



Communauté d'agglomération Est Ensemble

ZAC « Les rives de l'Ourcq » BONDY (93)



Compléments à l'Etude d'impact de juillet 2012 / Résumé non technique

Juillet 2015

COMMUNE DE BONDY

Sommaire

1. Résumé non technique	5
10.1 CONTEXTE DE L'OPERATION ET OBJECTIFS POURSUIVIS	6
10.2 PRESENTATION DU PROJET FAISANT L'OBJET DE L'ETUDE D'IMPACT	8
10.3 L'IMPACT DU PROJET AU REGARD DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET LES MESURES COMPENSATOIRES	9
10.3.1 L'environnement physique et naturel	9
10.3.2 Le milieu urbain	12
10.3.3 Les nuisances et les risques	12
10.3.4 Les transports et déplacements	16
10.3.5 Le contexte règlementaire	18
10.3.6 Le contexte foncier	18
10.3.7 Le milieu humain	19
10.3.8 La gestion des déchets	20
10.3.9 Les réseaux	20
10.3.10 La Gestion du chantier	20
10.3.11 Les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus	20
10.4. METHODES D'EVALUATION	23

1. Résumé non technique

10.1 CONTEXTE DE L'OPERATION ET OBJECTIFS POURSUIVIS

La réalisation de l'étude d'impact initiale s'est inscrite dans la procédure de création de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) « Ecoquartier du canal » à Bondy, ville située dans le département de la Seine St Denis et qui intègre la communauté d'agglomération « Est Ensemble ».

Les compléments à l'étude d'impact initiale ont été réalisés dans le cadre du dossier de réalisation afin de prendre en compte les évolutions du projet et les remarques de l'autorité environnementale suite à son avis rendu public le 19 octobre 2012. Le projet s'intitule dorénavant « ZAC Les Rives de l'Ourcq ».

Le présent résumé non technique fait apparaître en bleu les compléments apportés par rapport au résumé non technique initial.

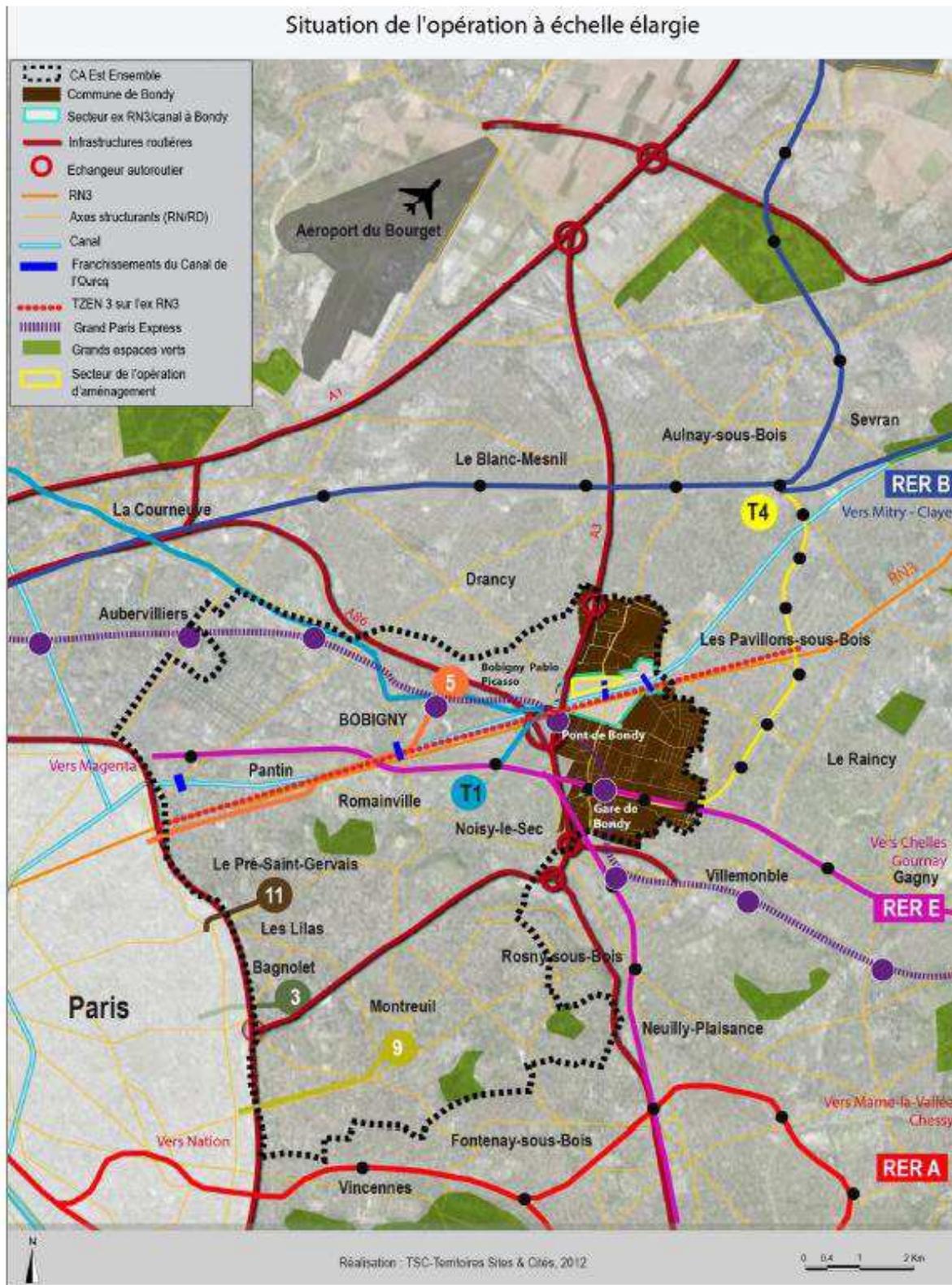
Le secteur concerné par cette étude se situe sur le quartier du Canal de l'Ourcq et de l'Ex-RN3 lequel fait partie d'un vaste territoire de projet de renouvellement urbain qui va de Paris à Bondy. Les villes traversées par cet axe construisent en effet un projet collectif ambitieux autour de l'axe Canal de l'Ourcq /Ex RN3 et plusieurs projets mixtes d'envergure vont voir le jour sous forme de Zones d'Aménagement Concertées dans un contexte global de reconquête du canal.

Un autre projet ambitieux va également transformer le secteur : l'insertion d'un Bus à Haut Niveau de Service prévue sur l'emprise de l'ancienne RN3 (Avenue Gallieni). Ce projet induit la requalification de l'axe et la démolition de l'autopont qui constituait jusque-là une rupture dans la ville de Bondy.

Situé sur ce secteur Ex RN3 / Canal de l'Ourcq, le site concerné par l'opération d'aménagement couvre une superficie de 11,4 hectares et est occupé majoritairement par des activités économiques. Localisé au nord-ouest du canal de l'Ourcq, sur 3ha, le port de Bondy est par ailleurs concerné par un projet de requalification qui a pour objet de rénover les installations portuaires et relocaliser son activité sur un terrain de 1ha.

Le site s'inscrit ainsi sur un espace charnière entre le centre-ville de Bondy et les quartiers nord de la commune. Il se caractérise malgré tout par son enclavement entre différentes infrastructures d'abord : le canal de l'Ourcq au sud, l'A3 en remblai à l'Ouest, la copropriété privée au Nord. La desserte du site est réalisée au nord par le chemin latéral franchissant l'A3 et par la route d'Aulnay qui traverse le site selon l'axe nord-sud reliant le centre-ville et les quartiers nord.





Périmètre de projet

Le projet d'aménagement de « La ZAC Les Rives de l'Ourcq » de Bondy a pour objectif de retisser un lien entre les quartiers Nord de la ville et son centre-ville en diminuant l'effet de rupture créé par le canal. Il déclinera un programme mixte à dominante habitat.

Selon les termes de la délibération du conseil municipal du 17 mars 2011, les objectifs poursuivis sont :

- Le désenclavement du secteur par un réseau de desserte interne en modes doux en lien avec l'offre future de transport en commun,
- L'accompagnement de la mutation économique en milieu urbain,
- Un cadre de vie de qualité pour tous, porté par un projet urbain écologiquement responsable,
- La création d'un quartier mixte associant activités, commerces de proximité, équipements, avec une forte programmation de logements,
- L'ouverture de la ville vers le canal, véritable espace public commun à proximité duquel sera implanté un équipement public.

10.2 PRESENTATION DU PROJET FAISANT L'OBJET DE L'ETUDE D'IMPACT

Le programme prévisionnel des constructions prévoit à terme :

- Environ 1300 logements, soient environ 80 410m² de surface de plancher, dont 30% de logements sociaux. Ces bâtiments intégreront, en rez-de-chaussée (environ 20 00m² de surface plancher), des commerces sur des espaces stratégiques comme sur la route d'Aulnay ou aux abords du canal, des services et des équipements de proximité
- La conservation de la Halle des Salins sous réserve des diagnostics techniques, qui aura vocation à terme à accueillir un équipement public à vocation intercommunale (sur environ 1350 m² de surface plancher) . Il s'agit d'un équipement public dont le rayonnement dépassera le cadre communal.
- Des activités type PME PMI sur environ 15 000 m² de surface plancher, localisés à l'ouest du secteur d'étude
- Le port sera requalifié sur environ 1 hectare, deux cimenteries seront maintenues.

Les principes d'aménagement

Le projet dessine un nouveau maillage du quartier : le chemin latéral actuellement en sens unique sera transformé en une voie à double sens de circulation et sera prolongé à l'est par une voie de liaison vers la rue des Mésarmes. La route d'Aulnay conservera sa vocation structurante Nord Sud et sera bordée par un linéaire de commerces. Un maillage secondaire sera créé avec des liaisons Est-Ouest et des liaisons Nord-Sud en interne au site. Ce nouveau maillage permettra de désenclaver le secteur, facilitant l'accès aux différents îlots urbains et aux berges du canal.

L'objectif est aussi de donner une place importante aux modes doux sur un secteur qui participe à la définition d'une nouvelle centralité urbaine et à la reconquête des berges. Pour cela, les berges du canal seront réservées à la circulation piétonne cet aménagement se prolonge au droit du port de Bondy qui sera ouvert à la circulation publique en dehors des périodes d'activités portuaires.



Source : Grumbach et associés

L'organisation des îlots, se fera d'une part à partir de la route d'Aulnay, d'autre part à partir du Chemin latéral. Les premiers îlots urbains de logements s'implanteront sur les secteurs de part et d'autres de la route d'Aulnay avec une dominante en rez-de-chaussée des commerces de proximité. Ils intégreront des cœurs d'îlot verts. Des espaces de restauration seront encouragés en bordure du canal. Plusieurs espaces publics traités en espaces verts en bord du canal offriront des espaces de déambulation et de repos. Le long de l'ouvrage autoroutier de l'A3, le secteur restera dédié aux activités, avec notamment la requalification du port de Bondy et sa réorganisation sur un foncier d'environ un hectare.

Le projet se réalisera en 3 grandes phases au fur et à mesure des libérations des terrains. Prioritairement seront aménagés les terrains à proximité de la route d'Aulnay.

10.3 L'IMPACT DU PROJET AU REGARD DE L'ÉTAT INITIAL DU SITE ET LES MESURES COMPENSATOIRES

Cette partie du résumé non technique reprend les parties état initial du site d'étude, impact du projet et mesures proposées afin de proposer une lecture dynamique par thématique.

10.3.1 L'environnement physique et naturel

La topographie

Le site est caractérisé par un relief relativement plat mais marqué par de fortes disparités entre des points peu distants. L'origine de ces disparités s'explique par la présence de l'ouvrage du canal en remblai. Le projet n'engendrera pas de modification conséquente des données du relief, il va permettre en revanche d'adoucir les disparités topographiques par un remodelage du terrain, facilitant ainsi les accès aux berges et connexion entre le site, le Pont d'Aulnay et donc le centre-ville et l'ex RN3. Aucune mesure n'est à prévoir.

La géologie

Le site est caractérisé par une succession géologique présumée : les horizons de remblais et alluvions du Quaternaire, puis les marnes infragypseuses du Ludien, surmontant les sables de Monceau et les calcaires de Saint Ouen du Marinésien et enfin, pour les couches les plus profondes, les sables de Beauchamp de l'Auvervien et les calcaires marneux du Lutétien.

L'aménagement de sous-sols pour les fondations de bâtiments ou les niveaux de parkings nécessitera des excavations. Des études géotechniques devront donc être réalisées lorsque les projets de construction seront définis, pour déterminer la nature des fondations à envisager en fonction du contexte géologique local.

Le contexte hydrogéologique

La présence d'au moins trois nappes a été identifiée au droit de la zone d'étude :

- La nappe des alluvions et colluvions, locale qui peuvent être retrouvée entre 2 et 5 m de profondeur par rapport au niveau du sol ;
- La nappe des calcaires de Saint-Ouen et des sables de Beauchamp qui serait libre, à une dizaine de mètres de profondeur ;
- La nappe des calcaires du Lutétien qui serait captive, à une trentaine de mètres de profondeur et dont l'écoulement serait orienté vers l'Ouest-Sud-Ouest.

Le site est par ailleurs très contraint par l'infiltration non adaptée et la pollution avérée et suspectée des sous-sols. Pour cela, en cas de désimperméabilisation sur des secteurs de sols pollués, une partie des eaux infiltrées pourraient porter atteinte aux eaux souterraines en favorisant l'infiltration en profondeur de composés polluants. La création de fondations et de parties enterrées de bâtiments pourra également interférer avec des nappes sous-jacentes.

Ainsi, des études de pollutions au droit des principaux terrains d'assise ont été réalisées afin de permettre d'évaluer les mesures à prendre pour préserver les eaux souterraines et identifier précisément les zones exposées au risque de diffusion de polluants.

La qualité de la nappe au cœur du site a été mesurée. Une concentration d'arsenic, de chrome et de nickel légèrement supérieure aux seuils réglementaires a été constatée sur les parcelles appartenant à la ville de Paris où se situent les entreprises Polo, Cemex et Lafarge.

A l'Est du site, une concentration forte de trichloroéthylène supérieur au seuil de l'arrêté pour l'eau potable a été remarquée.

Hydrographie

Le site est traversé par le canal de l'Ourcq d'est en ouest. Ce canal est entièrement canalisé, il n'y a donc pas d'infiltration dans les nappes souterraines. La qualité de l'eau du canal est considérée comme de moyenne à très bonne suivant l'indice de pollution considéré.

Le SDAGE adopté en septembre 2014 fixe comme objectifs pour le canal de l'Ourcq un bon potentiel d'état global et écologique pour 2015 et un bon état chimique pour cette même date.

Dans le cadre du projet, la mutation d'un certain nombre de sites industriels présents sur le site aura pour conséquence une baisse du risque de pollution directe.

La stratégie des eaux pluviales repose sur deux grands principes, alliant ouvrages enterrés dont un réseau séparatif d'eaux pluviales et ouvrages de gestion à ciel ouvert tels que des noues plantées des espaces publics inondables. Une partie des eaux pluviales sera par ailleurs rejetée au canal ; ces rejets seront soumis aux conditions techniques, juridiques et financière fixées par la ville de Paris, (propriétaire du canal) conditions qui visent à garantir une certaine qualité et quantité d'eau rejetée

L'espace vert le long du Canal constitue un espace de rétention au-delà de son usage récréatif. Les eaux pluviales sont ainsi collectées par des noues plantées, et sont transférée vers cet espace. L'espace se met en eau progressivement, suivant l'intensité des pluies. Un second bassin versant programmé plus tardivement permettra de réduire dans un second temps le débit d'eaux pluviales rejetées. Il est également prévu en complément des bassins versants des régulateurs de débit permettant de le maîtriser

Le climat et les émissions de gaz à effet de serre

Le climat n'exerce pas de contraintes fortes pour le site. L'exposition aux vents est majoritairement Sud/Ouest.

En termes d'émissions de gaz à effet de serre, impactant le changement climatique, l'habitat et le trafic routier sont les deux principales sources d'émissions.

Le renouvellement urbain sur notre périmètre d'étude va permettre une meilleure prise en compte des exigences relatives aux émissions de gaz à effet de serre des constructions grâce à l'application des nouvelles réglementations thermiques.

Au niveau du trafic routier, l'étude de trafic réalisé estime que la réalisation du projet devrait engendrer un trafic supplémentaire d'environ 350 véhicules aux heures de pointe.

Un renforcement des transports en commun est prévu dans l'environnement proche de notre périmètre d'étude avec notamment la mise en place du Bus à Haut Niveau de Service (Tzen 3) sur l'avenue Gallieni et l'arrivée du Grand Paris Express sur la station du Pont de Bondy située à proximité du site. La place privilégiée accordée aux modes doux (piétons et cycles) dans le cadre du projet d'aménagement et de l'accessibilité aux futurs transports en commun ira dans le sens d'une réduction de cet impact. .

Enfin, plus localement sur le site, la création de nouveaux espaces plantés pourra apporter un effet rafraîchissant l'été en particulier aux abords du canal. Ils participeront à l'absorption de CO2.

Le patrimoine naturel, la faune, la flore

Le site présente actuellement un faible intérêt écologique car il s'inscrit dans un milieu fortement occupé par des activités économiques utilisatrices d'espaces.

Une étude faune /flore a été réalisée qui conclut à l'absence d'une flore d'intérêt patrimoniale et sur le plan faunistique en la faible présence d'espèces d'intérêt. Le principal intérêt du site étant ornithologique, le phasage des travaux devra éviter de détruire des haies pendant la période de reproduction des oiseaux protégés. La création d'une ZAC n'aura pas d'impact au point de vue végétation. Le projet va dans le sens d'une désimperméabilisation des sols en créant un espace vert le long de berges, développant le principe des espaces libres en cœurs d'îlot et de toitures végétalisées qui aura un effet positif sur l'environnement.

La réalisation de l'ensemble des projets en cours à l'échelle du territoire de l'Ourcq va permettre d' « épaissir » la trame végétale le long du canal, assurant davantage de continuités vertes. En ce sens, Est Ensemble réalise un Schéma communautaire de la Trame Verte et Bleue qui regroupe des enjeux écologiques avec la restauration d'un réseau de continuités écologiques mais aussi des enjeux sociodémographiques en offrant de nouveaux espaces récréatifs, support de déplacements alternatifs.

A l'échelle du projet, la trame verte s'organise autour de deux grandes connexions :

- une continuité paysagère Nord-Sud, entre le Canal et les jardins du tissu pavillonnaire ;
- une continuité Est-Ouest, le long du chemin de halage, le long du chemin latéral jusqu'aux délaissés autoroutiers et le long d'une venelle piétonne transversale.

Le long du canal, un grand espace multifonctionnel végétalisé constitué d'herbes hautes et de pelouse accueillera une fréquentation importante les soirs et weekend. Cet espace permettra une connexion entre le milieu écologique du canal et la trame verte interne du projet. En cœur d'îlot, des massifs plantés et des groupements d'arbres seront implantés.

Parallèlement, des alignements d'arbres ou des groupements d'arbres seront positionnés sur les voiries. Une végétalisation des pieds d'immeubles et des interfaces entre les espaces publics et les espaces privés faciliteront les échanges écologiques. Les haies en interface avec la végétation des cœurs d'îlots permettront le refuge et accueil de la faune

L'étude d'évaluation des incidences Natura 2000

Le département de Seine-Saint-Denis accueille sur son territoire un site Natura 2000 au travers une Zone de Protection Spéciale (ZPS) nommée « Sites de Seine-Saint-Denis » qui s'étend sur 1157 ha et est composée de 14 entités indépendantes. La commune de Bondy n'est pas concernée par ce classement.

Le périmètre du projet étant situé à plusieurs kilomètres des entités appartenant au site Natura 2000 (l'entité la plus proche se situe à Clichy –sous –Bois à environ 3,6 km du secteur de projet, la seconde se situe à la Courneuve, à environ 6 km) et étant constitué d'un espace fortement urbanisé dans lequel aucune espèce appartenant aux espèces d'oiseaux prioritaires de la zone Natura 2000 n'a été répertoriée, le projet n'est donc pas susceptible d'avoir des incidences notables directes ou indirectes sur les entités du site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis ».

10.3.2 Le milieu urbain

Longtemps préservé de l'urbanisation et destiné à la culture maraichère, le site a évolué dans les années 50. Les industries, le port de fret se sont développés le long du canal. A partir des années 80, les activités économiques se diversifient et quelques espaces sont délaissés.

Aujourd'hui, le périmètre d'étude fait partie de la zone franche urbaine du Chemin Latéral et les terrains sont dédiés à trois types d'occupation :

- des activités économiques, principalement des PME PMI le long du chemin latéral et le long de la route d'Aulnay ;
- la présence des centrales à béton Cemex et Holcim et de la société RFM (recyclage et fourniture de matériaux de travaux publics) sur le port de Bondy, qui se situe à l'ouest du site de la ZAC, le long du canal et dont les terrains appartiennent à la ville de Paris.
- Des maisons individuelles le long de la rue des Mésarmes et de façon éparse le long du chemin latéral.

Au total, 57 entreprises sont répertoriées sur le site et 8 maisons individuelles.

Le périmètre d'étude est desservi par deux axes routiers :

- La route d'Aulnay (RD41), axe principal nord sud qui franchit le canal au niveau du Pont d'Aulnay, il relie la gare SNCF RER E, le centre-ville vers le sud et place Suzanne Buisson puis la commune d'Aulnay-Sous-Bois vers le nord.
- Le Chemin latéral, axe secondaire Est-Ouest qui part de la route d'Aulnay et rejoint le chemin de Grolay après un passage sous l'A3.

Au nord, le site longe la copropriété privée des Galiotes dont les voies de dessertes privées, qui arrivent sur le chemin Latéral, sont en impasses.

Ce dispositif de desserte est complété par l'usage exclusif du chemin de halage par les engins du port de Bondy,

Le site est ainsi enclavé entre le canal, au sud, la copropriété privée au nord ainsi que l'autoroute A3 à l'ouest. L'espace est peu perméable en raison des grandes emprises d'activités présentes et l'absence d'accès au canal.

Le bâti présent sur le site est constitué essentiellement de bâtiments de rez-de-chaussée à deux niveaux. Aucun élément bâti ne présente d'intérêt particulier. Par ailleurs, l'absence de cohérence du bâti, la discontinuité des implantations, l'hétérogénéité des matériaux utilisés et l'aspect vétustes et dégradés des bâtiments contribuent à donner une image négative du site.

Le projet aura ainsi un effet positif sur le milieu urbain.

Le site va accueillir une plus grande mixité fonctionnelle et le nouveau maillage permettra de désenclaver le secteur retissant des liens avec la ville et facilitant l'accès aux différents îlots urbains et aux berges du canal. L'ensemble des projets mixtes prévus sur le territoire du canal de l'Ourcq poursuivent les objectifs communs de désenclavement et ouverture du canal sur la ville, prévoyant la création de nouveaux franchissements.

De nombreux bâtiments d'activités seront démolis et l'organisation d'îlots à dominante habitat dotera le site d'une image plus urbaine s'ouvrant vers le canal.

Les voies sur berges seront requalifiées et destinées à la promenade. Le canal aura véritablement vocation à travers l'ensemble des projets menés le long du canal de l'Ourcq à devenir un grand espace public fédérateur porteur d'une identité d'échelle métropolitaine et ouvert à de multiples usages

Enfin, la Halle des salins pourrait être conservée sous réserve du diagnostic constructif dans un souci de préservation du patrimoine industriel de la ville.

10.3.3 Les nuisances et les risques

Le risque de Mouvement de terrain

Un Plan de Prévention de Risque concernant le retrait-gonflement des sols argileux est en cours d'élaboration (prescrit le 23/07/2001) et concerne la commune de Bondy. Les règles imposées par ce PPR ne sont pas encore connues, mais le projet d'aménagement devra s'y conformer dès lors qu'elles seront applicables. Le secteur d'étude se situe dans une zone d'aléas faibles à moyens.

Le principal facteur de prédisposition, qui détermine la susceptibilité d'une zone vis-à-vis de ce phénomène naturel est la nature du sol et en particulier sa teneur en certains minéraux argileux.

Les constructeurs doivent être alertés sur ce risque afin qu'ils envisagent la mise en place d'un certains nombres de dispositions spécifiques : la réalisation d'une étude de sol, l'adoption de dispositions constructives propres à limiter l'impact de mouvements du sol (fondations suffisamment rigides et résistantes), la limitation des rejets d'eau hors des réseaux d'assainissement collectif.

Le risque d'inondation

La commune de Bondy est soumise à des risques d'inondation par débordement indirect par une remontée des nappes souterraines. Lorsque les caractéristiques des projets de construction seront définies, des études géotechniques devront être réalisées afin de définir la nature des fondations bâties à envisager

La commune est également soumise à un risque d'inondations pluviales ou de ruissellement. Toutefois, les points sensibles identifiés sur la commune ne concernent pas notre secteur d'étude. En outre, la diminution du taux d'imperméabilisation dans le cadre de la réalisation du projet (développement de surfaces végétalisées et en pleine terre, toitures végétalisées, systèmes réservoirs,...) aura un impact plutôt positif sur les risques d'inondation par ruissellement.

Les activités industrielles

Sur le périmètre d'étude, les risques technologiques sont liés sur le site à la présence d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). La disparition d'entreprises présentant des risques pour l'environnement ainsi que la requalification des centrales à béton dans le cadre du réaménagement du port auront globalement un impact positif.

Les risques liés au transport de matière dangereuse

Les risques liés aux Transports de Matières Dangereuses (TMD) sont consécutifs à des accidents se produisant lors du transport (par voie routière, ferroviaire, aérienne, fluviale ou par canalisation) de produits pouvant présenter un risque pour la population, les biens ou l'environnement

Parmi les axes majeurs concernés par l'ouverture continue aux poids lourds (selon le plan de circulation du Bondy) figurent la RD 41 (route d'Aulnay) et le chemin latéral situés sur le site d'étude. La mutation d'un certain nombre de sites industriels aujourd'hui présents sur le site aura pour conséquence une baisse des circulations poids lourds transportant des matières dangereuses. Néanmoins, avec l'arrivée de populations, davantage d'habitants seront exposés à ces risques.

Une canalisation de gaz haute pression, en service longe le chemin de halage au sud du site. Le bord à quai restera donc libre et inconstructible sur une bande de 5 mètres de largeur. Une Demande de Renseignements (DR) devra être faite auprès de GRT gaz afin de connaître les risques, ainsi que la réglementation en vigueur au moment de la réalisation du projet

La pollution des sols et sous-sols

En raison de l'occupation des sols passée et actuelle, un risque de pollution existe, il est plus ou moins important selon les parcelles. Des études complémentaires sont donc nécessaires au droit de chaque parcelle pour identifier l'état des sols vis-à-vis du risque de pollution et leur compatibilité avec un nouvel usage.

Trois campagnes d'investigations ont été réalisées entre 2010 et 2014. Ces investigations sont représentées sur la carte ci-dessous.



-  Investigations menées en 2015 par Antea Group sur la parcelle n°375 appartenant à la ville de Paris (sites POLO et CEMEX)
-  Investigations menées en 2015 par Antea Group sur la parcelle n°374 appartenant à la ville de Paris (site LAFARGE)
-  Investigations menées en 2010 par BURGEAP sur le secteur des Salins
-  Investigations menées en 2011 par BURGEAP sur les parcelles de l'EPFIF (17/21/27 chemin latéral)
-  Secteur industriel du port et dont la vocation ne sera modifiée à l'état projeté (donc pas de diagnostic de pollution réalisé sur ce périmètre)
-  Périmètre de la ZAC

La pollution des sols mesurée en 2010 et 2011 sur le secteur des Salins et sur les parcelles situées aux numéros 17/21/27 du chemin latéral a été présentée lors de l'étude d'impact initiale établie pour le dossier de création de la ZAC. Sur les parcelles situées au 27 Chemin Latéral, le seuil de pollution est acceptable et ne nécessite pas de mesures particulières. Sur les parcelles situées au 17-21 Chemin latéral, une pollution des remblais nécessite leur évacuation. Sur les parcelles situées sur la route d'Aulnay, la pollution présente devra être traitée lors de l'excavation des terres.

Sur les parcelles 375 et 374 appartenant à la ville de Paris, les investigations réalisées en 2015 ont permis de détecter des impacts significatifs de polluants et ont conclues à un risque sanitaire compatible avec un usage résidentiel. Cependant, il est recommandé de supprimer les sources de pollutions concentrées qui ont été identifiées en réalisant un bilan « coût/avantages » permettant de passer en revue les méthodes de traitement envisageables, les coûts associés et d'identifier la(les) solution(s) technico-économique(s) raisonnable(s) applicable(s). Ce bilan a été effectué. La solution de traitement identifiée comme la plus adaptée et la plus optimale en termes d'efficacité et de délai est le traitement hors-site des terres polluées.

L'environnement sonore

L'impact sonore est principalement lié à la circulation. Ainsi, le volume sonore aux abords des infrastructures majeurs (A3 et RN3) atteint 80 décibels et plus.

Le volume sonore décroît plus on s'éloigne de l'ouvrage autoroutier. L'intérieur des parcelles est davantage préservé du bruit.

Plusieurs voies entourant le site ou le traversant sont concernées par l'arrêté préfectoral relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre du 13 mars 2000 : l'autoroute A3 classée catégorie 1, la route d'Aulnay classée catégorie 4. L'avenue Gallieni (Ex RN3) à proximité du site est-elle classée catégorie 3. La route d'Aulnay notamment impacte ses abords proches. Le canal apparaît comme un espace préservé du bruit de la RN3.

Au vue de la présence de ces axes, une étude acoustique a été réalisée permettant de mesurer plus précisément le niveau sonore actuel et d'estimer la situation à l'horizon 2030.

L'étude a confirmé la source du bruit ambiant : les voies circulées sont les principales émettrices.

Les nuisances sont plus particulièrement ressenties sur le Chemin latéral à proximité de l'autoroute et de la route d'Aulnay.

A l'horizon 2030, en prenant en compte les hypothèse de trafic projeté en fonction de la circulation induite par le projet et en fonction des changements de mobilités dues à l'augmentation de l'offre en transport en commun, le périmètre de projet sera soumis à des niveaux sonores importants.

Sur la route d'Aulnay, le projet se trouve en zone de bruit non modéré et **nécessite une certaine vigilance sur le plan de l'isolation acoustique**

Le projet d'aménagement prend en compte l'environnement sonore:

- Le projet de requalification du chemin latéral va être de nature à transformer l'environnement sonore et l'ambiance urbaine du secteur, en diminuant la vitesse et fluidifiant les parcours, en aménagement les abords de la voirie.
- Au niveau des bâtiments, les constructions seront réalisées en tenant compte des normes d'isolation définies en fonction de la catégorie des voies de transport terrestre limitrophes du site. L'application des prescriptions doit conduire à des isolements acoustiques minima réglementaires compris entre 30 dB(A) et 45 dB(A) selon le cas.
- L'implantation des bâtiments privilégiera une orientation nord sud vers le canal.
- l'implantation de bâtiments le long de la route d'Aulnay, l'implantation de commerces en rez-de-chaussée limitera le nombre de logements soumis à une forte nuisance. Le projet prévoira pour les espaces les plus sensibles comme les espaces extérieurs, la mise en place de loggia, pour les chambres, salon donnant côté voie une isolation renforcée (35 dB(A) sera nécessaire.
- Des zones calmes à l'intérieur des îlots sont prévues.
- La conception architecturale des bâtiments privilégiera le positionnement des pièces à vivre à l'intérieur des îlots, dans des secteurs à l'écart des voies de circulation

Par ailleurs, le projet d'aménagement va générer une circulation équivalente à environ 350 VP/hdp tous sens confondus engendrant par la même des nuisances sonores supplémentaires

Afin de limiter cet impact le projet accorde une place privilégiée au mode doux de déplacement et une meilleure accessibilité à la RN3 et au futur transport en site propre, le TZEN3.

Le projet de réaménagement du port va diminuer de 40% dans le cadre du projet de réaménagement.

La qualité de l'air

Les zones les plus exposées aux pollutions de l'air se situent le long des infrastructures majeures. A proximité du site d'étude, les valeurs limites en concentrations de polluants sont atteintes le long des axes A3, ex RN3 aux heures de pointe.

Afin de préciser la nature et le niveau de pollution de l'air sur le site, une campagne de mesure a été menée mettant en évidence des teneurs fortes aux abords de l'A3 et de la route d'Aulnay en NO2 dépassant les objectifs de qualité de l'air de la réglementation française. A l'inverse, il est précisé que le site n'est pas soumis à des

émissions polluantes industrielles, le projet ne se situant pas à proximité immédiate d'un site sensible source de nuisances.

L'impact du projet sur l'exposition de la population aux polluants est très faible ce qui se justifie par une très faible augmentation du trafic routier. A l'horizon 2030, la quantité de trafic généré par le projet d'aménagement de la ZAC « Les Rives de l'Ourcq » représente une augmentation de 0,3 % du trafic estimé sans le projet.

Comme on a pu le souligner précédemment sur l'environnement sonore, le projet conduit à une augmentation du trafic routier de l'ordre d'environ 350 véhicules aux heures de pointe. Cette augmentation pourrait être compensée par un plus fort report modal et la valorisation des modes doux et de la voie d'eau dans le cadre du projet.

10.3.4 Les transports et déplacements

Trafic routier

Le site est très bien desservi par des infrastructures majeures avec la proximité immédiate d'un échangeur autoroutier de l'A3 (à partir l'ancienne RN3), d'un accès à l'A86 (par la RN186 à partir de la place Saint Just). Le site est desservi par l'ancienne RN3 à partir de la RD41 (route d'Aulnay). A l'échelle de la ville, la RD41 (route d'Aulnay) est l'axe majeur de desserte nord-sud, et traverse le secteur de projet.

Les trafics actuels en présence sont importants sur les principaux axes jouxtant le périmètre d'étude, notamment aux heures de pointe avec une saturation de l'ancienne RN3 aux heures de pointe de la journée.

Selon les comptages réalisés sur les principaux axes par le CG 93, :

Les trafics sur les axes structurants bordant le site sont les suivants :

- à l'ouest l'A3 qui recueille à cet endroit près de 168'000 véhicules journaliers,
- l'ex RN3 ou bd Galliéni, qui recueille au niveau du pont Polissard près de 50'000 véhicules /jour (TMJA),
- la route d'Aulnay, itinéraire intercommunal qui recueille entre 5'000 et 10'000 véhicules / jour selon la section considérée (TMJA).

A une échelle plus réduite une étude spécifique a été réalisée qui met en avant

- Près de 530 véhicules sur la RD41 en approche de l'ex RN3, contre 480 v/h. recensés par un comptage directionnel en 2008 (660 contre 680 dans le sens opposé) ;
- Près de 1'000 véhicules (2 sens confondus) sur la RD41 au nord du chemin latéral, à comparer avec les quelques 8'000 véhicules en moyenne TMJA (soit environ 10'000 véhicules si l'on ramène à une moyenne jour ouvrable).

Ainsi, cette desserte de qualité s'accompagne de nuisances et de points noirs congestionnant le trafic. Le PLD d'Est ensemble nouvellement adopté identifie la RN3, malgré son rôle structurant, comme une coupure importante pour les circulations entre le Nord et le Sud de la ville.

L'arrivée du T'ZEn3 va occasionner un réaménagement de l'ex-RN3 de façade à façade, entraînant en particulier la destruction de l'autopont Polissard et la mise à niveau du carrefour avec la route d'Aulnay. Une baisse du trafic est donc attendue sur cette voie.

Un second point dur sur le pont de Bondy est identifié. Cette zone se caractérise par des flux intenses d'individus et de véhicules au quotidien représentant un fort enjeu en termes de mobilité et d'aménagement.

Le réaménagement de ce carrefour lancé par les communes de Bobigny, Bondy et Noisy-le Sec avec entre autre les projets connexes liés à la reconquête des berges du canal doit aboutir à un territoire exemplaire en matière de

cohabitation entre les transports et l'urbanisme. Cette requalification doit s'effectuer en créant de nouveaux franchissements du canal (piétons et éventuellement routiers) et en créant des axes de perméabilité visuelle de part et d'autre du Canal grâce à la recomposition de l'espace entre l'EX/RN3 et le Canal en îlots.

A une plus large échelle, une réflexion globale sur les franchissements du canal de l'Ourcq est menée par Est Ensemble

On observe un déficit du réseau secondaire et de desserte locale à l'intérieur du périmètre. Le Chemin Latéral qui dessert la zone d'activités est en sens unique de la route d'Aulnay vers le chemin de Groslay et ne communique pas avec le quartier environnant des Galiotes. Celui-ci est connecté au réseau principal sur la route d'Aulnay. Le chemin de Halage bordant les rives du canal de l'Ourcq est réservé à la desserte du Port de Bondy.

Le projet va proposer un maillage du site par la création d'un réseau de desserte interne et le renforcement du réseau viaire de la ville avec la mise à double sens du chemin latéral et la création d'une voie de liaison entre la rue des Mésarmes et la route d'Aulnay .

La réalisation du projet liée aux projets de transport du Grand Paris induit une évolution du trafic de l'ordre de 350 véhicules en heures de pointe sur le Chemin latéral et la Route d'Aulnay. La gestion du carrefour entre ces deux voies sera travaillée pour répondre aux besoins des usagers de la ZAC. Les temps de feu vert alloués pourront être augmentées sur les branches de sorties de la ZAC.

Les trafics générés par la ZAC en 2030 sont plus élevés qu'en phase 1 (2020) mais s'intègrent dans une situation où les flux sur la route d'Aulnay baissent du fait de l'arrivée des projets de transport en commun structurants qui entraînent des reports modaux significatifs. Ainsi la baisse globale prévue des flux sur le secteur permet d'envisager un fonctionnement relativement satisfaisant du secteur. En tout état de cause, la ZAC ne vient pas perturber outre mesure le fonctionnement du secteur, sur lequel l'arrivée du T'Zen 3 aura un impact bien davantage significatif.

Ainsi la baisse globale prévue des flux sur le secteur permet d'envisager un fonctionnement relativement satisfaisant du secteur.

Le trafic généré par le Port de Bondy sera en baisse d'environ 40 % du fait du passage de 4 à 2 entreprises exploitantes et par l'augmentation de l'utilisation du canal comme moyen d'approvisionnement des matières premières nécessaires à son fonctionnement. Les accès des poids lourds qui utilisent le port sont donc dissociés des accès automobiles destinés aux habitants et visiteurs de la ZAC. L'accès au port s'effectuera par la réutilisation du Chemin de Halage avec comme enjeu la sécurisation pour la circulation des poids lourds et pour la cohabitation piéton/poids lourds.

Le stationnement

L'accessibilité forte en transports en commun du projet permet de limiter l'offre de stationnement. Cette option permet également de pacifier au maximum les espaces publics et de limiter la place de la voiture au cœur du quartier.

Les besoins en stationnement liés aux nouveaux logements seront satisfaits à l'intérieur des parcelles, notamment en souterrain. Des places de stationnement seront réalisées en latéral des voies pour répondre aux besoins des visiteurs et des futurs commerces comme le long de la route d'Aulnay. Sur le port de Bondy et au niveau du programme de développement économique, des aires de stationnements seront prévues pour répondre au bon fonctionnement du site.

Les transports en commun

Le secteur est actuellement desservi par trois lignes de bus qui empruntent la route d'Aulnay avec deux arrêts, un arrêt situé avant le pont et arrêt sur le pont : le bus 351 qui relie la place de la Nation (Paris) à Roissy, le bus 346 qui relie Le Blanc Mesnil à Rosny et le TUB (Transport Urbain Bondynois) au départ de la Mare à la Veuve. Sur l'axe RN3 un arrêt au niveau de l'intersection avec la rue Polissard (en prolongement de la route d'Aulnay) est desservi par 4 lignes de bus dont le 147, ligne mobilien.

Les points les plus éloignés d'un arrêt de bus sur le secteur d'étude se situent à environ 500 mètres.

Les transports en commun vont se renforcer notamment avec l'arrivée de la ligne 15 au niveau du Pont de Bondy, cette ligne traverse directement les trois départements de proche couronne (horizon 2020-2030), et l'insertion d'un bus à haut niveau de service (BHNS) le long de l'ex RN3, correspond à la ligne 147, à l'horizon 2015, le TZEN3. Le projet du TZEN3 prévoit deux arrêts proches de la future ZAC : Gatine et Polissard.

La réalisation de logements et le programme d'activité vont générer des déplacements en transport en commun estimés de l'ordre de 590 voyageurs à l'heure de pointe du matin et de 520 à l'heure de pointe du soir.

Les modes doux

Le site est actuellement bordé, sans connexion, par la piste cyclable du canal de l'Ourcq, à l'ouest. Il n'existe pas d'autres aménagements sur le site. Le maillage prévu dans le cadre du projet a l'ambition de faire une large place aux pistes cyclables et aux déplacements piétonniers à l'intérieur des îlots comme sur les voies principales et en liaison avec le réseau cyclable de la ville et du conseil général.

Deux axes majeurs permettront de traverser la ZAC d'Est en Ouest : un premier axe situé au centre de la ZAC et un second axe situé le long du canal. Des pistes cyclables seront aménagées de part et d'autre de la route d'Aulnay. Une solution de franchissement du canal de l'Ourcq via une passerelle piétonne est à l'étude

Ainsi, le projet propose des alternatives de cheminements doux qui n'existent pas aujourd'hui.

Le transport fluvial

Cours d'eau artificiel, le canal de l'Ourcq permet de s'insérer dans le, le réseau fluvial francilien, premier réseau fluvial de France. Son calibre permet le passage de péniches de 250 à 400 T entre la Seine et Pavillon/Bois. Au-delà de Pavillon-sous-bois, le canal est à petit gabarit et ne permet plus la navigation fluviale.

Le périmètre d'étude de la ZAC comprend le port de Bondy qui occupe actuellement environ 4 ha le long de la berge nord du canal et sur lequel la ville de Paris (propriétaire des terrains) mène un projet de requalification. Le trafic généré par le port de Bondy a été en 2011 de 232.000T. L'objectif est de relocaliser les activités portuaires sur une emprise d'environ 1 ha avec une meilleure intégration des activités portuaires dans la ville et de développer l'usage du fret fluvial. L'estimation de trafic fluvial généré par le port requalifié est de 257.000T/an.

10.3.5 Le contexte réglementaire

Les documents supra-communaux ont évolué depuis le dossier de création.

Ainsi, le périmètre d'étude est concerné par les documents de cadrage suivant avec lesquels le projet est compatible : le Schéma Directeur de la Région Ile de France approuvé par l'Etat le 27 décembre 2013, le Schéma Directeur et de Gestion des Eaux approuvé le 29 octobre 2009, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013,

Une modification du PLU est en cours pour permettre la réalisation du projet. Le PLU actuel prévoit une périmètre d'aménagement global fixé dans l'attente d'une plus grande définition du projet qu'il convient de lever.

10.3.6 Le contexte foncier

Le périmètre d'étude regroupe des parcelles appartenant à des propriétaires privés ou publics. La ville de Paris, (service des canaux) est propriétaire des terrains du port de Bondy situés en bordure du canal

Le projet d'aménagement est une opération à maîtrise foncière partielle qui va induire une nouvelle structure foncière avec l'organisation de la trame foncière en îlots permettant le maintien des grandes parcelles d'activités à l'ouest du secteur. Des acquisitions sont donc nécessaires.

La négociation amiable sera privilégiée dans le cadre des acquisitions. Le phasage de l'opération tient compte des occupations actuelles et des baux en cours.

10.3.7 Le milieu humain

Le peuplement et le logement

L'agglomération Est Ensemble comptait 399 300 habitants en 2012 (population municipale) contre 361 686 en 1999, soit 37 614 habitants supplémentaires. Cette évolution positive s'explique par un solde naturel fort. La ville de Bondy comptait elle 52 787 habitants en 2012, elle enregistre une baisse de la population de -0,1 % depuis 2007. Cette évolution de la population est due à un solde naturel de 1,5 et une baisse du solde migratoire qui s'élève à -0,5.

En 2012, Bondy compte par ailleurs 20 162 logements. Sur la commune, le marché du logement est tendu.

Le projet d'aménagement aura des incidences directes sur le peuplement de la commune et de l'agglomération puisqu'il prévoit la construction d'environ 1300 logements supplémentaires ce qui représente une arrivée potentielle d'environ 3000 habitants. L'arrivée des ménages sera progressive avec une production moyenne d'environ 100 logements par an (environ 270 habitants) ce qui permettra de répondre à plus d'1/3 des objectifs du PLU (300 logements à produire par an). Au regard des projets d'envergure de la Plaine de l'Ourcq ce sont 6650 logements qui vont voir le jour sur ce secteur. La production des 6 650 logements suppose l'arrivée de 16 000 habitants (si l'on additionne l'ensemble des projections habitants des projets) sur le territoire à l'horizon 2030. Si l'on considère que ces projets seront mis en service entre 2015 et 2030, cela représente un apport de population d'environ 1 000 habitants par an sur 15 ans.

La programmation logements comporte 30% de logements locatifs sociaux et des logements en accession à la propriété. La diversité des statuts des logements favorisera ainsi les parcours résidentiels et apportera une réponse à la difficulté d'accéder à un logement pour les ménages modestes. En effet, Bondy se singularise par le pourcentage élevé que représentent les propriétaires occupants sur le territoire de la communauté d'agglomération et qui augmente sur la dernière période. La part des locataires du parc social reste dans la moyenne et la part de locataires du parc privé est quant à elle particulièrement faible. Tous les projets d'envergure sur le territoire de l'Ourcq intègrent une part de logements aidés : 30 % dans le cadre des Projets Ecocité à Bobigny, de la ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq à Noisy le Sec; 25% pour la ZAC de l'Horloge à Romainville, 40% pour la ZAC du Port de Pantin.

Les activités économiques, le commerce et l'emploi

L'analyse de l'état initial du site a montré que le quartier était en pleine mutation économique ces dernières années. Selon l'étude réalisée par SOFRED en 2012, le site compte actuellement 57 entreprises et environ 300 salariés à ce jour (dont emplois localisés hors site comme les chauffeurs routiers). Il y a 5 ans, le site comptait une centaine d'entreprises et 500 salariés. Cette tendance s'explique notamment par le départ récent de certaines entreprises (fin d'éligibilité de la Zone Franche Urbaine), mais aussi par l'impact de la crise sur certaines activités productives (confection textile notamment).

Le projet d'aménagement va ainsi amplifier cette mutation entraînant le départ de plusieurs activités économiques et des emplois qui leurs sont attachées.

Dans le cadre de sa programmation le projet va développer un programme de locaux destinés aux PME PMI qui permettra de proposer une relocalisation sur site.

Une étude lancée par la ville va permettre de mettre en place un suivi des activités et de décliner les hypothèses de maintien sur place, de relocalisation sur l'opération d'aménagement, de départ

L'arrivée d'une population supplémentaire de l'ordre d'environ 3000 habitants sur le site sera favorable au maintien et au développement du commerce de proximité le long de la route d'Aulnay. Enfin le réaménagement du Port permettra le maintien des activités de deux cimenteries et des emplois associés.

Les équipements

Le site s'inscrit dans un périmètre élargi qui réunit plusieurs équipements sportifs, de santé, des commerces ... Le nouveau maillage devrait en plus valoriser leur proximité et favoriser l'accès à ceux-ci.

La production d'environ 1300 logements et l'arrivée d'environ 3000 habitants sur le site de la ZAC du Canal vont par ailleurs impacter les besoins en matière d'équipements publics. Ainsi, dans le cadre du projet, la halle des

Salins devrait accueillir à terme un équipement à vocation intercommunale. La définition exacte de leur vocation est à préciser mais ils pourraient venir répondre à certains besoins observés (culture, petite enfance...). Plusieurs équipements à vocation intercommunale sont par ailleurs prévus dans le cadre des projets d'aménagement d'envergure: le Centre national des arts de la rue sur le territoire de la ZAC à Noisy le sec, le Conservatoire à Rayonnement Départemental sur la ZAC du Port de Pantin. Ces différents équipements contribueront à animer les berges et répondre aux besoins de ses nouveaux habitants.

Concernant les équipements scolaires, les nouveaux élèves seront affectés aux écoles les plus proches du site, notamment le groupe scolaire Pasteur, les écoles maternelles Jean Zay et Noué Caillet, et les écoles élémentaires Albert Camus et Noué Caillet.

Une étude de programmation scolaire est par ailleurs en cours sur la ville de Bondy afin de déterminer les réponses à apporter à l'échelle de la ville à moyen long terme en lien avec la hausse des effectifs scolaires.

10.3.8 La gestion des déchets

Le projet va engendrer un apport de déchets ménagers et au contraire une déprise des déchets d'activités économiques. Ainsi, l'ensemble des filières existantes devront s'adapter pour permettre la collecte sélective des déchets des particuliers et des entreprises.

10.3.9 Les réseaux

Le site est concerné par la présence des réseaux. Le projet engendrera une augmentation de la consommation en eau potable, des besoins en réseaux d'assainissement, télécommunication, gaz, éclairage public... Il est donc envisagé une amélioration globale de tous les types de réseaux (adaptée à la programmation) dans le cadre du programme des équipements publics.

10.3.10 La Gestion du chantier

La phase de chantier produira d'autre part un certain nombre d'impacts :

- nuisances sonores,
- émissions de poussières,
- altération du paysage et transformation du cadre de vie des riverains,
- problèmes de circulation aux abords et au sein du quartier,

En phase chantier, l'application de la réglementation sur le bruit des engins de travaux permet de limiter les nuisances acoustiques. Des mesures préventives seront prises pour éviter tout risque de pollution des sols et sous-sols et pour informer les riverains. La gestion des déchets de chantier permettra une réduction des volumes et une valorisation. [Par ailleurs, un système de transport fluvial des matériaux et déchets issus des chantiers sera mis en place à l'échelle des ZAC bordant le canal de l'Ourcq .](#)

Une information riverain sera mise en place pendant la durée du chantier.

10.3.11 Les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

[Les effets cumulés de la ZAC avec les projets de la Plaine de l'Ourcq ont été étudiés.](#)

[Sur ce territoire, la communauté d'agglomération d'Est Ensemble porte plusieurs opérations d'aménagement en plus de la ZAC Les Rives de l'Ourcq \(ZAC Ecocité à Bobigny, ZAC du Port à Pantin ZAC de l'Horloge à Romainville, ZAC du Quartier Durable de la Plaine de l'Ourcq à Noisy-le-Sec,\).](#)

[Les abords du canal de l'Ourcq font à travers les différents projets cités l'objet d'un important processus de renouvellement réintroduisant de la mixité fonctionnelle et des logements. Ces projets vont ainsi façonner un nouveau paysage, notamment autour du canal de l'Ourcq, introduire de nouvelles centralités créer un espace de désenclavement, constituant des effets très positifs.](#)

Les différentes opérations représentent un potentiel d'environ 6 650 nouveaux logements ce qui suppose l'arrivée d'environ 16 000 habitants à l'horizon 2030. Cela représente un apport supplémentaire d'environ 1000 habitants par an sur 15 ans.

La production de logements va permettre une nouvelle attractivité résidentielle sur le territoire de la communauté d'agglomération d'Est Ensemble permettant de répondre aux objectifs du SDRIF qui "vise 60 000 logements par an pour offrir un logement à tous les franciliens et franciliennes". Tous ces projets intègrent une part de logements sociaux.

Ces projets sont également générateurs d'emplois sur le territoire avec environ 400 000 m² de locaux d'activités artisanales, industrielles et équipements publics ainsi que 290 000 m² de bureaux.

Ces projets s'accompagnent d'une nouvelle offre de transports en commun avec la mise en service du TZen 3, Le Grand Paris – Express, la Tangentielle Nord, le prolongement de la ligne 11 du métro, l'extension du T1 jusqu'à Val de Fontenay.

Des préconisations sont nécessaires pour accompagner la mise en place des projets de transports en commun afin de faciliter l'accès aux pôles multimodaux.

L'aménagement simultané de ces projets aura des impacts en terme de gestion des déchets, de circulation.

En phase travaux, l'ensemble des projets prévus vont générer des perturbations de la circulation sur les axes existants.

Le phasage et les modalités d'organisation du chantier T ZEN 3 sont actuellement à l'étude, en partenariat avec les collectivités et les aménageurs de la Plaine de l'Ourcq.

Une politique de stationnement à l'échelle de la Plaine de l'Ourcq en cours de définition permettra de limiter les impacts de la création de logements sur le trafic.

Projet d'aménagement	Commune	Surface	Programme (surface en m² SDP)					Livraison
			Logements	Bureaux	Locaux d'activités	Commerces	Voies, équipements et espaces publics	
ZAC du Port	Pantin	6,5 ha	45 000 m² soit 600 logements dont 33 % de logements sociaux (environ 1 500 habitants)		31 800 m²		Groupe scolaire municipal 4 100 m² (14 classes)	À l'horizon 2020
ZAC Écocité – canal de l'Ourcq	Bobigny	20 ha	100 000 m² soit 1 200 logements (environ 3 500 habitants)	140 000 m²	50 000 m²	4 000 m²	26 000 m² + Équipement d'enseignement général de 13 000 m² + création place de l'Horloge	À l'horizon 2025
ZAC de l'Horloge	Romainville	51 ha	73 000 m² soit 1270 logements dont 25% de logements sociaux (environ 2 100 habitants)	120 000 m²	40 000 m²	29 000 m²	54 000 m²	À l'horizon 2020
ZAC des rives de l'Ourcq	Bondy	11,4 ha	80 400 m² soit 1 300 logements (environ 3000 habitants)		15 000 m²	2 000 m²	40 000 m² + 1 500 m² (la "Halle des Salins") + Un parc PME-PMI de 15 000 m² + un port requalifié sur une emprise d'environ 1 ha.	À l'horizon 2030
ZAC du Quartier Durable de la Plaine de l'Ourcq	Noisy-le-Sec	27,9 ha	90 000 m² de logements soit environ 1 380 logements calculé sur la base d'un logement moyen de 65 m² et 18 000 m² de logements spécifiques (au total environ 4200 habitants)	31 000 m²	75 000 m² (dont extension de l'école maternelle et réalisation d'un groupe scolaire maternelle / élémentaire (22 classes)) + Équipement hôtelier de 3 200 m²			Phase 1, horizon 2020 environ 130 000 m² Phase 2, horizon 2025 environ 90 000 m² Phase 3 horizon 2030 environ 16 000 m²
Aménagement de la Plaine Ouest	Noisy-le-Sec		900 logements					À l'horizon 2030-2035
TOTAL			6 650 logements	291 000 m²			398 600 m²	

10.4. METHODES D'EVALUATION

Le recueil des connaissances et des données qui composent l'état initial de l'étude d'impact a été réalisé à partir de plusieurs types de sources :

- consultation des administrations et organismes compétents,
- recherche dans la bibliographie existante,
- intégration partielle ou totale d'études spécifiques,
- missions de terrain.

L'estimation des impacts du projet s'est appuyée sur l'identification des contraintes et sensibilités environnementales du site réalisée lors de l'analyse de l'état initial et la confrontation de ces éléments avec les caractéristiques du projet et avec les dispositifs réglementaires existants.

