



Communauté d'agglomération Est Ensemble

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



**Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale  
publié le 17 septembre 2015**

Octobre 2015



COMMUNE DE BONDY



## Sommaire

<b>1.</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux environnementaux.....</b>	<b>5</b>
2.1.	Les sols.....	5
2.1.1.	Géotechnique.....	5
2.1.2.	Pollution des sols et de la nappe souterraine.....	5
2.2.	L'eau.....	12
2.3.	Les transports, le bruit et la qualité de l'air.....	13
2.4.	Les milieux naturels.....	13
2.5.	Les paysages.....	16
2.5.1.	La charte du paysage, des usages et de l'aménagement.....	16
2.5.2.	Vision générale du canal.....	17
2.5.3.	Illustrations du paysage de proximité.....	21
2.6.	Le climat.....	42
<b>3.</b>	<b>Justification du projet retenu.....</b>	<b>43</b>
<b>4.</b>	<b>Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire.....</b>	<b>44</b>
4.1.	La phase de travaux.....	44
4.2.	L'eau.....	44
4.3.	Les transports, le bruit, et la qualité de l'air.....	48
4.4.	Les milieux naturels.....	48
4.5.	Le paysage.....	49
4.6.	L'énergie.....	51
4.7.	Le climat.....	52
<b>5.</b>	<b>Annexes.....</b>	<b>53</b>
5.1.	Résumé non technique relatif aux thématiques énergie et paysage.....	53
5.1.1.	Energie.....	53
5.1.1.	Paysage.....	53

## 1. Introduction

---

Le présent document constitue le mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale suite à son avis publié le 17 septembre 2015 et portant sur le projet de réalisation de la ZAC « les Rives de l'Ourcq » sur la commune de Bondy, dans le département de Seine-Saint-Denis.

Afin de faciliter la lecture de ce document, le sommaire de ce dernier reprend les mêmes numéros de chapitre que ceux désignés dans l'avis de l'Autorité Environnementale.

Il ressort notamment de cet avis les éléments positifs suivants :

- Que la description de l'état initial pour le volet eau a bien été enrichie et comprend un paragraphe suffisamment détaillé sur le contexte hydrogéologique,
- Que les compléments apportés sur le diagnostic écologique en termes d'inventaires et de méthodologie sont satisfaisants,
- Que les ambitions du projet en matière de consommation énergétique sont mises en avant dans le dossier,
- Qu'une étude d'ensoleillement est présentée ce qui est appréciable,
- Que le paragraphe sur le transport fluvial a été étoffé et intègre davantage la possibilité offerte par la voie d'eau pour l'apport de matériaux et la gestion des déblais,
- Que l'étude d'impact précise bien les mesures prises pour éviter les conflits d'usage entre les modes doux et les modes routiers,
- Que le dossier présente une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone qui est plus complète que celle présentée en 2012, pour la création de la ZAC.

L'Autorité Environnementale mentionne que l'étude d'impact est assez claire et suffisamment détaillée pour permettre au public de s'appropriier le dossier.

La présente note a pour but d'apporter des compléments en réponse à cet avis.

## 2. Analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux environnementaux

### 2.1. LES SOLS

#### 2.1.1. Géotechnique

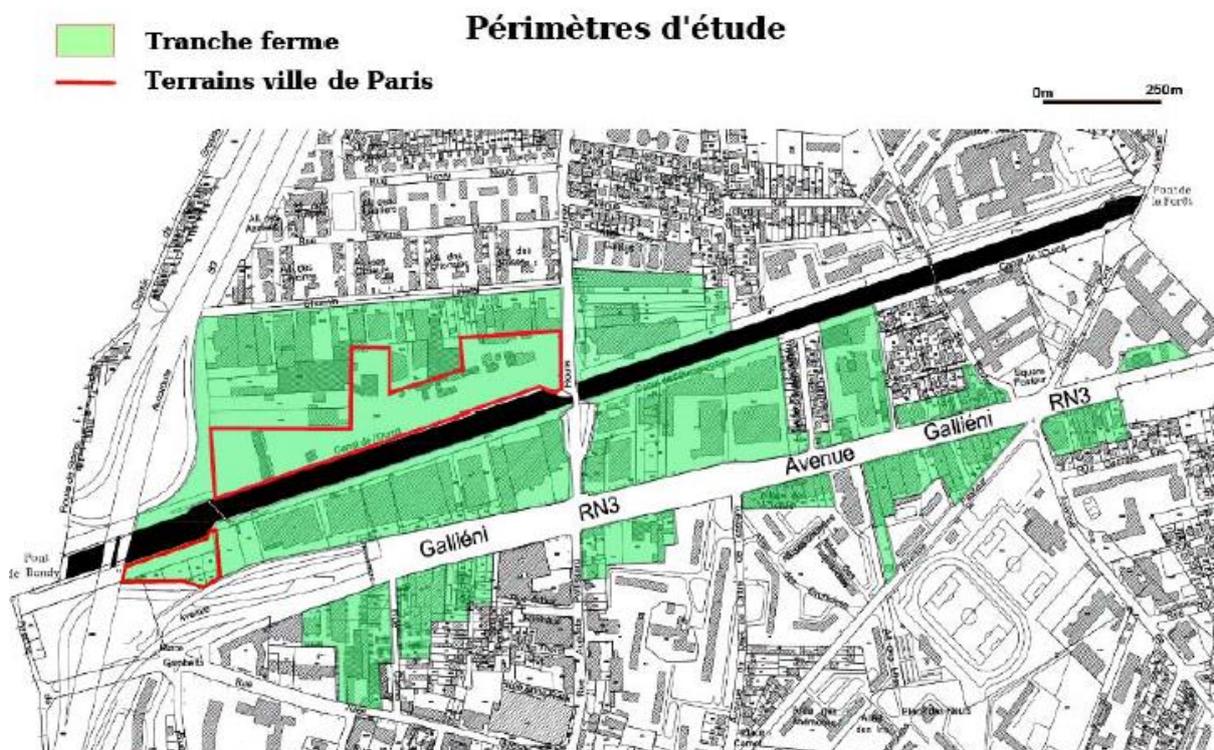
Le maître d'ouvrage a notifié au début du mois d'août 2015 la société CEDRES pour une mission d'aide à la maîtrise d'ouvrage en matière de gestion et qualité des sols et démolitions sur les différents sites du périmètre de la ZAC des Rives de l'Ourcq. Le prestataire retenu définira les stratégies d'études géotechniques et démolitions et assurera leur suivi.

#### 2.1.2. Pollution des sols et de la nappe souterraine

##### 2.1.2.1. Diagnostic initial

Un diagnostic a été réalisé en 2010 sur l'ensemble du secteur d'étude. Les bureaux d'études EACM et QUELLEVILLE ont été missionnés par la Ville de Bondy pour la réalisation d'un Inventaire Historique Urbain sur le secteur de l'ex-RN3/Canal de l'Ourcq, sur la commune de Bondy (93).

Cet inventaire a consisté en la création d'une base de données recensant, site par site, les sources potentielles de pollution historiques ou actuelles; ainsi que des informations sur les activités exercées, les accidents survenus, les propriétaires successifs, les diagnostics de pollution réalisés, etc. L'aire d'étude de ce diagnostic historique est représentée ci-dessous :



La zone d'étude se situe de part et d'autre de la RN3 (avenue du Général Gallieni) et du canal de l'Ourcq. Les parcelles sont présentées dans la figure suivante.

Les organismes listés ci-dessous ont été consultés.

Des photographies des documents retrouvés dans le cadre de l'étude historique et susceptibles d'alimenter l'étude (plan, arrêtés préfectoraux, notes descriptives et courriers) ont été réalisées.

- Archives départementales de Seine-Saint-Denis :

Le service des archives du département de Seine-Saint-Denis dispose de nombreux dossiers des établissements classés<sup>1</sup> qui ont été versés par la Préfecture du département après clôture du dossier.

Ces dossiers sont datés de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle jusqu'à la fin des années 1980. Ils contiennent des textes réglementaires, des courriers, des plans, des notes.

Ainsi, 45 dossiers correspondant à autant de sites localisés dans le périmètre de l'étude ont été consultés en juillet 2010 aux archives départementales.

- Archives municipales de Seine-Saint-Denis :

Le service des archives de la commune de Bondy a également été consulté, car il dispose d'un nombre très importants de dossiers de permis de construire sur le territoire étudié.

Ces dossiers sont datés du début du 20<sup>ème</sup> siècle jusqu'à la fin des années 2000. Ils contiennent notamment des plans des sites.

Ainsi, 135 dossiers de permis de construire ont été consultés en juillet et août 2010. L'ensemble des dossiers des sites localisés Chemin Latéral et Route d'Aulnay ont été consultés. En revanche, pour les sites localisés Avenue Gallieni, compte tenu du nombre très élevé de permis de construire enregistrés, dont beaucoup ne concernent que des particuliers, une sélection a été réalisée à partir des fiches des permis de construire. Ces fiches mentionnent notamment le nom et l'activité exercée. A partir de ces informations, les dossiers des sites dont les activités ont été considérées comme présentant potentiellement un risque de pollution non négligeable (garage, station-service, etc...) ont été consultés.

- Bureau de l'environnement de la Préfecture de Seine-Saint-Denis :

La Préfecture de Seine-Saint-Denis dispose de dossiers d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) dits « ouverts », c'est-à-dire les dossiers des activités toujours exercées ou datant de moins de 20 ans. Ils contiennent les dossiers d'autorisation ou de déclaration des activités, les courriers échangés entre l'administration et l'exploitant, ou entre les différents services de l'administration, les plans, les rapports de visite de terrain de la Préfecture, etc.

Certains dossiers concernent des activités non-classables au sens de la réglementation sur les ICPE, mais auxquelles s'est intéressée la Préfecture (plainte, visite de terrain, etc.).

Les 9 dossiers suivants ont ainsi été consultés :

- SPIE BATIGNOLLES (21/37 Route d'Aulnay) : Activité soumise à déclaration ;
- VERRE&QUARTZ (24 Route d'Aulnay) : Activité soumise à déclaration ;
- SCI TRIOKA (36 Route d'Aulnay) : Activité non-classable ;
- SCI du 39 CHEMIN LATÉRAL (39 Chemin Latéral) : Activité non-classable ;
- MDTC (39/45 Chemin Latéral) : Activité non-classable ;
- ALMA-AUTOS (1 rue Gâtine) : Activité non-classable ;
- CARROSSERIE GATINE (4 rue Gâtine) : Activité soumise à déclaration ;
- SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE VITRINES (27/31 Chemin Latéral) : Activité non-classable ;
- BIONAZ (95 Avenue Gallieni) : Activité soumise à autorisation.

Ces dossiers ont été consultés en juillet et août 2010, auprès de Melle LEBRÉ.

- Laboratoire Central de la Préfecture de Police de Paris

Le Laboratoire Central de la Préfecture de Police de Paris (LCPP) a été consulté afin de connaître les zones de l'emprise de l'étude qui ont été bombardées lors des deux dernières guerres mondiales.

D'après le LCPP, l'Avenue Gallieni et les berges du Canal de l'Ourcq ont été bombardées le 18 avril 1944 (cf. Courrier du LCPP en date du 16 août 2010). D'autre part, d'après la Mairie de Bondy, un obus datant de la guerre de 1870 a été retrouvé lors d'une opération d'aménagement d'un site localisé au Sud du secteur d'études.

Ainsi, on peut considérer que la totalité de l'emprise du secteur d'études est susceptible d'avoir été bombardée.

Une pollution pyrotechnique (présence de munitions non explosées) des sols est donc susceptible d'être présente. D'autre part, ces bombardements ont pu entraîner une pollution des sols et des eaux souterraines lorsqu'ils ont touchés des stockages de produits polluants ou des activités employant ce type de produits (réservoirs d'hydrocarbures, usine de fabrication de produits tinctoriaux, etc.).

- Institut Géographique National

Les photographies aériennes disponibles à l'Institut Géographique National ont été consultées.

4 photographies aériennes datant de 1952, 1969, 1977 et 1990 ont été acquises sur support informatique.

Ces photographies aériennes ont permis de localiser certaines activités passées avec précision, et de relever l'industrialisation progressive du secteur d'étude.

En 1952, la zone située entre le Canal de l'Ourcq, l'Avenue Gallieni, la Route d'Aulnay et la limite Ouest du secteur d'étude était déjà industrialisée. En revanche, la zone Nord du Canal de l'Ourcq, était à dominante agricole. La partie Est de l'Avenue Gallieni était à dominante pavillonnaire ou agricole.

En 1969, la zone industrielle du Nord du Canal est déjà développée. On note la présence d'activités de stockage de matériaux sur les parcelles de la Ville de Paris, de part et d'autre du Canal.

La photographie aérienne de 1977 montre que le secteur d'étude est très similaire à ce qu'il est aujourd'hui. En particulier, la zone industrielle du Nord du Canal est presque entièrement occupée par des bâtiments industriels, à l'exception de quelques pavillons toujours existants en 2010.

- Base de données des Sites Industriels et Activités de Service (BASIAS)

BASIAS est une base de données développée par le BRGM1 et le MEEDM2 et qui recense les sites industriels susceptibles d'entraîner ou d'avoir entraîné une pollution de l'environnement.

BASIAS contient 23 sites inscrits dans le périmètre de l'étude.

Concernant le secteur étudié, les sources de BASIAS sont les suivantes : le répertoire des Pages Jaunes et les archives départementales. Ainsi, dans le cas présent, BASIAS n'a pas apporté d'informations supplémentaires par rapport à ce qui avait déjà été identifié par les visites de terrain et la consultation des différentes archives.

- Base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués (BASOL)

BASOL est une base de données développée par le MEEDM et qui recense les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif. Aucun site pollué recensé par BASOL n'est localisé sur le secteur étudié ou dans son environnement immédiat.

- Tableau foncier de la Ville de Bondy

La Ville de Bondy a réalisé un tableau foncier des sites présents dans le périmètre de l'étude. Ce tableau recense, par unité foncière, les propriétaires actuels, les exploitants et activités actuelles, ainsi que des informations diverses comme la superficie du site, les références cadastrales, ainsi que des commentaires sur les procédures d'acquisition.

- Visites de terrain

Des visites de terrain ont été réalisées entre juillet et septembre 2010 sur l'ensemble du secteur d'étude. Elles ont permis de vérifier et actualiser les informations compilées dans le tableau foncier de la Ville de

Bondy concernant les activités et exploitants, et d'acquérir des informations supplémentaires concernant la présence de remblais et de transformateurs électriques par exemple.

Des visites des sites suivants ont également été effectuées :

- 24/32 Route d'Aulnay : Site propriété de la SCI des Salins et exploité par les sociétés Verre&Quartz Technologies, Flash Lamps et Conforama.

La visite a été effectuée le 9 juillet 2010 en présence de l'EPFIF, de la Mairie de Bondy et d'un représentant de la société Verre&Quartz Technologies.

- Port de Bondy : Les sites localisés sur le Port de Bondy sont la propriété de la Ville de Paris (Service des Canaux). Ils sont exploités par :
  - Lafarge Granulats ;
  - Cemex ;
  - Transports Polo ;
  - Holcim ;
  - Recyclage Francilien de Matériaux (RFM)<sup>1</sup>.

La visite des sites du Port de Bondy a été réalisée le 1er septembre 2010 en présence des chefs de centrale pour les sites Cemex (M. Nicolas) et Holcim, en présence des responsables de sites pour les sites RFM (M.Gaspard) et Lafarge Granulats, et en présence du gérant de la société Transports Polo pour le site du même nom.

- 39/45 Route d'Aulnay : Ce site, exploité par un garage de réparation automobile (Garage FILO) ainsi que des bureaux d'activités (entreprise du bâtiment, comptable, sociétés de taxis), appartient à l'EPFIF. Il a été visité le 13 septembre 2010 en présence de M. ALVES, gérant du garage.
- 25 Chemin Latéral : Ce dépôt de matériel pour le BTP exploité par la société HP BTP est la propriété de l'EPFIF. Il a été visité le 14 septembre 2010 en présence d'un employé de la société HP BTP.

L'ensemble des informations collectées durant ces visites de site, ainsi que les photographies effectuées, ont été intégrées dans la base de données.

- Électricité et Réseau De France (ERDF)

ERDF a été consulté à propos des transformateurs électriques présents sur l'emprise du secteur d'étude. En effet, les transformateurs électriques installés jusqu'à la fin des années 1980 contenaient, pour un grand nombre d'entre eux, des PolyChloroBiphényles (PCB) utilisés comme diélectrique.

Aucune réponse n'a été apportée par ERDF avant la rédaction du présent rapport.

- Rapports d'étude de pollution réalisés

Des études de risque de pollution et des diagnostics de pollution ont été réalisés sur certains sites du secteur d'étude :

- Rapport HPC-F 2A/2.05.0359a « Emprise Portuaire du Canal de l'Ourcq sur la commune de Bondy (93) - Etude historique et documentaire » produit par la société HPC Envirotech en décembre 2005. Cette étude historique et documentaire n'inclut pas de diagnostic de pollution. Elle a été réalisée pour le compte de la Ville de Paris.

- Rapport R.4819/A.13091/C.3E4648 « Diagnostic de pollution des sols - 21-37 Route d'Aulnay à Bondy » produit par la société BURGEAP en octobre 2004. Cette étude concerne les terrains de la société AMEC SPIE sur le Port du canal, pour le compte de qui elle a été réalisée.
- Rapport A09/110/CAG « Cession d'un terrain situé 132 Avenue Gallieni à Bondy - Etude de pollution du sous-sol » produit par la société TESORA en mai 2009. Cette étude a été réalisée pour le compte de la société DARTY.
- Rapport C09.3186 « Construction d'un bâtiment en R+2 sur 1 niveau de sous-sol au 132 Avenue Gallieni à Bondy - Etude de pollution des eaux souterraines » produit par la société SEMOFI en juin 2009. Cette étude a été réalisée pour le compte de Bondy Habitat.

Les éléments contenus dans ces études ont été intégrés dans la base de données. Ils ont été complétés voir modifiés par les informations complémentaires retrouvées par ailleurs.

### **2.1.2.2. Cotation des indices de risques de pollution**

Une cotation des risques de pollution a été réalisée pour chaque site. La méthodologie de calcul est présentée dans les paragraphes qui suivent.

EACM attire l'attention du lecteur sur les précautions à prendre pour l'interprétation de l'indice de risque qui est issu de cette cotation. Cet indice est basé sur une sélection de données récoltées sur chaque site, considérées comme des critères de danger et de sensibilité de l'environnement, et non sur la totalité des données récoltées.

Cet indice dépend donc de la qualité et de la quantité de données récoltées pour chaque site. Il ne peut en aucun cas se substituer à une campagne de diagnostic de pollution (prélèvement d'échantillons de sols et d'eaux souterraines et analyses en laboratoire), nécessaire à la validation de l'indice.

D'autre part, cette cotation des indices de risque de pollution a été réalisée dans l'objectif de hiérarchiser les sites davantage en terme de risque financier, lié à la gestion des déblais pollués en cas de réaménagement, que selon le risque sanitaire.

### **2.1.2.3. Synthèse de l'étude historique**

La base de données recense en septembre 2010 :

- environ 100 sites ;
- environ 220 occupations ;
- environ 350 sources potentielles de pollution ;
- environ 360 documents source (photographies des sites, des documents d'archives, etc.).

### **2.1.2.4. Interprétation de la cotation des indices de risques**

Les recherches historiques et les visites de site ont permis de dresser une cartographie des risques de pollution.

Cette cartographie met en évidence la présence d'une dizaine de sites pour lesquels le niveau de risque de pollution est considéré comme fort :

- Station-service Esso (209 Avenue Gallieni).
- Site Darty (149/155 Avenue Gallieni) : une activité de production d'enrobé a été exercée dans le passé.
- Site en friche (132 Avenue Gallieni) : une activité de distribution de carburants a été exercée depuis 1921 sur le site. Une pollution des eaux souterraines a été recensée en 2009.
- Station-service Esso (106/112 Avenue Gallieni).
- Concession automobile Peugeot Botzaris (97/103 Avenue Gallieni) : Garage et station service depuis 1958.

- Site Conforama (53/93 Avenue Gallieni) : une activité de scierie mécanique a été exercée entre 1885 et 1982 sur le site.
- Site de la SCI des Salins (24/32 Route d'Aulnay) : une activité industrielle a été exercée sur ce site depuis 1958. De plus ce site a connu plusieurs périodes de remblaiement.
- Garage Polo (Port de Bondy) : une activité de garage automobile est exercée depuis 1960 sur le site. Les visites de site ont permis d'identifier de nombreuses sources potentielles de pollution.
- Site localisé 33/37 Chemin latéral : ce site a été exploité entre 1953 et 1966 pour une activité de production de colles. De nombreuses sources potentielles de pollution des sols ont été identifiées.
- Site localisé 47 Chemin Latéral : une activité de tôlerie industrielle et de fabrication de pièces métalliques a été exercée pendant une quarantaine d'années sur le site, et de nombreuses sources potentielles de pollution ont été relevées.

Le site Lafarge Granulats (21/37 Route d'Aulnay – Port de Bondy) a été classé en "risque élevé", car une activité de stockage de ferrailles et de matériaux a été exercée depuis 1969, et est encore exercée en 2010. De plus de nombreuses sources potentielles de pollution ont été identifiées lors des visites de site notamment. Enfin ce site a été remblayé sans que l'on puisse déterminer l'origine des remblais.

Cependant, un diagnostic de pollution réalisé en 2004 a mis en évidence l'absence de contamination significative du sous-sol. Une légère contamination par des hydrocarbures a été identifiée localement et en surface. Ainsi, bien que théoriquement le risque soit considéré comme élevé, les investigations de terrain ont permis d'invalider le risque théorique.

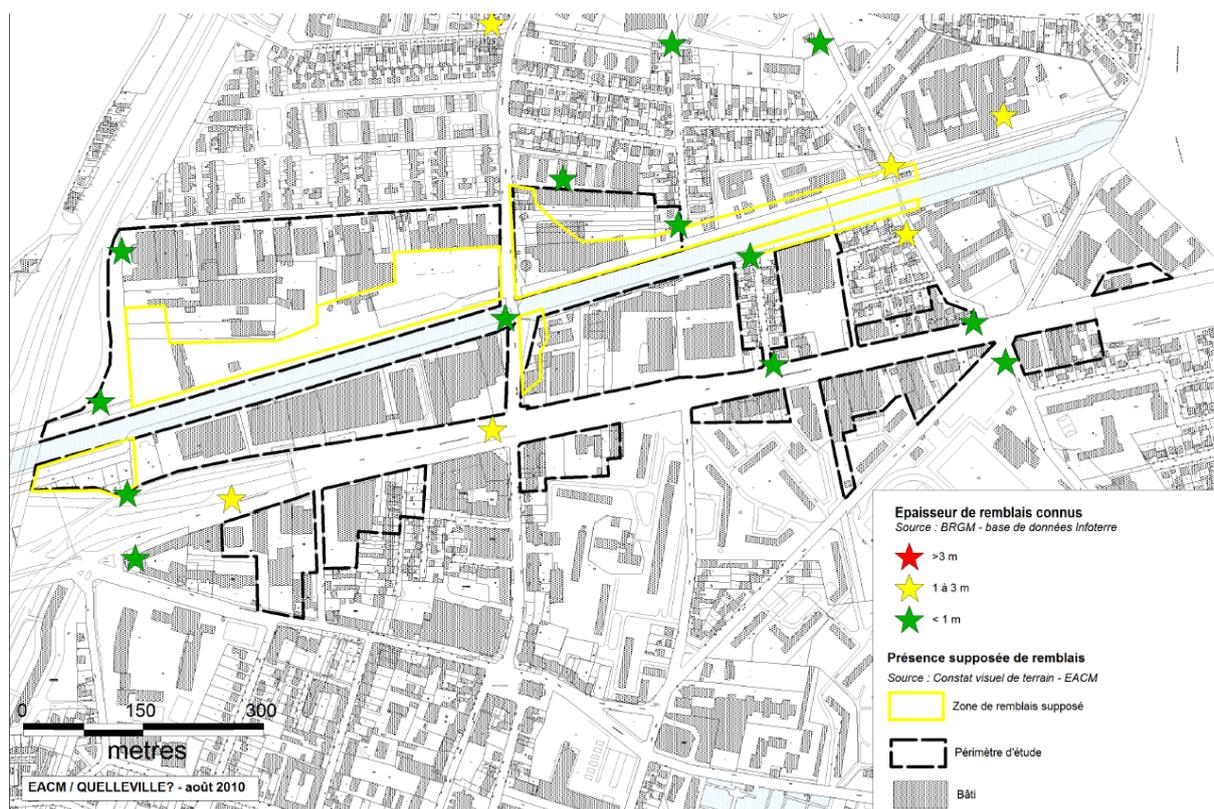
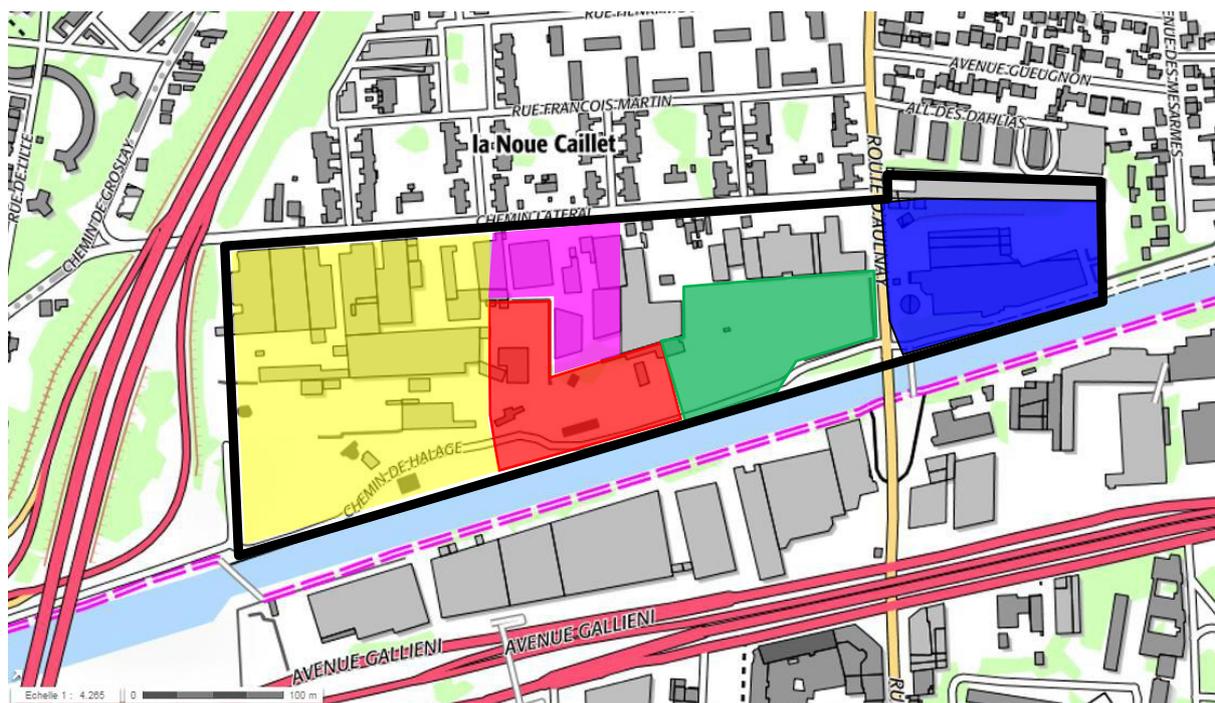


Figure 1 : Epaisseur de remblais connus

Ces dix sites précités méritaient un diagnostic de pollution approfondi dans le cas d'un projet de réaménagement.

Le reste du territoire étudié est partagé entre les sites nécessitant des investigations avant de se prononcer sur la possibilité d'y implanter des équipements dits "sensibles", et les sites ne présentant pas ou peu de risques au regard des éléments historiques qui ont été retrouvés dans le cadre de cette étude.



-  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 pas modifiée à l'état projeté (donc pas de diagnostic de pollution réalisé sur ce périmètre)
-  Périmètre de la ZAC

Figure 2 : Rappel des investigations menées sur le périmètre de la ZAC

### 2.1.2.1. Conclusion

Une cotation des risques de pollution a été réalisée, ainsi qu'une étude environnementale du secteur d'études. Ces informations ont ensuite été cartographiées.

Les informations et indices de risques doivent être considérés comme des indicateurs d'un risque de pollution. Seuls des prélèvements de sols et d'eaux souterraines peuvent permettre de valider ou d'infirmer la présence de pollution.

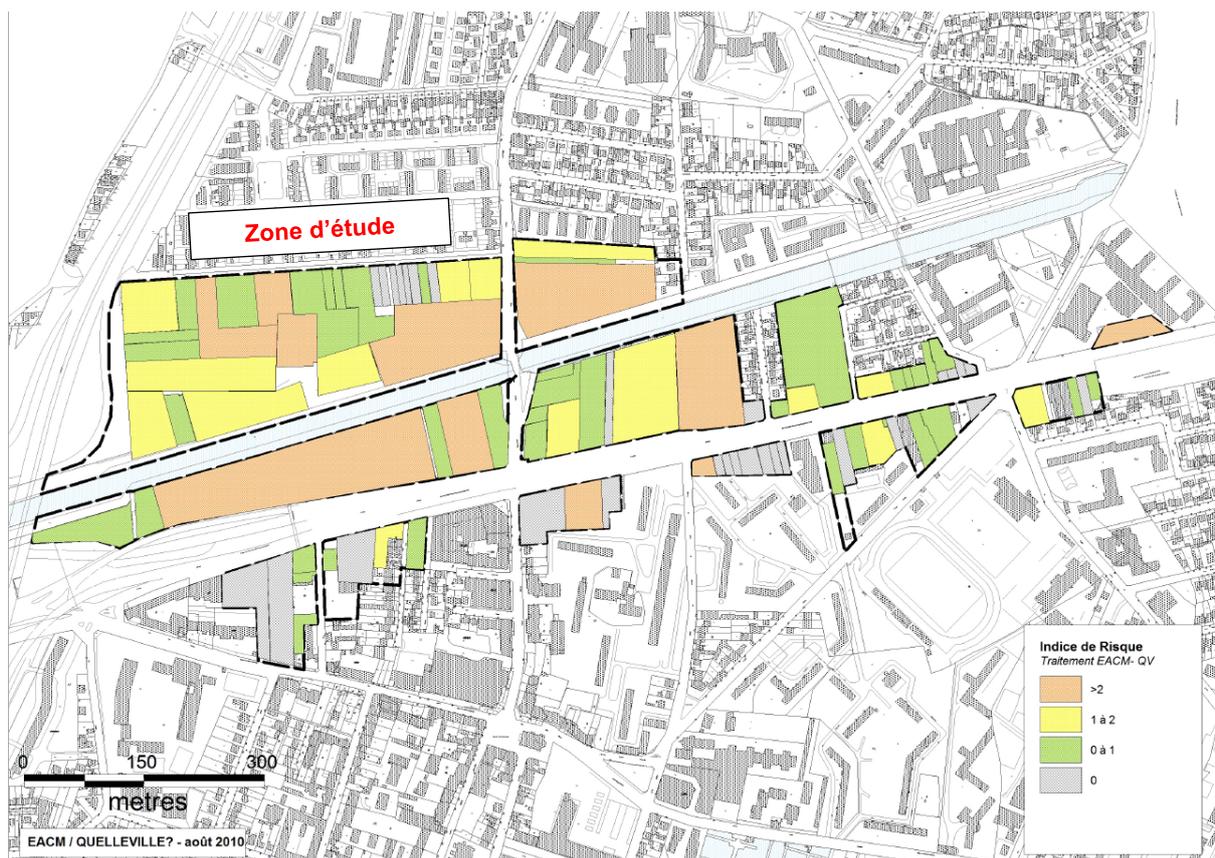


Figure 3 : Indice de risque

## 2.2. L'EAU

Voir les justifications apportées au chapitre 4.2.

## 2.3. LES TRANSPORTS, LE BRUIT ET LA QUALITE DE L'AIR

Les commentaires de l'Autorité Environnementale n'appellent pas de justification complémentaire.

## 2.4. LES MILIEUX NATURELS

### Les espèces contactées

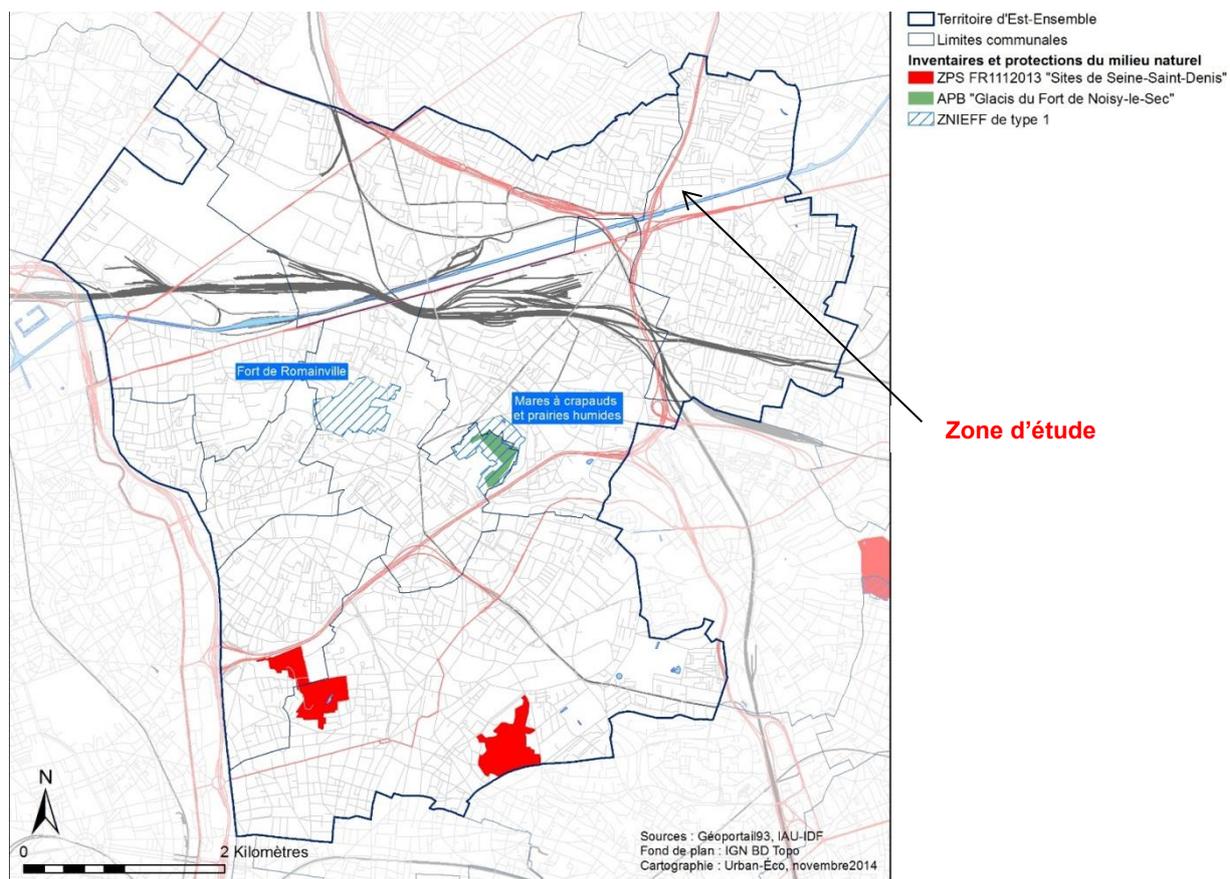


Figure 4 : Sites d'intérêt écologiques reconnus sur le territoire d'Est Ensemble (Urban Eco, juin 2015)

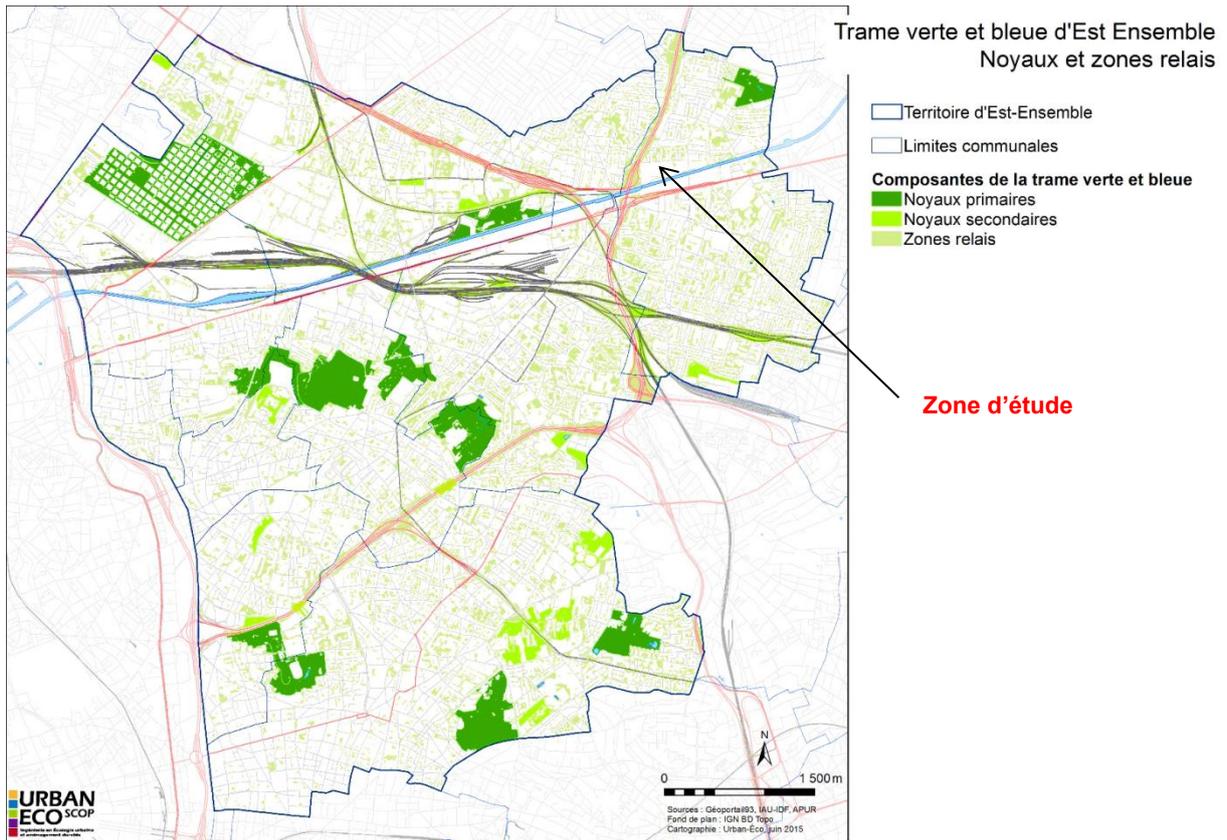


Figure 5 : Espaces à caractère naturel – les noyaux et zones relais (Urban Eco, juin 2015)

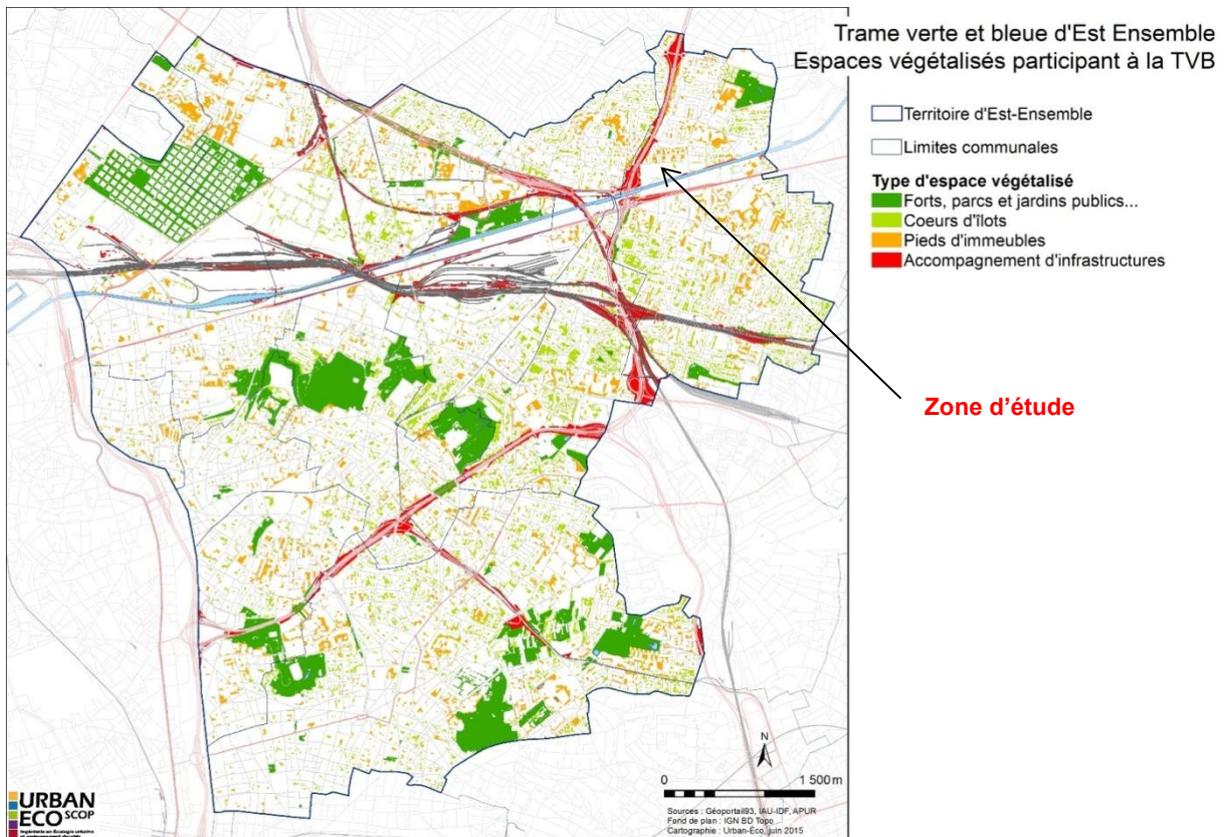


Figure 6 : Répartition des noyaux et zones relais (Urban Eco, juin 2015)

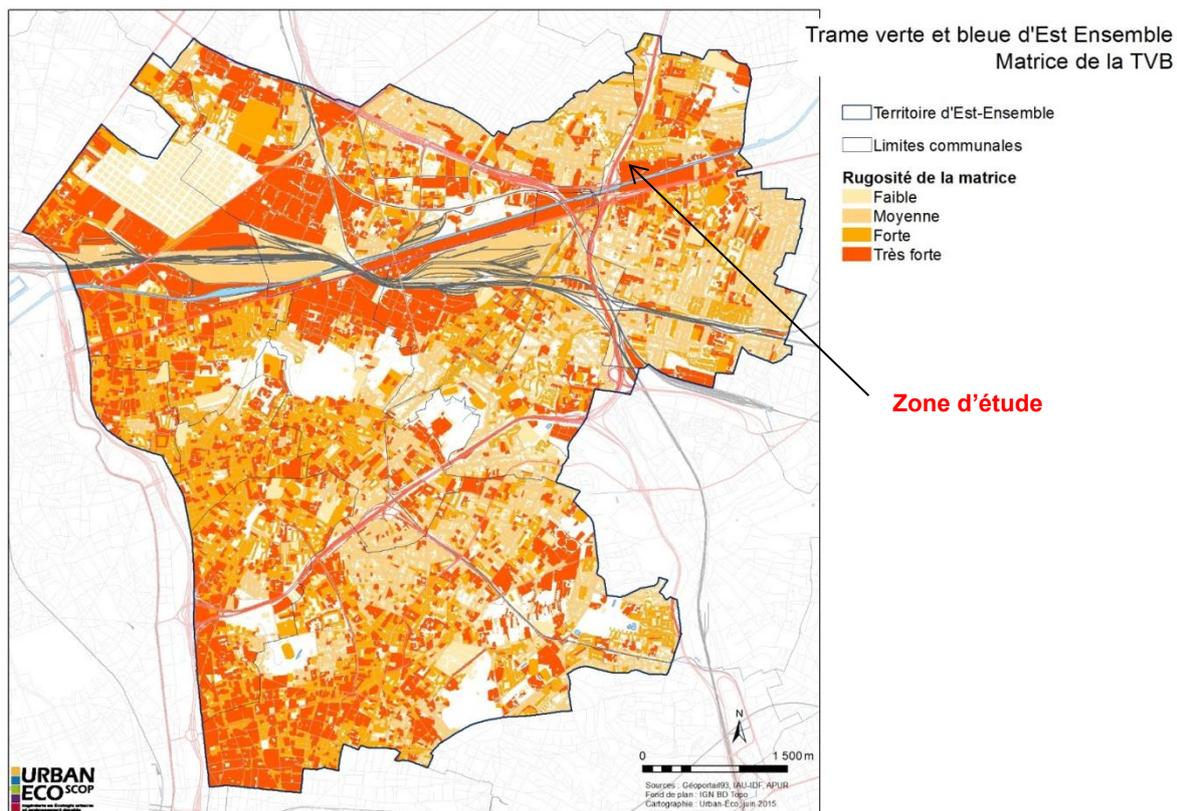


Figure 7 : La matrice urbaine (Urban Eco, juin 2015)

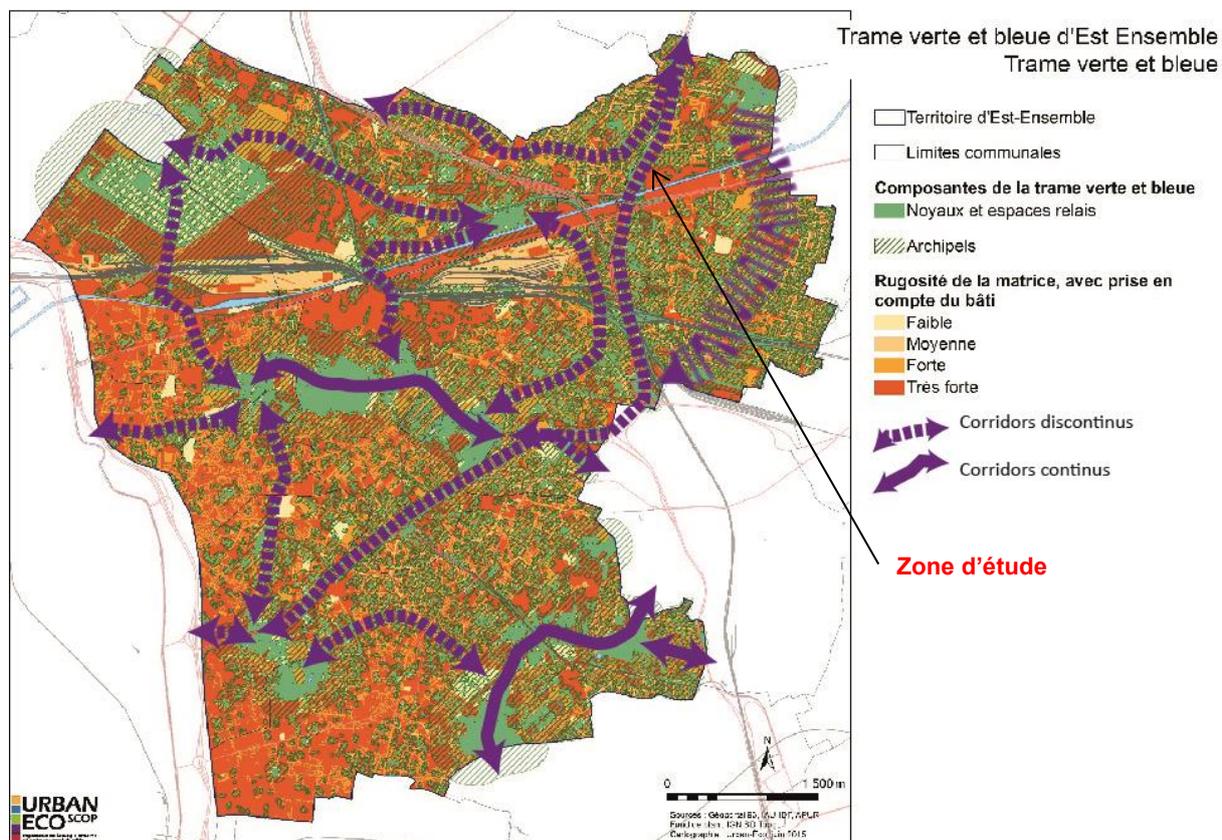


Figure 8 : Les corridors écologiques d'Est Ensemble (Urban Eco, juin 2015)

Les figures 11 à 15 illustrent la réflexion menée par Est Ensemble dans l'élaboration de sa trame verte et bleue. On constate que, d'après la figure 5, le secteur d'étude n'est considéré ni comme un noyau primaire, ni comme un noyau secondaire de la composante de la trame verte et bleue.

De part sa stratégie végétale fournie en espaces verts, le projet vient donc enrichir la composante de la trame verte et bleue d'Est Ensemble en proposant un espace susceptible de servir de relais entre différents noyaux.

## 2.5. LES PAYSAGES

### 2.5.1. La charte du paysage, des usages et de l'aménagement



Figure 9 : Extrait de la charte du paysage, des usages et de l'aménagement (source : APUR)

Le canal de l'Ourcq s'étend du bassin de la Villette à Paris, jusque Mareuil sur Ourcq dans l'Oise sur 100 km. Dans sa partie « grand gabarit » qui s'étend de Paris aux Pavillons-sous-Bois sur 11 km, la Plaine de l'Ourcq connaît une transformation urbaine sans précédent qui va s'intensifier en cohérence avec les objectifs du SDRIF, l'arrivée de nouvelles gares, la requalification de l'ex-RN3, et le CDT d'Est-Ensemble qui en fait un lieu d'engagement de la « fabrique du Grand Paris ». Plus de 60% des terrains riverains accueillent des projets d'aménagement et, on assiste à l'évolution des usages le long du canal. À l'horizon 2020-2030, les abords du canal de l'Ourcq seront redessinés sur la majorité de son linéaire.

Dans ce contexte, l'ensemble des collectivités concernées par ce territoire ont souhaité se doter d'une charte du paysage, des usages et de l'aménagement du canal de l'Ourcq dans sa partie « grand gabarit », lors de la conférence de l'alliance « l'Ourcq en mouvement », de juin 2013. Cette charte est réalisée en co-production entre Est-Ensemble, le Conseil Général de Seine-Saint-Denis, la Ville de Paris en lien avec les communes de Pantin, Bobigny, Romainville, Noisy-le-Sec, Bondy et les Pavillons-sous-Bois. La problématisation et représentation du socle commun ainsi que l'animation du comité de pilotage ont été confiées à l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur). Il est souhaité que cette démarche soit par la suite prolongée sur le petit gabarit pour mettre en cohérence la réflexion relative au paysage et aux usages sur l'ensemble de l'ouvrage et ainsi de veiller à la complémentarité avec la dynamique initiée autour de l'Ourcq en mouvement.

La charte comprend quatre volets:

- une vision commune des « identités » du canal
- des objectifs pour l'aménagement intégrant plusieurs temporalités, court, moyen et long terme ;
- une vision prospective intégrant des actions territorialisées prenant appui sur les dynamiques locales engagées et d'autres nouvelles,
- l'organisation d'une « gouvernance » partagée autour du canal et les initiatives spécifiques propres à chaque collectivité.

## **2.5.2. Vision générale du canal**

### **2.5.2.1. Le canal : un territoire, des identités multiples**

Du fait de la diversité de ses usages, des séquences urbaines spécifiques qui le constituent, de sa longueur, 11 km de Stalingrad à la limite entre le grand et le petit gabarit, l'identité du canal est à la fois très forte et multiple.

### **2.5.2.2. Une identité définie par l'ouvrage et la présence de l'eau**

Ouvrage d'art créé au début XIX<sup>ème</sup> pour alimenter Paris en eau potable, le canal de l'Ourcq véhicule aujourd'hui une identité forte liée tout simplement au plan d'eau, à la force de son tracé et à sa fonction d'espace de circulation fluviale, en particulier sur sa partie grand gabarit. Sur ce tronçon, exempt d'écluses, et permettant le trafic commercial, plus de 500 000 tonnes de marchandises circulent chaque année, constitué à plus de 90% par des matériaux de construction (sables et graviers) et de produits de démolition (évacuation de chantiers).

Le plan d'eau du canal accueille également quelques bases nautiques, bateaux touristiques ou de plaisance. Il génère une ambiance de calme, qui appelle à l'apaisement et au voyage.

### **2.5.2.3. Une identité liée au grand paysage, un espace ouvert, calme et rare**

Situé au coeur de territoires urbains denses, et traversé par des infrastructures de transport lourdes (voies ferrées et autoroutes), le canal est un espace structurant majeur dans le coeur de la métropole. Il offre des perspectives lointaines paysagères et précieuses uniques au nord-est de la capitale, une zone d'aération et de « silence » liée à l'absence de circulation routière.

### **2.5.2.4. Un espace de promenade, de loisirs et d'expression culturelle et sportives**

Depuis sa création, et son élargissement à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle entre Paris et Les Pavillons-sous-Bois afin de permettre une plus grande navigabilité, les rives du canal ont été des lieux privilégiés pour l'implantation d'activités industrielles et de stockage. Elles ont parallèlement été appropriées par la population et les riverains pour des pratiques de loisirs (pêche, guinguettes, sports...) et de promenade. Cette dimension constitue aujourd'hui encore une part de son identité. Le canal est considéré comme une source de plaisir.

Les usages sur l'eau et sur les berges du canal se sont diversifiés, de nature sportive, culturelle et artistique d'ordre institutionnelle encadrée (base nautique, performances estivales, croisières touristiques, cyclotourisme, balades urbaines...) ou bien d'ordre plus spontanée (graphs).

Cette présence forte du sport et de l'expression culturelle le long du canal constitue aujourd'hui un marqueur important d'identité.

### **2.5.2.5. Un lieu de patrimoine et de mémoire, lié au tissu industriel et économique**

La forte implantation de sites industriels et d'activités portuaires aux abords du canal ont forgé une identité paysagère spécifique à la section grand gabarit. Ce passé industriel a nourri, au fil du temps et selon les acteurs, des « imaginaires » du canal. Après la désindustrialisation amorcée dans les années 1970, des immeubles ont été

reconvertis, certains en bureaux (Grands Moulins de Pantin), d'autres, en équipements culturels (Grande Halle de la Villette, Centre National de la Danse, Théâtre au fil de l'eau, et plus récemment en logements (meubles F. Louis). Ses usagers vivent et considère le canal et le tissu économique comme un bien précieux, une mémoire singulière du lieu qu'il faut préserver tout en diversifiant les activités économiques.

Les ports industriels déjà présents contribuent d'ailleurs à la vie du site. L'activité portuaire est un spectacle en soi, à mettre en valeur depuis les berges.

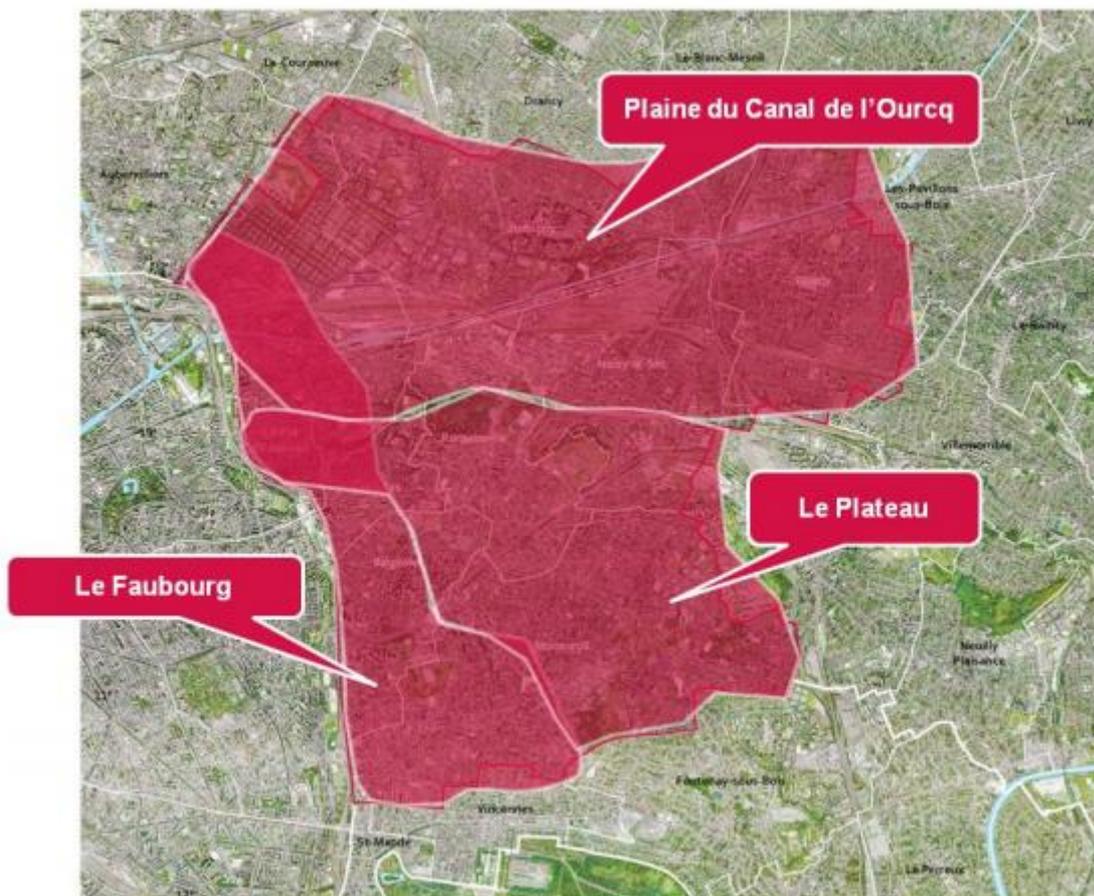


Figure 10 : Les trois territoires d'entraînement de la Fabrique du Grand Paris Carte Est Ensemble (source : CDT d'Est Ensemble)

Si l'identification de ces 3 territoires permet de répondre aux enjeux spécifiques à chacun d'entre eux, le lien et la mise en cohérence entre eux se fabriquent également progressivement grâce à des projets urbains et de transport qui les mettent en articulation.

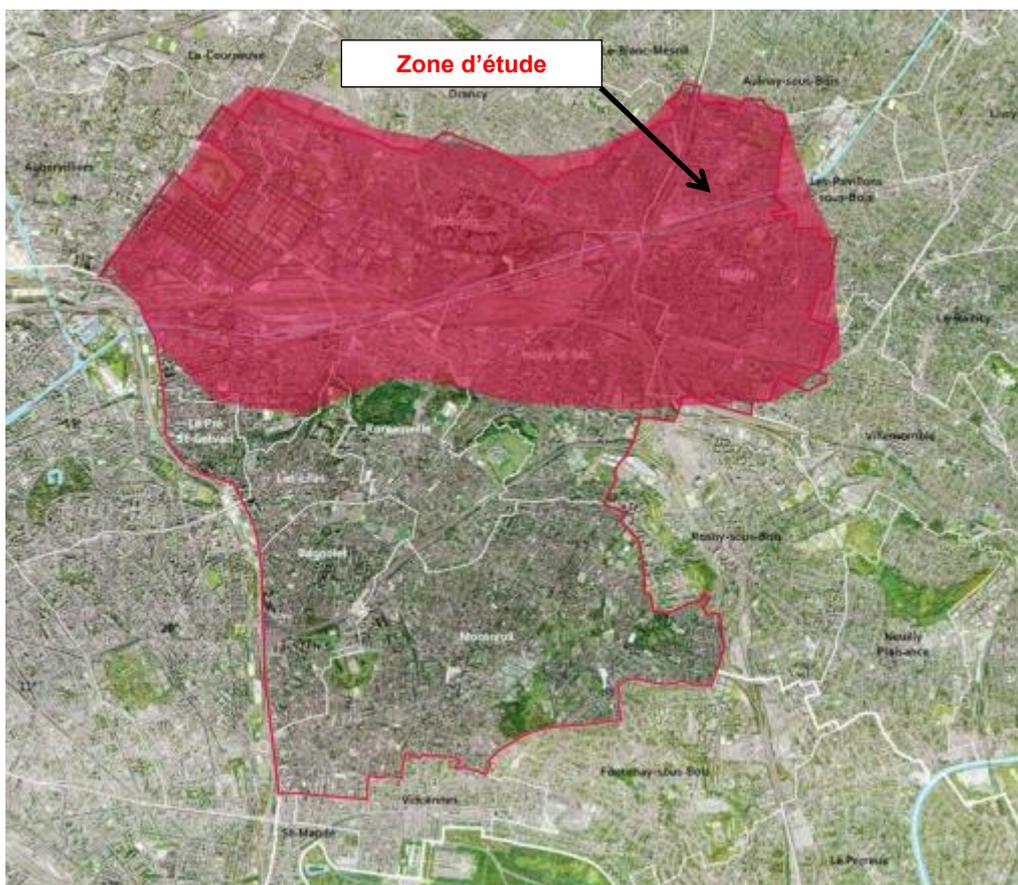


Figure 11 : La Plaine du Canal de l'Ourcq : inventer un territoire de liens autour du nouveau réseau de transport (source : CDT d'Est Ensemble)

La structure du paysage orientée nord-ouest/sud-est (talwegs, parcellaire, trame de voirie) a été transformée par l'implantation du canal de l'Ourcq et surtout des voies ferrées. Ce secteur est marqué par de grandes infrastructures telles que la route de Soissons ex RN2 (Pantin), la route de Meaux ex RN3 (Pantin, Romainville, Noisy-le-Sec, Bobigny et Bondy) et le Canal de l'Ourcq qui permettent d'irriguer le territoire à l'échelle métropolitaine et nationale de façon performante. Néanmoins, elles constituent également des ruptures urbaines fortes, au même titre que les voies ferroviaires, les grandes emprises industrielles (Les Vignes à Bobigny), logistiques (plateforme SNCF à Noisy-le-Sec), commerciales (secteur ex-RN3 à Bondy), ou encore le cimetière parisien de Pantin. Le nord du canal de l'Ourcq est ainsi fortement isolé du reste de l'agglomération.

Au-delà de cette rupture est-ouest, le paysage de la plaine du canal est également marqué par une rupture nord-sud, avec le réseau autoroutier A86/A3 qui a considérablement transformé l'organisation des échanges sur le territoire, et s'est accompagné d'implantations d'activités commerciales.

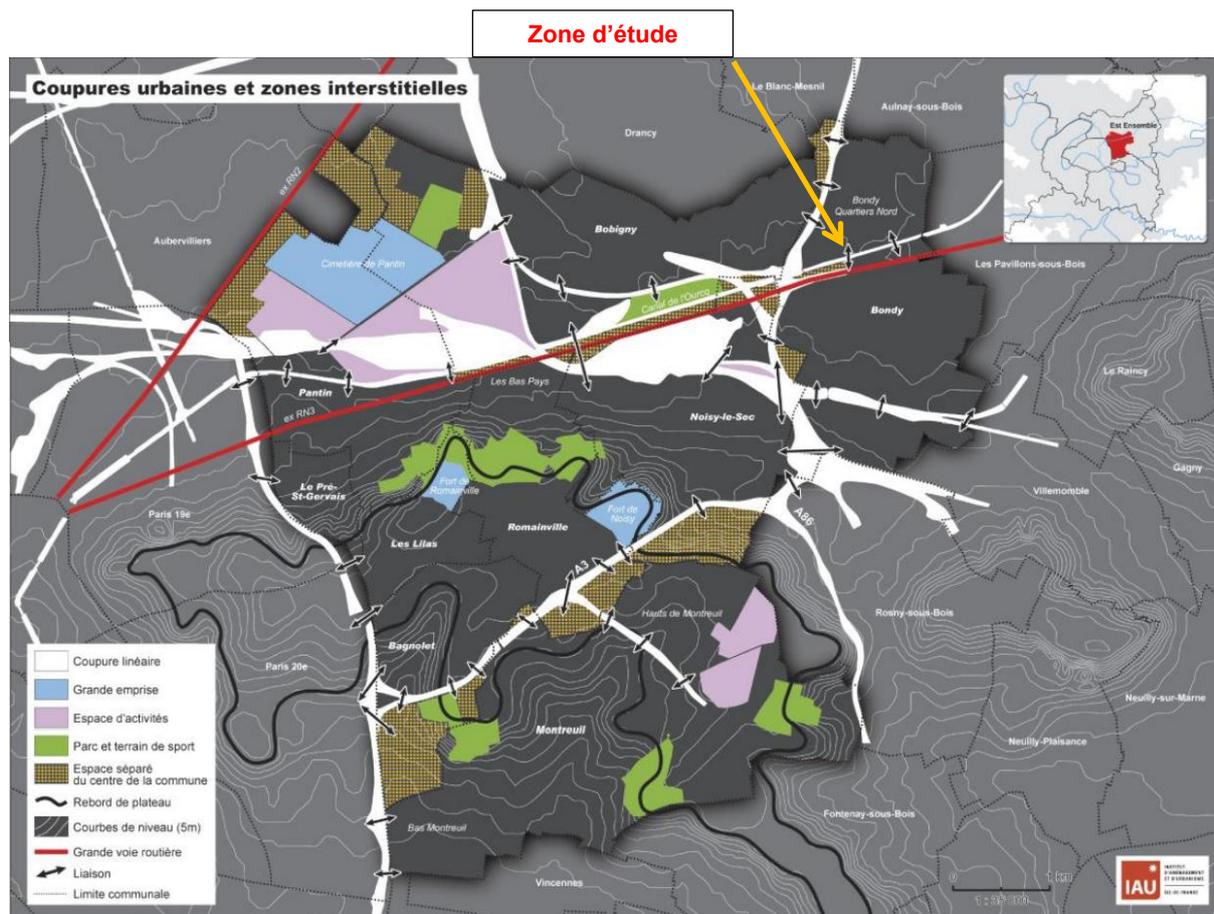


Figure 12 : Le secteur autour du Canal de l'Ourcq : des coupures urbaines et des zones interstitielles très présentes (source : CDT d'Est Ensemble)



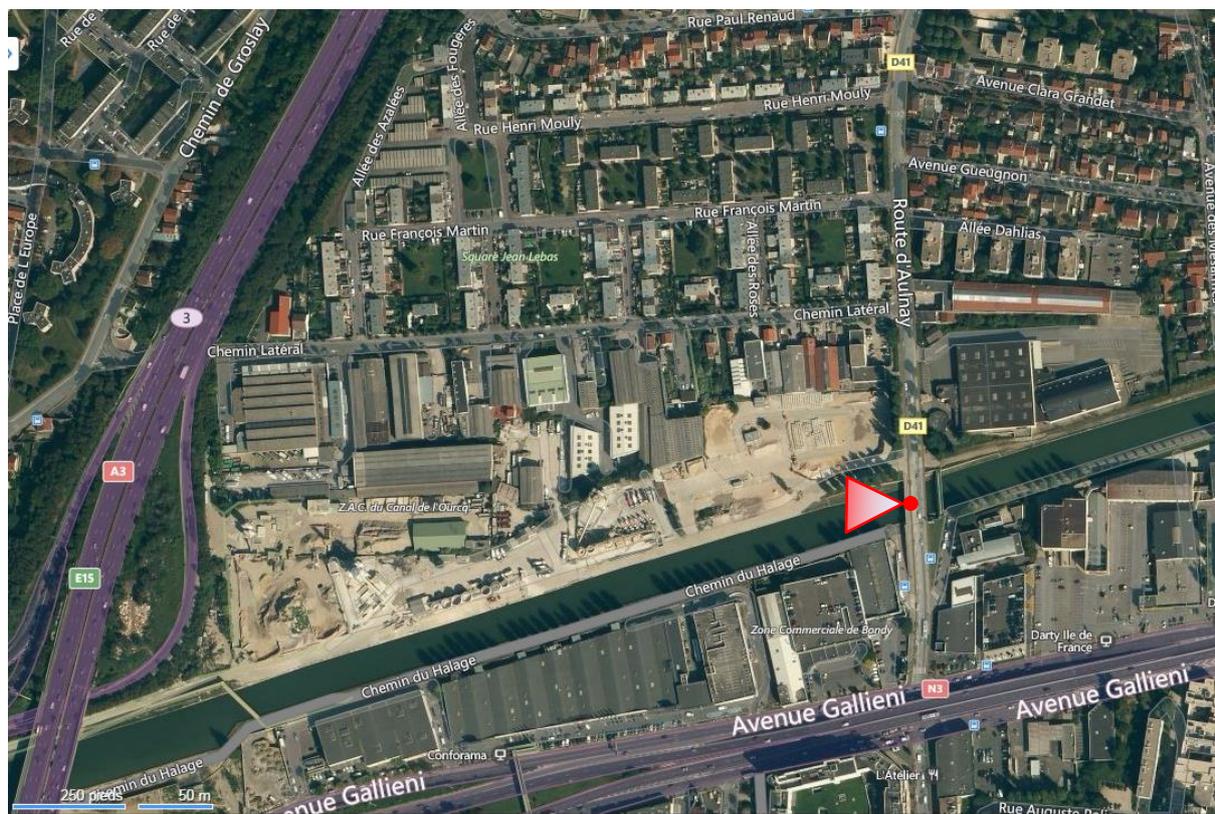
L'axe RN 3 / Canal de l'Ourcq a amorcé, à travers des projets d'aménagements intégrant une mixité d'usage et un travail sur l'identité du secteur, la régénération de son tissu industriel sur plus de 200 ha à Pantin, Bobigny, Romainville, Noisy-le-Sec et Bondy. Ce grand secteur fluvial désigné comme « territoire stratégique et prioritaire » dans la cartographie du SDRIF est d'importance métropolitaine. Il sera structuré par l'insertion d'un TCSP sur la RN 3 et l'émergence d'importants pôles d'échanges.

Au-delà des projets d'ores et déjà lancés, d'autres secteurs urbains stratégiques du territoire seront amenés à connaître de profondes mutations. Le quartier de la gare de Noisy-le-Sec constitue un secteur à enjeux pour les années à venir, et ce à travers deux aspects :

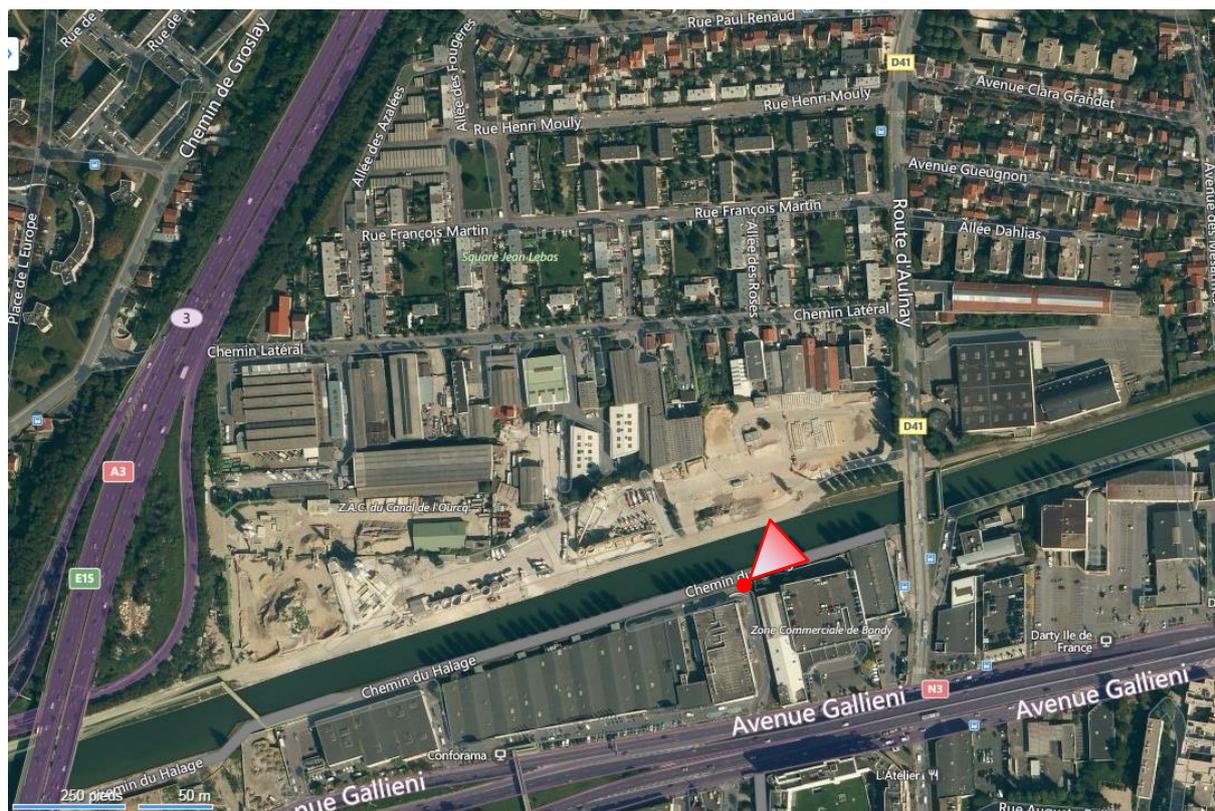
- Aujourd'hui sous-dimensionnée, la gare devra faire l'objet d'une restructuration ambitieuse dans les années à venir pour répondre à l'importance de sa fréquentation et assurer son rôle de pôle structurant et intermodal du territoire noiséen et intercommunal.
- Le quartier dans son ensemble devra en même temps faire l'objet d'un projet urbain ambitieux et qualitatif autour de cette nouvelle Gare de Noisy-le-Sec.

Enfin, le développement de ce secteur s'appuie également sur le potentiel d'activités portuaires sur le Canal de l'Ourcq.

### 2.5.3. Illustrations du paysage de proximité

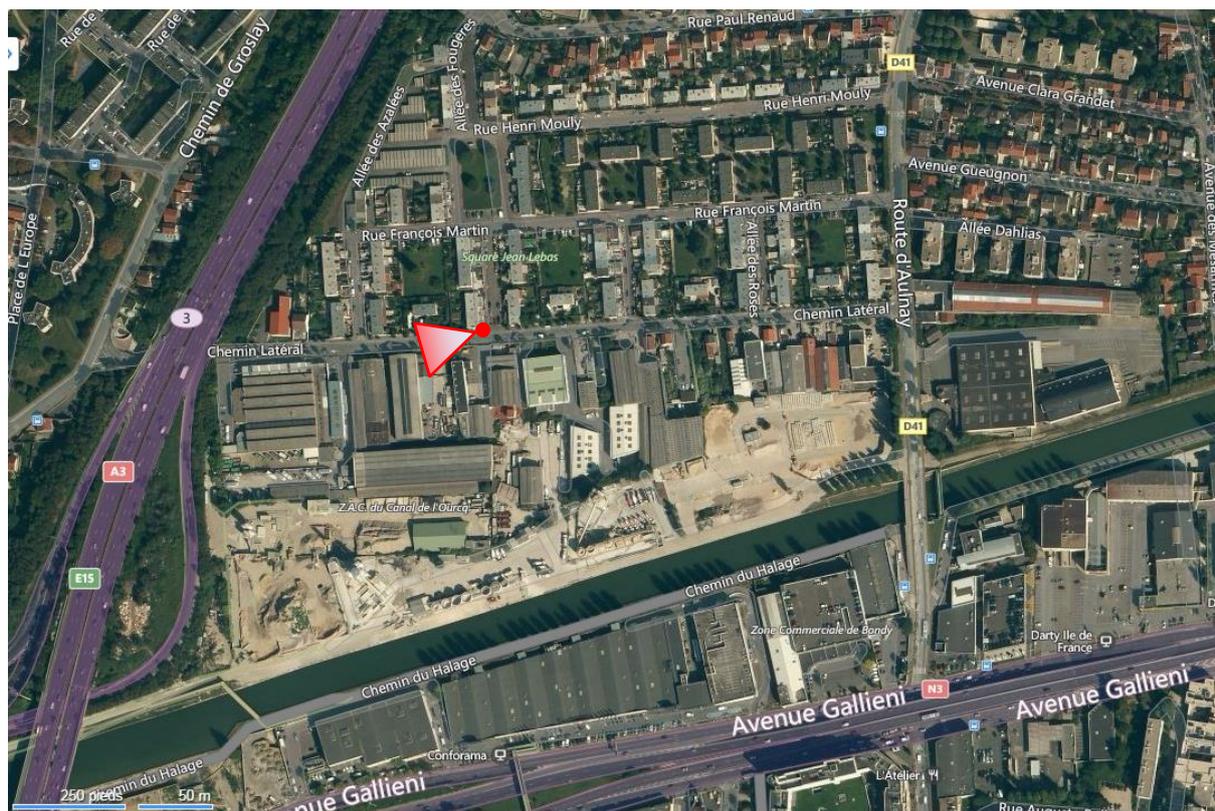


- Quai / chemin de halage -

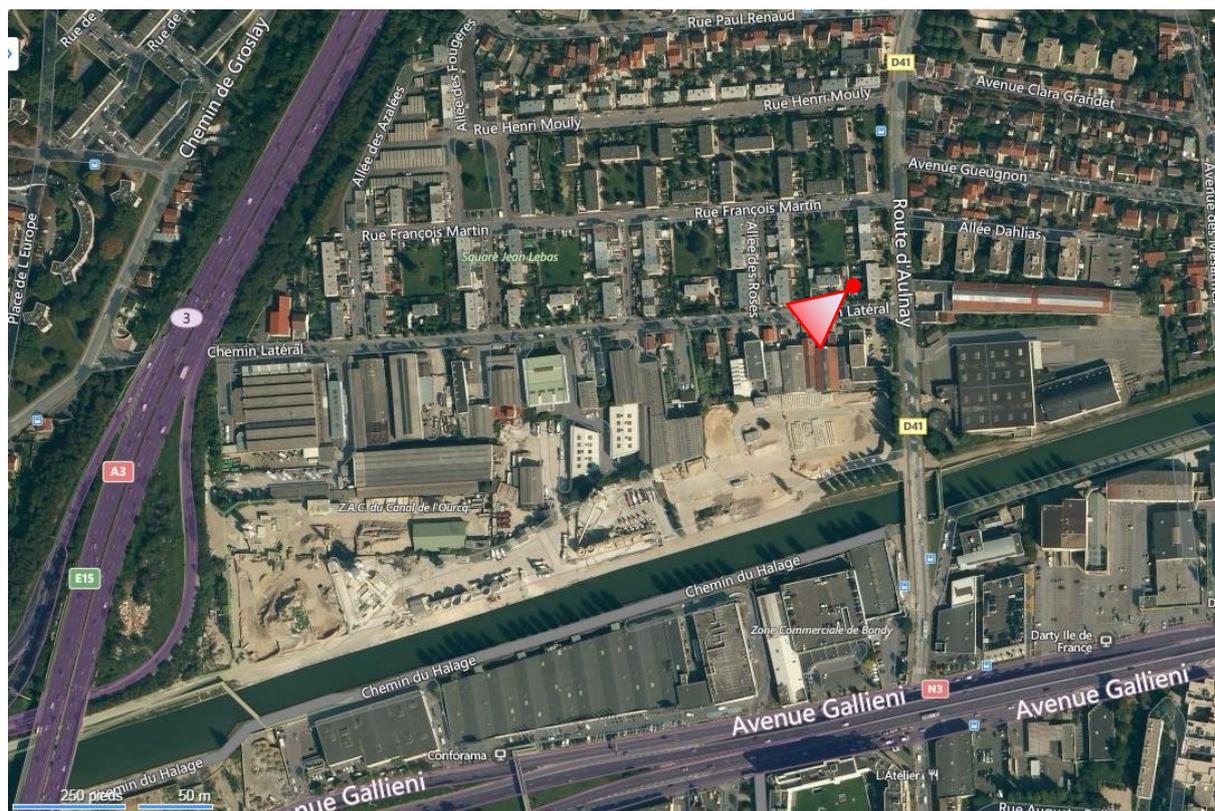


Vue sur le pont d'Aulnay depuis  
le chemin de Halage



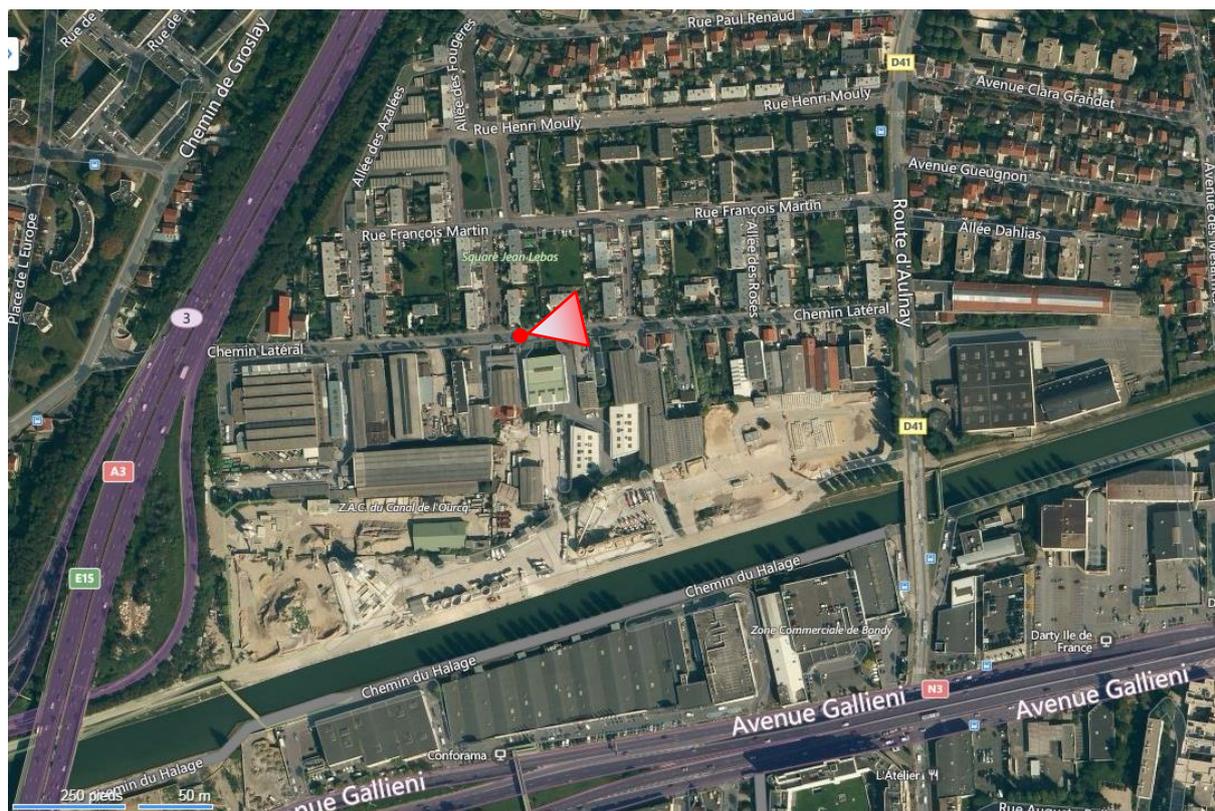


Vue depuis le chemin latéral



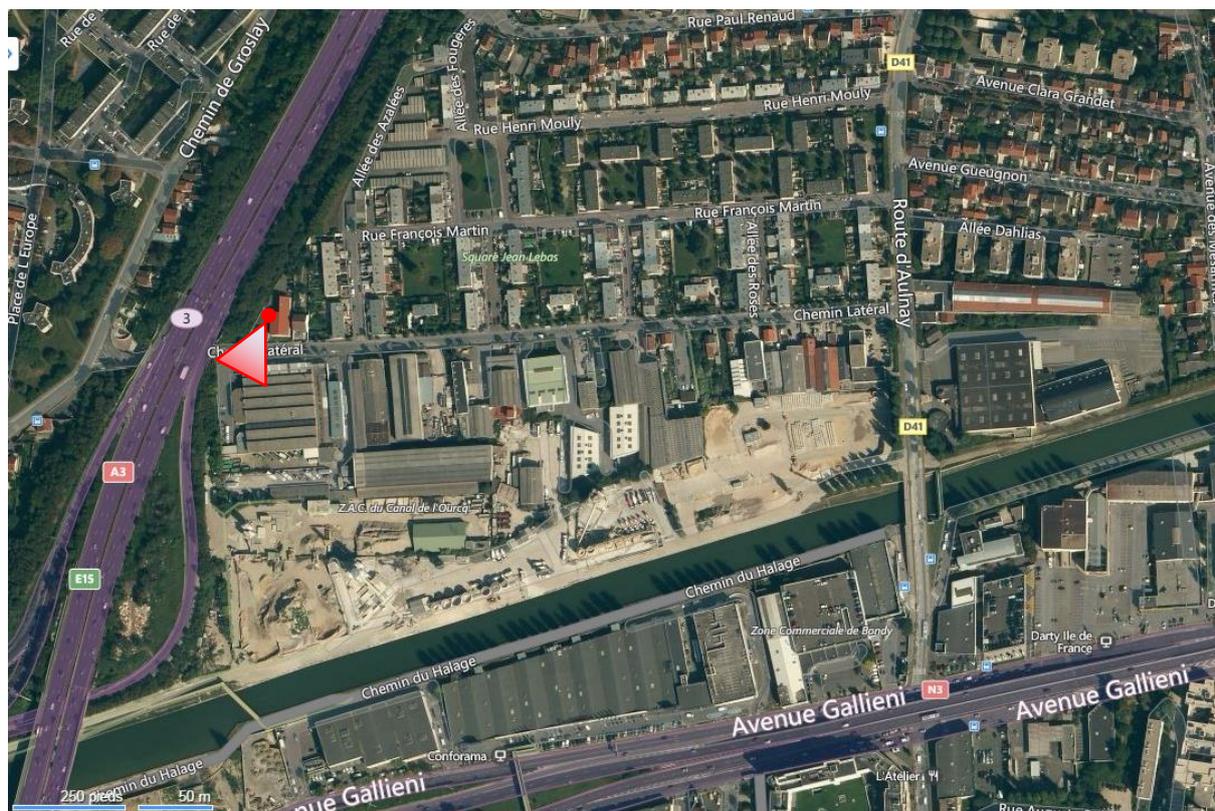
Vue depuis le chemin latéral





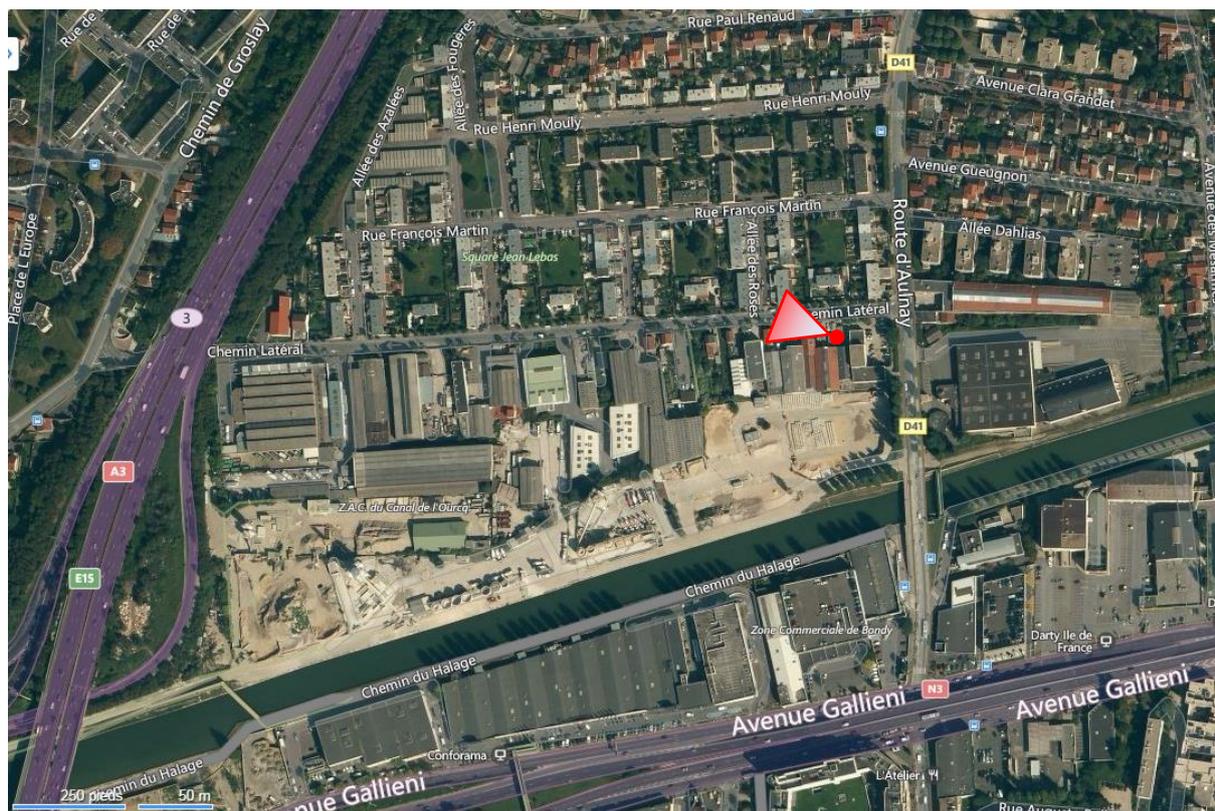
Vue depuis le chemin latéral





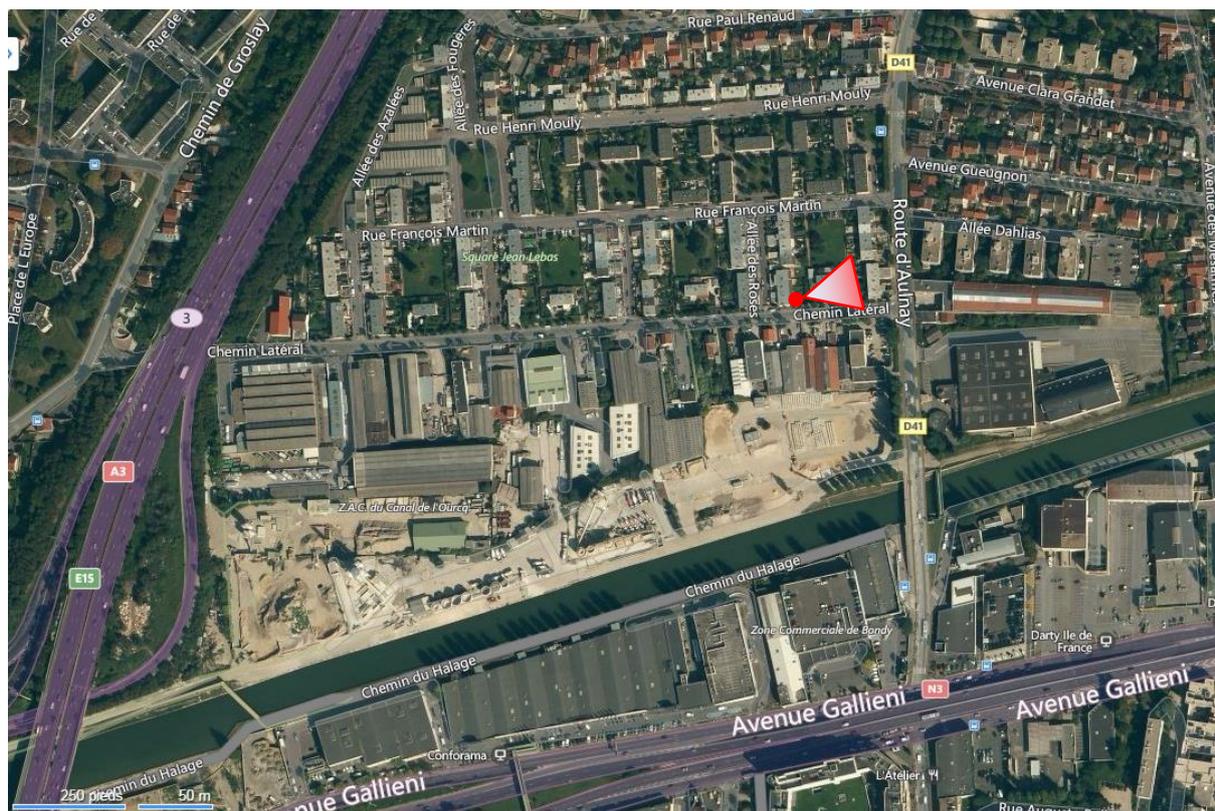
Vue depuis le chemin latéral





Vue depuis le chemin latéral

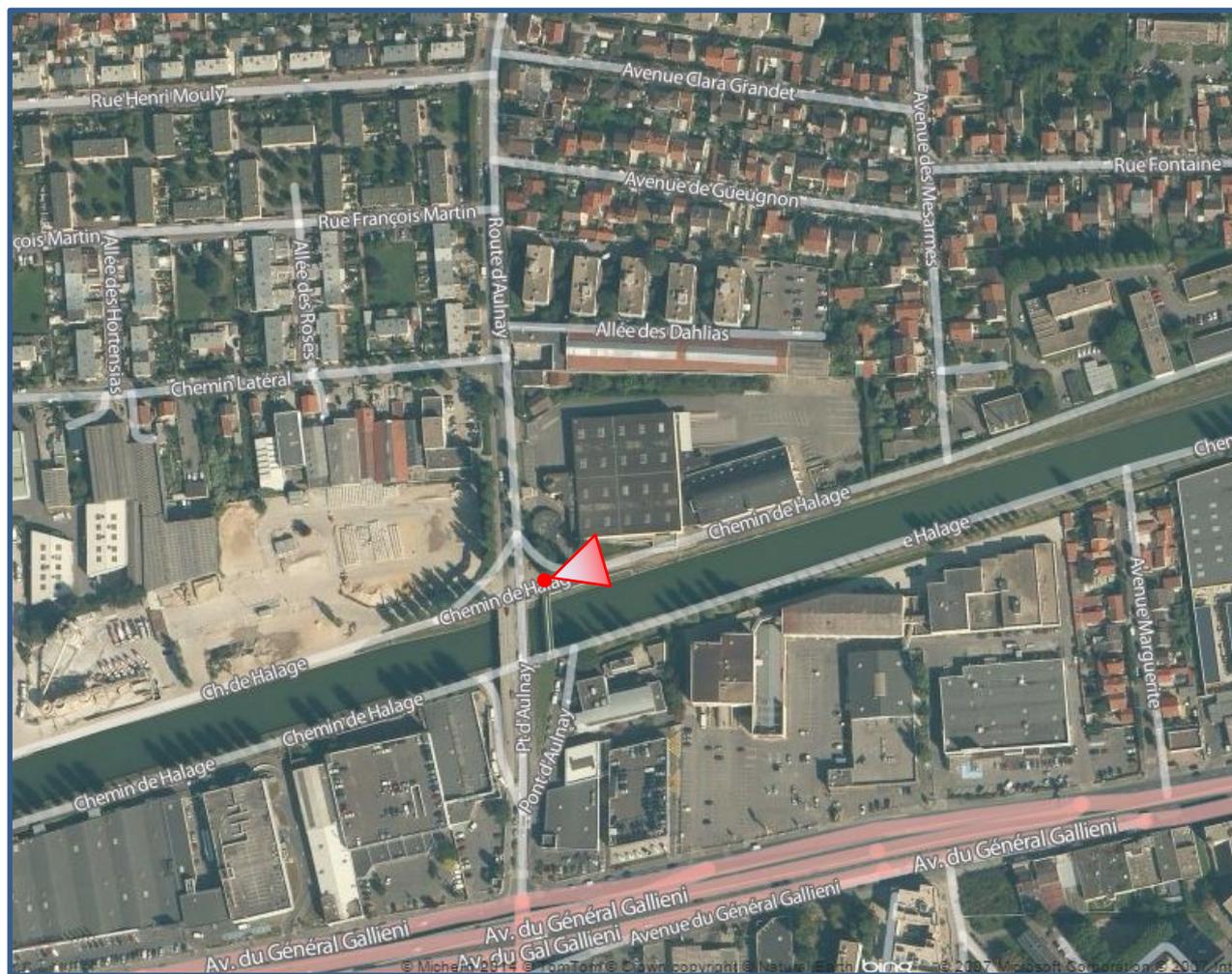




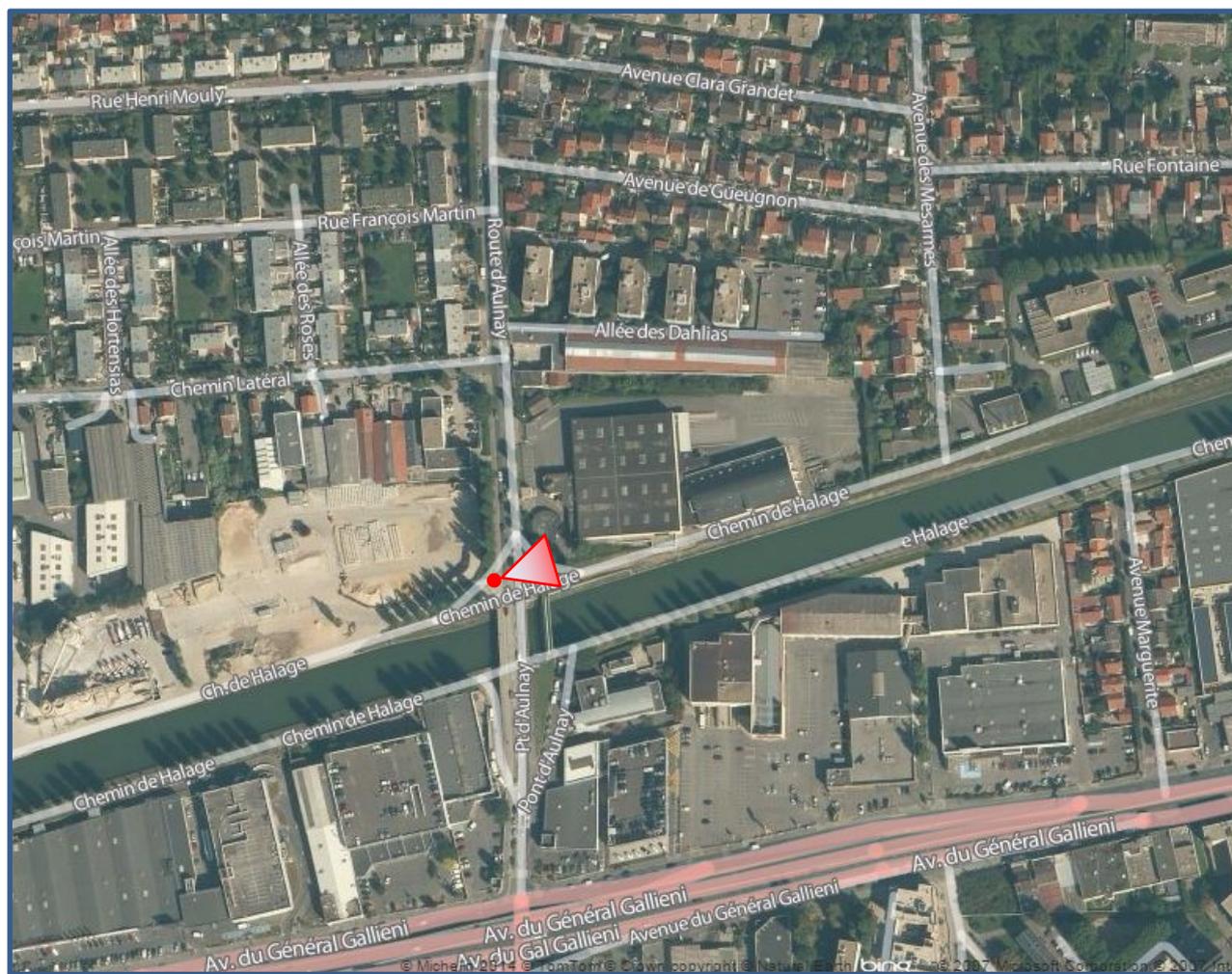
Vue depuis le chemin latéral



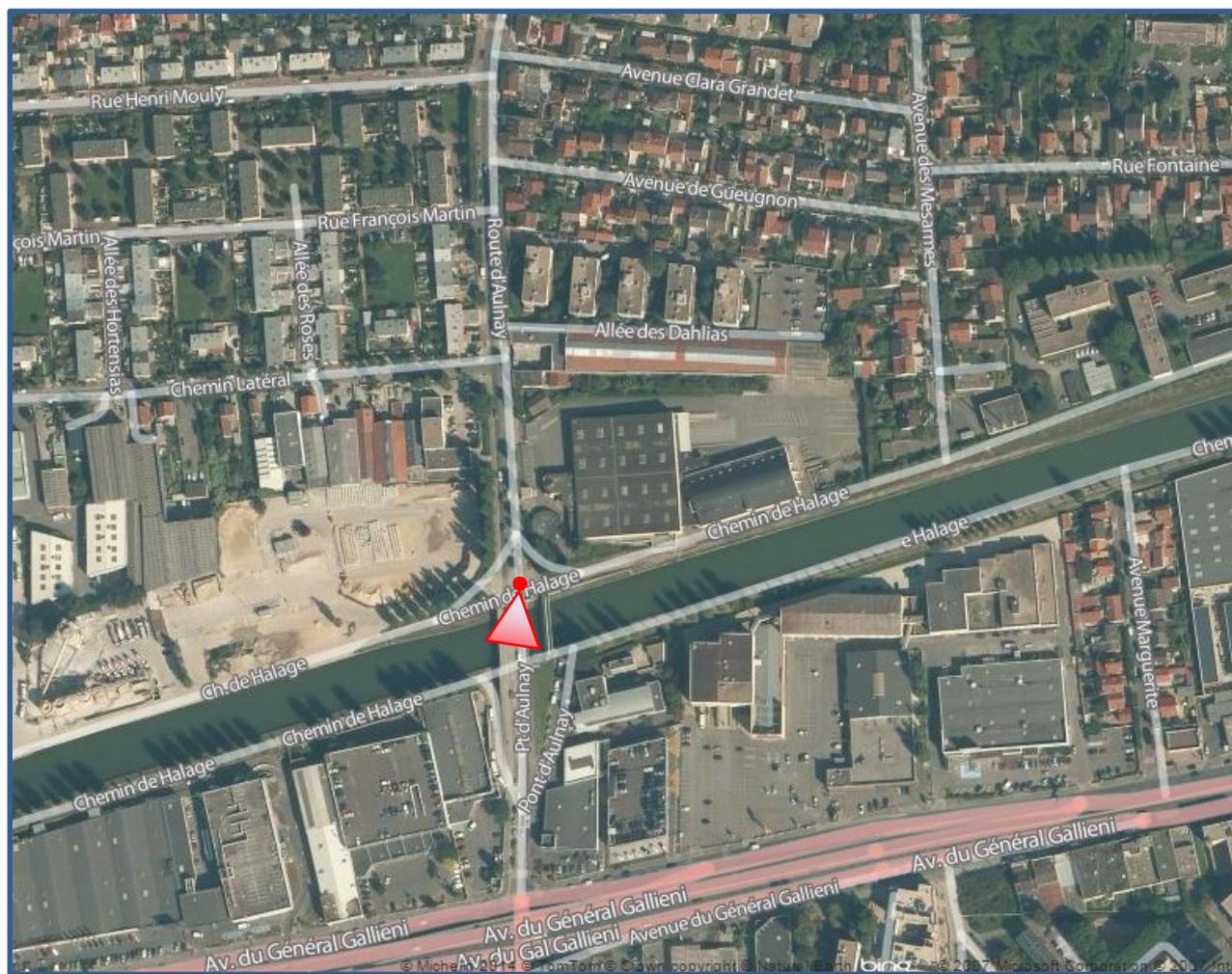
Le reportage photographique ci-dessous est extrait de la demande d'examen cas par cas réalisée pour le secteur des Salins. Il permet d'appréhender le contexte paysager local.



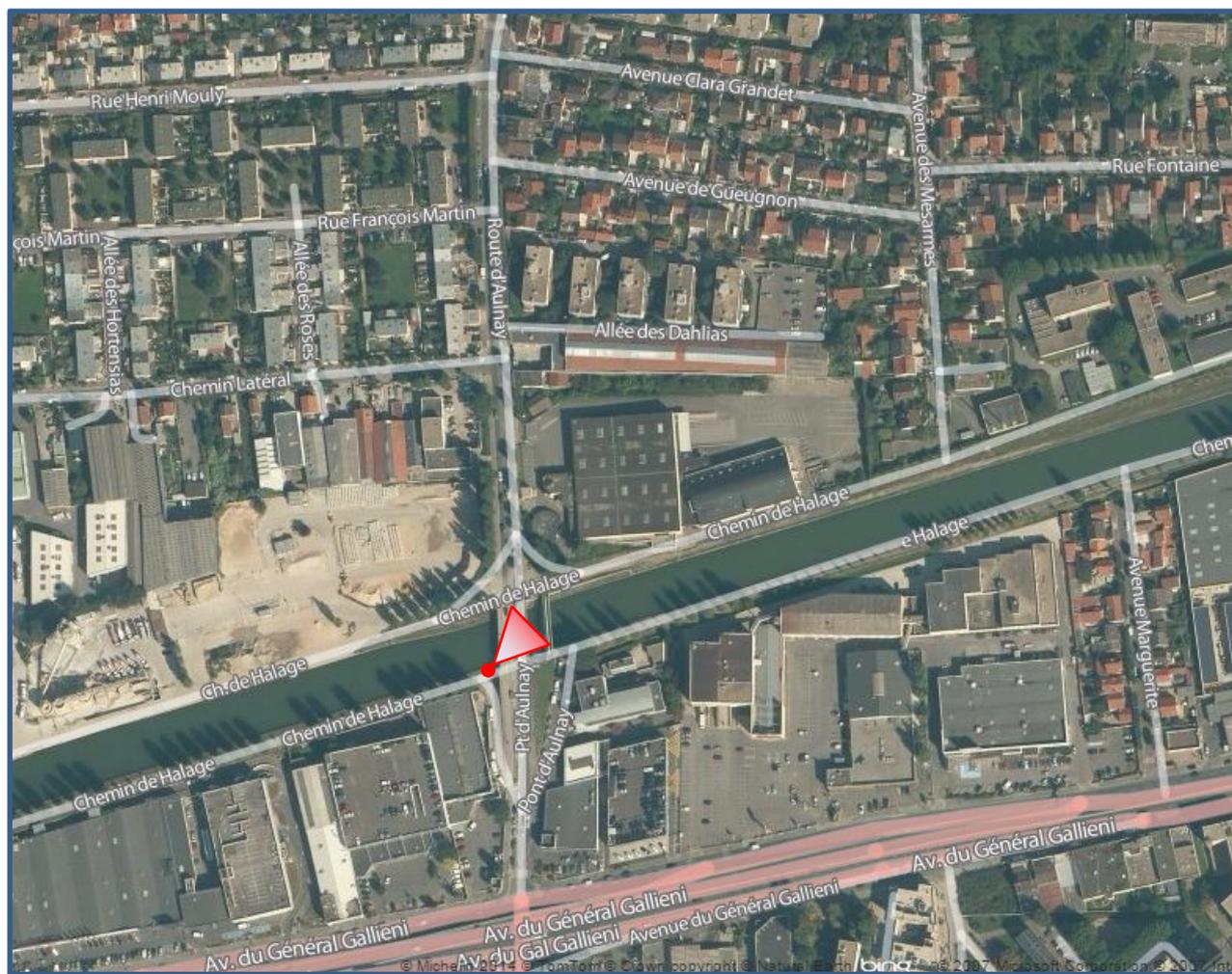
- Chemin de Halage -



- Accès Sud-Ouest -



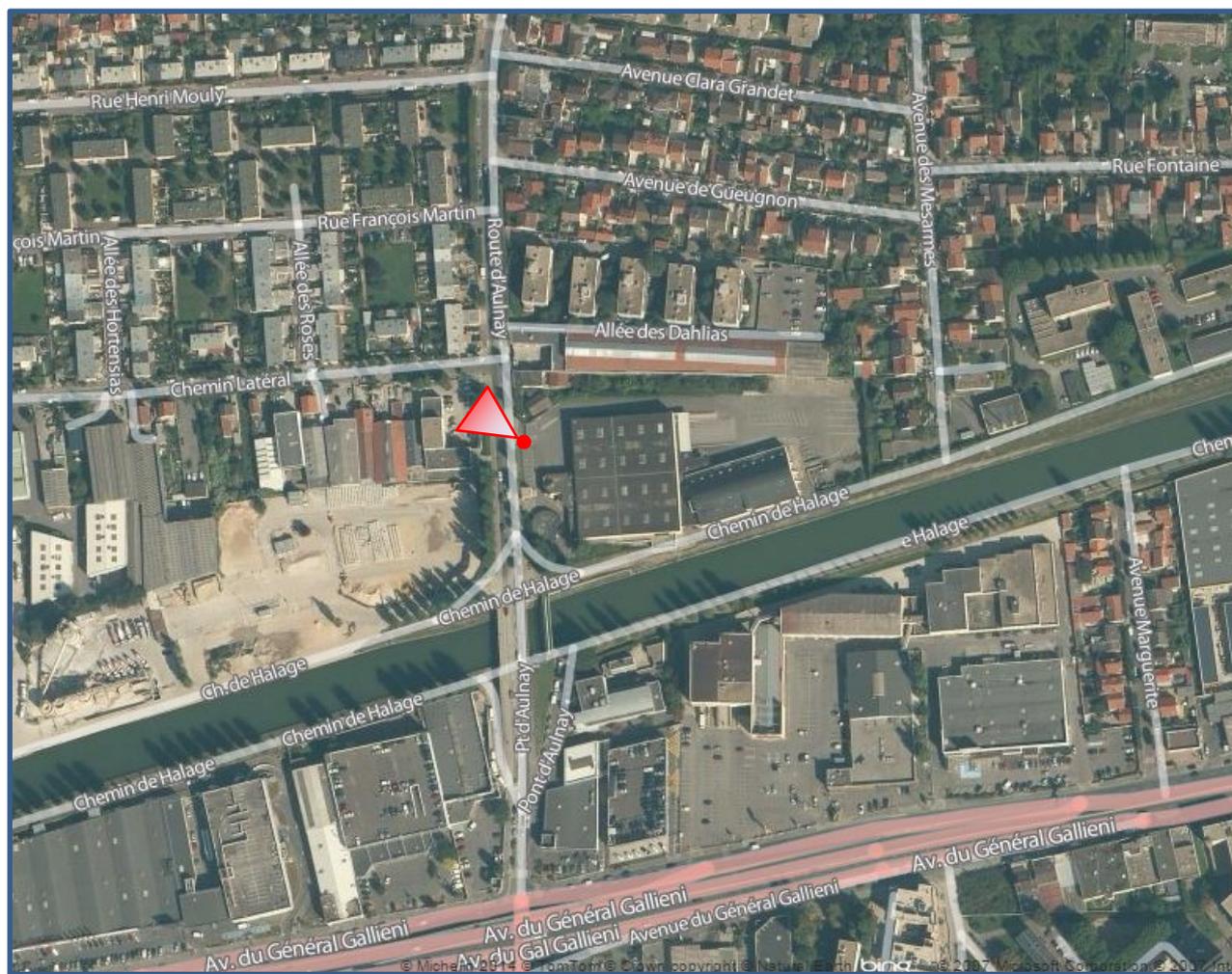
- Pont d'Aulnay -



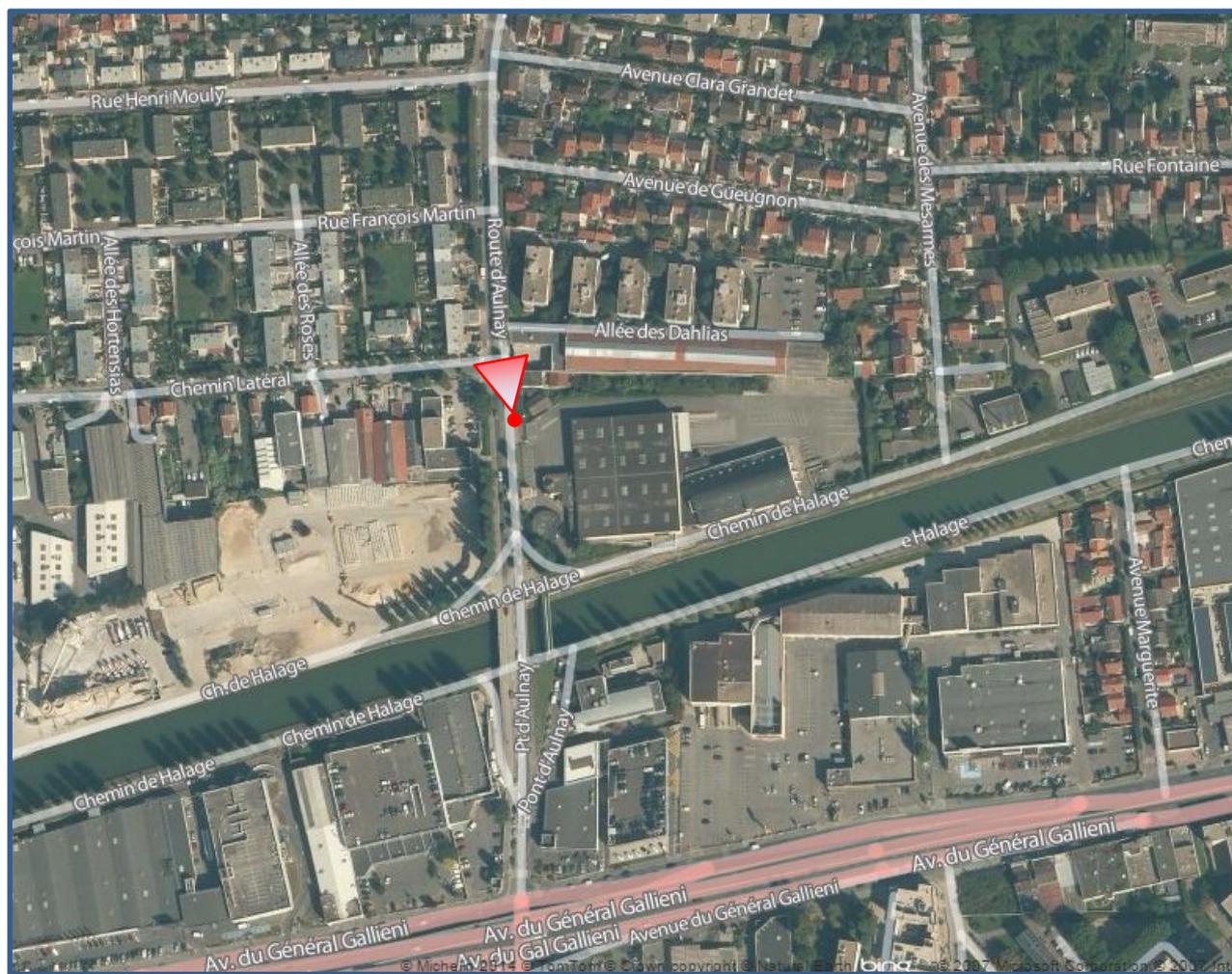
- Chemin de Halage -



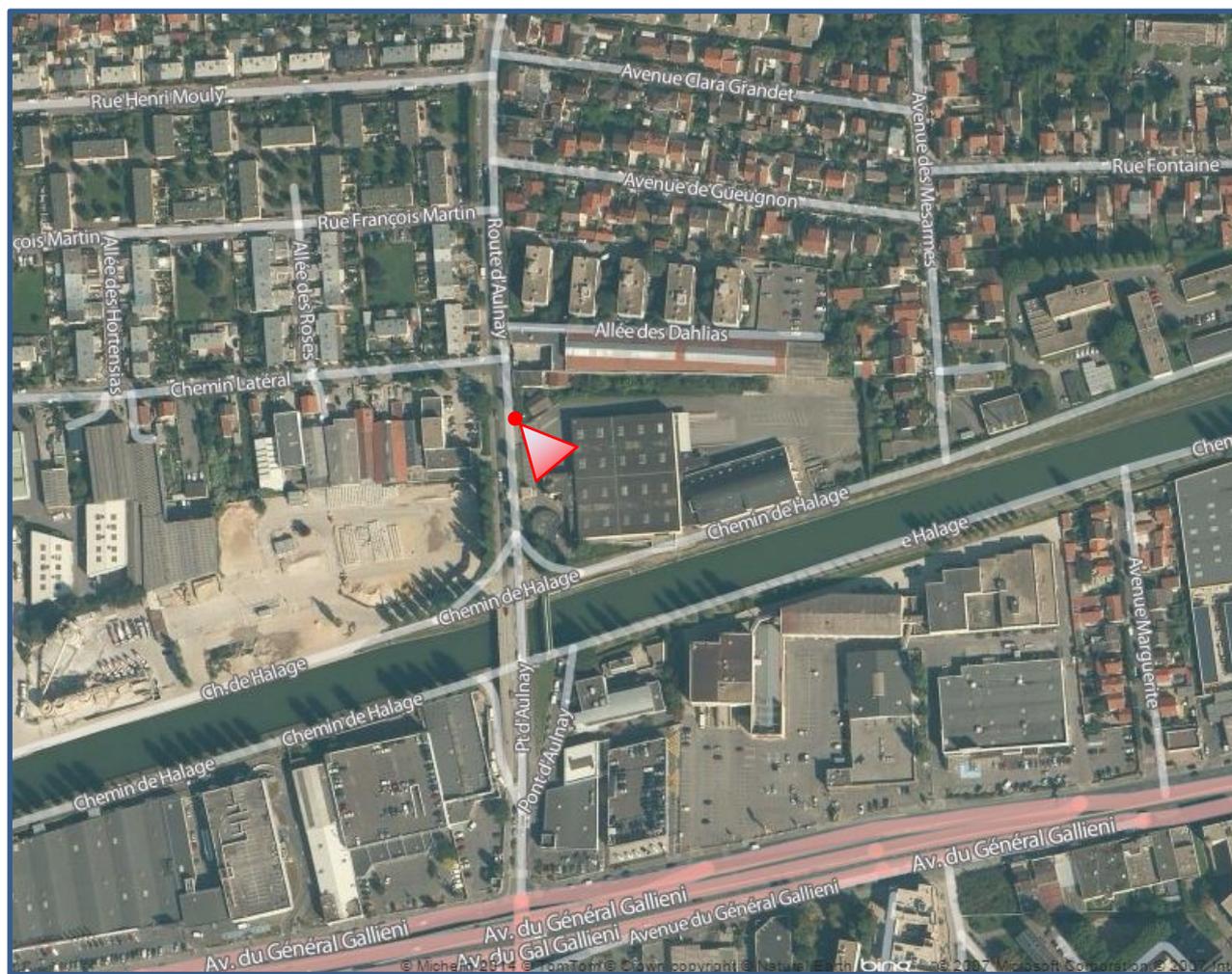
- Façade Sud -



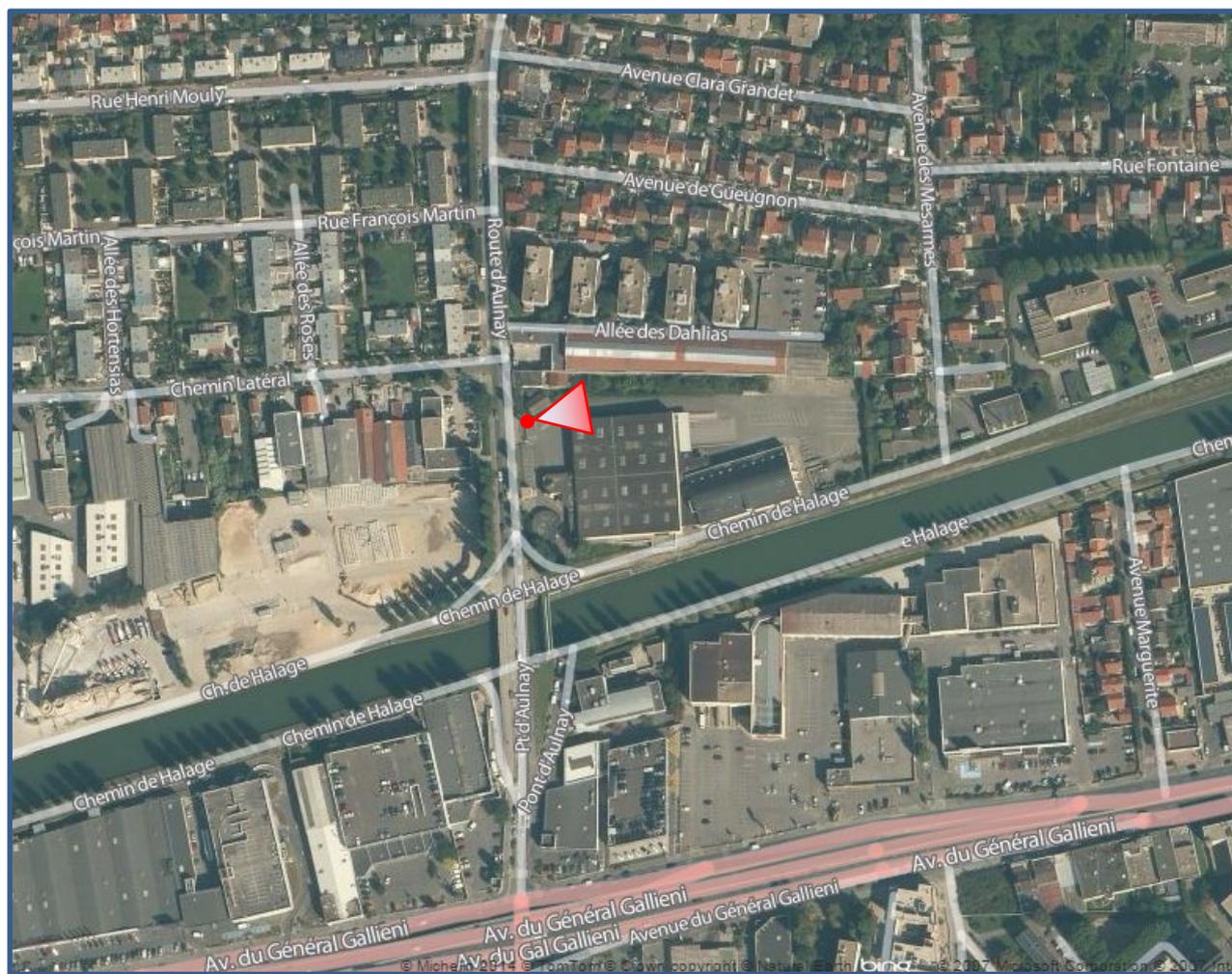
- Route d'Aulnay -



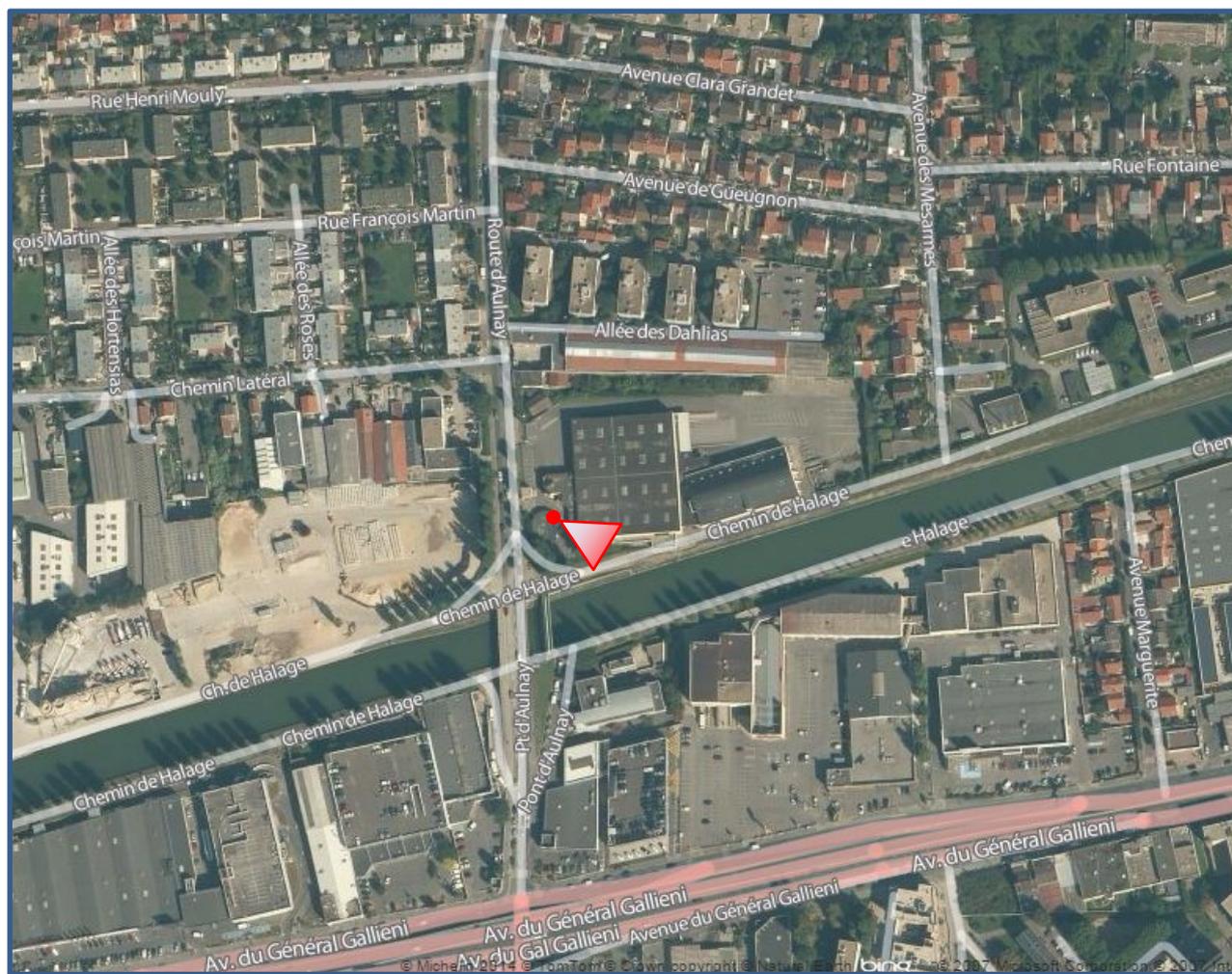
- Route d'Aulnay -



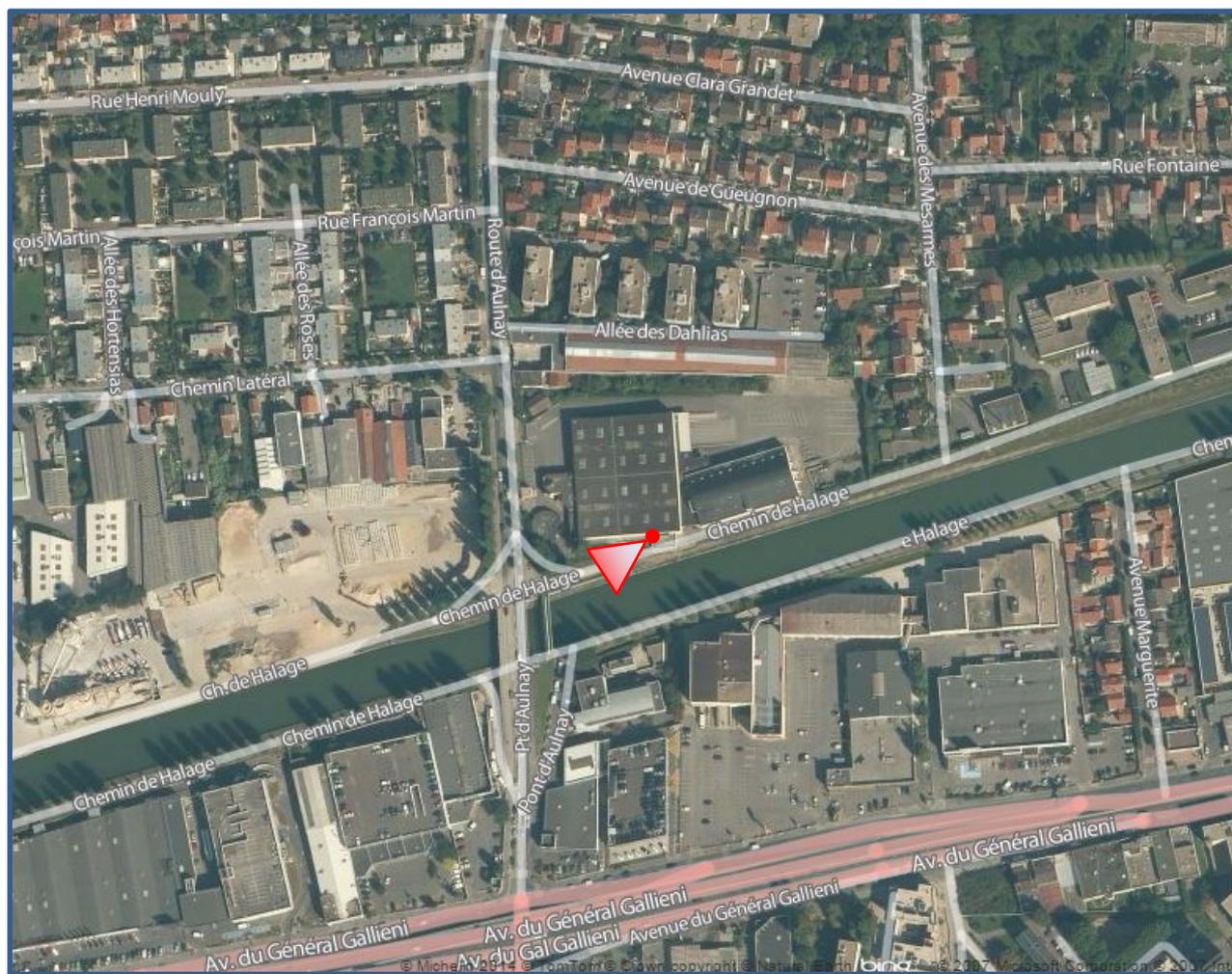
- Façade Ouest -



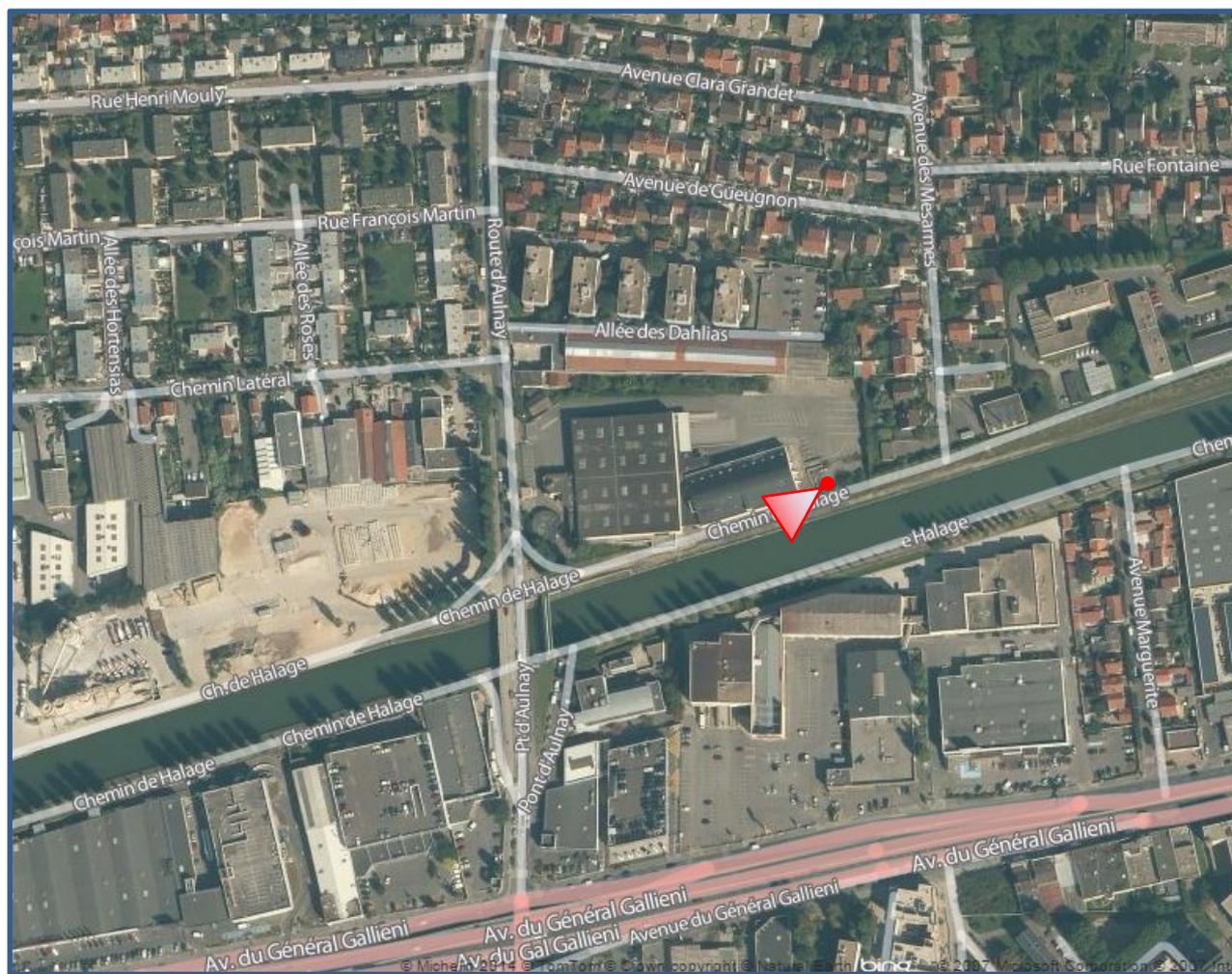
- Entrée façade Ouest -



- Cour intérieure -



- Façade Sud -



- Chemin de halage -

**Conclusion sur le paysage :**

La ZAC des Rives de l'Ourcq a intégré ces différentes actions. En effet des percées visuelles dans la composition urbaine depuis le chemin latéral vers le canal permettent de donner à voir le canal. Un aménagement paysager des bords du canal est prévu en lien avec le verdissement des cœurs d'îlots et de leurs abords. Le parcours de cette promenade le long du canal sera jalonné d'un espace public pouvant accueillir des activités de loisir et de restauration.

## **2.6. LE CLIMAT**

---

Voir les justifications apportées au chapitre 4.7.

### 3. Justification du projet retenu

---

Les commentaires de l'Autorité Environnementale n'appellent pas de justification complémentaire.

## 4. Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

### 4.1. LA PHASE DE TRAVAUX

Les commentaires de l'Autorité Environnementale n'appellent pas de justification complémentaire.

### 4.2. L'EAU

#### Emploi de produits phytosanitaires

L'entretien des espaces verts réalisés dans le cadre du projet sera à la charge de la commune de Bondy. Dans le cadre de ses actions développement durable la commune de Bondy a fait le choix de supprimer les produits phytosanitaires pour l'entretien de ses différents espaces verts.

#### Zones humides

L'article L211-1 du code de l'environnement définit la zone humide comme suit : « on entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ».

Pour faciliter la préservation des zones humides et leur intégration dans les politiques de l'eau, de la biodiversité et de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'Île-de-France, la DRIEE a lancé en 2009 une étude visant à consolider la connaissance des secteurs potentiellement humides de la région selon les deux familles de critères mises en avant par l'arrêté du 24 juin 2008 modifié - critères relatifs au sol et critères relatifs à la végétation.

Le tableau ci-après présente une description succincte des différentes classes.

Classe	Type d'information
Classe 1	Zones humides de façon certaine et dont la délimitation a été réalisée par des diagnostics de terrain selon les critères et la méthodologie décrits dans l'arrêté du 24 juin 2008 modifié
Classe 2	Zones dont le caractère humide ne présente pas de doute mais dont la méthode de délimitation diffère de celle de l'arrêté : - zones identifiées selon les critères de l'arrêté mais dont les limites n'ont pas été calées par des diagnostics de terrain (photo-interprétation) - zones identifiées par des diagnostics terrain mais à l'aide de critères ou d'une méthodologie qui diffère de celle de l'arrêté
Classe 3	Zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser.
Classe 4	Zones présentant un manque d'information ou pour lesquelles les informations existantes indiquent une faible probabilité de zone humide.
Classe 5	Zones en eau, ne sont pas considérées comme des zones humides

Concernant les zones humides, une partie du secteur d'étude se situe en enveloppe de classe 3.

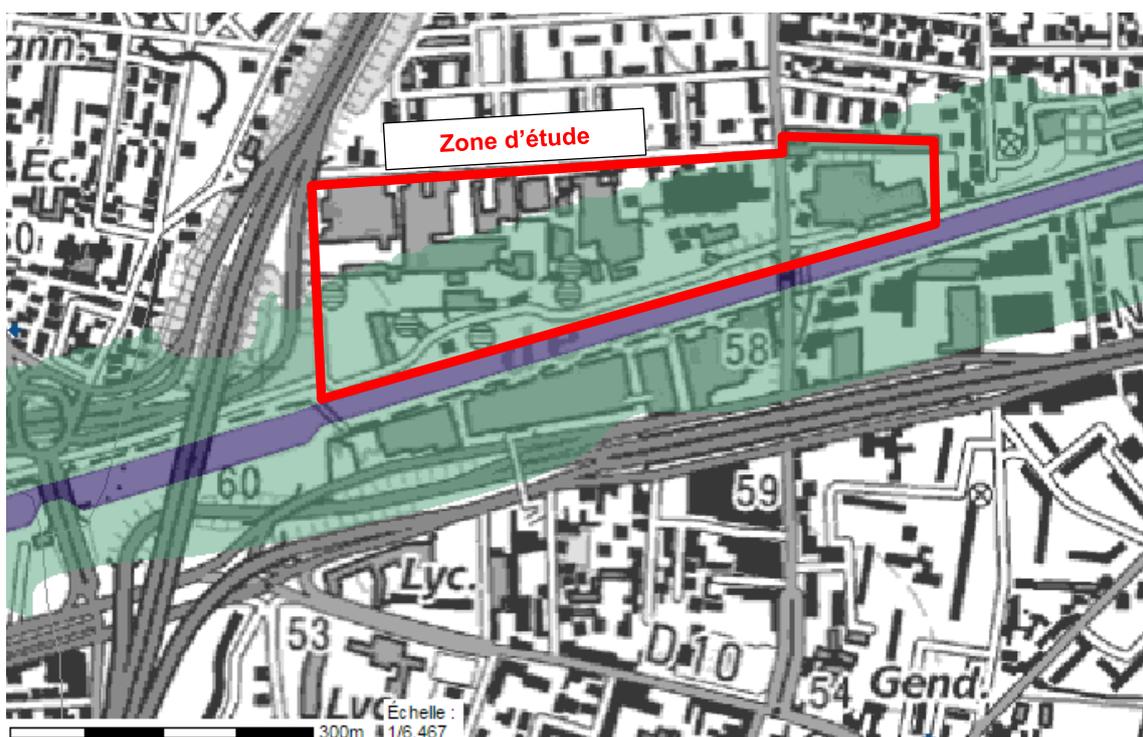


Figure 13 :Extrait cartographique des enveloppes de zones humides

Ce constat signifie qu'il existe une probabilité que le secteur d'étude corresponde aux critères de définition d'une zone humide.

Cependant, sur la Figure 13 précédente, on observe qu'une enveloppe théorique de zone humide a été systématiquement dessinée sur 150m de part et d'autre des berges de l'Ourcq, sur l'ensemble de son linéaire.

Rappelons que le canal de l'Ourcq est canalisé au droit du secteur d'étude, et que la fragilisation de ses berges pourrait occasionner quelques fuites ponctuelles et susceptibles d'humidifier les terrains environnants, ce qui explique sans doute le classement de la zone en catégorie 3.

Néanmoins, nous rappelons également que les sondages effectués dans le cadre des études de pollutions des sols, ont démontré l'existence de sols pollués au droit des berges Nord du canal de l'Ourcq, plus précisément sur les sites industriels Lafarge, Cemex, Polo et Holcim. L'implantation de ces sites est représentée sur la carte ci-dessous.

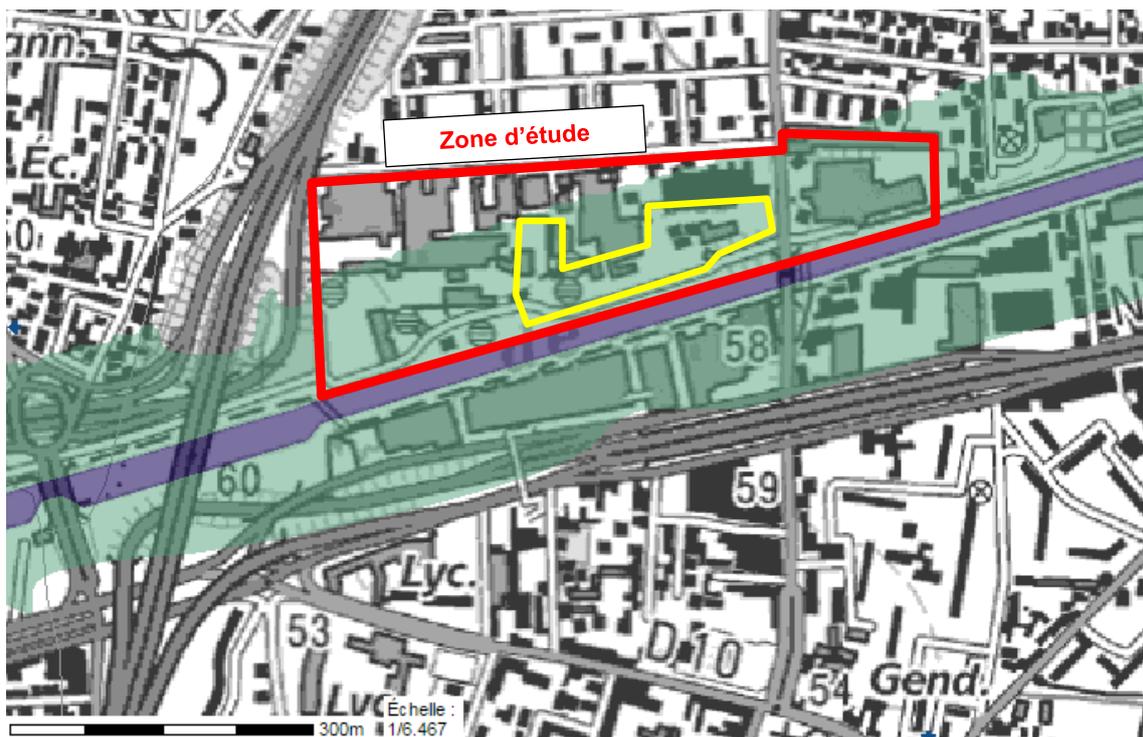


Figure 14 : Superposition des enveloppes de zones humides et des périmètres de sites concernés par la pollution de sols

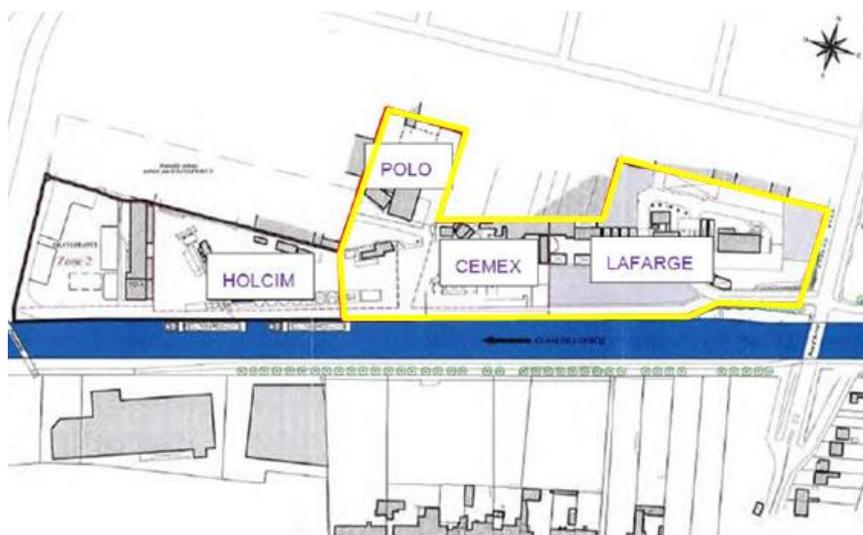


Figure 15 : Localisation des sites industriels

Dès lors, on voit bien que les enveloppes de zones humides « théoriques » concernent des parcelles polluées représentant peu d'intérêt au développement d'un écosystème typique de zone humide.



Figure 16 : Source : BingMap

Les photos ci-dessus illustrent le passif industriel du secteur, rendant le lieu inadapté au développement de zones humides.

Partant de ce constat, l'état de pollution du site ne permet pas de considérer que cette éventuelle zone humide présenterait un intérêt particulier.

### **4.3. LES TRANSPORTS, LE BRUIT, ET LA QUALITE DE L'AIR**

---

Les commentaires de l'Autorité Environnementale n'appellent pas de justification complémentaire.

### **4.4. LES MILIEUX NATURELS**

---

#### **La stratégie « Trame verte »**

Partant du constat que le secteur d'étude est aujourd'hui majoritairement occupé par des activités industrielles qui ne laissent guère de place aux espaces verts, le parti d'aménagement du projet, qui prévoit la création de 10 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts par rapport à l'existant, ne peut que contribuer au renforcement de la fonctionnalité de la trame verte et de la continuité écologique référencée sur la SRCE d'Ile-de-France.

#### **Les friches urbaines**

Comme le mentionne l'étude d'impact, les délaissés de l'autoroute, présents sur le site, sont occupés par une végétation de friche nitrophile plus ou moins boisée de l'*Arction lappae* Tüxen 1937. La strate arbustive est, sur ce délaissé, essentiellement composée d'essences horticoles qui ont cependant tendance à s'étendre naturellement. Par ailleurs, ce délaissé est situé en dehors du périmètre du projet. Il ne sera donc pas impacté par le projet.

Aucune autre friche n'a été répertoriée au sein du secteur d'étude.

Le projet de création de ZAC sur le secteur du canal à Bondy, n'aura pas d'impact au point de vue phytosociologique et floristique car aucun habitat ou espèce floristique protégée ou patrimoniale n'ont été recensés. A noter tout de même la présence d'espèces exotiques envahissantes à prendre en compte lors de la phase de travaux.

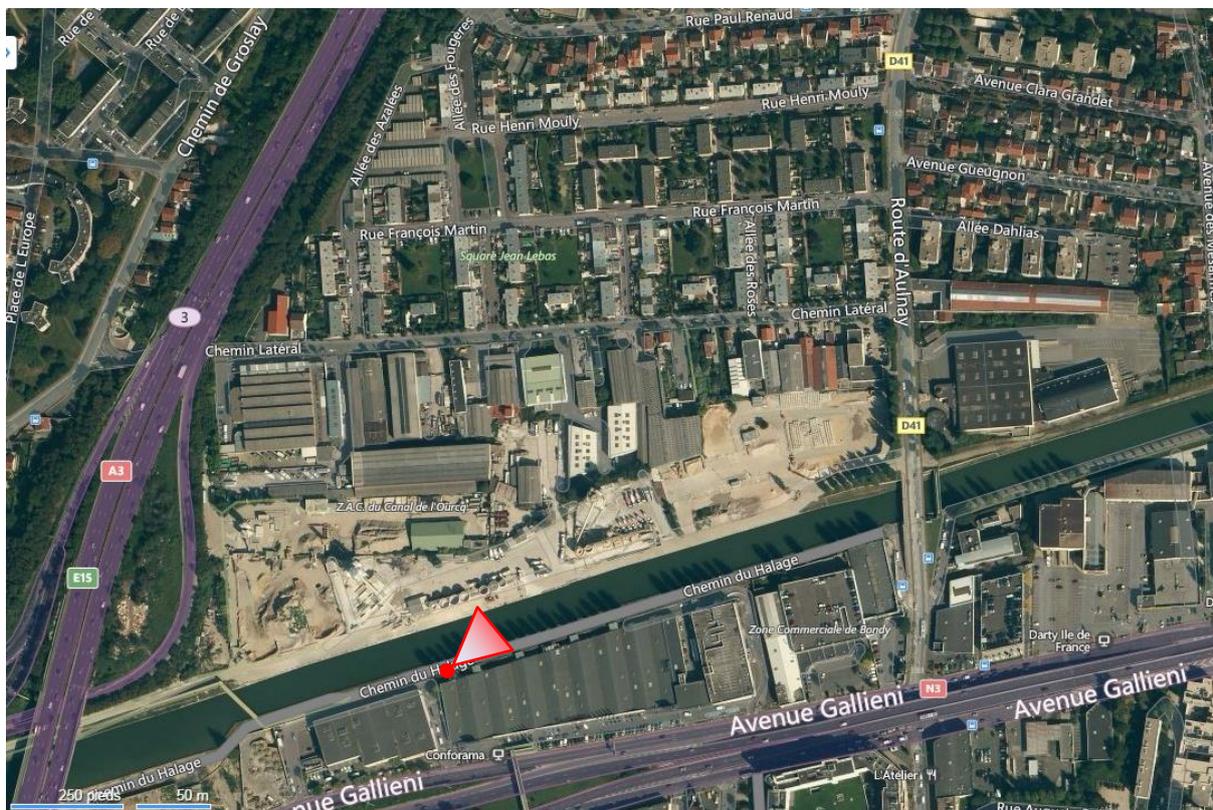
Sur le plan faunistique, trois groupes sont potentiellement concernés par des impacts au vu de leur statut : observation de chiroptère, oiseaux et reptile protégés.

- Tout d'abord la présence de la Pipistrelle de Kuhl et d'oiseaux protégés au niveau du canal et des haies le bordant est notée. Cependant ce secteur ne devrait pas être modifié lors du projet de ZAC, ce qui n'impacterait pas ces espèces qui utilisent ce secteur comme zone de chasse et de déplacement.
- Concernant les oiseaux protégés, certains peuvent également nicher sur le site, c'est pourquoi il est conseillé d'éviter la période de reproduction pour un défrichage ou une démolition du bâti.

#### **La végétalisation des espaces verts**

La palette végétale du parti d'aménagement paysager est présentée en pages 118 et suivantes de la note complémentaire à l'étude d'impact. Des précautions particulières ont été prises dans le choix de ses essences afin de limiter la présence d'espèces allergisantes.

## 4.5. LE PAYSAGE



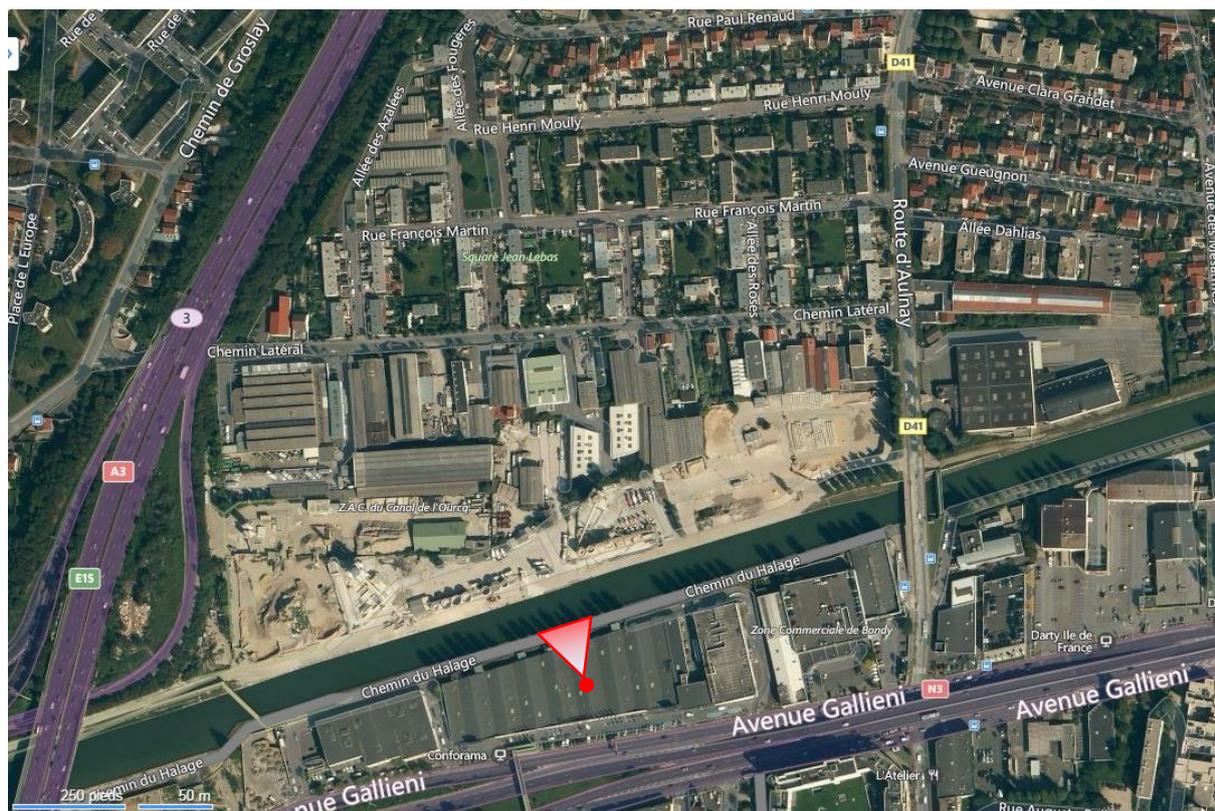


Figure 17 : Photomontages du projet à hauteur d'homme

Ces 2 perspectives réalisées à hauteur d'homme montrent la réappropriation de l'espace canal élargi avec les jardins qui s'y développent en rives et se prolongent en cœur d'îlot.

L'esprit du paysage est de créer de la perméabilité et de la transparence visuelle du nord au sud, tant avec la végétation, organisée en bosquets qu'avec les masses bâties qui s'ouvrent en pignon sur le canal.

On y remarque également la volonté de varier les hauteurs du bâti qui participe de l'effet de transparence visuelle recherchée.

## **4.6. L'ENERGIE**

---

Les commentaires de l'Autorité Environnementale n'appellent pas de justification complémentaire.

## 4.7. LE CLIMAT

Le parti d'aménagement paysager prévoit la création d'espaces verts. Ces derniers seront plus nombreux à l'état projeté que ceux recensés à l'état actuel.

Il est reconnu que les espaces verts contribuent fortement à la réduction des îlots de chaleur urbain.

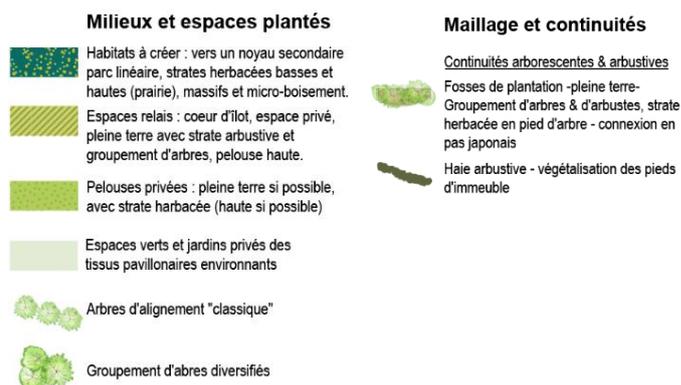


Figure 18 : Implantation des espaces verts projetés

## 5. Annexes

---

### 5.1. RESUME NON TECHNIQUE RELATIF AUX THEMATIQUES ENERGIE ET PAYSAGE

---

#### 5.1.1. Energie

Les scénarios géothermiques représentent la meilleure solution du point de vue des émissions de CO2 évitées.

L'approvisionnement gaz offre le moins bon résultat.

La solution au seul raccordement au réseau de chaleur n'offre pas les meilleurs résultats mais reste une alternative crédible aux sources d'énergie fossiles.

#### 5.1.1. Paysage

Actuellement, sur les rives du canal dominant les activités industrielles et commerciales. La fonction portuaire est également importante, son activité est liée aux centrales à bétons qui génèrent un trafic de pondéreux et de matériaux. Le canal est donc un élément constitutif de l'identité de la ville.

A l'état projeté, l'objectif est de structurer l'insertion paysagère du canal de manière à ce que ce dernier ne soit plus considéré comme étant un corps étranger voire un obstacle à franchir. En ce sens, le parti pris d'aménagement paysager fait une place importante à l'insertion du canal, tant du point de vue touristique de part l'aménagement de ses chemins de halage, que logistique de par l'optimisation de son exploitation (fret fluvial).