



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis délibéré en date du 17 août 2018  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet de zone d'aménagement concerté du quartier durable  
de la plaine de l'Ourcq à Noisy-le-Sec (Seine-Saint-Denis)**

**Résumé de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet et l'étude d'impact de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du quartier durable de plaine de l'Ourcq sur la commune de Noisy-le-Sec dans le département de Seine-Saint-Denis, dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP). Le projet vise, sur 27,9 hectares de friches industrielles et de terrains urbanisés, à la requalification urbaine des quartiers enclavés du nord de la commune. L'objectif est de créer un quartier à usage mixte : logements, espaces de loisirs, commerces et activités économiques.

La ZAC a déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 21 août 2011 et du 17 septembre 2015, émis dans le cadre respectivement de la création et de la réalisation de la ZAC.

Les principaux enjeux environnementaux sont les risques naturels, la pollution des sols, l'eau, le paysage urbain, les milieux naturels et les déplacements et nuisances associées (bruit, pollution de l'air). Ces enjeux environnementaux sont dans l'ensemble appréhendés de façon proportionnée dans le dossier. Les déplacements constituent une thématique prégnante, à l'aune notamment des nombreux projets en cours sur l'axe « RN 3 – Canal de l'Ourcq » et de leurs impacts.

Les principaux effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement sont identifiés et des mesures sont proposées.

Des précisions ont été apportées sur les risques naturels, le paysage et les milieux naturels, qui répondent globalement aux recommandations de l'avis du 17 septembre 2015. Concernant les risques naturels, la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) recommande toutefois d'approfondir l'état initial, notamment en ce qui concerne l'analyse des couches géologiques en présence au droit de la ZAC et des éventuels échanges entre nappes.

Concernant la problématique des sols pollués et de la gestion des eaux pluviales, la MRAe recommande que :

- l'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) et l'analyse des risques résiduels (ARR), prévues, soient réalisées au plus vite, si possible avant l'enquête publique, afin de garantir la compatibilité des sols avec les usages prévus, notamment en amont des demandes de permis de construire ;
- les ouvrages de rétention des eaux pluviales prévus sur l'ensemble du site, leur dimensionnement et leur agencement, soient présentés dans l'étude d'impact et localisés sur une carte du site.

La MRAe note par ailleurs que l'étude d'impact indique toujours qu'en 2030 les flux sur l'ancienne RN 3 dépasseront les capacités de la voie. Cette situation, notée comme étant un point de vigilance dans l'étude d'impact, engendrera des reports de trafic sur les voiries alentours. Des réponses plus concrètes à l'échelle du territoire (notamment pour faire baisser la part modale de la voiture) sont ainsi attendues.

La MRAe formule par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

*Avis disponible sur le site Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France (réf : EE-1409-18)*

## Avis de la MRAe

### **1. L'évaluation environnementale**

#### **1.1 Présentation de la réglementation**

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

Le projet de la ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq à Noisy-le-Sec est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°)<sup>1</sup>.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

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

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

Le présent avis est rendu dans le cadre de la déclaration d'utilité publique (DUP). À la suite de la consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Il fait suite à deux précédents avis de l'autorité environnementale régionale (préfet de région), dans le cadre des procédures de création et de réalisation de la ZAC, en date respectivement du 21 août 2011 et du 17 septembre 2015. L'étude d'impact ayant été actualisée et le projet précisé, l'autorité environnementale (la MRAe Ile-de-France) a été de nouveau saisie pour émettre le présent avis, actualisant celui de 2015.

#### **1.3. Contexte et description du projet**

Le projet de ZAC, porté par la communauté d'agglomération Est-Ensemble, est situé sur la frange nord de la commune de Noisy-le-Sec (environ 40 000 habitants en 2012), à environ 4 km à l'est de Paris. Son aménageur est Sequano Aménagement.

La partie sud de la commune de Noisy-le-Sec occupe les coteaux du plateau de Romainville, qui culmine à 120 mètres d'altitude. En allant vers le nord, la pente est relativement forte puis s'adoucit avant de laisser place à la plaine de l'Ourcq, où se situe le projet. L'altitude de la ZAC varie entre 54 et 58 mètres.

<sup>1</sup> 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 une étude d'impact soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à la procédure de cas par cas : les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme comprise entre 10 000 et 40 000 m<sup>2</sup> ainsi que les Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est comprise entre 10 000 et 40 000 m<sup>2</sup>.

La plaine de l'Ourcq est un territoire en profonde mutation articulé autour du double axe formé par la route nationale (RN) 3 et le canal de l'Ourcq. De nombreux projets d'aménagement sont prévus sur ce secteur s'étendant de Pantin à Bondy (cf. Illustration 1).

D'une superficie de 27,9 hectares, la ZAC s'implante en limite des communes de Bondy, de Bobigny et de Romainville. Dans sa partie ouest, elle s'étend sur une bande de terrain délimitée, au sud, par les voies ferroviaires et le technicentre de la SNCF et, au nord, par la RN 3 (dite rue de Paris). Le tissu urbain y est principalement industriel. Sur sa partie est, la ZAC est projetée de part et d'autre du canal de l'Ourcq. On y trouve des terrains à vocation industrielle, mais aussi un quartier d'habitation au sud de la RN 3.

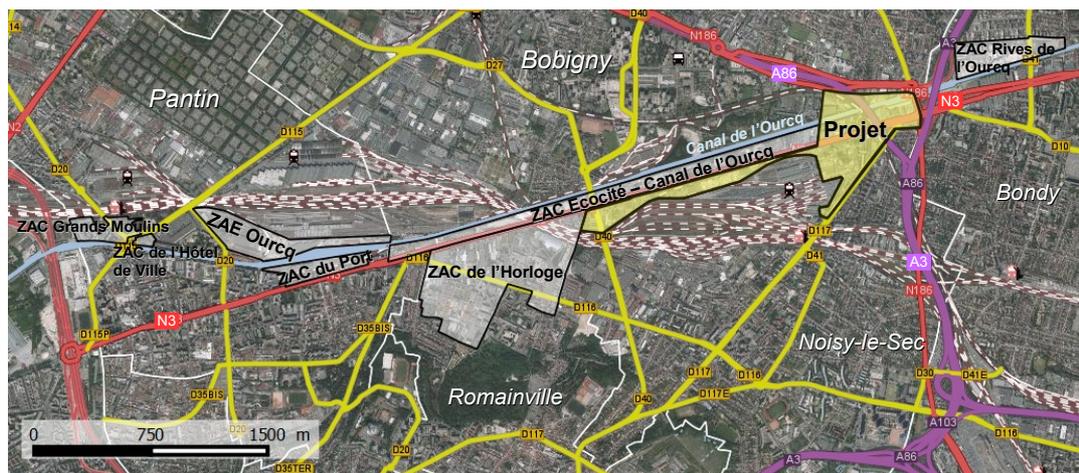


Illustration 1: Projet de ZAC Quartier durable de la Plaine de l'Ourcq (en jaune) et autres projets le long du canal de l'Ourcq (sources : IAU, DRIEE ; fond : IGN)

L'étude d'impact présente une organisation du site en plusieurs secteurs caractérisés par un tissu urbain varié (cf. Illustration 2) :

- le site SAFT, à l'est, occupé par une ancienne usine ;
- la Passementerie et le pont de la Folie, qui rassemblent des petites activités économiques et quelques maisons individuelles ;
- la zone SNCF occupée par des activités économiques au travers de baux précaires d'occupation avec la SNCF ;
- la cité de la Sablière et le quartier du Petit Noisy, qui regroupent des locaux de la SNCF, un quartier d'habitat collectif et un quartier d'habitat pavillonnaire ;
- Le site Engelhard, ancienne friche industrielle dont les bâtiments sont aujourd'hui démolis ;
- le port de Noisy, ancien port du canal de l'Ourcq, aujourd'hui occupé par des activités économiques ;
- la Madeleine, qui comprend une petite zone d'activités économiques (ZAE) très enclavée.

Sur ce territoire, en déclin sur le plan industriel, l'objectif est de créer un nouveau quartier durable à vocation mixte (logements, espaces de loisirs, commerces et activités économiques) tirant parti de la bonne desserte en transports en commun du site (futur pôle multimodal de la gare de Noisy-le-Sec, tramway T1 et TZEN 3).

Le projet prévoit la création de 234 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, répartie comme suit :

- la création d'environ 90 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher à destination de logements (environ 1380) ;
- la création d'environ 31 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher dédiés aux bureaux et à de l'activité tertiaire ;

- la création de près de 75 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher dédiés à des activités économiques, à des commerces et à un pôle de loisir et de sport en lien avec le canal de l'Ourcq ;
- la construction d'environ 3 200 m<sup>2</sup> de surface de plancher liés une activité d'hôtellerie ;
- la réalisation d'environ 18 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher de logements spécifiques (résidence intergénérationnelle, résidences étudiantes) ;
- la réalisation de parcs de stationnement en superstructure pour une surface de plancher d'environ 17 000 m<sup>2</sup>.

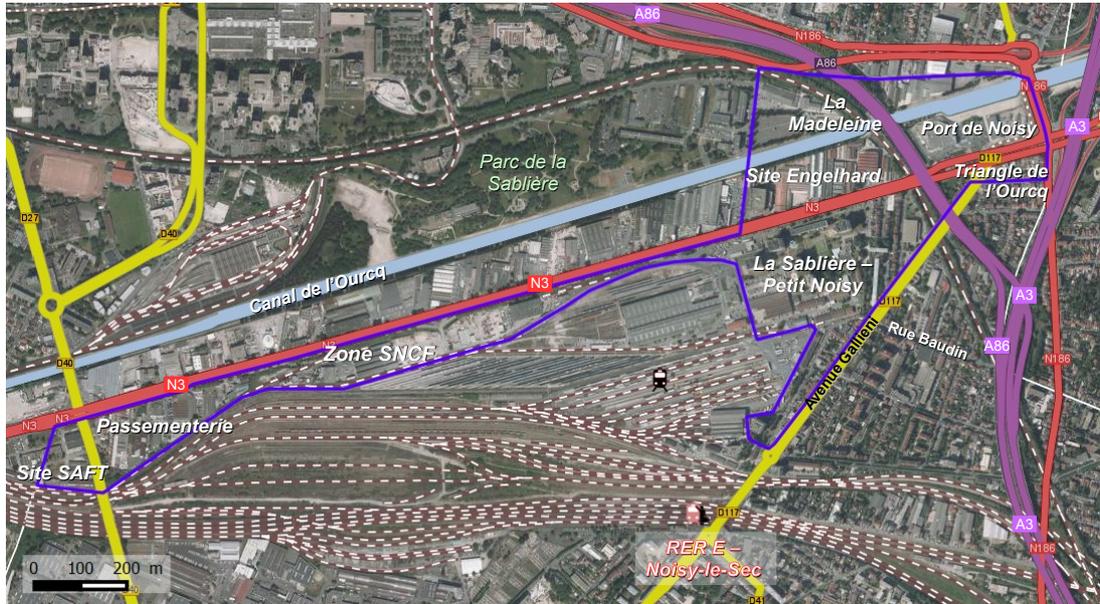


Illustration 2: Les secteurs de la ZAC (périmètre violet) - Sources : IAU, DRIEE ; fond : IGN

Cette programmation se répartit géographiquement de la façon suivante :

- Secteurs SAFT, SNCF, et Passementerie : activités économiques ;
- Secteurs Engelhard, Madeleine Ouest : logements ;
- Secteur de la Sablière : logements, extension de l'école maternelle et réalisation d'un groupe scolaire ;
- Secteur Triangle Ourcq, port de Noisy et Madeleine Est : bureaux, commerces, activités sportives, logements, implantation d'un hôtel.

En outre, le projet prévoit la réalisation d'une nouvelle voie dans le prolongement de la rue Baudin et débouchant sur la RN3, ainsi que la création d'une passerelle reliant les deux rives du canal de l'Ourcq. Ces précisions lèvent une interrogation de l'autorité environnementale figurant dans son avis du 21 août 2011.

À ce jour, le démarrage du projet est retardé d'un an. Il se déroulera en trois phases d'aménagement de 2015 à 2029. la première phase (2015-2019) porte sur la plus grande surface de plancher à aménager (128 000 m<sup>2</sup>).

## **2. L'analyse des enjeux environnementaux**

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux sont l'eau, les risques naturels, la pollution des sols, le paysage urbain, les milieux naturels et les déplacements et nuisances associées (bruit, pollution de l'air). Ces enjeux environnementaux sont dans l'ensemble appréhendés de façon proportionnée dans le dossier. Des précisions sont néanmoins attendues sur les risques naturels, le paysage et les milieux naturels.



En l'état actuel, il semble difficile de garantir l'infiltration au-dessous comme au-dessus 10 mètres de profondeur.

***Afin de mieux identifier les enjeux liés à l'infiltration d'eaux pluviales, la MRAe recommande ~~de~~ des investigations plus poussées et une analyse des couches géologiques en présence au droit de la ZAC (incluant les horizons des Sables de Beauchamp et des Marnes à caillasses) ainsi que des éventuels échanges entre nappes notamment celles du Lutétien et du Bartonien.***

Elle rappelle que les autorisations d'occupation et d'utilisation du sol peuvent être soumises à des conditions spéciales de nature à assurer la stabilité des constructions. En particulier, ces conditions spéciales sont prescrites lors de l'instruction des autorisations de construire après consultation de l'Inspection générale des carrières.

En ce qui concerne le réseau d'assainissement, la MRAe souligne qu'un nouveau règlement d'assainissement départemental a été adopté en février 2014, et remplace celui de 1992 cité en page 120 de l'étude d'impact. L'aménageur devra s'assurer que son projet est en conformité avec ce nouveau règlement.

### **La pollution des sols et les risques industriels**

Le périmètre du projet inclut d'anciens sites industriels dont les sols sont pollués. L'un des lieux concerné est encore en activité et répertorié comme site pollué dans la base de données BASOL<sup>2</sup>. Il s'agit du site de la société SITREM spécialisée dans le traitement de déchets industriels, notamment d'hydrocarbures, et implantée dans le secteur SNCF de la ZAC. L'autorité environnementale relève que la fiche BASOL note une évolution à la baisse des pollutions détectées sur ce site en 2011 et 2012.

Des études complémentaires sur le quartier de la ZAC ont été réalisées depuis 2011 et sont présentées dans l'étude d'impact, ce qui est apprécié. Une cartographie identifie les secteurs présentant les risques de pollution du sous-sol les plus forts. Il s'agit, d'ouest en est, du secteur SAFT, de la Passementerie, du secteur SNCF ouest, des locaux de la SNCF présents dans le quartier de la Sablière, du secteur Engelhard, de l'ouest du port de Noisy et de l'est de la ZAE de la Madeleine.

Si des précisions sont apportées quant à la situation du secteur Engelhard aujourd'hui rasé et qui doit accueillir 546 logements neufs, l'état du milieu souterrain au droit de ce secteur n'est à l'heure actuelle compatible qu'avec un usage industriel, sous réserve d'un recouvrement total du site. Il conviendra que le maître d'ouvrage s'assure de la mise en compatibilité des sols avec l'usage résidentiel prévu.

Les secteurs Passementerie et Engelhard sont également concernés par le risque de pollution pyrotechnique en raison des bombardements sur ces zones lors de la seconde guerre mondiale. La présence d'une canalisation de transport de gaz à proximité de la zone du projet est bien évoquée dans l'étude d'impact. En revanche, les liaisons électriques souterraines traversant la ZAC le long du canal de l'Ourcq ne sont pas reportées sur le plan des servitudes d'utilité publique.

### **Le patrimoine bâti, naturel et paysager**

Le patrimoine bâti est composé de pavillons de banlieue, d'immeubles des années 70 et de bâtiments industriels. Le site de la ZAC n'intercepte pas de périmètres de monuments historiques inscrits ou classés. En revanche, deux ensembles bâtis protégés sont identifiés dans le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Noisy-le-Sec, au titre de l'article L.123-1-5 du code de l'urbanisme. Il s'agit d'un ensemble pavillonnaire dans le quartier du petit Noisy et de la halle présente sur le site de la société SITREM dans le secteur SNCF.

<sup>2</sup> La base de données BASOL recense les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics. La fiche relative à la halle SITREM est consultable à l'adresse : [http://basol.developpement-durable.gouv.fr/fiche.php?index\\_sp=93.0025](http://basol.developpement-durable.gouv.fr/fiche.php?index_sp=93.0025)

Les cartes ajoutées à l'étude d'impact permettant de situer ces sites protégés sont appréciées.

Sur la thématique du paysage, l'étude d'impact reprend les éléments du dossier de 2011. Le paysage est caractérisé par des unités paysagères variées (emprises industrielles, quartiers d'habitat de typologies diverses) traversées par des infrastructures de transport ayant un fort effet de coupure (voies ferroviaires, RN3, tramway). Le site est également marqué par la présence du canal de l'Ourcq et les alignements d'arbres plantés le long de ses berges.

L'étude d'impact souligne à plusieurs reprises l'existence de perspectives lointaines du fait de la linéarité de certaines infrastructures, mais elles ne sont pas suffisamment étudiées. En outre, l'étude d'impact n'aborde toujours pas la question de la visibilité du site depuis les points hauts à proximité, en particulier depuis les coteaux de Noisy-le-Sec et le plateau de Romainville ou encore les immeubles de grande hauteur sur la commune de Bobigny. De même, la présence des tours de la cité de la Sablière, point haut du site, n'est pas analysée du point de vue paysager.

Toutefois, à l'échelle du canal de l'Ourcq (section grand gabarit de Paris aux Pavillons-sous-Bois), la MRAe souligne qu'il existe une charte des paysages, des usages et de l'aménagement datant de septembre 2014<sup>3</sup> dont il conviendrait de reprendre les grands principes dans l'étude d'impact. Il est apprécié que cette charte soit analysée dans la version 2018 de l'étude d'impact et qu'elle s'accompagne d'illustrations permettant de rendre compte des futures perspectives au niveau du canal, à petite échelle. Cependant, la MRAe rappelle, comme l'a souligné l'avis de 2011, qu'il convient de mieux étayer l'analyse paysagère concernant les futures vues lointaines sur le site.

Les éléments sur le contexte écologique du projet, les zonages réglementaires d'inventaire et de protection et les continuités écologiques sont bien étudiés dans l'étude d'impact. Un diagnostic écologique est également fourni, ce qui est apprécié. Toutefois, il conviendrait que soient précisées les méthodes de prospection et d'inventaire utilisées (sources retenues, dates d'inventaires, liste des espèces recherchées, etc.). La MRAe prend acte du fait que les résultats des inventaires soient présentés sur une carte en page 90 afin d'identifier les éventuelles zones à enjeu et que les enjeux soient synthétisés dans un tableau en page 89.

À titre d'information, l'autorité environnementale relève que des spécimens d'Écaille chinée (espèce de papillon figurant à l'annexe II de la directive habitat), de Grand diable (espèce d'insecte protégée en Île-de-France), de Pipistrelle de Kuhl (espèce de chauve-souris protégée) ont été observés à proximité de l'aire d'étude en juin et juillet 2015, selon la base de données naturalistes CETTIA-IDF. Il s'agit d'espèces fortement patrimoniales.

Selon la cartographie des enveloppes d'alerte de zones humides d'Île-de-France et comme indiqué dans l'étude d'impact, le secteur au nord de la RN 3 se situe dans une zone de classe 3<sup>4</sup>, c'est-à-dire dont le caractère humide et le périmètre doivent être confirmés à l'aide de sondages pédologiques et de relevés floristiques. L'étude d'impact dans sa version de 2015 renvoyait ces analyses complémentaires au dossier ultérieur au titre de la loi sur l'eau. Dans sa version 2018, des investigations ont été menées concluant à l'absence de zones humides en page 62.

***La MRAe recommande que les résultats des études complémentaires (notamment celle portant sur la caractérisation des zones humides) soient analysés et exploités dans l'étude d'impact.***

<sup>3</sup> Cf. <http://www.apur.org/etude/canal-ourcq-grand-gabarit-charte-paysage-usages-amenagement>

<sup>4</sup> Pour plus d'information sur la classification, se référer à : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/enveloppes-d-alerte-zones-humides-en-ile-de-france-a342.html>

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

### **Déplacements**

L'analyse de l'état initial des déplacements et du stationnement est bien traitée dans l'étude d'impact. L'étude des flux de déplacements routiers a été actualisée à partir de données datant de 2014. Une modélisation des flux a été réalisée en 2015, ce qui est apprécié. Le site bénéficie d'une bonne desserte routière globale (autoroutes A3 et A86, ancienne RN3). Toutefois, certains secteurs, en particulier la zone d'activité économique (ZAE) de la Madeleine, sont enclavés du fait de la configuration des voies. La circulation est par ailleurs très dense, les secteurs du pont de Bondy à l'est et du carrefour de la Folie à l'ouest étant saturés en heure de pointe.

Les transports en commun ferrés (RER, tramway) permettent une bonne desserte de l'est de la ZAC. Le territoire est en outre concerné par plusieurs projets de transport en commun :

- Le prolongement de la ligne de tramway T1, qui circule le long de l'avenue Gallieni, jusqu'à la gare de Val-de-Fontenay, avec une mise en service prévue pour 2019 ;
- Le bus en site propre T Zen 3, qui reliera Paris à Livry-Gargan à l'horizon 2020, le long de l'ancienne RN3 ;
- La boucle nord-est de la ligne de métro 15 du réseau du Grand Paris (de Saint-Denis Pleyel à Rosny-Saint-Perrier) dont la mise en service est prévue pour 2025, avec la création d'une station au Pont de Bondy ;
- Le projet de gare de La Folie sur la ligne 5 du métro, qui accueillerait également une station du Tram Express Nord et permettrait de mieux desservir l'ouest de la ZAC.

Par ailleurs, le canal de l'Ourcq est aussi utilisé comme vecteur de déplacement grâce aux navettes fluviales permettant de relier Paris (Bassin de la Villette) à Aulnay-sous-Bois en période estivale.

### **Qualité de l'air**

En réponse à une remarque de l'autorité environnementale dans son avis de 2011, l'analyse de la qualité de l'air avait été complétée de mesures in-situ concernant le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et le benzène, caractéristiques de la pollution due au trafic routier. Si ces précisions sont appréciées, des mesures des concentrations en microparticules (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub><sup>5</sup>), qui sont notamment occasionnées par le trafic routier, auraient été utiles. Les résultats montrent des dépassements des valeurs réglementaires pour le dioxyde d'azote à l'est et à l'ouest de la ZAC. Dans l'ensemble, la qualité de l'air sur le secteur est fortement dégradée par les réseaux routiers majeurs bordant et traversant le site.

### **Bruit**

L'analyse de l'ambiance sonore a été complétée d'une étude acoustique in-situ réalisée en 2015, dont la qualité est à souligner. Les niveaux de bruit diurne et nocturne sont présentés dans des cartographies très claires. La synthèse des ambiances sonores montre que de nombreux secteurs sont en zone dite « non modérée », c'est-à-dire dépassant les seuils réglementaires de 65 dB(A) le jour et de 60 dB(A) la nuit. L'analyse de l'impact du passage d'un train sur le secteur Engelhard est également très pertinente et très bien illustrée.

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

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

L'étude d'impact présente l'historique du projet d'aménagement, ce qui répond à une remarque de l'autorité environnementale dans son avis de 2011. Les évolutions de la programmation sont utilement présentées dans des tableaux comparant les prévisions lors de la création de la ZAC aux chiffres actuels, accompagnées d'une justification. Peu de

<sup>5</sup> Particules de taille inférieure respectivement à 10 microns et à 2,5 microns

variantes d'aménagement sont proposées du fait de la configuration urbaine du site. L'étude d'impact fournit des cartes de l'aménagement de chaque secteur. À l'instar de la carte concernant le secteur Engelhard, il conviendrait qu'elles soient de taille suffisante (en particulier p. 198) et accompagnées d'une légende permettant d'interpréter les couleurs utilisées, afin d'en faciliter la compréhension par le public.

La compatibilité au schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013 est étudiée. Le site est identifié comme disposant d'un fort potentiel de densification. Avec 1 380 logements programmés sur une superficie de 27,9 hectares, soit une densité de 49,5 logements par hectare, le projet contribue à cet objectif. L'autorité environnementale souligne toutefois que le SDRIF identifie également sur le secteur, la gare de triage de Noisy-le-Sec comme un site multimodal d'enjeu national, et fixe des orientations réglementaires visant au maintien des équipements d'interface entre le rail et la route (cf. SDRIF, livret 3, p. 21). À ce titre, l'étude d'impact aurait pu prendre en compte ce site multimodal, notamment en ce qui concerne l'évaluation des nuisances induites.

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

Les principaux effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement sont identifiés et des mesures sont proposées pour presque tous ces effets. Une actualisation du dossier sur les risques naturels et la gestion de l'eau était néanmoins attendue, suite aux remarques de l'autorité environnementale en 2011 et en 2015. A la suite de l'avis du 17 février 2015, l'analyse des impacts sur le paysage urbain, sur les milieux naturels et sur les continuités écologiques a été développée. En revanche, la thématique des sols pollués reste à approfondir.

#### **Impacts sur les risques naturels et la gestion de l'eau**

##### **Risques naturels**

En ce qui concerne les risques naturels, l'étude d'impact reprend l'analyse du dossier de 2011, et renvoie à des études géotechniques ultérieures spécifiques à chaque bâtiment pour préciser les mesures à prendre vis-à-vis des risques de mouvement de terrain en page 310. Au vu du laps de temps écoulé depuis le dossier de création de la ZAC, et de la remarque déjà présente dans l'avis de l'autorité environnementale en 2011, une justification de l'absence d'éléments actualisés sur ce sujet aurait a minima été attendue dans l'étude d'impact. La MRAe rappelle par ailleurs que des mesures de prévention devront également être fixées pour les aménagements d'espaces non construits (voie publique, espaces verts, etc.). Ces mesures devront être mises en cohérence avec celles prévues pour la gestion des eaux pluviales.

##### **Gestion des eaux**

Comme dans le dossier de 2011 et 2015, l'étude d'impact renvoie au dossier d'autorisation ou de déclaration au titre de la loi sur l'eau pour une description détaillée de la gestion des eaux. Bien que des éléments actualisés aient été fournis sur le secteur Engelhard et la cité de la Sablière (en page 256), la MRAe aurait apprécié que ce thème soit davantage explicité, en lien notamment avec les thèmes du paysage et des risques naturels.

***Dans le cadre de la gestion des eaux du projet de ZAC, la MRAe recommande que soient présentés dans l'étude d'impact, les ouvrages de rétention des eaux pluviales prévus sur l'ensemble de la ZAC, leur dimensionnement et leur agencement sur une carte du site.***

#### **Impacts sur la qualité des sols et les risques technologiques**

##### **Pollution des sols**

Les effets et mesures concernant la pollution des sols sont bien traités dans l'étude d'impact. Le maître d'ouvrage s'est engagé dans un processus de gestion des sites et sols pollués en s'appuyant notamment sur un assistant à maîtrise d'ouvrage spécialisé. Le

pétitionnaire prévoyait dans la version 2015 de l'étude d'impact la réalisation d'évaluations quantitatives des risques sanitaires (EQRS) et d'analyses des risques résiduels (ARR). L'étude d'impact évoque en page 308, la réalisation d'un plan de gestion réalisé sur le secteur d'Engelhard en 2016 sans que l'étude ne soit jointe ; il semblerait que ces études ne soient toujours pas faites au stade de la DUP et à l'échelle de toute la ZAC.

***La MRAe recommande que les évaluations quantitatives des risques sanitaires (EQRS) et l'analyse des risques résiduels (ARR) soient réalisées au plus vite, si possible avant l'enquête publique, afin de garantir la compatibilité des sols avec les usages prévus, en amont des demandes de permis de construire.***

Le risque de pollution pyrotechnique est également pris en compte.

## **Impacts sur le paysage urbain et les milieux naturels**

### **Paysage**

L'étude d'impact inclut désormais quelques illustrations de l'aménagement futur de la ZAC, dans les chapitres sur la présentation du parti d'aménagement retenu et sur les impacts paysagers. Par rapport à la version de 2015, l'analyse des effets sur le paysage est étayée, notamment en ce qui concerne les perspectives depuis et vers le projet à l'échelle du projet notamment aux abords de la RN3 et du canal. Des visuels sont disponibles. Les vues depuis et vers le grand paysage ne sont en revanche pas fournies.

***Pour mieux apprécier l'impact paysager du projet, la MRAe recommande de compléter les vues et leur analyse depuis et vers le grand paysage.***

### **Milieux naturels**

L'analyse de l'impact du projet sur les milieux naturels a été complétée et aborde le sujet de l'impact sur les continuités écologiques identifiées dans l'état initial (canal de l'Ourcq et bordures végétales de voies ferroviaires au sud du site). L'étude d'impact précise les aménagements prévus devant contribuer à la restauration de ces continuités. Il s'agit des alignements d'arbres, des espaces boisés et zones enherbées, des gabions et de la gestion différenciées des espaces.

A l'échelle du projet, les aménagements participent à l'intégration paysagère du projet, au développement des continuités écologiques et à la gestion des eaux de pluie.

## **Impacts sur les déplacements et nuisances associées**

### **Déplacements**

L'évaluation de l'impact sur les déplacements routiers a été actualisée en 2015. Les projets voisins sont pris en compte dans les calculs, ce qui est pertinent. L'étude d'impact aurait toutefois pu préciser les pourcentages d'augmentation du trafic par rapport à la situation actuelle.

Les chiffres fournis permettent d'évaluer l'augmentation à 10 % sur l'ancienne RN 3 à l'horizon 2020. En 2030, malgré la diminution de 5 % de la part modale des véhicules particuliers pour tenir compte de l'arrivée des nouveaux transports en commun, les flux sur l'ancienne RN 3 dépasseront les capacités de la voie. Cette situation, notée comme étant un point de vigilance dans l'étude d'impact, engendrera des reports de trafic sur les voiries alentours.

Le prolongement de la rue Baudin dans le quartier du Petit Noisy est prévu et intégré dans les simulations de trafic à l'horizon 2030, ce qui lève une remarque de l'autorité environnementale. En réponse à une autre remarque, quelques précisions sont apportées sur les aménagements visant à sécuriser les déplacements doux, même s'ils ne sont pas tous connus. La MRAe observe que le dossier et notamment la pièce D\_Caractéristiques\_VF ne concrétise pas les principes annoncés, et notamment

dans le cas de la rue Baudin où les voies de circulation douces ne sont pas identifiées. L'étude d'impact gagnerait à mettre en relation les aménagements prévus au sein du site avec les infrastructures extérieures et notamment celles nouvellement développées.

### **Bruit**

L'impact du projet sur le bruit est bien traité. Les cartographies présentées sont très claires. En revanche, l'étude d'impact ne précise pas si les mesures d'isolation prévues s'appliquent également aux bâtiments existants qui seront conservés, notamment ceux de la cité de la Sablière concernés par le prolongement de la rue Baudin.

### **Qualité de l'air**

L'étude d'impact a été actualisée sur le thème de la qualité de l'air, en réponse à une remarque de l'autorité environnementale. Des précisions quant aux méthodes de calcul retenues, en particulier concernant la prise en compte des mesures in-situ pour le dioxyde d'azote et le benzène, auraient été attendues. L'augmentation du trafic liée à la réalisation du projet devrait engendrer une hausse des concentrations de 9,7 % à l'exception du monoxyde de carbone, des composés organiques volatils et du benzène, en raison de l'amélioration du parc automobile. Le projet prévoit des mesures de réduction de ces impacts par des aménagements de l'espace public favorisant les modes de déplacement doux.

***En matière de déplacement, la MRAe recommande d'explicitier les mesures de réduction des impacts induits par le projet et d'en analyser les effets sur la qualité de l'air.***

La MRAe souligne la prise en compte de la problématique du climat en prévoyant une augmentation des surfaces végétalisées pour limiter les effets des phénomènes îlots de chaleur. Il aurait été intéressant que la superficie des espaces verts créés soit estimée.

### **Impacts sur l'approvisionnement énergétique**

Par rapport à l'étude d'impact de 2011, le dossier comporte désormais une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, conformément à l'article L.128-4 du code de l'urbanisme.

Les connexions aux réseaux de chaleur existant ou en projet ont été analysées. Une étude d'opportunité d'extension du réseau de la Compagnie parisienne de chauffage urbain (CPCU) a été engagée par la communauté d'agglomération Est Ensemble en lien avec les travaux de réaménagement de la RN3. En outre, la commune de Noisy-le-Sec (partie sud) est concernée par le futur réseau de chaleur géothermique du projet YGEO<sup>6</sup>. Les scénarios étudiés envisagent également des solutions locales, par quartier, telles que la géothermie superficielle ou encore la récupération de chaleur sur les eaux usées.

L'autorité environnementale souligne qu'afin de favoriser l'efficacité de la solution énergétique retenue, les systèmes collectifs, et en premier lieu les réseaux de chaleur, doivent être privilégiés. Une synergie avec les projets et immeubles avoisinants est à rechercher afin de limiter l'impact des investissements liés à une extension de réseau. Il est également souhaitable que le maître d'ouvrage approfondisse les scénarios de recours aux énergies renouvelables en prenant en compte les aides et subventions associées.

### **Phase chantier**

Le dossier a été complété en ce qui concerne les mesures à prendre afin de limiter l'impact du projet en phase chantier, ce qui répond à une remarque de l'autorité environnementale. Cette phase devra faire l'objet d'une attention particulière en raison de la pollution des sols et de la nappe.

L'étude d'impact présente des éléments sur la gestion des déchets de chantier à l'échelle des projets prévus le long de la RN 3 et du canal de l'Ourcq, ce qui est très pertinent. À ce

<sup>6</sup> Réseau de chaleur pour les communes de Noisy-le-Sec, Montreuil et Rosny-sous-Bois

titre, l'utilisation du transport fluvial sur le canal est envisagée et fait l'objet d'une étude menée par le conseil départemental de Seine-Saint-Denis. L'autorité environnementale souligne l'intérêt de cette démarche qui permettrait de réduire la circulation des camions dans le secteur (172 800 camions prévus pour l'acheminement des déblais des cinq ZAC le long du canal et de la RN 3).

#### **Effets cumulés**

L'analyse des effets cumulés avec les projets connus est traitée correctement. L'autorité environnementale souligne la pertinence de la mesure de coordination entre les chantiers des différents projets.

#### **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.

Quelques illustrations supplémentaires auraient utilement complété le résumé non technique. Il est toutefois assez clair et suffisamment détaillé pour permettre au public de bien s'approprier le dossier.

#### **5. Information, Consultation et participation du public**

L'avis de la MRAe est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

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 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.