



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet de renouvellement urbain du quartier Gaston Roulaud situé à Drancy (Seine-Saint-Denis)

N°MRAe 2021 - 6206

SYNTHÈSE

Le présent avis porte sur le projet de renouvellement urbain du quartier Gaston Roulaud situé à Drancy dans le département de la Seine-Saint-Denis et sur l'étude d'impact associée datée de janvier 2021. Il est émis dans le cadre de la procédure de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du quartier Gaston Roulaud.

Le quartier est aujourd'hui constitué d'immeubles de logements datant pour l'essentiel des années 1960, sur un site d'environ 10 ha, relativement enclavé.

Le projet prévoit la démolition complète des quatre barres de logements (soit 700 logements), la réhabilitation de la tour (100 logements), la construction d'environ 1100 logements, développant une surface de plancher totale de 93 000 m², la démolition / reconstruction d'équipements (dont une crèche), la création de nouvelles voies et l'aménagement d'espaces publics végétalisés. Le quartier comptera environ 1200 logements contre 830 actuellement.

Ce projet vise à densifier le quartier au regard de sa localisation à proximité du tramway T1 et des futures gare et station de la ligne 15 du Grand Paris Express et du tramway Tram 11 Express. La densité du quartier passera d'environ 90 logements/ha à plus de 120 logements/ha.

Le réaménagement du quartier prévoit la création d'une nouvelle trame viaire pour faciliter les traversées est-ouest et nord-sud du quartier par la création de voies en sens unique reconnectées aux trames des quartiers pavillonnaires voisins .

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent

- l'intégration urbaine et paysagère du projet ;
- l'exposition des populations aux pollutions (bruit, qualité de l'air, pollution des sols) ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- le climat et l'approvisionnement en énergie ;
- les incidences du chantier.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- approfondir l'analyse d'intégration paysagère du projet afin de mieux établir que les choix d'aménagement retenus, avec notamment la démolition de la majeure partie de l'ensemble immobilier existant, sont nécessaires, pour assurer une continuité et une transition optimisée avec le tissu bâti environnant ;
- inclure dans le périmètre de l'étude d'impact la crèche relocalisée et en recherchant une relocalisation respectant les préconisations de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles ;
- préciser les dispositions envisagées pour développer les mobilités alternatives aux déplacements motorisés individuels, notamment les mobilités actives ;
- évaluer les effets attendus des mesures envisagées pour réduire l'exposition au bruit ;
- présenter un bilan global des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre du projet incluant la phase travaux et en particulier les démolitions ;
- approfondir l'analyse des incidences potentielles du chantier afin de préciser et de compléter le cas échéant les mesures d'évitement et de réduction des nuisances pour la population.

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

PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie le 18 mars 2021 pour avis dans le cadre de la procédure de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du quartier Gaston Roulaud.

Cette saisine étant conforme au I de l'article R.122-7 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale, il en a été accusé réception à la date du 17 janvier 2021. Conformément au II de cet article, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

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 17 février 2021.

Conformément à sa décision du 17 décembre 2020 régissant le recours à la délégation en application de l'article 7 du règlement intérieur de la MRAe d'Île-de-France, la MRAe d'Île-de-France, lors de sa séance du 26 février 2021, a délégué à Jean-Jacques Lafitte la compétence à statuer sur la présente demande d'avis.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui, sur le rapport de Noël Jouteur, coordonnateur, et en prenant en compte les réactions et suggestions des membres de la MRAe consultés, le délégataire rend l'avis qui suit.

Le délégataire atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le 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

1 L'évaluation environnementale.....	5
2 Contexte et présentation du projet.....	5
3 Enjeux environnementaux du projet.....	9
4 Analyse de la qualité de l'étude d'impact.....	9
5 Analyse et prise en compte des enjeux environnementaux.....	10
5.1 L'intégration urbaine et paysagère du projet.....	10
5.2 Les pollutions des sols.....	12
5.3 Les pollutions sonores et atmosphériques liées au trafic routier.....	12
5.4 La gestion des eaux pluviales et le risque de remontée de nappe.....	14
5.5 Le climat et l'énergie.....	15
5.6 Les incidences du chantier.....	15
6 Information, consultation et participation du public.....	16

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 renouvellement urbain du quartier Gaston Roulaud situé à Drancy (93) est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39^{o1}).

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 rendu à la demande de l'office public de l'habitat de Drancy qui intervient comme délégataire de l'établissement public territorial Paris Terres d'Envol dans le cadre de la procédure de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du quartier Gaston Roulaud. Il porte sur la prise en compte de l'environnement par le projet de ZAC et sur l'étude d'impact datée de janvier 2021².

À la suite de la phase de consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision de créer ou non la ZAC.

2 Contexte et présentation du projet

Le projet de renouvellement urbain du quartier Gaston Roulaud se situe sur la commune de Drancy en Seine-Saint-Denis (93). Membre de l'établissement public territorial (EPT) Paris Terres d'Envol, compétent en matière d'urbanisme et d'aménagement, Drancy compte environ 70 269 habitants.

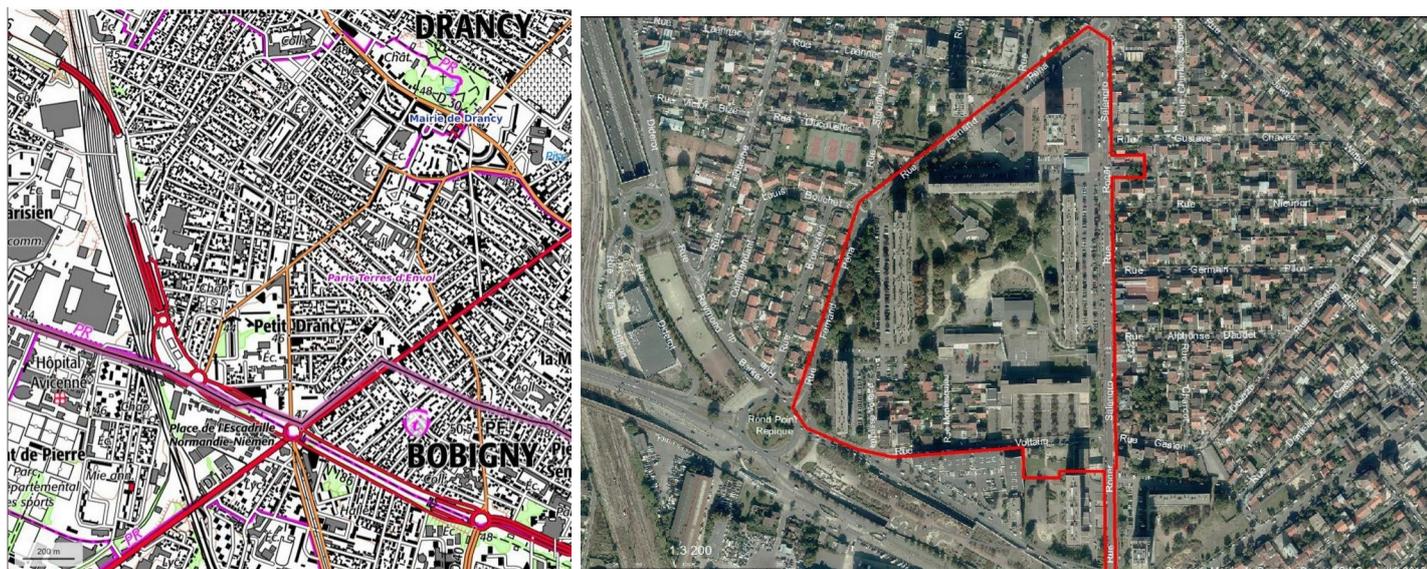
Le quartier Gaston Roulaud est situé au sud de la commune de Drancy, en entrée de ville, le long de l'A86 et de la RN186, axe sur lequel passe le tramway T1. Sur une emprise d'environ 10 hectares, il accueille des immeubles sociaux collectifs (quatre barres et une tour) construits entre 1959 et 1962, implantés de manière à constituer un quartier autonome, e typique de l'architecture des « grands ensembles », organisé autour d'un grand jardin central. Conçu par l'architecte Marcel Lods (1891-1978), cet ensemble est inventorié et considéré comme « *très intéressant* » dans l'atlas de l'architecture et du patrimoine du département de Seine-Saint-Denis³

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. Conformément à 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.

2 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

3 <https://patrimoine.seinesaintdenis.fr/Ensemble-de-logements-HLM-Cite-Gaston-Roulaud>. L'atlas comporte une description : « appartements traversants et les cuisines ouvertes », « grand soin [...] apporté au traitement des façades », « façade de panneaux de béton gravillonnés de silex », « travées de balcons [...] ménageant des saillies rythmées. » Ce même

Divers équipements publics et commerciaux sont présents dans le quartier : une galerie commerciale, un ancien conservatoire de musique, un groupe scolaire, une crèche, un gymnase, un marché devenu une école d'art déco. L'ensemble du quartier est entouré de toutes parts par un tissu pavillonnaire dense.



Source : Mairie de Drancy, SIG, juillet 2018

Figure 1 : Plan de localisation et vue aérienne du quartier actuel du « Petit Drancy » (périmètre opérationnel du projet urbain en rouge sur la vue aérienne) (sources : Géoportail et Dossier de création de ZAC - rapport de présentation, pages 10 et 45)

Le programme de rénovation urbaine du quartier Gaston Roulaud, dont le protocole de préfiguration a été signé avec l'Agence nationale de rénovation urbaine (ANRU) en septembre 2016, porte une stratégie de diversification / densification du quartier au regard de sa localisation à proximité de l'actuelle ligne de tramway T1 et de la future gare du Grand Paris Express, ainsi que de la future ligne du tramway T11 (Tram Express). Cette densification repose, selon l'étude d'impact, sur une démolition d'envergure qui concerne une grande partie des bâtiments existants (logements et équipements) et sur la suppression d'une partie des emprises de jardin, qui permet de libérer un potentiel constructif de 1100 logements, au lieu d'environ 830 actuellement.

Il faut noter que le périmètre de cette rénovation est un peu plus large que celui de la cité Gaston Roulaud stricto sensu. La zone pavillonnaire située au sud de la cité, le long de la rue Voltaire, est également intégrée au périmètre d'étude et d'intervention urbaine projeté. Elle compte environ 37 logements.

Le nombre de logements actuels est d'environ 830 (collectifs et pavillons situés au sud de la cité). Le projet prévoit, pour permettre la mise en œuvre du programme urbain avec la démolition d'environ 700 logements sociaux (bâtiments A, B, C, et D) et des 37 pavillons situés au sud de la cité (figure 2, en jaune), la réhabilitation de 100 logements, et la construction de 1100 logements. Au final, le projet prévoit que le quartier accueillera environ 1 200 logements, soit une augmentation d'environ 370 logements. La densité actuelle sur le quartier d'environ 90 logements/ha est ainsi portée à plus de 120 logements/ha. Le gabarit maximal des immeubles projetés sera limité à R+5 soit une hauteur maximale de 19 mètres.

Par ailleurs, le projet prévoit la reconfiguration de l'offre commerciale présente sur le quartier. Un potentiel d'environ 2 000 m² de commerces à conserver ou à développer a été mis en évidence. L'adaptation de l'offre commerciale du quartier implique : la démolition de la galerie commerciale présente au pied de la tour E et l'implantation de commerces en rez-de-chaussée des bâtiments qui seront construits le long de la rue Roger Salengro, à l'est du quartier.

architecte, avec Eugène Beaudouin, a également conçu à Drancy La Cité de la Muette (à partir de 1932), classé monument historique en 2001.



Figure 2 : Périmètre du site du projet et identification du bâti selon sa fonction – Dossier de création de ZAC – Rapport de présentation p.8

Le projet prévoit par ailleurs la réhabilitation des deux écoles élémentaires du quartier (cinq à neuf classes supplémentaires) et l'agrandissement de l'école maternelle (transfert de cinq classes existant sur le site et construction de cinq salles de classe supplémentaires).

Au niveau des autres équipements publics, le projet prévoit notamment :

- la démolition / reconstruction du gymnase Salengro. Le nouvel équipement se développera sur une surface d'environ 1400 à 1600 m² permettant l'accueil de sports en salle pour la pratique scolaire et de loisirs.
- la démolition de l'école d'art déco présente sur la partie est du quartier, en bordure de la rue Roger Salengro et sa reconstruction à l'ouest des îlots C et D ;
- la démolition de la « Maison Orange » (équipement public polyvalent comprenant un conservatoire de musique, conçue également par Marcel Lods⁴) ;
- l'implantation du Conservatoire de Musique et de Danse, sur la partie est du parc ;
- Le regroupement des locaux associatifs en rez-de-chaussée des futurs îlots C et D ;
- La démolition de la crèche départementale située au cœur du parc central actuel et sa relocalisation en lisière du quartier ;

4 Immeuble inventorié comme « très intéressant » dans l' *Atlas de l'architecture et du patrimoine du département de Seine-Saint-Denis* qui note : « L'architecte Marcel Lods a fait de cet équipement un élément phare de la cité, tout en l'inscrivant en lien avec le tissu environnant. » <https://patrimoine.seinesaintdenis.fr/maison-Orange>.

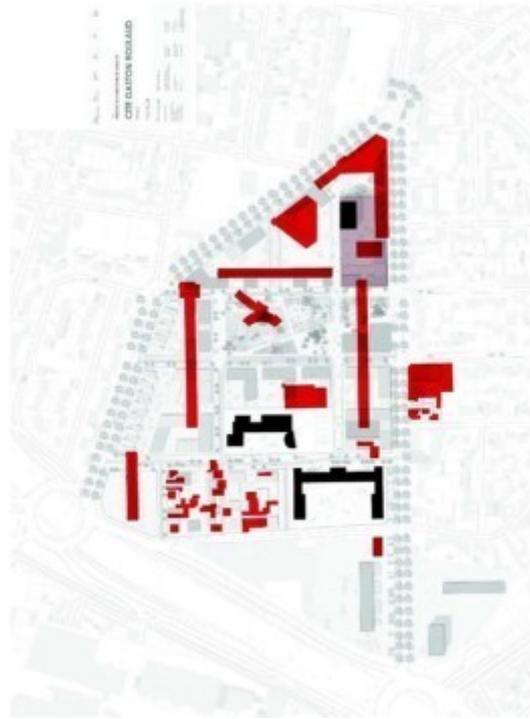


Figure 3 : Plan des bâtiments maintenus (noir) et détruits (rouge) – EI p.113



Figure 4 : Plan masse du projet retenu – EI p.20

En outre, le projet de reconfiguration urbaine est fondé sur la mise en place d'une nouvelle trame viaire, composée de voiries aux typologies différenciées traversant le quartier d'est en ouest et du nord au sud.

Le projet prévoit également la réduction de l'emprise du jardin central, la suppression du jardin situé à l'ouest, le long de la rue Ferdinand Péna, et la création des espaces verts publics et des jardins en cœur d'îlots dont les surfaces ne sont pas détaillées dans l'étude d'impact. Celle-ci ne précise pas si ces espaces verts et jardins seront aménagés en partie sur dalle.

Le projet prévoit (schéma de répartition p 85) :

- -une offre de stationnement aérien public le long des voiries,
- -un espace de stationnement en ouvrage pour le bâtiment d'activité économique (reconfiguration du parking souterrain existant),
- -des stationnements en sous-terrain pour les logements, sur un ou deux niveaux en fonction des besoins (avec une offre complémentaire en aérien pour certains îlots). Le dimensionnement du stationnement respectera à minima le règlement du plan local d'urbanisme.

L'étude d'impact n'apporte pas de justification de ces choix. Le nombre des différentes places de stationnement n'est pas précisé, ni le ratio moyen de place par logement. D'une manière générale, la présentation de l'état existant et celle de l'offre projetée de stationnement méritent d'être développées dans l'étude d'impact.

La durée des travaux n'est pas déterminée à ce jour, celle-ci sera connue à la suite des études de maîtrise d'œuvre qui seront conduites dans le courant de l'année 2021.

3 Enjeux environnementaux du projet

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

- l'intégration urbaine et paysagère du projet
- l'exposition des populations aux pollutions (bruit, qualité de l'air, pollution des sols) ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- le climat et l'approvisionnement en énergie ;
- les incidences du chantier.

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

L'étude d'impact permet d'appréhender de façon proportionnée les enjeux liés au projet. Néanmoins, elle comporte trop de descriptions générales, ne se rapportant pas aux spécificités du projet, ce qui nuit à sa lecture. Plusieurs imprécisions nuisent à la compréhension du projet, notamment sur les surfaces (surfaces de plancher à démolir, emprise au sol des bâtiments, espaces verts et de pleine-terre, etc.).

Les impacts du projet sont décrits en distinguant la phase de chantier et la phase d'exploitation. Les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser qui sont reprises dans une synthèse incomplète, méritent d'être étayées au regard des enjeux du projet.

Le résumé non technique est présenté au chapitre premier de l'étude d'impact. Il reprend de manière cohérente les informations apportées dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de préciser les surfaces caractéristiques du projet, notamment celles des espaces verts et des surfaces de pleine-terre supprimés et créés.

5 Analyse et prise en compte des enjeux environnementaux

Chacun des principaux enjeux identifiés par la MRAe fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés successivement l'état initial du site, les impacts potentiels du projet sur l'environnement et à la santé et les mesures visant à les éviter, les réduire et, le cas échéant, les compenser.

5.1 L'intégration urbaine et paysagère du projet



Figure 5 : Vue aérienne en perspective (Source : Google Earth)

Le projet est justifié par l'objectif, qui s'exprime dans le programme de rénovation urbaine (PRU), de procéder au désenclavement du quartier ainsi qu'à sa densification et à sa diversification, en lien notamment avec le renforcement de sa desserte par les transports en commun (page 404). Si l'étude d'impact rappelle les principales caractéristiques urbaines, paysagères et sociales actuelles du site et comporte en annexe le protocole de préfiguration du PRU, elle se borne (page 405) à renvoyer à cette annexe en guise d'historique et de diagnostic des dysfonctionnements liés à la forme urbaine de l'existant. Pour la MRAe, il y manque donc une synthèse des études urbaines et des diagnostics réalisés dans le cadre de la préparation de la convention NPNRU.

Il est indiqué que la structure urbaine d'origine de la cité Gaston Roulaud, conçue par Marcel Lods et répertoriée dans l'atlas de l'architecture et du patrimoine de Seine-Saint-Denis, a été conservée sans modifications majeures depuis 60 ans. Le plan de masse se caractérise selon le dossier par une absence de rue interne et représente la volonté initiale de ne pas se connecter au tissu historique et en particulier à la trame viaire préexistante.

Le dossier d'étude d'impact ne permet pas d'appréhender finement l'état initial du site. Aucune photo de l'espace central, des espaces publics, des espaces de jonctions, des logements situés au sud du quartier n'est proposée. Le dossier ne présente aucune coupe permettant d'appréhender les rapports de recul et de dimensionnement des différents espaces publics.

Ce diagnostic préalable doit être complété par des photos, des coupes, des croquis. L'étude d'impact mentionne qu'une étude urbaine et paysagère aurait été élaborée, qu'il conviendrait donc d'annexer à l'étude d'impact.

La MRAe recommande de compléter l'état initial par des photos, des coupes et des croquis notamment de l'espace central, des espaces publics et des logements situés au sud du quartier, et d'annexer à l'étude d'impact l'étude urbaine et paysagère réalisée.

L'étude d'impact indique que les bâtiments construits « en hauteur » du R+8 au R+18 ont permis de dégager un vaste espace végétalisé de cinq hectares en cœur de cité, mais qui, selon l'étude d'étude d'impact, reste sous-utilisé et « emprisonné » par les barres qui l'entourent. Elle considère que le parc de stationnement du quartier, qui se situe sur les franges, constitue également une barrière physique à l'accessibilité piétonne du quartier et contribue à son enclavement.

L'étude d'impact indique que tous ces éléments conduisent à la conclusion que « *le quartier fait aujourd'hui figure d'enclave urbaine et sociale* » (page 252).

Le projet de renouvellement urbain s'articule autour d'une répartition des volumes bâtis très différente de celle d'aujourd'hui et répondant à un principe de « fragmentation architecturale » (page 81). Celle-ci prévoit notamment une diminution et une diversification des hauteurs, limitées pour les nouvelles constructions à un gabarit maximal de R+5+attique. Ainsi, la future forme urbaine, qui prévoit une gestion de la transition avec le tissu pavillonnaire alentour, ambitionne de créer les conditions d'une ouverture du quartier sur son environnement.



Figure 6 : Volumétrie du projet – El p.72

Toutefois, l'étude d'impact ne démontre pas clairement que ce parti architectural et la volumétrie envisagée -, pourra offrir une meilleure continuité avec le bâti environnant, puisque des immeubles en R+5 seront notamment projetés en vis-à-vis du tissu pavillonnaire (*Figure 6*).

Selon la MRAe, le principe de corriger l'enclavement spatial du quartier, par la création de nouvelles voies est-ouest n'implique pas nécessairement des démolitions aussi importantes que celles retenues .

La MRAe recommande d'approfondir l'analyse de l'intégration paysagère du projet afin de mieux établir que les choix d'aménagement retenus, avec notamment la démolition de la majeure partie de l'ensemble immobilier existant, sont nécessaires pour assurer une continuité et une transition optimisée avec le tissu bâti environnant.

Comme indiqué précédemment, le nombre des différentes places stationnement n'est pas précisé , ni le ratio moyen de place par logement, et d'une manière générale, la présentation de l'état existant et celle de l'offre projetée de stationnement méritent d'être développées dans l'étude d'impact en prenant en compte les incidences de la nouvelle offre de stationnement sur le paysage et le cadre de vie. .

La MRAe recommande de préciser le nombre et la répartition des places de stationnement sur le quartier, en l'état actuel et dans le projet, et d'évaluer les incidences de la réalisation de la nouvelle offre de stationnement sur le paysage et le cadre de vie.

5.2 Les pollutions des sols

Le pétitionnaire a fait réaliser une campagne d'investigation des sols en janvier 2019. Les investigations menées au niveau de l'ancienne station service, site référencé sur la base de données BASIAS⁵ et localisé à l'angle des rues Salengro et Voltaire, ont montré des impacts notables localisés dans les sols et les eaux souterraines liés à cette activité.

Le diagnostic a mis en évidence des contaminations significatives en hydrocarbures. Compte tenu de cette pollution et de la possibilité de risques sanitaires (nouvel immeuble d'habitation prévu à proximité), l'étude d'impact indique que des investigations complémentaires devront être conduites pour mieux caractériser la pollution, et prévoit la réalisation d'un plan de gestion de la pollution, dans le but d'assurer la compatibilité future du site avec les usages projetés.

Par ailleurs, l'étude d'impact fait état de la perspective de reconstruction de la crèche départementale, dont la démolition et la relocalisation de l'autre côté de la rue Roger Salengro sur un terrain occupé par une usine désaffectée⁶ (p. 202 et p. 373) sont prévues dans le cadre du projet. Il est précisé que « compte tenu des contraintes urbanistiques ou sociales, il peut advenir qu'un site alternatif non pollué ne puisse être choisi », alors que la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles, évoquée dans l'étude d'impact, recommande d'éviter de tels sites.

Pour la MRAe, les éléments présentés par l'étude d'impact pour le transfert de la crèche, qui s'inscrit pleinement dans le périmètre de projet au sens de l'évaluation environnementale, sont insuffisants.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en incluant dans son périmètre la crèche relocalisée et en recherchant une relocalisation respectant les préconisations de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

5.3 Les pollutions sonores et atmosphériques liées au trafic routier

Le projet est situé à proximité d'axes routiers bruyants et sources de pollutions atmosphériques (autoroute A86, RN186, rues Roger Salengro et Fernand Péna).

Une étude de trafic de 2017 montre des trafics très importants sur la RN186, avec plus de 25 000 véhicules/jour. En moyenne, sur les autres axes entourant la cité Gaston Roulaud ont été comptabilisés environ 10 000 véhicules /jour sur la rue Fernand Péna, à l'ouest, 9 500 véhicules /jour sur la rue Roger Salengro, à l'est et 700 véhicules/jour sur la rue Voltaire, au sud.

L'étude d'impact estime (p.360) les trafics routiers supplémentaires induits par le projet à 860 véhicules/jour. L'estimation indique également, par « extrapolation », les pourcentages d'augmentation du trafic pour chacun des axes situés à proximité du site, de +2,7 % sur la RN186 à +9,2 % sur la rue Salengro, et 119 % sur la rue Voltaire. Néanmoins en complément de ces chiffres aucune analyse qualitative sur une éventuelle saturation du réseau routier n'est présentée.

5 Base des anciens sites industriels et activités de service

6 L'îlot concerné, d'une superficie d'environ 2 450 m², est délimité par les rues Roger Salengro, Germain Pilon et Alphonse Daudet. Selon plusieurs plans, il fait partie du périmètre du projet. Un peu plus de 65% de cet îlot est occupé par des locaux industriels/commerciaux. Il y est prévu :

- une partie « logements », qui correspondrait à environ 70 logements sociaux ;
- une partie « équipements publics-services » qui contiendra une crèche d'une soixantaine de berceaux environ, dotée d'une cour.
- En sous-sol, sur un seul niveau, un parking d'environ 50 places. (p 202)

Concernant le trafic interne au quartier sur la nouvelle trame viaire, les estimations sont de 1500 véhicules/jour sur les axes est-ouest et 750 véhicules/jour sur les axes nord-sud.

L'étude d'impact mentionne par ailleurs la réalisation d'une étude de mobilité, sans la joindre en annexe. Elle évoque brièvement l'installation d'un ou deux quais de bus complémentaires à ceux qui existent déjà, ainsi que l'amélioration des liaisons douces pour sécuriser les itinéraires et favoriser le rabattement vers les centralités et les gares (p. 360), mais elle ne présente pas de données relatives à l'utilisation actuelle des transports en commun ni aux mobilités douces, et ne fixe pas de perspectives de parts modales en la matière. Elle ne précise pas les conditions de stationnement pour les vélos envisagées dans le projet.

Enfin, comme il a été indiqué au chapitre 4.1 du présent avis, l'étude d'impact ne précise ni ne justifie les options retenues en matière de stationnement des véhicules motorisés. La MRAe note l'effet d'incitation aux déplacements en véhicules particuliers qui pourrait résulter d'un nombre de places proposées trop important.

La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des déplacements pour :

- **évaluer les conditions actuelles de déplacement au voisinage du projet ainsi que le potentiel de report modal en faveur des modes alternatifs à la voiture,**
- **préciser les dispositions envisagées pour développer les mobilités alternatives aux déplacements motorisés individuels, notamment les mobilités actives.**

Une étude acoustique a été réalisée afin de caractériser le niveau des nuisances sonores.

L'étude d'impact relève certains impacts positifs du projet au regard de la prévention des nuisances sonores, tels que la réduction du nombre d'habitants exposés au bruit routier par le remplacement du bâtiment A actuel par un bâtiment d'activité en bord de voie, ce qui permettra également une meilleure protection des espaces situés derrière le bâtiment (p. 371).

L'étude d'impact identifie par ailleurs un certain nombre de points de vigilance, concernant notamment des bâtiments à vocation d'habitat, de la crèche et du conservatoire programmés le long d'axes principaux (rues Péna et Salengro).

Toutefois, l'étude acoustique tend globalement à conclure que le nombre de logements exposés dans les tranches de bruit les plus fortes, au-delà de 65dB(A), diminue et que le nombre de logements exposés à des niveaux sonores faibles à modérés (inférieurs à 60dB(A)), augmente. Elle indique qu'aucun logement ne devrait être exposé à des niveaux situés au-delà de 70dB(A).

Enfin, l'étude d'impact préconise que le suivi du projet soit réalisé par un acousticien pour permettre une optimisation des besoins d'études complémentaires et un accompagnement de la gestion des sensibilités des riverains.

Elle liste des préconisations associées aux différents points de vigilance qu'elle relève, sans préciser les effets qu'elles sont susceptibles de produire en matière de réduction des nuisances sonores (EI p.371). Ces simples préconisations méritent par ailleurs de faire l'objet d'engagements de mise en œuvre.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des effets attendus des mesures envisagées pour réduire l'exposition au bruit.

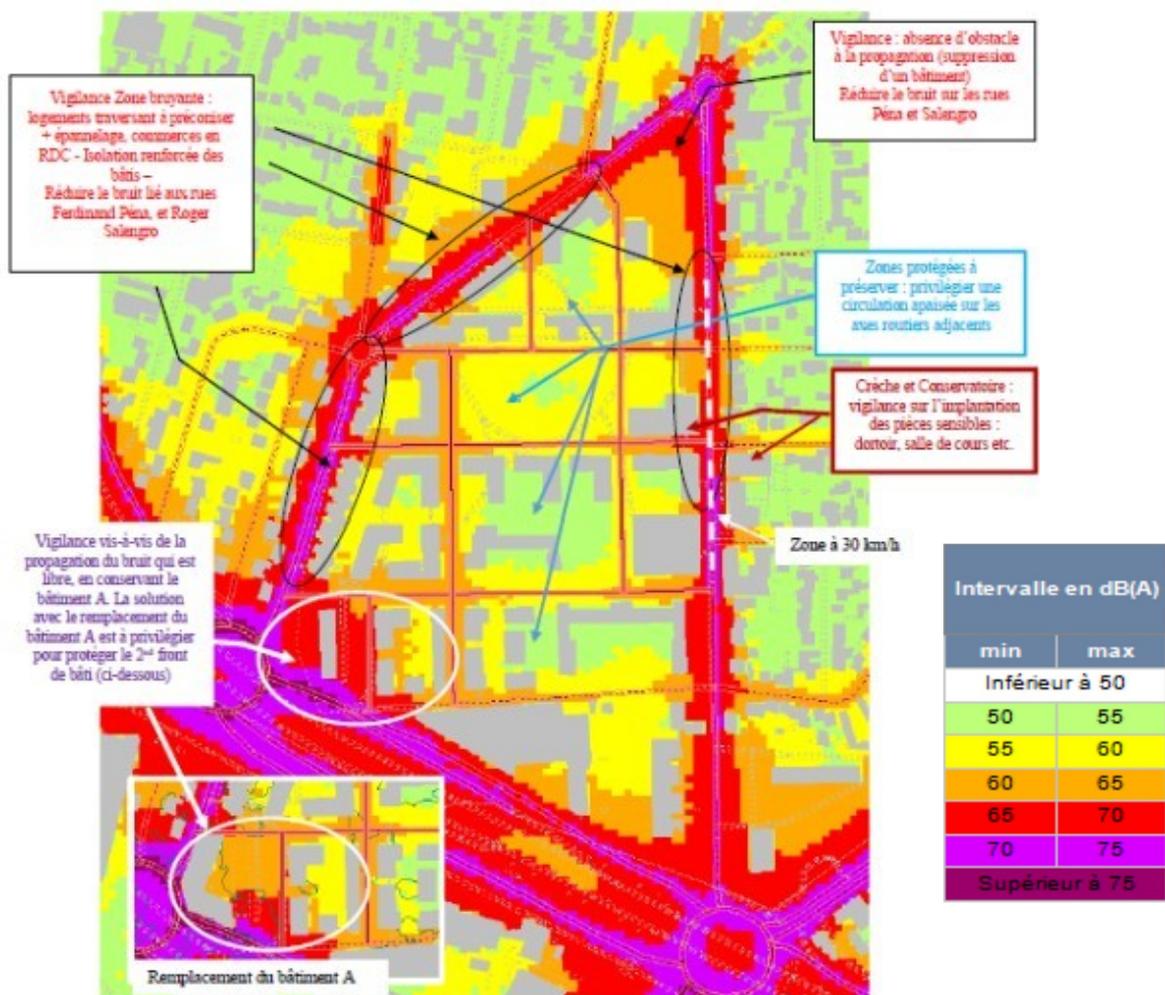


Figure 7 : Carte de bruit tenant compte des bâtis projetés – Points de vigilance EI p.371

Une campagne de mesure de la qualité de l'air a été réalisée en 2018. Ces mesures, présentées à titre indicatif car réalisées sur une période non représentative, trop courte au regard des conditions requises, montrent une qualité de l'air sur le site moyenne voire médiocre. Les mesures étaient supérieures aux valeurs limites moyennes réglementaires de qualité pour le dioxyde d'azote (p.274).

L'étude d'impact n'analyse pas les effets du projet sur la qualité de l'air. Par ailleurs, aucune mesure de réduction n'est retenue dans le cadre du projet, la mise en place d'écrans végétaux étant toutefois évoquée à titre d'exemple (p.364).

La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des impacts du projet sur l'exposition de la population à des pollutions de l'air, et de définir des mesures pour éviter ou réduire ces impacts.

5.4 La gestion des eaux pluviales et le risque de remontée de nappe

L'étude d'impact (p.214) indique l'existence d'un risque « globalement moyen » d'inondation par remontée de nappes, avec une sensibilité identifiée comme assez forte au nord-ouest et à l'est du site du projet. Elle fait également état d'une sensibilité de l'ensemble de l'aire d'étude aux événements pluviaux intenses et au ruissellement.

Pour autant, s'agissant du site du projet, elle ne précise pas les surfaces de pleine terre actuelles, ni les surfaces qui seront artificialisées dans le cadre du projet. L'étude d'impact indique (p.86) que pour la gestion des eaux pluviales des lots, le projet a pour objectif de privilégier l'infiltration et le stockage des eaux en toitures. Pour les espaces publics, les eaux seront infiltrées dans les espaces verts des deux bassins versants pour lesquels les volumes de stockage disponibles pour un épisode de pluie décennale seraient respectivement de 125 m³ et 360 m³. Il est toutefois précisé que les principes et les valeurs affichés dans l'étude d'impact feront l'objet d'une actualisation lors des phases ultérieures du projet (p.87).

En page 90 de l'étude d'impact, il est indiqué que "*les sols en Seine-Saint-Denis ont une perméabilité faible*". Cette contrainte de perméabilité n'est pas analysée au niveau du site dans l'étude d'impact. Pour la MRAe, il convient de préciser la perméabilité du site qui conditionne l'infiltration envisagée.

La MRAe recommande d'évaluer les surfaces de pleine terre présentes sur le site et celles qui seront imperméabilisées dans le cadre du projet.

5.5 Le climat et l'énergie

Actuellement, la production de chaleur nécessaire au chauffage de l'ensemble du quartier Gaston Roulaud est assurée par une chaufferie centrale à gaz implantée au sous-sol du bâtiment B. La production d'eau chaude sanitaire pour l'ensemble des bâtiments exceptée la tour F est assurée par ballons électriques ou chauffe-eau à gaz.

Une étude sur le potentiel de développement des énergies renouvelables pour le quartier Gaston Roulaud datée de juillet 2017 est annexée à l'étude d'impact. Elle propose sept scénarios à l'échelle du projet, qui prennent en considération les consommations totales, les coûts et les impacts environnementaux. La présentation de ces scénarios et les résultats issus de leur comparaison sont repris dans l'étude d'impact (p. 94 à 111). Le choix argumenté du raccordement du nouveau quartier au réseau de chaleur urbain alimenté par la géothermie a été retenu.

Si les besoins énergétiques liés aux besoins du projet en phase d'exploitation et les options permettant de les couvrir ont bien été présentés dans l'étude d'impact, celle-ci ne présente en revanche d'estimation globale, intégrant le coût énergétique des démolitions (énergie grise) et du chantier de construction ainsi que les émissions de gaz à effet de serre susceptibles d'être générées par le projet, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation.

La MRAe recommande de présenter un bilan global des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre du projet incluant la phase travaux et en particulier les démolitions prévues,

5.6 Les incidences du chantier

Le projet implique des démolitions de grande ampleur qui s'étaleront sur plusieurs années. La durée des travaux n'est pas connue à ce stade et reste à préciser (p.30). Le chantier risque d'être source de nuisances importantes pour les habitants de la cité et les riverains.

L'estimation des flux de camions en phase travaux, celle des volumes des terres excavées et des déchets de démolition ne sont pas produites.

Une charte « Chantier Vert » fera partie des pièces contractuelles que chaque entreprise intervenant sur le chantier s'engage à respecter (p. 329). Ce document liste des actions à mettre en œuvre, notamment en matière de limitation des risques de nuisances et pollutions générées par le chantier. Un schéma d'organisation de la collecte sélective et l'élimination des déchets, et un schéma de suivi de l'évacuation des déchets sont également annoncés.

L'inventaire des risques de pollutions des sols et des eaux de la phase travaux a été réalisé (déversement et dispersion accidentelle de produits polluants, risque de pollution des eaux par des matières en suspension, apport de résidus de ciment...) et des mesures d'évitement et de réduction, correspondant pour la plupart à des

obligations réglementaires ou à des bonnes pratiques, sont prévues. Il en va de même pour atténuer les pollutions et nuisances (sonores, qualité de l'air, poussières...) susceptibles d'impacter les riverains.

La MRAe prend note de cet engagement. Elle estime toutefois que, dès ce stade, des options plus précises sur les incidences du chantier doivent être présentées. Elles devront notamment permettre d'identifier des secteurs plus particulièrement exposés en tenant compte du phasage du projet et du relogement des habitants, et de définir le cas échéant des mesures d'évitement et de réduction complémentaires.

La MRAe recommande de :

- **préciser la durée et le phasage des travaux réalisés dans le cadre du projet ;**
- **approfondir l'analyse des incidences potentielles du chantier afin de préciser et compléter le cas échéant les mesures visant à éviter et réduire les nuisances pour la population.**

6 Information, consultation et participation du public

La création d'une ZAC fait l'objet, en application de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées. Le rapport de présentation ne fait pas état de son avancement. Si elle n'a pas été menée à son terme, le présent avis pourra utilement l'alimenter.

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public sur le 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 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. 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.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,

Le membre délégué,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Lafitte', enclosed within a large, hand-drawn oval shape.

Jean-Jacques Lafitte