Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le 17 SEP. 2015

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1056-15

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de zone d'aménagement concerté du quartier durable de la plaine de l'Ourcq à Noisy-le-Sec (Seine-Saint-Denis)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) du quartier durable de la plaine de l'Ourcq sur la commune de Noisy-le-Sec dans le département de Seine-Saint-Denis), dans le cadre de la procédure de réalisation de ZAC. Le projet vise, sur 27,9 hectares de friches industrielles et de terrains urbanisés, à la requalification urbaine des quartiers enclavées du nord de la commune. L'objectif est de créer un quartier à usage mixte : logements, espaces de loisirs, commerces et activités économiques.

La ZAC a déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 21 août 2011, émis dans le cadre de la création de la ZAC.

Les principaux enjeux environnementaux sont les risques naturels, la pollution des sols, le paysage urbain, les milieux naturels et les déplacements et nuisances associées (bruit, pollution de l'air). Ces enjeux environnementaux sont, dans l'ensemble, appréhendés de façon proportionnée dans le dossier. Les déplacements constituent une thématique prégnante, à l'aune notamment des très nombreux projets en cours sur l'axe « RN 3 – Canal de l'Ourcq ». Des précisions sont par ailleurs attendues sur les risques naturels, le paysage et les milieux naturels.

Les principaux effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement sont identifiés et des mesures sont proposées. Une actualisation du dossier sur le sujet des risques naturels et la gestion de l'eau était néanmoins attendue, à la suite des remarques de l'autorité environnementale de 2011. L'analyse des impacts sur le paysage urbain, sur les milieux naturels et sur les continuités écologiques doit également être approfondie.

*
* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.
Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

La zone d'aménagement concerté (ZAC) du quartier durable de la Plaine de l'Ourcq est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R122-2 du code de l'environnement – rubrique 33 de la nomenclature annexée à cet article.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée. À la suite de la phase de concertation, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

La ZAC du quartier durable de la Plaine de l'Ourcq a déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale régionale, en date du 21 août 2011.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet de ZAC, porté par la communauté d'agglomération Est-Ensemble, est situé sur la frange nord de la commune de Noisy-le-Sec (environ 40 000 habitants en 2012), à environ 4 km à l'est de Paris. Son aménageur est Sequano Aménagement.

La partie sud de la commune de Noisy-le-Sec s'implante sur les coteaux du plateau de Romainville, qui culmine à 120 mètres d'altitude. En allant vers le nord, la pente est forte puis s'adoucit avant de laisser place à la plaine de l'Ourcq, où se situe le projet. L'altitude de la ZAC varie entre 54 et 58 mètres.

La plaine de l'Ourcq est un territoire en profonde mutation articulé autour du double axe formé par la route nationale (RN) 3 et le canal de l'Ourcq. De nombreux projets d'aménagement sont prévus sur ce secteur s'étendant de Pantin à Bondy (cf. Illustration 1).

D'une superficie de 27,9 hectares, la ZAC s'implante en limite des communes de Bondy, de Bobigny et de Romainville. Dans sa partie ouest, elle s'étend sur une bande de terrain délimitée, au sud, par les voies ferroviaires et le technicentre de la SNCF et, au nord, par la RN 3 (dite rue de Paris). Le tissu urbain y est principalement industriel. Sur sa partie est, la ZAC s'implante de part et d'autre du canal de l'Ourcq. On y trouve des terrains à vocation industrielle, mais aussi un quartier d'habitation au sud de la RN 3.

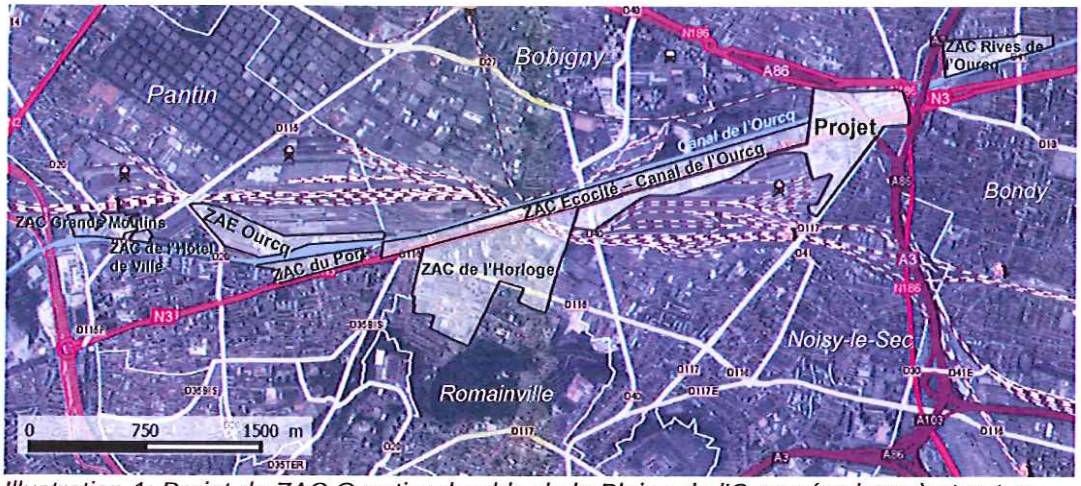


Illustration 1: Projet de ZAC Quartier durable de la Plaine de l'Ourcq (en jaune) et autres projets le long du canal de l'Ourcq (sources : IAU, DRIEE ; fond : IGN)

L'étude d'impact présente une organisation du site en plusieurs secteurs caractérisés par un tissu urbain varié (cf. Illustration 2) :

- le site SAFT, à l'est, occupé par une ancienne usine ;
- la Passementerie et le pont de la Folie, qui rassemblent des petites activités économiques et quelques maisons individuelles ;
- la zone RRF–SNCF occupée par des activités économiques au travers de baux précaires d'occupation avec la SNCF ;
- la cité de la Sablière et le quartier du Petit Noisy, qui regroupent des locaux de la SNCF, un quartier d'habitat collectif et un quartier d'habitat pavillonnaire ;
- Le site Engelhard, ancienne friche industrielle dont les bâtiments sont aujourd'hui démolis ;
- le port de Noisy, ancien port du canal de l'Ourcq, aujourd'hui occupé par des activités économiques ;
- la Madeleine, qui comprend une petite zone d'activités économiques (ZAE) très enclavée.

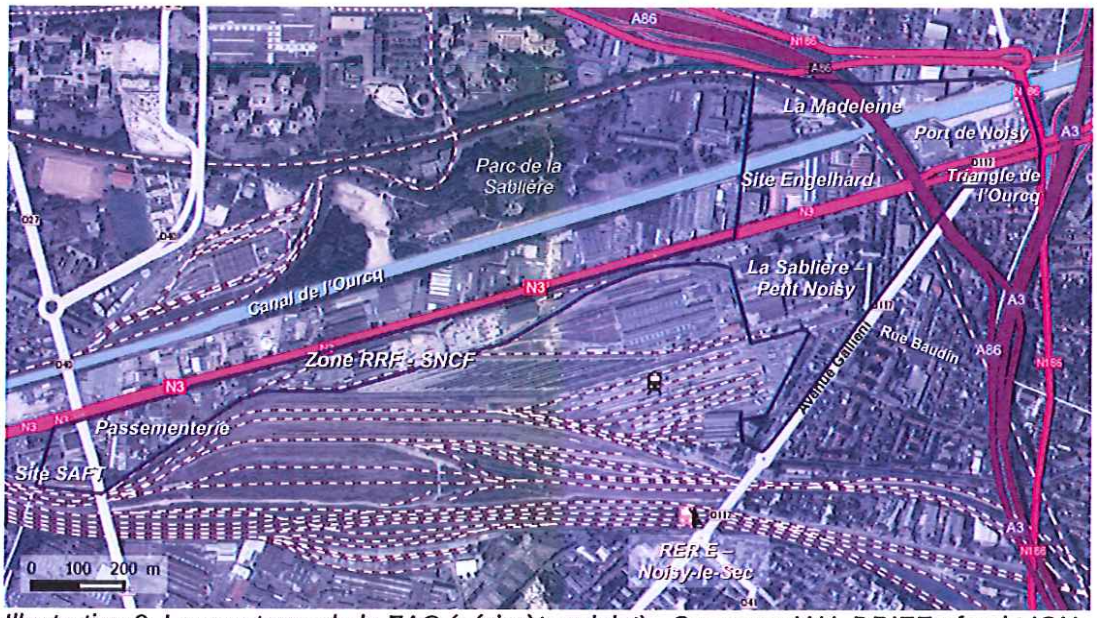


Illustration 2: Les secteurs de la ZAC (périmètre violet) - Sources : IAU, DRIEE ; fond : IGN

Sur ce territoire, en déclin sur le plan industriel, l'objectif est de créer un nouveau quartier durable à vocation mixte (logements, espaces de loisirs, commerces et activités économiques) tirant parti de la bonne desserte en transports en commun du site (futur pôle multimodal de la gare de Noisy-le-Sec, tramway T1 et TZEN 3).

Le projet prévoit la création de 234 000 m² de surface de plancher, répartie comme suit :

- la création d'environ 90 000 m² de surface de plancher à destination de logements (environ 1380) ;
- la création d'environ 31 000 m² de surface de plancher dédiés aux bureaux et à de l'activité tertiaire ;
- la création de près de 75 000 m² de surface de plancher dédiés à des activités économiques, à des commerces et à un pôle de loisir et de sport en lien avec le canal de l'Ourcq ;
- la construction d'environ 3 200 m² de surface de plancher liés une activité d'hôtellerie ;
- la réalisation d'environ 18 000 m² de surface de plancher de logements spécifiques (résidence intergénérationnelle, résidences étudiantes) ;
- la réalisation de parcs de stationnement en superstructure pour une surface de plancher d'environ 17 000 m².

Cette programmation se répartit géographiquement de la façon suivante :

- Secteurs SAFT, RFF-SNCF, et Passementerie : activités économiques ;
- Secteurs Engelhard, Madeleine Ouest : logements ;
- Secteur de la Sablière : logements, extension de l'école maternelle et réalisation d'un groupe scolaire ;
- Secteur Triangle Ourcq, port de Noisy et Madeleine Est : bureaux, commerces, activités sportives, logements, implantation d'un hôtel.

En outre, le projet prévoit la réalisation d'une nouvelle voie dans le prolongement de la rue Baudin et débouchant sur la RN3, ainsi que la création d'une passerelle reliant les deux rives du canal de l'Ourcq. Ces précisions lèvent une interrogation de l'autorité environnementale figurant dans son avis du 21 août 2011.

A ce jour, le projet est programmé en trois phases d'aménagement de 2014 à 2029. la première phase (2014-2019) porte sur la plus grande surface de plancher à aménager (128 000 m²).

2. L'analyse des enjeux environnementaux

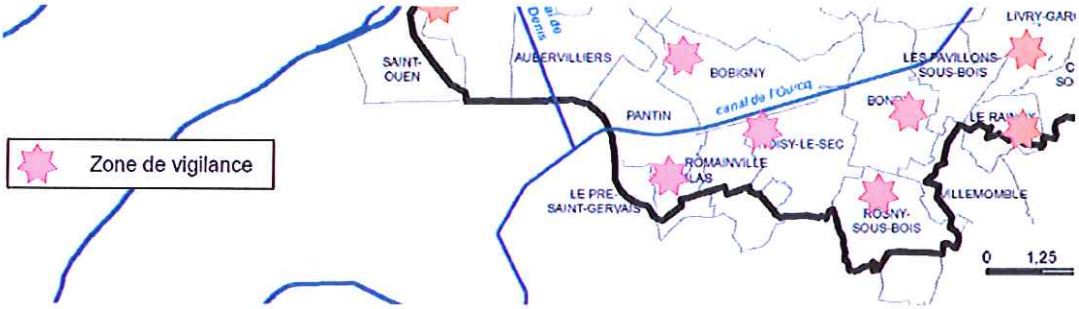
Les principaux enjeux environnementaux sont l'eau, les risques naturels, la pollution des sols, le paysage urbain, les milieux naturels et les déplacements et nuisances associées (bruit, pollution de l'air). Ces enjeux environnementaux sont dans l'ensemble appréhendés de façon proportionnée dans le dossier. Des précisions sont néanmoins attendues sur les risques naturels, le paysage et les milieux naturels.
Le tableau présentant la synthèse et la hiérarchisation des enjeux en pages 180 et 181 est apprécié.

L'eau, le sous-sol et les risques naturels

L'étude d'impact présente le réseau hydrographique au droit du projet, les nappes en présence, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin hydrographique Seine-Normandie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Croult-Enghien-Vieille Mer en cours d'élaboration (p. 54 à 61).

Contrairement au dossier de 2011, l'étude d'impact affirme que le site n'est pas exposé au **risque d'inondation par ruissellement** des eaux pluviales, en citant à l'appui une carte du SAGE (p. 171), mais sans l'inclure. L'autorité environnementale note toutefois que le secteur semble être dans une zone de vigilance vis-à-vis de ce risque selon la carte (cf.

carte du SAGE en Illustration 3)[1]. Il conviendra que ce point soit mieux explicité dans l'étude d'impact.



Zone de vigilance vis-à-vis des risques liés aux forts ruissellements

Illustration 3: Zones de vigilance vis-à-vis des risques liés aux forts ruissellements (source: état initial SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer, extrait de carte)

Le **sous-sol** est caractérisé notamment par la présence d'une couche d'argile imperméable dans laquelle s'implante une nappe d'eau rencontrée à 10 mètres de profondeur, ainsi que par la présence d'une couche de gypse sujette à la dissolution par l'eau.
Par conséquent, le site est concerné par les **risques de mouvement de terrain** liés au retrait-gonflement des argiles et à la dissolution du gypse, comme rappelé en page 173. Le projet est localisé en zone d'aléa faible à moyen pour le risque de retrait-gonflement des argiles, avec une proportion importante en aléa moyen, contrairement à ce qui est indiqué dans l'étude d'impact (p. 171). Il est entièrement situé dans le périmètre de recherche des poches de dissolution du gypse antéludien défini par l'arrêté préfectoral n°86-0745 du 21 mars 1986, modifié par l'arrêté préfectoral n°95-1129 du 18 avril 1995, et qui vaut aujourd'hui plan de prévention des risques. Dans ce cadre, l'autorité environnementale rappelle que les autorisations d'occupation et d'utilisation du sol peuvent être soumises à des conditions spéciales de nature à assurer la stabilité des constructions. En particulier, ces conditions spéciales sont prescrites lors de l'instruction des autorisations de construire après consultation de l'Inspection générale des carrières.

En ce qui concerne le réseau d'assainissement, l'autorité environnementale souligne qu'un nouveau règlement d'assainissement départemental a été adopté en février 2014, et remplace celui de 1992 cité en page 120 de l'étude d'impact. L'aménageur devra s'assurer que son projet est en conformité avec ce nouveau règlement.

La pollution des sols et les risques industriels
Le périmètre du projet inclut d'anciens sites industriels dont les sols sont pollués. L'un des lieux concerné est encore en activité et répertorié comme site pollué dans la base de données BASOL[2]. Il s'agit du site de la société SITREM spécialisée dans le traitement de déchets industriels, notamment d'hydrocarbures, et implantée dans le secteur SNCF-RRF de la ZAC. L'autorité environnementale relève que la fiche BASOL note une évolution à la baisse des pollutions détectées sur ce site en 2011 et 2012.

Des études complémentaires sur le quartier de la ZAC ont été réalisées depuis 2011 et sont présentées dans l'étude d'impact, ce qui est apprécié. Une cartographie (p. 167) identifie les secteurs présentant les risques de pollution du sous-sol les plus forts. Il s'agit, d'ouest en est, du secteur SAFT, de la Passementerie, du secteur RRF-SNCF ouest, des

[1] Cf. http://www.siah-croult.org/sage.html, partie 2, p. 51.

[2] La base de données BASOL recense les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics. La fiche relative à la halle SITREM est consultable à l'adresse : http://basol.developpement-durable.gouv.fr/fiche.php?index_sp=93.0025

locaux de la SNCF présents dans le quartier de la Sablière, du secteur Engelhard, de l'ouest du port de Noisy et de l'est de la ZAE de la Madeleine.
Si des précisions sont apportées quant à la situation du secteur Engelhard aujourd'hui rasé et qui doit accueillir 546 logements neufs, l'état du milieu souterrain au droit de ce secteur n'est à l'heure actuelle compatible qu'avec un usage industriel, sous réserve d'un recouvrement total du site (p. 169). Il conviendra que le maître d'ouvrage s'assure de la mise en compatibilité des sols avec l'usage résidentiel prévu.

Les secteurs Passementerie et Engelhard sont également concernés par le **risque de pollution pyrotechnique** en raison des bombardements sur ces zones lors de la seconde guerre mondiale. La présence d'une canalisation de transport de gaz à proximité de la zone du projet est bien évoquée dans l'étude d'impact. En revanche, les liaisons électriques souterraines traversant la ZAC le long du canal de l'Ourcq ne sont pas reportées sur le plan des servitudes d'utilité publique (p. 129).

Le patrimoine bâti, naturel et paysager
Le **patrimoine bâti** est composé de pavillons de banlieue, d'immeubles des années 70 et de bâtiments industriels. Le site de la ZAC n'intercepte pas de périmètres de monuments historiques inscrits ou classés. En revanche, deux ensembles bâtis protégés sont identifiés dans le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Noisy-le-Sec, au titre de l'article L.123-1-5 du code de l'urbanisme. Il s'agit d'un ensemble pavillonnaire dans le quartier du petit Noisy et de la halle présente sur le site de la société SITREM dans le secteur SNCF – RRF. Les cartes ajoutées à l'étude d'impact (p. 116-117) permettant de situer ces sites protégés sont appréciées.

Sur la thématique du **paysage**, l'étude d'impact reprend les éléments du dossier de 2011 (p. 114-115). Le paysage est caractérisé par des unités paysagères variées (emprises industrielles, quartiers d'habitat de typologies diverses) traversées par des infrastructures de transport ayant un fort effet de coupure (voies ferroviaires, RN3, tramway). Le site est également marqué par la présence du canal de l'Ourcq et les alignements d'arbres plantés le long de ses berges.
L'étude d'impact souligne à plusieurs reprises l'existence de perspectives lointaines du fait de la linéarité de certaines infrastructures, mais elles ne sont pas suffisamment étudiées. En outre, l'étude d'impact n'aborde pas la question de la visibilité du site depuis les points hauts à proximité, en particulier depuis les coteaux de Noisy-le-Sec et le plateau de Romainville ou encore les immeubles de grande hauteur sur la commune de Bobigny. De même, la présence des tours de la cité de la Sablière, point haut du site, n'est pas analysée du point de vue paysager.
À l'échelle du canal de l'Ourcq (section grand gabarit de Paris aux Pavillons-sous-Bois), l'autorité environnementale souligne qu'il existe une charte des paysages, des usages et de l'aménagement datant de septembre 2014[3] dont il conviendrait de reprendre les grands principes dans l'étude d'impact.
De façon générale, l'autorité environnementale rappelle, comme dans son avis de 2011, qu'il convient de mieux étayer l'analyse paysagère.

Les éléments sur le **contexte écologique** du projet, les zonages réglementaires d'inventaire et de protection et les continuités écologiques sont bien étudiés dans l'étude d'impact (p. 64-72). Un diagnostic écologique est également fourni (p. 73-75), ce qui est apprécié. Toutefois, il conviendrait que soient précisées les méthodes de prospection et d'inventaire utilisées (sources retenues, dates d'inventaires, liste des espèces recherchées, etc.). En outre, les résultats des inventaires gagneraient à être présentés sur des cartes afin d'identifier les éventuelles zones à enjeu. À titre d'information, l'autorité environnementale relève que des spécimens d'Écaille chinée (espèce de papillon figurant à l'annexe II de la Directive Habitat), de Grand diable (espèce d'insecte protégée en Île-de-France), de Pipistrelle de Kuhl (espèce de chauve-souris protégée) ont été observés à

[3] Cf. http://www.apur.org/etude/canal-ourcq-grand-gabarit-charte-paysage-usages-amenagement

proximité de l'aire d'étude en juin et juillet 2015, selon la base de données naturalistes CETTIA-IDF. Il s'agit d'espèces patrimoniales.
L'autorité environnementale recommande, dans la continuité de son avis de 2011, d'approfondir la caractérisation écologique du secteur.
Selon la cartographie des enveloppes d'alerte de zones humides d'Île-de-France et comme indiqué dans l'étude d'impact, le secteur au nord de la RN 3 se situe dans une zone de classe 3[4], c'est-à-dire dont le caractère humide et le périmètre doivent être confirmés à l'aide de sondages pédologiques et de relevés floristiques. L'étude d'impact renvoie ces analyses complémentaires au dossier ultérieur au titre de la loi sur l'eau (p. 55).

Les déplacements, la qualité de l'air et l'ambiance sonore
L'analyse de l'état initial des **déplacements** et du stationnement est bien traitée dans l'étude d'impact (p. 84-97). L'étude des flux de déplacements routiers a été actualisée à partir de données datant de 2014. Une modélisation des flux a été réalisée en 2015, ce qui est apprécié. Le site bénéficie d'une bonne desserte routière globale (autoroutes A3 et A86, ancienne RN3). Toutefois, certains secteurs, en particulier la ZAE de la Madeleine, sont enclavés du fait de la configuration des voies. La circulation est par ailleurs très dense, les secteurs du pont de Bondy à l'est et du carrefour de la Folie à l'ouest étant saturés en heure de pointe.
Les transports en commun ferrés (RER, tramway) permettent une bonne desserte de l'est de la ZAC. Le territoire est en outre concerné par plusieurs projets de transport en commun :

- Le prolongement de la ligne de tramway T1, qui circule le long de l'avenue Gallieni, jusqu'à la gare de Val-de-Fontenay, avec une mise en service prévue pour 2019 ;
- Le bus en site propre T Zen 3, qui reliera Paris à Livry-Gargan à l'horizon 2020, le long de l'ancienne RN3 ;
- La boucle nord-est de la ligne de métro 15 du réseau du Grand Paris (de Saint-Denis Pleyel à Rosny-Saint-Perrier) dont la mise en service est prévue pour 2025, avec la création d'une station au Pont de Bondy ;
- Le projet de gare de La Folie sur la ligne 5 du métro, qui accueillerait également une station du Tram Express Nord et permettrait de mieux desservir l'ouest de la ZAC.

Par ailleurs, le canal de l'Ourcq est aussi utilisé comme vecteur de déplacement grâce aux navettes fluviales permettant de relier Paris (Bassin de la Villette) à Aulnay-sous-Bois en période estivale.

En réponse à une remarque de l'autorité environnementale dans son avis de 2011, l'analyse de la **qualité de l'air** a été complétée de mesures in-situ concernant le dioxyde d'azote (NO2) et le benzène, caractéristiques de la pollution due au trafic routier (p. 135-138). Si ces précisions sont appréciées, des mesures des concentrations en microparticules (PM10 et PM2,5[5]), qui sont notamment occasionnées par le trafic routier, auraient été utiles. Les résultats montrent des dépassements des valeurs réglementaires pour le dioxyde d'azote à l'est et à l'ouest de la ZAC. Dans l'ensemble, la qualité de l'air sur le secteur est fortement dégradée par les réseaux routiers majeurs bordant et traversant le site.

L'analyse de l'**ambiance sonore** a été complétée d'une étude acoustique in-situ réalisée en 2015 (p. 145-162), dont la qualité est à souligner. Les niveaux de bruit diurne et nocturne sont présentés dans des cartographies très claires. La synthèse des ambiances sonores (p. 157-158) montre que de nombreux secteurs sont en zone dite « non modérée », c'est-à-dire dépassant les seuils réglementaires de 65 dB(A) le jour et de 60

[4] Pour plus d'information sur la classification, se référer à : http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/enveloppes-d-alerte-zones-humides-en-ile-de-france-a342.html
[5] Particules de taille inférieure respectivement à 10 microns et à 2,5 microns

dB(A) la nuit. L'analyse de l'impact du passage d'un train sur le secteur Engelhard est également très pertinente et très bien illustrée.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

L'étude d'impact présente l'historique du projet d'aménagement (p. 185-186), ce qui répond à une remarque de l'autorité environnementale dans son avis de 2011. Les évolutions de la programmation sont utilement présentées dans des tableaux comparant les prévisions lors de la création de la ZAC aux chiffres actuels, accompagnées d'une justification. Peu de variantes d'aménagement sont proposées du fait de la configuration urbaine du site. L'étude d'impact fournit des cartes de l'aménagement de chaque secteur. À l'instar de la carte concernant le secteur Engelhard (p. 202), il conviendrait qu'elles soient de taille suffisante (en particulier p. 198) et accompagnées d'une légende permettant d'interpréter les couleurs utilisées (en particulier p. 194, p. 198, p. 206-208), afin d'en faciliter la compréhension par le public.

La compatibilité au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013 est étudiée (p. 123-128). Le site est identifié comme disposant d'un fort potentiel de densification. Avec 1380 logements programmés sur une superficie de 27,9 hectares, soit une densité de 49,5 logements par hectare, le projet contribue à cet objectif. L'autorité environnementale souligne toutefois que le SDRIF identifie également sur le secteur la gare de triage de Noisy-le-Sec comme un site multimodal d'enjeu national, et fixe des orientations réglementaires visant au maintien des équipements d'interface entre le rail et la route (cf. SDRIF, livret 3, p. 21). À ce titre, l'étude d'impact aurait pu prendre en compte ce site multimodal, notamment en ce qui concerne l'évaluation des nuisances induites.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Les principaux effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement sont identifiés et des mesures sont proposées pour presque tous ces effets. Une actualisation du dossier sur les risques naturels et la gestion de l'eau était néanmoins attendue, à la suite des remarques de l'autorité environnementale en 2011. L'analyse des impacts sur le paysage urbain, sur les milieux naturels et sur les continuités écologiques doit également être approfondie.

Impacts sur les risques naturels et la gestion de l'eau
En ce qui concerne les **risques naturels**, l'étude d'impact reprend l'analyse du dossier de 2011, et renvoie à des études géotechniques ultérieures spécifiques à chaque bâtiment pour préciser les mesures à prendre vis-à-vis des risques de mouvement de terrain (p. 221). Au vu du laps de temps écoulé depuis le dossier de création de la ZAC, et de la remarque déjà présente dans l'avis de l'autorité environnementale en 2011, une justification de l'absence d'éléments actualisés sur ce sujet aurait a minima été attendue dans l'étude d'impact. L'autorité environnementale rappelle par ailleurs que des mesures de prévention devront également être fixées pour les aménagements d'espaces non construits (voie publique, espaces verts, etc.). Ces mesures devront être mises en cohérence avec celles prévues pour la gestion des eaux pluviales.

Comme dans le dossier de 2011, l'étude d'impact renvoie au dossier d'autorisation ou de déclaration au titre de la loi sur l'eau pour une description détaillée de la **gestion des eaux**. Des éléments actualisés sont toutefois fournis sur le secteur Engelhard et la cité de la Sablière. Comme déjà indiqué dans l'avis précédent, l'autorité environnementale aurait apprécié que ce thème soit davantage explicité, en lien notamment avec les thèmes du paysage et des risques naturels.

Impacts sur la qualité des sols et les risques technologiques

Les effets et mesures concernant la **pollution des sols** sont bien traités dans l'étude d'impact. Le maître d'ouvrage s'est engagé dans un processus de gestion des sites et sols pollués en s'appuyant notamment sur un assistant à maîtrise d'ouvrage spécialisé (p. 259-260). La réalisation d'évaluations quantitative des risques sanitaires (EQRS) et d'analyses des risques résiduels (ARR) est notamment prévue. L'objectif est de garantir la compatibilité des sols avec les usages prévus. Le **risque de pollution pyrotechnique** est également pris en compte.

Impacts sur le paysage urbain et les milieux naturels

L'étude d'impact inclut désormais quelques illustrations de l'aménagement futur de la ZAC, dans les chapitres sur la présentation du parti d'aménagement retenu (p. 190-191) et sur les impacts paysagers (p. 241-245). Toutefois, l'analyse des effets sur le **paysage** est insuffisamment étayée, notamment en ce qui concerne les perspectives depuis et vers le projet.

L'analyse de l'impact du projet sur les milieux naturels est très limitée, et n'aborde pas le sujet de l'impact sur les continuités écologiques identifiées dans l'état initial (canal de l'Ourcq et bordures végétales de voies ferroviaires au sud du site). L'étude d'impact devra préciser comment les aménagements prévus peuvent contribuer à la restauration de ces continuités.

L'autorité environnementale recommande que l'étude des impacts sur le paysage urbain, sur les milieux naturels et sur les continuités écologiques soit approfondie notamment à l'aune d'une analyse de l'état initial plus complète.

Impacts sur les déplacements et nuisances associées

L'évaluation de l'impact sur les **déplacements** routiers a été actualisée en 2015 (p. 237-239). Les projets voisins sont pris en compte dans les calculs, ce qui est pertinent. L'étude d'impact aurait toutefois pu préciser les pourcentages d'augmentation du trafic par rapport à la situation actuelle.

Les chiffres fournis permettent d'évaluer l'augmentation à 10 % sur l'ancienne RN 3 à l'horizon 2020. En 2030, malgré la diminution de 5 % de la part modale des véhicules particuliers pour tenir compte de l'arrivée des nouveaux transports en commun, les flux sur l'ancienne RN 3 dépasseront les capacités de la voie. Cette situation, notée comme étant un point de vigilance dans l'étude d'impact, engendrera des reports de trafic sur les voiries alentours.

Le prolongement de la rue Baudin dans le quartier du Petit Noisy est prévu et intégré dans les simulations de trafic à l'horizon 2030, ce qui lève une remarque de l'autorité environnementale. En réponse à une autre remarque, quelques précisions sont apportées sur les aménagements visant à sécuriser les déplacements doux, même s'ils ne sont pas tous connus.

L'impact du projet sur le **bruit** est bien traité. Les cartographies présentées (p. 253-256) sont très claires. En revanche, l'étude d'impact ne précise pas si les mesures d'isolation prévues s'appliquent également aux bâtiments existants qui seront conservés, notamment ceux de la cité de la Sablière concernés par le prolongement de la rue Baudin.

L'étude d'impact a été actualisée sur le thème de la **qualité de l'air**, en réponse à une remarque de l'autorité environnementale. Des précisions quant aux méthodes de calcul retenues, en particulier concernant la prise en compte des mesures in-situ pour le dioxyde d'azote et le benzène, auraient été attendues. L'augmentation du trafic liée à la réalisation du projet devrait engendrer une hausse des concentrations de 9,7 % à l'exception du monoxyde de carbone, des composés organiques volatils et du benzène, en raison de l'amélioration du parc automobile. Le projet prévoit des mesures de réduction de ces impacts par des aménagements de l'espace public favorisant les modes de déplacement doux.

Impacts sur l'approvisionnement énergétique
Par rapport à l'étude d'impact de 2011, le dossier comporte désormais une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, conformément à l'article L.128-4 du code de l'urbanisme (p. 301 et suivantes).
Les connexions aux réseaux de chaleur existant ou en projet ont été analysées. Une étude d'opportunité d'extension du réseau de la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU) a été engagée par la communauté d'agglomération Est Ensemble en lien avec les travaux de réaménagement de la RN3. En outre, la commune de Noisy-le-Sec (partie sud) est concernée par le futur réseau de chaleur géothermique du projet YGEO[6]. Les scénarios étudiés envisagent également des solutions locales, par quartier, telles que la géothermie superficielle ou encore la récupération de chaleur sur les eaux usées.
L'autorité environnementale souligne qu'afin de favoriser l'efficacité de la solution énergétique retenue, les systèmes collectifs, et en premier lieu les réseaux de chaleur, doivent être privilégiés. Une synergie avec les projets et immeubles avoisinants est à rechercher afin de limiter l'impact des investissements liés à une extension de réseau. Il est également recommandé que le maître d'ouvrage approfondisse les scénarios de recours aux énergies renouvelables en prenant en compte les aides et subventions associées.

Phase chantier
Le dossier a été complété en ce qui concerne les mesures à prendre afin de limiter l'impact du projet en phase chantier, ce qui répond à une remarque de l'autorité environnementale. Cette phase devra faire l'objet d'une attention particulière en raison de la pollution des sols et de la nappe.
L'étude d'impact présente des éléments sur la gestion des déchets de chantier à l'échelle des projets prévus le long de la RN 3 et du canal de l'Ourcq, ce qui est très pertinent. À ce titre, l'utilisation du transport fluvial sur le canal est envisagée et fait l'objet d'une étude menée par le conseil départemental de Seine-Saint-Denis (p. 215). L'autorité environnementale souligne l'intérêt de cette démarche qui permettrait de réduire la circulation des camions dans le secteur (172 800 camions prévus pour l'acheminement des déblais des cinq ZAC le long du canal et de la RN 3).

Effets cumulés
L'analyse des effets cumulés avec les projets connus (p. 262-272) est traité correctement. L'autorité environnementale souligne la pertinence de la mesure de coordination entre les chantiers des différents projets (p. 269).

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.
Quelques illustrations supplémentaires auraient utilement complété le résumé non technique. Il est toutefois assez clair et suffisamment détaillé pour permettre au public de bien s'approprier le dossier.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Jean-François CARENCO

[6]Projet de réseau de chaleur des communes de Rosny-sous-Bois, Montreuil et Noisy-le-Sec utilisant la géothermie profonde, cf. http://www.ygeo.reseau-chaleur.fr/