



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-  
France sur le projet d'aménagement de la zone  
d'aménagement concerté (ZAC)  
« Port Chemin Vert »  
à Aubervilliers (93)**

N°MRAe 2021 - 1702

## SYNTHÈSE

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Port Chemin Vert » à Aubervilliers dans le département de la Seine-Saint-Denis et sur son étude d'impact, datée d'août 2020. Il est émis dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique.

Le projet, porté par la SPL Plaine Commune Développement, consiste, sur une emprise foncière de 49 500 m<sup>2</sup> à l'état de friche industrielle, en l'aménagement d'un nouveau quartier à dominante d'habitation développant une surface de plancher de 69 067 m<sup>2</sup>. Le projet prévoit la réalisation :

- de 610 logements en R+1 à R+8 ;
- de 520 places de parking au total, dont 390 en sous sol des bâtiments ;
- d'un groupe scolaire (déjà réalisé), des surfaces commerciales et de services aux riverains, des locaux municipaux, d'une mosquée et d'un centre culturel ;
- d'espaces publics sur environ 20 000 m<sup>2</sup>, dont 11 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts.

L'autorité environnementale a émis un premier avis sur ce projet urbain en décembre 2015, dans le cadre de la procédure de création de la ZAC. Le projet ayant évolué (passant notamment de 800 logements à 610) et des études ayant été réalisées, l'étude d'impact initiale a été actualisée dans le cadre de la présente procédure de déclaration d'utilité publique et de l'approbation du dossier de réalisation de la ZAC.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent la pollution des sols et des eaux, le risque d'inondation, la biodiversité, le paysage, les déplacements et les pollutions associées, l'énergie et le climat.

L'étude d'impact permet d'appréhender correctement les enjeux du projet, mais doit être complétée sur certains points touchant à des enjeux sensibles. Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- compléter les investigations sur l'état de la pollution des sols et des eaux sur l'ensemble du périmètre de la ZAC, et définir en conséquence les mesures de gestion nécessaires ;
- préciser l'importance et les effets potentiels de l'imperméabilisation des sols générée par le projet sur le phénomène de ruissellement des eaux pluviales ;
- évaluer le risque de pollution lié au dispositif de rabattement de la nappe affleurante ;
- réaliser un inventaire faunistique en cycle complet ;
- présenter avec précision les conditions de stationnement et d'accès vélo aux bâtiments, ainsi que l'ensemble de la chaîne de mobilité en modes actifs prévue dans le cadre du projet et de ses connexions avec l'environnement urbain, afin d'en démontrer l'efficacité ;
- compléter et préciser l'évaluation des pollutions et nuisances générées pendant la phase travaux ;
- prévoir un suivi de la qualité de l'air et du bruit à l'issue des travaux afin de contrôler l'efficacité des mesures mises en œuvre dans le cadre du projet, ainsi que des prescriptions à formuler dans les cahiers de cession des lots garantissant la pérennité de ces mesures ;
- réaliser une évaluation précise des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet ainsi que des effets de ce dernier sur le phénomène d'îlots de chaleur à une échelle pertinente.

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

## PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie par le préfet de la Seine-Saint-Denis d'un dossier reçu le 3 mai 2021 pour avis dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique relative au projet d'aménagement de la ZAC « Port Chemin Vert » situé à Aubervilliers (93)

Cette saisine étant conforme au I de l'article R.122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 3 mai 2021. Conformément au II du même 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 10 mai 2021.

Chacun des membres ayant délibéré 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 donné.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Noël Jouteur, coordonnateur, 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.**

## Table des matières

<b>1. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Contexte et présentation de l'opération.....</b>	<b>6</b>
2.1 Contexte territorial.....	6
2.2. Description du projet.....	8
3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact.....	10
<b>4. Analyse et prise en compte des principaux enjeux et impacts environnementaux</b>	<b>10</b>
4.1 La pollution des sols et des eaux.....	10
4.2 Le risque d'inondation par ruissellement et remontée de nappes.....	11
4.3 La biodiversité.....	12
4.4 Le paysage.....	13
4.5 Les déplacements et les pollutions associées.....	15
4.6 L'énergie et le climat.....	18
<b>5. Justification du projet retenu et variantes envisagées.....</b>	<b>19</b>
<b>6. Information, consultation et participation du public.....</b>	<b>19</b>

# 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 d'aménagement de la ZAC Port Chemin Vert sur la commune d'Aubervilliers (93) entre dans la catégorie des projets soumis à évaluation environnementale au titre de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°)<sup>1</sup>.

L'autorité environnementale (préfet de la région Île-de-France compétent à l'époque) a émis un premier avis sur le projet, daté du 18 décembre 2015, dans le cadre du dossier de création de cette zone d'aménagement concerté (ZAC)<sup>2</sup>.

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 du préfet de la Seine-Saint-Denis dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Il porte sur l'étude d'impact datée du mois d'août 2020.

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 d'autoriser ou non le projet.

- 1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale 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 supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> et les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 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 supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup>.
- 2 [http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avis\\_de\\_l\\_AE\\_-\\_Projet\\_ZAC\\_Port-Chemin-Vert\\_a\\_Aubervilliers\\_93\\_-\\_18\\_Dec-\\_2015.pdf](http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avis_de_l_AE_-_Projet_ZAC_Port-Chemin-Vert_a_Aubervilliers_93_-_18_Dec-_2015.pdf)

## 2. Contexte et présentation de l'opération

### 2.1 Contexte territorial

La commune d'Aubervilliers est située en proche couronne, au nord-est et en limite de Paris. La ZAC Port Chemin Vert, porté par l'établissement public territorial Plaine commune et concédée à la SPL Plaine Commune Développement, s'implante au nord-ouest d'Aubervilliers, à proximité de la commune de Saint-Denis au nord, à l'est du canal Saint-Denis et au sud de l'autoroute A86.

L'opération s'inscrit dans le projet de territoire de Plaine Commune porté à travers le Contrat de Développement Territorial (CDT) « Territoire de la culture et de la création » (partie 1 de l'EI, p 27/50), qui l'indique comme opération à engager dans le cadre de la structuration et du développement métropolitain de la Plaine Saint-Denis.

La commune d'Aubervilliers connaît une forte dynamique d'aménagement portée par des projets d'ampleur situés entre Saint-Denis et Pantin, parmi lesquels la ZAC Canal Porte d'Aubervilliers, la ZAC Nozal Front Populaire, la ZAC du Landy, la ZAC Centre Moutier, la ZAC Fort d'Aubervilliers, le Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD) d'Aubervilliers ainsi que le Campus Condorcet-Paris Aubervilliers.

Dans ce contexte, le secteur de Port Chemin Vert présente un potentiel important de développement urbain. Le site est une friche industrielle localisée aux portes du centre-ville d'Aubervilliers, dans un tissu fortement dégradé, constitué d'emprises industrielles hétéroclites, et d'un habitat dispersé et délabré. Le périmètre de la ZAC est bordé au nord par des bâtiments industriels, à l'ouest par le chemin du Marcreux menant au parc Eli Lotar et au canal de Saint-Denis, au sud par une casse automobile rue du Chemin Vert et à l'est par la rue Saint-Denis prolongée au sud par l'avenue du Président Roosevelt (RD 27) qui rejoint le centre-ville situé à 600 m au sud-est.

Sur les 49 500 m<sup>2</sup> d'emprise que représente le site, près de 35 000 m<sup>2</sup> correspondent à des terrains nus, soit près de 70 % du périmètre (p 23/50).

Actuellement enclavé et dépourvu d'équipements et espaces publics (p 25/50), ce quartier fait donc l'objet d'un projet de requalification à vocation principalement résidentielle, visant également à prolonger la trame verte et la trame paysagère constituée par le canal et le parc Eli Lotar situés à l'ouest du site.



**Fig 1. Vue générale du site du projet (source : étude d'impact)**

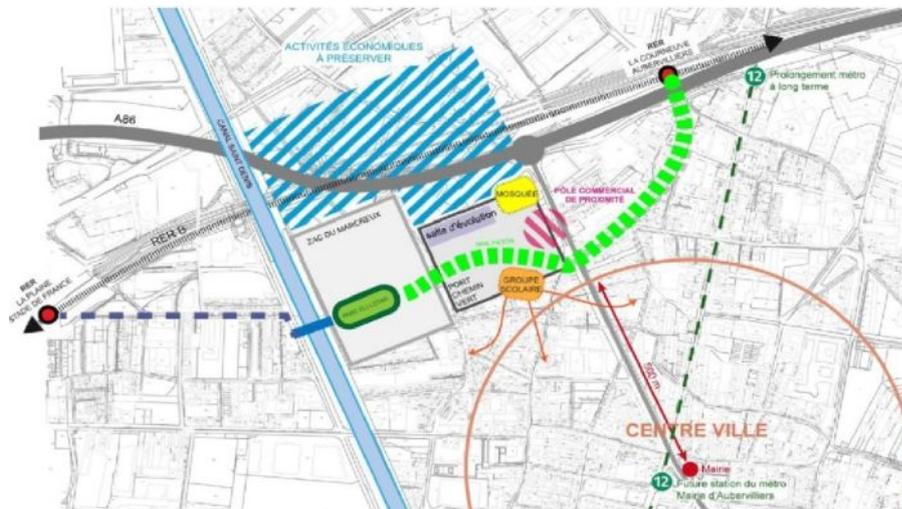


Fig 2. Localisation et périmètre du projet (source : étude d'impact)

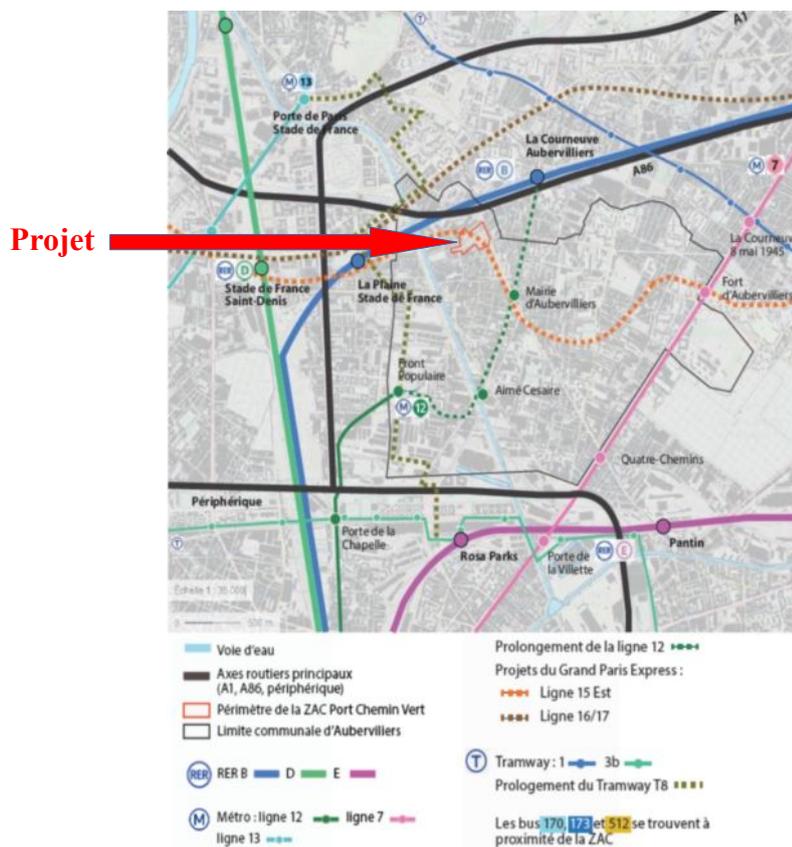


Fig 3. Offre de transport actuel et futur (source : étude d'impact)

L'offre de transport en commun située à proximité du site est importante et va encore nettement être renforcée avec notamment (p 24/50), à moins de 15 minutes à pied :

- la proximité de deux gares du RER B (La Plaine-Stade de France et La Courneuve-Aubervilliers) ;
- l'arrivée en 2021, à 600 m du site, de la ligne 12 du métro en centre-ville (station Mairie d'Aubervilliers) et, à terme, jusqu'à la station La Courneuve-Aubervilliers du RER B ;
- l'arrivée en 2030, à 600 m du site, du nouveau métro automatique ligne 15 (station Mairie d'Aubervilliers) ;
- la future ligne du tramway T8, à un horizon postérieur à 2025, qui devrait comporter un arrêt à moins de 10 mn de marche du site.

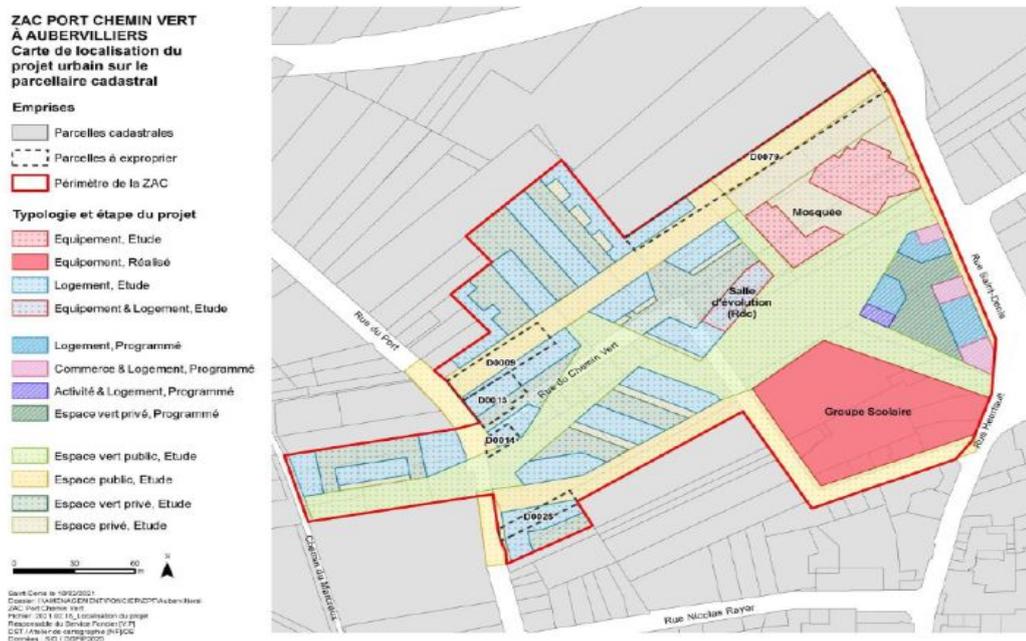
### 3. 2.2. Description du projet

L'objectif affiché du projet est d'offrir un cadre de vie agréable aux futurs habitants, créer une continuité verte et piétonne entre le centre d'Aubervilliers et le Canal, et participer à l'établissement de la trame verte et bleue du territoire de Plaine Commune.

Le projet urbain s'organise autour d'une coulée verte de près de 11 000 m<sup>2</sup>, au centre du quartier, sur plus d'1/5<sup>ème</sup> de la superficie de la ZAC (p. 50). Cette promenade boisée continue est présentée comme la colonne vertébrale du quartier et de ses espaces publics.

Des noues et un espace inondable, dont une partie toujours en eau, et inscrits dans la trame bleue du territoire, permettraient de gérer les eaux pluviales (p. 56).

La pente naturelle du terrain conduit les eaux pluviales de l'ouest vers l'est du site. Ce dispositif de gestion des eaux pluviales se termine par le jardin en creux et la mare permanente située au bord de l'avenue Roosevelt.



**Fig 4. : Carte de localisation du site du projet sur le parcellaire (source : étude d'impact)**



**Fig 5. : Plan masse du projet dans son environnement  
(source : étude d'impact)**

L'opération d'aménagement, qui va accueillir à terme 1570 résidents, prévoit la programmation suivante, pour la création de 69 067m<sup>2</sup> de surface de plancher (p. 62) :

- un groupe scolaire, déjà réalisé et livré en 2016, sur une emprise de 5 600 m<sup>2</sup> (6 422 m<sup>2</sup> de SDP), accueillant 600 écoliers sur 24 classes, dont le toit sert de jardin pédagogique en terrasse et est conçu pour retenir les eaux pluviales. Ce groupe scolaire est par ailleurs implanté sur un bassin enterré de rétention des eaux pluviales ;
- 610 logements en accession à la propriété et sociaux (30%) sur 43 000 m<sup>2</sup> de SDP, au lieu de 800 logements sur 54 200 m<sup>2</sup> de SDP dans la version précédente du projet, avec une densité de 160 logements par hectare minimum. Les immeubles auront des hauteurs de R+1 à R+8 (au lieu de R+1 à R+9 en 2015) ;
- 500 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales et de services aux riverains (1 635 m<sup>2</sup> en 2015) en rez-de-chaussée sur les lots E1 et E2 ;
- 450 m<sup>2</sup> de locaux municipaux ;
- une mosquée et un centre culturel de 6 100 m<sup>2</sup> de SDP ;
- des espaces publics représentant 40 % de la superficie du projet dont la moitié en espaces verts de 11 000 m<sup>2</sup> (7 000 m<sup>2</sup> en 2015), en lien avec ceux existants dans l'environnement du projet, ainsi que deux voies nouvelles reliant la rue du Port à l'avenue Roosevelt, des cheminements doux et 400 m de pistes cyclables ;
- 390 places de stationnement privé pour les logements (au lieu de 890 en 2015), 60 places sur voirie (au lieu de 104 places en 2015) et 70 places aériennes pour la mosquée.

Les travaux (hormis le groupe scolaire) s'échelonneront en quatre phases de 2021 à 2024 (p. 65).

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

L'étude d'impact est datée du mois d'août 2020. Elle fait suite, en l'actualisant, à une précédente étude d'impact rendue sur ce projet au stade de création de la ZAC.

Les enjeux du site et du projet sont bien identifiés, synthétisés et hiérarchisés dans l'étude d'impact. Les thématiques environnementales y sont traitées de façon satisfaisante.

De nombreuses informations utiles et illustrations sont présentées, permettant la visualisation des aménagements prévus et l'appréciation de l'ampleur du projet.

Toutefois, les parties actualisées par rapport à la précédente étude d'impact auraient gagné à être apparentes dans le texte pour en faciliter la lecture et mieux faire comprendre les évolutions du projet et de ses impacts potentiels.

## 5. Analyse et prise en compte des principaux enjeux et impacts environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- La pollution des sols et des eaux ;
- Le risque d'inondation lié aux eaux pluviales et aux remontées de nappes ;
- La biodiversité ;
- Le paysage ;
- Les déplacements et les pollutions associées ;
- L'énergie et le climat.

### 4.1 La pollution des sols et des eaux

Les recherches bibliographiques et les investigations de terrain actualisées en 2020 par le pétitionnaire ont permis de mettre en évidence (p. 99) la présence dans le sol de pollutions en métaux lourds (cadmium, plomb, cuivre, arsenic et ponctuellement au mercure), avec des traces en hydrocarbures et en Benzène, Toluène, Ethylbenzène et Xylènes (BTEX) dans les gaz du sol (p. 254). Des HAP et COHV totaux ont par ailleurs été identifiés dans les eaux souterraines.

Une étude quantitative des risques sanitaires (EQRS) au droit de l'école a été réalisée en 2015 et a conclu, sur le plan sanitaire, à la compatibilité du site avec l'usage projeté tout en recommandant des investigations complémentaires et une mise à jour de l'EQRS.

Pour la réalisation du groupe scolaire (p. 253), des travaux de terrassement ont été menés jusqu'à 3 m de profondeur pour la création du niveau de sous-sol, la majeure partie des terres impactées par les hydrocarbures a été évacuée du site. Par ailleurs, la pollution ayant été détectée ponctuellement entre 3 et 4 m de profondeur, il a été procédé à un surcreusement de 1 m de profondeur, a minima. La zone surcreusée a fait l'objet d'un remblaiement par des matériaux exempts de pollution.

L'étude d'impact fait par ailleurs état d'un diagnostic de pollution réalisé sur le lot E de la ZAC (correspondant à des bâtiments d'habitations situés sur l'avenue Roosevelt) et des mesures de gestion envisagées en conséquence. Ces mesures sont notamment :

- l'apport de terres végétales saines (a minima 30 cm) pour la constitution des espaces verts ;
- le suivi de la gestion des déblais non inertes par un bureau d'étude spécialisé ;
- la pose de piézomètres pour évaluer le dégazage des eaux souterraines et la présence de mercure volatil dans les terrains, et si nécessaire une analyse des risques résiduels (ARR) prédictive ;
- le suivi des eaux souterraines au niveau du piézomètre déjà mis en place et éventuellement des piézomètres géotechniques réalisés.

Pour les autres lots, elle prévoit (p. 406) de réaliser des investigations dans les différents milieux (sol et eau souterraine) afin de quantifier la pollution rencontrée, d'élaborer une stratégie adaptée en matière de gestion de la pollution et déterminer les mesures de dépollution et les filières d'évacuation des terres excavées.

A ce stade du projet, les études de pollution des sols et le plan de gestion ne sont donc pas réalisés sur la totalité du périmètre de la ZAC.

***La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par les études de pollution des sols et des eaux souterraines restant à mener sur l'ensemble du périmètre de la ZAC, et par les mesures de gestion définies en conséquence pour rendre compatible l'état des milieux avec les aménagements prévus.***

## **4.2 Le risque d'inondation par ruissellement et remontée de nappes**

Les risques d'inondation liés au ruissellement des eaux pluviales et aux remontées de nappes sont identifiés (p. 102). Au droit du site, la nappe phréatique est en effet à faible profondeur (4-5 m, voire 2,5 m et jusqu'au niveau du terrain naturel lui-même (p. 82). S'agissant des eaux pluviales, l'état initial présente des données issues de la bibliographie ou d'investigations de terrain. Il en ressort que les capacités d'infiltration sont hétérogènes. En cas de fortes pluies, et en l'absence de cours d'eau à proximité immédiate, les eaux de pluie, ne pouvant s'infiltrer aisément, ne peuvent s'évacuer et sont, par conséquent, susceptibles de générer de fortes inondations par ruissellement.

Dans le cadre de la lutte contre les inondations, le département de la Seine-Saint-Denis réalise des bassins de rétention des eaux recevant, lors d'épisodes pluvieux importants, les eaux excédentaires qui ne peuvent être évacuées par les réseaux d'assainissement. Ces bassins contribuent aussi à la lutte contre les pollutions en permettant la décantation des eaux stockées. L'étude d'impact mentionne ainsi (p. 102) l'existence sur le site du projet d'un ouvrage de rétention de ce type, d'une capacité de 22 000 m<sup>3</sup>, qui se situe au carrefour de l'avenue du Président Roosevelt, de la rue Heurtault et de la rue du Chemin Vert, au droit de la cour d'école du groupe scolaire Frida Khalo. Toutefois, elle n'indique si ce bassin est en capacité de recevoir les eaux de ruissellement du projet d'aménagement de la ZAC.

La MRAe relève que le projet va entraîner une augmentation de l'imperméabilisation du site qui n'est pas chiffrée. Dans la mesure où le site est actuellement peu imperméabilisé (70 % en pleine terre), la gestion des eaux pluviales générées par le projet représente donc un enjeu important. Le maître d'ouvrage (p. 255), indique en ce sens que « *l'imperméabilisation des sols a pour effet négatif de diminuer les quantités d'eau infiltrées dans le sol et donc de réduire l'alimentation des eaux souterraines* » mais, rappelant que le site de la ZAC présente des polluants dans son sol, estime que cette « *imperméabilisation aura pour conséquence positive de réduire les quantités d'eau infiltrées et donc la migration de ces polluants du sol vers les eaux souterraines* ». Aussi, le maître d'ouvrage s'engage (p. 256) sur la voie d'une gestion des eaux pluviales dite « *à la source* », favorisant le stockage des eaux susceptibles d'être polluées plutôt que leur infiltration, dans le respect du débit de fuite dans le réseau d'assainissement limité à 10 l/s/ha.

La gestion des espaces publics de la ZAC se fera donc via la création d'ouvrages à ciel ouvert profitant des espaces verts du projet d'aménagement (noues paysagères d'un volume total de 100 m<sup>3</sup>, parc inondable d'un volume total de 400 m<sup>3</sup>). La gestion des espaces privés prévoit des ouvrages à ciel ouvert et/ou au niveau des toitures terrasses, avec une évacuation des eaux en gravitaire. Le groupe scolaire dispose ainsi d'un toit jardin de 1 800 m<sup>2</sup> qui constitue une rétention d'eau à la parcelle.

L'étude d'impact (p. 407), outre la réalisation d'un dossier au titre de la loi sur l'eau relevant du régime de la déclaration, prévoit la mise en œuvre d'un réseau séparatif et de rétention permettant la collecte distincte, le contrôle et la dépollution des eaux de pluies issues des espaces affectés à la circulation et au stationnement automobile. Elle prévoit également un suivi et un bilan de la qualité des eaux pluviales rejetées et des eaux souterraines au cours des premières années suivant l'achèvement des travaux.

***La MRAe recommande de préciser le taux d'imperméabilisation des sols générée par le projet, d'en quantifier les effets potentiels sur les phénomènes de ruissellement et de présenter le dimensionnement des futurs ouvrages de gestion des eaux pluviales afin de vérifier l'efficacité des mesures proposées. Elle recommande par ailleurs de compléter l'étude d'impact d'une évaluation du risque de pollution susceptible d'être générée par les eaux de nappe pompées lors du rabattement de nappe.***

## **6. 4.3 La biodiversité**

L'étude d'impact indique (p. 117) que « *le site de la ZAC comporte un secteur typique des espaces urbains délaissés, qui au fur et à mesure du temps est devenu une friche. C'est un espace important pour le développement de la biodiversité en ce sens qu'il est un milieu accueillant pour les espèces et qu'il permet leurs déplacements* ». Un pré-diagnostic de la faune intégrant des données bibliographiques et une prospection de terrain réalisée *in situ* en octobre 2020 (p. 121) conclut à la richesse du site pour son avifaune : 14 espèces d'oiseaux protégées y ont été identifiés. En 2015, six espèces d'oiseaux protégées nicheuses y avaient été identifiées (la Fauvette à tête noire, le Pouillot véloce, le Rougegorge familier, l'Accenteur mouchet et le Pinson des arbres et le Rougequeue noir). En 2020, seules deux espèces potentiellement nicheuses sur le site, sur les quatre espèces bénéficiant d'un statut défavorable sur la liste rouge nationale des oiseaux nicheurs, ont été identifiées (Le Chardonneret élégant et le Faucon Crécelle).

Avaient également été rencontrés en 2015 sur le site le Lézard des murailles (espèce protégée) et l'Œdipode turquoise (espèce d'arthropode protégée en Île-de-France). Ces espèces n'ont pas été recensées en octobre 2020. En revanche, la Mante religieuse, également protégée en Île-de-France, a été observée en septembre 2020 (p. 125).

L'étude d'impact conclut en page 126 que: « *le secteur étant enclavé dans une zone urbanisée et anthropisée, le nombre d'espèces présentes reste limité. Les enjeux pour le porteur de projet sont majoritairement faibles ou très faibles sauf pour l'avifaune (enjeu modéré)...* ».

Comme le souligne l'étude d'impact elle-même (p. 429), un unique passage de terrain et les conditions météorologiques de la période d'octobre ne permettent pas d'avoir un inventaire exhaustif de la faune présente sur le site. Pour la MRAe, le diagnostic réalisé n'est donc pas satisfaisant et peut conduire à sous estimer la biodiversité en présence. De plus, le niveau de menace pour les oiseaux n'est pas correctement apprécié, car la dernière liste rouge régionale des oiseaux nicheurs d'Île-de-France, datant de 2018, n'a pas été consultée, ce qui entraîne des erreurs dans l'évaluation des niveaux de menace indiqués dans l'étude d'impact.

La MRAe relève que si le projet d'aménagement va permettre la création d'une continuité verte potentiellement propice au maintien et au développement d'une certaine biodiversité, l'étude d'impact ne précise pas la nature et la superficie des différents habitats qui pourraient en être bénéficiaires, et elle ne met pas en balance les superficies d'habitats naturels impactés et celles des habitats naturels recréés, au titre des espaces verts du projet. Enfin, elle n'indique pas si une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées est prévue.

Au titre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts envisagées, outre le développement au sein du projet d'une trame verte et bleue, l'étude d'impact indique (p. 404) l'intervention en phase travaux d'un écologue au printemps pour vérifier le caractère nicheur des espèces, et l'adaptation du calendrier des travaux pour éviter la période de nidification le cas échéant.

***La MRAe recommande de compléter l'inventaire faunistique par un diagnostic de terrain réalisé sur un cycle complet, et actualiser cet inventaire en tenant compte de la liste rouge régionale, et de préciser le bilan des superficies d'habitats détruits et d'habitats recréés par le projet.***

#### **4.4 Le paysage**

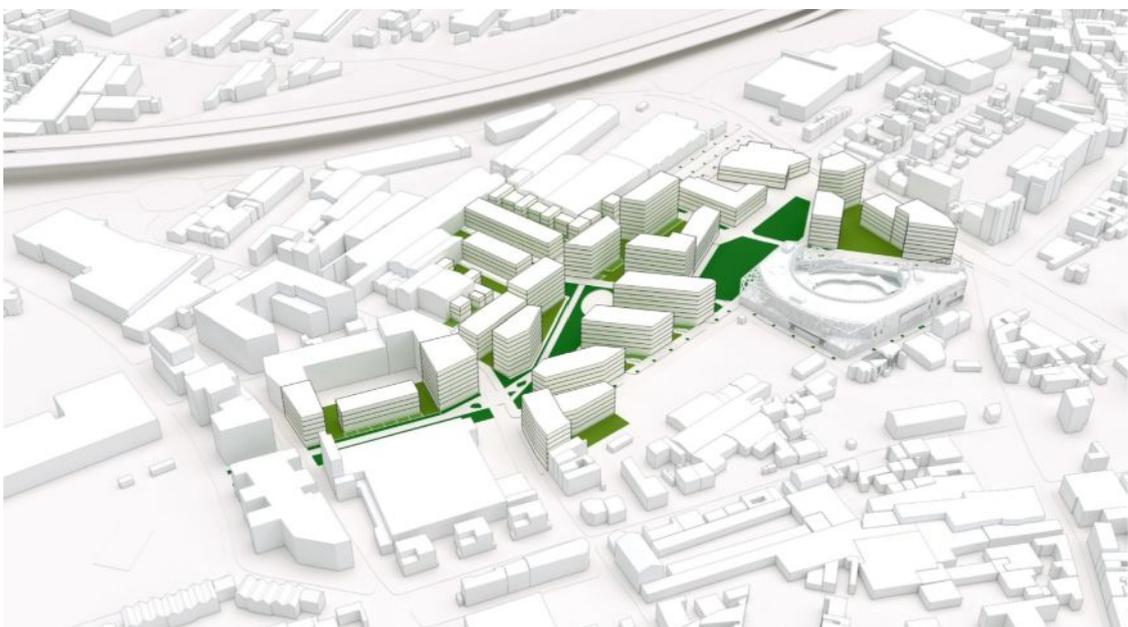
Les enjeux patrimoniaux et paysagers sont correctement traités dans l'étude d'impact (p. 143 et suivantes). Le site, dont la partie est archéologiquement sensible a fait l'objet d'une campagne de fouilles préventives en 2013 et 2014, est désormais libre de toute contrainte archéologique et n'est pas concerné par du bâti remarquable classé ou inscrit.

Le dossier comporte de nombreuses photos de l'état actuel des abords immédiats du site (p. 150), rendant compte d'un paysage urbain hétéroclite façonné par les grands axes de communication et une juxtaposition de zones industrielles, de grands ensembles et de quartiers pavillonnaires. L'étude d'impact indique (p 147) qu'il n'existe actuellement pas de transition entre les zones industrielles et résidentielles bien que leurs constructions aient des similitudes en termes d'époque de construction et des matériaux (briques).

L'étude d'impact décrit le projet sous la forme d'un plan masse (p. 49) et d'une maquette 3D (p. 264, fig. 5 ci-après) qui permettent d'identifier les hauteurs de bâti, de R+1 à R+8 avec une majorité de R+6 à R+8. Le diagramme 3D permet de visualiser l'insertion urbaine et paysagère du projet dans son environnement rapproché venant compléter le plan-masse (fig. 3 *supra*) indiquant la hauteur des bâtis du projet et des alentours. D'après l'étude d'impact, les bâtiments projetés auront différentes orientations pour libérer des vues dégagées et offrir le meilleur ensoleillement des logements et des cœurs d'îlots accueillant des jardins. L'étude d'impact présente plusieurs images de référence sur la configuration des futurs bâtiments.

Elle traite également (p. 262) des questions de perception du nouveau quartier depuis ses alentours sous l'angle des ouvertures visuelles qui seront rendues possibles grâce aux ouvertures créées à travers les îlots.

La MRAe note l'effort d'analyse réalisé dans cette version actualisée de l'étude d'impact concernant les transitions entre le futur quartier et les quartiers voisins, notamment compte tenu de la hauteur (R+8) de certains bâtiments (p. 265 à 269). Des cônes de vues panoramiques présentant les futures transitions sont présentées. Ils illustrent l'objectif du projet d'inscrire les hauteurs du futur bâti en continuité de l'existant. Par rapport au projet de 2015, la baisse des hauteurs maximum du programme de R+9 à R+8 et l'agencement du nouveau semble améliorer les transitions avec ses abords. Les transitions du projet avec les façades industrielles et commerciales sont également traitées de différentes façons, à savoir, éviter les vis-à-vis et favoriser les reculs et la plantation d'arbres en hautes-tiges agrémentés d'arbustes pour atténuer les coupures paysagères trop brutales.



**Fig 6. Maquette-diagramme 3D du projet et de son environnement (source : étude d'impact)**

## 4.5 Les déplacements et les pollutions associées

### L'accessibilité du site, les déplacements

L'accessibilité et les déplacements constituent un enjeu important du projet au regard de l'objectif de requalification et de désenclavement du quartier.

Comme précédemment indiqué, le site du projet est bien desservi par les transports en commun et cette desserte se renforcera dans le futur. Par l'aménagement de voies dédiées aux modes actifs et la mise en place d'une zone 30 sur l'ensemble du nouveau quartier, le maître d'ouvrage indique vouloir limiter l'usage de la voiture en favorisant le développement des circulations douces permettant d'accéder aisément aux transports collectifs.

Toutefois, l'étude d'impact reste évasive sur les conditions du stationnement et des accès vélo aux futurs bâtiments de la ZAC. Pour la MRAe, il importe qu'une description précise de ces conditions soit présentée par l'étude d'impact. Il serait opportun plus globalement de présenter l'ensemble de la chaîne des déplacements cyclables à l'échelle urbaine pertinente, afin de vérifier que les conditions d'efficacité et de sécurité de ce mode de déplacement sont suffisamment réunies dans le cadre du projet pour en permettre le développement escompté.

L'étude d'impact comporte une étude des trafics automobiles actualisée en 2017. Actuellement, les déplacements automobiles se concentrent sur l'avenue du Président Roosevelt à la sortie de l'A86 et dans une moindre mesure sur la rue de Saint-Denis ainsi que sur les autres axes. L'étude indique que l'avenue Roosevelt est proche de la saturation.

À l'heure de pointe du soir, les réserves de capacité du carrefour avenue du Président Roosevelt (RD27) / Rue Heurtault et du carrefour giratoire de l'échangeur A86 sont limitées (10 %), ce qui indique un fonctionnement chargé à très chargé.

À l'horizon 2025, la ZAC générera environ 850 véh/j en semaine dont 75 % par les logements (et 25 % par les commerces, l'école et le gymnase). En ce qui concerne la génération de trafic lié à la mosquée et au centre culturel, l'étude d'impact l'évalue sur la base des principales hypothèses à 765 véh/j avec une pointe à 1580 véh/j le vendredi, ces derniers flux étant susceptibles d'être fortement impactants en particulier sur l'offre de stationnement et les conditions de circulations locales (p. 288).

D'après l'étude d'impact, les flux supplémentaires générés par les logements n'impacteront pas significativement les conditions de circulation, mais le futur carrefour entre l'avenue du Président Roosevelt et la rue Nord de la ZAC ne présentera aucune réserve de capacité aux heures de pointe. La réserve de capacité des autres carrefours sera supérieure ou égale à 15 %.

À l'horizon 2045, les flux supplémentaires générés par la ZAC seraient moins importants que ceux de 2025 compte tenu notamment du renforcement de l'offre en transport en commun à proximité du secteur.

Concernant les effets cumulés avec les projets voisins, la MRAe note l'absence d'une vision macroscopique des flux induits sur le territoire concerné. En effet, le projet se situe à moins de 200 m d'un échangeur de l'A86 et à moins de 700 m de projets ANRU et PNRQAD qui vont générer du trafic supplémentaire dans un secteur déjà proche de la saturation.

L'étude d'impact ne fait état d'aucune étude de trafic globale sur ce secteur élargi prenant en compte l'ensemble des opérations d'aménagement qui ont été récemment achevées (2020) ou qui sont en cours d'achèvement, ainsi que les projets de transports.

A cet égard, il est à noter que, dans le cadre des travaux de la ligne 15 du Grand Paris Express, un ouvrage annexe du Grand Paris Express L15 sera implanté au droit de l'emprise de la ZAC, générant du trafic poids lourds qui sollicitera fortement les voiries aux alentours jusqu'en 2030.

L'étude d'impact ne fournit pas d'élément précis sur les pollutions et nuisances susceptibles d'être générées pendant la phase travaux de la ZAC, au cours de ses différentes phases de réalisation, tant pour les riverains que pour les futurs résidents (nombre de rotations de poids-lourds, impacts en termes de pollutions sonores et atmosphériques etc).

***La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation précise des conditions de stationnement et d'accès des vélos aux bâtiments, ainsi que de l'ensemble de la chaîne de mobilité en modes actifs prévue dans le cadre du projet et de ses connexions avec l'environnement urbain, afin de démontrer que les conditions sont réunies pour atteindre l'objectif d'un report modal efficace en leur faveur.***

### **Le bruit**

L'ambiance sonore au niveau de la ZAC est principalement impactée par les axes de communication que sont l'autoroute A86 et l'avenue du Président Roosevelt. L'étude d'impact comporte une étude acoustique révélant des nuisances provenant principalement de la rue Saint-Denis et de l'avenue Roosevelt à l'est. Les mesures réalisées en période diurne mettent, en effet, en évidence un niveau de LAeq en limite de ces axes de 75 dBA, pour des niveaux compris entre 60 et 70 dBA pour les autres points de mesure relevés ailleurs sur le périmètre de la ZAC.

Les seules mesures mentionnées par l'étude d'impact à cet égard (p. 409) sont des mesures de réduction visant à atteindre les objectifs réglementaires applicables en matière d'isolement phonique des bâtiments (de 30 à 35 dB maximum pour les immeubles d'habitation). Il n'est pas fait état d'éventuelles mesures d'évitement liées à la conception de l'aménagement d'ensemble ou d'autres mesures de réduction qui pourraient bénéficier aux espaces extérieurs ou aux logements en période estivale.

Au titre des indicateurs de suivi, l'étude d'impact se borne à préciser que des relevés de niveaux sonores pourront être réalisés après l'achèvement des travaux.

### **La qualité de l'air**

L'étude d'impact comporte une caractérisation de la qualité de l'air à l'état initial. Celle-ci repose sur l'analyse de quatre stations d'Airparif les plus proches (p. 198), qui affichent des dépassements des valeurs guides et des limites de concentration notamment pour le dioxyde d'azote liés au trafic automobile. Compte tenu de la proximité de l'A86 à 100-125 m au nord du projet, l'étude d'impact a été complétée, par rapport à la version de 2015, par la caractérisation de l'état initial issue de mesures *in situ* réalisées sur la période du 21 février au 10 mars 2020.

Les résultats (p. 205) montrent que les taux de concentration en particules fines en situation de fond ont respecté les recommandations journalières de l'OMS pour les particules PM10 (50 µg/m<sup>3</sup>) et les particules PM2,5 (25 µg/m<sup>3</sup>), valeurs limites plus restrictives que les valeurs réglementaires nationales (décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010).

Les mesures de dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> sont en revanche plus élevées pour les points en bordure d'axes routiers importants (notamment l'avenue Roosevelt / RD31 et la RD20) et ne respectent la réglementation nationale que pour les points situés en retrait du trafic<sup>3</sup>.

Parmi les mesures de réduction et d'accompagnement envisagées, l'étude d'impact mentionne en particulier (p. 408) des mesures constructives destinées à limiter la pénétration de polluants de l'extérieur ou l'exposition des populations (agencement des pièces à vivre en cœur d'îlot, filtration de l'air, ventilation).

Il est précisé que des relevés de niveaux de polluants atmosphériques pourront être effectués à l'issue des travaux, pour analyser l'efficacité de ces mesures et comparer les données avec celles du réseau Airparif. Compte tenu des exigences de contrôle et d'entretien rappelées par le maître d'ouvrage concernant notamment les systèmes de ventilation, il convient pour la MRAe que de tels relevés soient effectivement réalisés et s'accompagnent de prescriptions précises en la matière à l'attention des acquéreurs de lots et des futurs gestionnaires d'immeubles.

***La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation plus précise des pollutions et nuisances potentielles générées par la phase chantier du projet.***

***Elle recommande également la mise en œuvre d'un suivi effectif et rigoureux de la qualité de l'air et des niveaux sonores à l'issue des travaux, afin de contrôler l'efficacité des mesures de réduction mises en œuvre dans la cadre du projet, et d'assortir les cahiers de cession des lots des prescriptions nécessaires pour garantir la pérennité de ces mesures.***

### **Les vibrations**

L'étude d'impact prend en compte l'enjeu des vibrations et les gênes pouvant être engendrées pour les futurs habitants au droit du passage en souterrain de la future ligne 15 (pages 252, 314 et 409). L'étude d'impact en page 410, rappelle que l'implantation du tunnel, aussi bien en plan qu'en altimétrie, n'est pas encore établie précisément à ce stade. Elle précise qu'une profondeur suffisante du tracé au regard des futurs immeubles représente une mesure d'évitement efficace confortée par les retours d'expérience. A ce titre, la profondeur du tracé de la ligne 15 devrait se situer entre 15 et 20 m, ce qui, pour le maître d'ouvrage, devrait être compatible avec la construction d'immeubles au-dessus du métro. De plus, l'implantation des futurs bâtiments devrait se situer en dehors de l'aplomb de tracé de la ligne L15 Est.

Des mesures de réductions sont également proposées telles que des dispositifs anti-vibratiles sur les bâtiments, bien que le projet de métro intègre déjà des équipements entre le rail et sa fondation pour réduire la dispersion des vibrations dans le sol.

Des mesures de suivi sont également prévues dans le cadre du « Plan de management des bruits et vibrations transmis par le sol en phase exploitation » défini par la Société du Grand Paris.

<sup>3</sup> Les valeurs relevées sont comprises entre 46,6 et 61,9 µg/m<sup>3</sup> sur les cinq points de mesure situés au plus proche des grands axes, pour une valeur réglementaire moyenne annuelle de 40 µg/m<sup>3</sup>.

La MRAe note, en comparaison avec le projet dans sa version 2015, la bonne prise en compte de l'enjeu vibrations par des mesures d'évitement et de réduction (ainsi que des mesures de suivi en phase exploitation) qui permettent de réduire les impacts du projet.

#### 4.6 L'énergie et le climat

L'étude d'impact rend compte d'une étude sur les énergies renouvelables à l'échelle du site (p. 223 et suivantes). La solution proposée par le maître d'ouvrage (p. 334) de retenir l'option d'étendre le réseau de chaleur de Plaine Commune Energie au site de la ZAC présente l'avantage notamment d'un coût inférieur aux autres scénarios (en particulier création d'un nouveau réseau géothermique ou de biomasse). Toutefois, l'étude d'impact indique que ce procédé occasionnera davantage d'émissions de CO<sub>2</sub> que les autres solutions (environ 14 000 tonnes sur 30 ans contre 8 à 10 000 pour la géothermie et la biomasse). Dans le cadre de la mise en œuvre de sa politique énergétique, le syndicat mixte des réseaux d'énergie calorifique (SMIREC) a décidé d'étendre son réseau de chaleur sur le territoire de la ville d'Aubervilliers pour alimenter en chaleur renouvelable la ZAC Port Chemin Vert (p. 232).

Le MRAe note que le réseau de chaleur actuel de la CPCU géré par la SMIREC n'utilise pas d'énergie renouvelable puisqu'il est alimenté notamment par du charbon à bois. Toutefois, l'étude d'impact indique que le SMIREC a pour objectif à terme d'alimenter son réseau de chaleur à 50% par un doublet de géothermie profonde au Dogger, sans préciser toutefois le calendrier et l'état d'avancement de cette alimentation.

L'étude d'impact (p. 248 et 252) indique que le projet est susceptible de contribuer à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation, mais dans des proportions limitées. Elle évoque plutôt à cet égard les effets positifs des partis d'aménagement retenus (conception bioclimatique des bâtiments, forme ouverte et orientations multiples des îlots, protection thermique extérieure des vitrages, promotion des modes actifs de déplacement). Pour la MRAe, un certain nombre de mesures vont en effet dans le bon sens (mise en œuvre des normes de construction de la réglementation environnementale, RE 2020) visant à promouvoir des mesures de performance énergétique et d'énergie renouvelable pour des bâtiments à énergie positive, part des espaces verts et végétalisation des espaces publics et privés favorisant la création d'îlots de fraîcheur en été). Elle relève néanmoins l'absence de toute évaluation précise (du type bilan carbone) des émissions de gaz à effet de serre générées, directement ou indirectement, par le projet, ainsi que d'une évaluation des incidences potentielles de ce dernier sur le phénomène des îlots de chaleur à l'échelle d'un périmètre élargi, compte tenu de l'urbanisation et de l'imperméabilisation de la plus grande partie d'une emprise actuellement de pleine terre et végétalisée.

***La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation précise des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet ainsi que par une évaluation des effets du projet sur la création ou l'aggravation des îlots de chaleur à une large échelle.***

## 7. Justification du projet retenu et variantes envisagées

L'étude d'impact présente plusieurs variantes du projet envisagées en 2012-2014 (p. 361). Deux des trois scénarios pressentis, qui comprenaient tous la réalisation d'un groupe scolaire, d'une mosquée, de 800 logements et des espaces publics, ont été écartés en

raison notamment de l'emprise trop restreinte du groupe scolaire, de la desserte insuffisante de la mosquée, d'une qualité paysagère insuffisante et d'une prise en compte insuffisante des contraintes liées au futur métro de la ligne 15. Le scénario retenu dans le cadre de la création de la ZAC accordait en particulier plus d'importance aux espaces verts et aux cheminements piétons.

A la suite de réserves émises sur la densité du projet par les riverains, lors des concertations organisées en 2016-2017, le nombre de logements a été abaissé à 610 logements et la surface dévolue aux espaces verts a été augmentée de 6000 à 11 000 m<sup>2</sup>.

Un bilan de la concertation menée figure dans l'étude d'impact (partie 9).

La MRAe souligne le caractère complet de ce bilan et la qualité du processus d'élaboration du projet qui a été mis en œuvre, compte tenu des avis produits et de la consultation des populations.

## 8. Information, consultation et participation du public

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](mailto: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, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

**Fait et délibéré en séance le 30 juin 2021 où étaient présents :**  
**Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-Jacques LAFITTE, Jean-François LANDEL,**  
**Ruth MARQUES, François NOISETTE, Philippe SCHMIT, président.**