



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 rive droite du canal  
de Saint-Denis sur les communes de Saint-Denis et  
d'Aubervilliers  
(93)**

N°MRAe 2021 -1735  
en date du 21 octobre 2021

# Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement de la rive droite du canal de Saint-Denis, situé à Saint-Denis et Aubervilliers dans le département de la Seine-Saint-Denis porté par l'établissement public territorial (EPT) Plaine commune et sur son étude d'impact datée de juillet 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis d'aménager concernant le secteur du projet situé sur la commune de Saint-Denis.

Le projet vise, sur trois secteurs d'emprise totale de 22 700 m<sup>2</sup>, et sur un linéaire discontinu de 1,8 km en rive droite du canal, à réaménager les abords du canal Saint-Denis reliant le canal de l'Ourcq au sud (Paris 19ème) à la Seine au nord-ouest (Saint-Denis). Il consiste à offrir une liaison piétonne et cyclable requalifiée en bordure de canal, en parallèle d'une végétalisation et d'aménagements de détente et sportifs dans la perspective des Jeux olympiques de 2024.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent : la pollution du sol et de la nappe, les eaux pluviales et les mouvements de terrain, la biodiversité et le paysage, la consommation énergétique, les îlots de chaleur et les déplacements à vélo.

L'étude d'impact est de bonne qualité formelle.

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

- présenter une cartographie des poches de dépollution et des zones de recouvrement par de la terre saine ;
- justifier le dimensionnement des ouvrages de rétention des eaux pluviales (noues, massifs filtrants) prévus par le projet ;
- évaluer le phénomène îlot de chaleur ;
- évaluer les déplacements à vélo à l'état initial et après projet, afin d'évaluer l'attractivité des aménagements prévus sur la pratique du vélo.

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
<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet / document.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	9
<b>2. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>9</b>
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	9
2.3. Périmètre du projet, justification des choix retenus et solutions alternatives.....	9
<b>3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>10</b>
3.1. La pollution du sol et de la nappe.....	10
3.2. Les eaux pluviales et les mouvements de terrain.....	10
<b>4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....</b>	<b>14</b>
ANNEXE.....	15
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	16

# Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie le 21 août 2021 par l'établissement public territorial (EPT) Plaine Commune pour rendre un avis, dans le cadre d'une procédure de permis d'aménager, sur le projet de réaménagement de la rive droite du canal Saint-Denis à Saint-Denis et Aubervilliers porté par l'EPT, sur la base de son étude d'impact datée de juillet 2021.

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

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 1er septembre 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 la date de saisine.

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 1er septembre 2021. Sa réponse du 20 septembre 2021 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 21 octobre 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de réaménagement de la rive droite du canal Saint-Denis.

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.

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 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.**

# 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'environnement<sup>1</sup> 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 l'EPT Plaine Commune, consiste, sur les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers (Seine-Saint-Denis) à requalifier la rive droite du canal Saint-Denis reliant le canal de l'Ourcq et la porte de la Villette au sud (Paris 19ème) à la Seine au nord-ouest (Saint-Denis).

Il intervient dans le contexte plus global de trois opérations le long du canal Saint-Denis, sur un périmètre d'intervention d'une superficie d'environ trois hectares comprenant quatre secteurs d'aménagement disjoints. Parmi ces opérations, outre celle du présent projet, figurent l'achèvement des aménagements en rive gauche de la courbe du Cornillon à Saint-Denis et la réalisation d'une passerelle de franchissement piéton (dénommée Pierre-Larousse) à Aubervilliers.

L'opération correspondant au présent projet vise à favoriser la continuité des mobilités, des usages et du paysage dans le respect de la vocation première du canal, qui est celle du fret avec des ports d'approvisionnement en matériaux de construction, et notamment des centrales à béton, et d'évacuation de déblais et gravats.

Le projet connaît une accélération dans la perspective de l'accueil des Jeux olympiques et paralympiques de 2024, car il doit permettre de relier les sites olympiques tout en favorisant le lien entre Paris et la Seine-Saint-Denis, notamment entre le Stade de France, le Centre aquatique olympique, le Parc de la Villette, le Zénith et la Halle de la Villette.

---

1 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).

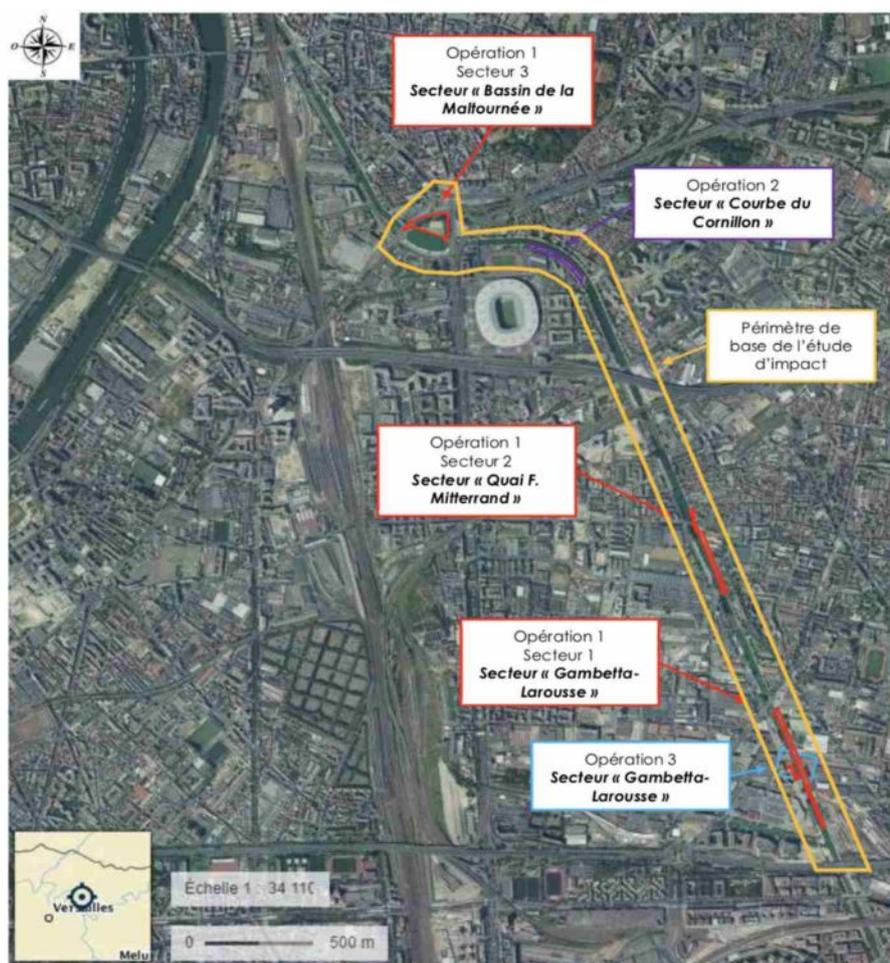


Figure 1: Plan de situation du projet dans le périmètre d'étude (source : étude d'impact)

Les objectifs et principes d'aménagement du projet sont de :

- aménager les berges de la rive droite du canal et agir sur les revêtements des sols, les plantations, le mobilier et l'éclairage ;
- proposer des aménagements paysagers qui développent et mettent en valeur la biodiversité ;
- prendre en compte les enjeux liés au changement du climat, notamment par une réflexion sur les moyens à mettre en œuvre pour lutter contre les îlots de chaleur : collecte des eaux pluviales, fertilité des sols, augmentation massive de la canopée urbaine, etc. ;
- mieux organiser les réseaux divers et les rendre compatibles avec les aménagements projetés ;
- veiller à une accessibilité optimale des berges, notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- concevoir la requalification des berges en intégrant au plus tôt les enjeux de gestion ultérieure ;
- veiller à maintenir le fret fluvial ;
- proposer une requalification de l'éclairage fonctionnel, des luminaires liés aux ouvrages et une illumination qui confère une identité aux berges ;
- proposer une organisation de l'espace qui permette et améliore un usage partagé du canal Saint-Denis et de ses berges.

L'atteinte de ces objectifs permettra, d'après l'étude d'impact, d'offrir des conditions optimales de niveau de service, de qualité paysagère et de sécurité.

La programmation prévoit des opérations sur trois secteurs, sur une emprise totale de 22 700 m<sup>2</sup>, entre la Porte de la Villette au sud et le secteur du bassin de la Maltournée, au niveau de la porte de Paris à Saint-Denis, au nord. Ces trois secteurs sont répartis sur un linéaire discontinu de 1,8 km en rive droite du canal et répondent aux objectifs suivants :

**Secteur 1 - Quai Gambetta** (emprise de 7 500 m<sup>2</sup>) : aménagement des continuités douces et aménagement de l'arrivée de la passerelle Pierre Larousse dont la rampe d'accès atterrira au niveau de la rue Pierre Larousse.

Le quai Gambetta présente deux connexions avec la ville par la rue Pierre Larousse et la rue de la Commune de Paris (où la station de métro Aimé Césaire de la ligne 12 est en construction). Le franchissement du canal, large de 5 mètres et long de 30 mètres environ, sera rendu accessible de part et d'autre du canal par deux escaliers et deux travées d'accès aux personnes à mobilité réduite. La passerelle est conçue, d'après l'étude d'impact, pour ne pas entraver les conditions d'exploitation fluviale commerciale du canal.

Les objectifs de la construction du franchissement Pierre Larousse sont notamment les suivants :

- établir une continuité du parcours entre l'aménagement rive droite et Paris ;
- désenclaver le quartier des Quatre-Chemins, quartier dense dépourvu en équipements et commerces ;
- améliorer la gestion des circulations douces et les accès aux sites olympiques.



Figure 2: Passerelle de franchissement du canal et situation dans l'environnement (source : étude d'impact)

**Secteur 2 - Quai Mitterrand** (emprise de 6 600 m<sup>2</sup>) : mise en place de continuités douces et de mobilier de loisir et végétalisation. Les objectifs sont de développer les déplacements doux (cycle, marche à pied), les usages de promenade et de détente, supprimer les usages de stationnement illicite actuels sur le quai.



Figure 3: vue du quai F. Mitterrand en direction du pont du Landy au nord (source : étude d'impact)

**Secteur 3 - Bassin de la Maltournée** (emprise de 8 600 m<sup>2</sup>) : réaménagement des abords du bassin avec plantations ponctuelles et mobilier de loisir.

Le secteur 3 comprend toute la parcelle en triangle délimitée par le canal, la bretelle d'accès à l'A1 et l'avenue du Président Wilson. L'aménagement de la rive droite du bassin de la Maltournée répond principalement à la volonté de valoriser cet espace et son ouverture sur le canal, notamment en conservant un terrain de sport, en y proposant des zones réservées pour les jeux d'enfants, en y préservant la végétation arborée en place et en y proposant un espace multi-usages, lieu de festivités et événements.



Figure 4: Secteur 3, bassin de la Maltournée (source : étude d'impact)

De nouveaux accès, en plus de l'accès actuel par le chemin de halage et les emmarchements existants à requalifier, sont créés dans le cadre du projet (page 104 de l'étude d'impact), en liaison avec la bretelle autoroutière qui a vocation à être désaffectée provisoirement en 2023, puis fermée et déconstruites après les JO.

L'horizon de livraison du projet s'étale entre mi-2022 et fin 2023 afin de permettre l'accueil des Jeux olympiques à l'été 2024 (page 17 de l'étude d'impact).

## 1.2. Modalités d'association du public en amont du projet / document

L'étude d'impact renseigne en page 79 sur les modalités d'association du public en amont du projet de réaménagement de la rive droite du canal Saint-Denis. L'ETP Plaine Commune et les communes d'Aubervilliers et de Saint-Denis ont lancé, entre juillet et décembre 2019, une mission de préfiguration consistant en un diagnostic des usages de ce secteur de projet, sous la forme d'une enquête auprès des usagers et des riverains du site. Par la suite, des ateliers *in situ* d'« intelligence collective » ont permis la formulation de préconisations à la fois « sensibles et techniques » à destination des paysagistes du projet.

### 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 les mouvements de terrain ;
- La biodiversité et le paysage ;
- La consommation énergétique, les îlots de chaleur et les déplacements.

## 2. L'évaluation environnementale

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

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

### 2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Les documents de planification existants et leurs dispositions applicables au secteur du projet sont décrits en pages 345 à 355 de l'étude d'impact. Les niveaux d'enjeux du projet au regard de ces documents sont qualifiés, ainsi que les « niveaux de compatibilité » de celui-ci avec ces documents (pages 406 à 408).

Les enjeux sont ainsi notamment identifiés comme forts en ce qui concerne le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Croult-Enghien-Vieille Mer, le plan de déplacements urbain d'Île-de-France (PDUiF), le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) et le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Plaine Commune.

Dans le PLUi, le secteur Larousse-Gambetta (secteur 1 du projet) est concerné par l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielle du Pont de Stains, qui précise notamment que « *le canal forme un corridor écologique et un axe de déplacement actif majeur. Les berges du canal feront l'objet d'aménagement urbain et paysager de qualité et créeront une continuité avec les précédents aménagements de berges au nord et au sud du site. Les berges doivent pouvoir également accueillir l'implantation de nouvelles activités liées aux loisirs tout en cohabitant avec les activités existantes telles que le transport fluvial et l'industrie* ».

Le PLUi de l'EPT Plaine Commune, adopté en février 2020, est exécutoire depuis le 31 mars 2020. Il comporte en particulier un zonage pluvial imposant le respect de prescriptions en termes de gestion des eaux pluviales à la parcelle, que ce soit pour l'abatement des pluies courantes ou pour la gestion des pluies décennales.

L'étude d'impact conclut à des « niveaux de compatibilité » bons à très bons entre le projet et les différents documents analysés.

### 2.3. Périmètre du projet, justification des choix retenus et solutions alternatives

Bien que l'étude d'impact soit présentée dans le cadre d'une procédure de permis d'aménager qui ne concerne que le secteur 3 du projet et que, surtout, elle ait été réalisée en vue d'une saisine de l'autorité environnementale portant uniquement sur les trois secteurs d'aménagement de la rive droite du canal, elle inclut dans son champ l'ensemble des quatre périmètres opérationnels du projet global de réaménagement des deux rives du

canal Saint-Denis. La MRAe souligne la pertinence d'un tel choix de périmètre, qui permet comme l'indique le maître d'ouvrage lui-même « une évaluation cohérente des impacts du projet sur l'environnement » (page 16). Toutefois, pour la MRAe, il conviendrait de mieux expliciter ce choix dans l'intitulé du dossier présenté et de préciser les étapes futures du projet ainsi redéfini, qui nécessiteront le cas échéant une actualisation ultérieure de l'étude d'impact, voire une nouvelle saisine de l'autorité environnementale.

Par ailleurs, l'étude d'impact (pages 142 et 143) indique l'existence de différentes variantes du projet qui concernent principalement le positionnement des pistes cyclables et des cheminements piétons, la configuration de l'aire sportive du parc de la Maltournée et le franchissement Pierre-Larousse.

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

### 3.1. La pollution du sol et de la nappe

L'étude d'impact, en page 155, indique la présence notable d'anciens sites industriels et d'activités de services (d'après la base de données BASIAS) au sein et aux abords immédiats des secteurs d'études, ainsi que de sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) autour du site, appelant une action des pouvoirs publics (d'après l'inventaire BASOL).

Les investigations menées au droit des secteurs de projet, tant en rive droite qu'en rive gauche, ont mis en évidence des anomalies diffuses en métaux lourds dans les remblais, majoritairement en cadmium, chrome, cuivre, plomb, zinc et mercure (potentiellement volatil) et, dans une moindre mesure, la présence de teneurs en hydrocarbures totaux (HCT), en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dont du naphthalène, et en cyanures et composés organiques volatils (COV, BTEX) (page 156). En rive droite, des teneurs en plomb supérieures aux valeurs de dangerosité présumée du Haut conseil en santé publique (HCSP) ont été relevées sur l'ensemble des secteurs.

Le projet prévoit la purge des poches de pollution avérées au droit des futurs aménagements, et le réemploi des terres saines de déblais sur site après leur décapage, afin de limiter les besoins d'évacuation de déblais et d'apport de remblais (pages 364 et 406).

Au regard des investigations menées et des usages futurs considérés, les risques sanitaires sont considérés par le maître d'ouvrage comme négligeables pour les futurs usagers. Sur certaines zones, des mesures de gestion simples seront mises en œuvre, telles que la mise en place de recouvrement (30 à 50 cm de terre végétale au droit des espaces verts), permettant de s'affranchir du risque de contact direct.

La MRAe constate que l'enjeu de pollution des sols est pris en compte dans l'étude d'impact. Elle aurait toutefois dû présenter une cartographie des zones visées par le recouvrement de terres saines.

**(1) La MRAe recommande de présenter une cartographie des poches de dépollution et de recouvrement par de la terre saine.**

### 3.2. Les eaux pluviales et les mouvements de terrain

Alors qu'actuellement les eaux pluviales des secteurs de projet ne font l'objet d'aucun dispositif de gestion et sont pour leur majeure partie rejetées directement dans le canal par ruissellement, sans régulation en termes de débit, ni dispositif de traitement, le projet prévoit une gestion des eaux pluviales à la parcelle optimisée (pages 130 à 139 de l'étude d'impact).

Les surfaces perméables sont actuellement de 28,5 % sur l'ensemble des trois secteurs situés en rive droite (soit une surface de 6 445 m<sup>2</sup> sur une surface totale de 22 590 m<sup>2</sup>). Le projet va porter les surfaces perméables à 45 % sur ces secteurs.

Le principe de gestion des eaux pluviales mis en œuvre dans le cadre du projet repose sur l'abattement des pluies courantes par évapotranspiration et infiltration dans les espaces verts et sur une gestion mixte par infiltration et restitution à débit limité (10L/s/ha) pour la pluie d'occurrence décennale. Cette gestion est décrite en page 137 de l'étude d'impact et plus largement étudiée dans le dossier « loi sur l'eau » du projet.

En rive droite, des noues d'infiltration non étanches seront aménagées le long du bord extérieur des quais. Afin que ces noues captent le maximum des eaux pluviales, le nivellement du quai actuellement penté vers le canal est inversé pour diriger le ruissellement vers les noues. Dimensionnées pour gérer une pluie décennale, ces noues sont dotées de rejets à débit régulé vers le canal (10L/s/ha). Les grilles d'évacuation vers ces rejets sont surélevées de 20 cm afin de garantir l'abattement des premiers millimètres de pluies en infiltration/évapotranspiration sans rejet vers le canal, grâce à des micro-implantations végétales (MIV) sur des massifs drainants non étanches situés en limite de rive. Cette gestion mixte alliant infiltration et évapotranspiration à la restitution au canal pour les pluies moyennes à forte est rendue nécessaire par la faible perméabilité des sols et par la présence de gypse notamment dans les secteurs 1 et 2 de rive droite (page 154).

La page 139 de l'étude d'impact indique que lors de pluies d'occurrence supérieure à la pluie décennale, les eaux seront rejetées directement vers le canal Saint-Denis via des grilles de surverses situées en haut des noues.

La MRAe note que le projet contribue à l'augmentation de la perméabilité des sols et à assurer une rétention des eaux au moins pour la pluie de retour dix ans, et prend en compte de manière satisfaisante l'enjeu inondation pluviale identifié par le maître d'ouvrage (page 357).

Elle observe toutefois que la justification du dimensionnement des noues devant figurer dans le dossier « loi sur l'eau » aurait pu être synthétisée dans l'étude d'impact.

La MRAe note par ailleurs la prise en compte de l'enjeu mouvement de terrain, identifié comme fort par l'étude d'impact (page 357), en lien avec la présence de zone de dissolution de poches de gypse antéludien, notamment sur les secteurs 1 et 2.

**(2) La MRAe recommande de justifier le dimensionnement des ouvrages de rétention des eaux pluviales (noues, massifs filtrants) prévus par le projet.**

### 3.3. La biodiversité et le paysage

#### La biodiversité

L'étude d'impact indique (page 348) que l'aire d'étude n'est pas concernée par un réservoir de biodiversité identifié par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), mais que le canal Saint-Denis constitue un corridor alluvial multi-trames en contexte urbain à restaurer.

Le contexte du site est très urbanisé mais la présence du canal peut constituer une zone intéressante pour la chasse et le transit des espèces avifaunistiques inféodées aux milieux aquatiques.

L'étude d'impact, en page 255, recense la présence, à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée, de :

- 13 espèces floristiques remarquables (dont 2 à enjeu écologique fort et 10 espèces exotiques envahissantes) ;
- 21 espèces de poissons dont 4 espèces protégées (le chabot, la vandoise, le brochet, la bouvière) ;
- 32 espèces d'insectes dont 2 espèces protégées (le grillon d'Italie et l'œdopode turquoise) ;
- 1 espèce protégée de reptile : le lézard des murailles ;
- 32 espèces d'oiseaux en période de reproduction, dont 22 protégées et 16 nicheuses ;
- 1 espèce protégée de mammifères : le hérisson d'Europe ;

- 2 espèces protégées de chiroptères : la pipistrelle commune et la pipistrelle de Kuhl.

Les principaux secteurs à enjeux au sein de l'aire d'étude rapprochée concernent les zones végétalisées, les friches vivaces, les friches mésoxérophiles, les haies ornementales, les parcs urbains et les squares arborés. Ainsi, au regard de ces éléments et considérant les secteurs minéralisés et dégradés faisant l'objet du projet d'aménagement, l'étude d'impact conclut que l'aire d'étude rapprochée constitue un enjeu globalement faible pour les espèces floristiques et faunistiques.

La MRAe note que les enjeux liés à la biodiversité sont pris en compte de façon satisfaisante dans l'étude d'impact au regard du diagnostic réalisé.

Les aménagements suivants sont conçus de façon à favoriser la biodiversité :

- développement d'une continuité le long du canal (bande fertile) favorisant le rôle de corridor du canal (végétalisation des bords du canal) ;
- développement d'espèces végétales, dont des espèces inféodées aux zones humides, aux droit des noues ;
- renforcement de la biodiversité au sein de chaque espace vert : diversité d'essences et diversité de strates (plessis, grimpantes, arbres hauts, cépées, arbustives, prairies, pelouses, joints fertiles...) ;
- plantation de 106 arbres de tiges également répartis sur les trois secteurs (page 130).

L'éclairage des berges, quasi absent sur les secteurs 1 et 2 du projet, est complètement repris dans le cadre du projet (page 134). Le système sera modulaire afin de limiter les éclairages au chemin de halage dans les sections étroites afin de ne pas incommoder la faune. L'étude d'impact assure que tous les appareils d'éclairage respectent la réglementation en matière de prévention et de réduction de la pollution lumineuse.

La MRAe relève que les aménagements prévus sont favorables à la biodiversité sur les trois secteurs d'étude et que l'éclairage prévu est de nature à concilier plusieurs nécessités, à savoir garantir la sécurité des usagers et éviter au maximum le dérangement de la faune.

### **Le paysage**

L'étude d'impact rend compte de l'enjeu que représente le paysage dans le cadre du projet. L'état initial de l'étude d'impact décrit de façon très complète le paysage et les ambiances en présence, que ce soit sur les trois secteurs concernés par le projet ou sur les secteurs hors projet ayant déjà fait pour partie l'objet de réaménagements.

Les secteurs de projet 1 et 2 sont ainsi marqués par un paysage industriel et d'entrepôts associé à de l'habitat pavillonnaire, avec un espace public des berges globalement dégradé, aux revêtements irréguliers et disparates (pavés, enrobé, stabilisé ou terre battue) et une végétation interstitielle anarchique.

Le secteur 3 (bassin de la Maltournée) est quant à lui dominé et enclavé par les infrastructures routières. L'espace vert, en son centre, présente des boisements spontanés et un terrain multisport de plein-air peu accessible et entaché par la présence de déchets en abondance.

La MRAe note que le projet, notamment par la végétalisation des berges, l'aménagement de placettes et d'accès au canal renforçant l'intégration des secteurs de projet dans le tissu urbain environnant et le choix de matériaux de revêtement qualitatifs, est de nature à améliorer le paysage au droit des secteurs considérés. Le projet prévoit en outre un éclairage nocturne de ces secteurs permettant à la fois leur mise en valeur, les usages de nuit et une préservation de la trame noire.

### 3.4 Consommations énergétiques, îlots de chaleur et déplacements à vélo

L'étude d'impact prend en compte l'enjeu des consommations énergétiques et la vulnérabilité du projet au changement climatique.

Les contributions aux émissions de gaz à effet de serre (GES) sont évaluées, notamment en phase travaux (page 365). Le bilan carbone du projet d'aménagement de la rive droite est ainsi estimé à 1 448 tonnes équivalents (t<sub>éq</sub>) CO<sub>2</sub>, ce qui représente un volume d'émissions de gaz à effet de serre supérieur à l'objectif « bas carbone » fixé à 1 200 t<sub>éq</sub> CO<sub>2</sub>. Il est précisé que ce bilan tient compte des mesures d'évitement et de réduction envisagées dans le cadre du projet pour prévenir ou limiter les émissions et que, pour l'améliorer, des leviers de progression sont identifiés en lien avec les matériaux mis en œuvre. Toutefois, ces leviers et les marges de réduction complémentaires qu'ils représenteraient ne sont pas précisés.

Ces émissions de gaz à effet de serre sont dues en particulier aux émissions de gaz d'échappement des engins de chantiers, aux consommations énergétiques du chantier, à l'évacuation et au traitement des matériaux de démolition, ainsi qu'à l'élaboration et à l'acheminement des matériaux nécessaires aux aménagements (« énergie grise »). Une stratégie de sobriété, de réemploi et d'approvisionnement local sera mise en œuvre afin d'éviter ou réduire ces impacts (valorisation réglementaire des déchets de chantier et réutilisation des pavés inscrite dans le marché de maîtrise d'œuvre, évacuation privilégiée par voie fluviale des matériaux de démolition, traçabilité de l'origine des matériaux de construction et d'aménagement et choix de matériaux « bas-carbone »...).

En phase exploitation, les émissions de GES seront limitées aux consommations énergétiques de l'éclairage public. Il est prévu que l'ensemble du matériel d'éclairage soit équipé en LED pour minimiser les consommations et permettre la mise en œuvre de dispositifs de régulation de l'éclairage selon les temps nocturnes utiles. Concernant les éclairages de mise en valeur, le projet prévoit le développement de l'énergie photovoltaïque afin de limiter les travaux d'infrastructures (réseaux, armoires).

Par ailleurs, la MRAe relève que l'enjeu îlot de chaleur est également bien pris en compte. 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. La MRAe note favorablement les aménagements prévus au sein du projet, qui sont de nature à réduire le phénomène. Il s'agit notamment des aménagements paysagers favorisant la végétalisation du site et l'augmentation de la part de pleine terre au regard de la situation initiale. Toutefois, l'évaluation du phénomène et l'effet attendu du projet pour limiter le phénomène n'est pas quantifiée.

En ce qui concerne les déplacements, l'étude d'impact présente en pages 115 et 116 des plans de localisation du projet dans le réseau des aménagements cyclables existants de Plaine Commune. Elle indique que le projet garantit la continuité de l'itinéraire cyclable le long de la rive droite du canal, mais également la connexion transversale au réseau cyclable du territoire, par des liaisons qu'elle précise.

Les dessertes et les connexions avec les transports en commun sont nombreuses, compte tenu notamment de la proximité de deux lignes de métro (12 /station Aimé Césaire et 13 /station Porte de Paris), d'une ligne de RER (D) et de plusieurs lignes de bus.

En revanche, il n'est pas présenté d'estimation chiffrée des déplacements actuels et après projet, notamment pour le vélo. S'agissant de la phase chantier, l'étude d'impact indique que des tracés provisoires d'itinéraires piétons et cyclistes seront mis en place pour assurer la continuité des itinéraires pendant les travaux, sans préciser ni localiser ces tracés.

(3) La MRAe recommande :

- de préciser les mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation complémentaires envisagées pour améliorer le bilan carbone de la phase chantier du projet ;
- d'évaluer le phénomène îlot de chaleur actuel et son évolution attendue après réalisation du projet ;
- d'évaluer les déplacements en modes actifs à l'état initial et après projet ;
- de préciser les tracés provisoires d'itinéraires piétons et cycles en phase travaux.

## 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](mailto: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 et délibéré en séance le 21 octobre 2021 où étaient présents :**  
Éric ALONZO, Hubert ISNARD, Noël JOUTEUR, Jean-François LANDEL,  
Ruth MARQUES, François NOISETTE, Philippe SCHMIT, président.

# ANNEXE

# Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de présenter une cartographie des poches de dépollution et de recouvrement par de la terre saine.....10
- (2) La MRAe recommande de justifier le dimensionnement des ouvrages de rétention des eaux pluviales (noues, massifs filtrants) prévus par le projet.....11
- (3) La MRAe recommande : - de préciser les mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation complémentaires envisagées pour améliorer le bilan carbone de la phase chantier du projet ; - d'évaluer le phénomène îlot de chaleur actuel et son évolution attendue après réalisation du projet ; - d'évaluer les déplacements en modes actifs à l'état initial et après projet ; - de préciser les tracés provisoires d'itinéraires piétons et cycles en phase travaux.....14