation en pleine terre des espaces verts. *A priori*, le projet ne prévoit pas l'accueil d'usages sensibles tels qu'une crèche ou un groupe scolaire. Une attention particulière doit également être portée à la gestion des déblais, dont le coût financier peut s'avérer élevé. Le dossier de réalisation devra présenter, en plus d'un diagnostic quantitatif complet, la prise en compte de ces éléments de façon opérationnelle. Enfin, le traitement nécessaire pour dépolluer la nappe souterraine n'est pas suffisamment développé.

Le schéma de gestion des eaux pluviales proposé page 155, bien qu'il s'agisse à ce stade d'un schéma de principe, est intéressant. Il s'appuie sur les contraintes topographiques et phréatiques pour optimiser la gestion des rejets / infiltrations. Comme le rappelle l'étude d'impact, le réseau départemental unitaire impose des débits de fuite maximaux. Une des solutions proposées pour les respecter consiste à réduire le taux d'imperméabilisation pour favoriser la rétention ; la dépollution des sols reste donc un pré-requis qui doit être traité de façon complète pour que ce schéma de gestion soit crédible au stade de la réalisation. Le schéma de gestion prévoit également de rejeter directement au canal les eaux de ruissellement sur environ la moitié de la surface du site. L'étude d'impact rappelle les dispositions réglementaires qui conditionnent l'autorisation des services compétents de la Ville de Paris propriétaire du canal, les exigences du dossier loi sur l'eau auquel est soumis l'aménagement, et les objectifs du SDAGE évoqués ci-avant. L'Autorité environnementale attendait que soient également décrits les dispositifs mis en place pour atteindre ces objectifs. Par exemple, l'étude d'impact ne présente pas les moyens techniques qui permettront de traiter la pollution chronique des eaux de voirie. Enfin, les impacts éventuels en phase chantier, qui peuvent provenir d'un déversement accidentel ou du ruissellement de fluides polluants, sont bien pris en compte.

Au sujet du trafic routier, le dossier s'appuie sur une étude réalisée par Egis en 2010. Si la nature des résultats présentés est intéressante, des éléments de méthode auraient en revanche été les bienvenus. Par exemple, la répartition du flux engendré par les déplacements domicile-travail, estimés à 355 véhicules par heure de pointe dont 53 % seraient dirigés vers l'ex-RN3, n'est pas justifiée. Concernant les poids lourds, l'affirmation selon laquelle la concentration à l'ouest des industries restantes libérerait la Route d'Aulnay n'est pas démontrée. L'accessibilité des différentes voies est notamment déterminante ; de même que la proportion des camions qui transitent par la Route d'Aulnay sans desservir le site. L'impact est d'autant plus à considérer que le port à lui seul engendrera encore un flux de 100 poids lourds par jour, soit une réduction d'à peine 17 %. L'Autorité environnementale s'interroge sur l'intégration de cette circulation au sein d'un quartier à vocation principale d'habitation et d'un axe (la Route d'Aulnay) à vocation commerciale.

Une étude du Conseil général de Seine-Saint-Denis, relative à la requalification de l'ex-RN3 et à l'insertion du Tzen3, est reprise pour présenter les effets cumulés des différents projets en termes de circulation routière. Or, avant toute chose, celle-ci s'appuie sur le

chiffre de 10000m² de logements produits à Bondy, relatif au premier scénario d'aménagement. Le projet actuel en programme dix fois plus. Le dossier ne permet donc pas d'appréhender l'impact cumulé le plus important. De même, l'obsolescence de cette étude ne permet pas de confirmer l'hypothèse de 11 à 15 % de report de la voiture vers d'autres modes grâce à l'insertion du Tzen3.

Les impacts du trafic routier sur la santé sont également traités de manière insuffisante. Aucune donnée sanitaire n'est présentée concernant la dégradation de la qualité de l'air due aux augmentations de trafic, ni-même les effets sur la santé des différents polluants atmosphériques. Aucune étude acoustique prévisionnelle n'est intégrée au dossier. Une étude des niveaux sonores devra être effectuée de manière à s'assurer du respect des valeurs réglementaires issue des articles R.1334-30 et suivants du Code de la santé publique ainsi que des recommandations de l'OMS (seuil nocturne de 35dB à l'intérieur des bâtiments).

La nécessité d'un engagement sur le fret fluvial aurait mérité d'être mieux développée. L'Autorité environnementale recommande également d'étudier la possibilité d'en faire usage pour le transport de matériaux en phase chantier.

Le développement des modes doux que le projet prévoit n'est pas assez démontré. Le dossier ne rend pas visible l'intégration du nouveau maillage au reste de la ville. La fermeture des berges au droit du port en période d'activité complique un peu plus cette intention. Le lien avec la passerelle en aval du port, la piste cyclable et l'autre rive, rendu compliqué par la fermeture de la berge, n'est pas défini. Plus globalement, l'Autorité environnementale s'interroge sur le désenclavement effectif du quartier. Les frontières que sont l'autoroute, la copropriété et le canal ne sont pas rendues beaucoup plus perméables ; les points d'entrée ne seront pas plus nombreux. Au stade d'avancement actuel, le dossier ne présente notamment pas d'éléments assez concrets qui soient susceptibles d'assurer le lien avec la future ligne de Tzen3. Il en est de même pour l'arrêt de T1 pont de Bondy, future gare du Grand Paris Express, situé à l'ouest de l'autoroute. L'Autorité environnementale insiste sur la nécessité de proposer une définition plus poussée des espaces publics et des connexions aux abords immédiats de la ZAC, pour que son désenclavement puisse être jugé plus crédible. Sinon, l'usage routier d'un site resté isolé de la trame urbaine pourrait s'installer.

Enfin, au vu de l'état initial le projet ne devrait pas voir d'impact négatif sur la faune et la flore. Le dossier aurait mérité de présenter plus d'éléments pour appuyer un renforcement effectif de la trame verte. L'Autorité environnementale rappelle que la perturbation par les travaux ou l'aménagement final d'éventuelles espèces protégées est soumis aux articles L.411-1 et suivants du Code de l'environnement.

Concernant le paysage, des vues préfigurant le futur quartier ne sont pas disponibles, mais l'Autorité environnementale souligne les principes affichés et la volonté du maître d'ouvrage de requalifier le bâti, d'offrir une meilleure structuration du quartier et de s'ouvrir vers le canal. Ces améliorations pourront être illustrées au stade de la réalisation. Associé aux autres projets, ces ambitions en termes d'image devront permettre d'affirmer le grand paysage du canal et permettre le renouvellement de ses fonctionnalités urbaines.

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. Celui que propose le dossier reprends bien les éléments essentiels, dans une présentation claire qui s'appuie notamment sur quelques cartes pertinentes, et selon une progression qui permet une bonne appréhension de l'ensemble de l'étude d'impact.

Des synthèses auraient pu être fournies au niveau des différentes parties, reprenant notamment les enjeux ou les impacts environnementaux. En effet, ces éléments peuvent permettre de faciliter la compréhension de tous, d'insister sur les points les plus importants, et de mettre en relation des thématiques souvent cloisonnées.

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'Énergie d'Île-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'Île-de-France

Laurent FISCUS