



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 23 septembre 2018
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet d'aménagement du quartier Bienvenue-Gare
sur la commune du Bourget (Seine-Saint-Denis)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du quartier « Bienvenue-Gare » sur la commune du Bourget dans le département de la Seine-Saint-Denis conduit dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC). Il sera joint au dossier de création de la ZAC.

Sur deux emprises de 5 et 3 hectares respectivement, les secteurs « Gare » et « Bienvenue » sont d'anciens sites industriels voués à la démolition dans un environnement pavillonnaire à préserver. Le projet vise la création d'un nouveau quartier en lien avec la future gare du Bourget du Grand Paris Express (GPE), destiné à accueillir 1 000 logements, des commerces, services de proximité, des bureaux, un groupe scolaire et un parking de rabattement lié à la gare.

Les principaux enjeux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent : la pollution (des sols et de la nappe, de l'air), le bruit, la phase travaux, les risques naturels, les déplacements et les nuisances et pollutions associées, le paysage, la prise en compte de lignes haute tension, et les effets cumulés avec les projets voisins. Ces enjeux sont bien identifiés par le maître d'ouvrage, à l'exception des ondes électromagnétiques qui ne sont pas prises en compte. Les thématiques sont traitées de manière globalement satisfaisante dans l'état initial. Les risques naturels, les ondes électromagnétiques et les déplacements appellent toutefois des développements.

La MRAe recommande à cet égard d'approfondir l'analyse des différents effets susceptibles d'être générés par le projet, notamment s'agissant de la phase chantier, de la pollution des sols et des eaux souterraines, des eaux pluviales, des ondes électromagnétiques, des déplacements, du bruit et de la qualité de l'air.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants, qui appellent à ce que des précisions à soient apportées dans le cadre de la procédure en cours de création de la ZAC :

- pollution des sols : s'assurer que les terrains sont compatibles avec la destination du site, en réalisant un diagnostic, une étude de la pollution des sols et le cas échéant une étude quantitative des risques sanitaires (EQRS) ;
- gestion des eaux pluviales : préciser la nature de l'ouvrage de rétention et de dépollution, son dimensionnement, et son agencement au sein du site ;
- ondes électromagnétiques : analyser les éventuelles restrictions d'usage compte tenu de la présence de lignes haute tension enfouies dans le périmètre du projet ;
- déplacements : préciser l'augmentation du trafic routier et ses incidences sur les nuisances et les pollutions associées ;
- circulations douces : intégrer à l'étude d'impact un plan des pistes cyclables prévues au sein du périmètre avec leurs connexions aux pistes extérieures au site et aux points emblématiques de la ville ;
- bruit : mettre en place des dispositions acoustiques adéquates pour assurer le confort des occupants des futurs bâtiments ;
- énergies renouvelables : conclure sur les choix retenus.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

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

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet d'aménagement de la ZAC du quartier « Bienvenue et Gare » au Bourget est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39° du tableau annexé à cet article).

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

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée. Il est émis à l'occasion de la création de la ZAC, sur la base de l'analyse de l'étude d'impact datée du 27 mars 2018 et sera versé avec le mémoire en réponse de la collectivité au dossier de création de la ZAC.

À la suite de la phase de consultation, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente considère pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

La commune du Bourget se situe à 6 kilomètres au nord-est de Paris, dans le département de la Seine-Saint-Denis.

Le projet, porté par l'Établissement public territorial Terres d'Envol, vise la création d'un nouveau quartier qui accueillera des logements, des commerces, des services de proximité, des bureaux, un groupe scolaire, un équipement sportif et un parking.

L'aire d'étude retenue pour l'étude d'impact couvre 17 hectares qui englobe les deux secteurs disjoints qui constituent la ZAC et les zones pavillonnaires contiguës et est encadrée :

- au sud par la voie ferrée (RER B) et l'ex RN2
- au sud-ouest par la rue de Verdun ;
- au nord-ouest par la RD30 ;
- au nord-est par la Tangentielle Nord (Tram 11) mise en service depuis juillet 2017 ;

Elle est distante de 500 m de la mairie (quartier Centre-Ville) au sud-ouest, mais située de l'autre côté de la Tangentielle Nord qui emprunte l'ancienne voie ferrée dont le talus constitue une coupure pour toutes les circulations. Le périmètre du projet est relativement enclavé par ces talus et par la zone industrielle longeant la RN 2 elle-même en surplomb, mais il est potentiellement attractif compte-tenu de la proximité de la gare du Bourget (RER B) appelée à devenir un pôle multimodal majeur dans le contexte francilien notamment avec l'arrivée future des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express (GPE). L'étude d'impact précise que rompre

le désenclavement du site nécessite de l'ouvrir au reste de la ville en rendant la RN2 « poreuse aux échanges avec la ville » et en créant de nouvelles voies ainsi qu'en faisant évoluer le bâti industriel actuel vers de nouvelles occupations à vocation résidentielle et tertiaire.

Les deux emprises de 5 hectares (secteur « Gare ») et 3 hectares (secteur « Bienvenue ») du projet de la ZAC « Bienvenue-Gare » sont actuellement occupés par d'anciens sites industriels voués à la démolition. Le reste du quartier est occupé par un tissu pavillonnaire qui sera préservé.

Le programme prévisionnel global sur ces 8 ha comporte :

- 1 000 logements dont 30 % de logements locatifs aidés ;
- 3 000 m² de commerces et de services de proximité ;
- 55 000 m² de bureaux ;
- un groupe scolaire de 12 à 15 classes ;
- un équipement sportif de 400 m² ;
- un parking à usage public de rabattement en lien avec la gare du Bourget et son pôle multimodal ;
- le réaménagement du carrefour sur l'ex RN2 ;
- la création depuis la RN2 d'une voie pénétrante ;
- le réaménagement du carrefour à la croisée de la RD30 et de l'avenue Carnot ;
- le prolongement des avenues Pasteur et Carnot ;
- l'aménagement d'espaces publics (squares et places publiques).



Fig 1. Localisation du site du projet (source : étude d'impact).

Le quartier de la Gare sera en lien direct avec le futur pôle multimodal et constituera aussi une entrée de ville avec des aménagements comportant les objectifs suivants :

- introduire une mixité fonctionnelle (bureaux, logements, commerces) ;
- désenclaver le quartier et le relier à la gare et au centre-ville ;

- maîtriser le trafic automobile ;
- améliorer la qualité des espaces publics et favoriser les déplacements doux ;
- créer une polarité urbaine et paysagère forte et lisible ;
- intégrer une trame verte structurante.

Pour traduire le schéma de composition reproduit ci-dessous (cf fig 2), deux scénarios distincts sont privilégiés (cf figure 3) qui comportent l'un et l'autre :

- la possibilité d'entrer et de sortir du quartier par la RN2 ;
- la réalisation d'une voie pénétrante depuis la rue de Verdun et l'ex RN2 recoupée par une seconde voie dans la continuité de l'avenue Carnot ;
- la réalisation d'une liaison douce dans la continuité de l'avenue Pasteur vers la gare ;
- un parking public de rabattement localisé près du croisement entre la voie ferrée (RER B) et l'ex RN2 ;
- l'implantation d'un pôle tertiaire composé d'immeubles assez hauts (R+6, R+7) le long de l'ex RN2 au pied de la future gare GPE jouant le rôle de vitrine et faisant écran au bruit de la RN2 pour les logements à l'arrière-plan ;
- 500 logements répartis en petit collectif (R+3+A et R+5) ;

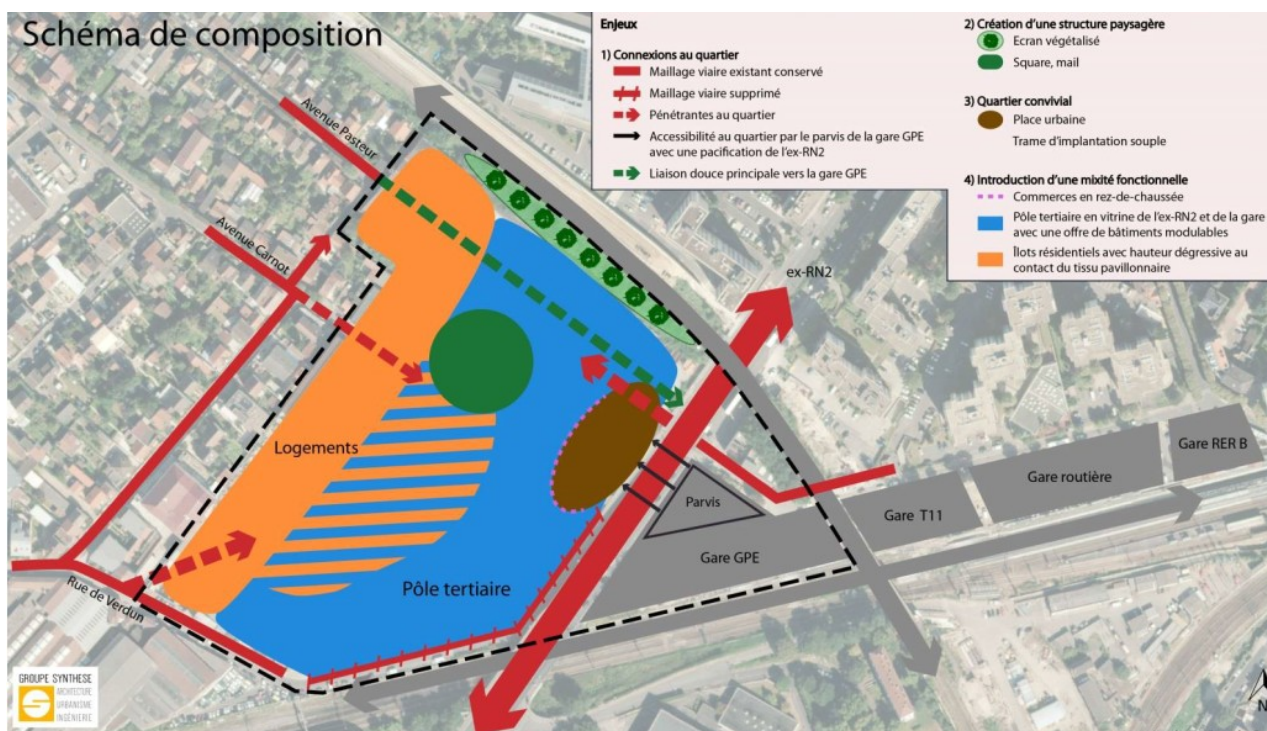


Fig 2. Schéma de composition du quartier Gare (source : étude d'impact).

L'esquisse « du square habité » se développe à partir d'un square paysager, dont la localisation centrale d'orientation Nord/Sud permet de créer des perspectives paysagères et bâties, depuis le point haut de l'Ex-RN2 et de « magistraliser » la mixité des fonctions en cœur d'opération.

Le plan de composition retenu apporte une priorité aux circulations piétonne en cœur de quartier et oriente le trajet des piétons selon un flux avenue Carnot / parvis.

La place de la voiture dans ce scénario est réduite, avec un tracé périphérique de la voie automobile qui préserve le piéton en cœur d'opération.



L'esquisse « de la vitrine économique et du jardin » est établie dans la grande trame foncière existante.

C'est la raison pour laquelle, ce scénario propose une composition voire parallèle aux voies existantes limitrophes. Ce principe permet une implantation économique directement exposée en vitrine sur l'Ex-RN2 et de ménager à l'arrière-plan le quartier résidentiel où peut se retrouver une certaine mixité des fonctions.

Le plan de composition retenu de ce scénario intègre un square paysager particulièrement connecté aux voies résidentielles limitrophes (avenues Carnot et Pasteur).



Fig 3. Les deux esquisses du quartier Gare (source : étude d'impact).

La MRAe qui souligne la qualité des descriptions fournies, note l'absence de précision sur le planning des travaux. Par ailleurs, l'îlot proche de la gare à l'est de la RN 2 et qui doit accueillir la gare multimodale pourtant intégré au projet, ne fait pas l'objet d'un descriptif architectural et fonctionnel détaillé).

La MRAe recommande de préciser :

- **le planning des travaux et qu'il soit développé dans l'étude d'impact, une fois le scénario d'aménagement retenu ;**
- **si l'îlot à l'est de la RN 2 qui doit accueillir la future gare multimodale fait ou non partie du projet d'aménagement de la ZAC Bienvenue-Gare soumis à son avis.**

Le quartier Bienvenue, inséré dans un tissu pavillonnaire, accueillera un quartier résidentiel de 500 logements, comportant les objectifs suivants :

- créer une entrée de quartier qualitative et sécurisée depuis la RD30 ;
- introduire une circulation automobile maîtrisée, apaisée et réduite ;
- introduire des modes de déplacement doux ;
- créer des espaces verts ;
- construire un groupe scolaire ;
- ainsi que des commerces et équipements sportifs de proximité ;

Le projet compte également moduler les volumes et hauteurs respectant les franges, c'est-à-dire les zones de suture avec le bâti environnant qui est pavillonnaire. Ainsi, le long d'une maille paysagère centrale, le plan de composition développe un bâti de petits collectifs (R+2+A/R+4+A) alignés et au-delà desquels les hauteurs sont décroissantes et traitées en escalier jusqu'en limite de voisinage pour s'ancrer dans l'environnement pavillonnaire (R+1/R+1+A).



Fig 4. Schéma de composition du quartier Bienvenue (source : étude d'impact)



Fig 45. Plan masse du quartier Bienvenue (source : étude d'impact)

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux de ce projet sont nombreux et bien identifiés par le maître d'ouvrage. Il s'agit de la pollution des sols et de la nappe, de l'air, le bruit, la phase travaux, les risques naturels, les ondes électromagnétiques ainsi que les déplacements, le paysage et des effets cumulés avec les projets voisins.

Les enjeux thématiques sont traités de manière inégale dans l'état initial. Ainsi, les risques naturels ou les ondes électromagnétiques appellent-ils des développements.

Les sols et la pollution des sols et de la nappe

La pollution des sols est un enjeu majeur du projet. Des investigations ont été réalisées, basées sur des études historiques et documentaires comprenant une visite de terrain. Trois sites BASIAS sont recensés au droit du secteur « Bienvenue » et quatre au droit du secteur « Gare » qui, comme l'indique l'étude d'impact, pourraient avoir dégradé la qualité des sols et de la nappe par les solvants chlorés, les solvants halogénés et le plomb. Un site BASOL (fabrication d'encre) situé à 90 m en amont du secteur Gare est quant à lui, susceptible d'avoir pollué son environnement (nappe et sol) par les hydrocarbures, les composés organo-halogénés volatils, les métaux, les solvants chlorés et les solvants halogénés.

Le maître d'ouvrage conclut en page 151 de l'étude d'impact à la vulnérabilité des eaux souterraines face à une éventuelle pollution en raison de la faible profondeur de la nappe (18 m) et de l'absence de couche imperméable la surmontant.

En revanche, le maître d'ouvrage considère en page 154 la problématique de la pollution des eaux et des sols comme un enjeu uniquement au regard des seuls usages actuels (adultes travaillant sur le site) et non au regard de la future occupation du site et de ses usages : logements, jardins, parcs, personnes sensibles (écoles). La MRAe considère l'enjeu pollution des sols et de la nappe comme un enjeu fort notamment au regard des usages futurs du site.

Par ailleurs, le phénomène de remontées de la nappe phréatique est susceptible (bien que la nappe soit profonde) de générer, compte tenu de la pollution des sols, des pollutions gazeuses à travers les interstices du sol mais également lors des travaux des fondations).

La MRAe recommande d'évaluer l'enjeu des pollutions gazeuses par remontées de nappe phréatique tenant compte des pollutions du sol y compris dans les couches profondes et dans la nappe et en analysant les différentes voies d'exposition, en fonction des futurs usages du site qui pour certains relèvent des usages sensibles (écoles sur l'emprise du projet).

L'eau, la gestion des eaux pluviales et les risques naturels

La MRAe note que l'enjeu lié aux risques naturels est également non négligeable. Des coulées de boues ont déjà été enregistrées sur la commune et ont conduit à la prise d'arrêtés de catastrophes naturelles. Ces arrêtés sont anciens (datant des années 80 et 90) mais l'étude d'impact rappelle en page 146 que le risque doit toujours être considéré. Concernant le risque inondation, la nappe étant à 18 m de profondeur en moyenne, le site n'est pas exposé au risque inondation par remontée de nappe d'après l'étude d'impact. Cette dernière ne renseigne en revanche pas sur les conditions actuelles de ruissellement sur le site. Le site dans sa configuration actuelle est pourtant susceptible d'être exposé aux inondations pluviales de part sa grande imperméabilisation.

La MRAe recommande que l'état initial de l'étude d'impact soit être complété par la connaissance des eaux souterraines, des perméabilités du sol en présence, et des ruissellements lors de fortes pluies et des éventuels dysfonctionnements rencontrés (saturation des réseaux,..), compte tenu notamment de l'importante proportion des zones imperméabilisées liée à l'emprise des bâtiments industriels et hangars.

L'étude d'impact conclut par ailleurs que compte tenu de l'absence de captage d'eau potable en aval, les eaux souterraines au droit du site peuvent être qualifiées de peu sensibles, en omettant de rappeler que les eaux souterraines sont rattachées à des masses d'eau ayant des objectifs de qualité à atteindre. La MRAe demande que ce point soit complété avec des rappels au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE).

Concernant les mouvements de terrain, l'étude indique l'existence du phénomène de retrait gonflement des d'argiles avec un aléa moyen (p 144).

Pendant la phase chantier, la MRAE recommande au sens du SDAGE, de prendre en compte la provenance des matériaux de construction notamment :

- **en évitant l'utilisation de matériaux alluvionnaires en remblais ;**
- **en privilégiant les matériaux d'autres origines, en particulier les matériaux recyclés ;**

Le paysage, le patrimoine bâti et archéologique

Le paysage est également un enjeu fort du projet. Il est bien décrit dans l'état initial (p 99). Les visuels sont nombreux et de bonne qualité.

L'état initial décrit bien les dysfonctionnements actuels qui se caractérisent, à l'échelle du périmètre d'étude notamment, par des discontinuités importantes héritées des infrastructures (voies ferrées et routes), et de l'époque industrielle, ce qui a généré une juxtaposition voire parfois un cloisonnement des quartiers industriels et pavillonnaires.

A l'ouest de l'ex RN2, les futurs quartiers « Gare » et Bienvenue » sont deux secteurs d'activités et d'entrepôts (p 99). Ils sont caractérisés par une occupation massive et imposante de tènements fonciers clos, infranchissables et dégradés. Les volumes présents sont en rupture totale avec les espaces résidentiels voisins. Dans certaines rues, les activités économiques côtoient les pavillons. Ces derniers sont en général en bon état hormis des secteurs dégradés en frange des secteurs d'activité et en bordure de la RD30. Les commerces se limitent à quelques bars-restaurants. Les espaces verts y sont très rares. Ces secteurs sont traversés par un trafic conséquent de poids lourds qui nuisent à la tranquillité et la qualité de vie des riverains. Les hauteurs des constructions y restent modérées notamment dans la partie résidentielle (R+1+C, R+2+C). Elles sont toutefois de 15 mètres de haut pour le bâti des activités économiques les plus hautes.

L'étude d'impact apporte un éclairage sur les franges existantes entre le périmètre d'étude, les 2 sites et les zones environnantes qui sont en grande partie pavillonnaires (p199). Mais la rue de Verdun, coté La Courneuve, accueille diverses activités industrielles et logistiques en mutation actuellement et devant offrir dans le

futur de nouvelles vues. Ce point représente aussi un enjeu qui sera à considérer dans le cadre du projet en terme des vues qu'offriront les deux sites sur les franges extérieures.

Enfin, le site du projet n'est pas concerné par un périmètre de protection d'un site protégé. En revanche, le dossier ne renseigne pas sur la présence éventuelle de vestiges archéologiques.

Les ondes électromagnétiques

Cette thématique n'est pas abordée dans l'analyse de l'état initial. La MRAe signale pourtant la présence des lignes EDF très haute tension, enterrées, longeant la partie sud du secteur gare et la partie nord-ouest du périmètre du site et dont les servitudes sont à respecter.

L'accessibilité du site, les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air

L'état initial analyse bien les conditions d'accessibilité du site et les **déplacements** dans l'aire d'étude. Cet enjeu est essentiel au regard des nombreuses infrastructures routières qui supportent des trafics importants (ex RN2, RD30) ; de même les activités économiques présentes au sein même du périmètre du projet génèrent d'importants trafics de poids lourds.

Concernant le **bruit**, autre enjeu fort du projet, le niveau sonore du site actuel est étudié. Un classement des axes bruyants a été réalisé sur la commune du Bourget. L'ambiance sonore sur le périmètre du projet est affectée par le bruit des voies ferrées, l'ex RN2 et la RD30. Une campagne de mesures du bruit a été réalisée in situ confirmant les sources importantes de bruit précitées. Les niveaux sonores mesurés ne respectent pas les normes en vigueur excepté au niveau de la Tangentielle.

Concernant l'air, le maître d'ouvrage présente les données Airparif sur plusieurs stations caractéristiques de milieux urbains proches des infrastructures routières rencontrées dans des communes voisines du Bourget afin d'estimer la pollution atmosphérique de zones comparables. L'étude d'impact présente par ailleurs les résultats d'une campagne de mesures in situ réalisée en 2017. Les paramètres mesurés sont le dioxyde d'azote et le benzène qui constituent les principaux indicateurs de pollution atmosphérique émise par le trafic routier. Le PM10 a également été mesuré afin de répondre aux exigences du plan de protection de l'air (PPA) d'Ile-de-France. Pour le NO2 et les PM10, les valeurs dépassent la valeur limite.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

L'étude d'impact présente le projet retenu parmi différents scénarios. L'esquisse « Vitrine économique » a été retenue. Certains projets ont été écartés en raison des défauts suivants : composition bâtie trop rectiligne et orthogonale, surfaces minérales trop prépondérantes au regard d'espaces paysagers, mixité des usages insuffisante, espaces paysagers publics trop peu développés par rapport aux espaces privés, déplacements doux insuffisamment mis en valeur, absence d'écran aux quartiers résidentiels.

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

Les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont dans l'ensemble bien présentées et bien illustrées pour l'ensemble des thématiques.

La MRAe recommande d'actualiser l'étude d'impact par une analyse des différents effets susceptibles d'être générés par le projet, notamment en ce qui concerne la phase chantier, la pollution des sols et des eaux souterraines, les eaux pluviales, les ondes électromagnétiques, les déplacements et les nuisances et pollutions associées.

La pollution des sols

Le maître d'ouvrage prévoit, au vu des activités passées du site, que certaines terres de déblai seront impropres au remblai et qu'elles seront évacuées en décharge autorisée (p 253).

La MRAe recommande de prévoir les filières d'évacuation des déchets pour des évacuations rapides en cas de pollutions par voie gazeuse, pouvant incommoder les salariés ainsi que les riverains du chantier, a fortiori si des écoles sont présentes à proximité.

En phase d'exploitation, le maître d'ouvrage indique que le projet ne devrait pas générer de pollution des sols et qu'aucune mesure spécifique n'est à prévoir en raison de l'arrêt des industries présentes (p 271). Le maître d'ouvrage indique que des études complémentaires de pollution des sols et de nappe pourront être effectuées au regard des futures usages du site au fur et à mesure de la maîtrise foncière, notamment avec la réalisation d'établissement recevant des populations sensibles (école). Il se réserve la possibilité de réaliser un diagnostic, une étude de la pollution des sols et une étude quantitative des risques sanitaires (EQRS) pour s'assurer que les terrains sont compatibles avec la destination du site notamment si une pollution est suspectée conformément aux circulaires du 8 février 2007 relatives aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués.

Dans la mesure où l'étude d'impact mentionne des suspicions de pollution dans l'état initial, la MRAe recommande que :

- **les études de pollution des sols et de la nappe soient réalisées avant la finalisation du programme de la ZAC et tout démarrage des travaux et qu'elles soient intégrées à l'étude d'impact à actualiser dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC. :**
- **que la compatibilité des sols avec le projet et les usages projetés soit démontrée au regard notamment des futures usages (logements, parcs et jardins) et en tenant compte de la présence de personnes vulnérables (écoliers,...) ;**
- **des études (un diagnostic, une étude de la pollution des sols et une étude quantitative des risques sanitaires (EQRS), soient réalisées avant démarrage des travaux et intégrées à l'étude d'impact.**

La gestion des eaux pluviales

Le projet prévoit la réalisation d'espaces verts permettant l'infiltration des eaux. Dans le cadre du projet il est justement prévu de limiter les surfaces imperméabilisées par des espaces verts (p 271). L'étude d'impact évoque la nécessité de réguler les eaux de ruissellement à la source et de ne pas aggraver les conditions de ruissellement et de rejet au milieu récepteur. L'étude d'impact rappelle qu'il sera indispensable de prévoir la rétention des eaux pluviales générées par le projet. La MRAe plaide pour que ces dispositifs soient documentés (nature de l'ouvrage, dimensionnement, agencement) et que les dispositifs de dépollution envisagés dans le cadre d'une actualisation de l'étude d'impact soient précisés.

Le maître d'ouvrage évoque la réalisation d'un dossier loi sur l'eau sans préciser les problématiques concernées ni leur rubrique dans la nomenclature (p 271). Or il s'agit d'un enjeu notable du projet.

Pour la bonne information du public, la MRAe recommande que les éléments liés à l'application de la loi sur l'eau soient précisés dans l'étude d'impact.

Le paysage

L'intention paysagère est de créer un quartier doté d'espaces publics fédérateurs et attractifs qui puissent constituer des repères emblématiques tels qu'un square paysager en cœur du projet et une place en continuité fonctionnelle avec la future gare du Grand Paris Express. Le nouveau quartier ambitionne de renforcer le lien social par la qualité paysagère et la convivialité autour des espaces publics. Le projet a aussi pour ambition de développer la biodiversité grâce à l'aménagement d'espaces verts (parcs, jardins publics et privatifs, mailles végétales et alignements d'arbres).

Il serait utile de préciser les interactions entre les deux sites, et la manière dont les quartiers intersticiels seront intégrés dans la réflexion sur le cadre de vie, les mobilités, etc.

Concernant les franges du projet en rapport avec son environnement, l'étude d'impact présente des perspectives d'ambiances, permettant de visualiser les hauteurs et volumes du bâti. Il aurait été utile d'aller en présentant des visuels illustrant les co-visibilités entre le site et son environnement avant et après projet.

Enfin, la MRAe rappelle qu'en cas de découvertes fortuites de vestiges archéologiques pendant les travaux, le maire et la DRAC doivent en être informés dans les meilleurs délais pour prendre les mesures de préservation qui s'imposent.

Les ondes électromagnétiques

La présence de lignes à haute tension enterrées impose d'éventuelles restrictions d'usage visant notamment à protéger la santé humaine (décret n°2004-835 relatif aux servitudes d'utilité publique du 19/08/ 2004) ainsi que le fonctionnement des lignes.

La MRAe recommande de prendre en compte à l'échelle du projet, les restrictions d'usage liées à la présence de lignes à haute tension enterrées.

Les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air

Concernant les **déplacements**, la phase chantier va augmenter les trafics de camions (p 262), avec un risque de perturber voire d'interrompre les accès véhicules aux bâtiments environnants. Cependant l'étude indique que cette gêne sera limitée dans le temps et dans l'espace sans plus de précision. Concernant la sécurité routière, le pétitionnaire n'exclut pas un risque accru d'accident.

Le pétitionnaire propose des mesures de réduction (optimisation du phasage, réduction de la durée du chantier, information du public, signalisation adaptée et réduction de vitesse). Afin de limiter l'impact du projet, les déplacements des convois exceptionnels s'effectueront dans des plages horaires aménagées, sans garantir qu'ils ne s'effectueront pas de nuit.

Au-delà du temps du chantier, l'étude d'impact n'indique pas clairement l'augmentation de trafic générée par le projet et ne semble tenir compte que des trafics générés par les emplois créés dans les bureaux sans évoquer les déplacements générés par les nouveaux logements (p 304).

La MRAe recommande que les effets du projet sur le trafic routier, en phase travaux et exploitation, ainsi que les mesures de réduction proposées, soient quantifiés.

Elle estime que les circulations douces (qui sont aussi des mesures de réduction) sont abordées trop succinctement en page 317. Il est prévu des espaces publics partagés et des aires de stationnement pour les vélos avec une connexion des pistes aux stations de transport collectifs limitrophes via le nouveau parvis de la gare du GPE.

La MRAe recommande que l'étude d'impact précise le plan des pistes cyclables prévues au sein du périmètre avec leurs connexions aux pistes extérieures au site et aux points emblématiques de la ville (centre-ville, etc).

L'incidence sur le bruit du projet a été étudiée de manière satisfaisante. Les mesures proposées doivent permettre de limiter l'impact en phase travaux et exploitation. Le pétitionnaire a, à ce titre, prévu d'implanter les logements en coeur des îlots et en retrait des bureaux qui longent les rues comme l'ex RN2. Le pétitionnaire a fait réaliser une modélisation des émissions sonores sur le secteur en situation actuelle et future, ayant mis en évidence que le projet induira peu de changement sur les axes bruyants (voies ferrées, routes), avec des niveaux calmes en revanche dans les autres secteurs.

La MRAe recommande que la pétitionnaire mette en place des dispositions acoustiques adéquates pour assurer le confort des occupants des futurs bâtiments et évalue les dispositions en termes d'aménagement urbain à même d'éviter ou au moins de réduire les nuisances sonores, en particulier quant à la disposition des immeubles d'habitation par rapport à la RN2..

La phase chantier sera assortie de mesures pour éviter l'envol et la dispersion de poussières et de composés volatils (p 266). Le porteur de projet devra respecter les préconisations du schéma régional climat air énergie d'Ile-de-France (SRCAE) qui demande de prévoir dans les opérations d'aménagement la mise en application de chantiers propres. Il devra également respecter la mesure d'accompagnement de particules dues aux chantiers. Compte tenu de la possible présence de pollution dans les sols, une attention particulière

devra être apportée au risque de remobilisation des polluants et au risque d'inhalation de gaz des sols par les ouvriers et riverains du site.

L'analyse de l'impact du projet sur la qualité de l'air a été effectuée conformément à la circulaire interministérielle DGS/SD 7B n°2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sanitaires de la qualité de l'air dans les études d'impact d'infrastructures routières. Dans cette étude, la pollution automobile est considérée comme la principale cause de dégradation locale de la qualité de l'air au Bourget. La zone du projet va accueillir des nouvelles populations et sera plus attractive, entraînant une augmentation des déplacements d'ici 2030. L'étude conclut que le projet va générer une augmentation des émissions de 2,3 %. Elle conclut aussi page 328 que l'impact seul de la pollution routière n'engendre aucun dépassement des valeurs réglementaires françaises et européennes, quel que soit le scénario étudié.

La MRAe fait néanmoins remarquer qu'en ajoutant le bruit de fond de pollution (impact global), les concentrations moyennes annuelles dépassent les objectifs de qualité de l'air de la réglementation française pour les poussières (PM10) et pour le dioxyde d'azote (NO2) en raison d'une pollution de fond déjà supérieure à ces objectifs de qualité. Ce point doit être revu.

Energie

Une étude de faisabilité sur le potentiel des énergies renouvelables qui aborde toutes les filières a été réalisée. Ses résultats sont présentés en p 231.

La MRAe recommande que l'étude d'impact dans son paragraphe dédié à cette thématique soit actualisée, dans le cadre de la procédure de réalisation, pour être conclusive sur les choix retenus en matière d'énergies renouvelables, leurs avantages, leurs conditions de réalisation.

Les démolitions

Les constructions sur le secteur ne sont pas encore toutes démolies. La problématique des déchets doit être prise en compte. Considérant que le projet prévoit des démolitions dont l'ampleur et la nature ne sont ni précisées ni évaluées dans le dossier (nombre de bâtiments), il est donc nécessaire de réaliser le diagnostic portant sur la gestion des déchets issus de la démolition conformément aux articles R.111-43 et suivants du code de la construction et de l'habitation.

La MRAe recommande, dans la perspective de la démolition d'anciens immeubles, de réaliser un repérage des matériaux et produits pouvant contenir de l'amiante (art R 1334-19 et R 134-22 du code de la Santé publique pour les bâtiments construits avant le 1er juillet 1997), et susceptibles de contenir du plomb (pour les locaux d'habitation construits avant le 1er janvier 1949).

Les effets cumulés

L'étude d'impact identifie 11 projets susceptibles de générer des effets cumulés, à prendre en considération, situés dans un rayon de 5 km.

Dans le cadre des Jeux Olympiques de 2024, de nombreux projets d'aménagements, d'urbanisation et de rénovation vont voir le jour. Le parc des expositions du Bourget sera rénové pour accueillir le centre principal des médias (plus de 20 000 journalistes). La création d'un village des médias est prévue, qui sera transformé en quartier d'environ 1 500 logements avec école.

L'évaluation des effets cumulés potentiels de ces projets avec le présent projet concerne principalement les thématiques liées au trafic automobile et aux nuisances associées (bruit et pollution de l'air). Le maître d'ouvrage conclut que l'offre de transports en commun sur tout le secteur, le développement des modes doux ainsi que l'amélioration du parc automobile pourront permettre de compenser ces impacts. La problématique du cumul des trafics notamment de camion lors des travaux n'est pas évoquée dans l'étude d'impact. Or, bien que le calendrier du présent projet ne soit pas précisé, la MRAe souligne que les calendriers d'exécution de ces projets d'aménagement seront probablement concomitants. Cette situation pourrait engendrer des difficultés de déplacement, de report de flux, de gestion des déchets et d'approvisionnement en matériaux de construction notamment en période de travaux. Les thématiques sur les trafics et la qualité de l'air doivent être approfondies. Une coordination des différentes opérations d'aménagement sur ces points semble

nécessaire, pour en réduire les effets négatifs.

L'autorité environnementale aurait également apprécié que les effets cumulés avec le projet de Village des médias des JO de 2024 soient abordés sur certaines thématiques, même sous la forme d'esquisses ou d'une analyse qualitative, notamment pour les déplacements et les chantiers, en distinguant les différentes échéances de réalisation des projets. Elle attend donc que ces effets puissent être présentés à un stade ultérieur dans les études d'impact prévues pour les projets des JO ainsi que dans les différentes études d'impact des projets urbains concernés sur le territoire.

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé de l'étude est très bien illustré et renseigné.

5. Information, Consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
son président délégué,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jean-Paul Le Divenah', with a long horizontal stroke extending to the left.

Jean-Paul Le Divenah