



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Cadrage préalable sur l'évaluation environnementale du  
projet d'aménagement du quartier de la Mollette  
au Blanc-Mesnil (93)  
Demande présentée par Société publique locale Séquano  
en qualité d'assistant au maître d'ouvrage  
(la Métropole du Grand Paris)  
Avis délibéré du 15 juin 2023**

N°MRAe ACPIF-2023-005

# Sommaire

Sommaire.....	2
Préambule.....	3
Cadrage préalable.....	5
<b>1. La saisine et son contexte.....</b>	<b>5</b>
1.1. Le contexte de la saisine.....	5
1.2. La demande formulée par le maître d'ouvrage.....	5
1.3. La description sommaire du projet.....	5
1.4. Le contexte spécifique au projet.....	6
1.5. Les enjeux définis par le maître d'ouvrage.....	6
<b>2. Réponses de l'Autorité environnementale aux questions posées par (maître d'ouvrage)....</b>	<b>7</b>
2.1. Les enjeux spécifiques au projet.....	7
2.2. La notion de cumul.....	8
2.3. Les phases de travaux engagées.....	8
2.4. L'actualisation et la mise à jour de l'étude d'impact.....	8
<b>3. Points d'attention supplémentaires identifiés par l'Autorité environnementale.....</b>	<b>9</b>
3.1. Les nuisances sonores.....	9
3.2. Les îlots de chaleur urbains.....	9
3.3. La pollution atmosphérique.....	10
3.4. Gestion optimale de l'eau de pluie.....	10
3.5. Comparaison de solutions différentes pour un même besoin.....	10
3.6. La question de l'adaptabilité des bâtiments envisagés et du multi-usages.....	10
3.7. Les enjeux de biodiversité et de connectivité entre le site du projet et les bois et forêts à proximité..	11

# Préambule

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.

\*\*\*

L'Autorité environnementale s'est réunie le 15 juin 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis de cadrage préalable sur le projet précité.

Sur la base des travaux préparatoires sur le rapport de Philippe SCHMIT, 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.

**Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou programme mais sur l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans l'évaluation environnementale qui devra être menée par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'élaboration de son plan. Il vise à améliorer la conception du plan et à informer le public des enjeux relatifs à son élaboration. Le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de cadrage de l'autorité environnementale pour élaborer son plan.**

---

<sup>1</sup> L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires 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).

# Sigles utilisés

Sigle	signification
<b>NO<sub>2</sub></b>	Dioxyde d'azote (polluant atmosphérique)
<b>OMS</b>	Organisation mondiale de la santé
<b>Sdrif</b>	Schéma directeur de la région Île-de-France
<b>SPL</b>	Société publique locale
<b>SSR</b>	Solutions de substitution raisonnables

# Cadrage préalable

Le cadrage préalable est défini par l'article L122-1-2 du code de l'environnement. Il permet à un maître d'ouvrage de solliciter un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact.

Il est rappelé ici que le maître d'ouvrage doit se conformer aux règles de l'évaluation environnementale mentionnées aux articles R122-4 et suivants du code de l'environnement. Une attention particulière devra être portée à la phase chantier et à la description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement.

Le maître d'ouvrage doit également veiller à une description précise des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement ; cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ce projet sur l'environnement, et à défaut, les compenser.

## 1. La saisine et son contexte

### 1.1. Le contexte de la saisine

Le projet n'a pas fait l'objet d'un examen au cas par cas compte tenu des surfaces concernées. Il a dans un premier temps été porté par la commune du Blanc-Mesnil qui a engagé les premières études relatives à l'aménagement du quartier de la Mollette. Le 14 avril 2023, la Métropole du Grand Paris a déclaré cette opération d'aménagement comme relevant de l'intérêt métropolitain. La SPL Séquano Grand Paris mène, en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage de la Métropole, le pilotage des études pré-opérationnelles de la future zone d'aménagement concerté. Elle a entrepris de saisir la MRAe d'une demande de cadrage préalable.

### 1.2. La demande formulée par le maître d'ouvrage

L'Autorité environnementale a été saisie le 3 mai 2023 par la SPL Séquano Grand Paris d'une demande de cadrage préalable de l'évaluation environnementale du projet d'aménagement du quartier de la Mollette au Blanc-Mesnil (93). L'ensemble des pièces constitutives du dossier a été reçu le 2 juin 2023.

### 1.3. La description sommaire du projet

Le projet est situé au Blanc-Mesnil en Seine-Saint-Denis (93).

Il concerne une superficie d'environ 50 ha selon le demandeur, de l'ordre de 64 ha pour la MRAe (cf figure 1)

Il comporte :

- un programme de construction d'environ 4 800 logements et de 3 000 m<sup>2</sup> de commerces et de services dont un espace commercial autour d'une halle réhabilitée.
- La construction d'un groupe scolaire et d'une crèche publique.
- La réalisation d'un campus privé trilingue d'excellence.
- Un programme d'espaces publics proposant notamment un parc jardin d'une surface de 7 ha et une potentielle réouverture du ru de la Molette.

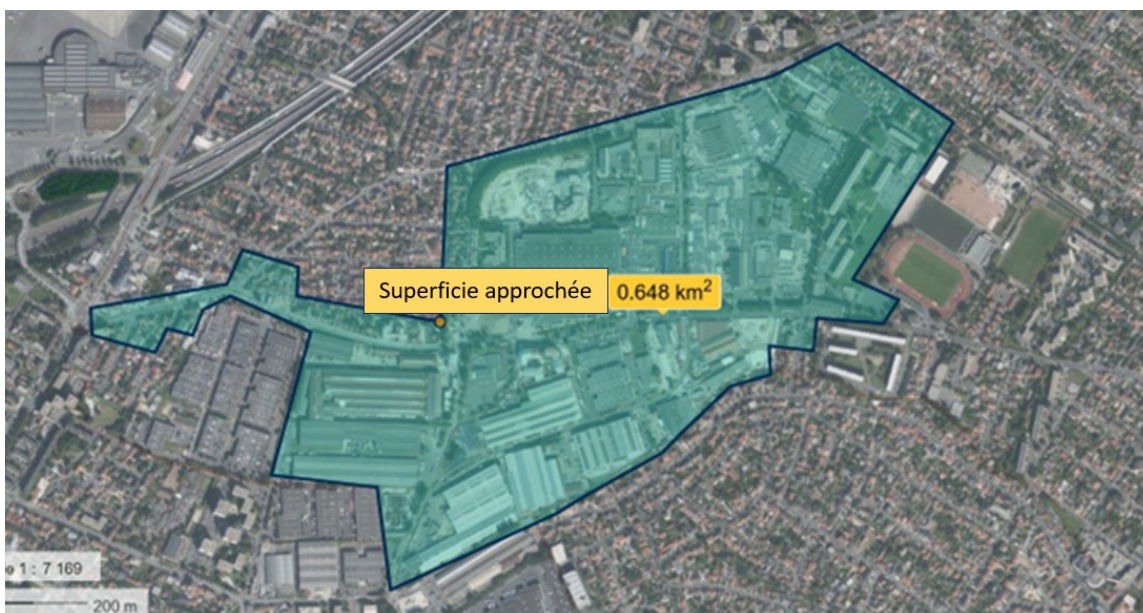


Figure 1: Occupation actuelle



Figure 2: plan masse du projet

## 1.4. Le contexte spécifique au projet

Le site du projet est localisé en limite de la commune de Drancy et du Bourget. Il est constitué d'une zone d'activité économique appelée à muter et à moins de 400 m d'un important faisceau ferroviaire. Sa partie nord est à 250 m de l'autoroute A1.

## 1.5. Les enjeux définis par le maître d'ouvrage

Dans son dossier de demande, le maître d'ouvrage a défini les enjeux du projet de la façon suivante :

- Evolution du trafic routier local et externalités liées : bruit, pollution atmosphérique, consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre, évolution de la composition du trafic (+ véhicules légers, - poids lourds)
- Démolitions : conservation d'une partie du patrimoine existant, gestion des matériaux de déconstruction et impact sur la biodiversité
- Gestion des mouvements de terre en phase travaux, dont une partie est susceptible d'être concernée par des concentrations importantes en polluants
- Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre liées aux nouvelles constructions : en phase construction et exploitation
- Augmentation de la population exposée aux risques technologiques résiduels, au bruit et à la pollution de l'air du secteur
- Délocalisation d'une partie des entreprises et des activités présentes sur place
- Modification des volumes et types de déchets produits sur le quartier
- Nouveaux besoins en équipements publics à l'échelle du quartier
- Compatibilité du projet par rapport aux documents supra-communaux en finalisation : SCOT du Grand Paris et Sdrif-E notamment ».

## 2. Réponses de l'Autorité environnementale aux questions posées par (maître d'ouvrage)

### 2.1. Les enjeux spécifiques au projet

Question posée par le maître d'ouvrage :

**Globalement, identifiez-vous des enjeux propres au site sur lesquels l'analyse devra être particulièrement poussée dans le cadre de l'étude d'impact ?**

#### ■ Réponse de l'Autorité environnementale :

Plusieurs enjeux sont à souligner.

En premier lieu, celui de la phase travaux comprenant la phase de déconstruction, d'évacuation des déchets de chantier, de flux des véhicules, de déblais/remblais et d'approvisionnement en matériaux : cette phase appelle une vigilance particulière en ce qui concerne notamment :

- les nuisances susceptibles d'être générées auprès des populations riveraines,
- la recherche de solutions alternatives à la démolition des bâtiments existants afin d'éviter le surcoût environnemental (notamment dans le bilan carbone) que représente cette dernière option,
- la recherche d'usage de la voie ferrée située à proximité pour permettre les apports de matériaux et l'évacuation des déchets.

Comme également relevé parmi les enjeux identifiés par le maître d'ouvrage, l'enjeu sanitaire, pour les populations présentes et futures. La présence potentielle de polluants dans les sols et les gaz de sols nécessite de faire l'objet d'une démarche d'investigation précise, de l'élaboration d'un plan de gestion adapté et d'un suivi complet. Il convient également de mettre en exergue l'enjeu du cadre de vie pour les habitants en partant par exemple de la qualité de la desserte en transports publics et en mobilités actives, la qualité des espaces publics, etc.

Dans la mesure où les secteurs situés à proximité du réseau ferroviaire permettant la desserte de secteurs logistiques sont rares en Île-de-France, il y aurait lieu d'examiner avec attention l'implantation privilégiée sur le site d'entreprises logistiques de proximité afin d'optimiser le potentiel de recours au ferro-

viaire que peut représenter cette zone, de préférence à d'autres sites moins bien desservis, tout en sachant que ces entrepôts ne sont pas nécessairement riches en emplois.

## 2.2. La notion de cumul

**Question posée par le maître d'ouvrage :**

**Sur quels critères doivent être sélectionnés les projets analysés dans la partie Cumul des incidences ?**

- **Proximité : quel rayon ? Ou quels autres critères (bassin versant par exemple) ?**
- **Calendrier : projets en cours de réalisation ou déjà réalisés au moment des futurs travaux ?**
- **Programmation : similaire ou non ?**

### ■ Réponse de l'Autorité environnementale :

■ En règle générale, il est conseillé d'apprécier ce cumul au moins dans un rayon de 5 km de toutes les limites du projet mais cela peut être étendu par exemple lorsqu'un projet important situé à 7 km accroît sensiblement le trafic sur un axe qui sera emprunté par les flux générés par le projet. Le périmètre à prendre en compte est donc variable en fonction de l'enjeu considéré et des externalités susceptibles d'interagir. S'agissant de la voie ferrée par exemple, si elle se traduit par un trafic fret ferroviaire accru et un trafic de poids lourds réduit, l'incidence peut dépasser nettement ce rayon.

■ Les projets à prendre en compte, conformément au 5° e) du II de l'article R.122-5 du code de l'environnement, sont, quelle que soit leur nature, les projets déjà réalisés à la date du dépôt de la demande d'autorisation et les projets autorisés, auxquels peuvent être ajoutés les projets qui sont prévus explicitement dans les PLU ainsi que ceux qui ont fait l'objet d'un avis d'autorité environnementale. Il convient toutefois de ne pas traiter au titre des effets cumulés des projets qui relèvent du scénario de référence parce qu'ils seront en tout état de cause achevés avant le début de réalisation du projet.

■ Il convient également de ne pas oublier les incidences induites sur l'urbanisation par exemple.

Le cumul des incidences concerne la phase travaux comme la phase d'exploitation. La phase travaux est souvent négligée.

## 2.3. Les phases de travaux engagées

**Question posées par le maître d'ouvrage :**

**Comment doivent-être traités les secteurs de projet déjà engagés (travaux en cours ou PC déposé) ?  
Notamment, comment doivent-ils être appréhendés dans l'analyse de l'état initial de la future ZAC ?**

### ■ Réponse de l'Autorité environnementale :

Dès lors qu'une opération d'aménagement ou d'infrastructure est décidée par l'autorité responsable, il y a lieu d'en examiner les enjeux et les incidences éventuelles susceptibles d'interagir sur les facteurs environnementaux existants sur le secteur du projet.

L'état initial doit prendre en compte la situation au moment où l'opération est décidée ; elle doit expliquer et détailler les évolutions (par exemple travaux autorisés engagés récemment) et en évaluer également les incidences au titre de l'état initial et de ses évolutions probables.

## 2.4. L'actualisation et la mise à jour de l'étude d'impact

**Question posées par le maître d'ouvrage :**

**Quelle formalisation trouveriez-vous pertinente en termes de procédure de mise à jour de l'étude d'impact du projet, dans une logique d'évaluation environnementale continue ?**

**Une première ébauche avait été produite lors du premier travail d'étude d'impact, notamment par rapport à l'acquisition des parcelles.**



## ■ Réponse de l'Autorité environnementale :

A chaque étape d'actualisation de l'étude d'impact, il est souhaitable que les évolutions soient rendues visibles notamment par l'emploi d'une couleur de caractères différente. Un tableau listant les évolutions et les éventuelles substitutions ou les compléments d'études serait également bienvenu.

Il est souhaitable même de manière succincte d'expliquer les changements en précisant leur origine et motivation (évolution législative ou réglementaire, évolution du projet liée à la concertation, autres motifs)

## 3. Points d'attention supplémentaires identifiés par l'Autorité environnementale

### 3.1. Les nuisances sonores

Les études de bruit réalisées devront prendre en compte le bruit des déplacements routiers et ceux des déplacements ferroviaires et éventuellement aériens compte tenu de la proximité avec l'aéroport du Bourget.

Ces modélisations et les conclusions auxquelles elles permettront d'aboutir gagneront à recourir aux valeurs-guides de référence de l'OMS pour le dimensionnement des mesures à envisager pour éviter ou réduire l'exposition des populations actuelles et futures aux pollutions sonores.

Il est rappelé s'agissant des impacts des pollutions sonores sur la santé que l'organisation mondiale de la santé a défini des niveaux au-delà desquels le bruit a un effet nocif sur la santé humaine (53 dB(A)<sub>Lden</sub> le jour au voisinage d'une infrastructure routière, 54 dB(A)<sub>Lden</sub> au voisinage d'une infrastructure ferroviaire, 45 dB(A)<sub>Lden</sub> au voisinage d'une infrastructure aérienne). L'évaluation environnementale doit prendre en compte ces valeurs et exposer comment le projet a cherché à éviter ou réduire les impacts de ces nuisances sur la santé.



Figure 3: Carte de bruitparif

### 3.2. Les îlots de chaleur urbains

La MRAe attire l'attention sur le phénomène d'îlot de chaleur. Il est donc nécessaire d'évaluer aussi précisément que possible la situation avant/après au regard de cet enjeu.

### 3.3. La pollution atmosphérique

Le niveau de pollution atmosphérique évalué par Airparif situe le niveau moyen de pollution au NO<sub>2</sub> à environ 20 µg/m<sup>3</sup> donc à un niveau plus haut que celui retenu par l'OMS pour considérer le caractère néfaste de cette pollution pour la santé (10 µg/m<sup>3</sup>). L'attention de l'aménageur est attirée sur l'intérêt de prendre en compte l'aérodynamisme dans la conception de l'opération et dans la morphologie des bâtiments pour faciliter la dispersion des polluants. Il pourrait également être suggéré au stade de la conception des bâtiments au sein de chaque îlot de l'opération que les prises d'air se fassent sur les points hauts des constructions et non au sol ou sur la façade des bâtiments la moins exposée pour que l'air intérieur soit le moins pollué possible par les gaz d'échappement.

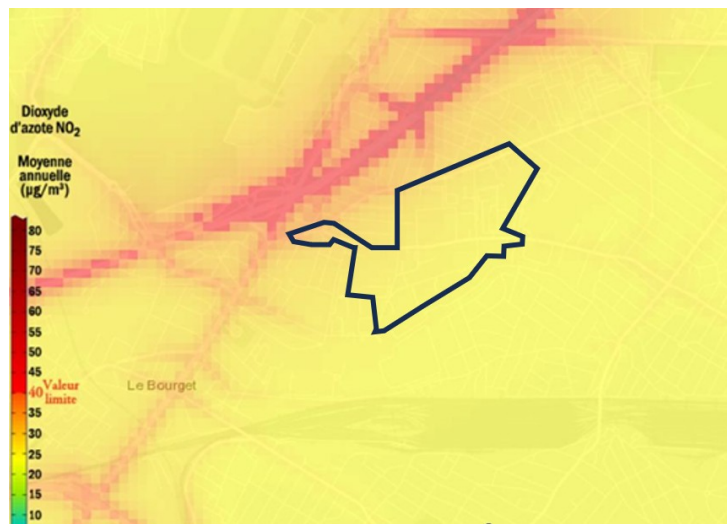


Figure 4: Carte d'Airparif 2022 au niveau de la zone du projet

### 3.4. Gestion optimale de l'eau de pluie

L'attention du porteur de projet est attirée sur le besoin d'expliquer ses choix en matière de gestion des eaux pluviales. Si le principe est l'infiltration des eaux de pluie, un stockage en vue du réemploi est parfois souhaitable pour limiter le besoin de consommation d'eau potable pour l'arrosage des espaces verts ou le nettoyage des espaces publics.

### 3.5. Comparaison de solutions différentes pour un même besoin

La directive européenne n°2011/92/UE du 13/12/11 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement précise que le maître d'ouvrage doit examiner plusieurs solutions de substitution raisonnables (SSR) en réponse à un besoin défini. Les SSR ne sont pas des variantes dans le temps d'un même projet ni des choix d'implantation alternatifs au sein de la même parcelle mais bien les différentes hypothèses de projets qui répondraient au même besoin. Ces différentes hypothèses sont ensuite confrontées. Le choix fait par le maître d'ouvrage doit notamment être expliqué au vu des enjeux environnementaux du projet.

### 3.6. La question de l'adaptabilité des bâtiments envisagés et du multi-usages

La mono-fonctionnalité des bâtiments conduit souvent à leur destruction lorsque les usages du site sont appelés à évoluer. L'Autorité environnementale attend que les maîtres d'ouvrage conçoivent les nouveaux bâtiments de manière à ce qu'ils puissent connaître plusieurs « vies », en présentant leur potentiel d'évolution et d'adaptabilité (sans recourir à des travaux lourds), en prenant en compte les évolutions climatiques et programmatique (exemple : transformation de bureaux en logements).

### 3.7. Les enjeux de biodiversité et de connectivité entre le site du projet et les bois et forêts à proximité

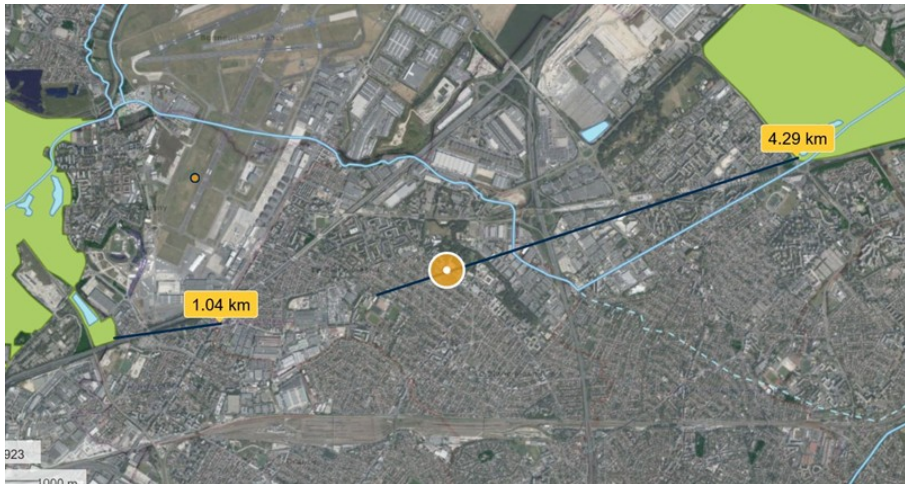


Figure 5: distances entre le périmètre du projet et les principaux sites boisés (source géoportail et MRAe)

Le site du projet comprend des espaces pour l'essentiel artificialisés. Cependant, il est situé entre deux ensembles boisés importants, le parc Georges Valbon à 1,04 km et le parc du Sausset à 4,29 km. Il y aura lieu d'analyser les espèces présentes dans ces espaces et les fonctionnalités écologiques que le site du projet assure ou pourrait assurer avec ces ensembles, dans la perspective d'une préservation et d'une restauration des connectivités.

Les fonctionnalités écologiques dont le maintien ou la création serait ainsi envisagé, à la lumière de l'évaluation des incidences Natura 2000, pourront également contribuer au développement d'une nature en ville (végétalisation, sols naturels reconstitués, petite faune, chiroptères notamment), favorable à l'adaptation aux effets d'îlots de chaleur et la séquestration du carbone.

**Le maître d'ouvrage est invité à prendre en compte les observations qui précèdent dans son dossier d'évaluation environnementale.**

**Délibéré en séance le 15/06/2023**

**Siégeaient :**

**Éric ALONZO, Sylvie BANOUN, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES,  
Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.**