



Mission régionale d'autorité environnementale
Île-de-France

**Avis délibéré en date du 22 octobre 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet de construction d'un ensemble immobilier situé 49-63 avenue de
la République à Aubervilliers (93)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un ensemble immobilier mixte à Aubervilliers (93) et sur l'étude d'impact associée datée d'août 2020. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire valant division et sur le projet quasi exclusivement de logements implanté sur le terrain C, déposé par la société SAS MZL auprès de la ville d'Aubervilliers.

Il fait suite à la décision n°DRIEE-SDDTE-2017-236 du 28 novembre 2017 portant obligation de réaliser une étude environnementale sur ce projet.

Le projet s'implante sur un terrain situé entre l'avenue de la République, la rue Guyard Delalain et la rue des Cités. Ce terrain est aujourd'hui principalement occupé par une usine désaffectée (anciennement utilisée pour du stockage de matériel) destinée à être démolie. Le projet prévoit de diviser l'emprise en 3 lots et d'y réaliser une voie nouvelle de desserte, un équipement public (non défini à ce stade) et 180 logements répartis sur 7 immeubles de R+2 au R+7 (pour une surface de plancher de 12 349 m²) ainsi qu'un commerce de proximité. Le projet prévoit aussi la création de 3 parkings sous-terrains comportant environ 200 places de stationnement.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent la pollution des sols et l'impact des travaux de démolition, l'impact sur le trafic, l'impact sanitaire pour les futurs habitants (pollution de l'air et bruit)

La MRAe souligne une faiblesse de l'étude d'impact : les enjeux ne sont pas toujours détaillés proportionnellement aux risques qu'ils représentent. Par ailleurs, l'étude d'impact n'identifie pas les enjeux et impacts liés à la création du nouvel équipement. Elle devra le cas échéant être actualisée quand l'équipement public sera défini.

Les principales recommandations de la MRAe sont les suivantes :

- compléter l'étude d'impact en indiquant précisément la déclinaison opérationnelle des mesures préconisées dans l'étude des sols ;
- clarifier le statut de la voie nouvelle et du flux qu'elle accueillera, compléter l'analyse de trafic ;
- actualiser l'étude de bruit datant de 2013 et proposer des mesures d'évitement ou de réduction du bruit auquel seront exposés les futurs occupants du site ;
- approfondir l'analyse de l'insertion paysagère du projet aux différentes échelles pertinentes compte-tenu de la présence d'un monument historique classé ;
- comparer la prise en compte des impacts environnementaux et sanitaires des différentes variantes étudiées, dont le projet retenu ;
- actualiser l'étude d'impact après intégration des compléments demandés dans le présent avis.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur les sites Internet de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France et de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 22 octobre 2020 en visioconférence.

L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction d'un ensemble immobilier mixte à Aubervilliers (Seine-Saint-Denis) ;

Étaient présents et ont délibéré : Eric Alonzo, Jean-Jacques Lafitte, François Noisette, Judith Raoul-Duval, Philippe Schmit

Excusés : Catherine Mir, Noël Jouteur,

Étaient également présents à titre consultatif : François Belbezet chef du pôle instructeur de la DRIEE, Ruth Marquès nouveau membre de la MRAe à compter du 1^{er} novembre 2020

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 25 août 2020, et a pris en compte sa réponse en date du 16 septembre 2020.

Chacun des membres délibérants cités 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.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Philippe Schmit désigné lors de la séance du 27 août 2020, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

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.

Cet avis doit être joint au dossier de consultation du public.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	4
1.1 Présentation de la réglementation.....	4
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	4
2 Contexte et description du projet.....	4
3 Analyse des enjeux environnementaux.....	6
3.1 Pollution des sols et impacts liés aux travaux de démolition.....	7
3.2 Déplacements, pollution de l'air et nuisance sonores.....	8
3.3 Risque d'inondation et gestion des eaux.....	10
3.4 Insertion urbaine et paysage.....	10
4 Justification du projet.....	11
5 Information, consultation et participation du public.....	12

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Les dispositifs européens d'évaluation environnementale des projets se fondent 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 d'Île-de-France (MRAe).

Le projet de construction d'un ensemble immobilier mixte situé 49-63 Avenue de la République à Aubervilliers (93) a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'autorité environnementale n°DRIEE-SDDTE-2017-236 du 28 novembre 2017.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

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 de la ville d'Aubervilliers dans le cadre de la procédure du dépôt d'un permis de construire valant division (terrain A, B et C) d'une part et sur le projet prévu sur le terrain C d'autre part. Il porte sur le projet de construction d'un ensemble immobilier mixte à Aubervilliers (93), et sur l'étude d'impact, datée d'août 2020 présentée par la société SAS MZL.

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.

2 Contexte et description du projet

Le projet se situe sur la commune d'Aubervilliers dans le département de la Seine-Saint-Denis. Limitrophe de Paris, la commune, fortement urbanisée, est bordée notamment par l'A86 au Nord, par l'A1 à l'est et le Boulevard Périphérique au sud.

Le projet a pour objectif de réaliser un ensemble immobilier mixte c'est-à-dire mêlant logements et activités pour répondre notamment à un objectif de « *densification en logements, en activités et l'amélioration des transports* »¹ (page 92). Le projet s'inscrit dans un territoire où plusieurs projets connexes de création de logements/équipements ont été identifiés, dont le projet immobilier Cités Barbusse situé à environ 800 mètres du projet et destiné à la création de 350 logements et d'une école dont la livraison est prévue courant 2020.

Aubervilliers est une ville au passé industriel fort. Le terrain qui accueille le projet est une friche industrielle anciennement occupée par plusieurs entreprises telles que des fabricants de peintures, vernis et encres d'imprimante.

Le projet sera positionné entre les 49-63 avenue de la République, 8-14 rue Guyard Delalain et 117 rue des Cités. Ce secteur bénéficie d'une bonne desserte avec un réseau de transports en commun dense (métro ligne 7 à 700m, 6 lignes de bus et la prochaine gare de la ligne 15 du Grand Paris Express à 500 mètres, à l'horizon 2030) et de la présence de modes doux (aménagements cyclables aux alentours, certaines voies

1 Source SDRIF Schéma Directeur de la Région Île-de-France

piétonnes larges...). l'avenue de la République bordant le projet est l'une des voies structurantes de la ville avec un trafic plutôt élevé² ; les autres rues bordant le projet notamment la rue Guyard Delalain et la rue Paul Bert présentent un trafic plutôt modéré.



Figure 1: Localisation du projet - source : étude d'impact page 20 (orientation Nord-Sud)

L'îlot qui accueille le projet est un ensemble discontinu et hétérogène en termes d'architecture notamment avec des petits locaux industriels abritant essentiellement du stockage de matériel/encombrants mais également de l'habitat mêlant pavillons et petits collectifs ainsi qu'un centre de loisir et une école. Seuls les locaux industriels sont voués à la démolition, le reste des immeubles dédiés à l'habitat est conservé en l'état (cf. figure 1 et pages 20-24).

Le projet prévoit sur une superficie totale de 11 654 m² répartie en 3 lots (pages 12-13 cf. plan masse en figure 2) :

- un terrain A : au centre, une voie nouvelle de largeur 15 mètres sera aménagée en mail végétalisé sur une emprise totale de 1 670 m² ;
- un terrain B : à l'ouest, un terrain de 5 090 m² est destiné à accueillir un équipement public qui n'est pas encore défini (les études ne sont pas encore réalisées) ;
- un terrain C : au nord-ouest le long de la voie nouvelle, un ensemble immobilier comportant 179 logements allant du R+2 au R+7 ainsi qu'un commerce de proximité sera construit sur une emprise de 4 894 m², le tout développant une surface de plancher de 12 400 m² environ. 180 places de stationnement (une par logement) seront créées, ainsi que 64 stationnements pour 2 roues et 152,8 m² d'emplacements vélo, dans 3 parkings créés en sous-sol (2 parkings communicants dont l'entrée se fera via la rue Guyard Delalain et un parking indépendant accessible par l'avenue de la République).

La demande de permis de construire déposée par la société porte sur le terrain C, les projets d'aménagement de la voie et la construction de l'équipement public ne sont actuellement pas connus (page 2).

Les travaux sont prévus en 3 phases, qui correspondent aux trois terrains issus de cette division. Elles seront organisées suivant les dates de libération des parcelles et les nécessités de desserte des constructions projetées :

- la réalisation des immeubles d'habitation, sur le terrain C, est programmée en premier ;
- l'aménagement du mail sur la voie nouvelle, le terrain A, est prévu dans un second temps ;

2 De l'ordre de 830 UVP/h en moyenne en heure de pointe le matin et le soir (1 UVP = 1 voiture/ 2 UVP = 1 PL ou bus)

Ces deux premiers chantiers doivent s'achever simultanément.

- les travaux de construction sur le terrain B, à l'ouest de la voie nouvelle sont décalés le temps nécessaire à la définition du programme et aux études de conception de l'équipement public projeté sur ce site.

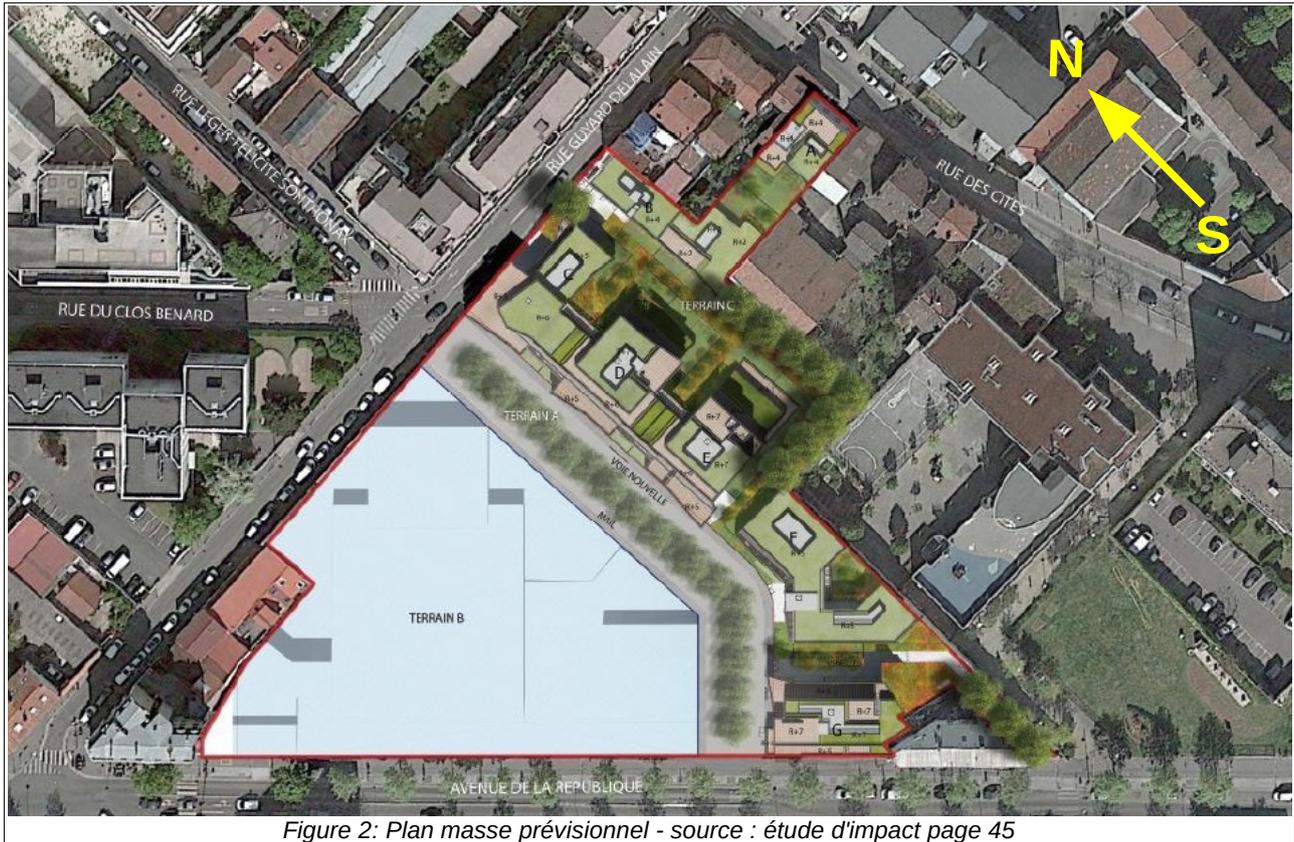


Figure 2: Plan masse prévisionnel - source : étude d'impact page 45

La présentation du projet dans l'étude d'impact aurait gagné en lisibilité si l'ensemble des informations utiles avaient été rassemblées (carte de localisation des différents bâtiments le constituant, page 40, alors que la présentation des différentes composantes du projet d'aménagement est faite page 28).

3 Analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent :

- la pollution des sols et les impacts liés aux travaux de démolition
- les déplacements, la pollution de l'air et les nuisances sonores
- le risque d'inondation et la gestion des eaux
- l'insertion urbaine et l'intégration paysagère

Dans l'étude d'impact, ces enjeux sont identifiés en considérant la sensibilité du site et la nature du projet. Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les incidences du projet et les mesures visant à éviter, réduire et le cas échéant compenser les atteintes à l'environnement ou à la santé.

La MRAe considère que tous les enjeux importants qu'elle identifie ne sont pas traités proportionnellement à leur importance dans l'étude d'impact. La problématique du trafic et des enjeux sanitaires qui y sont liés tels que le bruit et la qualité de l'air sont prépondérants dans ce type de projet et étudiés de façon satisfaisante. Par contre les impacts liés à la pollution des sols ne sont que partiellement traités. Les enjeux liés aux travaux de démolition et aux risques de remontées de nappe ne sont quant à eux pas du tout traités.

Par ailleurs, l'étude d'impact ne présente pas l'équipement public attendu sur le terrain B, les enjeux et les impacts potentiels qu'il pourrait représenter. Il n'est pas précisé l'usage futur de cet équipement ni le type de

population qui pourra être exposée notamment à la pollution des sols et aux différents risques identifiés sur le terrain. L'état initial de ce terrain est d'ailleurs incomplet puisque les études de sol ne portent que sur le terrain C³.

3.1 Pollution des sols et impacts liés aux travaux de démolition

La pollution des sols du site d'implantation, bien qu'elle ne soit pas clairement identifiée comme tel par l'étude d'impact, est un enjeu important étant donné le passé industriel du secteur.

En effet, d'après les données BASIAS (Base de données des anciens sites industriels et activités de services), le site et ses abords accueillent plusieurs sites pollués (*page 120*). L'étude d'impact précise l'historique du site ainsi que les études et travaux réalisés.

Un premier diagnostic a été réalisé en 2000 et a conclu à une pollution des eaux souterraines par des composés organiques volatils (COV), des hydrocarbures et des BETEX (Benzène, Toluène, Ethylbenzène et Xylènes).

Cette pollution avérée est notamment liée à l'ancienne production de peinture et de vernis qui a eu lieu sur site jusqu'en 1999 par l'entreprise TRIMETAL. Un arrêté préfectoral en date du 22/09/2000 a imposé la réalisation de travaux de dépollution des sols et des eaux souterraines. L'étude d'impact mentionne que des travaux de dépollution ont été réalisés en 2003 (*page 125*) et qu'une surveillance des niveaux de polluants a été mise en place entre 2003 et 2006 (*page 119*). Une évaluation détaillée des risques a été réalisée en 2006 et a conclu à un « *risque sanitaire acceptable pour un usage industriel du site* » et à une stabilisation des teneurs observées (*page 130*).

Au vu de ces éléments, l'étude d'impact conclut à l'absence de risques au niveau des sols et justifie également le faible impact par le fait qu'une école, classée comme établissement sensible, a été construite en 2007 sur un site voisin du projet (*page 119*). L'étude d'impact signale toutefois que « *tout changement d'usage doit faire l'objet d'une nouvelle étude sanitaire* » (*page 124*). L'étude d'impact mentionne qu'un bureau d'étude a été mandaté pour mener des investigations complémentaires, que les résultats « *non encore disponibles seront communiqués et les recommandations appliquées* » (*p126*).

Ces résultats ont été communiqués à la MRAe en cours d'instruction de la présente demande d'avis (pièce A11 du dossier). L'étude complémentaire des sols relève des teneurs importantes en polluants dans les sols (lots A et C), eaux souterraines et gaz du sol (dépassant les valeurs seuils) avec des niveaux de risques par ingestion de sols « *inacceptables du fait des teneurs en métaux lourds et en composés organiques* » (*cf. page 4 de l'étude A11*). Afin de garantir la compatibilité du site avec les usages projetés, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre toutes les mesures préconisées par le bureau d'étude et en particulier « *les procédés constructifs évitant tout risque lié* » (*page 199*). Parmi ces mesures figurent notamment :

- le recouvrement des terres impactées par un revêtement pérenne (par une dalle en béton, enrobé...) ou leur évacuation puis leur remplacement par un apport de terres saines sur une épaisseur minimale de 50 cm ;
- l'exclusion d'une réalisation de barbacanes au sein des voiles périmétriques des sous-sols et/ou d'évents de décompression au niveau de la dalle basse du(des) sous-sol(s).

Pour la MRAe, les résultats de ces études et la façon dont les recommandations seront mises en œuvre doivent figurer dans l'étude d'impact.

D'autre part, la MRAe remarque que l'analyse de l'état initial des sols et le plan de gestion de pollution ne porte pas sur l'emprise du futur l'équipement public. Si cet équipement est effectivement situé sur un terrain exposé, il faudra actualiser l'étude d'impact en conséquence et donc étendre les investigations réalisées à ces emprises

La gestion des déchets de démolition n'est pas traitée. La MRAe rappelle que le maître d'ouvrage est tenu de réaliser un diagnostic portant sur la gestion des déchets issus de la démolition, conformément aux articles R.111-43 et suivants du code de la construction et de l'habitation, ainsi qu'un repérage des matériaux contenant de l'amiante, conformément aux articles R.1334-19 et R.1334-22 du code de la santé publique.

3 L'étude complémentaire A11 – Diagnostic de l'état des milieux et A12 – diagnostic hydrogéologique ne portent sur le terrain C

La MRAe recommande de :

- **intégrer dans l'étude d'impact qui sera produite dans le cadre de la consultation du public les compléments d'étude et les engagements du maître d'ouvrage ;**
- **confirmer que les préconisations du bureau d'études relatives au traitement des sols pollués seront retenues et préciser comment elles seront déclinées de façon opérationnelle ;**
- **indiquer les différentes mesures de suivi des polluants identifiés dans le sol après la réalisation du projet ;**
- **procéder à une analyse des sols du terrain B sur lequel est prévu l'implantation de l'équipement public et, au besoin, actualiser l'étude d'impact, lors de la consultation du public sur cette partie du projet ;**
- **préciser les modalités de gestion des déchets de démolition.**

3.2 Déplacements, pollution de l'air et nuisance sonores

✓ Trafic

Étant donné l'environnement fortement urbanisé du projet, l'enjeu lié aux déplacements est potentiellement fort ainsi que les impacts qui y sont liés – notamment la pollution de l'air et les pollutions sonores – et auxquels seront exposés les riverains et futurs résidents du projet immobilier.

Le maître d'ouvrage a réalisé des études de trafic prenant en compte différents scénarii : la situation au « fil de l'eau » (l'impact des projets alentours sans le projet lui-même), la situation projetée (le projet ainsi que les projets voisins actuels) en 2023 et enfin la situation cumulée (le projet additionné des futurs projets à horizon 2030). Les comptages ont été réalisés en mars 2020 avant la période de confinement.

Concernant les parkings créés en sous-sol, il est expliqué que les parkings 1 et 2 générant le plus de déplacements ont été positionnés du côté de la rue Guyard Delalain qui est la moins encombrée en termes de trafic. L'accès au parking 3 a été volontairement positionné avenue de la République dans un souci de séparation/répartition des flux.

Globalement l'impact du projet sur le trafic est jugé modéré (*synthèse page 222*) et l'étude d'impact démontre que le projet augmente peu le trafic par rapport à la situation « au fil de l'eau ». En particulier, l'étude montre que le trafic généré par le projet est faible en heures de pointe (de l'ordre de 38 UVP/h⁴ à l'heure de pointe du matin et de 32 UVP/H à l'heure de pointe du soir en situation projetée) et qu'il s'insère ou provient de voies qui l'absorbent aisément.

L'étude de trafic est globalement bien menée. En revanche, les hypothèses sur la population future du projet ne sont pas indiquées, ce qui complique l'estimation de la circulation induite.

La MRAe note que l'étude de trafic n'intègre pas l'équipement public sur le terrain B alors que ce dernier est susceptible de générer des déplacements. L'étude de trafic devra donc être reprise et Une actualisation de l'étude d'impact probablement nécessaire.

De plus, la fonction de la voie nouvelle créée sur le terrain A doit être éclaircie. En effet, l'étude d'impact est contradictoire sur ce point : elle indique en page 2 que la voie sera « ouverte à la circulation générale » alors qu'en page 210, il est indiqué que la circulation ne sera ouverte qu'aux véhicules de services et de secours. Il convient de clarifier ce point car une ouverture à la circulation peut avoir des impacts sur le trafic existant et également sur le bruit et la qualité de l'air ambiant.

La MRAe recommande de :

- **clarifier le statut de la voie nouvelle et du flux qu'elle accueillera ;**
- **compléter l'analyse de trafic et actualiser l'étude d'impact : dans un premier temps en fonction de l'usage de la voie nouvelle créée sur le terrain A, dans un second temps en intégrant l'équipement public prévu sur le terrain B**

4 Unité de véhicule particulier/heure

✓ **Pollution de l'air**

Concernant l'état initial sur la qualité de l'air, l'étude d'impact s'appuie sur les résultats de mesures faites de 2013 à 2019 sur les stations Airparif situées au plus proche du projet⁵. Celui-ci s'implantant en bordure d'un axe routier à forte fréquentation (avenue de la République), l'étude d'impact indique que l'air est impacté plus particulièrement par le dioxyde d'azote NO₂ et, dans une moindre mesure, par les particules fines PM₁₀ (page 175). Aucune mesure in situ n'a été réalisée afin de caractériser la qualité de l'air au sein de la zone de projet alors que l'étude d'impact reconnaît page 163 que : « ces stations [Airparif] ne permettent pas de caractériser la qualité de l'air au niveau local du projet mais informent d'une tendance dans l'environnement ».

Elle indique par ailleurs que, compte-tenu de la faible hausse du trafic (+1,83%), les émissions polluantes n'augmenteront que faiblement et que l'impact lié au projet sera minimisé compte tenu de l'amélioration des performances des véhicules (remplacement ces véhicules thermiques par des véhicules électriques).

Selon la MRAe, la création d'un équipement public peut conduire à l'accueil d'une population sensible qui impliquerait de mieux qualifier la qualité de l'air, dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact

Il conviendra pour la MRAe d'assurer le suivi des teneurs en polluants atmosphériques au droit des futures habitations les plus susceptibles d'être exposées notamment au niveau de l'avenue de la République (RD20) pourtant bien ciblée page 184 : « compte tenu de l'orientation des vents annuels [...] le périmètre du projet peut être impacté par la pollution routière liée à la RD20 (avenue de la République) » et au droit du futur équipement public.

✓ **Pollutions sonores**

Le projet s'implante aux abords de l'avenue de la République, voie classée comme très bruyante⁶, (page 87). A ce titre, l'étude d'impact fait état de plusieurs études de modélisation de bruit réalisées et reproduit des cartes de niveau de bruit à 2 mètres du sol des différentes façades du bâti objet de la demande de permis de construire relevant des niveaux de bruit de l'ordre de 68 dB pour les façades les plus exposées au niveau de l'avenue de la République. Cependant, l'étude réalisée par le bureau d'études ALTIA est ancienne (2013) et nécessite, pour la MRAe d'être mise à jour afin d'évaluer correctement l'exposition au bruit des futurs habitants du projet.

L'étude d'impact considère que l'impact du projet sur le niveau de bruit est modéré car ne générant une hausse que de 1,5 dB maximum en façade et de 2 dB sur « quelques portions de façade » (page 293). Cet impact est lié à la démolition des anciens bâtiments du terrain B qui faisaient écran.

De plus, l'étude ne mentionne pas les mesures à mettre en place pour protéger la population future du bruit environnant (notamment celui provenant de l'avenue de la République) autres que le « masquage [qui] pourra être retrouvé par l'implantation de nouveaux bâtiments sur ce terrain». « De la même manière, un mur qui longeait la limite Est du terrain C est démolé, ce qui explique la hausse du niveau sonore en façade est du bâtiment conservé le plus au sud de ce terrain ».

Selon la MRAe, ce constat est insuffisant et ne dispense pas d'étudier des mesures de réduction du bruit sans attendre la conception de l'équipement public, en se plaçant dans la situation la plus pénalisante d'absence de bâtiments sur le terrain B.

L'analyse de l'exposition au bruit devra tenir compte de l'usage de la voie centrale, puis intégrer le futur équipement public. L'étude d'impact devra probablement faire l'objet d'une actualisation.

Enfin, le maître d'ouvrage limitera le niveau sonore des engins de travaux : « Il sera demandé aux entreprises de limiter, sur les véhicules utilisés, le niveau d'émission sonore des avertisseurs de recul par tous les moyens autorisés par la réglementation » (page 316). La durée du chantier étant relativement longue (27 mois sans compter les éventuels retards) et compte-tenu des nombreux projets concomitants dans la zone, il conviendra, pour la MRAe de protéger au maximum le cadre de vie des riverains en évitant particulièrement le travail de nuit ou durant les week-ends.⁷

⁵ 4 stations de mesures localisées sur carte pages 162-163 de l'étude d'impact

⁶ Voie classée en catégorie 3 d'après les éléments de la Préfecture de Seine-Saint-Denis (art L571-10 du code de l'environnement)

⁷ L'opérateur de travaux pourra à ce titre s'appuyer sur le guide "Bruits des chantiers - missions incombant aux acteurs d'une opération de construction pour limiter les nuisances" du Conseil national du bruit (CNB). Ce guide propose notamment de faire réaliser au maître d'ouvrage une étude d'évaluation du risque de gênes des riverains et/ou une étude de sensibilité de l'environnement du chantier.

La MRAe recommande :

- **d'actualiser l'étude de bruit en mettant à jour les cartes de niveau de bruit de l'étude d'impact qui datent de 2013 en intégrant notamment le futur équipement public ;**
- **de proposer des mesures d'évitement ou de réduction du bruit auquel seront exposés les futurs occupants du site ;**
- **de présenter comment la limitation de la pollution sonore a été prise en compte dans l'élaboration du projet ;**
- **d'assurer un suivi des niveaux de bruit par la réalisation de mesures acoustiques à l'intérieur des logements et de l'équipement une fois le projet réalisé.**

3.3 Risque d'inondation et gestion des eaux

Concernant les risques naturels, le risque lié aux mouvements de terrain par dissolution du gypse a été traité par l'étude d'impact qui décrit une campagne de mesure réalisée en 2019 par le bureau d'études SOL PROGRES. Elle montre l'absence de zones décomprimées et conclut que « *les couches de sous-sol sont saines et résistantes* » (page 335).

Pour MRAe, les ouvrages de gestion des eaux pluviales (via des noues et bassins d'infiltration) devront faire l'objet d'une attention particulière. A ce titre, elle note que le maître d'ouvrage s'engage à réaliser une étude géotechnique qui vise à connaître le potentiel infiltrant du sol et notamment à préciser le risque de dissolution de gypse tel que mentionné page 48.

3.4 Insertion urbaine et paysage

L'étude d'impact indique comment l'intégration urbaine du projet dans son environnement a été abordée : « *Les volumes des nouveaux bâtiments cherchent à s'intégrer dans l'existant en proposant une volumétrie relativement homogène et progressive sur l'ensemble de l'îlot en s'approchant des proportions des pavillons et petits collectifs voisins* » (page 34). Plusieurs vues et perspectives du projet depuis les voies environnantes sont présentées ... (pages 34-35). *Elles permettent de mieux caractériser la morphologie des bâtiments projetés mais pas de disposer d'une appréciation globale des impacts du projet sur les paysages notamment au regard du tissu urbain voisins (insertion paysagère du projet, du fait notamment de la hauteur des immeubles projetés ; voir ci après) .*



Figure 3: Perspective depuis l'avenue de la République - source : étude d'impact page 34

De plus, l'étude montre (p. 50) comment les espaces verts sont implantés afin notamment de limiter l'imperméabilisation des sols. L'étude d'impact décrit ainsi comme positif l'impact du projet sur le paysage urbain et les vues en décrivant les différentes variantes de ce point de vue (page 336) et conclut que la forme urbaine retenue est aboutie.

La MRAe note que le projet s'inscrit dans un environnement en mutation et peut contribuer à le requalifier. Il conduit toutefois à augmenter de manière significative les hauteurs des bâtiments au sein de l'îlot (immeubles pouvant aller jusqu'à R+7). Par ailleurs l'équipement, dont la hauteur n'est pas encore définie, pourrait également avoir un impact sur le paysage. Les vues préconisées ci-avant permettront d'apprécier ce changement.

En particulier, la présence d'un monument historique classé (l'église Notre-Dame des Vertus) et d'un monument historique inscrit (la Cheminée de la Documentation française) n'est pas suffisamment prise en compte. L'étude d'impact dans l'état initial (pages 197 et 361) indique que le projet est situé en partie dans le périmètre de 500 mètres autour de chacun de ces monuments. Les vues directes et les covisibilités éventuelles, actuelles et futures, entre le site du projet et ces monuments n'ont pas été étudiées. L'étude d'impact doit être complétée sur ce point

La MRAe recommande :

- **de présenter l'insertion paysagère du projet dans ce quartier aux différentes échelles pertinentes pour en apprécier l'impact et,**
- **d'étudier la visibilité et la covisibilité entre le projet et les monuments historiques classés ou inscrits situés à moins de 500 mètres.**

La MRAe note qu'aucun visuel même sous forme d'hypothèses, de l'équipement futur n'est présenté.

4 Justification du projet

Le projet a pour objectif principal la création de logements et d'un commerce de proximité sur une friche industrielle. L'étude d'impact indique que l'insertion urbaine du projet a été étudiée et que le projet un projet retenu permet de valoriser le potentiel du site d'un point de vue architectural.

La MRAe observe que les variantes successives envisagées pour le projet qui sont présentées dans l'étude d'impact (page 330) ne résultent pas principalement de la prise en compte d'enjeux environnementaux. Pour la MRAe, d'autres variantes auraient pu être étudiées par rapport au bruit et à la qualité de l'air. Différentes possibilités d'agencements des habitations lui paraissent ainsi envisageables pour minimiser l'exposition des futures habitants et usagers au bruit de l'avenue de la République⁸. Il en va de même pour l'enjeu d'ensoleillement pour lequel l'impact du projet est qualifié de négatif (page 310) et pour lequel aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est présenté.

D'autre part, le choix de l'équipement public qui doit être construit ultérieurement sur le terrain B devra être justifié après.

La MRAe rappelle qu'en application de l'article R. 122-5 7) du code de l'environnement l'étude d'impact comprend : « une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine. »

La MRAe recommande de comparer la prise compte les impacts environnementaux et sanitaires dans les différentes variantes étudiées par le maître d'ouvrage, dont le projet retenu.

5 Information, consultation et participation du public

Le code de l'environnement prévoit que le public puisse accéder facilement au dossier par la lecture d'un résumé non technique de l'étude d'impact. Pour le présent projet, ce résumé est positionné en page 339 de l'étude d'impact et de fait peu identifiable par le public.

La MRAe recommande de détacher le résumé non technique du reste de l'étude d'impact pour permettre au public d'y accéder directement et facilement.

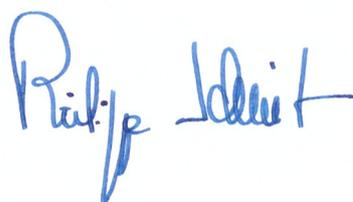
Le présent avis de l'autorité environnementale devra être joint au dossier soumis à la participation du public par voie électronique.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra également faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public, au plus tard au moment de l'ouverture de la consultation du public. 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 l'autorité environnementale est disponible sur les sites Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

Adopté en séance le 22 octobre 2020
Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,

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

Philippe Schmit, président

8 Évaluée comme la plus bruyante sous réserve de l'actualisation de l'étude de bruit