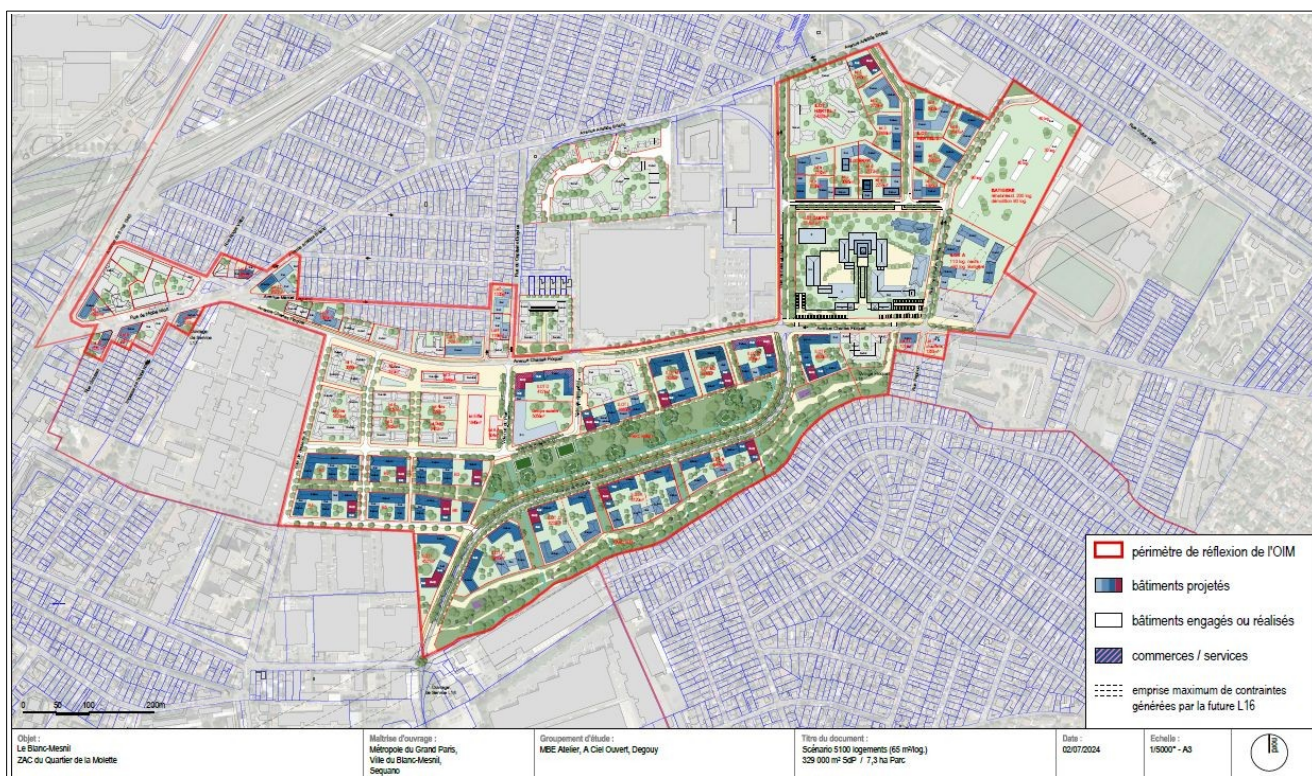




Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet de création de la Zac de La Molette
Le Blanc-Mesnil (Seine-Saint-Denis)**

**N° APJIF-2025-010
du 12/03/2025**



Plan de masse et vue axonométrique du projet (Étude d'impact p. 13 et 15)

Sur le plan de masse, la couleur du bâti correspond à la taille des étages : du bleu clair pour le bâti jusqu'à cinq étages au rouge pour le bâti à douze étages. Ajout de quelques légendes sur la vue axonométrique par la MRAe. La localisation de la résidence seniors ne semble pas déterminée.

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet de création de la Zac de La Molette, situé au Blanc-Mesnil en Seine-Saint-Denis, porté par la Métropole du Grand Paris, ainsi que son étude d'impact, datée de janvier 2025. Il est émis dans le cadre d'une procédure de création de Zac (zone d'aménagement concerté)¹.

La ville du Blanc-Mesnil, 58 257 habitants en 2021 (Insee) est située dans l'établissement public territorial (EPT) Paris Terres d'Envol, l'un des douze territoires de la Métropole du Grand Paris (MGP).

Ce projet vise à transformer la zone industrielle actuelle en un lieu résidentiel et commercial sur 47 ha. Il comprend la création du parc de la Molette (sept ha d'espaces verts scindés en deux coulées, remise à ciel ouvert du ru de La Molette), celle de près de 5 800 logements (soit une augmentation de plus d'un quart du nombre de logements existants en 2021 sur la commune) et d'équipements publics (campus privé, groupe scolaire de 22 classes avec gymnase, crèche, salle associative²), d'une résidence seniors, et de divers commerces autour de la halle Eiffel réhabilitée, témoin du passé industriel du Blanc-Mesnil. Il est prévu que le projet se déroule en trois phases, la dernière étant « post 2042 » (p. 14)³. La justification du nombre de logements prévus n'est pas fournie par le dossier.

Le projet de création de la Zac de La Molette nécessite une évaluation environnementale systématique⁴, la surface de plancher⁵ (SDP) créée dépassant 40 000 m². À la demande du maître d'ouvrage, le projet a fait l'objet de l'avis de cadrage préalable N°MRAe ACPIF-2023-005 du 15 juin 2023.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale concernent :

- les solutions de substitution raisonnables,
- la santé humaine et le cadre de vie,
- la biodiversité et la réouverture potentielle du Ru de La Molette,
- la gestion des eaux pluviales.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de justifier la nécessité d'un projet comprenant un nombre de logements augmentant de plus d'un quart la population de la commune, d'inclure le secteur Eiffel (même s'il est achevé) et le relogement des personnes déplacées dans l'étude d'impact puisque ce relogement constitue une composante du projet, de reprendre intégralement la stratégie de mobilités pour favoriser les modes actifs, de prendre des mesures effectives de réduction des incidences de la très longue phase de travaux, de réévaluer l'ambition en matière de biodiversité et de nature en ville en prévoyant un parc en un seul tenant et une réouverture du ru de La Molette.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés précède l'avis détaillé. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

1 Le pétitionnaire indique « Les autres procédures concernées sont [...une] déclaration au titre de la « loi sur l'eau » [...]. Une mise en comptabilité des documents d'urbanisme [...] et la réalisation d'un dossier d'autorisation de défrichage ». (p. 5)

2 Ce programme des équipements publics (PEP) fera l'objet d'une approbation par arrêté préfectoral (p. 5)

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

4 Article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 a du tableau annexé) cas par cas : « Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code supérieure ou égale à 10 000 m² – systématique : emprise au sol supérieure ou égale à 40 000 m². Projet : 387 826 m².

5 La surface de plancher ne comprend ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs...), ni les parkings.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Sigles utilisés.....	6
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	10
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	10
2. L'évaluation environnementale.....	10
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	10
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	12
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	14
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	17
3.1. Mobilités.....	17
3.2. Prise en compte de la santé humaine.....	22
3.3. Biodiversité.....	29
3.4. Risques technologiques et naturels.....	34
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	42
ANNEXE.....	43
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	44

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'environnement⁶ 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 environnementale⁷ 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.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par la Métropole du Grand Paris pour rendre un avis sur le projet de création de la Zac de La Molette, porté par Métropole du Grand Paris, situé à Blanc-Mesnil (Seine-Saint-Denis) et sur son étude d'impact datée de janvier 2025.

Le projet de création de la Zac de La Molette nécessite une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 a du tableau annexé à cet article) la surface de plancher⁸ créée dépassant 40 000 m².

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 13 janvier 2025. Conformément au [II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis a vocation à être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le préfet de Seine-Saint-Denis et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés et ont apporté leur contribution le 14 février 2025.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 12 mars 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de création de la Zac de La Molette.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Sylvie BANOUN, coordonnatrice, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées

6 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment 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).

7 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement)

8 La surface de plancher ne comprend ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs...), ni les parkings.

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.

Sigles utilisés

CES	Coefficient d'emprise au sol
DDRM	Dossier départemental des risques majeurs
EnR	Énergie produite à partir de ressources renouvelables
ENS	Espace naturel sensible
EPT	Établissement public territorial
ERC	Séquence « éviter, réduire, ou, à défaut, compenser »
GPE	Grand Paris Express
IED	Directive européenne relative aux émissions industrielles qui vise à prévenir les pollutions associées
Lden	Level day evening night Niveau sonore moyen pondéré pour une journée divisée en 12 heures de jour, en 4 heures de soirée avec une majoration de 5 dB et en 8 heures de nuit avec une majoration de 10 dB (day-evening-night). Ces majorations sont représentatives de la gêne ressentie dans ces périodes (source : bruitparif.fr)
MGP	Métropole du Grand Paris
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
PPI	Plan particulier d'intervention
Sdrif – E	(Futur) schéma directeur de la région Île-de-France dit « environnemental »
SDP	Surface de plancher
UVP	Unité de véhicule particulier
Zac	Zone d'aménagement concerté
ZAE	Zone d'activité économique
Znieff	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

■ Contexte

La ville du Blanc-Mesnil (Seine-Saint-Denis), 58 257 habitants en 2021 (Insee) est située dans l'établissement public territorial (EPT) Paris Terres d'Envol, l'un des douze territoires de la Métropole du Grand Paris (MGP). L'EPT comprend huit communes de Seine-Saint-Denis (Aulnay sous Bois, Drancy, Dugny, Le Blanc Mesnil, Le Bourget, Sevran, Tremblay en France, Villepinte) et environ 371 000 habitants (source : site Paris Terres d'Envol).

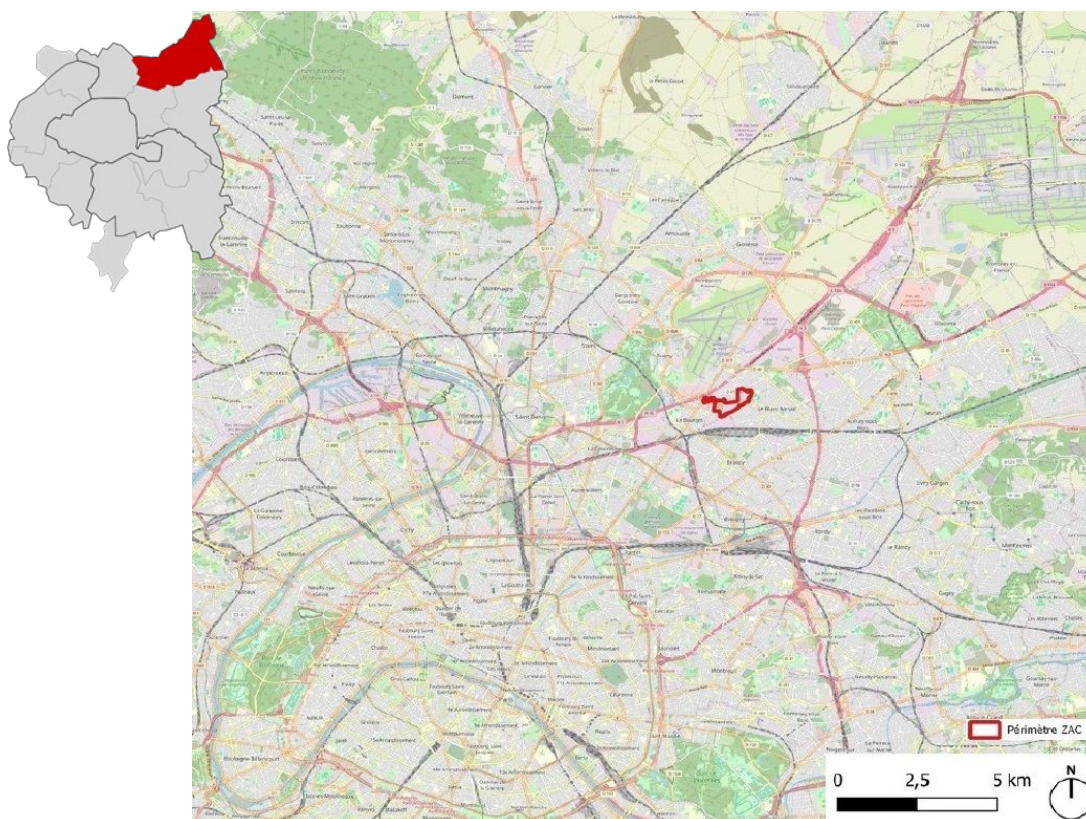


Illustration 1: situation géographique du secteur du projet – Encart en haut à gauche : Paris Terres d'Envol en rouge, au sein de la métropole du Grand-Paris (Wikipédia - © Superbenjamin). Carte : dossier de création de la Zac (p. 37). Immédiatement au nord du projet se situe l'aéroport du Bourget, au nord-est du plan celui de Roissy-Charles-de-Gaulle. Le Parc Georges Valbon, en partie Natura 2000, est à environ 2 km à l'ouest, le boulevard périphérique parisien est à environ 7 km.

Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Paris Terres d'Envol a été arrêté en conseil de territoire du 26 juin 2024⁹, il comprend 34 secteurs de projets, dont celui de l'opération d'aménagement et de programmation (OAP) de la Molette, déclarée d'intérêt métropolitain par délibération du 14 avril 2023 qui transfère la compétence de son aménagement à la MGP..

⁹ Il a fait l'objet de l'avis n° MRAe APJIF-2024-105 du 02/10/2024, le PLUi doit être soumis à enquête publique et ne sera applicable qu'après son approbation, prévue au second semestre 2025

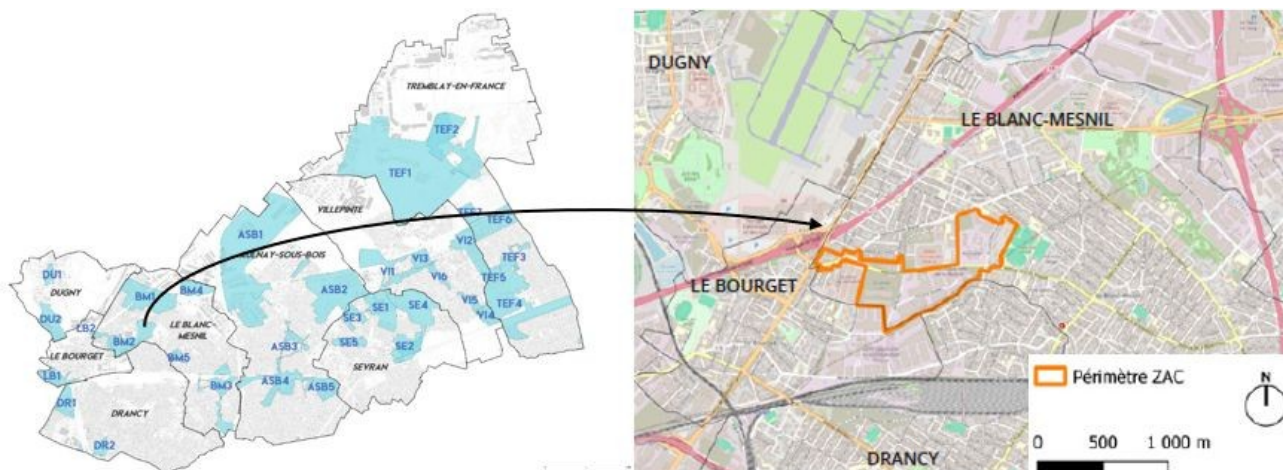


Illustration 2 : le secteur projet BM2 identifié dans le PLUi de Paris Terres d'Envol (pièce 2.3 p. 86) et sa localisation (p. 8)

L'objectif de la commune est de transformer cette zone à vocation principalement économique et anciennement industrielle, en un nouveau quartier mixte incluant de nombreux logements en « [créant] un espace de transition entre les quartiers pavillonnaires périphériques, la zone d'activité économique¹⁰ (ZAE) de la Molette et le centre commercial Plein Air. » (p. 8).



Illustration 3 : secteur de projet délimité en rouge, entouré de pavillons, d'une zone commerciale et de zones d'activité économique (p. 15, légendé par la MRAe)

■ Projet

La réalisation du projet, d'une superficie de 47 ha, est prévue en trois phases : 2024-2033, 2034-2042 et post 2042.

10 Une zone d'activité ou encore une zone d'activité économique (ZAE) est un site réservé à l'implantation d'entreprises (industrielles, commerciales, artisanales, portuaires, aéroportuaires...) dans un périmètre donné. (Wikipédia)

Scénario 5100 logements neufs hors secteur Village Eiffel

phase 1 2024 - 2033

phase 2 2034 - 2042

phase 3 post 2042



Illustration 4 : délimitation et phases du projet (p. 14, ajout secteur Eiffel par la MRAe).

Le secteur Eiffel a déjà fait l'objet d'une étude d'impact, accompagnée d'un avis de l'Autorité environnementale ainsi que d'un mémoire en réponse¹¹. Cette partie est considérée comme un temps 1 de la phase 1, et des encadrés spécifiques lui sont consacrés. Selon la programmation de la Zac de La Molette (Source : «Echange MRAe du 27 février 2025 »¹² p. 3 et étude d'impact p.12), sont prévus, en incluant le secteur Eiffel :

- 5 761 logements pour une surface de plancher¹³ (SDP) de 374 500 m², le nombre de logements prévus par phase est de : 2 510, 2 229 et 1 022 ;
- 2 425 m² de SDP de commerces et de services ;
- 1 241 m² de SDP d'activités
- une résidence senior de 5 000 m² de SDP ;
- une crèche publique 450 m² de SDP ;
- un campus privé trilingue 15 000 m² de SDP ;
- une école et un gymnase 5 000 m² de SDP ;
- un parc public de 7,3 hectares en deux parties ;
- une chaufferie de 1 000 m² de SDP.

L'étude indique que « pour l'acquisition des parcelles, l'EPFIF [établissement public foncier d'Île-de-France] est actuellement en charge des négociations avec les propriétaires de la phase 1 via une convention d'intervention foncière avec la MGP et la ville. Ensuite, l'aménageur poursuivra les négociations à l'amiable, puis en expropriation à partir de fin 2026. » (p. 11). Pour l'Autorité environnementale, le relogement des personnes déplacées du fait des opérations participe pleinement au projet d'ensemble et l'étude d'impact doit par conséquent en apprécier toutes les incidences.

11 Avis n° APIJF-2022-033 du 05/05/2022 et mémoire en réponse consultables sur <http://village-eiffel.fr/>

12 Document envoyé à la demande de la MRAe, suite à une demande de précisions et un échange en visioconférence. Ce document sera par la suite intitulé « Échange ».

13 La surface de plancher ne comprend ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs...), ni les parkings.

(1) L'Autorité environnementale recommande de préciser les étapes et modalités de relogement des personnes amenées à devoir quitter leur logement, temporairement ou définitivement, le relogement des personnes déplacées du fait de l'opération constituant une composante du projet.

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

Le pétitionnaire indique avoir réalisé la phase de concertation obligatoire à la création de Zac, avec les habitants, les associations locales et les autres parties prenantes, par l'utilisation d'outils classiques d'information (« exposition [...] dans le hall de l'Hôtel de Ville entre juillet et octobre 2024, articles dans le journal municipal [...], pages dédiées sur les sites internet de la ville et de la Métropole du Grand Paris. ») et de concertation (« réunion avec les acteurs économiques (27 novembre 2023), réunion avec le conseil de quartier (13 juin 2024), réunion publique (26 juin 2024) ayant réuni environ 70 participants, registres papier (à la Mairie et à la Métropole) et numérique pour recueillir les contributions du public. »).

Le pétitionnaire ne précise pas comment le projet a évolué pour prendre en compte les retours de cette concertation, et le registre numérique sur le site de la ville n'est plus accessible.

(2) L'Autorité environnementale recommande de préciser quelles suites ont été apportées aux remarques issues de la concertation et les évolutions du projet qui en ont résulté.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- les solutions de substitution raisonnables,
- la santé humaine et le cadre de vie,
- la biodiversité et la réouverture potentielle du Ru de La Molette,
- la gestion des eaux pluviales.

2. L'évaluation environnementale

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

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale comporte les différentes pièces de l'évaluation environnementale décrite à l'article R.122-5 du code de l'environnement¹⁴ dans l'« étude d'impact », à laquelle sont jointes 20 annexes, dont le dossier de création de la Zac, ainsi que le résumé non technique (RNT) bien séparé de l'étude et ainsi facilement accessible pour le public.

■ Une démarche d'ensemble peu lisible

Le pétitionnaire a ordonné l'évaluation environnementale suivant les rubriques du code de l'environnement. L'étude présente ainsi dans des chapitres distincts l'état initial, puis les incidences sur les facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable, et le développement de la démarche éviter, réduire, compenser. Ce parti pris de lisibilité conduit cependant à omettre les liens entre ces parties et à juxtaposer des informations, sans les inscrire dans une démarche d'ensemble. Le SRCE (schéma régional de cohérence écologique) en est une illustration : l'étude présente ses composantes, ses objectifs et une carte où le projet est localisé, mais aucune description n'en est faite (p. 107-108). Il faut pour cela attendre 150 pages : « [le projet] ne se situe pas dans un élément à préserver ou valoriser ». Le pétitionnaire peut alors donner les incidences « L'aménagement ne constitue également pas une coupure de continuités écologiques identifiées par le SRCE puisqu'aucune ne passe dans le secteur » (p. 257).

14 https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000046974945

■ Des manques et incohérences du dossier

Certains points rendent difficile la compréhension du dossier : sommaire général non détaillé, absence de sommaire des figures et tableaux, absence de table des sigles, légendes des illustrations incomplètes, ou comportant des erreurs¹⁵. S'y ajoute un manque de rigueur, des coquilles¹⁶, des informations contradictoires¹⁷, alors qu'une opération complexe sur 47 ha avec trois phases s'étalant sur plus de vingt ans nécessite une étude claire, minutieuse, et bien mise à jour. Si un document est tiré d'une annexe - le rapport de présentation indique que « *plusieurs études techniques réalisées en 2021 présentent toujours le périmètre initialement prévu par l'EPT pour l'état initial du projet, ce qui reste pertinent car le périmètre actuel est complètement compris dans l'étendue ancienne* » - cela n'empêche pas une mise à jour simple (petites modifications ou ajouts de couleur différente) au moins dans le corps de l'étude d'impact, qui doit être auto-suffisante. De plus le contenu n'est pas toujours en adéquation avec le plan, par exemple les « mesures concernant les déplacements » à partir de la page 424, ne sont pas les mesures d'évitement, de réduction et de compensation attendues, mais un prolongement du descriptif du projet et de sa conception¹⁸.

■ Un projet difficile à comprendre

Il est difficile de comprendre le projet de prime abord, d'autant que l'introduction et le descriptif du projet n'indiquent pas clairement le nombre de logements avec leur surface de plancher totale et moyenne, et l'analyse des solutions de substitution raisonnables n'arrive qu'en page 359/479 ; on ne connaît véritablement le projet retenu qu'à la page 365 (plan) ou 367 (tableau, scénario 1). À la demande de l'Autorité environnementale, le pétitionnaire a ajouté un document à l'étude, ainsi qu'un plan de masse de meilleure définition. Il conviendra de reprendre ces éléments avant la consultation du public, en les mettant en évidence dans le dossier.

Concernant la séquence éviter – réduire – compenser (ERC), l'étude d'impact ne présente pas ou presque pas de mesures d'évitement, ou de réduction. Les mesures proposées portent souvent sur des éléments de conception du projet, les mesures d'évitement paraissent absentes, quelques mesures de réduction et de suivi sont présentées.

Certaines parties sont particulièrement difficiles à comprendre. Par exemple la mention : « *pour accomplir les objectifs associés au projet [...] Donner une présence à l'eau, fonctionnelle et paysagère* » (RNT p. 79) « *le cours d'eau de la Molette au sud du site doit être remis en scène* » avec une carte postale ancienne montrant le ru à ciel ouvert (p. 20), laisse à penser que le ru de La Molette actuellement busé au sud de la Zac, ferait l'objet d'une remise à ciel ouvert, ce qui n'est pas le cas (p. 261). La partie relative aux scénarios de substitution étu-

15 Par exemple : sur le plan de masse, on ne sait pas à quoi correspondent les quatre couleurs de la légende « *bâtiments projetés* » (p. 12), les espaces verts ne sont pas légendés. Sur un autre plan, les légendes des bâtiments et commerces (bleu et violet) ne se retrouvent pas sur les bâtis qui sont en gris (p. 364). Sur la cartographie « *Zones Natura 2000 et ENS* » la légende est celle de la cartographie des Znieff (p. 110). Sur l'« *Illustration de différents types de technosol* », les trois premières photos sont un sol naturel (luvisol), un cambisol agricole et un anthrosol horticole (Nomenclature de la norme internationale taxonomique de la classification des sols) p. 389. Illustration : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2019/10/08_gsere_it_renaturation_sols08102019_0.pdf

16 Par exemple : « *PCAET Boucles Nord-de-Seine* » au lieu de « *Paris Terres d'Envol* » p.286. « *groupements phytosocio* » au lieu de « *groupements végétaux* » ou « *typologie phytosociologique* » (p. 116). Les noms latins ne sont pas en italiques sur les cartographies (p. 119). « *La commune est desservie par la ligne 16 du métro qui s'arrête à la station « Le Blanc-Mesnil* » » - or la ligne n'est pas encore mise en service (p. 181).

17 Par exemple : « *Il n'y a cependant pas de Plan de Prévention de risques technologiques étant donné qu'aucune installation industrielle n'est classée Seveso.* », et dans le tableau qui suit, la présence d'une ICPE Seveso est relevée (p. 197). De plus l'activité de l'exploitation est notée « *en cours* » dans ce tableau, ce qui est erroné. Dix-huit ICPE « *a priori en fonctionnement* » sont relevées p. 39, mais uniquement quatre sur la carte p. 197. Vingt-cinq sites Basias p. 39, mais trente-deux p. 202. etc.

18 Par exemple : dans la partie « incidence du projet », des mesures sont notées, alors qu'une partie dédiée (mesures d'évitement, de réduction et de compensation) vient ensuite, sans indiquer si la mesure sera détaillée ensuite ou non (ex. p. 311). Dans le paragraphe « transport de matières dangereuses » au sujet de la canalisation de gaz, suit un paragraphe sur la pollution des gaz du sol, qui n'a rien à voir avec le gaz transporté dans la canalisation (p. 314). Etc.

diés est particulièrement confuse, avec tantôt trois, tantôt quatre scénarios et des optimisations de scénarios dont le scénario de base ne ressort pas clairement, etc. (p. 349 à 376).

■ Des effets sur l'environnement impossibles à apprécier

En l'état, l'Autorité environnementale considère que l'étude d'impact et la démarche d'évaluation environnementale ne permettent pas d'apprécier ses effets sur l'environnement et la santé humaine, ce qui ne permet pas la complète information du public et nécessite d'être corrigé.

(3) L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'intégralité du dossier afin qu'il soit exploitable pour juger de la bonne prise en compte de l'environnement et permettre la complète information du public et, à cette fin de :

- mettre à jour l'ensemble des données de l'étude d'impact, annexes comprises,
- veiller à ce que toutes les illustrations soient lisibles et comportent une légende complète et pertinente
- intégrer clairement le secteur Eiffel dans la phase 1 puisqu'il fait partie de la Zac (bilan carbone, logements totaux, etc.),
- expliquer les liens existants entre l'état initial et les besoins auxquels répond le projet, faire des liens entre les différentes parties,
- présenter de réelles mesures d'évitement et de réduction,
- vérifier l'adéquation du contenu et l'intitulé des titres avec le plan affiché,
- relire l'ensemble des documents pour en corriger les nombreuses coquilles et incohérences et vérifier que les affirmations soient justifiées,
- compléter les études lacunaires (bilan carbone, risques naturels, potentiel de réouverture du ru de La Molette, etc.),
- veiller à ce que l'étude actualisée soit autosuffisante et expliciter la prise en compte des recommandations du présent avis.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'Autorité environnementale rappelle que le Sdrif-E et le PLUi de Paris Terres d'Envol n'ont pas encore été approuvés¹⁹. Les documents applicables sont le Sdrif approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013, et le PLU du Blanc-Mesnil, « *approuvé le 22 novembre 2007, révisé en 2016 et modifié en 2018 et en 2024* » (p. 51). Ce dernier doit avoir intégré les objectifs supra communaux (SCoT et Sdrif), et le projet de Zac doit être compatible avec ce plan local d'urbanisme.

■ Compatibilité avec le PLU

Le pétitionnaire présente le périmètre du projet sur le schéma récapitulatif du plan d'aménagement et de développement durable (PADD) qui fait partie du PLU (cf. illustration ci-dessous).

Selon la légende, le projet est identifié secteur « *à enjeu : renouvellement, requalification, poursuite opération du PRU* », « *où les transitions sont à soigner et les ruptures d'échelle à atténuer* » et comporte un ou des « *aménagements paysager à créer dans le cadre d'opérations de requalification* », un « *axe présentant un potentiel de requalification urbaine et de voirie au profit des modes doux* », ainsi que « *l'amélioration de la qualité [d'une] entrée de ville* » (p. 52). Le pétitionnaire indique ensuite que l'OAP (opération d'aménagement et de programmation) prévue au PLU « *ne concernait qu'une partie (20 ha) du périmètre de projet actuellement à l'étude* »²⁰, et qu'elle a eu vocation à évoluer. L'OAP du PLUi est présentée (p. 53).

19 Par décret en Conseil d'État pour le Sdrif-E, et par délibération du conseil de territoire pour le PLUi

20 Voir p. 12 (OAP du PLU sur le Géoportail de l'urbanisme) https://data.geopf.fr/annexes/gpu/documents/DU_93007/f40525632e4ae0b887e38f8e7d03dc88/93007_orientations_aménagement_20240626.pdf

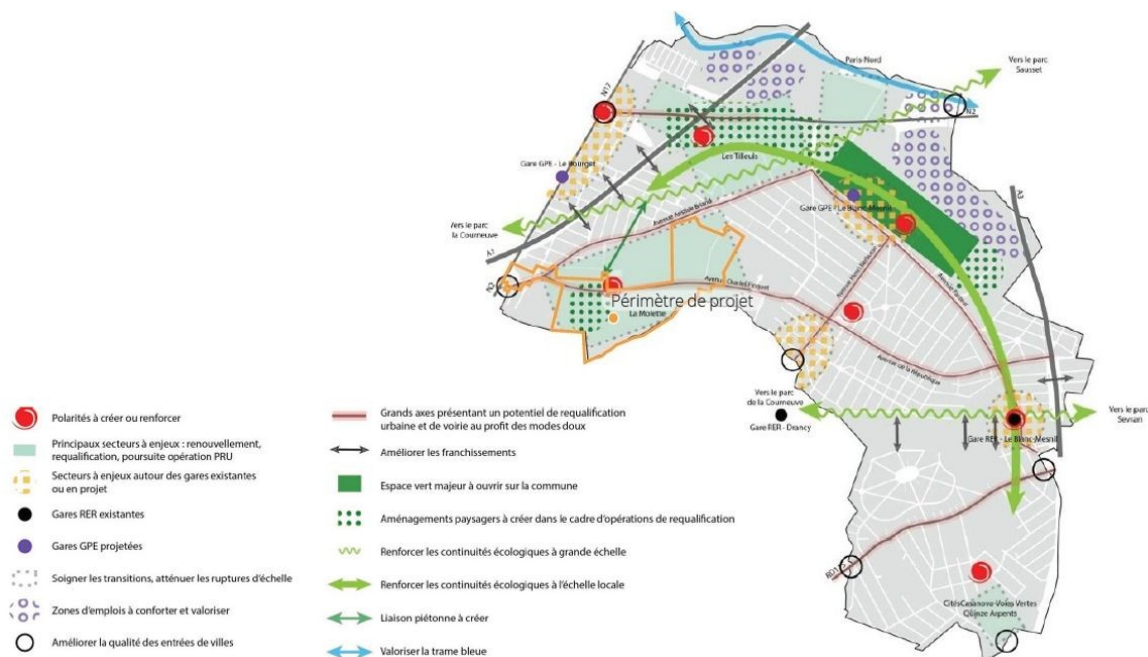


Illustration 5 : le PADD du PLU et le secteur de projet (p. 52).

Le pétitionnaire indique que « Le programme d'aménagement n'est pas en adéquation avec le zonage du PLU actuel » (p. 214), et qu'une procédure de « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) » doit être faite (p. 4). « Cette mise en compatibilité verra notamment la mutation des zones UI à vocation industrielle vers des zones mixtes UA, et des zones naturelles N dans le cas des espaces verts. » (p. 214). Il est évidemment nécessaire que cette procédure intervienne avant le commencement de la réalisation de la Zac.

■ Compatibilité avec le plan climat air énergie territorial

Paris Terres d'Envol est doté d'un plan climat air énergie territorial (PCAET) approuvé en juin 2019, dont la « finalité est la lutte contre le changement climatique, l'amélioration de la qualité de l'air et l'adaptation du territoire aux grands enjeux environnementaux » il comprend quatre axes - voir l'illustration 6 (p. 92).

- Se déplacer : développer les transports sobres en énergie et peu émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants
- Habiter : améliorer l'efficacité énergétique du bâti existant et promouvoir des constructions nouvelles durables et privilégier les énergies renouvelables locales
- Consommer : encourager une consommation alimentaire responsable et réduire la production de déchets
- S'adapter au changement climatique : préserver les fonctions de captation du carbone et adapter le territoire aux risques naturels

Illustration 6 : les quatre axes thématiques du plan climat air énergie territorial de Paris Terres d'Envol (p. 92).

Le pétitionnaire indique que « Le développement du projet induit une consommation nouvelle d'énergie et d'eau. La construction du nouveau projet induit des besoins énergétiques pour le chauffage et la production d'eau chaude sanitaire. » (p. 35). La compatibilité avec le PCAET est assurée selon le pétitionnaire, en ce qui concerne l'impact carbone et la consommation d'énergie, par la réglementation RE2020²¹, ainsi que par le raccordement du projet « au réseau de chaleur urbain de la commune, alimenté à 76 % d'ENR [énergie produite à partir de ressources renouvelables] issues de l'usine de valorisation de la RIVED²² ».

21 L'observance de la réglementation RE2020 est une obligation. Un de ses trois enjeux majeur est la diminution de l'impact carbone, avec obligation de calcul des impacts environnementaux des bâtiments par une analyse du cycle de vie des matériaux.

22 Service public pour la valorisation des déchets <http://www.rived.fr/>. Le réseau de chaleur « est approvisionné par un mix énergétique constitué de gaz et de géothermie, soit respectivement 42,5 % et 40,3 % puis de pompe à chaleur (17,2 %) » (p. 290).

En matière de mobilités, la compatibilité est assurée par l'implantation du projet « à proximité directe de la gare de RER C « La Fraternelle », d'une ligne de tramway T7, et de lignes de bus. Conformément à la réglementation, les parkings de sous-sol seront pré-équipés à 100 % pour l'installation de bornes recharge des véhicules électriques. » (p. 286). Le document mentionne à ce propos par erreur le tramway T7 et la gare « La Fraternelle » du RER C qui sont localisés dans le Val de Marne et non au Blanc-Mesnil. La Gare du RER B la plus proche du projet n'est pas « Le Blanc-Mesnil », mais « Drancy », et se trouve à environ 1 km à vol d'oiseau du projet. Par ailleurs, le pré-équipement en bornes de recharge électrique ne préjuge pas du nombre de véhicules thermiques, or le projet prévoit une place de stationnement automobile par logement, soit environ 5 800, en contradiction avec le propos tenu sur la qualité de la desserte en transports en commun.

Le bilan carbone du projet est présenté dans l'annexe 7. Il est insuffisamment détaillé pour qu'il soit possible d'en comprendre les résultats. Il indique que le projet induira une augmentation de 200 000 à 270 000 kg équivalent CO₂/an/ha par rapport à un scénario sans projet, sans prendre en compte le bilan carbone des démolitions (p. 16 et 17)²³. Le fait d'« améliorer significativement l'efficacité énergétique globale du quartier » ne diminue pas pour autant l'empreinte carbone (p.288) à la construction et il est attendu d'une étude d'impact qu'elle apprécie le temps d'exploitation nécessaire pour annuler celui de la construction et prévoit des mesures permettant de compenser l'empreinte carbone du projet – par exemple par une renaturation.

Dans le cadrage préalable, l'Autorité environnementale rappelait que la « mono-fonctionnalité des bâtiments conduit souvent à leur destruction lorsque les usages du site sont appelés à évoluer » et demandait aux maîtres d'ouvrage de concevoir « 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) ». Cela n'est pas présenté dans l'étude, ni pour les logements ni pour les bâtiments à destination d'activités.

En l'état, la compatibilité du projet avec le PCAET de Paris Terres d'Envol n'est pas démontrée.

(4) L'Autorité environnementale recommande d'amender le projet pour le rendre compatible avec le PCAET de Paris Terres d'envol :

- en incluant à cette fin dans le projet l'ensemble des démolitions qui lui sont nécessaires et en appréciant leur impact en termes d'énergie et de carbone,
- en appréciant la capacité de captation de carbone du ru de la Molette après réouverture pour en évaluer la pertinence, ou à défaut, prévoir d'autres mesures fondées sur la nature de captation du carbone à l'échelle de la Zac.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

■ Justification des choix

Dans son avis de cadrage préalable, l'Autorité environnementale rappelle que « 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 ».

Or, les besoins particuliers du secteur ne sont clairement identifiés ni dans la présentation de l'état initial, ni dans les documents de planification. Les caractéristiques du projet ne sont par conséquent pas toujours justifiées. Par exemple, on lit dans un tableau « Environ 16 697 habitants sont attendus sur l'opération. Le projet induit une augmentation de la densité sur le site, [ce] qui est en accord avec les documents de planification du territoire, comme le SDRIF-E. » (p. 30). Le Sdrif-E est présenté, et le périmètre projet est ajouté sur les plans, mais le nombre d'habitants « attendus » n'est pas pour autant justifié ni expliqué (à partir de la p. 44).

• Densité (population et habitats)

Une étude de densité est présentée, réalisée « pour optimiser l'aménagement du quartier » (p. 64). Le coeffi-

23 L'auteur de l'étude semble déduire l'impact carbone des démolitions dans le tableau, et le texte associé n'est pas clair (Annexe 7 p. 17).

cient d'emprise au sol²⁴ (CES) du site à l'état initial est de 0,27, pour une densité de 1,6, ce qui « correspond à un habitat collectif rural en centre bourg, soit à une densité moyenne. »

Le projet prévoit « une densité bâtie de 4,5 [...] correspondant à une densité forte d'habitat plus dense que de l'habitat haussmannien » avec des immeubles en R+12 : « la densité de logements à l'état projet est de 108 logements/ha avec une densité de population de 303 habitants/ha. Il y a donc une forte hausse de ces densités par rapport à l'état initial mais également un écart important entre la densité de population prévue par le projet et la densité de population de la ville. La densité du projet est ainsi plus de 4 fois supérieure à celle de la ville. » (Annexe 19, p. 26)

Le pétitionnaire indique que « les besoins identifiés à l'échelle de l'EPT [sont de] 14 000 logements entre 2024 et 2030 » (Échange p. 7). Sans tenir compte de la dimension de chacune des huit villes, cela fait donc 1 750 logements pour l'ensemble de la commune du Blanc-Mesnil. Autrement formulé, l'ensemble des besoins de la commune seraient pourvus par la seule phase 1 de la Zac de La Molette livrée à l'horizon 2030 qui comporte 2 510 logements. La commune comprend en 2021 (Insee) 22 061 logements ; l'augmentation prévue du nombre de logements est donc de plus de 26 % sans que la nécessité d'un tel accroissement soit démontrée par le dossier.

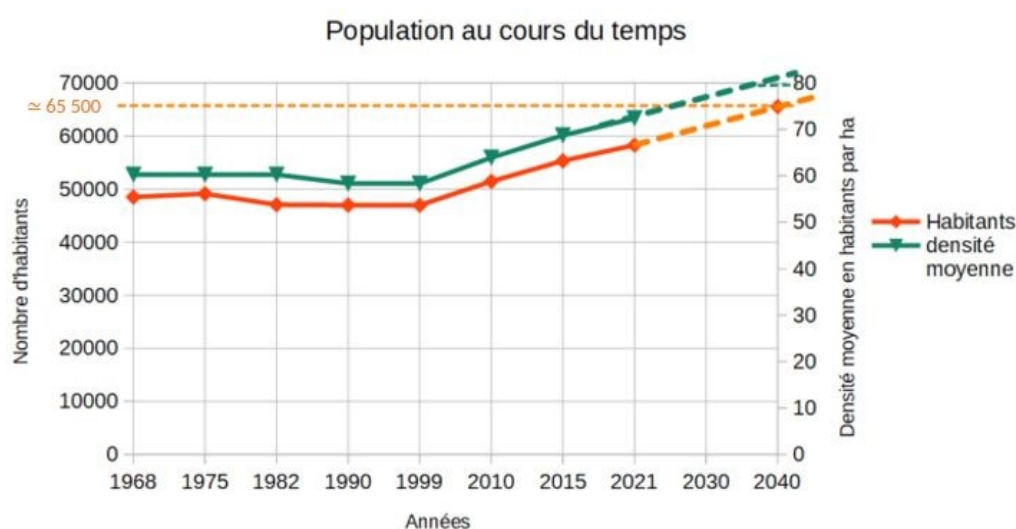


Illustration 7 : Ce graphique (source : MRAe, sur données Insee) montre la rupture démographique qui s'est faite à partir de 1999 au Blanc-Mesnil. La droite de tendance à partir de cette date est ajoutée en pointillé. À l'horizon 2030 on aurait alors environ 62 000 habitants (densité 77,5/ha), et 65 500 en 2040 (densité 80/ha).

Le pétitionnaire indique qu'environ 16 697 habitants sont attendus sur l'opération, soit approximativement 11 130 pour les phases 1 et 2²⁵, dont la fin est prévue en 2042. En 2021, la population du Blanc-Mesnil est de 58 257 habitants ; avec les 11 130 prévus sur la Zac de La Molette, le nombre serait de 69 388 habitants au Blanc-Mesnil. Autrement dit, la seule Zac de La Molette accueillerait à elle seule toute l'augmentation de la population prévue pour la commune, à supposer une tendance constante, en complet décalage avec celle de la région.

Or, le « secteur centre-ville », et le « secteur nord », pour ne citer que ceux identifiés au Blanc-Mesnil, comportent aussi une programmation de logements, respectivement 208 et 5 000 nouveaux logements (p. 337 et 338). Les effets cumulés des projets p. 346 se bornent sur le volet « démographie » à une mention « + + : incidence positive majeure », ce qui reste à démontrer.

Pourtant la synthèse annuelle des Autorités environnementales 2023²⁶ rappelle que « [...] les zones d'activités

²⁴ Le CES est le rapport entre l'emprise au sol totale des bâtiments et la surface de l'îlot sur lequel ils sont implantés. La densité du bâti s'obtient en multipliant le CES par la hauteur moyenne des bâtiments. (source : Institut Paris Région)

²⁵ (16 697/3)x2 bien que la dernière phase de logements en contienne deux fois moins.

²⁶ <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/synthese-annuelle-2023-de-la-conference-des-a1291.html>

économiques ou commerciales manquent systématiquement de justification au regard du taux d'occupation des ZAC voisines, à l'échelle intercommunale, ou au regard d'un besoin qui serait clairement étayé. »

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- définir un objectif de croissance démographique pour la Zac de La Molette en fonction des tendances constatées et en prenant en compte le caractère soutenable du développement urbain au regard des enjeux environnementaux et sanitaires propres au territoire, ainsi que de la desserte médiocre du projet par les transports en commun structurants ;
- établir sur cette base un objectif de production de logements, d'aménagements et d'équipements répondant à l'hypothèse démographique retenue et ainsi justifiée.

• **Typologie des logements prévus**

Dans la partie « contexte socio-économique - Habitat » il est rappelé l'existence du plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD) de la Seine-Saint-Denis (p. 60). Il est également indiqué que « Le département de Seine-Saint-Denis est concerné par une forte demande de logements sociaux non satisfaite et par de l'habitat indigne. [...] Le département fait donc face à un double enjeu : loger les ménages les plus précaires, très nombreux sur son territoire, tout en respectant les objectifs de mixité sociale et de rééquilibrage territorial portés par la loi Egalité & Citoyenneté. » (p. 61).

Granulométrie	Surface moyenne	Répartition	Nombre de logts	Nombres de logts libres	Nombres de logts sociaux
T1	35m ²	15%	864	833	31
T2	45m ²	15%	864	833	31
T3	65m ²	40%	2304	2222	82
T4	82m ²	20%	1152	1111	41
T5	95m ²	10%	576	556	21
TOTAL			5761	5556	205

Illustration 8 : typologie des logements sur la Zac de La Molette (Rencontre p. 4).

À l'échelle communale « la part des logements sociaux conventionnés sur la commune est de 37,7 % [...] la moyenne nationale étant de 15,2 % ». Malgré cela, les données de la direction régionale chargée de l'hébergement et du logement en 2022²⁷ indiquent que seules 5,9 % de demandes de logement sociaux sont attribuées, contre 8 % à Paris Terres d'Envol et 9,6 % au niveau de la région. Le projet prévoit 205 logements sociaux (Rencontre, p. 4), soit environ 3,6 %.

L'étude d'impact indique que les logements d'une pièce sont sous-représentés (6,3 %, pour 10,7 % au niveau du département), le projet en prévoit 864 soit 15 %. Les données de l'Insee indiquent qu'au Blanc-Mesnil, 76,6 % des résidences principales sont des 3 pièces et plus. Le projet en prévoit 70 %.

■ **Solutions de substitution**

Dans le cadrage préalable, l'Autorité environnementale rappelle que « les solutions de substitution raisonnables (SSR) ne sont pas les 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. »

Aucune des explications apportées ne semble justifier par exemple impérativement le découpage du parc en deux parties : « être plus cohérent avec le phasage et pouvoir libérer du foncier progressivement », « différenciation du type d'activités dans chacun des parcs » sont compatibles avec un parc d'un seul tenant comme cela existe déjà dans différents parcs (Georges Valbon 1 km à l'ouest), de même que le « rôle de filtre pour la gestion des eaux pluviales » qui dépend de différents facteurs (pente, végétation...) (p. 351).

S'agissant de la densité du projet en logements et de l'estimation du nombre d'habitants attendus, le dossier

27 Consultées sur le site Cartoviz de l'Institut Paris Région (IPR) : https://cartoviz.institutparisregion.fr/?id_appli=logement

indique que « quatre scénarios ont été travaillés avec une densité de respectivement 5 600, 6 000, 6 400 et 4 500 logements sur la ZAC » hors projet Eiffel, qui est pourtant dans la Zac (p. 351). Le scénario « 4 500 » est présenté après tous les autres (p. 364), alors qu'il semble être la base de travail « scénario A » des trois autres « Un autre scénario est envisagé à partir de l'optimisation A avec 44 000 m² de SDP de logements » (p. 352).

Les facteurs de variation des scénarios sont : la surface de plancher (nombre de logements et moyenne par logement), le nombre d'étages (de 4 à 10 en moyenne et « ponctuellement » jusqu'à 14 au-dessus du rez-de-chaussée), le total de surface de plancher et le pourcentage de surface de pleine terre (20 à 40 %). Le tableau comparatif présenté dans l'illustration 9 n'est pas réellement en rapport avec ces variables, et on ne comprend pas toutes les différences affichées, notamment au sujet du réseau viaire (routier) et de la santé.

Objectifs	Scénario 1 (scénario final - 5 800 logements)	Scénario 2 (6 000 logements)	Scénario 3 (6 400 logements)
Une attente locale	++	++	++
Une adéquation avec le contexte réglementaire	++	++	++
Une attractivité résidentielle renouvelée fondée sur un changement d'image fort	++ 5 800 logements	++ 6 000	++ 6 400
D'un cadre urbain à un cadre vert	++ 30-35 % pleine terre 2 parcs linéaires (7,3 ha) 8 160 m ² d'espaces verts (site Eiffel)	++ 25-30 % de pleine terre	++ 20-25 % de pleine terre
Gestion des eaux pluviales	++	+	+
Parc urbain du quartier	++ 2 parcs linéaires (7,3 ha)	+	+
Une densification du quartier	++ 108 logements/ha 303 habitants/ha	++	++
Une optimisation de la gestion des déchets de chantier	++	-	-
Un réseau viaire apaisé et l'arrivée de modes actifs	++ 20 % de places équipées de borne de recharge pour véhicules électriques Locaux vélos	+	+
Santé environnementale et réduction de l'exposition aux nuisances et pollutions	++	+	+

Illustration 9 : tableau comparatif des scénarios étudiés (p. 367).

L'Autorité environnementale rappelle que la comparaison des différents scénarios doit permettre d'effectuer des choix au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine, ce qui ne ressort pas de l'analyse réalisée.

(6) L'Autorité environnementale recommande de réaliser à partir d'un unique scénario de densité justifié, une comparaison entre différentes variantes du projet, mettant en évidence le choix d'une solution au regard des incidences de chaque variante sur l'environnement et la santé humaine.

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

3.1. Mobilités

■ Réseau routier

À l'état initial, le réseau routier de niveau national, visible sur l'illustration 10 à gauche, est composé de l'A1, de la RN2 (ou RD 932) qui se prolonge au nord par la RN17 (ou RD 917), de l'A3 et de l'A86. Le réseau départemental est composé principalement de la RD40, de la RD41 et de la RD30. Des comptages en ligne et directionnels ont été réalisés le jeudi 18 novembre 2021, hors vacances scolaires, et hors période de confinement (Covid), mais il n'est pas précisé si c'était en situation « normale » (absence de travaux par exemple). Les heures de pointe retenues sont 8h-9h pour le matin (HPM) et 17h-18h pour le soir (HPS), cela correspond au

pic de trafic à l'échelle de l'Île-de-France²⁸. Les feuilles de calcul n'étant pas présentées, les résultats ne sont pas vérifiables. Le caractère représentatif d'un comptage effectué sur une seule journée est à démontrer mais ses résultats sont indicatifs.

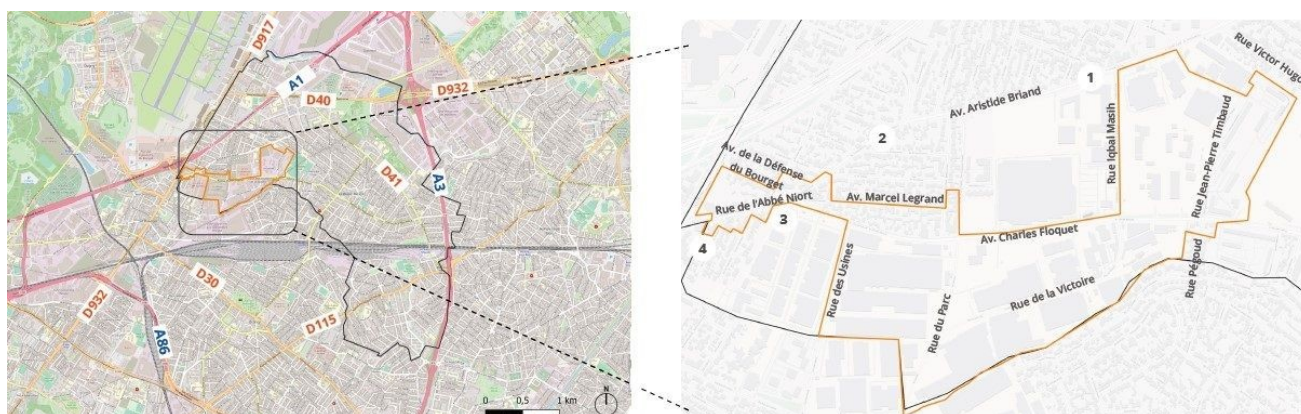


Illustration 10 : état initial, axes structurants autour de la Zac et routes intérieures (p. 161) – Note : la D 932 et la D 917 sont aussi nommées respectivement RN2 et RN17 sur d'autres cartes et dans le texte. Les numéros 1 à 4 sur l'illustration de droite renvoient à des photographies non reproduites dans cet avis.

D'après l'étude, l'A1 est saturée en direction du sud le matin, l'A3 est saturée en direction du sud et chargée dans le sens inverse matin et soir, la RN2 est saturée en direction du sud le matin, la RD30 est saturée en direction de l'ouest le matin et dans le sens inverse le soir, et la circulation est chargée sur la RD41 (Av. Aristide Briand) en direction du sud le matin et en sens inverse le soir. Les données Google trafic confirment ces observations un peu anciennes (2021). Le carrefour entre la RN2/RD932 et l'avenue Aristide Briand est saturé le matin, ainsi que celui au croisement de l'avenue Édouard Vaillant, un peu plus au sud, hors Zac de La Molette (p. 170). *Le pétitionnaire indique que « la congestion occasionnée amène une part des usagers à emprunter des axes situés dans des zones non censées accueillir le trafic de transit », c'est-à-dire le réseau communal.*

Une étude a été réalisée au niveau du secteur Eiffel (p. 171). Le trafic dans ce secteur est dense le matin particulièrement au niveau de l'avenue Charles Floquet qui permet l'accès à la RN2 et à l'A1, et davantage le soir mais en provenance de ces axes.

Le pétitionnaire indique que « *par sa vocation largement industrielle et économique, le cœur du secteur de La Molette n'offre que très peu de places de stationnement [automobile]* », à l'exception de l'avenue Aristide Briand et les secteurs pavillonnaires. (p. 173). Il est noté que le stationnement automobile en centre-ville est saturé.

Un scénario « fil de l'eau », sans projet, est ensuite présenté, il prend en compte les projets voisins à l'horizon 2035 : d'une part, les projets de création (sur les îlots Eurasia 1, Hertel 1) de démolition (sur l'îlot Batigère) de logements ainsi qu'une dizaine de projets viaires dans le 93 sur le secteur Paris Terres d'Envol et d'autre part, une centaine d'autres projets urbains principalement dans le département 93 ainsi qu'une trentaine de projets routiers hors 93. En conclusion, au « fil de l'eau », il serait constaté des augmentations de trafic sur l'ouest du secteur, avec des hausses supérieures à 10 % sur l'avenue Charles Floquet, la RD41 et la rue du Parc, générés par les flux supplémentaires liés aux projets annexes en cours de construction ou déjà engagés. Cependant, il est fait l'hypothèse que la part modale « véhicule » diminuera de 7 % du fait de l'arrivée des deux gares du Grand Paris Express (GPE).

Un scénario avec projet est ensuite présenté. D'après le pétitionnaire, le projet générera 1 161 unités de véhicule particulier (UVP)²⁹ à l'heure de pointe du matin (1 000 émis et 161 reçus) et 1 415 UVP à celle du soir (410

²⁸ Pour l'Institut Paris Région la période de pointe du matin est 7h-10h et celle du soir 17 h-20 h, avec des pics aux horaires retenus par l'étude. Voir la partie « Méthodologie » sur <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transports/deplacements/tableau-de-bord-de-la-mobilite-en-ile-de-france/>

²⁹ Cette unité correspond à un véhicule léger ou une camionnette (1 UVP), un poids lourd de 3,5 tonnes et plus compte pour 2 UVP, etc.

émis et 1 005 reçus), la disparition d'activités industrielles entraînant une diminution du nombre de déplacements en voiture associés. Au total, le projet se traduirait par une augmentation nette de 5 000 déplacements motorisés par jour, qui interroge sur la densité prévue par le projet et ses choix d'aménagement.

Le projet prévoit l'aménagement de places de parking automobile sur voirie et d'un parking pour le campus trilingue³⁰, et dans les îlots accueillant des bâtiments de logement, la construction d'une place par logement, sur deux niveaux de sous-sol (p. 305). Rien n'est prévu pour dissuader l'usage de la voiture individuelle.

■ Transports en commun

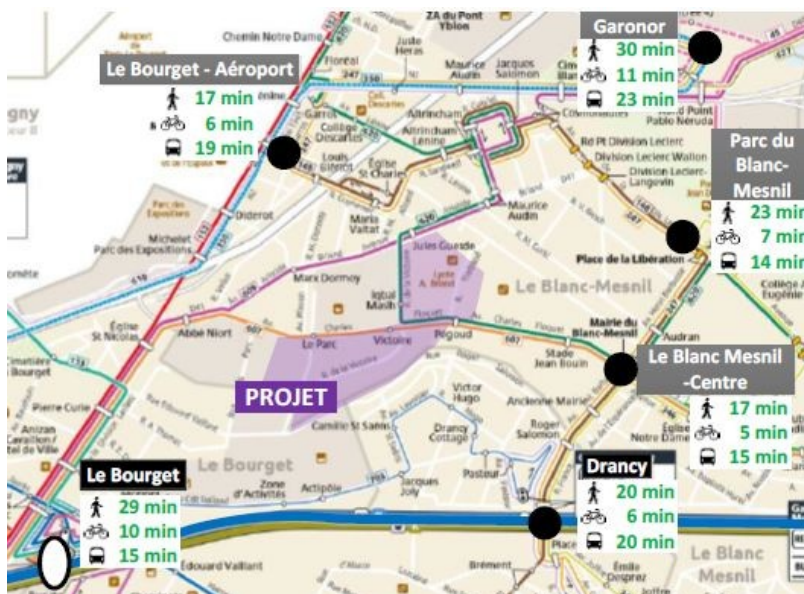


Illustration 11 : réseau de transports en commun actuel. (Annexe 1 p. 12)

Le quartier « la Molette » est situé à 2 km (20 min à pied) de la station « Drancy » du RER B et à 3 km (29 min à pied) de la station « Le Bourget » du RER B. Les arrêts de trois lignes de bus sont situés à l'intérieur du site (« Le Parc », « Victoire » de la ligne 607) ou en bordures nord (« Jules Guesde » des lignes 609 et 620) et sud (« Pégoud » des lignes 607 et 620).

La desserte en transports en commun n'est pas optimale compte tenu des distances aux transports lourds.

Par ailleurs, la desserte du site en bus le relie à l'actuelle station de RER B "Le Bourget" qui, à l'avenir, devrait s'enrichir de nombreuses correspondances, avec le prolongement de la ligne 7 du métro depuis La Courneuve et l'arrivée des lignes 16 et 17 (du Grand Paris Express), lesquelles autoriseront d'autres correspondances, notamment, à proximité, avec les lignes 14 et 15.

■ Réseau piéton et cycles - les mobilités actives

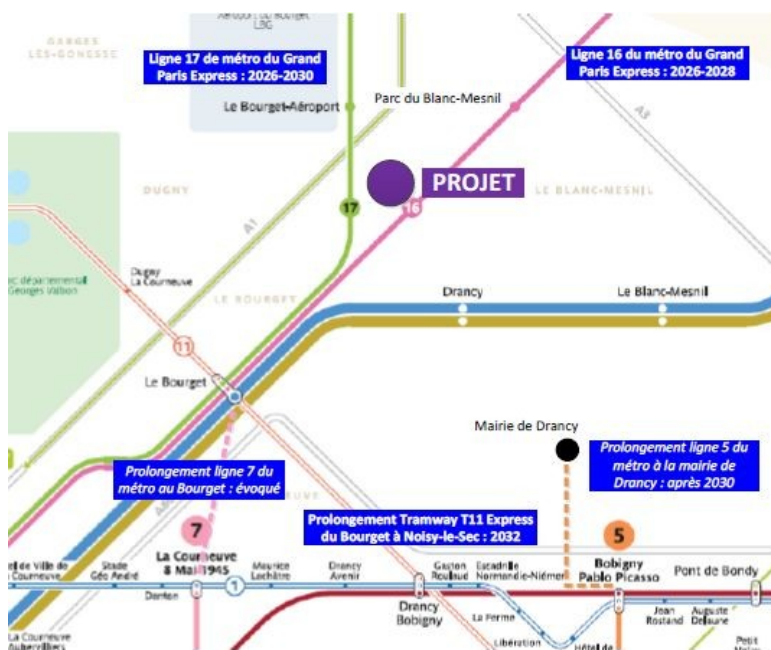


Illustration 12 : futur réseau de transport en commun. (Annexe 1 p. 12)

30 Le plan de ce dernier, p. 371 montre l'emplacement de ces parkings automobiles, mais le nombre de places n'est pas donné (il semble y en avoir plus d'une centaine).

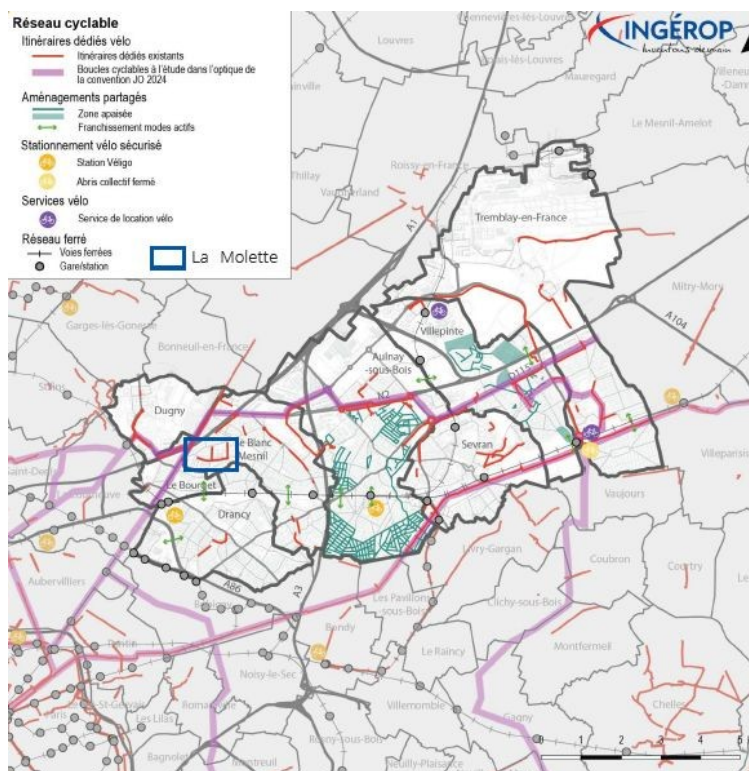


Illustration 13 : réseau cyclable de l'EPT Paris Terres d'Envol. (p. 191)

Le pétitionnaire note que cela « s'explique en partie par la forte proportion d'habitants travaillant en dehors de la commune (80,4 %). L'Autorité environnementale note que cela est le cas aussi à l'échelle de la Seine-Saint-Denis (71 %) du fait d'un nombre d'actifs plus importants que le nombre d'emplois³¹. L'étude indique aussi : « À l'échelle du territoire de Paris Terres d'Envol, la part modale de la marche est de 38,9 % soit légèrement au-dessus de la moyenne en Île-de-France qui s'établit à 38,7 % » (p. 192). L'Autorité environnementale note que cela montre que les déplacements entre le domicile et le travail sont loin d'être représentatifs de l'ensemble des déplacements³², qui, par construction, ne concernent que les actifs. Or ce point n'est presque pas abordé dans l'étude, ce qui n'est pas acceptable pour l'aménagement d'une Zac, qui plus est dès lors qu'elle prévoit un aussi grand nombre de logements.

(7) L'Autorité environnementale recommande d'effectuer une présentation de l'ensemble des déplacements et de ne pas se limiter aux déplacements entre le domicile et le travail qui ne représentent qu'un quart des déplacements.

Dans son avis sur le PLUi de Paris Terres d'Envol, l'Autorité environnementale notait que « Les obstacles au développement de la marche et des mobilités actives (marche, vélo) sont identifiés : ce sont les coupures urbaines génératrices d'inconfort et d'insécurité, la faible présence et la discontinuité des itinéraires cyclables, ainsi que le faible développement des zones de voirie apaisées (cf pièce 2.1, p. 72). Ces éléments montrent la nécessité d'inciter à une plus forte pratique des déplacements en modes actifs et une réduction de l'usage de la voiture individuelle. »

« Le projet [voir l'illustration 14] prévoit la construction de plusieurs aménagements cyclables et piétons tout au long des principaux axes de circulation, tels que sur l'avenue Charles Floquet, la rue du Parc ou la rue Iqbal Masih, favorisant ces modes de déplacement. Le projet prévoit également l'augmentation significative de la capacité de stationnement du vélo pour les logements, les locaux d'activité commerciale et les établissements

31 https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_751/NR_600_web.pdf 2012

32 39 % des déplacements des actifs sont liés au travail selon une étude de l'IPR parue en 2024 : <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/deplacements/enquete-regionale-sur-la-mobilite-des-franciliens/> et les déplacements entre le domicile et le travail représentent environ un quart du total des déplacements.

scolaires, en conformité avec les PLU, PLUi et le PDUiF. » (p. 309).

L'Autorité environnementale note cependant que les obstacles identifiés ne sont pas levés par le projet qui se cantonne à faire des aménagements de voiries en son sein, conformément à la réglementation³³, mais sans stratégie, a minima à l'échelle communale, pour, par exemple, favoriser l'intermodalité³⁴, en favorisant dans ce cas la marche et le vélo, voire les trottinettes électriques dès lors que leur usage nécessite des aménagements cyclables, pour accéder aux gares et aux arrêts de bus, en permettant le stationnement sécurisé des deux roues.

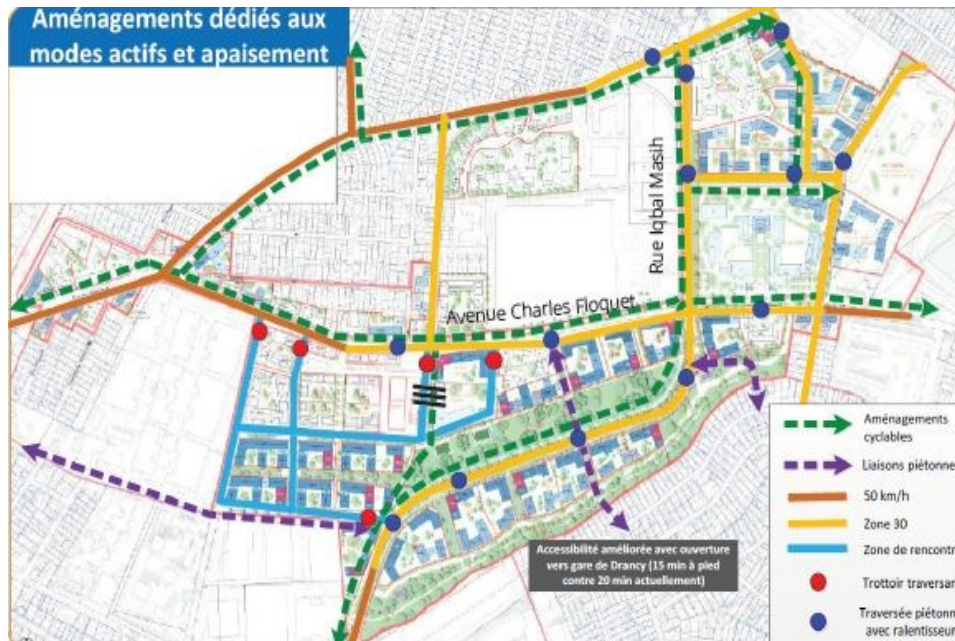


Illustration 14: réseau dédié aux modes actifs dans le projet. (p. 310)

Le détail des stationnements vélos est donné à la même page³⁵. Cependant, le pétitionnaire prévoit « 1 place de stationnement » (PLUi Terres d'envol) par « 1,5 m² » ; c'est comme s'il remplaçait une place de parking automobile par 10 m² alors qu'il en faut 25 en ouvrage. Pour un vélo, il est nécessaire de compter une surface de 2 m² par vélo³⁶ (1,5 m² + 0,5 m² de dégagement).

En dehors de la description du projet, des « mesures » sont présentées, pages 424 à 429. Il ne s'agit pas d'évitement, de réduction et compensation, mais d'explications en lien avec la conception du projet qui ne devraient pas figurer dans cette partie. Seules des mesures de suivi sont à leur place.

(8) L'Autorité environnementale recommande de revoir la stratégie de mobilité mise en œuvre par le projet, pour résoudre les difficultés identifiées par le PLUi qui freinent l'usage des mobilités actives, et pour cela :

- inclure les plans de déplacements au sein de la Zac à l'échelle communale et supra-communale ;
- prévoir une stratégie limitant l'usage de la voiture individuelle, compte tenu notamment de l'absence d'offre en transports en commun structurants à proximité immédiate du site ;
- prévoir un maillage serré du territoire en itinéraires destinés aux modes actifs pour l'accès aux différentes gares et arrêts de transports en commun, notamment grâce à l'intermodalité, ainsi qu'à l'ensemble

33 Notamment celles liées à la loi « LOM » loi d'orientation des mobilités - 2019

34 L'intermodalité est l' « aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement » (Source : site Géoconfluences),

35 L'Autorité environnementale note que le « PLUi du Blanc-Mesnil » est une coquille et que les prescriptions sont celle du PLUi de l'EPT Paris Terres d'Envol.

36 Arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046005722>

des pôles générateurs de déplacement (établissements scolaires, services, lieux de loisir, commerces, etc.) ;

- présenter des mesures précises et opérationnelles découlant de ces stratégies, et la façon dont elles s'inscrivent à l'échelle communale et de l'EPT Paris Terres d'Envol.

3.2. Prise en compte de la santé humaine

■ Nuisances du chantier

Le phasage de la Zac montre une longue phase chantier puisque la troisième phase est prévue « post 2042 ». La zone sera en chantier pendant plus d'une vingtaine d'années. Le plan de phasage montre que différents secteurs de la Zac pourraient faire partie de la même zone.

Cette situation est identifiée puisque le pétitionnaire qualifie l'étape du chantier comme sensible en termes de bruit, notamment lors de l'utilisation d'engins lourds, des travaux de terrassement et du concassage des matériaux. De même il est mentionné que les opérations de chantier pourront affecter temporairement la qualité de l'air.

Pourtant, les mesures destinées à réduire cet impact majeur et de longue durée se bornent à une « charte de chantier à faible impact environnemental » (p. 379) dont les différents aspects ne sont pas facilement identifiables dans l'étude d'impact.

L'étude aborde les classiques risques de pollution des sols lors des chantiers (risque de déversement de produits polluants, etc.) et les mesures d'évitement, réduction, compensation (ERC) pour y remédier. Une partie des terres excavées, des matériaux et des déchets sera stockée sur place dans le périmètre du projet, le pétitionnaire indiquant toutefois que les risques seront maîtrisés. La délimitation des zones de stockage n'est pas encore prévue.

Le pétitionnaire prévoit des mesures de réduction concernant « les sols, matériaux déblais et remblais ». par exemple, « une stratégie d'optimisation des mouvements de terre (identification des zones de déblais / remblais, des terres végétales réutilisées et de leurs zones de stockage) », « favoriser la mise en œuvre de technosol valorisant les matières issues de réemploi (déchets de chantier, briques, matière organique, terres d'excavation, etc.. déchets de chantier dont concassage du béton) » (p. 389). L'Autorité environnementale précise que cela n'est pas développé à ce stade, et recommande effectivement la mise en œuvre effective de ces mesures³⁷ en s'assurant, selon les recommandations de ces guides, de :

- maintenir la qualité des sols du site receveur,
- maintenir la qualité de la ressource en eau et des écosystèmes,
- fournir des terres présentant des caractéristiques chimiques compatibles avec l'usage futur du site receveur.

Les mesures pour éviter et réduire les nuisances ne sont pas détaillées alors que le chantier présentera de nombreux impacts négatifs : nuisances sonores, pollutions, augmentation du trafic routier, problèmes de stationnement, gestion des déchets y compris pollués à traiter, risque de transfert de pollution des sols vers les nappes vulnérables, mouvements de terre, risques de destruction (faune et flore) et de dérangement de la faune. Au regard de l'ampleur du projet et de sa durée, une charte chantier est une mesure insuffisante et laisse à penser que l'impact de la phase chantier est largement sous-estimé.

(9) L'Autorité environnementale recommande :

- d'évaluer précisément les incidences sanitaires et environnementales de la très longue phase de chantier ;
- de démontrer que la charte de chantier à faible impact environnemental prévue permet effectivement de réduire significativement l'impact du chantier sur l'environnement et la santé humaine, notamment en termes de bruit, de qualité de l'air et de dérangement des espèces ;

37 <https://www.brgm.fr/fr/solutions/valorisation-terres-excavees-issues-sites-sols-potentiellement-pollues> et https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/guide_valorisation_tex_non_ssp.pdf

- de prévoir un suivi par un écologue pendant toute la durée du chantier et d'adapter le calendrier des travaux pour éviter les périodes sensibles, comme celle de nidification, et de planifier les travaux lourds en conséquence ;
- de mettre en œuvre au fur et à mesure des travaux les préconisations des guides BRGM de valorisation des terres excavées, sur site et hors site, et de s'assurer de l'absence d'impact sur la qualité des sols, de l'eau et des écosystèmes ;
- de prévoir des modalités d'information et de communication des riverains pendant toute la durée des travaux sur les opérations en cours et à venir et les nuisances à en attendre ainsi que les mesures prévues pour les réduire autant que possible.

■ Pollution de l'air

Le pétitionnaire rappelle les « principales politiques locales de l'énergie qui s'appliquent au territoire [...] le schéma régional climat air énergie (SRCAE) d'Île-de-France et le plan climat air énergie métropolitain (PCAEM) de la Métropole du Grand Paris et le plan climat air énergie territorial (PCAET) de Paris Terres d'Envol. » (p. 35). Un résumé de ces plans figure p. 92. Les remarques de l'Autorité environnementale sur le « bilan carbone » figurent au paragraphe « 2.2. Articulation avec les documents de planification existants »



Illustration 15 : Positionnement des 12 points de mesures ainsi que la concentration de NO₂ en µg/m³ (p. 211).

Une étude « Air et santé » (Annexe 3) a été réalisée, qui caractérise l'état initial de l'environnement atmosphérique du site en tenant compte des données en moyenne annuelle des principaux polluants mesurés par les deux stations Airparif les plus proches (Bobigny et Pantin) et des données issues d'une campagne de mesures sur site menée du 8 au 22 novembre 2021 et mesurant les concentrations en NO₂ (p. 211)

L'illustration 15 montre une qualité de l'air dégradée avec des concentrations comprises entre 42,7 et 53,5 µg/m³, dépassant toutes la limite réglementaire fixée à 40 µg/m³. Les taux les plus élevés sont mesurés à proximité des axes routiers les plus fréquentés. La valeur limite de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) est de 10 µg/m³.

Illustration 16: Modélisation de la concentration en NO₂.



Une modélisation visant à estimer l'impact du projet à un horizon futur par rapport à la situation actuelle et au fil de l'eau a été réalisée. Les scénarios étudiés sont la situation actuelle (2024), la situation future sans projet à l'horizon 2035, et la situation future avec projet à l'horizon 2035, alors que la Zac sera très loin d'être achevée à cette date.. Une modélisation devra être réalisée vingt ans après l'achèvement des travaux.

L'étude conclut que le projet entraînera une augmentation d'environ 2 % des émissions en dioxyde d'azote (NO₂) par rapport au scénario sans projet, et une diminution de 52 % par rapport à l'état actuel compte tenu de l'évolution attendue des motorisations (« hypothèses « de mise en circulation de véhicules moins polluants à l'horizon de mise en service du projet (2035) d'après les données de l'Université Gustave Eiffel »).

L'Autorité environnementale estime que les hypothèses d'une amélioration du parc automobile ne sont pas suffisamment documentées et que les incertitudes relatives à la mise en œuvre des zones à faibles émissions ne permettent pas de considérer ces évolutions comme acquises, d'autant que les résultats ne semblent pas prendre en compte le nombre important de déplacements induits par le dimensionnement du parking automobile prévu.

(p. 316). Bien que le site projet soit dans les zones les moins exposées, les valeurs excèdent celles à ne pas dépasser selon l'OMS.

Des mesures de réduction des polluants sont présentées dans l'annexe 3, notamment par leur dispersion par différentes modalités concomitantes, aucune ne montrant à elle-seule « d'effets certains ou systématiques sur la qualité de l'air au niveau des populations exposées » (Annexe 3 p. 30).

Une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) a été réalisée. Il en résulte que les risques sanitaires du fait de la qualité de l'air ne seraient pas accrus significativement du fait du projet. (p. 319). Elle ne prend pas en compte les pollutions des sols, même volatiles.

(10) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter l'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) pour intégrer l'exposition par inhalation des polluants volatils des sols le cas échéant ;
- définir et mettre en œuvre des mesures visant à réduire significativement l'exposition des habitants des futurs logements à des taux élevés de pollution de l'air, en se référant aux valeurs de l'Organisation mondiale de la santé à ne pas dépasser.

■ Effet d'îlot de chaleur urbain

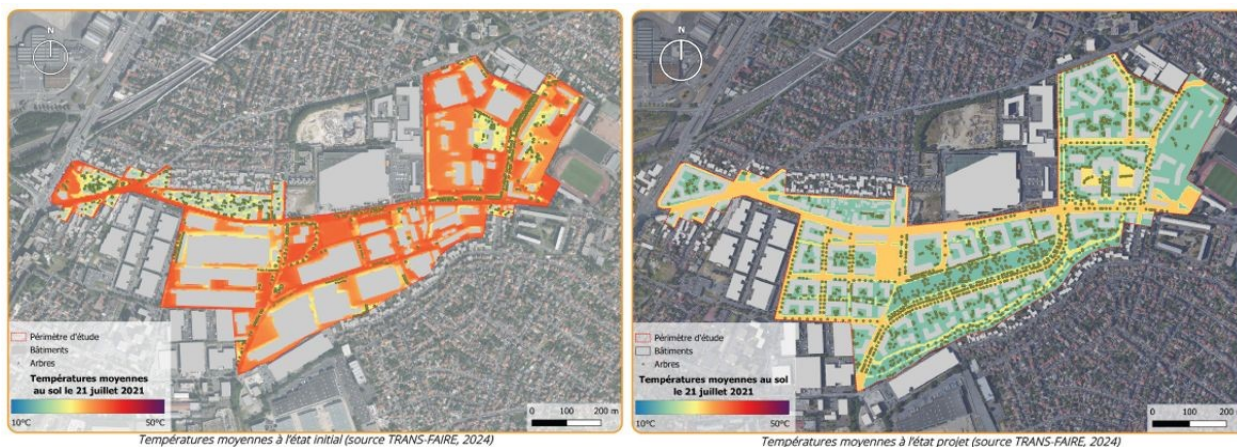


Illustration 17: Températures moyennes au sol modélisées à l'état initial et à l'état projeté (p. 249).

Le pétitionnaire indique que « Le Blanc-Mesnil se situe dans une zone où les températures varient entre 38° et 25°C (effet ICU important), compte tenu d'une urbanisation dense et de la faible présence de végétation. » (p. 93). Mais il ajoute que la « création du projet va permettre d'introduire de nombreux espaces verts tels que le parc central et ainsi créer de véritables îlots de fraîcheur à l'échelle du quartier. Cette végétalisation a pour conséquence directe une forte baisse des températures de près de -10,0°C en moyenne sur la journée du 21 juillet 2021 par rapport à l'état initial. » (p. 249).

La méthodologie est présentée et ne semble prendre en compte ni la poursuite du réchauffement climatique, ni les alentours du projet, ce qui expliquerait que l'état projet soit « 2021 » ; l'état actuel du site, très minéral, permet d'engranger facilement des améliorations qui ne rendraient peut-être pas pour autant le cadre de vie agréable. (Annexe 5 p. 32).

Le bureau d'étude conseille de ne pas fermer les îlots bâtis (Annexe 5 p. 29) afin d'améliorer la circulation de l'air. Ce point nécessite d'être mis en balance avec la prise en considération du bruit et de la pollution de l'air.

(11) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une étude sur l'effet d'îlot de chaleur urbain qui prenne en compte la poursuite du réchauffement climatique et de réfléchir à la pertinence de réaliser les mesures de réduction présentées au regard de leurs effets potentiels conjoints sur le bruit et la pollution de l'air.

■ Bruit

L'état initial des niveaux sonores est abordé grâce à la cartographie des niveaux sonores des infrastructures de transport terrestre extraites de Bruitparif ; le projet s'inscrit dans un environnement plutôt bruyant, notamment le long des axes routiers (>65 dB(A) Lden³⁸ et >60 dB(A) Ln, la nuit).

³⁸ L'indicateur Lden est en calculé à partir des niveaux de bruit moyens équivalents sur les périodes de journée (6-18h), de soirée (18-22h) et de nuit (22-6h) en appliquant des pondérations de +5 dB(A) et de +10 dB(A) aux niveaux de bruit de soirée et de nuit. (Source : Bruitparif)

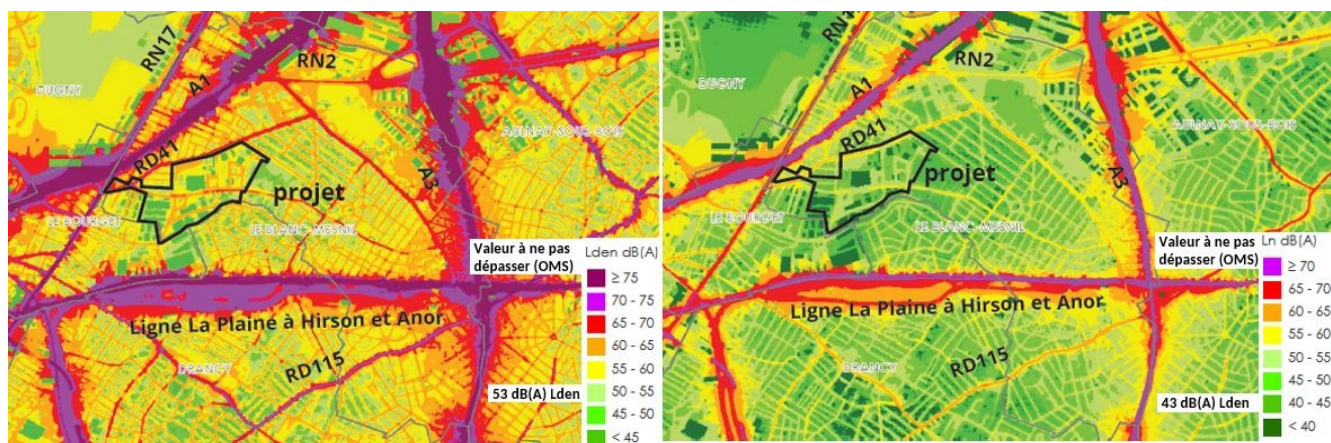


Illustration 18 : carte d'exposition au bruit au niveau du projet – à gauche sur 24h, à droite la nuit (p. 217). Ajout des recommandations de l'OMS par la MRAe

À l'échelle de l'EPT, les 367 000 habitants ont un risque individuel lié au bruit (étude Bruitparif – Observatoire régional de santé 2019) correspondant à une perte moyenne de 9,4 mois d'espérance de vie en bonne santé, avec une situation très diversifiée selon les communes : 18,4 mois à Dugny 12,3 au Bourget mais 8,4 à Aulnay-sous-Bois ou Drancy. Avant réalisation du projet, le site du projet comporte des secteurs où l'exposition au bruit dépasse les recommandations de l'OMS (en fait à l'échelle de l'EPT, seuls 9 % des habitants sont exposés à un bruit inférieur aux valeurs de référence de l'OMS). L'Autorité environnementale a réalisé la même cartographie à une plus grande échelle pour mieux s'en rendre compte, sur l'illustration 19.

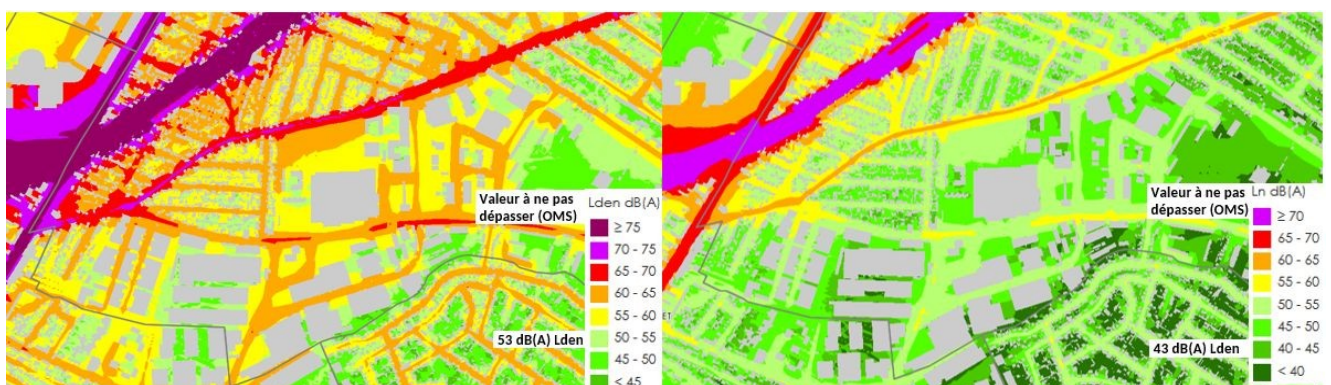


Illustration 19 : Carte d'exposition au bruit au niveau du projet à plus grande échelle – à gauche sur 24h, à droite la nuit. MRAe

La cartographie de l'évaluation environnementale présente les limites de bandes réputées affectées par le bruit des axes A1, RN17, RD41 et l'avenue Charles Floquet. Elle montre qu'une partie du projet, à l'ouest, est affectée dans les bandes des axes A1, RN17, RD41 et l'avenue Charles Floquet (p. 218) et que les très nombreux logements seront exposés au bruit de l'avenue Floquet.

Pour la complète information du public, la cartographie devrait être superposée avec celle du projet afin de permettre de visualiser la pertinence de l'emplacement de chaque usage au regard des bandes affectées par le bruit.

Le dossier précise que la ville du Blanc-Mesnil n'est pas située dans un plan d'exposition au bruit (PEB) dont la limite du zonage liée à l'aéroport du Bourget se situe à environ 800 m au nord-ouest de la zone de la Molette.

Une campagne de mesures sur site a été réalisée sur dix points de mesure, qualifiant les différents niveaux de bruit urbain, dont trois points au sein de l'emprise du projet (et non cinq étant donné la réduction du périmètre de la Zac depuis l'étude). Le rapport acoustique présente la méthode, fondée sur des mesures et une

modélisation (Annexe 4 p. 42). « *La campagne de mesure s'est déroulée le 7 septembre 2021, entre 16h et 20h (heure de pointe) puis entre 22h et 1h, de manière à obtenir des données pour la période de référence jour (6h-22h) et la période de référence de nuit (22h-6h)* ». Il est précisé que « *cet intervalle de temps, situé hors période de vacances scolaires ou de grèves des transports, hors période de couvre-feu ou de confinement, et en pleine semaine, est représentatif du bruit généré sur le secteur (trafic et fonctionnement des activités habituelles)* ». L'état initial ainsi calculé est cohérent avec les cartes de Bruitparif. (Annexe 4 p. 16)

Les modélisations 3D des niveaux calculés en façade sont présentées selon différentes orientations (p. 223 à 234). Ces cartes montrent que la totalité des bâtiments sont exposés à des nuisances sonores supérieures au niveau d'exposition recommandé par l'OMS de 53 dB(A) le jour.

En phase d'exploitation le pétitionnaire estime que le projet ne dégradera pas l'environnement sonore. Une modélisation du projet à l'horizon 2038 a été faite dans l'étude d'impact, elle indique que « *la création de nouveaux bâtiments induit une baisse des niveaux sonores principalement en cœur d'îlots par effet d'écran acoustique* » et que « *l'ambiance sonore de la rue du parc s'améliore avec sa fermeture aux véhicules motorisés* ». En revanche, il est également indiqué que certains axes tels que l'avenue Charles Floquet, la rue de la Victoire et la rue Jean-Pierre Timbaud devront « *accueillir un trafic routier plus important* » et verront leur « *ambiance sonore se dégrader* » (p. 321). Plus loin, il est noté que « *la très forte diminution du trafic poids-lourd grâce au passage d'un site industriel à un quartier de logements, équipements et commerces réduit fortement les niveaux sonores au sein du site et des environs* ».

La destination des bâtiments supposés former des écrans acoustiques pour les bâtiments en cœur d'îlot n'est pas spécifiée. Elle est évidemment nécessaire à la complète information du public, notamment dans le cas où seraient prévus des logements ou des hébergements.

En conclusion, le pétitionnaire prévoit une « *incidence positive permanente du projet* » du fait de la réduction à l'échelle du site (p. 322). Cette conclusion paraît cependant au moins à nuancer.

En effet, « *la population exposée aux nuisances sonores du secteur augmentera fortement* » du fait de la somme des habitants des 5 761 logements et des travailleurs et usagers des divers équipements, commerces et activités programmés. (p. 322).

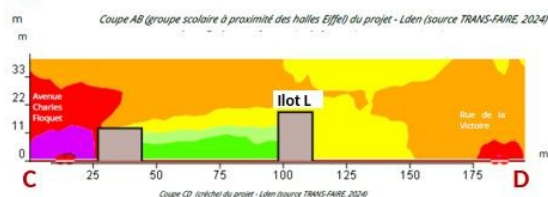
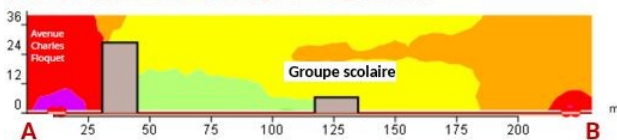
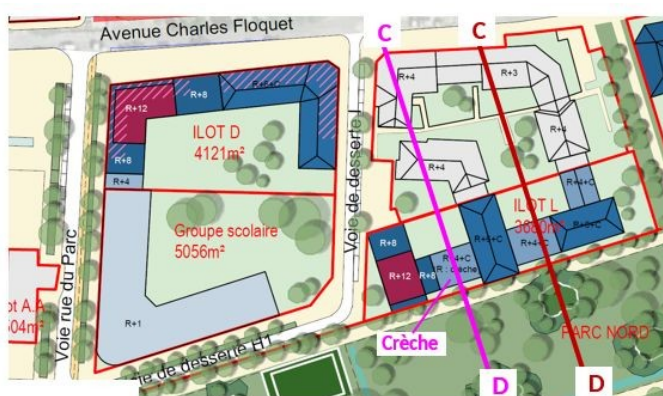
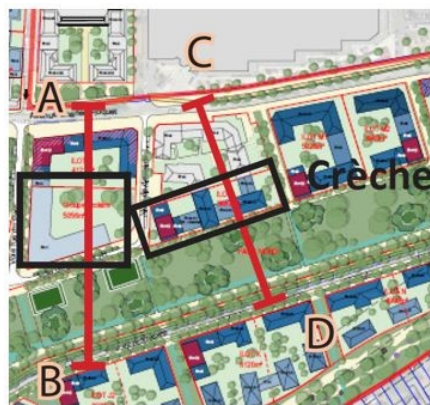
Les établissements sensibles seront notamment exposés à des nuisances sonores significatives. Les éléments permettant d'apprécier ces nuisances souffrent cependant de plusieurs biais méthodologiques qui faussent les résultats.

Les résultats de la modélisation en 3D sont présentés sur quatre coupes. Les légendes permettant de comprendre l'orientation des coupes ont été supprimées dans l'étude d'impact. L'école « *(groupe scolaire Joliot Curie) du projet* » qui n'est pas dans le projet et existe déjà, figure sur ces coupes (l'orientation est inversée sur l'Annexe 4 p. 31).

Pour le groupe scolaire à côté de la Halle Eiffel, le pétitionnaire note que « *la façade donnant sur l'avenue Charles Floquet perçoit des niveaux sonores très bruyants (>70 dB(A))* », ce qui dépasse le seuil de gêne autorisé en journée qui est fixé à 68 dB(A) au niveau des deux premiers étages puis des niveaux sonores bruyant compris entre 65 dB(A) et 70 dB(A) pour les étages suivants. » (p. 323). Cela ne correspond pas à ce que l'on peut voir sur la coupe, en effet, le groupe scolaire est le bâtiment du côté B de la coupe et son exposition est dans les tons vert et jaune, soit entre 50 et 60 Lden dB(A).

Pour la crèche, le pétitionnaire note que « *la façade orientée sur l'avenue Charles Floquet perçoit des niveaux sonores très bruyants, supérieurs à 68 dB(A)* » (p. 323). Au regard du plan de masse fourni par le pétitionnaire à la demande de la MRAe, la coupe est mal placée. En effet, celle-ci ne passe pas par la crèche, mais par un autre îlot, visible sur l'illustration 20.

Pour le campus trilingue, le pétitionnaire note que « *les façades orientées sur les rues perçoivent des niveaux sonores allant jusqu'à 70 dB(A) ce qui dépasse le seuil de gêne de 68 dB(A) en journée.* »



Trait de coupe passant par la crèche, au rez-de-chaussée d'un bâtiment R + 4 + C, et deux bâtiments en R + 4

Trait de coupe de l'étude d'impact passant par un bâtiment en R + 4 + C et un bâtiment en R + 3

Illustration 20 : environnement sonore au niveau du groupe scolaire et de la crèche. À gauche les traits de coupe et les coupes (Annexe 4 p. 30). À droite, focus sur le plan de masse, ajout de deux traits de coupe CD par la MRAe. Celle de l'étude d'impact (rouge/marron) n'est pas au niveau de la crèche. Le trait de coupe qui passe par la crèche est en rose, la coupe devrait montrer un bâtiment un peu plus haut que l'îlot L et deux autres bâtiments. La modélisation n'est donc pas correcte.

La modélisation de l'environnement sonore avec projet a été faite à l'horizon 2038. D'après le phasage présenté, le projet ne sera pas encore livré dans son intégralité à cette date. Il est nécessaire de préciser si la modélisation prend en compte le projet achevé, ou l'état des lieux anticipé en 2038, ou encore un autre scénario puisque la carte des niveaux sonores à l'état projet ne semble pas correspondre au plan de masse (p. 322).

Les mesures d'évitement sont absentes. Les mesures de réduction notées dans la partie « *Limitier l'exposition des futurs usagers aux nuisances acoustiques et vibratoires* » semblent pertinentes, mais elles ne sont pas suffisamment détaillées pour pouvoir le vérifier. L'Autorité environnementale note que l'isolation en façade évoquée et en tout état de cause réglementaire, permettra d'atténuer les nuisances sonores fenêtres fermées mais est sans effet fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs, ce qui interdit la ventilation naturelle des logements, y compris en période de canicule. La multi-orientation des logements n'est pas prévue pour permettre cette ventilation.



Illustration 22 : positionnement incertain du tunnel de la ligne 16 du GPE (plan de masse fourni à la MRAe hors dossier)

L'emprise de la future ligne 16 du GPE semble affecter des secteurs de logements au sud du projet sans que les effets de cette superposition soient appréciés, soit en termes de vibrations, soit en termes de contraintes (possibilités ou non de réaliser deux niveaux de sous-sols, possibilité de réouverture du ru de La Molette, etc.). Les conséquences de ce positionnement devraient en tout état de cause être explicitées pour la complète information du public, au plus tard dans le cadre de la prochaine actualisation de l'étude d'impact.

(12) L'Autorité environnementale recommande, pour la complète information du public, de :

- présenter les mesures d'évitement des nuisances sonores dans la définition du projet, au travers de la disposition et de la répartition des différents équipements, l'optimisation des formes du bâti, des structures végétales supposées faire écran, etc. ;
- préciser la destination des bâtiments positionnés en bord des voies bruyantes pour constituer des écrans acoustiques ;
- expliciter les conséquences pour le projet, en termes de vibrations, du passage en souterrain de la future ligne 16 du Grand Paris Express, et ses possibilités d'aménagements, notamment pour les bâtiments situés sur l'emprise ;
- caractériser précisément le bruit au niveau des futurs établissements d'enseignement avec les plans réels du projet et, le cas échéant, prévoir des modélisations complémentaires ou des variantes d'implantation de ces futurs bâtiments ;
- définir, au-delà de l'isolement des façades, des mesures d'évitement et de réduction, permettant de prévenir les impacts sur la santé du bruit, en se référant aux valeurs définies par l'Organisation mondiale de la santé, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs et le cas échéant, des variantes d'implantation et de densité du secteur ;
- prévoir des mesures sonores de contrôle pour démontrer l'efficacité des mesures proposées, notamment pour les bâtiments qui feront office d'écran acoustique le long des axes routiers.

3.3. Biodiversité

L'Autorité environnementale indiquait dans son cadrage préalable « 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 [...] Les fonctionnalités écologiques dont le maintien ou la création serait ainsi envisagé, [...] pourront également contribuer au développement d'une nature en ville [...] favorable à l'adaptation aux effets d'îlots de chaleur et la séquestration du carbone. »

■ Réseaux écologiques

L'étude rappelle que le « SRCE [schéma régional de cohérence écologique] est le volet de la trame verte et bleue co-élaboré par l'État et le Conseil Régional. [...] Il comporte, d'une part, une identification des enjeux, [par exemple les composantes fonctionnelles à préserver, ou à l'inverse des éléments fragmentant à effacer ou contourner]. D'autre part, il détermine les objectifs de préservation et de restauration des composantes écologiques identifiées et précise un cadre d'intervention. » (p. 107).

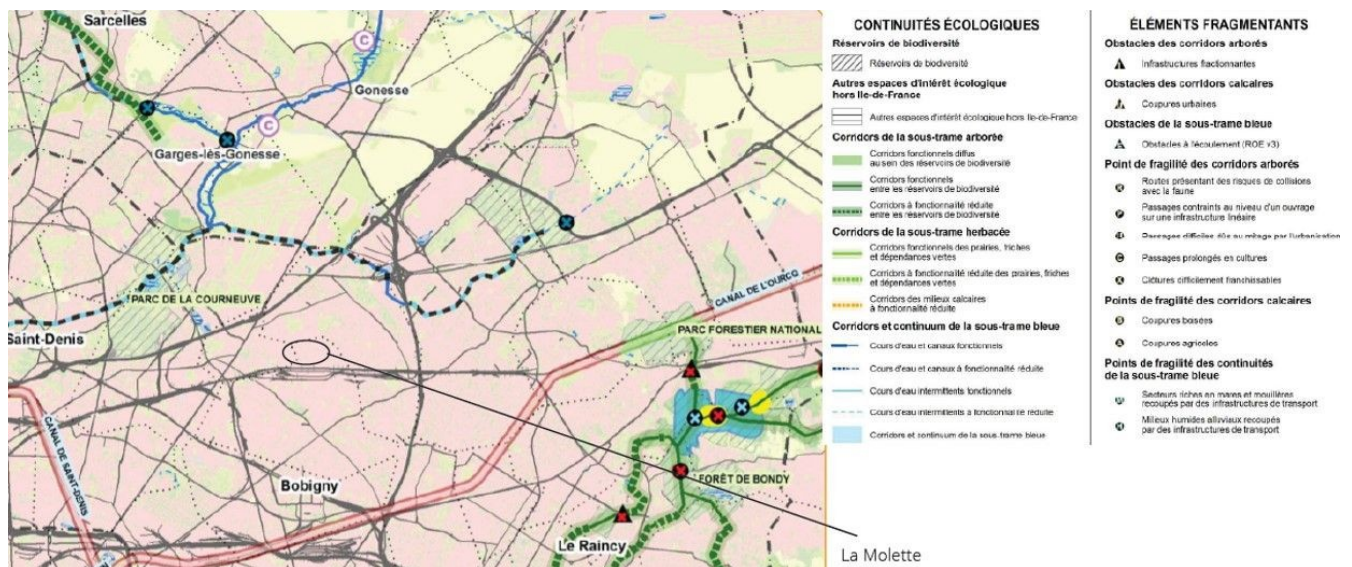


Illustration 23 : les composantes du SRCE (p. 107).

Comme on ne trouve pas de composante du SRCE au niveau du projet, le pétitionnaire note que « L'aménagement ne constitue [...] pas une coupure de continuités écologiques » (p. 257). L'Autorité environnementale rappelle que le SRCE identifie les enjeux régionaux de préservation et de restauration à l'échelle du 1/100 000 pour l'ensemble de l'Île-de-France. À cette échelle, on ne voit pas les enjeux dans les milieux denses, très urbanisés, mais cela ne signifie pas qu'ils n'existent pas.

Les espaces naturels remarquables, composants des réservoirs de biodiversité, sont ensuite cartographiés au niveau du site et environ 5 km autour, on voit sur l'illustration 24 que le « projet est localisé à 1 km à l'est du site Natura 2000 du parc de la Courneuve », aujourd'hui parc Georges Valbon, où se situent également des zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique (Znieff) de type 1 et 2³⁹, et l'espace naturel sensible (ENS) du parc de la Courneuve.

39 « Les Znieff sont les espaces répertoriés au niveau national pour leur richesse biologique. Il s'agit de zonages d'inventaires qui n'ont pas valeur de protection. Les Znieff de type 1, secteurs de superficie limitée définis par la présence d'espèces ou de milieux rares ou remarquables caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional. Les Znieff de type 2, grands ensembles naturels riches ou peu modifiés par l'homme ou offrant des potentialités biologiques importantes. Elles peuvent inclure une ou plusieurs zones de type 1. » (p. 110).

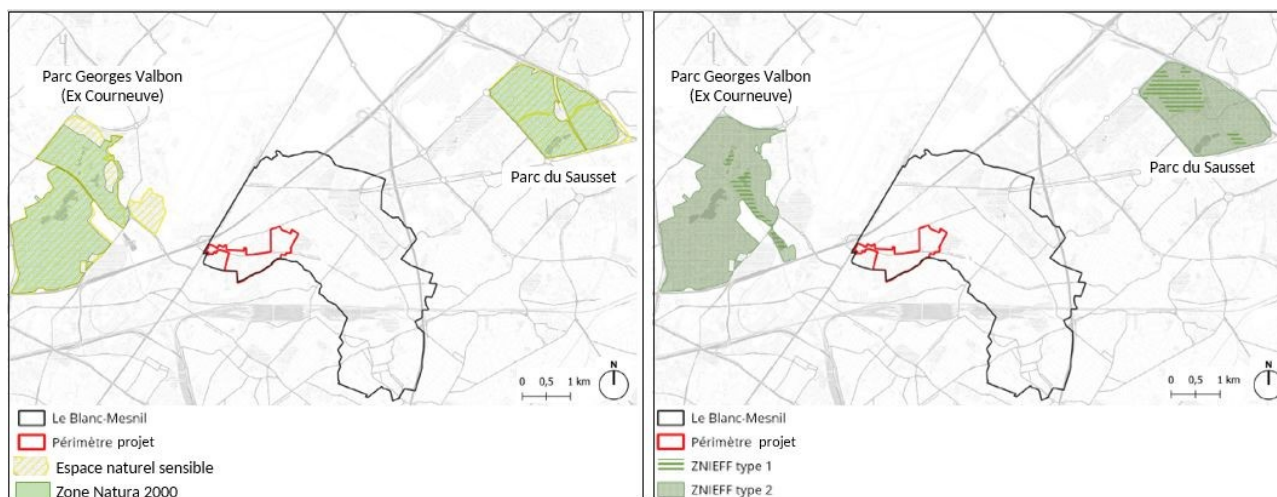


Illustration 24 : les espaces naturels remarquables (p. 110. Ajout des légendes espace naturel sensible, Natura 2000 et nom des parcs par la MRAe).

À environ 5 km à l'ouest du projet, on retrouve les mêmes types de zonage, ENS (parc du Sausset), Natura 2000 (Sites de Seine-Saint-Denis), Znieff (1 - Prairies du parc départemental du Sausset et 2 - Parc départemental du Sausset), ce que l'étude ne mentionne pas, bien qu'ils apparaissent clairement sur les cartes (p. 110).

L'étude « biodiversité » indique que « Le Blanc-Mesnil présente de nombreux espaces « naturels » intéressants du point de vue de la biodiversité au sein d'une matrice urbaine et périurbaine. » et que « D'après l'Institut d'Aménagement et d'urbanisme IAU Ile de France, la commune [...] du Blanc-Mesnil est concernée par des corridors écologiques d'intérêt local. ». (Annexe 4 p. 12)

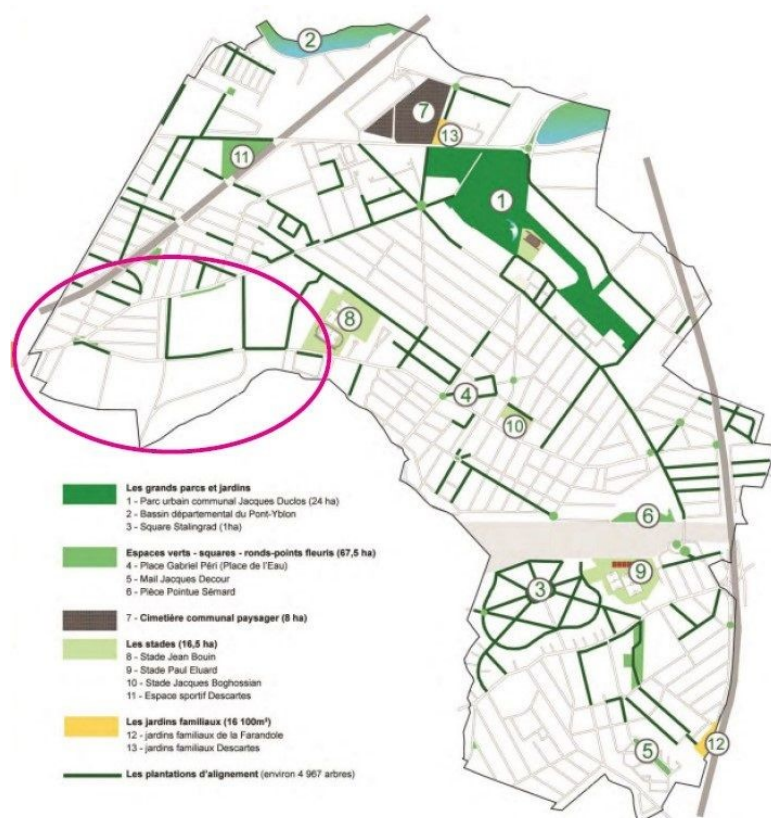


Illustration 25 : parcs et jardins de la ville à préserver sur la commune - Le site projet est entouré en rose/violet (p. 111).

s'écoule à environ 1,1 km au nord du site vers le sud-est. Le plan d'eau du parc Anne de Kiev est présent à environ 1,1 km au nord-est du site également. Le ru de La Molette, aujourd'hui busé [canalisé et souterrain], se trouve au sud du périmètre.

Des noues sont présentes devant le centre commercial. Elles sont assez peu connectées aux espaces verts du site. » (p. 112).

À l'échelle du PLU, « la présence végétale reste [...] très disparate, voire insuffisante. En effet, on ne constate aucun grand espace vert au sein du périmètre d'étude. Néanmoins, des alignements d'arbres sont identifiés comme à préserver sur la commune » (p. 111).

Une autre carte montre la trame bleue au niveau de la commune. Le pétitionnaire indique que « Le réseau hydrographique est constitué principalement de la Morée, qui



Illustration 26 : les habitats (p. 113).

Remarque : bien que la légende « noue » soit présente, le « gris bleu » sur la carte correspond au réseau routier ; il n'y a pas de noues présentes sur le site du projet.

Le pétitionnaire note « un site très urbanisé (voiries et bâtis très présents) avec quelques espaces verts (friches ou parc urbain) » et l'absence de zones humides (p. 113). Les divers habitats sont ensuite décrits (friches urbaines, noues, parcs urbains, etc.).

Si les habitats semblent avoir été bien décrits, ils sont mal identifiés sur la carte de l'illustration 26 qui manque de détails : les espaces semi-naturels que constituent les jardins et les friches urbaines, n'y figurent pas. Or, en milieu urbain, le rôle fonctionnel des espaces verts – même de petite taille – a été particulièrement mis en avant par un certain nombre d'études⁴⁰. À titre d'exemple, les alignements ou voies linéaires (routes avec bande enherbée ou haie) jouent un rôle fonctionnel avéré pour un certain nombre d'espèces, notamment l'avifaune⁴¹. Les jardins privés et les friches urbaines ont également des fonctions écologiques documentées⁴². Il est d'autant plus important de préserver ces espaces, « pas seulement [pour] les espèces rares mais [pour] l'ensemble de la biodiversité, et notamment la biodiversité « ordinaire » qui correspond à l'essentiel des espèces qui nous entourent [en milieu urbain car] cette biodiversité ordinaire est fondamentale aux fonctionnements de nos écosystèmes anthropisés » et aux services écosystémiques qu'ils rendent.

⁴⁰ Continuités écologiques en milieu urbain : résultats de recherche et d'action – Naturparif – 2016

⁴¹ Mesure d'un indice de connectivité « réelle » pour les oiseaux en milieu urbain. Maxime Zucca & Romain Julliard – CESCO/MNHN – 2007

⁴² Ces espaces ont une taille trop faible pour assurer à une population les ressources nécessaires à sa survie mais ont un rôle essentiel dans le déplacement des espèces en leur offrant des habitats transitoires entre deux réservoirs de biodiversité, surtout en absence de corridor fonctionnel (« La trame verte et bleue départementale en Seine-Saint-Denis » - Conseil général de Seine-Saint-Denis - 2013)

(13) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une cartographie fine des habitats de chacun des secteurs du projet à l'état initial afin d'identifier les fonctions écologiques des zones et par conséquent de réaliser une évaluation correcte de l'impact du projet sur la biodiversité.

■ Faune, flore

L'étude d'impact se réfère à l'annexe 15 qui présente une étude documentaire et les résultats d'inventaires de terrain. La méthodologie est globalement correcte, néanmoins, il est noté que seules « 11 espèces ont un statut de nicheur certain à l'échelle du site » excluant le Martinet noir et le Verdier d'Europe, ce qui reste à vérifier (Annexe 15, p. 36).

Des espèces protégées ont été identifiées sur le site (voir l'illustration 27). L'Autorité environnementale rappelle que tout comportement interdit par la réglementation relative à la protection des espèces ne peut intervenir que sous couvert d'une dérogation à cette interdiction. Dans le cas présent, les mesures d'évitement et de réduction proposées ne permettent pas d'affirmer que le risque de destruction d'individus est nul.

- Présence de 9 espèces végétales exotiques envahissantes.
- Présence de 9 espèces de lépidoptère sans enjeux.
- Présence de 5 espèces d'orthoptère dont 1 protégée.
- Présence d'1 espèce de mantidé protégée.
- Présence d'1 espèce de reptile protégée.
- Présence de 23 espèces d'oiseau dont 14 protégées.
- Présence de 2 espèces de chiroptère protégées.



Illustration 27 : les espèces « à enjeux » du projet. (p. 117) – A droite, un Moineau domestique, espèce protégée, vulnérable en Île-de-France qui niche sur le site © C. Thierry (INPN)

Dans son analyse des enjeux, le bureau d'étude indique qu'il « existe ainsi des espèces protégées qui ne sont pas particulièrement rares ni menacées. À l'inverse, il existe des espèces patrimoniales qui ne sont pas protégées » et qu'il est nécessaire de les prendre en compte, cela est suivi de critères et d'une bibliographie mais la qualification des enjeux en « faible/moyen/fort » du tableau en synthèse n'est pas bien explicitée au regard de ces critères. Les enjeux relevés dans l'étude en annexe ne sont pas repris par le pétitionnaire. Par exemple, le Moineau domestique, nicheur avéré sur le site, population abondante associée au bâti, espèce protégée et vulnérable en Île-de-France, déterminante Znieff, a un enjeu « fort » (Annexe 15 p. 40) mais le pétitionnaire retient un enjeu « modéré » (p. 274) pour cette espèce sans justifier cet écart.

(14) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une étude concernant les besoins spécifiques de chaque espèce pour l'ensemble de la biodiversité présente sur le site du projet, dans les parcs et jardins de la commune et dans les parcs Georges Valbon et du Sausset afin :

- d'identifier leurs besoins en termes d'habitat (espaces d'alimentation, de repos et de reproduction) ;
- d'identifier des espaces refuge fonctionnels permettant à ces espèces d'assurer au moins en partie leur cycle de vie, et de prévoir un maillage fonctionnel de ces espaces au sein du projet ;
- de prévoir une stratégie à grande échelle d'amélioration significative de nature en ville, détaillée pour le site du projet, correspondant aux besoins identifiés pour chaque espèce de faune et de flore.

(15) L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte l'avifaune anthropophile nicheuse et les chiroptères, dont la présence est avérée sur le site et pour cela de :

- repérer les bâtis où ces espèces nichent ;
- prendre en compte leurs rythmes spécifiques pour le calendrier des travaux ;
- remplacer l'intégralité des nids par des nichoirs, prévoir des surfaces de bâti non lisse avec des anfracs-

tuosités avant le retour de migration pour les espèces concernées ;
- s'engager à mettre en œuvre les mesures de réduction présentées dans le plan éclairage.

3.4. Risques technologiques et naturels

■ Risques naturels

L'étude montre que la Zac de La Molette n'est pas ou peu concernée par les risques sismiques, le risque lié au radon ou le risque lié à la dissolution du gypse (p. 194). L'aléa retrait-gonflement des sols argileux est considéré comme moyen sur le secteur, et le pétitionnaire indique que ce phénomène a été à l'origine d'un arrêté portant reconnaissance de catastrophe naturelle en 1991 sur la période 06/1989-12/1990 (p. 195). Des précautions particulières doivent être prises pour terrasser et fonder un ouvrage dans le secteur projet dans la mesure où l'aléa retrait-gonflement des argiles est bien réel.

L'étude d'impact indique que « Les travaux de renouvellement du quartier seront une source potentiellement d'instabilité des terrains, causée par le terrassement sur de grands volumes, la circulation des engins de chantier ou encore les vibrations causées par les opérations de construction/démolition. » (p. 311)

Le pétitionnaire précise que « les événements d'inondations et de coulées de boue ont été à l'origine de 9 arrêts portant reconnaissance de catastrophes naturelles », entre 1983 et 2013 par remontée de nappe. Ce risque est avéré dans le secteur selon la cartographie du BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières) (p. 196). L'étude d'impact indique que « l'exposition de nouvelles constructions au risque de remontée de nappe et de stagnation de l'eau dans les parties enterrées [...] ne concerne pas toute la ZAC : en effet environ 60 % de la zone du projet n'est pas concernée par le risque de remontée de la nappe ». Ensuite, l'étude précise que « Les projets concernés par ce risque devront faire l'objet préalable d'études hydrogéologiques pour étudier et éviter/minimiser le futur impact négatif des constructions touchées par ce phénomène ». L'Au-

torité environnementale rappelle que la cartographie du BRGM ne donne qu'une tendance et que des études spécifiques de sol doivent être entreprises pour confirmer les risques⁴³ ; la réalisation de telles études en amont aurait permis d'affiner les scénarios de projet, notamment en évitant les secteurs concernés, plutôt que d'être conduit à mettre en place dans le projet le cas échéant des solutions techniques coûteuses et pas nécessairement efficaces, par exemple de pompage.

Aucune mesure d'évitement n'est prévue, et la seule mesure de réduction concerne la phase de chantier « gérer les eaux de pluie et matérialiser les voies principales de circulation-traitement des eaux sou-

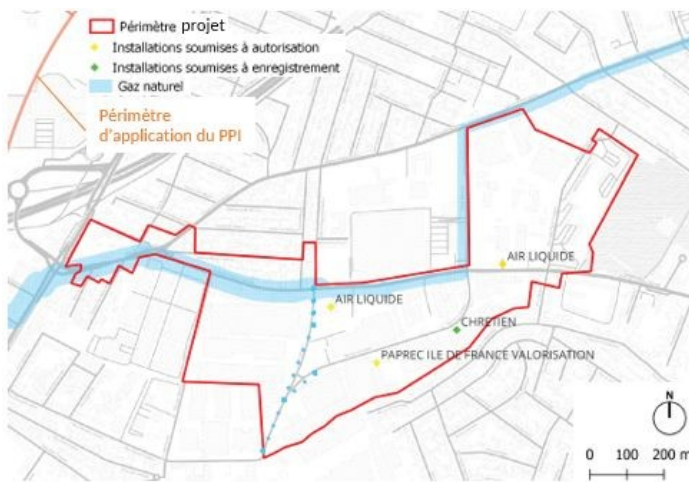


Illustration 28 : risques technologiques (p. 197, suppression par laterraines évacuées (au minimum par sédimentation MRAe des éléments de légende non effectivement présents pour amé-et par un séparateur d'hydrocarbures) en cas de remontée de nappe »

43 En effet, différents rapports du BRGM (Ex. RP-65059-FR) indiquent au sujet de la cartographie de sensibilité aux inondations par remontées de nappe qu'elle est basée sur « une analyse par interpolation de données [...] provenant parfois de points éloignés » et que « pour cette raison elle ne procure que des indications sur des tendances ». Sur le site Géorisques les précautions d'utilisation sont claires <https://www.georisques.gouv.fr/articles-risques/inondations/les-inondations-par-remontee-de-nappe#summary-target-5> - à l'échelle locale, la carte ne doit pas être utilisée, de plus, la carte n'est pas valide en zone urbaine car « les aménagements modifient les écoulements souterrains »

(16) L'Autorité environnementale recommande de mener les études nécessaires à la caractérisation des risques de remontées de nappe et de prendre, le cas échéant, des mesures visant à éviter ou au moins réduire les risques, le cas échéant, de reconsidérer les solutions de substitution raisonnables.

■ Risques technologiques (hors pollution des sols)

Le secteur du projet est concerné par un risque lié au transport de matières dangereuses du fait de la canalisation de gaz sous haute pression GRT Gaz, visible sur l'illustration 28. Cela est bien identifié dans le dossier, en revanche, ni les contraintes d'urbanisme ni la servitude d'accessibilité associées à ces canalisations de transport de gaz, ne sont évoquées. Or, des règles particulières s'appliqueraient à des établissements accueillant du public de plus de 100 personnes⁴⁴ et les travaux à proximité des réseaux (dont les canalisations de transport) nécessitent des précautions particulières⁴⁵ qui ne sont pas évoquées explicitement dans le dossier. « *L'implantation du projet permet d'éviter toute incidence notable sur le réseau de canalisation gaz.* » (p.287)

En haut à gauche de l'illustration 28, une partie du périmètre qui englobe le projet recoupe le périmètre du plan particulier d'intervention (PPI)⁴⁶ pour transport de matières dangereuses, de 2,6 km de rayon, associé à la gare de triage de Drancy-Le Bourget, qui traite « 150 000 à 300 000 wagons par an, dont plus de 20 000 transportant des matières dangereuses : hydrocarbures, produits chimiques divers (dont du chlore) » (p 197). Du fait du projet, « *la population exposée aux risques liés aux industries demeurant aux alentours et à ceux liés au transport de matières dangereuses sera [...] plus importante.* » (p. 314). Aucune mesure d'évitement ni de réduction ne sont prévues.

Quatre installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont recensées. Les deux sites d'Air Liquide, dont celui au 180 rue Charles Floquet (le plus à l'est sur le plan), classé Seveso seuil bas⁴⁷, sont en cours de cessation d'activité, celui au 1 rue de l'Europe devrait être réhabilité.

Les sites Paprec et Chrétien sont toujours en phase d'exploitation. Chrétien est une entreprise de traitement de surface⁴⁸, soumise au régime d'enregistrement⁴⁹. Elle est spécialisée dans le chromage dur, le nickel chimique et le cuivrage épais. Paprec est une entreprise de collecte, tri, stockage de déchets dangereux et non dangereux, soumise au régime d'autorisation et visée par la directive IED, (directive européenne de 2010 sur les émissions industrielles de 2010). (Sources : Géorisques^{50, 51})

(17) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact pour démontrer le caractère négligeable des risques technologiques et industriels au regard du nombre d'habitants supplémentaires qui y seront exposés suite à la réalisation du projet.

■ Pollution des sols et des nappes

Une étude historique et documentaire a été réalisée en 2021, le rapport complet est annexé du dossier (annexe 8) et les éléments sont repris dans l'étude d'impact de manière synthétique. Il est indiqué que le site

44 Ou des immeubles de grande hauteur, mais il n'en est pas prévu dans le projet.

45 En référence à la procédure de DT/DICT définie par le décret modifié n°2011-1241 du 5 octobre 2011

46 <https://www.seine-saint-denis.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Prevention-des-risques/Gare-de-triage-Drancy-Le-Bourget/Plan-particulier-d-intervention-PPI-de-la-gare-de-triage-de-Drancy-Le-Bourget>

47 Les établissements industriels sont classés « Seveso » selon leur aléa technologique en fonction des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent. Il existe ainsi deux seuils différents classant les établissements en « Seveso seuil bas » ou en « Seveso seuil haut ». (Source : Wikipédia)

48 Opération qui modifie une « surface », cela peut être, par exemple, du dégraissage ou bien l'application d'un traitement physique ou chimique pour modifier les propriétés de la pièce traitée.

49 Les ICPE ont trois régimes selon le risque présenté vis à vis de l'environnement : déclaration (peu de risques), enregistrement et autorisation (risques élevés)

50 <https://georisques.gouv.fr/webappReport/ws/installations/inspection/Ue8B210obj2nfYBLbHTS7c2Z8BuQTcGz>

51 <https://georisques.gouv.fr/webappReport/ws/installations/inspection/pRrP337LJL6nV1CC6pLkaO0S8cjUMIDZ>

d'étude accueille 25 sites Basias dont un site Basol⁵² (ancienne usine de fonderie d'aluminium) (p. 39). Page 202, ce sont 32 sites⁵³.

Une cartographie de localisation de ces sites, source potentielle de pollutions, apparaît sur l'illustration 29. Des cartes extraites du diagnostic (annexe 8) sont présentées et juxtaposées avec des tableaux des activités potentiellement polluantes, les établissements sensibles à proximité (écoles, collège, lycée), le schéma conceptuel du site Eiffel (également sous forme de tableau) (p. 198, 199 puis 203, 206 et 207). Ces cartes montrent ce qui constitue un diagnostic à « grandes mailles » ou un « pré-diagnostic » qu'il faudra affiner.

Il est difficile de corréliser ces différentes cartes aux activités précédemment énumérées ; la légende est constituée d'a-plats de couleurs pour différents secteurs mais aussi pour les activités polluantes. De plus, le pétitionnaire n'explique pas la différence entre ces différentes cartes : les deux cartes p. 203 sont légendées « Répartition du site en secteurs », mais il y figure aussi quatre activités polluantes (garage, station service, stockage de déchets industriels et transformateur). On comprend en lisant l'Annexe 8 qu'il s'agit de ce qui a été mis en évidence au cours d'une visite du site. Deux autres cartes p. 206 sont légendées « Localisation des sources de pollution potentielles » mais en plus des sources de pollution potentielles (ex : cuve de fioul enterrée), y sont aussi représentées les pollutions avérées (pollution avérée de la nappe – surnageant en hydrocarbure). Enfin cinq cartes présentent les zones à risque de pollution « faible, moyen, fort » avec une référence « sp » qui renvoie aux « Investigations préconisées sur le milieu sol » (tableau 21 de l'annexe 8, p.90).

L'Autorité environnementale a fait l'assemblage de ces cartes sur l'illustration 30. Pour la complète information du public, il est nécessaire que ces sources de pollution apparaissent clairement à l'échelle du projet et de chacun des secteurs.



Illustration 29 : les sites Basias et Basol (p. 201). L'Autorité environnementale relève l'absence de noms ou a minima de légendes des anciennes activités sur cette carte (tableau p.201).

52 Basias : base des anciens sites industriels ou activités de service constituant la Carte des anciens sites industriels et activités de service. Basol : fiche qui indique la présence avérée d'une pollution du sol ou des eaux souterraines et les actions menées par l'administration en lien avec cette pollution.

53 L'ensemble des bases de données sites et sols pollués font l'objet de traitements en cours, il n'est pas étonnant de noter des variations dans les nombres (il existe des sites qui peuvent être comptés dans Basias et dans Basol par exemple).

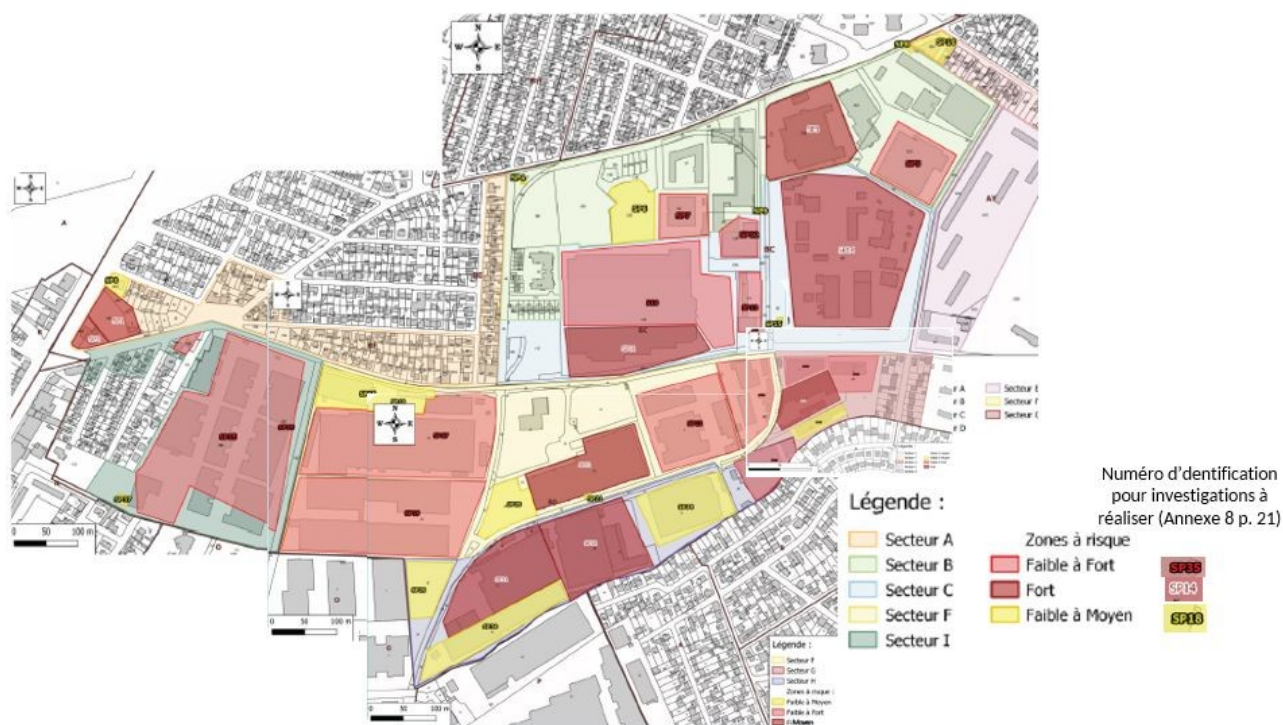


Illustration 30 : localisation des zones à risques de pollution et des investigations préconisées sur le milieu sol (p. 207). Assemblage des cinq cartes et ajout de la légende « numéros d'identification » par la MRAe.

Les schémas conceptuels présentés concernant le site Eiffel proviennent d'une étude différente.

Les pollutions du sol risquent d'impacter les nappes souterraines, considérées « vulnérables ». « La vulnérabilité est représentée par la capacité donnée à l'eau située en surface de rejoindre le milieu souterrain saturé en eau » qui constitue la nappe phréatique (p. 208).

Le pétitionnaire indique que « la mise en place de mesures constructives (recouvrement des espaces verts, vide sanitaire dallé et ventilé, surventilation des sous-sols, membrane d'étanchéité, etc.) ou de servitudes permettra de supprimer ou maîtriser les voies de transfert éventuelles des polluants du sous-sol et donc de sécuriser les futurs aménagements. » L'Autorité environnementale précise qu'il faudra suivre les recommandations du bureau d'étude en sites et sols pollués et rappelle qu'il convient d'agir sur les pollutions en priorité à la source puis sur les voies de transfert et seulement ensuite sur les voies d'exposition (par des restrictions d'usage).

Compte tenu de cet historique industriel, le bureau d'étude recommande de réaliser des études plus approfondies lorsque le projet sera définitivement connu (Annexe 8, p. 89). En effet, cette annexe correspond à une étude documentaire, une visite de site et une étude de vulnérabilité qui permet d'aboutir à un schéma conceptuel préliminaire, visible sur l'illustration 31. Aucune mesure des polluants sur site n'a été réalisée dans ce cadre, le diagnostic n'est pas terminé, il doit comprendre un programme d'investigations qui est ébauché, mais doit être finalisé et réalisé afin d'avoir pour chaque usage de la Zac un schéma conceptuel vérifié et pouvoir réaliser un plan de gestion de la pollution, puis les travaux de réhabilitation et l'analyse des risques résiduels. Autrement dit, la méthodologie de gestion des sites et sols pollués⁵⁴ reste à ce stade à appliquer et la compatibilité sanitaire doit être étudiée pour les usages projetés dans le cadre du réaménagement du quartier.

54 Méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués, 2017 – [Note du 19 avril 2017](#)

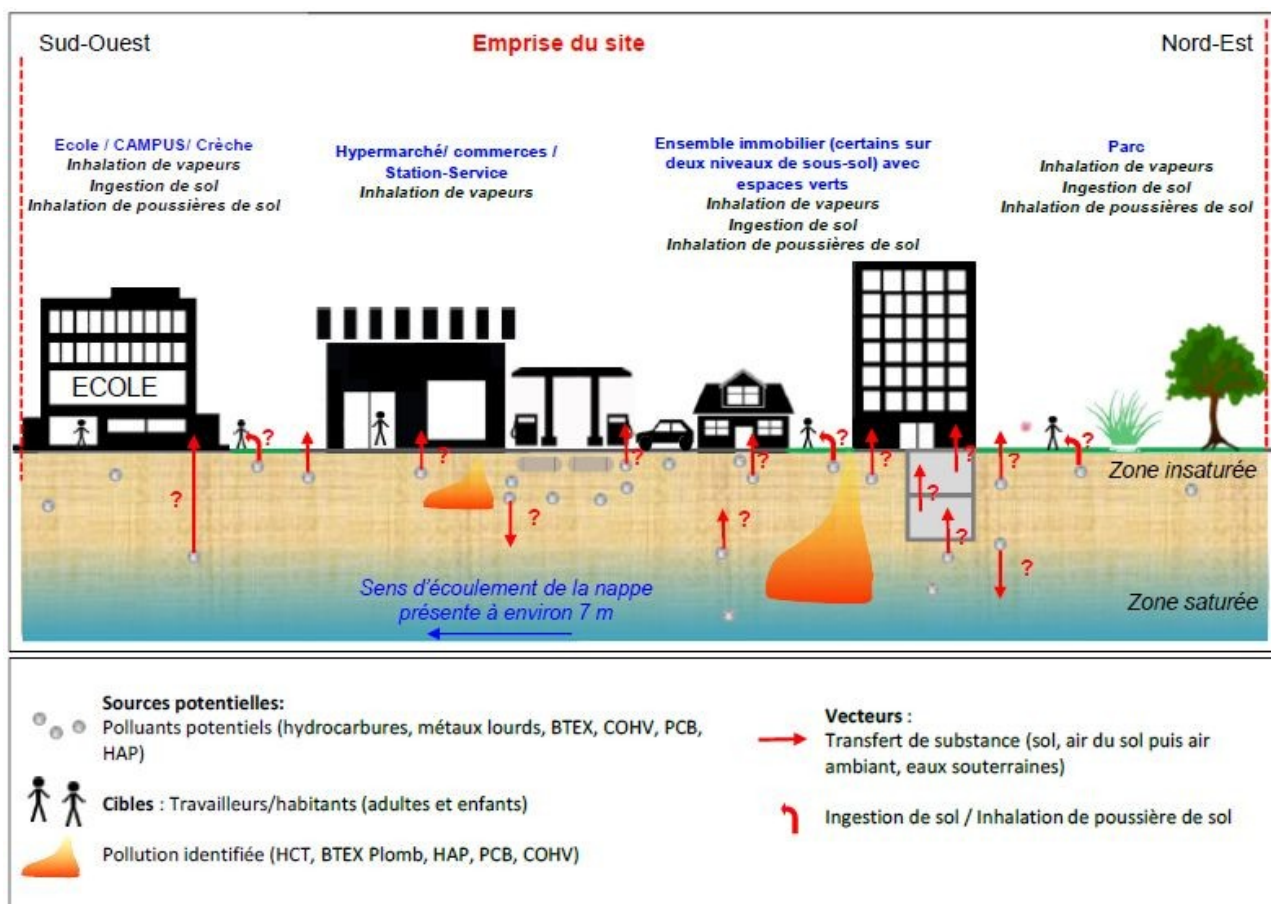


Illustration 31 : schéma conceptuel préliminaire (Annexe 8 p. 88). Les sources de polluants potentielles identifiées dans le diagnostic préliminaire sont représentées par des ronds, et les pollutions avérées en couleurs orange (deux sont présentes). Les « cibles » sont les êtres vivants, si la pollution parvient à eux via des transferts flèches rouges droites (Ex : du sol vers un bâtiment par la porosité ou du sol à un enfant qui joue) et une voie d'ingestion flèches rouges courbes (inhalation des polluants volatiles ou ingestion si l'enfant se lèche les doigts). Des cibles « non vivantes » mais avec un enjeu, comme la présence d'un captage en eau potable ne sont pas présentes sur le site projet. Les nombreux points d'interrogation montrent les incertitudes qu'un diagnostic approfondi via un programme d'investigations (mesures) devra lever.

Dans le cadre de leur cessation d'activité, des diagnostics des sols des sites industriels « Air Liquide » et « Tubes de Montreuil » (localisé au niveau du secteur Eiffel) ont été réalisés. Des documents scannés de mauvaise qualité en noir et blanc les reprennent en annexes neuf et dix. La dépollution de ces sites devra se faire conformément à la législation sur les cessations d'activité ICPE au sujet de l'obligation réglementaire de réhabilitation et sera suivie par les services de l'État concernés.

(18) L'Autorité environnementale recommande de documenter la compatibilité des travaux de dépollution effectués avec l'usage futur de chacun des sites et de joindre les attestations associées au dossier pour la complète information du public.

L'emplacement actuel prévu pour la crèche et visible sur le plan de masse joint à la demande de l'Autorité environnementale semble se situer en partie à l'aplomb d'une zone à fort risque de pollution, sp22, qui correspond à l'emplacement d'une activité de traitement des métaux susceptible d'avoir engendré une pollution en hydrocarbures, y compris des hydrocarbures aromatiques⁵⁵, en benzènes, toluènes, éthylbenzènes et xylènes (une catégorie de polluants organiques volatils), en composés organiques halogénés volatils (ex : trichloro-

⁵⁵ La chaîne carbonée des hydrocarbures aromatiques forme un cycle plan. Les hydrocarbures dit « aliphatiques » ont une chaîne ouverte ou un cycle non plan.

thylène) et en éléments métalliques et métalloïdes (Ex : plomb, arsenic, etc.) (Annexe 8 p. 91). L'Autorité environnementale rappelle au pétitionnaire que « I.-Dès lors que le projet de construction ou de lotissement prévu à l'article L. 556-2 comporte un usage d'accueil de populations sensibles, au sens du 6° du I de l'article D. 556-1 A, le maître d'ouvrage à l'initiative du projet transmet, pour information, l'attestation prévue à l'article L. 556-2 à l'Agence régionale de santé », la santé et la salubrité publiques relevant du pouvoir de police du maire.

■ Risque inondation, gestion des eaux pluviales et ru La Molette

L'Autorité environnementale note dans son cadrage préalable « 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. ».

Selon le dossier départemental des risques majeurs (DDRM) de Seine-Saint-Denis, le Blanc-Mesnil est concerné par un risque d'inondation par ruissellement pluvial. Le pétitionnaire rappelle que « les préconisations actuelles en la matière sont « la désimperméabilisation, une gestion des eaux de pluie au plus près, moins coûteuse en infrastructures de réseaux et équipements de rétention associés, un abattement volumique des premiers millimètres de pluie et / ou une régulation du débit de fuite à la parcelle, l'aménagement d'espaces publics inondables, ainsi que l'infiltration lorsque les conditions locales le permettent » (Pré-diagnostic du PCAEM, MGP, 2017) »

Le pétitionnaire indique que la gestion des eaux pluviales se fera à la parcelle avec la création de noues, toitures végétalisées et bassins de rétention mais ne met pas cette assertion en rapport avec la gestion des pollutions des sols constatées.

Le pétitionnaire indique également que trois captages d'eau destinée à la consommation humaine sont présents sur la commune : F10, situé à 920 m au nord-est du site, soit en amont hydraulique supposé, F13 situé à 1 km au nord du site, soit en latéral hydraulique supposé et éloigné et F11 situé à 2,7 km au sud-est du site, soit en latéral hydraulique supposé. Le pétitionnaire considère que ces captages ne sont pas vulnérables à une éventuelle pollution par le site du fait de leur distance ou de leur orientation par rapport au projet compte tenu de la profondeur (plus de 100 m) de la nappe captée (p. 103). Cependant, les ouvrages F11 et F13 ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) le 25 et le 30 octobre 2024. Le dossier devrait démontrer que le site ne recoupe pas leurs périmètres de protection ou prévoir le cas échéant les mesures adaptées.

Le pétitionnaire indique qu'un « diagnostic concernant le potentiel de réouverture de l'ancien ru de la Molette a été réalisé » (p. 19), celui-ci « Potentialité de découverte de la Molette » - Septembre 2023 a été envoyé par le pétitionnaire à la demande du service police de l'eau de la direction régionale. Le pétitionnaire indique ensuite « Cependant la réouverture de l'ancien ru étant trop complexe, l'objectif est donc d'aménager le jardin de la Molette de manière à ce qu'il remplisse à la fois sa fonction d'espace récréatif tout en jouant un rôle hydraulique, mais sans afficher un aspect « technique » (p. 19). La justification de ce choix n'apparaît pas et ses raisons techniques éventuelles ne figurent pas au dossier.

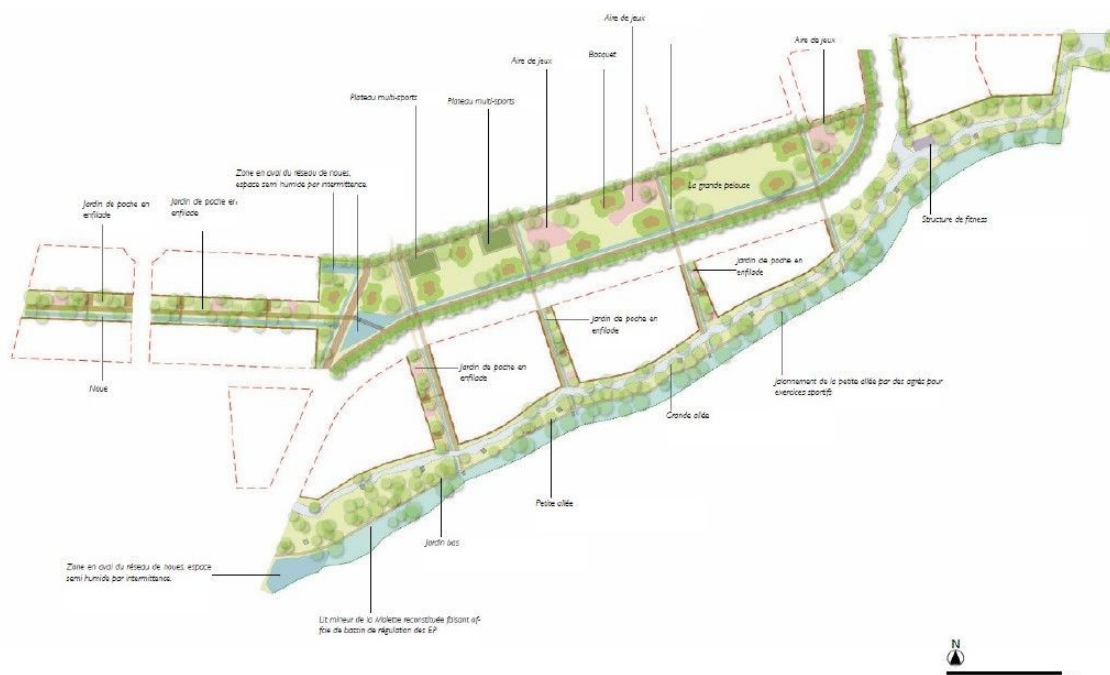


Illustration 32 : « Nouveaux jardins de la Molette, éléments clé pour la gestion des eaux pluviales » (p. 313). La barre d'échelle représente 100 mètres. La légende la plus basse indique « lit mineur de La Molette reconstitué faisant office de bassin de régulation des eaux pluviales » - Pourtant, le pétitionnaire ne prévoit pas la réouverture de l'ancien ru de La Molette.

Les textes et références suivants sont extraits du document « *Potentialité de découverte de la Molette* ». Le bureau d'étude indique que « *La présence historique de la Molette est toujours perceptible dans la topographie du site. [...] La vallée de la Molette se détache très nettement en limite Sud* » du projet, ce que l'on voit sur l'illustration 33.

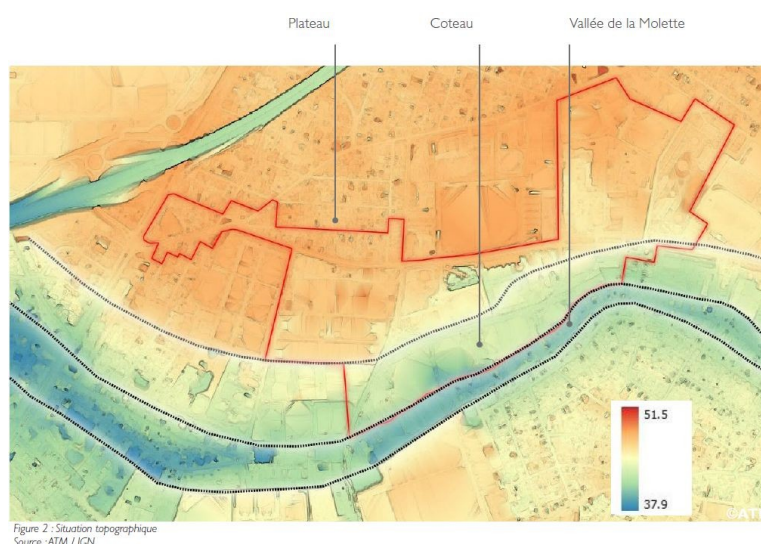


Illustration 33 : Situation topographique - (Potentialité de découverte de la Molette, p. 6).

Il est mentionné que le lit naturel du ru aurait, selon la photographie d'une carte postale ancienne de la Molette (début XX^e siècle), naturellement une largeur de 1 à 2 m en fond, 3 à 4 m en crête de berges et des hauteurs de berges de 1 à 1,5 m. Or, il est également mentionné que sur cette photo la rivière « *apparaît déjà aménagée et sur-creusée pour contenir ses débordements* ». Elle n'est donc pas représentative du lit naturel du cours d'eau.



Illustration 34 : Réseaux existants - (Potentialité de découverte de la Molette, p. 8). DEA : département eau et assainissement, EP : eaux pluviales.

« l'emprise nécessaire à la réouverture de la Molette est de 20 à 25 mètres linéaires suivant les profils. Cette emprise est compatible avec le projet d'aménagement urbain mais nécessiterait, sur certains linéaires, des adaptations (réduction de la largeur du cours d'eau ou une adaptation des cheminements) ».

Laisser des emprises élargies au cours d'eau suppose d'amender le projet pour y inclure un objectif de remise à ciel ouvert du ru de La Molette dont les fonctions seraient multiples. En effet « un cours d'eau en bon état permet de répondre à une multitude de fonctions et d'usages : qualité de l'eau, qualité paysagère et intérêt récréatif, qualité écologique, bon fonctionnement hydraulique (rétention des crues), etc.⁵⁷ ».

Le choix effectué dans le cadre du projet d'une densité très élevée conduit à exposer un grand nombre de personnes supplémentaires à des nuisances élevées (pollution de l'air, nuisances sonores, saturation des axes routiers) ; dans ce contexte, la restauration de continuités écologiques entre les réservoirs de biodiversité, et l'opportunité que représenterait cette opération seraient appréciables : « la découverte de la Molette constitue en soi une plus-value écologique importante, d'autant que le linéaire de découverte est conséquent (800 mètres linéaires) et qu'il représente une rare opportunité. Actuellement le cours d'eau est inexistant et ne permet pas le développement du moindre écosystème aquatique ».

Cette découverte s'inscrirait en outre dans les deux premiers des six objectifs généraux du Sage Croult-Enghien-Vieille Mer dont relève la commune, approuvé en 2020 les deux premiers sont :

- 1 : redonner de la place à l'eau dans les dynamiques d'aménagement du territoire pour rendre visible l'eau et ses paysages en maîtrisant les risques,
- 2 : rééquilibrer les fonctions hydraulique, écologique et paysagère des cours d'eau, des infrastructures hydro-écologiques et des milieux aquatiques diffus pour soutenir la création d'un lien social,

(19) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une étude de restauration hydromorphologique du ru de La Molette pour parvenir à une remise à ciel ouvert permettant de concilier la biodiversité, la restauration d'une trame verte et bleue et répondre aux objectifs du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux Croult - Enghien - Vieille Mer

⁵⁶ Busé : dans un canal collecteur souterrain.

⁵⁷ Agence de l'eau Seine-Normandie, *Manuel de restauration hydromorphologique des cours d'eau*, décembre 2017 https://www.gesteau.fr/sites/default/files/gesteau/content_files/document/01Manuel_restoration.pdf

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

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

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public au plus tard dans le cadre de la consultation du public telle que prévues au L. 123 du code de l'environnement. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

L'Autorité environnementale rappelle que, conformément au 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 l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 12/03/2025

Siégeaient :

Éric ALONZO, Isabelle AMAGLIO TERISSE, Sylvie BANOUN, *présidente par intérim*,
Denis BONNELLE, Monica Isabel DIAZ, Ruth MARQUES,

ANNEXE

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de préciser les étapes et modalités de relogement des personnes amenées à devoir quitter leur logement, temporairement ou définitivement, le relogement des personnes déplacées du fait de l'opération constituant une composante du projet.....10
- (2) L'Autorité environnementale recommande de préciser quelles suites ont été apportées aux remarques issues de la concertation et les évolutions du projet qui en ont résulté.....10
- (3) L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'intégralité du dossier afin qu'il soit exploitable pour juger de la bonne prise en compte de l'environnement et permettre la complète information du public et, à cette fin de : - mettre à jour l'ensemble des données de l'étude d'impact, annexes comprises, - veiller à ce que toutes les illustrations soient lisibles et comportent une légende complète et pertinente - intégrer clairement le secteur Eiffel dans la phase 1 puisqu'il fait partie de la Zac (bilan carbone, logements totaux, etc.), - expliquer les liens existants entre l'état initial et les besoins auxquels répond le projet, faire des liens entre les différentes parties, - présenter de réelles mesures d'évitement et de réduction, - vérifier l'adéquation du contenu et l'intitulé des titres avec le plan affiché, - relire l'ensemble des documents pour en corriger les nombreuses coquilles et incohérences et vérifier que les affirmations soient justifiées, - compléter les études lacunaires (bilan carbone, risques naturels, potentiel de réouverture du ru de La Molette, etc.), - veiller à ce que l'étude actualisée soit autosuffisante et expliciter la prise en compte des recommandations du présent avis.....12
- (4) L'Autorité environnementale recommande d'amender le projet pour le rendre compatible avec le PCAET de Paris Terres d'envol : - en incluant à cette fin dans le projet l'ensemble des démolitions qui lui sont nécessaires et en appréciant leur impact en termes d'énergie et de carbone, - en appréciant la capacité de captation de carbone du ru de la Molette après réouverture pour en évaluer la pertinence, ou à défaut, prévoir d'autres mesures fondées sur la nature de captation du carbone à l'échelle de la Zac.....14
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - définir un objectif de croissance démographique pour la Zac de La Molette en fonction des tendances constatées et en prenant en compte le caractère soutenable du développement urbain au regard des enjeux environnementaux et sanitaires propres au territoire, ainsi que de la desserte médiocre du projet par les transports en commun structurants ; - établir sur cette base un objectif de production de logements, d'aménagements et d'équipements répondant à l'hypothèse démographique retenue et ainsi justifiée.....16
- (6) L'Autorité environnementale recommande de réaliser à partir d'un unique scénario de densité justifié, une comparaison entre différentes variantes du projet, mettant en

évidence le choix d'une solution au regard des incidences de chaque variante sur l'environnement et la santé humaine.....	17
(7) L'Autorité environnementale recommande d'effectuer une présentation de l'ensemble des déplacements et de ne pas se limiter aux déplacements entre le domicile et le travail qui ne représentent qu'un quart des déplacements.....	20
(8) L'Autorité environnementale recommande de revoir la stratégie de mobilité mise en œuvre par le projet, pour résoudre les difficultés identifiées par le PLUi qui freinent l'usage des mobilités actives, et pour cela : - inclure les plans de déplacements au sein de la Zac à l'échelle communale et supra-communale ; - prévoir une stratégie limitant l'usage de la voiture individuelle, compte tenu notamment de l'absence d'offre en transports en commun structurants à proximité immédiate du site ; - prévoir un maillage serré du territoire en itinéraires destinés aux modes actifs pour l'accès aux différentes gares et arrêts de transports en commun, notamment grâce à l'intermodalité, ainsi qu'à l'ensemble des pôles générateurs de déplacement (établissements scolaires, services, lieux de loisir, commerces, etc.) ; - présenter des mesures précises et opérationnelles découlant de ces stratégies, et la façon dont elles s'inscrivent à l'échelle communale et de l'EPT Paris Terres d'Envol.....	21
(9) L'Autorité environnementale recommande : - d'évaluer précisément les incidences sanitaires et environnementales de la très longue phase de chantier ; - de démontrer que la charte de chantier à faible impact environnemental prévue permet effectivement de réduire significativement l'impact du chantier sur l'environnement et la santé humaine, notamment en termes de bruit, de qualité de l'air et de dérangement des espèces ; - de prévoir un suivi par un écologue pendant toute la durée du chantier et d'adapter le calendrier des travaux pour éviter les périodes sensibles, comme celle de nidification, et de planifier les travaux lourds en conséquence ; - de mettre en œuvre au fur et à mesure des travaux les préconisations des guides BRGM de valorisation des terres excavées, sur site et hors site, et de s'assurer de l'absence d'impact sur la qualité des sols, de l'eau et des écosystèmes ; - de prévoir des modalités d'information et de communication des riverains pendant toute la durée des travaux sur les opérations en cours et à venir et les nuisances à en attendre ainsi que les mesures prévues pour les réduire autant que possible.....	22
(10) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter l'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) pour intégrer l'exposition par inhalation des polluants volatils des sols le cas échéant ; - définir et mettre en œuvre des mesures visant à réduire significativement l'exposition des habitants des futurs logements à des taux élevés de pollution de l'air, en se référant aux valeurs de l'Organisation mondiale de la santé à ne pas dépasser.....	24
(11) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une étude sur l'effet d'îlot de chaleur urbain qui prenne en compte la poursuite du réchauffement climatique et de réfléchir à la pertinence de réaliser les mesures de réduction présentées au regard de leurs effets potentiels conjoints sur le bruit et la pollution de l'air.....	25

- (12) L'Autorité environnementale recommande , pour la complète information du public, de : - présenter les mesures d'évitement des nuisances sonores dans la définition du projet, au travers de la disposition et de la répartition des différents équipements, l'optimisation des formes du bâti, des structures végétales supposées faire écran, etc. ; - préciser la destination des bâtiments positionnés en bord des voies bruyantes pour constituer des écrans acoustiques ; - expliciter les conséquences pour le projet, en termes de vibrations, du passage en souterrain de la future ligne 16 du Grand Paris Express, et ses possibilités d'aménagements, notamment pour les bâtiments situés sur l'emprise ; - caractériser précisément le bruit au niveau des futurs établissements d'enseignement avec les plans réels du projet et, le cas échéant, prévoir des modélisations complémentaires ou des variantes d'implantation de ces futurs bâtiments ; - définir, au-delà de l'isolement des façades, des mesures d'évitement et de réduction, permettant de prévenir les impacts sur la santé du bruit, en se référant aux valeurs définies par l'Organisation mondiale de la santé, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs et le cas échéant, des variantes d'implantation et de densité du secteur ; - prévoir des mesures sonores de contrôle pour démontrer l'efficacité des mesures proposées, notamment pour les bâtiments qui feront office d'écran acoustique le long des axes routiers.....29
- (13) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une cartographie fine des habitats de chacun des secteurs du projet à l'état initial afin d'identifier les fonctions écologiques des zones et par conséquent de réaliser une évaluation correcte de l'impact du projet sur la biodiversité.....33
- (14) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une étude concernant les besoins spécifiques de chaque espèce pour l'ensemble de la biodiversité présente sur le site du projet, dans les parcs et jardins de la commune et dans les parcs Georges Valbon et du Sausset afin : - d'identifier leurs besoins en termes d'habitat (espaces d'alimentation, de repos et de reproduction) ; - d'identifier des espaces refuge fonctionnels permettant à ces espèces d'assurer au moins en partie leur cycle de vie, et de prévoir un maillage fonctionnel de ces espaces au sein du projet ; - de prévoir une stratégie à grande échelle d'amélioration significative de nature en ville, détaillée pour le site du projet, correspondant aux besoins identifiés pour chaque espèce de faune et de flore.33
- (15) L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte l'avifaune anthropophile nicheuse et les chiroptères, dont la présence est avérée sur le site et pour cela de : - repérer les bâtis où ces espèces nichent ; - prendre en compte leurs rythmes spécifiques pour le calendrier des travaux ; - remplacer l'intégralité des nids par des nichoirs, prévoir des surfaces de bâti non lisse avec des anfractuosités avant le retour de migration pour les espèces concernées ; - s'engager à mettre en œuvre les mesures de réduction présentées dans le plan éclairage.....33
- (16) L'Autorité environnementale recommande de mener les études nécessaires à la caractérisation des risques de remontées de nappe et de prendre, le cas échéant, des mesures visant à éviter ou au moins réduire les risques, le cas échéant, de reconsidérer les solutions de substitution raisonnables.....35

(17) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact pour démontrer le caractère négligeable des risques technologiques et industriels au regard du nombre d'habitants supplémentaires qui y seront exposés suite à la réalisation du projet.....	35
(18) L'Autorité environnementale recommande de documenter la compatibilité des travaux de dépollution effectués avec l'usage futur de chacun des sites et de joindre les attestations associées au dossier pour la complète information du public.....	38
(19) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une étude de restauration hydromorphologique du ru de La Molette pour parvenir à une remise à ciel ouvert permettant de concilier la biodiversité, la restauration d'une trame verte et bleue et répondre aux objectifs du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux Croult - Enghien - Vieille Mer.....	41