



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale
d'Île-de-France sur le projet d'aménagement du quartier du
Baillet sur la commune de Drancy (93)**

N°MRAe 2021 -1717
en date du 30/09/2021

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du quartier du Baillet, situé à Drancy dans le département de la Seine-Saint-Denis, porté par la SNC Vinci Immobilier, et sur son étude d'impact datée de décembre 2020. Il est émis dans le cadre d'une procédure d'instruction de deux demandes de permis de construire correspondant aux lots de la première phase du projet.

Le projet consiste, sur une emprise foncière de 4,5 ha actuellement occupée par une friche végétale depuis plus de dix ans, en l'aménagement d'un quartier mixte devant accueillir 800 logements répartis sur dix lots en R+3 à R+8 (lots A1, A2, B, C1, C2, D1, D2), un établissement culturel (E1), un groupe scolaire (E2) et une surface commerciale (lot F), le tout sur une surface de plancher totale de 65 535 m², ainsi que des squares et jardins.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent : la pollution du sol et de la nappe, les eaux pluviales, les déplacements, le bruit et la qualité de l'air, le milieu naturel et le paysage, la consommation énergétique, les îlots de chaleur et les risques industriels.

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

- justifier la compatibilité de l'ensemble des lots du projet au regard des pollutions des sols, de la nappe et des gaz du sol, en réalisant un diagnostic complet de ces pollutions et en présentant des solutions alternatives susceptibles d'en éviter ou réduire les impacts, notamment en ce qui concerne le groupe scolaire ;
- présenter à l'échelle de l'ensemble des lots du projet les dispositifs de gestion des eaux pluviales et en justifier le dimensionnement et la localisation au regard de l'état initial du site au stade de friche ;
- préciser la part potentielle ou attendue du report modal vers les transports en commun et les modes actifs, ainsi que les conditions d'accessibilité et de connexion des cheminements cyclables aux autres quartiers de Drancy et aux villes voisines;
- justifier les partis d'aménagement et de programmation au regard de l'objectif de limiter l'exposition des futures populations résidentes au bruit, réaliser une campagne de mesure des niveaux sonores en phase exploitation pour confirmer les niveaux de bruits évalués par modélisation et définir des mesures d'évitement et de réduction s'agissant en particulier de l'exposition au bruit du groupe scolaire et des logements situés le long des voies ferrées ;
- réaliser des mesures *in situ* de tous les paramètres de la qualité de l'air afin de valider la modélisation de l'état initial et après projet, et préciser ou définir des mesures d'évitement et de réduction complémentaires, ainsi que leur dispositif de suivi ;
- évaluer le phénomène d'îlot de chaleur généré par le projet au regard du site à l'état de friche et de préciser ou définir le dispositif de suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation proposées.

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

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	5
1. Présentation du projet.....	5
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	7
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	7
2. L'évaluation environnementale.....	8
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	8
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	8
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	9
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	9
3.1. La pollution du sol et de la nappe.....	9
3.2. Les eaux pluviales, les eaux souterraines et l'eau potable.....	11
3.3. Les déplacements, le bruit et la qualité de l'air.....	12
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	17
ANNEXE.....	19
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	20

Préambule

En application de l'[article R. 122-6 I 3° du code de l'environnement](#), la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la ville de Drancy pour rendre un avis, dans le cadre de l'instruction d'une demande de permis de construire, sur le projet d'aménagement du quartier du Baillet à Drancy (93), porté par la SNC Vinci Immobilier, sur la base de son étude d'impact datée de décembre 2020.

Ce projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale systématique en application des dispositions de l'[article R. 122-2 du code de l'environnement](#) (rubrique 39b) du [tableau annexé](#) à cet article¹).

Cette saisine étant conforme au [paragraphe I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 30 juillet 2021. Conformément au [paragraphe II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#) l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du [paragraphe III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 30 juillet 2021. Sa réponse du 3 septembre 2021 est prise en compte dans le présent avis.

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 a délégué, par sa décision du 8 septembre 2021, à Jean-François Landel la compétence à statuer sur ce dossier.

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.

1 « 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 m² ».

Avis détaillé

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement² et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) 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.

Conformément à ces directives un 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'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet, porté par la SNC Vinci Immobilier Île-de-France, consiste, sur la commune de Drancy (département de la Seine-Saint-Denis) à réaliser un ensemble immobilier mixte sur une emprise foncière de 4,5 ha, située au sein d'une friche ferroviaire et industrielle d'une superficie de 6,5 hectares.

Le site est localisé au nord de la commune, entre les voies ferrées de la gare de triage de Drancy-Le Bourget au nord et l'avenue Marceau (RD30) au sud, artère principale de la commune. Il accueillait anciennement des hangars de la SNCF et différentes activités industrielles, dont une entreprise de recyclage de métaux (p 6). Après l'arrêt de ces activités, les terrains ont été rachetés en 2009 à la SNCF par la ville de Drancy qui a entrepris des travaux de démolition et de dépollution.

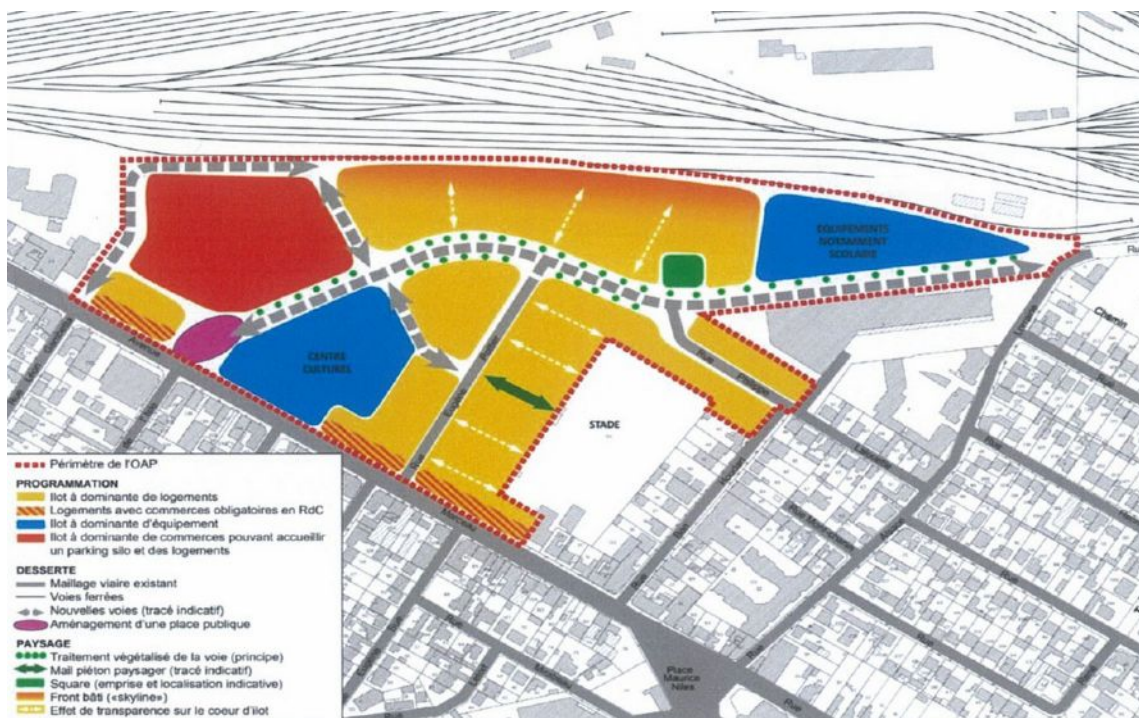


Figure 1: Plan de situation du projet (source : étude d'impact)

- 2 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

L'objectif du projet est de requalifier cet espace en un quartier mixte combinant de l'habitat collectif, des équipements publics, des commerces et des services. Le secteur du projet fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dans le plan local d'urbanisme, dont les ambitions en termes d'aménagement sont de :

- renforcer l'attractivité résidentielle par la construction de logements ;
- redynamiser le cœur commerçant de la commune ;
- augmenter la part modale des transports en commun et celles des modes doux ;
- améliorer la qualité paysagère ;
- rétablir les continuités écologiques et préparer la transition énergétique du territoire.



Le projet prévoit une programmation multifonctionnelle répartie sur dix lots :

- Lots A1, A2, B, C1, C2, D1 et F composés de logements sociaux, intermédiaires et en accession et de commerces. Le lot F abrite deux surfaces commerciales moyennes ;
- Lot E1 : un établissement culturel devant accueillir un théâtre, trois salles de cinéma, une salle polyvalente ;
- Lot E2 : un complexe scolaire de 20 classes (12 classes de maternelle, 5 classes élémentaires et 3 salles de centres de loisirs) ;

Un niveau de sous-sol au droit de chaque bâtiment (un second niveau de sous-sol serait à l'étude au droit des îlots A1, A2, C1 et C2 (annexes p 171/483)).

Les lots A1, B, D1 et F sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage SNC Vinci Immobilier et correspondent à la première phase du projet ; les autres lots seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Drancy et rétrocédés ultérieurement à des opérateurs immobiliers.

La programmation se développe sur 65 535 m² de surface de plancher au total (SDP), et se compose :

- de surfaces commerciales et de services (9474 m²) ;
- d'un pôle culturel (cinéma, salle polyvalente)(9400 m²) ;
- de 800 logements (49 949 m²) ;
- d'un groupe scolaire (dont la SDP n'est pas précisée).

Le plan masse, figurant en page 10 (fig 7) de l'étude d'impact, présente des hauteurs décroissantes du nord vers le sud, allant de R+8 le long des voies ferroviaires à R+3 le long de l'avenue Marceau.

Les logements sont agencés par lots comportant chacun des jardins en cœur d'îlot avec un square en C1.

Le planning des travaux prévoit des durées comprises entre 26 et 30 mois, avec un démarrage entre 2022 et 2028 et des livraisons échelonnées entre 2024 et 2030 (p 9).

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

L'étude d'impact n'apporte pas de précision sur les modalités d'association du public en amont du projet.

(1) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact sur les consultations éventuellement menées avec le public.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

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

- La pollution du sol et des eaux souterraines ;
- Les eaux pluviales et l'eau potable ;
- Les déplacements, le bruit et l'air ;
- Le milieu naturel et le paysage ;
- La consommation énergétique, les émissions de gaz à effet de serre et les îlots de chaleur ;
- Le risque industriel.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

L'étude d'impact se compose de quatre pièces distinctes, respectivement : la présentation de l'état initial de l'environnement (document intitulé « *scénario de référence - aspects pertinents de l'état actuel et évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet* »), la présentation du projet, des variantes, des impacts et des mesures (document intitulé « *impacts - mesures* ») et le résumé non technique (RNT). Des annexes, comprenant notamment des études de trafic, air et santé, acoustique et vibratoire et de la qualité des milieux, sont jointes à l'étude d'impact.

La MRAe note que la lecture de l'étude d'impact est rendue difficile du fait de la multiplicité des documents et du format "scan", rendant médiocre la qualité de certaines illustrations, nécessitant de multiples rotations de pages dans les annexes et empêchant la recherche par mot clé. La pagination propre à chaque document ne facilite pas non plus le référencement des pages. Dans le présent avis, sauf indication contraire, les pages seront citées en se référant soit au document présentant l'état initial de l'environnement (volet 1), soit à celui présentant le projet, ses impacts et mesures (volet 2).

Les thématiques environnementales sont traitées mais nécessitent des compléments pour certaines. De nombreuses informations utiles et de nombreuses illustrations sont présentées permettant de visualiser les aménagements prévus et d'apprécier l'ampleur du projet.

La description du projet retenu gagnerait toutefois à être plus précise : nombre de logements par lot, nombre de niveaux de sous-sol de parkings sous les îlots et de nombre de places de stationnement au total, SDP du groupe scolaire et du pôle culturel.

(2) La MRAe recommande d'améliorer la qualité de présentation de l'étude d'impact.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) identifie le le périmètre d'étude du projet comme un secteur d'urbanisation préférentielle offrant un potentiel de création de quartiers urbains de qualité et une forte densité, comprenant un site multimodal d'enjeux nationaux (p.47 volet 1). Le PLU de Drancy a été modifié en avril 2018 pour y intégrer une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sur le quartier du Baillet (p.48, volet 1).

La MRAe relève que le périmètre du projet présenté ne correspond pas exactement à celui de l'OAP du PLU, puisqu'il n'inclut notamment pas certains îlots situés entre la rue Eugène Potier et le stade, ainsi que l'îlot situé entre le lot E1 (centre culturel) et cette même rue, y compris les principes de liaisons associés à ces îlots (fig. 2 et 3). Même si une procédure de modification du PLU est en cours pour ajuster en partie le périmètre de l'OAP³, de nouvelles opérations urbaines devraient donc être nécessaires à l'avenir pour répondre à l'ensemble des principes d'aménagement prévus par cette OAP. En tant que composantes d'un projet d'ensemble sur ce quartier, ces futures opérations appelleront à une actualisation de la présente étude d'impact.

(3) La MRAe recommande de prévoir l'actualisation de l'étude d'impact pour prendre en compte les opérations urbaines éventuellement à venir dans le périmètre de l'OAP.

³ La MRAe ayant été saisie le 3 août 2021 d'une demande d'examen au cas par cas de cette modification du PLU, qui prévoit notamment de retirer du périmètre de l'OAP les îlots situés entre la rue Eugène Potier et le stade.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Deux variantes du projet sont très succinctement évoquées dans l'étude d'impact (p.7 volet 2). Les premières études d'urbanisation sont réalisées en 2010 afin d'identifier le potentiel foncier du secteur du Baillet. Une première proposition intègre un espace culturel et un groupe scolaire. Une seconde variante inclut une Maison d'accueil spécialisée (MAS) pour adultes handicapés ainsi qu'un établissement scolaire, mais ne prévoit pas de centre culturel. C'est la première proposition qui a été choisie, dans le but de relocaliser l'actuel "Espace culturel du Parc". Ce dernier étant actuellement situé au sud-est du site (au sud de la rue Ladoucette et au nord de la rue Sadi Carnot) et à l'ouest du Château de Ladoucette, son déménagement permettra de retrouver la perspective historique menant au Château de la Doucette.

La MRAe souligne l'absence dans l'étude d'impact de variantes au regard de l'exposition des futurs usagers au bruit (agencement des logements et du groupe scolaire), et au regard de l'implantation d'un groupe scolaire sur une zone polluée.

L'étude d'impact cite en p.46 (volet 1) le PLU de Drancy en vigueur, datant d'avril 2018, qui prévoit une OAP relative au projet du quartier du Baillet.

(4) La MRAe recommande de justifier le projet au regard de solutions alternatives susceptibles d'éviter ou réduire ses impacts négatifs concernant le bruit et les sols pollués.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. La pollution du sol et de la nappe

Certains terrains du projet sont référencés dans les bases de données BASIAS⁴ de recensement des anciennes activités polluantes (notamment activité de démantèlement d'épaves automobiles, entreposage et stockage frigorifique ou non, métallurgie, stockage de liquides inflammables, dont plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement - ICPE), et BASOL⁵.

Le maître d'ouvrage indique que le site a fait l'objet de travaux de dépollution par la ville de Drancy en 2010 et 2011 (désamiantage, démantèlement des bâtiments industriels et dépollution). Il a fait réaliser en 2019 un diagnostic des pollutions en présence dans les sols, les eaux souterraines et les gaz du sol (p.95, volet 1), joint en annexe de l'étude d'impact.

4 Base de données des anciens sites industriels et activités de service.

5 Base de données des sites pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.



Figure 4: Plan de situation des sondages du diagnostic pollution sol/eaux (source : étude d'impact)

Une première conclusion de ce diagnostic, rapportée par l'étude d'impact, indique « *que les sols devant rester en place suite à l'aménagement des futurs bâtiments ne présentent aucune pollution* », exception faite de « *traces sans impact sur les futurs utilisateurs du site* ».

En revanche, « *les résultats d'analyses mettent en évidence plusieurs dépassements des critères définissant les déchets inertes, sur chacun des îlots* », et « *les analyses démontrent la présence généralisée d'arsenic dans les eaux souterraines* », ainsi que « *la présence de COHV (et notamment tétrachloroéthylène et trichloroéthylène)* » également généralisée, mais avec de fortes teneurs en partie centrale du site. L'origine de la contamination des eaux souterraines n'est pas précisément connue et peut être liée à une contribution du site et/ou à une source située en amont hydraulique hors site.

La MRAe note qu'une analyse des risques résiduels prédictive (ARRp) a été réalisée sur la base de concentrations maximales mesurées dans les gaz du sol et les eaux souterraines pour les lots A1, A2, C1, C2, B, D1 et F, d'où il ressort que les quotients de danger (QD) et les excès de risques individuels (ERI) sont acceptables, ce qui permet de conclure à la compatibilité des milieux en présence avec le projet (annexes p 217 à p 339/483).

Toutefois, le diagnostic recommande la réalisation d'une nouvelle campagne de prélèvements de gaz du sol en période estivale, en complément de celle déjà réalisée, ainsi qu'une nouvelle campagne de prélèvements des eaux souterraines et la mise en place d'un suivi des terrassements et de l'évacuation hors site des terres non inertes par un bureau d'étude spécialisé (annexes, p 340/483). Le maître d'ouvrage indique bien prendre à son compte, au titre des mesures d'accompagnement (RNT p 41), la recommandation de réaliser de nouvelles campagnes de prélèvements de gaz de sol et des eaux souterraines, mais pas celle d'assurer un suivi des terrassements et de l'évacuation des terres non inertes.

Pour les lots F (futurs logements et commerces), A1, B et D1 (futurs logements), les dossiers de demandes de permis de construire comportent en annexe des attestations démontrant la bonne prise en compte de la pollution des sols et prévoient des recommandations de gestion. Pour les lots F, A1, B, des mesures sont proposées, telles que le recouvrement des espaces verts de pleine terre par 30 cm de terres saines et banalisées par grillage avertisseur, des restrictions d'usages telles que l'interdiction de planter des arbres fruitiers, l'interdic-

tion de réaliser des fouilles au-delà de 30 cm. Concernant les autres lots, A2, C1 et C2 (futurs logements), pour lesquels les demandes de permis de construire n'ont pas encore été déposées et qui ne bénéficient pas de telles attestations, ces dernières devront être fournies.

Pour la MRAe, les informations contenues en annexes (p 217 à p 339/483) mériteraient d'être synthétisées dans l'étude d'impact.

La MRAe relève par ailleurs que les lots E1 et E2 (établissement culturel et établissement scolaire) n'ont pas fait l'objet des études de pollution présentées dans le diagnostic annexé à l'étude d'impact, comme en témoigne le plan de situation des sondages réalisés pour ce diagnostic.

La MRAe relève enfin que la quantité de déblais sur certains lots (A1, A2, C1, B, D1 et voiries) a été évaluée, sur la base de l'hypothèse d'un niveau de sous-sol, à 138 852 tonnes et à un volume de 77 140 m³. Cette évaluation ne prend pas en compte, là non plus, les lots E1 et E2, et ne précise pas les quantités estimées de terres non inertes à évacuer en filières spécialisées, ni les modalités prévues pour ces évaluations.

Enfin, il n'est pas présenté de bilan des avantages et inconvénients de différentes options de localisation du groupe scolaire conformément à la circulaire du 8 février 2007.

(5) La MRAe recommande de :

- **mettre en place un suivi des terrassements et de l'évacuation des terres non inertes par un bureau d'études spécialisé au regard des risques de pollution des sols et des eaux ;**
- **réaliser un diagnostic des sols, des eaux souterraines et des gaz du sol sur les lots E1 et E2 selon la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués, et justifier en conséquence la compatibilité du projet au regard des pollutions en présence sur ces lots ;**
- **réaliser un bilan des avantages et inconvénients de différentes options de localisation du groupe scolaire conformément à la circulaire du 8 février 2007 ;**
- **préciser les estimations de quantités de déblais, et notamment de terres non inertes à évacuer, pour l'ensemble des lots, ainsi que les modalités de transport prévues.**

3.2. Les eaux pluviales, les eaux souterraines et l'eau potable

Le site du projet, aujourd'hui intégralement de pleine terre et végétalisé, va être en grande partie (à 81%) imperméabilisé dans le cadre du projet, ce qui va générer du ruissellement que le projet se doit de réguler pour éviter le phénomène d'inondation pluviale.

L'étude d'impact, qui ne présente que le dispositif d'assainissement des eaux pluviales prévu pour le lot F (p 15, volet 2), prévoit des ouvrages de gestion des eaux de pluie tels que noues, toitures végétalisées et bassin enterré, en considérant uniquement une pluie courante (fréquence de retour dix ans), sans considérer les pluies moins fréquentes mais plus intenses et sans justifier non plus le dimensionnement ni la localisation des ouvrages.

L'étude d'impact (page 13, volet 2) indique que l'impact du projet en termes d'imperméabilisation est positif (mais « d'intensité modérée ») par rapport au site avant démolition, précisant que les surfaces perméables représenteront 19 % du site après réalisation du projet contre 6 % avant 2010 (donc avant la démolition des hangars de la SNCF).

La MRAe souligne qu'au vu du périmètre du projet ayant fait l'objet de l'étude d'impact, l'état initial à considérer pour la prise en compte de l'imperméabilisation et le dimensionnement des ouvrages de rétention n'est pas le stade antérieur à 2010 mais bien le site actuel au stade de friche caractérisée par l'absence d'imperméabilisation.

En conséquence, la MRAe estime que la prise en compte de l'enjeu de la gestion des eaux pluviales au regard du risque d'inondation est insuffisante

Par ailleurs, l'enjeu de remontée de nappe est pris en compte dans l'étude d'impact (p 17 volet 1). En effet, ce phénomène peut engendrer des inondations des futurs parkings et locaux souterrains au sein du projet. Des données piézométriques datant de 2009 ont été confrontées à des investigations récentes de terrain dans le secteur du projet qui confirmeraient l'absence de risque de remontée de nappe pour le projet.

Toutefois, des investigations complémentaires devront être réalisées si le maître d'ouvrage envisageait de réaliser plusieurs niveaux de parkings, ce qui n'est à ce stade pas encore arbitrée. En outre, les incidences sur la nappe des pompes de la nappe en phase de travaux, rendus nécessaires par la réalisation de ces infrastructures, devront être évaluées, ainsi que les risques de rejets polluants dans les eaux souterraines.

Enfin, compte tenu de l'augmentation du nombre d'habitants prévu dans le quartier du Baillet, l'étude d'impact gagnerait à évaluer plus précisément les nouveaux besoins en eau potable au regard des capacités d'approvisionnement du réseau public d'alimentation.

(6) La MRAe recommande de :

- de présenter à l'échelle de l'ensemble des lots les ouvrages de gestion des eaux pluviales (toitures végétalisées, noues, bassin de rétention) et d'en justifier le dimensionnement et la localisation en prenant comme référentiel l'état initial du site à son stade de friche actuel, et en précisant les incidences du projet pour des pluies de fréquence supérieure à dix ans ;
- d'évaluer les futurs besoins en eau potable induits par le projet pour démontrer la capacité d'approvisionnement du réseau public, dans le contexte de la raréfaction de la ressource lié au changement climatique.

3.3. Les déplacements, le bruit et la qualité de l'air

Le site du projet est desservi par les transports en commun. La gare du Bourget (RER B, Transilien K, tramway n°11), située au nord-ouest, est accessible en dix minutes à pied (moins d'un kilomètre). Elle est reliée au site par deux lignes de bus. Le secteur du projet n'est actuellement pas desservi par des pistes cyclables. À moyen terme, il est prévu la réalisation d'une piste cyclable sur la RD 30, ayant vocation à relier le site à la gare du Bourget. Un autre projet de piste cyclable devrait permettre de relier, le long de la RD 932, l'aéroport du Bourget à la Porte de la Villette à Paris.

Le projet prévoit (p.41 volet 2) un maillage piéton et vélo au sein du périmètre. L'étude d'impact ne mentionne pas l'existence de locaux de stationnement pour vélos, les conditions de leur accessibilité, ni les cheminements en modes actifs reliant le site du projet aux autres quartiers de la ville de Drancy, compte tenu notamment de l'aménagement seulement partiel de certaines voies à ce stade (rue Eugène Potier, rue Philippe Lalouette...).

L'étude d'impact relève des conditions de stationnement actuel sur les voiries desservant le site du projet sous tension en raison d'un manque de places (p.83, volet 1). Elle indique la réalisation dans le cadre du projet de parkings souterrains sous les futurs îlots, ainsi que des stationnements en surface (p.41 volet 2). 200 places seront créées sous la surface commerciale de l'îlot F, et les parkings en sous-sol des îlots comporteront en moyenne de 1,3 places par logement en accession et 1 place par logement social. Il n'est pas précisé le nombre de stationnements prévus au total, ni le nombre de niveaux de parking souterrains envisagé.

L'étude d'impact fait état (p 79, volet 1) de conditions de circulation plutôt fluides actuellement dans le secteur du projet, notamment aux heures de pointe. Une étude de trafic a été réalisée qui évalue l'augmentation des charges de trafic liée au projet à 250 véhicules légers en heure de pointe du matin et 1 000 en heure de pointe du soir - ainsi que cinq camions par semaine pour la livraison des commerces du futur quartier (p.39 volet 2).

L'étude conclut à une augmentation de 10% du trafic moyen journalier en lien avec le projet sur plusieurs axes connectés au projet.

L'étude d'impact indique que les nouvelles voies secondaires permettront d'absorber l'augmentation du trafic liée au projet. La MRAe fait remarquer que les voies secondaires peuvent répartir le flux mais non le réduire et note l'absence d'information dans l'étude d'impact d'une estimation du report modal attendu ou potentiel de la voiture vers les transports en commun et les modes actifs. Pour la phase chantier, le trafic de camions n'est pas précisé.

(7) La MRAe recommande de préciser :

- le nombre de places de stationnement automobile prévues pour chaque lot et le nombre de niveaux de sous-sol envisagé ;
- l'existence et les conditions d'accessibilité des locaux de stationnement des vélos, ainsi que les liaisons entre le maillage des pistes interne au projet et les cheminements, existants ou projetés, vers les autres quartiers de Drancy et les villes voisines ;
- la part du report modal potentiel ou attendu de la voiture vers les transports en commun et les modes actifs ;
- le volume du trafic de camions généré en phase travaux.

Le bruit a été caractérisé dans la situation actuelle sur la base des données de Bruitparif complétées d'une campagne *in situ* sur quatre points de mesures longue durée (32h) et de quatre points de courte durée sur environ 30 minutes. Les principales sources de nuisances sonores à l'état initial sont le trafic ferroviaire passant au nord du site, l'activité de la gare de triage, le train de marchandises, le trafic routier de l'avenue Marceau et les voies locales. Les habitations actuelles les plus impactées sont celles situées à l'est de la zone du projet et dans une moindre mesure celles situées au nord de l'avenue Marceau (annexes, p 364/483).

En ce qui concerne les niveaux de bruit généré par les activités ferroviaires, il est indiqué (p.92 volet 1) qu'ils s'échelonnent de 55 dB(A) à 65 dB(A) en journée et de 50 à 60 dB(A) la nuit, valeurs dépassant les normes de l'organisation mondiale de la santé (OMS)⁶. Il est également rapporté que la voirie la plus bruyante de la zone d'étude est l'avenue Marceau, située en limite sud du site du projet, avec des niveaux Lden (diurne) compris entre 70 et 75 dB(A) et des niveaux Ln (nocturne) entre 60 et 65 dB(A).

Une modélisation 3D de la situation future a été réalisée. L'étude d'impact (p. 47, volet 2) indique que le projet aura des impacts majorants sur l'environnement sonore du fait notamment de la création d'un trafic routier supplémentaire le long de la nouvelle voie centrale et au niveau des principaux accès (avenue Marceau), où les niveaux de bruit projetés pourront ainsi dépasser les 60 dB(A) en journée et les 55 dB(A) la nuit. Comme mesure de réduction, l'étude d'impact indique que le futur bâtiment élevé (R+8) constitué de logements et implanté le long des voies ferrées fera obstacle au bruit et protégera les immeubles plus au sud. Le maître d'ouvrage prévoit de réaliser des mesures et des études liées au dimensionnement des isolations de façade prenant en compte l'impact des pics de bruit, notamment pour les pièces de sommeil, ainsi que des choix de matériaux et de constituants de façade permettant de maximiser les performances d'isolation acoustique.

L'étude d'impact indique bien des mesures d'isolation du bâti conformément à la réglementation mais ne précise pas si les partis d'aménagement et la configuration des bâtiments, au-delà du front bâti faisant écran dont le principe est contestable puisqu'il s'agit de bâtiment d'habitation, ont été conçus de manière optimale pour limiter les nuisances sonores. Elle ne précise pas non plus dans quelle mesure l'agencement intérieur des logements y concourra, notamment l'été quand les fenêtres des logements peuvent être ouvertes. Enfin, le maître d'ouvrage ne propose pas de mesures de réduction de type mur anti-bruit.

⁶ Les valeurs guides de l'OMS ont été publiées en 2018. Elles recommandent de situer le niveau de bruit perçu à un maximum de 53 dBA (Lden) le jour et à 45 dBA (Lnight) la nuit.

Par ailleurs, l'étude d'impact ne précise pas les mesures prises pour atténuer les pollutions sonores auxquelles est exposé le groupe scolaire plus à l'est.

(8) La MRAe recommande de :

- prévoir la réalisation d'une campagne de mesures des niveaux sonores en phase exploitation pour confirmer la modélisation et s'assurer que les mesures sont adaptées ;
- justifier les partis d'aménagement et de programmation, ainsi que la configuration interne des bâtiments, au regard de l'objectif de minimiser l'exposition des futures populations résidentes au bruit ;
- définir des mesures de réduction de l'exposition au bruit du groupe scolaire et des logements situés le long des voies ferrées.

Concernant la qualité de l'air, les sources de pollution atmosphériques sont identifiées et recensées et sont principalement le trafic routier et le secteur résidentiel et tertiaire (p 84, volet 1). Une modélisation des émissions polluantes par rapport au scénario sans projet, basée sur la modélisation des trafics, évalue une augmentation de 37,4% de ces émissions par rapport à la situation actuelle, avec une hausse notamment des composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et du benzène (p 44 volet 2). La MRAe note toutefois l'absence de caractérisation *in situ* des émissions polluantes autres que le NO2 (benzène, PM2,5 et PM10) pour valider la modélisation.

L'étude d'impact (p 43, volet 2) ne propose, pour prévenir ou limiter l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques, qu'une mesure de réduction (dont la pertinence et l'efficacité ne sont d'ailleurs pas démontrées) liée à l'aménagement d'un maillage de voiries favorisant les modes de déplacements actifs, sans préciser si des mesures d'évitement, liées à la conception et à la programmation du projet (éloignement et disposition du bâti par rapport aux voies émettrices de pollutions notamment) ont été prévues ou recherchées. D'autres mesures de réduction ou de surveillance, telles que le contrôle de la ventilation interne des logements ou le positionnement des prises d'air, sont préconisées en conclusion de l'étude air-santé figurant en annexe de l'étude d'impact, sans que celle-ci en mentionne non plus la prise en compte dans le cadre du projet⁷.

(9) La MRAe recommande de :

- prévoir une caractérisation *in situ* de tous les paramètres de la qualité de l'air afin de valider la modélisation de l'état initial et après projet ;
- préciser ou, à défaut, définir des mesures d'évitement et de réduction complémentaires pour prévenir ou limiter l'exposition des futures populations résidentes aux pollutions atmosphériques, ainsi que le dispositif de suivi nécessaire.

3.4. Le milieu naturel et le paysage

Les enjeux liés au milieu naturel sont pris en compte de façon satisfaisante dans l'étude d'impact. Le site du projet n'est pas directement concerné par des enjeux identifiés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Cependant, les habitats naturels implantés le long des voies ferrées peuvent jouer un rôle important de support de biodiversité (p 35, volet 1). Des inventaires faune - flore réalisés en 2018 et 2019 au sein du quartier du Baillet en état de friche (p 38 volet 1) ont mis en évidence six habitats naturels à semi-naturels sur substrat fin marno-calcaire, comportant une friche sableuse assortie d'une strate herbacée hygrophile avec présence d'une mare temporaire. L'étude d'impact indique que la caractérisation d'éventuelles zones humides, amorcée à ce stade (par des relevés floristiques non concluants), sera achevée ultérieurement notamment par la réalisation de sondages pédologiques (p 43, volet 1).

⁷ La MRAe rappelle que les établissements recevant des personnes sensibles tels que le groupe scolaire sont soumis au dispositif réglementaire de surveillance périodique de la qualité de l'air intérieur (paramètres benzène, le formaldéhyde et le CO2), imposé par décret n°2015-1000 du 17 août 2015.

Les inventaires ont également mis en évidence des espèces floristiques et faunistiques remarquables (p. 39 à 44), dont les enjeux sont qualifiés de modérés (trois espèces d'insectes orthoptères dont le Criquet italien, l'Oedipode aigue-marine et le Grillon bordelais, la Laîche des sables pour la flore) à forts (Lézard des Murailles, six espèces d'oiseaux nicheurs, deux espèces de chauve-souris³). Une carte synthétisant les enjeux identifiés est présentée en page 45 (volet 1).

Partant de ce constat, l'étude d'impact estime que le projet est de nature à générer les impacts suivants sur la totalité du site (p 25, volet 2) :

- destruction d'espèces patrimoniales et protégées ;
- consommation d'habitats à enjeux abritant des espèces protégées ;
- modification des conditions écologiques et artificialisation des milieux subsistants ;
- fragmentation d'axes de transit de chiroptères.

Le maître d'ouvrage prévoit donc des mesures d'évitement et de réduction des impacts du projet, notamment en phase de travaux. Les périodes de travaux seront décalées sur chaque lot afin d'éviter les périodes de nidification/reproduction (p 58 volet 2). Elles feront l'objet, entre autres mesures classiques, d'une limitation/adaptation des installations de chantier ainsi que la mise en place de dispositifs d'assainissement de gestion des eaux pluviales afin d'éviter les risques de pollution.

En phase exploitation, le projet prévoit comme mesure d'évitement de conserver l'habitat à enjeu écologique situé le long de la voie ferrée, représentant 1 100 m² d'espaces naturels, répartis sur cinq îlots (A1, A2, C1, C2 et E2) de respectivement de 150, 285, 190, 90 et 385 m² (fig 23, p. 29, volet 2).

Des mesures de réduction sont également prévues telles que des dispositifs réduisant les pollutions lumineuses, une gestion écologique différenciée des espaces d'habitat, ainsi que la plantation d'espèces végétales (le long des voies ferrées, terrasses végétalisées, cœur d'îlot, square...) favorisant la conservation des milieux préexistants et la diversification. Un plan masse des mesures envisagées est présenté en page 32 (fig. 24, volet 2). L'étude d'impact prévoit enfin un suivi biologique conformément à la réglementation afin de s'assurer de la continuité de gestion et de réduction des impacts (p. 33, volet 2).

(10) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par un inventaire pédologique des zones humides susceptibles d'être présentes sur le site.

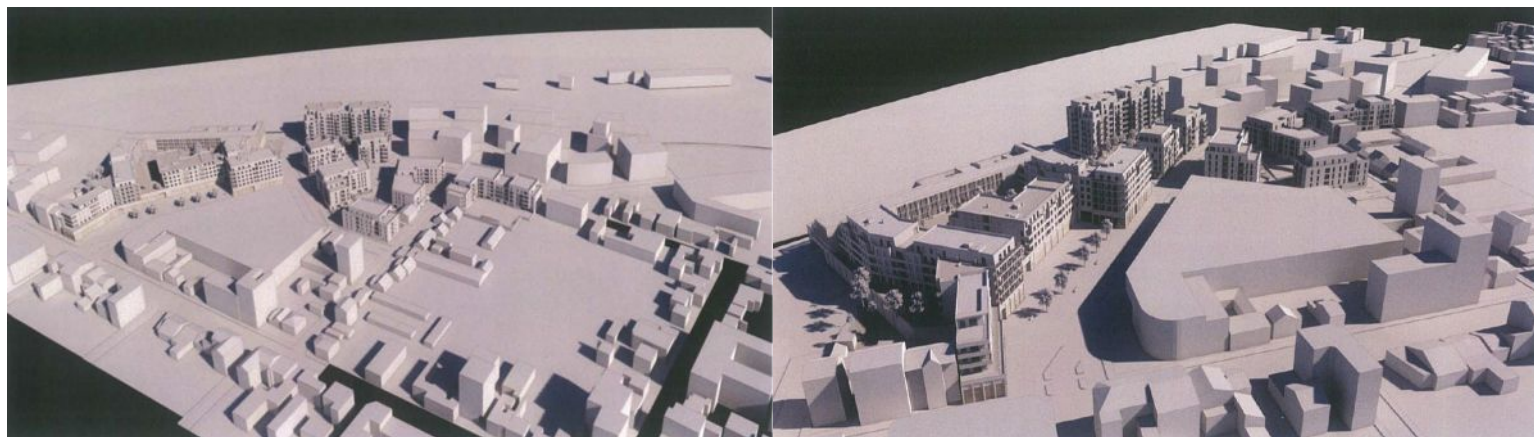


Figure 5: Vu 3D du projet (source : étude d'impact)

Les enjeux paysagers du projet sont pris en compte dans l'étude d'impact, qui présente des vues aux environs immédiats du projet ainsi que certaines perspectives sur le site du projet à l'état de friche (p 97 et suivantes, volet 1). L'étude d'impact (p 51, volet 2) présente une maquette 3D du projet rendant compte des volumes futurs (fig. 5). D'après le maître d'ouvrage, la décroissance des hauteurs des futures immeubles de la voie ferrée au nord vers les îlots au sud « vise à assurer une transition douce avec le tissu environnant », et les ouvertures au sein des îlots « visent par ailleurs à créer des percées visuelles entre l'espace public et les cœurs d'îlots ».

La présentation gagnerait néanmoins, pour mieux illustrer et démontrer cette démarche, à comporter des vues à hauteur d'homme sur le projet afin d'évaluer les vues futures sur les cœurs d'îlot du point de vue des piétons.

L'étude d'impact (p 36, volet 2) évoque par ailleurs les enjeux patrimoniaux de la partie est de l'emprise du projet interceptant le périmètre de protection du parc du château de Ladoucette dont la grille est inscrite à l'inventaire des monuments historiques. A ce titre, un avis de l'architecte des Bâtiments de France devra être sollicité.

(11) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par des vues à hauteur d'homme du projet permettant d'appréhender l'ouverture de ce dernier sur le quartier.

3.5 Consommations énergétiques, émissions de gaz à effet de serre et îlots de chaleur

L'étude d'impact présente, en page 54 (volet 2), une estimation des besoins énergétiques du projet en phase d'exploitation, ainsi que les résultats de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables au sein du projet, sans l'annexer. Celle-ci a examiné trois scénarios d'approvisionnement énergétique au regard des ressources locales (gaz/réseau de chaleur/chaudières bois), pour conclure en faveur de la solution du raccordement au réseau de chaleur Bobigny-Drancy, alimenté à 60% par la géothermie, et qui sera prochainement étendu à proximité du site. L'étude indique que le raccordement à ce réseau de chaleur permettra de réduire considérablement la consommation d'énergie primaire et des émissions de CO2 par rapport au scénario de référence basé sur le gaz. Cette solution, pourtant source d'émissions de CO2 plus importantes que dans le cas du scénario privilégiant les chaudières bois pour les logements, a été retenue au motif également qu'elle permet une mutualisation des infrastructures énergétiques.

L'étude indique par ailleurs que l'installation de panneaux solaires photovoltaïques pour de l'autoconsommation couvrant 20% des besoins en électricité des logements et des commerces permettrait de réduire considérablement l'empreinte carbone de l'opération.

La MRAe souligne positivement la présentation dans l'étude d'impact (p 19 volet 2) d'une évaluation des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet fondée sur trois hypothèses d'évolution : outre l'hypothèse correspondant au scénario du projet prévisible, il est fait état d'une hypothèse de scénario « dégradé » et d'une hypothèse de scénario « optimiste », conformément à une méthodologie préconisée à l'échelle nationale⁸. Il est à souligner également que cette évaluation de « l'empreinte carbone » du projet prend en compte les émissions de gaz à effet de serre liées au changement d'occupation des sols et à la déconstruction des bâtiments existants en phase d'avant-projet, sans préciser toutefois si cette phase correspond aux démolitions réalisées en 2010 et 2011 par la ville de Drancy, ou si elle se limite aux opérations de déconstruction résiduelles dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la SNC Vinci Immobilier.

⁸ « Guide méthodologique pour évaluer les incidences des projets sur le climat dans les études d'impacts », Ministère de la transition écologique, Commissariat général au développement durable, 2020.

Les îlots de chaleur (ou effets de surchauffe en été notamment) sont provoqués par des surfaces minérales qui ont tendance à emmagasiner et relarguer la chaleur de la journée, les surfaces sombres étant les plus impactantes. La formation d'îlots de chaleur est un enjeu fort des projets d'urbanisation, et constitue l'un des facteurs principaux de vulnérabilité au changement climatique.

Le projet d'urbanisation du site va conduire à artificialiser considérablement les sols et à générer un important effet d'îlot de chaleur.

L'état initial de l'étude d'impact (p 23, volet 1) mentionne l'existence de cet enjeu. L'étude d'impact indique (p 23, volet 2) que la mise en place de toitures végétalisées et l'aménagement d'espaces verts viseront à réduire l'effet îlot de chaleur. La MRAe relève l'intérêt des dispositions prévues dans le cadre des aménagements pour atténuer le phénomène mais souligne l'absence d'évaluation du phénomène à l'échelle de l'emprise du projet et la nécessité d'évaluer l'efficacité des dispositifs prévus.

(12) La MRAe recommande d'évaluer le phénomène d'îlot de chaleur généré par le projet au regard du site actuel à l'état de friche et de préciser ou, à défaut, de définir le dispositif de suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation envisagées.

3.6 Le risque industriel

La gare de triage de matières dangereuses de Drancy-Le Bourget se situe au nord-ouest du site du projet. Il s'agit d'une installation qui voit transiter des wagons transportant des produits chimiques ou nucléaires dangereux. L'étude d'impact fait état de ce risque et les zonages réglementaires associés, assortis de préconisations visant à garantir une urbanisation compatible avec cet équipement (p 28 volet 1). La figure 27 (p 30 volet 1) indique que le site du projet se situe en dehors de la zone de risques.

4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

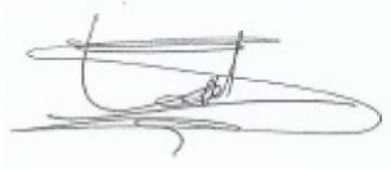
Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

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 à Paris le 30 septembre 2021
Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
Le membre délégataire :

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-François Landel', is centered on the page. The signature is somewhat stylized and overlaps itself.

Jean-François Landel

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact sur les consultations éventuellement menées avec le public.....7
- (2) La MRAe recommande d'améliorer la qualité de présentation de l'étude d'impact.....8
- (3) La MRAe recommande de prévoir l'actualisation de l'étude d'impact pour prendre en compte les opérations urbaines éventuellement à venir dans le périmètre de l'OAP.....8
- (4) La MRAe recommande de justifier le projet au regard de solutions alternatives susceptibles d'éviter ou réduire ses impacts négatifs concernant le bruit et les sols pollués.....9
- (5) La MRAe recommande de : - mettre en place un suivi des terrassements et de l'évacuation des terres non inertes par un bureau d'études spécialisé au regard des risques de pollution des sols et des eaux ; - réaliser un diagnostic des sols, des eaux souterraines et des gaz du sol sur les lots E1 et E2 selon la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués, et justifier en conséquence la compatibilité du projet au regard des pollutions en présence sur ces lots ; - réaliser un bilan des avantages et inconvénients de différentes options de localisation du groupe scolaire conformément à la circulaire du 8 février 2007 ; - préciser les estimations de quantités de déblais, et notamment de terres non inertes à évacuer, pour l'ensemble des lots, ainsi que les modalités de transport prévues.11
- (6) La MRAe recommande de : - de présenter à l'échelle de l'ensemble des lots les ouvrages de gestion des eaux pluviales (toitures végétalisées, noues, bassin de rétention) et d'en justifier le dimensionnement et la localisation en prenant comme référentiel l'état initial du site à son stade de friche actuel, et en précisant les incidences du projet pour des pluies de fréquence supérieure à dix ans ; - d'évaluer les futurs besoins en eau potable induits par le projet pour démontrer la capacité d'approvisionnement du réseau public, dans le contexte de la raréfaction de la ressource lié au changement climatique.....12
- (7) La MRAe recommande de préciser : - le nombre de places de stationnement automobile prévues pour chaque lot et le nombre de niveaux de sous-sol envisagé ; - l'existence et les conditions d'accessibilité des locaux de stationnement des vélos, ainsi que les liaisons entre le maillage des pistes interne au projet et les cheminements, existants ou projetés, vers les autres quartiers de Drancy et les villes voisines ; - la part du report modal potentiel ou attendu de la voiture vers les transports en commun et les modes actifs ; - le volume du trafic de camions généré en phase travaux.....13
- (8) La MRAe recommande de : - prévoir la réalisation d'une campagne de mesures des niveaux sonores en phase exploitation pour confirmer la modélisation et s'assurer que les mesures sont adaptées ; - justifier les partis d'aménagement et de programmation, ainsi que la configuration

interne des bâtiments, au regard de l'objectif de minimiser l'exposition des futures populations résidentes au bruit ; - définir des mesures de réduction de l'exposition au bruit du groupe scolaire et des logements situés le long des voies ferrées.....14

(9) La MRAe recommande de : - prévoir une caractérisation *in situ* de tous les paramètres de la qualité de l'air afin de valider la modélisation de l'état initial et après projet ; - préciser ou, à défaut, définir des mesures d'évitement et de réduction complémentaires pour prévenir ou limiter l'exposition des futures populations résidentes aux pollutions atmosphériques, ainsi que le dispositif de suivi nécessaire.....14

(10) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par un inventaire pédologique des zones humides susceptibles d'être présentes sur le site.....15

(11) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par des vues à hauteur d'homme du projet permettant d'appréhender l'ouverture de ce dernier sur le quartier.....16

(12) La MRAe recommande d'évaluer le phénomène d'îlot de chaleur généré par le projet au regard du site actuel à l'état de friche et de préciser ou, à défaut, de définir le dispositif de suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation envisagées.....17