



Mission régionale d'autorité environnementale

ÎLE-DE-FRANCE

Avis délégué
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet de la ZAC des Rives de l'Ourcq à Bondy (93)

N°MRAe 2021 - 1675

SYNTHÈSE

Le présent avis porte sur le projet de la zone d'aménagement concertée (ZAC) des Rives de l'Ourcq à Bondy (Seine-Saint-Denis) et sur l'étude d'impact associée, datée du 15 décembre 2020.

Située le long du canal de l'Ourcq, proche de l'ex-route nationale 3 (avenue Gallieni), et du pont de Bondy, exposée au voisinage de l'autoroute A3, la ZAC couvre une superficie de 11,4 hectares, sur un site jusqu'à présent principalement voué à des activités économiques. Les objectifs poursuivis par cette opération d'aménagement sont principalement : le désenclavement du site par un réseau de desserte interne en modes doux en lien avec l'offre future de transport en commun, et le développement d'un quartier mixte associant activités, commerces de proximité, équipements, dans un futur cadre de vie de qualité, avec une ouverture vers le canal de l'Ourcq.

Le programme de la ZAC comprend 97 400 m² de surface de plancher dont 80 400 m² à des fins de logements (soit environ 1 300 logements et de l'ordre de 2850 habitants), 2 000 m² de commerces (en rez-de-chaussée) et 15 000 m² destinés aux activités (PME et PMI). Il comprend en outre l'aménagement d'un nouvel espace vert en bordure du canal, d'un réseau de voirie de desserte du nouveau quartier, de 1 030 places de stationnement de véhicules légers (dont 900 pour les résidents). La ZAC s'accompagne enfin du réaménagement du Port de Bondy, inclus dans le projet, et de la Halle des Salins, qui a vocation à accueillir un équipement culturel. La ZAC des Rives de l'Ourcq doit se développer en 3 temps, de 2018 à 2028.

La ZAC des Rives de l'Ourcq a été créée le 9 avril 2013 par délibération du conseil communautaire d'Est Ensemble et son dossier de réalisation a été approuvé le 15 décembre 2015. L'autorité environnementale (préfet de région) a émis deux avis sur ce projet de ZAC, datés du 19 octobre 2012 et du 17 septembre 2015, dans le cadre des dossiers de création puis de réalisation de cette ZAC. Le présent avis est sollicité par le préfet de la Seine-Saint-Denis, dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent la pollution des sols en place, les eaux, les risques naturels, les déplacements motorisés, les transports et les pollutions associées, le paysage et le cadre de vie ainsi que les continuités écologiques.

Dans le cadre de la présente saisine, l'étude d'impact de la ZAC a été actualisée, pour l'essentiel en prenant en compte une nouvelle étude de déplacements, une étude acoustique et une étude « air et santé », la plupart des autres informations et analyses ne paraissant pas avoir été actualisées depuis 2015, la MRAe recommande donc :

- d'identifier dans l'étude d'impact qui sera présentée à l'enquête publique les éléments nouveaux apportés par rapport à l'étude d'impact de 2015 ;
- de présenter et d'analyser les premières interventions réalisées dans la ZAC en présentant, le cas échéant des mesures correctrices, et de préciser la nature et le calendrier des livraisons restantes.

Dans le présent avis, la MRAe n'analyse que les enjeux qui ont fait l'objet d'études complémentaires : les déplacements et transports, le bruit et la qualité de l'air. Sur les autres enjeux, plusieurs observations et recommandations de l'autorité environnementale émises dans son avis de 2015 restent pour la MRAe d'actualité.. À ce titre, l'avis de 2015 est annexé au présent avis.

Enfin, sur les thématiques pré-citées, les principales recommandations de la MRAe sont de :

- indiquer dans quelle mesure le transport fluvial est et sera mobilisé pour le chantier de la ZAC par rapport au transport routier ;
- préciser les conditions futures de desserte routière du port de Bondy et de circulation des piétons et cyclistes à proximité du port ;
- rendre compte de l'avancement de l'étude de la passerelle piétonne sur le canal de l'Ourcq au droit de la ZAC.
- retenir les recommandations de l'OMS pour la prise en compte du bruit du trafic routier ;
- présenter l'ensemble des mesures retenues pour réduire l'exposition au bruit des nouveaux habitants et réaliser une campagne de mesures des niveaux sonores sur les premiers immeubles livrés, pour s'assurer que les mesures de gestion sont adaptées.
- préciser le type d'activités actuelles et futures qui seront admises dans la ZAC et réaliser des mesures in situ de la qualité de l'air pendant et après le chantier, afin d'adopter, le cas échéant des mesures correctrices.

PRÉAMBULE

Vu le code de l'environnement, notamment le chapitre II du titre II du livre 1er ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;

Vu les arrêtés du 11 août et du 6 octobre 2020 portant nomination de membres de missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable d'une part et l'arrêté du 24 août 2020 portant nomination du président de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

Vu le règlement intérieur de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France adopté le 19 novembre 2020 et publié au bulletin officiel du ministère de la transition écologique le 1^{er} décembre 2020 ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 26/02/2021 déléguant à Philippe Schmit la compétence à statuer sur le présent dossier ;

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France a été consulté par courrier daté du 22 février 2021. La MRAe a pris en compte, dans le présent avis, sa réponse en date du 19 mars 2021.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui à la MRAe, sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte, coordonnateur, et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

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.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Table des matières

PRÉAMBULE.....	3
1 L'évaluation environnementale.....	5
2 Contexte et présentation du projet.....	5
3 Enjeux environnementaux du projet.....	10
4 Analyse de la qualité de l'étude d'impact.....	11
5 Analyse et prise en compte des enjeux et impacts environnementaux traités dans l'actualisation de l'étude d'impact.....	11
5.1 Les déplacements et les transports.....	11
5.2 Le bruit.....	14
5.3 La qualité de l'air.....	15
6 Information, consultation et participation du public.....	17

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

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 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.

L'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et R.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet de ZAC des Rives de l'Ourcq à Bondy (93) 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, notamment au titre de la rubrique 39° du tableau annexé à cet article¹.

L'autorité environnementale (préfet de région) a émis un premier avis sur ce projet, le 19 octobre 2012 dans le cadre du dossier de création de la ZAC. La ZAC « Les Rives de l'Ourcq » a été créée le 9 avril 2013 par délibération du conseil communautaire d'Est Ensemble. Par délibération du 7 octobre 2014, le conseil communautaire a désigné SEQUANO Aménagement concessionnaire de la ZAC .

L'autorité environnementale (préfet de région) a émis un deuxième avis sur ce projet, daté du 17 septembre 2015, dans le cadre du dossier de réalisation de cette ZAC². Le 15 décembre 2015, le conseil communautaire a approuvé le dossier de réalisation de la ZAC.

Dans le cadre de la présente saisine de la MRAe en date du 19 février 2021, l'étude d'impact de la ZAC a été mise à jour (avec principalement, en annexe, une nouvelle étude de déplacements, une étude acoustique et une étude « air et santé » datées de 2020)

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est émis à la demande du préfet de la Seine-Saint-Denis, dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet³, sur la base du projet de dossier de DUP comprenant l'étude d'impact actualisée datée du 15 décembre 2020.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que le préfet prendra en considération pour déclarer ou non le projet d'utilité publique.

2 Contexte et présentation du projet

¹ En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En application de la rubrique n°39 de ce tableau , sont soumises à évaluation environnementale systématique, les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha. Au cas d'espèce le terrain d'assiette de la ZAC est de 11,4 ha

² <https://www.est-ensemble.fr/zac-les-rives-de-lourcq-bondy>

³ Les négociations à l'amiable n'ayant pas permis d'acquérir la totalité des terrains de la ZAC, une expropriation des terrains qui restent à acquérir doit être engagée, nécessitant au préalable la déclaration d'utilité publique de la ZAC des Rives de l'Ourcq.

Aménagement, se développe entre le centre-ville de Bondy et les quartiers nord de la commune, au nord du canal de l'Ourcq.

La ville de Bondy, qui comptait 53 193 habitants en 2016 (source INSEE), fait partie de l'Établissement public territorial (EPT) Est Ensemble, qui regroupe 9 communes : Pantin, Romainville, Les Lilas, Montreuil, Bagnolet, Bobigny, Noisy-le-Sec, Le Pré-Saint-Gervais et Bondy, et qui est compétent en matière d'urbanisme et d'aménagement. Le projet de la ZAC des Rives de l'Ourcq, porté par Est Ensemble et mis en œuvre par SEQUANO

Le projet s'inscrit dans le secteur « RN3 / canal de l'Ourcq », identifié dans les propositions de mises en œuvre du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) comme un « lieu privilégié de mise en œuvre des enjeux du territoire ». Ce secteur s'inscrit dans l'ensemble plus vaste de « la Plaine de l'Ourcq », territoire de projets de renouvellement urbain identifié dans le programme d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan d'urbanisme intercommunal (PLUi) d'Est Ensemble, qui va de Paris à Bondy. Ce territoire voit se développer, de part et d'autre du canal de l'Ourcq, d'importantes opérations de renouvellement urbain et de transport⁴.



Figure 1 : Plan de situation (Source : Étude d'impact p.21)

La ZAC « Les rives de l'Ourcq » se développe au nord du canal de l'Ourcq, de part et d'autre de la route d'Aulnay⁵ (cf fig. 2), et couvre une superficie de 11,4 hectares. Ce site jusqu'à présent voué à des activités économiques comprend notamment le port de Bondy (sur 3 hectares, au sud-ouest).

Le site de la ZAC est marqué à l'ouest par la proximité de l'autoroute A3 et de sa bretelle d'accès à partir du pont de Bondy⁶. Ce nœud routier et de transports en commun, qui connaît actuellement d'importantes

4 Pour en savoir plus: <https://www.est-ensemble.fr/la-Plaine-de-lOurcq>

5 La route et le pont d'Aulnay connaissent un trafic relativement dense (entre 5 000 et 10 000 véhicules par jour). La route d'Aulnay est une des voies structurantes de la commune. Elle relie les quartiers d'habitat social situés au nord à la gare RER située au sud de la ville (notice p 5)

6 Le site du pont de Bondy doit accueillir d'ici 2030 la gare « Pont de Bondy » de la ligne 15 du Grand Paris Express. Un plan-guide urbain a été adopté par Est Ensemble et les communes concernées en 2019. Une « étude de pôle » porte sur

dysfonctionnements, mais qui constitue l'une des trois centralités futures de la Plaine de l'Ourcq, est situé à moins de 500 mètres.

Le site est actuellement relativement enclavé. En effet, seul le « Chemin latéral », à sens unique vers l'ouest, en permet la desserte routière entre la route d'Aulnay à l'est, axe principal du quartier, et la rue de Groslay à l'est qui rejoint le pont de Bondy.



Figure 2 : le périmètre de projet (Source : Étude d'impact -p.23)

Selon les termes de la délibération du conseil municipal de Bondy du 17 mars 2011 fixant les objectifs et les modalités de la concertation sur le projet de ZAC, les objectifs de cette opération d'aménagement sont principalement :

- le désenclavement du secteur par un réseau de desserte interne en modes doux en lien avec l'offre future de transport en commun ;
- l'accompagnement de la mutation économique en développant un quartier mixte associant activités, commerces de proximité, équipements, dans un cadre de vie de qualité ;
- l'ouverture vers le canal.

Le programme de la ZAC (p 39) porte sur 97 400 m² de surface de plancher dont :

- 80 400 m² à des fins de logements, soit environ 1 300 logements (dont 30 % au minimum de logements aidés) permettant d'accueillir de l'ordre de 2 850 habitants ;
- 2 000 m² de commerces (en rez-de-chaussée) ;

une adaptation du pont existant, avec davantage de place accordée aux modes actifs, ainsi qu'une pacification/densification de la place Saint-Just, après suppression des bretelles d'accès de surface à l'autoroute A3 et couverture de la trémie au centre de la place.

– 15 000 m² destinés à des activités économiques (PME et PMI).

La Halle des Salins sera conservée (sous réserve, selon l'étude d'impact des diagnostics techniques) et pourra à terme accueillir un équipement culturel (dont la programmation n'est pas définie à ce jour) sur environ 1 350 m² de surface plancher.⁷

Le programme comporte en outre le réaménagement du Chemin latéral et des trottoirs de la route d'Aulnay, l'aménagement du réseau de voirie de desserte du nouveau quartier ainsi qu'un nouvel espace vert ouvert sur le canal .

L'aménagement de 1 030 places de stationnement est prévu, dont 900 places de stationnement pour les 2 850 résidents et 130 pour les visiteurs.

Le programme prévoit enfin la requalification du port de Bondy. La Ville de Paris a en effet souhaité requalifier ce port avec l'objectif de maintenir des activités portuaires sur une emprise réduite (10 000 m²) en y réorganisant l'implantation de deux centrales à béton.



Figure 3 : Vue actuelle du port de Bondy (Source : Étude d'impact -p.51)



Figure 4 : Organisation du programme de la ZAC (Source : DUP – Caractéristiques des ouvrages)

Le projet s'organise en trois secteurs principaux :

- Le secteur des Salins – à l'est, entre la route d'Aulnay et la rue des Mésarmes ;
- Le secteur centre – entre le Chemin latéral, et le quai nord du canal ;

⁷ Cette halle est identifiée dans le PLUi d'Est Ensemble en tant que patrimoine remarquable à préserver au titre de l'article L151-19 du code de l'urbanisme.

– Le secteur Ouest – Port de Bondy réaménagé et zone d'activité.



Figure 5 : Plan de masse de la ZAC (Source : Étude d'impact -p.41)



Figure 6 : Volumétrie de la ZAC (Source : Étude d'impact -p.53)



Figure 7 : Vue du futur front bâti le long du canal (Source : Étude d'impact -page de garde)

La MRAe note que la programmation de la ZAC ne paraît pas avoir évolué depuis 2015, année du dernier avis de l'autorité environnementale sur ce projet et de l'adoption du dossier de réalisation de la ZAC.

Cette opération d'aménagement bénéficiera d'une desserte en transport en commune renforcée, avec l'arrivée, de l'autre côté du canal, du Tzen3 (bus à haut niveau de service en site propre), permettant la requalification de l'ex-RN3 - avenue Gallieni - et dont la livraison est prévue en 2023, et de la ligne 15 Est du Grand Paris Express (dont la livraison est prévue pour 2030).

Selon l'étude d'impact, la ZAC des Rives de l'Ourcq se développera en trois temps, de 2018 à 2028. La MRAe note que l'étude d'impact actualisée, datée de 2020, ne rend pas compte, contrairement à la note de présentation, de l'état d'avancement actuel des réalisations. S'agissant d'une ZAC en cours de réalisation⁸, il convient, pour la MRAe, de compléter avant l'enquête publique l'étude d'impact, pour présenter les opérations déjà réalisées ou en cours dans le périmètre de la ZAC ainsi que les premiers résultats du suivi de la réalisation du projet de ZAC, en particulier sur l'efficacité des mesures retenues pour en éviter ou en réduire les impacts.

La MRAe recommande de présenter les opérations déjà réalisées ou en cours dans le périmètre de la ZAC, ainsi que les premiers résultats du suivi de sa réalisation, en particulier sur l'efficacité des mesures retenues pour en éviter ou en réduire les impacts.

3 Enjeux environnementaux du projet

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe rejoignent les enjeux identifiée en 2015 par le préfet de région et concernent :

- la pollution des sols en place,
- les eaux,
- les risques naturels,
- les déplacements motorisés, les transports et les pollutions associées,
- le paysage et le cadre de vie,
- les continuités écologiques.

⁸ La consultation de Google Earth montre des immeubles d'habitation en construction le long de la route d'Aulnay, côté ouest.

4 Analyse de la qualité de l'étude d'impact

Les nouveaux éléments apportés à l'étude d'impact de 2015 découlent quasi exclusivement de la réalisation d'une nouvelle étude de circulation (de juillet 2020), d'une notice acoustique (de juillet 2020) et d'une étude « air et santé » (de juillet 2020).

La plupart des autres informations et analyses n'ont pas été actualisées depuis 2015.

En outre, et comme indiqué précédemment, l'étude d'impact ne rend pas compte de l'avancement du projet. Elle ne mentionne pas non plus l'implantation sur le site d'un habitat informel (observable sur Google Earth) et la prise en compte de cette présence lors du chantier.

Pour la MRAe, comme indiqué précédemment, il est nécessaire pour une bonne information du public lors de l'enquête préalable à la DUP de dresser un premier bilan de l'avancement de cette opération de renouvellement urbain, et au vu de ce bilan de réexaminer le cas échéant les enjeux de ce projet et les mesures d'évitement et de réduction des impacts environnementaux et sanitaires retenues en 2015.

Enfin, et pour faciliter l'information du public, la MRAe suggère d'identifier dans l'étude d'impact présentée à l'enquête les éléments nouveaux apportés par rapport à l'étude d'impact de 2015, qu'ils résultent du mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, des éléments résultant des études complémentaires ou de l'évolution du projet.

La MRAe recommande d'identifier dans l'étude d'impact actualisée présentée à l'enquête les éléments nouveaux apportés par rapport à l'étude d'impact de 2015.

5 Analyse et prise en compte des enjeux et impacts environnementaux traités dans l'actualisation de l'étude d'impact

Dans le présent chapitre suivant, la MRAe n'analyse que les enjeux de bruit, de qualité de l'air et de déplacements qui ont fait l'objet d'études complémentaires. Chacun de ces trois enjeux fait l'objet d'un paragraphe ci-après, dans lequel sont examinés successivement l'état initial du site, les impacts potentiels du projet et les mesures destinées à éviter ou réduire, puis à suivre ces impacts .

Sur les autres enjeux, plusieurs observations et recommandations de l'autorité environnementale émises dans son avis de 2015 restent pour la MRAe d'actualité, notamment celles afférentes :

- à la contribution de la ZAC des Rives de l'Ourcq à l'objectif de restauration du corridor alluvial en milieu urbain que constitue le canal de l'Ourcq identifié par le SRCE ;
- à la prévention du phénomène d'îlots de chaleur, d'autant qu'il est prévu (p 63) un objectif global de pleine terre de 15 %, ce qui paraît faible pour prévenir ce risque ;
- au paysage du canal de l'Ourcq ;
- à la pollution des sols pour les secteurs qui n'avaient pu faire l'objet d'investigations en 2015.

À ce titre, l'avis de 2015 est annexé au présent avis.

5.1 Les déplacements et les transports

L'étude d'impact évoque (p 393) des perspectives d'utilisation du canal de l'Ourcq pour l'évacuation des produits de démolition et pour l'approvisionnement du chantier qui paraissent dater de 2015. Pour la MRAe, il convient d'actualiser ces informations et d'indiquer dans quelle mesure le transport fluvial est mobilisé pour le chantier de la ZAC par rapport au transport routier.

Comme cela a été dit, le site du projet est desservi par deux rues : la route d'Aulnay (nord-sud) et le chemin latéral (est-ouest, en sens unique). Des infrastructures majeures se trouvent à proximité : l'autoroute A3, l'ex RN3 et l'autoroute A86

L'un des objectifs de la ZAC est d'améliorer les conditions de circulation du site, de favoriser les modes doux et de participer à son désenclavement.

Le projet dessine un nouveau maillage du quartier : le Chemin latéral actuellement en sens unique sera transformé en une voie à double sens et sera prolongé à l'est de la route d'Aulnay par une voie nouvelle 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.

L'analyse prévisionnelle du trafic routier à l'horizon d'achèvement du projet (2033) a été réalisée sur la base d'une étude mise à jour en juillet 2020.

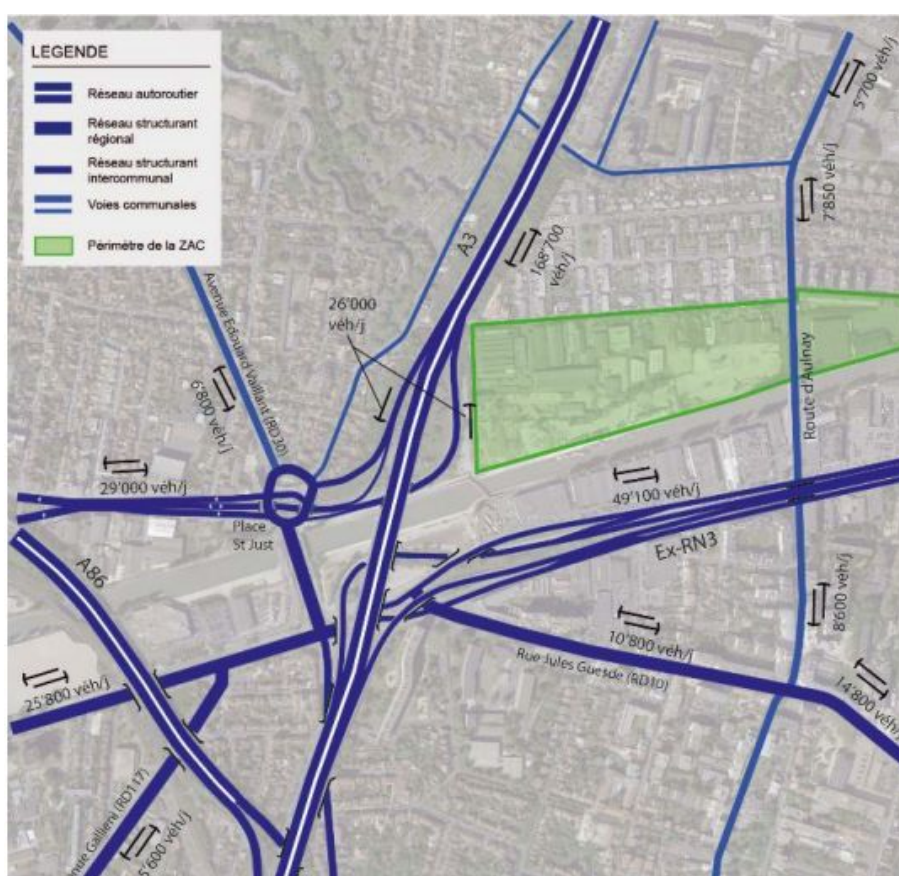


Figure 8 : Réseau routier à proximité de la ZAC et trafics journaliers moyens annuels (Source : Étude d'impact -p.197)

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

Pour la MRAe, il serait intéressant de comparer la congestion actuelle à celle observée lors des études précédentes (2012) , pour mettre en évidence des évolutions éventuelles .

À terme, selon les modélisations conduites, la ZAC génère 432 uvp/h à l'heure de pointe du matin et 430 uvp/h à l'heure de pointe du soir.

Il ressort de ces études (qui intègrent selon l'étude d'impact les évolutions urbaines et viaires à l'horizon du Grand Paris) que les impacts causés par la ZAC sur le trafic routier du secteur sont faibles à modérés : si une forte augmentation du trafic est observée sur le Chemin latéral et sur la route d'Aulnay, le trafic supplémentaire

induit par la ZAC est dilué sur le carrefour ex-RN 3 / Pont de Bondy, sur la majorité des « brins »⁹ de l'ex-RN 3, et sur les bretelles et de l'autoroute A3.

La mise en place du bus à haut niveau de service (BHNS) Tzen 3 entraînera un report modal, mais aussi un report de trafic routier à cause de la réduction de capacité de l'avenue Gallieni (ex-RN3).

Avec ou sans ce projet, les volumes de trafic restent forts sur les différents carrefours.

En termes de transports collectifs, la ZAC des rives de l'Ourcq bénéficiera d'un rabattement au sud vers le Tzen 3 qui emprunte l'avenue Gallieni et vers le pont de Bondy à l'ouest où passe le tramway T1 et où est prévue la ligne 15 du Grand Paris Express.

Le projet va entraîner une hausse de nouveaux usagers des transports en commun. L'étude réalisée par le bureau d'études EGIS annonce, pour 1 100 logements, des flux supplémentaires de l'ordre de 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin et de 440 à l'heure de pointe du soir. Si l'on actualise ces données sur la base des 1300 logements prévus, les flux supplémentaires sont de l'ordre de 590 voyageurs à l'heure de pointe du matin et de 520 voyageurs à l'heure de pointe du soir.

Le rabattement vers ces transports en commun sera facilité par le maillage en mode doux prévu dans la ZAC, les voiries au cœur du quartier étant pacifiées (zone 30 ou voies piétonnes). Les voies situées à proximité du Canal seront réservées à la circulation piétonne et aux véhicules de service du canal.



Figure 9 : Plan de desserte et d'accessibilité (Source : Étude d'impact -p.43)

Au niveau du port, les berges ne seront accessibles au public qu'en soirée et en fin de semaine, les piétons et cyclistes (notice explicative p 16). Pour la MRAe, il convient de préciser si ces mêmes restrictions s'appliqueront à la section de berge située entre le port et pont de Bondy et de confirmer que la desserte routière du port se fera exclusivement sur cette section de berge comme le montre la figure9¹⁰.

La réorganisation du port de Bondy se fera avec le développement du fret fluvial réduisant ainsi la part du fret routier¹¹.

L'étude d'impact (page 392) indique en outre que qu'une solution de franchissement du canal par une passerelle piétonne (accessible aux personnes à mobilité réduite) est à l'étude, sans préciser ni la maîtrise d'ouvrage, ni l'état d'avancement de cette étude.

9 Sections de voies retenues dans le modèle de circulation

10 Il est toutefois indiqué que le réaménagement du carrefour du pont de Bondy entraînera la suppression de l'accès aux cimentiers via la place Saint-Just et que les véhicules se rendant aux cimentiers devront passer par le Chemin latéral et la ZAC. (p 385)

11 Dans le cadre de l'appel à projet lancé par la ville de Paris, les entreprises attributaires se sont engagées à développer la part de leur approvisionnement par voie d'eau. L'entreprise Cemex acheminerait 111 000 t/an de granulats par fret fluvial et envisage d'augmenter cette part de fret par 6000 t/ an pour le transport du ciment actuellement au stade d'étude. L'entreprise Holcim acheminerait 140 000 t/an de granulats. (p 277)

Pour la MRAe, il convient de présenter une information actualisée sur l'offre présente et future destinée aux déplacements doux dans le secteur entourant la ZAC notamment le long du canal, du tracé du Tzen3 et des autres axes routiers, afin de montrer la cohérence du maillage proposé dans la ZAC avec son voisinage.

La MRAe note enfin que l'étude d'impact ne rend pas compte de l'organisation du stationnement pour les 2 roues, tant en quantité qu'en qualité au sein de la ZAC.

La MRAe recommande :

- **d'indiquer dans quelle mesure le transport fluvial est et sera mobilisé pour le chantier de la ZAC par rapport au transport routier ;**
- **de préciser l'offre en stationnement pour les 2-roues au sein de la ZAC ;**
- **de préciser les conditions de desserte routière du port de Bondy et de circulation des piétons et cyclistes à proximité du port ;**
- **présenter l'ensemble des circulations actuelles et futures pour piétons et cyclistes dans la ZAC et à ses abords ;**
- **de rendre compte de l'avancement de l'étude de la passerelle piétonne sur le canal de l'Ourcq au droit de la ZAC.**

5.2 Le bruit

L'étude d'impact présente une cartographie des voies routières bruyantes autour du projet (page 135).

On peut constater que la ZAC est soumise au bruit d'infrastructures routières qui figurent en catégories 1 (autoroute A 3) et 3 (route d'Aulnay) du classement sonore départemental des infrastructures terrestres¹².

Le maître d'ouvrage a fait réaliser deux études acoustiques : la première en juillet 2015 et la seconde en juillet 2020 (avec réalisation de mesures in situ).

Il en ressort que les niveaux sonores actuels sont élevés et dépassent en façade de quelques immeubles les seuils réglementaires de 65 dBA en période diurne et les 60 dBA en période nocturne, principalement à l'ouest de la route d'Aulnay, essentiellement en lien avec le trafic routier.

Ces valeurs limites réglementaires ont été fixées dans le cadre de la transposition de la directive européenne 2002/49/CE¹³ et constituent des seuils au-delà desquels des mesures de réduction du bruit doivent être mises en œuvre. Depuis, l'Organisation mondiale pour la santé (OMS) a publié en 2018 des lignes directrices concernant le bruit dans l'environnement en vue de protéger la santé humaine de l'exposition au bruit provenant de diverses sources environnementales (trafic routier, ferroviaire et aérien). Dans un souci de protection de la santé humaine, la MRAe suggère de se référer aux valeurs de l'OMS comme éléments de référence pour les mesures de réduction du bruit.

Les impacts sur l'environnement sonore liés au chantier sont pris en compte dans l'étude d'impact, les sources de bruits de chantier sont décrites (p.291 de l'étude d'impact) et des mesures de limitation retenues sont exposées (p.292).

Au vu de l'ampleur du projet, nécessitant un chantier de plusieurs années, la MRAe suggère, tant pour les riverains de la ZAC que pour les premiers habitants :

- d'évaluer les bruits du chantier pour qualifier les niveaux sonores des phases les plus bruyantes et anticiper les mesures de réduction du bruit à adopter ;

¹² Sur une échelle de 1 (le plus bruyant) à 5 (le moins bruyant)

¹³ La directive européenne 2020/367 adoptée le 4 mars 2020 modifie notamment l'annexe 3 de la directive 2002/49/CE en se fondant sur les relations dose-effet proposées par l'OMS dans ses lignes directrices, la transposition dans le droit national devant intervenir avant le 31 décembre 2021. <https://www.bruit.fr/bruit-et-politique/nouvelles-methodes-europeennes-pour-evaluer-les-effets-du-bruit-dans-l-environnement>

- de réaliser un contrôle continu de l'environnement sonore, assorti d'un niveau maximal à ne pas dépasser au droit des immeubles d'habitation et un système d'alerte des entreprises en cas de dépassement de ce seuil.

Concernant les impacts en phase d'exploitation, une modélisation 3D de l'impact sonore des nouvelles infrastructures routières à un horizon de mise de 20 ans après la mise en service et de leur impact cumulé avec les infrastructures existantes a été réalisée. Il est à noter que les hypothèses de trafics utilisées pour ces modèles acoustiques sont issus de l'étude de circulation de juillet 2020.

Il en ressort que certaines niveaux de façades seront exposées à des niveaux de bruits élevés, supérieurs aux seuils de 65 dbA de jour et de 60 dB la nuit (voire de 70 dBA le jour et 65 dB la nuit, seuils des points noirs bruit pour un futur immeuble du parc d'activités proche de l'autoroute A3) .

Au regard de ces niveaux d'exposition futurs, l'étude définit les objectifs d'isolement acoustiques des façades à respecter. La MRAe note que les mesures prévues consistent uniquement en la réduction des niveaux sonores par des dispositifs d'isolation des vitrages avec des entrées d'air acoustiques adaptées. L'étude d'impact n'évoque pas d'autres dispositions prises pour améliorer le confort sonores des futurs habitants (agencement des immeubles d'habitation et des appartements). L'environnement sonore autour du site représentant un enjeu fort, la MRAe suggère de présenter ces mesures complémentaires d'évitement et de réduction de l'exposition au bruit .

Il convient, en outre, pour la MRAe de réaliser d'une campagne de mesures des niveaux sonores sur les premiers immeubles livrés, pour confirmer la modélisation et s'assurer que les mesures de gestion sont adaptées.

La MRAe recommande de :

- **retenir les recommandations de l'OMS pour la prise en compte du bruit du trafic routier ;**
- **de présenter l'ensemble des mesures retenues pour réduire l'exposition au bruit des nouveaux habitants ;**
- **réaliser d'une campagne de mesures des niveaux sonores sur les premiers immeubles livrés, pour confirmer les résultats de la modélisation et s'assurer que les mesures de gestion sont adaptées.**

5.3 La qualité de l'air

Le projet de ZAC « Les Rives de l'Ourcq » a fait l'objet d'une étude « Air et Santé » datée de juillet 2020.

Cette étude a été menée en suivant les préconisations de la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières, bien qu'il s'agisse d'un projet d'aménagement urbain et non d'infrastructures routières. Les principaux éléments de cette étude sont repris dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact présente sommairement l'inventaire des émissions au niveau du territoire d'Est Ensemble mené par Airparif en 2017. Elle indique par ailleurs (p.145) qu'aucun établissement rejetant des polluants dans l'atmosphère, identifié dans le registre français des émissions polluantes n'est implanté à proximité de l'aménagement projeté.. La conclusion qui en est tirée : « *aucun établissement rejetant des polluants dans l'atmosphère n'est installé à proximité du domaine d'étude* » méconnaît le fait que cet inventaire ne recense que les émissions des principales installations industrielles.

Pour la MRAe, cette conclusion est à revoir compte tenu du contexte d'activités dans lequel s'inscrit le projet et, en particulier, de la présence maintenue sur le site de deux centrales de production de béton.

L'étude d'impact expose ensuite les résultats de la station de fond d'Airparif à Bobigny et ceux de la modélisation annuelle de la qualité de l'air au niveau régional d'Airparif. Il en ressort que l'autoroute A3 dégrade notablement la qualité de l'air au niveau de la partie ouest du projet, en particulier pour le dioxyde d'azote. « *La partie du projet incluant les futures habitations est moins affectée, avec des teneurs en polluants somme toute élevées, mais respectant les valeurs limites.* » (p 152)

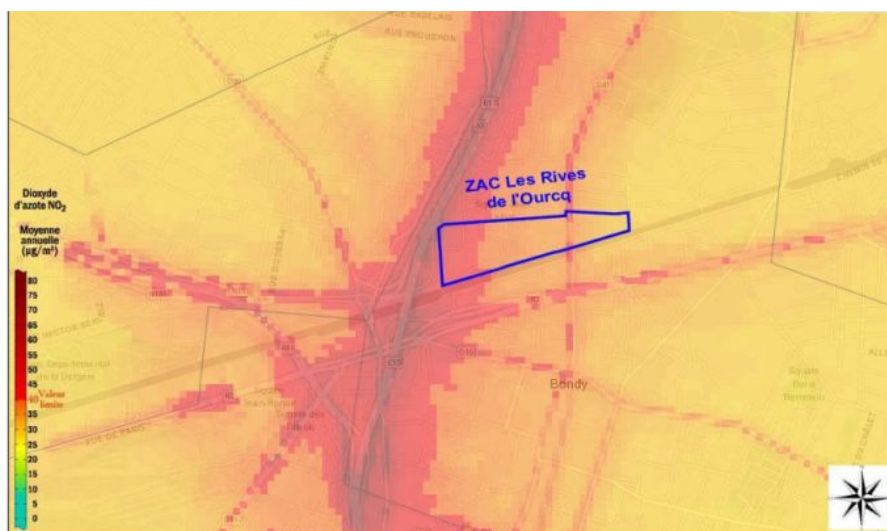


Figure 10: Modélisation des concentrations moyennes annuelles en NO₂, 2019 (Source : Étude d'impact -p.155)

Dans le cadre d'une étude urbaine sur le secteur de Bondy voisin du projet, deux campagnes de mesures in situ ont été réalisées, d'une part du 31 janvier au 15 février 2019 et d'autre part du 4 au 18 juillet 2019, pour le dioxyde d'azote [NO₂], le benzène et les poussières PM₁₀. Pour la MRAe, les analyses auraient pu utilement porter également sur les particules fines PM_{2,5}.

Les points de mesures sont situés à l'ouest du périmètre de la ZAC. Leur représentativité pour évaluer la situation dans la ZAC est probable, mais mérite d'être précisée.

Les concentrations de PM₁₀ mesurées en hiver sont élevées (41 µg/m³ en moyenne et pouvant atteindre 130 µg/m³, pour un objectif de qualité de 30 µg/m³) et beaucoup plus faibles en été (respectant majoritairement l'objectif de qualité). Pour le NO₂, tous les points présentent un dépassement de l'objectif de qualité en hiver, c'est majoritairement le cas également en été. Les concentrations en benzène ne dépassent pas l'objectif de qualité.

Pour évaluer l'impact des émissions atmosphériques routières du projet, l'étude d'impact compare ensuite la situation actuelle aux situations futures avec et sans projet : les émissions de polluants atmosphériques vont globalement diminuer pour les scénarios futurs. Ainsi, « par rapport à 2020, les émissions pour les scénarios avec projet vont être réduites de 1,2 % en 2023 et de 29 % en 2043 » (p.277).

Les diminutions d'émission de polluants routiers sont principalement liées à l'évolution du parc routier : apparition et généralisation des améliorations technologiques concernant les moteurs et les systèmes épuratifs des véhicules, développement des véhicules hybrides et électriques, etc.

Par contre, la mise en place du projet entraînant un flux de véhicules plus important sur les voies routières environnantes, les émissions subissent une hausse de +8,5 % en 2023 et de +10,2 % en 2043, par rapport à la situation sans projet aux mêmes horizons.

Les concentrations en polluants dans l'air émises par le réseau routier sont ensuite modélisées et cartographiées (p.328 et suivantes). Il en ressort qu'avec la mise en place du projet, tous les îlots d'habitation étudiés connaîtront des teneurs respectant les valeurs limites réglementaires et les recommandations de l'OMS pour les différents polluants. Sous les hypothèses considérées, il n'existerait pas de différence significative entre les scénarios avec et sans projet au niveau de la zone d'étude.

Enfin l'indice pollution population (IPP) est calculé. L'installation d'habitants supplémentaires sur la zone d'étude, liée à la mise en place du projet, entraînera une augmentation de population exposée principalement pour les classes de concentrations en dioxyde d'azote faiblement élevées (<20 µg/m³).

L'évaluation quantitative des risques sanitaires ne relève aucun quotient de danger ni excès de risque individuel supérieur aux seuils d'acceptabilité.

Les émissions dues aux activités implantées dans le périmètre de la ZAC ne sont pas évaluées. L'étude d'impact n'apporte pas d'information, autres que celle afférentes au port, sur le type d'activités actuelles et futures qui

seront admises dans la ZAC. Pour la MRAe, l'étude d'impact présentée à l'enquête publique doit être complétée sur ce point.

Enfin, pour la MRAe il convient de réaliser des mesures in situ de la qualité de l'air pendant et après le chantier, notamment l'hiver afin de confirmer les prévisions des modèles et le cas échéant d'adopter des mesures correctrices.

La MRAe recommande de:

- **préciser le type d'activités actuelles et futures qui seront admises dans la ZAC**
- **réaliser des mesures in situ de la qualité de l'air pendant et après le chantier, afin de confirmer les prévisions et d'adopter, le cas échéant des mesures correctrices.**

6 Information, consultation et participation du public

La MRAe rappelle que le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2.

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. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

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

Fait à Paris, le 19 avril 2021,

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,

le président délégué

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Philippe Schmit', written in a cursive style.

Philippe Schmit,

ANNEXE :avis du 17 septembre 2015 de l'Autorité environnementale sur le projet de réalisation de la ZAC « Les rives de l'Ourcq » sur la commune de Bondy (93)



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

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 :

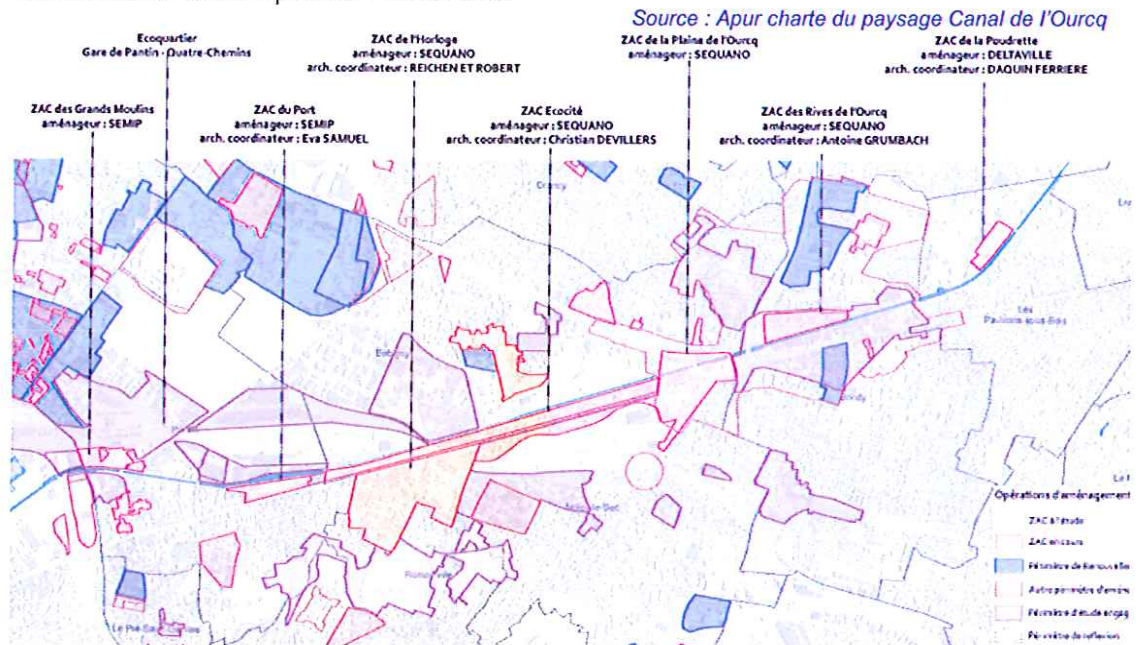
- l'autoroute A3 et sa bretelle d'accès ;
- le pont de Bondy, nœud routier et de transports en commun à moins de 500 mètres de la partie ouest de la ZAC ;
- la route et le pont d'Aulnay qui permettent de relier les quartiers d'habitat social situés au nord à la gare RER au sud de la ville ;
- la zone 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 pu ailleurs 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

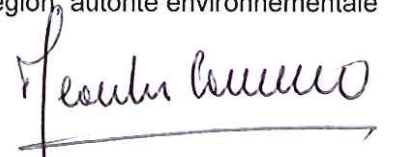
L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le document présenté facilite grandement le travail du lecteur en présentant les éléments de 2012 en noir et les nouveaux éléments de 2015 en bleu.

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