



**Autorité environnementale**  
conseil général de l'Environnement et du Développement durable

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale  
sur le dossier d'enquête publique de la ZAC Sud  
Charles de Gaulle  
à Tremblay-en-France (93)**

**N°Ae: 2012-23**

**Avis établi lors de la séance du 11 juillet 2012 - n° d'enregistrement : 008317-01**

---

Formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable

## ***Préambule relatif à la procédure d'émission du présent avis***

---

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 11 juillet 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le dossier*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber-Le Gall, Guth, Steinfeld, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Lafitte, Lagauterie, Ullmann, Vernier.*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents ou excusés : Mme Rauzy, MM. Clément, Féménias, Letourneux, Schmit.*

\*  
\*   \*  
\*

*L'Ae a été saisie pour avis sur le dossier objet du présent avis par courrier du préfet de Seine-Saint-Denis parvenu complet à l'Ae le 24 avril 2012.*

*Elle a consulté le préfet de Seine-Saint-Denis au titre de ses compétences en matière d'environnement dont elle a reçu réponse du 4 juin 2012. Elle a consulté également le Ministère de la Santé, par courrier du 26 avril 2012.*

*Sur le rapport de Mme Véronique Wormser et de M. Philippe Schmit, elle a rendu l'avis suivant, dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture.*

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.**

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae

## Synthèse de l'avis

La zone d'aménagement concerté (ZAC) Sud Charles de Gaulle est située à 14 km au nord de Paris dans le département de Seine-Saint-Denis. Elle est positionnée au sud de la plateforme aéroportuaire de Roissy, en limite de la commune de Villepinte, sur la commune de Tremblay-en-France. Elle s'étend sur 198 ha cultivés pour l'essentiel. Elle est bordée à l'ouest par le parc des expositions de Villepinte (dont elle projette d'accueillir l'extension) d'une part, la zone Paris Nord II et le circuit de moto Carole d'autre part, au nord par un réseau de lignes à haute tension et par la plateforme d'Aéroport de Paris, à l'est par des zones agricoles et le ru du Sausset, au sud par des habitations.

La ZAC Sud Charles de Gaulle a été créée en 2008 pour accueillir des activités en lien avec la zone aéroportuaire et le parc des expositions. L'évolution du projet depuis sa création conduit l'agence foncière technique de la région parisienne (AFTRP), aménageur et opérateur foncier pour la ZAC, à déposer une demande de déclaration d'utilité publique (DUP) sur l'ensemble du périmètre maintenant défini, contrairement aux deux DUP précédentes.

Le dossier concerne l'appropriation foncière des terrains nécessaires à l'opération et les travaux de la ZAC (aménagements publics dont voiries et gestion des eaux) sujets à autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Les enjeux majeurs du projet sont la préservation du site Natura 2000 du parc du Sausset, le risque d'inondation des zones de logement au sud situées en dehors de la ZAC, les transports, dans un contexte de forte congestion préexistante, et l'économie foncière.

Les recommandations de l'Ae portent principalement sur:

- l'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 présent à 850m, dont l'Ae rappelle qu'il s'agit d'une obligation stricte préalable aux décisions nécessaires au projet ;
- les mesures mises en oeuvre pour éviter, réduire ou compenser l'impact en matière d'inondation dans l'agglomération de Villepinte, où se concentrent tous les ruissellements, les hypothèses et le périmètre de mise en oeuvre (vallée du Sausset) étant incomplets ou à préciser ;
- la faiblesse de la prospective en matière de desserte par les transports en commun, ainsi que l'insuffisance de l'analyse des impacts du projet sur la circulation autour de la ZAC (A3, N 104), les mesures pour les réduire, les éviter ou les compenser étant absentes ;
- l'articulation du projet avec le déplacement du circuit Carole, dont le bruit pèse sur le site ;
- la démonstration de la cohérence du projet avec les engagements du SDRIF<sup>2</sup> en vigueur pris en matière d'économie foncière, absente, ainsi que la présentation des variantes du projet, anecdotique ;
- la présentation du dossier dont les multiples pièces affectent la compréhension du projet actuel.

L'Ae a par ailleurs émis d'autres recommandations présentées dans l'avis détaillé.

---

<sup>2</sup> Schéma de développement régional de l'Ile-de-France

# Avis détaillé

## 1 Contexte et présentation du projet

### 1.1 Le contexte

La ZAC Sud Charles de Gaulle située sur la commune de Tremblay en France (qui compte plus de 35 000 habitants) en Seine-Saint-Denis, a été créée par arrêté préfectoral du 8 septembre 2008. Les opérations d'acquisition foncière et d'aménagement de la zone sont aujourd'hui confiées à l'AFTRP par la Communauté d'agglomération Terres de France par convention en date du 21 janvier 2011.

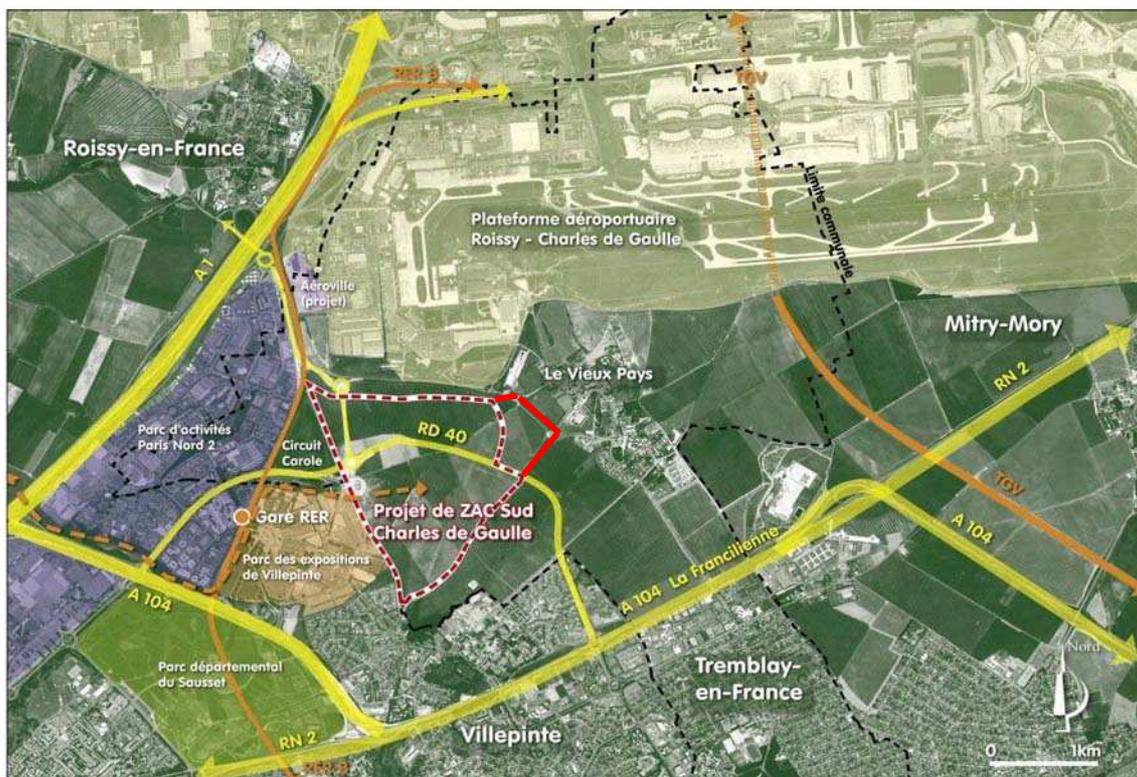
La ZAC s'inscrit dans un territoire marqué par la présence de la plateforme aéroportuaire (3000 ha et 90 000 emplois<sup>3</sup>), le parc des expositions de Villepinte (1,5 millions de visiteurs par an) et le Parc d'activités internationales "Paris Nord 2" (15 000 emplois) qui sont dans des logiques de croissance, générant notamment l'implantation de nouvelles entreprises à proximité. Parmi les projets programmés sur le territoire, outre la présente ZAC, on citera notamment:

- le projet Aéroville : 50 000 m<sup>2</sup> de surfaces de commerces et de services à 1 km du site (2600 emplois annoncés),
- le développement de la plate-forme logistique comprenant le projet Carex (plate-forme intermodale air/rail de fret express via les lignes LGV) située à moins d'un kilomètre du site,
- le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse (450 ha pour l'essentiel pour des activités économiques, 35 000 emplois annoncés) situé à moins de 3 km du projet,
- le projet Airopolis (centre de congrès, 2 000 emplois annoncés) qui est situé à 6 km du site,

et également :

- le projet de densification du Parc d'activités internationales "Paris Nord 2", à moins d'1 km du site.

La ZAC se trouve à proximité de nombreux axes de transports, l'A104 au sud, l'A1, l'A3 et le RER B à l'Ouest. Depuis sa création, les perspectives d'évolution de la desserte en transports en commun ont évolué ; une gare du Grand Paris Express devrait s'implanter dans les prochaines années au nord de la gare du RER, hors de la ZAC. En outre, le barreau de liaison ouest entre la RD 40 et le boulevard de l'aéroport a été construit.



Plan de situation de la ZAC (périmètre 2008 corrigé 2012 en trait plein rouge vif)

<sup>3</sup> L'aéroport Roissy - Charles de Gaulle, dont la fréquentation s'est accrue de 59,7% entre 1996 et 2004, est le premier aéroport français. Il se place pour le trafic de passagers au 2ème rang européen derrière Londres, et au 8ème rang mondial avec 54 millions de voyageurs en 2005. La superficie de la zone de fret représente à Roissy 300 hectares dont 110 hectares sont viabilisés.

## 1.2 Description du projet

Créée en 2008 sur une surface à 100% agricole (hors RD40), la ZAC est située immédiatement au sud de la plate-forme aéroportuaire de Roissy dont elle est séparée par des lignes à haute tension et un espace naturel. Elle est bordée à l'ouest par le circuit Carole (accueillant des deux roues à moteur de compétition, et dont le déplacement est une condition nécessaire à la réalisation de la ZAC) et par le parc des expositions de Villepinte, et au nord-est par un espace agricole qui la sépare du vieux village de Tremblay-en-France. Sa partie est, actuellement agricole, constitue un talweg dans lequel s'écoule le ru du Sausset. Enfin, dans sa partie sud, la zone borde un habitat constitué d'une zone pavillonnaire située sur la commune de Villepinte.

Son objectif initial est triple :

1. assurer l'extension du parc des expositions de Villepinte (PEX) (en consacrant 150 000 m<sup>2</sup> de SHON<sup>4</sup> au sein de la ZAC aux surfaces d'exposition) afin de lui offrir une envergure internationale,
2. permettre l'implantation de nouvelles activités en lien direct avec celles du parc des expositions (« Cité de l'Évènementiel »), sur 150 000 m<sup>2</sup> de SHON.
3. permettre l'implantation de nouvelles activités en lien avec l'activité aéroportuaire (zone du Pôle d'activités internationales – PAI qui devrait offrir à des investisseurs 550.000 m<sup>2</sup> de SHON sur 150 ha),

A terme, la ZAC devrait accueillir selon ses promoteurs de 15 000 à 20 000 nouveaux emplois.

Le dossier sur la base duquel est donné le présent avis porte sur l'acquisition, au profit de l'AFTRP, de terrains nécessaires à la réalisation de la zone ainsi que sur le dossier d'autorisation concernant les aménagements publics prévus dans la ZAC au titre de la loi sur l'eau.

Le périmètre de la ZAC a évolué de 169 à 195 ha (le périmètre total de la DUP, incluant une partie de l'emplacement réservé pour le barreau Est, est de 198 ha) par extension de l'angle nord-est de la zone.

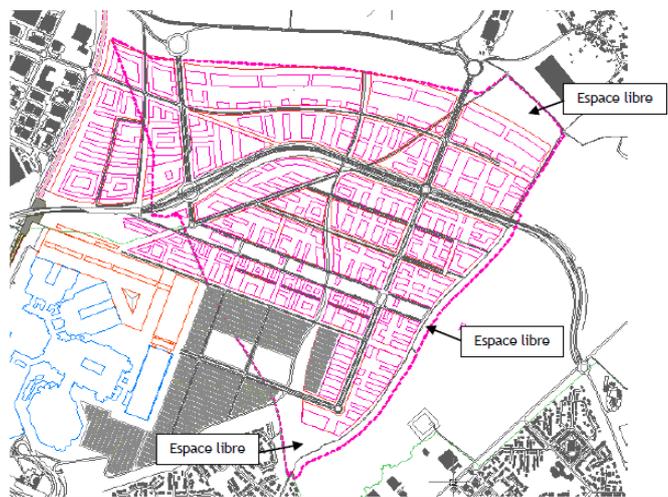
160 ha sont consacrés aux aménagements, 23 ha environ aux voiries existantes et à leurs emprises et 14 ha environ à des espaces « libres » en bordure de la ZAC. Différents plans d'ensemble sont présentés dans le dossier<sup>5</sup>.

Il apparaît que la partie d'extension du PEX est fort peu décrite ; on comprend aux schémas présents dans la note d'actualisation<sup>6</sup> et à quelques mots dans le dossier de demande d'autorisation<sup>7</sup> qu'il s'agit de parkings et de zones inoccupées au centre de ces parkings. Aucune explication n'est donnée quant au lien entre ces parkings et la stratégie d'évolution internationale du PEX.



Plan d'ensemble de la ZAC

(source : note d'actualisation de l'étude d'impact avril 2012)



Plan de référence du projet de ZAC

(source: demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau)

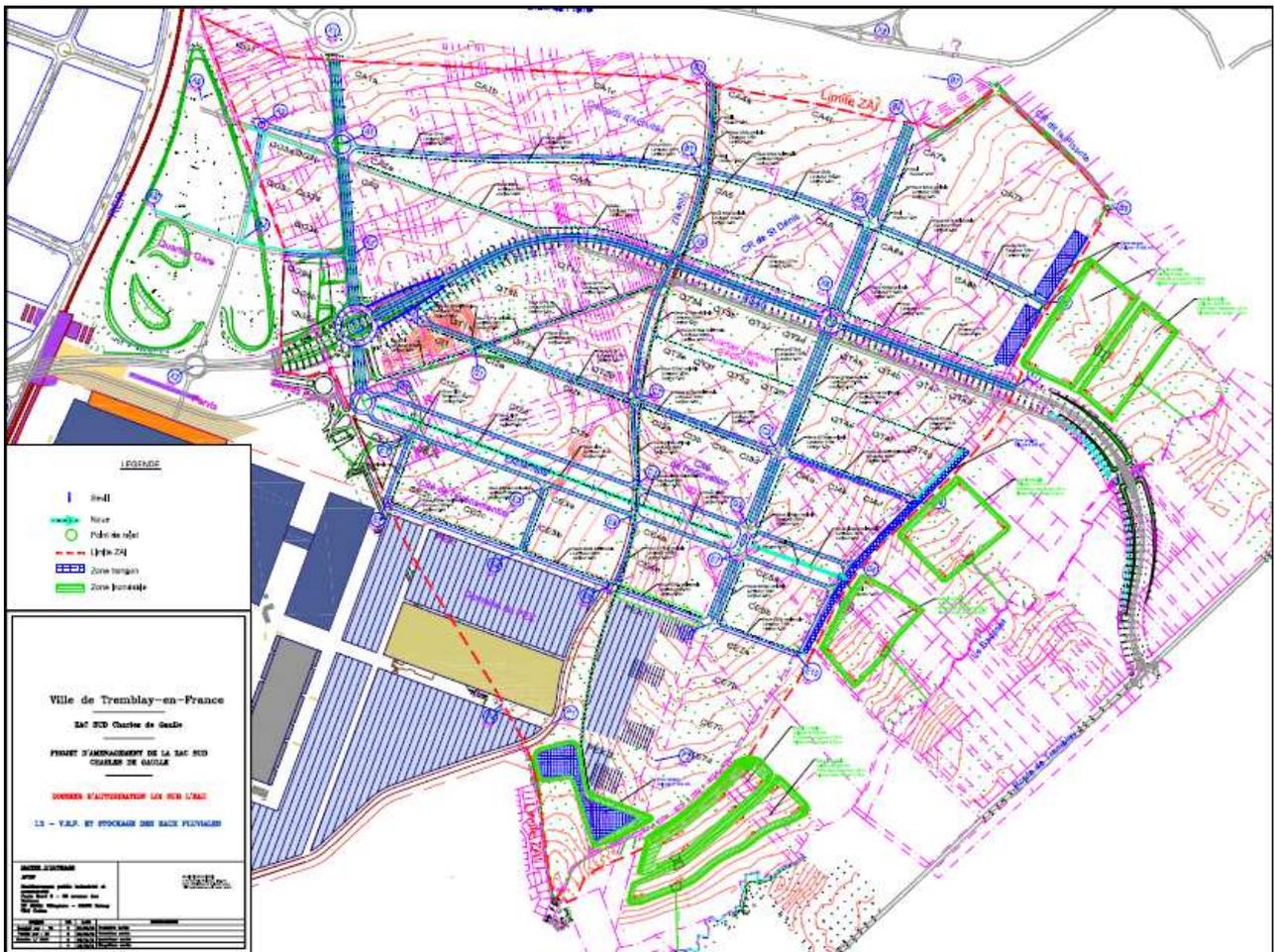
Les travaux d'aménagements publics prévus à ce stade consistent pour l'essentiel en des voiries primaires (2 x 2 voies) et secondaires, des espaces verts (le long des voiries et en bordure de la zone à l'est, au sud et au nord et des réseaux de collecte des eaux usées et pluviales (système gravitaire de collecteurs, noues, bassins/zones tampon et raccordement au réseau primaire à l'extérieur de la ZAC). Ils s'élèvent à 60M€.

<sup>4</sup> Surface Hors d'œuvre Nette, appellation encore présente dans le dossier malgré son remplacement par les surfaces de plancher dans le décret n° 2011-2054 du 29 décembre 2011

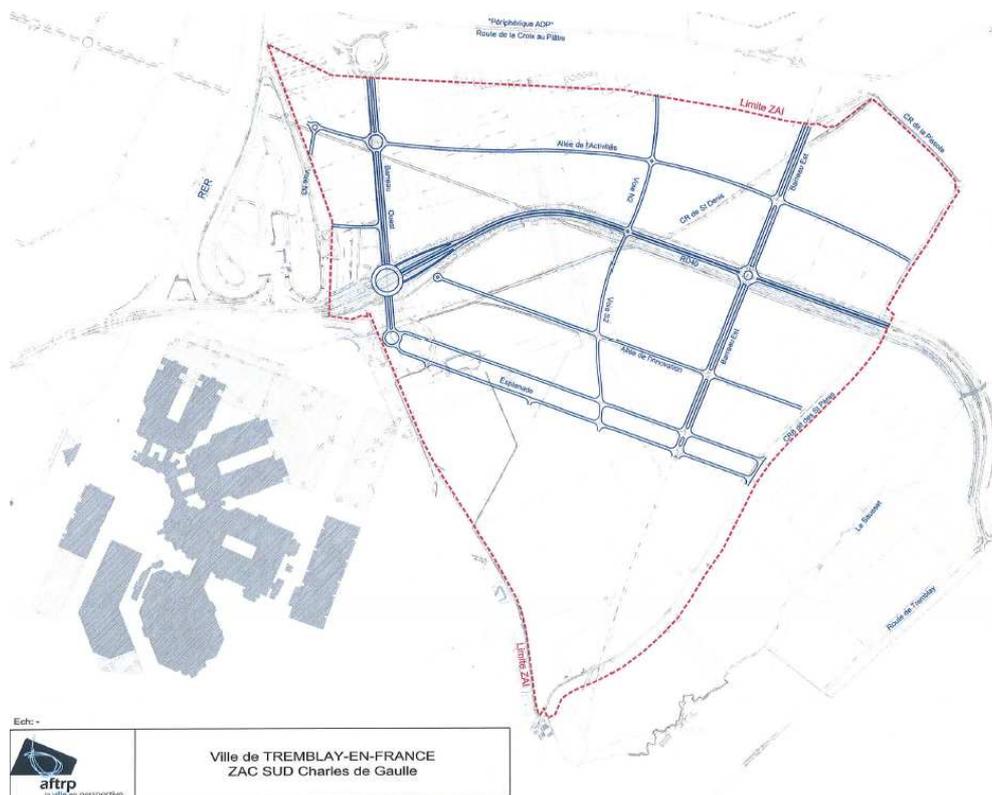
<sup>5</sup> Note d'actualisation de l'étude d'impact, avril 2012, et étude de sûreté d'août 2010

<sup>6</sup> cf. supra

<sup>7</sup> cf. p 11 du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau



Plan de stockage des eaux pluviales (en vert, les bassins)



Plan des voiries

Des équipements de collecte des eaux seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la CAPF<sup>8</sup> dans la vallée du Sausset hors du périmètre de la ZAC (collecteurs, bassins, raccordements, noue et travaux paysagers). Ils s'élèvent à 13M€. Ils sont indissociables des équipements réalisés dans la ZAC notamment par les bassins de rétention ou zones inondables qu'ils comportent, indispensables à la régulation du débit dans le ru du Sausset et au maintien de la qualité de ses eaux. Le dossier indique<sup>9</sup> que ces équipements ne sont pas concernés par la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Le plan des voiries projeté et présenté dans le cadre de la DUP ne reprend pas celui qui apparaît pourtant dans le "plan de référence de la ZAC" du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et sur lequel s'appuie le schéma de collecte des eaux pluviales notamment. L'étude de sûreté<sup>10</sup> est basée elle aussi sur ce plan de référence de la ZAC. Aucun aménagement n'apparaît dans les zones d'extension du PEX et de la « Cité de l'évènementiel ».

Depuis sa création, le projet a évolué, en témoignent les différentes pièces<sup>11</sup> présentes dans le dossier, en terme de périmètre, d'usage des surfaces, d'orientations des activités et de prévisions d'aménagement. Les caractéristiques du projet actuel sont difficiles à cerner ; certaines mises à jour ne sont pas faites dans le dossier. Des incohérences apparaissent.

Ainsi, notamment:

- la surface de SHON créée par le projet actuel oscille entre 850 000, 522 000 et 902 000 m2 selon les documents consultés ;
- la localisation de la future « Cité de l'évènementiel » n'apparaît pas clairement sur les derniers plans ;
- les conditions d'accès pour les riverains aux espaces "libres" et aux différentes parties de la ZAC ne sont pas clairement présentées ;
- le nom de la ZAC a changé en décembre 2011, il se nomme officiellement Aerolians, ce qui n'apparaît à aucun endroit dans le dossier ;
- il n'existe pas de calendrier de réalisation, même indicatif, dans le dossier ;
- aucune explication n'est donnée sur l'absence d'équipements dans la zone sud de la ZAC, alors que les études jointes en faisaient état, portant sur l'ensemble du périmètre.

**L'Ae recommande, pour la bonne information du public, de présenter précisément dans le dossier toutes les caractéristiques du projet actuel : objectifs, justification, périmètre, surface de plancher, activités projetées dans chaque zone (PAI, PEX dont la « Cité de l'Evènementiel »), et aménagements (voiries et travaux hydrauliques) prévus notamment dans la partie sud de la ZAC.**

## 2 L'environnement réglementaire du projet

La commune de Tremblay-en-France est membre de la communauté d'agglomération Terres de France créée en 2009. Elle regroupe près de 122 000 habitants. Cet établissement public de coopération intercommunale (EPCI) est notamment compétent pour « Création, aménagement, entretien et gestion de zone d'activités industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale ou touristique ».

### 2.1 DUP successives:

Plusieurs déclarations d'utilité publique sont intervenues sur la zone concernée par le projet. La première portant sur 117 ha est devenue caduque en 2006. Une deuxième DUP de 2007 a été rendue inopérante en raison de l'annulation par le juge administratif de l'arrêté de cessibilité du préfet.

Le périmètre de la présente DUP porte sur l'ensemble du périmètre modifié de la ZAC ainsi que sur une partie de l'emplacement de voirie réservé au plan local d'urbanisme (PLU) et destiné à la création d'une liaison routière dite « Barreau Est ». Il englobe également le périmètre des deux précédentes DUP (DUP réserves foncières des 22 octobre 1996 et 29 juillet 2007 menées préalablement à la ZAC). Ce choix s'explique par la volonté de faire concorder le périmètre de la DUP avec le programme d'aménagement de l'opération.

<sup>8</sup> Communauté d'Agglomération de la Plaine de France

<sup>9</sup> cf. p 57 de la note d'actualisation de l'étude d'impact d'avril 2012, et page 66 du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

<sup>10</sup> Etude de sûreté et de sécurité publique, août 2010, conduite conformément au décret n°2007-1177 du 3 août 2007 pris en Conseil d'Etat en application de l'article 14 de la loi du 5 mars 2007 sur la prévention de la délinquance devenu l'article L 111-3-1 du Code de l'urbanisme qui détermine les conditions dans lesquelles les préoccupations en matière de sécurité publique sont prises en compte dans les procédures réglementaires. Il fixe le contenu de l'étude de sûreté et de sécurité publique (ESSP) dans ses trois phases :

- « un diagnostic précisant le contexte social et urbain et l'interaction du projet dans son environnement immédiat » ;
- « une analyse du projet au regard des risques de sécurité publique pesant sur l'opération » ;
- « les mesures proposées pour prévenir et réduire les risques de sécurité publique mis en évidence dans le diagnostic et pour faciliter les missions des services de police et de secours ».

La circulaire INT/K/07/00103/C du 1er octobre 2007 commente la nouvelle réglementation et décrit les procédures mises en oeuvre..

<sup>11</sup> Notamment : trois études d'impact, trois résumés non techniques,

Il n'y a pas eu d'arrêté du préfet modifiant le périmètre de la ZAC depuis sa création.

Même si l'AFTRP bénéficie de la maîtrise foncière d'une grande partie des terrains de la ZAC à l'issue des précédentes DUP, elle a fait le choix de présenter le présent dossier pour assurer une cohérence et une lisibilité de l'ensemble des procédures nécessaires pour mener à bien cette opération.

Aussi, au total ce périmètre comprend selon le dossier 414 parcelles de nature agricole et représente une superficie totale de 198 ha.

## **2.2 Le dossier de réalisation**

Le dossier de réalisation de la ZAC, qui comprenait des modifications significatives de l'étude d'impact initiale, a été approuvé par le conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Terres de France le 27 juin 2011 et par arrêté préfectoral le 27 janvier 2012. Ce dossier n'a pas donné lieu à avis d'une autorité environnementale.

## **2.3 SDRIF**

Le SDRIF de 1994 en vigueur prévoit l'aménagement de terrains au sud de l'aéroport à Tremblay-en-France pour de nouvelles activités de niveau international ; il prescrit une politique d'association entre l'Etat et les collectivités territoriales.

Il identifie trois aspects<sup>12</sup> à l'aune desquels les projets déposés doivent être particulièrement examinés : le souci d'éviter un gaspillage foncier, la préservation de la continuité de la ceinture verte et le maintien de vastes espaces naturels. Si les deux derniers points paraissent satisfaits compte tenu de la préservation de certains espaces agricoles au nord-est et à l'est du projet et de la conservation de la vallée du Sausset, ces sites assurant une certaine continuité écologique, le respect de la prescription concernant la consommation du patrimoine foncier interroge davantage.

En effet, le maître d'ouvrage reconnaît la possibilité d'une densification de la zone Paris Nord 2<sup>13</sup>. Il évoquait, dès l'étude d'impact initiale, les multiples sites et projets connus (cf. paragraphe 1.1), de sorte qu'il n'est pas démontré que la consommation des espaces dont l'ouverture à l'urbanisation est envisagée s'impose à court terme dans la mesure où d'autres sites voisins pourraient absorber le besoin de croissance auquel répondrait tout particulièrement le PAI. En outre, si l'extension du parc des expositions paraît répondre à un besoin, il n'est pas démontré non plus que le développement international du parc des expositions nécessite que la ZAC accueille un parking (selon les schémas, à 1 seul niveau même si l'étude de sûreté témoigne de 2 niveaux potentiels), comme il n'est pas démontré que cette solution soit la plus économe en surface.

Le projet de SDRIF adopté par le conseil régional en septembre 2008 confirme la vocation de ce site. Il affirme le besoin de permettre l'extension du parc des expositions considéré comme pôle majeur, précise que le développement de l'activité passe entre autres par le projet de zone d'activités internationale à Tremblay-en-France. Il ajoute que la ZAC est située dans un secteur d'urbanisation préférentielle, mais qu'une continuité écologique doit subsister du sud vers l'Est du périmètre de ZAC.

Le secteur n'est pas couvert par un schéma de cohérence territorial. Les seules prescriptions supra-communales s'imposant en matière d'urbanisme sont celles du SDRIF.

**L'Ae recommande au maître d'ouvrage de démontrer l'impossibilité de localiser les nouvelles activités dans le voisinage par densification des zones existantes ou par une implantation dans des zones en cours d'aménagement et ainsi d'indiquer comment il justifie la cohérence de son projet au regard du SDRIF en vigueur qui prescrit une utilisation parcimonieuse du patrimoine foncier.**

## **2.4 PLU**

Le Plan local d'urbanisme a été approuvé par le conseil municipal de Tremblay-en-France le 30 mai 2011. Il crée à l'intérieur de la ZAC deux sous-secteurs. Les différences entre ces deux sous-secteurs portent pour l'essentiel sur les hauteurs autorisées pour les bâtiments. Certaines spécificités du PLU auraient pu être mentionnées dans le dossier d'étude d'impact comme l'absence de coefficient d'occupation des sols, de superficie minimale des terrains constructibles ou de règles minimales quant à l'emprise au sol des constructions. Les règles relatives au stationnement,

---

<sup>12</sup> Extrait du SDRIF : « L'aéroport international Roissy-Charles de Gaulle, qui constituera à terme une des principales portes d'entrée de l'Europe entraîne une dynamique économique qui se développe sur plusieurs départements. C'est cependant en Seine Saint-Denis que le nombre d'emplois existants ou attendus est le plus important. De nombreux éléments s'inscrivent déjà dans cette dynamique le long de l'autoroute A 1 ou du RER B tels Garonor, la zone industrielle de Paris Nord II ou le Parc des Expositions de Villepinte étendu. Les terrains non urbanisés situés sur Tremblay-en-France, au sud de l'aéroport, sont naturellement destinés à accueillir de nouvelles activités de niveau international. Il importe qu'ils soient valorisés par une politique sélective d'implantations, associant l'État et les collectivités territoriales et évitant de gaspiller prématurément ce patrimoine foncier d'enjeu régional. L'aménagement de ces terrains devra se faire selon un projet ambitieux de composition urbaine et paysagère assurant la continuité de la ceinture verte. A cet effet l'urbanisation devra préserver de vastes espaces naturels. Parallèlement les quartiers existants seront requalifiés, les centres urbains renforcés et les liaisons par les transports en commun avec le pôle d'emploi renforcées. »

<sup>13</sup> Option citée dans la note d'actualisation de l'étude d'impact daté d'avril 2012 page 10

posées par l'article 12 du règlement auraient pu être utilement rappelées dans la mesure où elles témoignent d'une future offre de stationnement faible (par exemple 1 place de stationnement pour 200 m<sup>2</sup> de surface de bureaux en zone 1AUz1 et 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux en zone 1AUz2).

**L'Ae recommande de détailler dans le dossier soumis à l'enquête publique le contenu du zonage et du règlement du PLU applicable à l'ensemble du périmètre de la ZAC notamment en matière de gabarit de construction, d'insertion dans la parcelle et d'exigences de places de stationnement.**

**L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'assurer de la compatibilité du projet avec le PLU en vigueur.**

## **2.5 SDAGE, SAGE et SDA**

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) applicable à la zone pour la période 2010-2015 est celui approuvé en octobre 2009 portant sur le bassin Seine-Normandie.

Un schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Croult-Enghien-Vieille-Mer est en cours d'élaboration sur un territoire de 446 km<sup>2</sup> et 86 communes. Compte tenu de son état d'avancement, il ne produit aucune prescription auquel le projet de ZAC serait tenu de se conformer.

En revanche, la ZAC est soumise aux dispositions du Schéma directeur d'assainissement (SDA) du secteur sud de l'aéroport Charles de Gaulle élaboré en 1998 sous la maîtrise d'ouvrage de la ville de Tremblay-en-France. Concernant les eaux pluviales, le schéma définit le verrou hydraulique à respecter à l'extrémité aval du projet en fixant un débit de rejet maximal de 0,4 l/s/ha dans le ru du Sausset afin de ne pas dépasser un débit de 300l/s vers l'aval. Il autorise une mutualisation des risques par une rétention en amont au sein d'opérations élémentaires de la ZAC (débit de fuite maximal de 10 l/s/ha) et prévoit une rétention en aval (bassin du Sausset) pour respecter un débit maximal dans le ru du Sausset de 0,4 l/s/ha et pour une période de retour de 100 ans.

Ce schéma prévoyait, sur la base du projet de ZAC déposé alors, la création d'un vaste bassin de rétention paysager dans la vallée du Sausset. Le projet présenté dans le dossier apparaît à ce stade différent de cette disposition du SDA ; il est indiqué que la configuration des bassins sera amenée à évoluer dans le cadre de « la réflexion sur l'aménagement des zones inondables dans la vallée du Sausset », en dehors de ce projet. Aucune indication de calendrier n'est fournie quant au terme de cette réflexion.

**L'Ae recommande de s'assurer de la compatibilité du projet avec le schéma directeur d'assainissement notamment pour ce qui concerne les bassins de rétention prévus.**

## **3 Analyse de l'étude d'impact**

L'étude d'impact initiale est un document de bonne qualité à la lecture facile; elle aurait cependant gagné à comporter un sommaire général.

Le dossier présenté se compose de l'étude d'impact initiale (mai 2008), de compléments à l'étude d'impact de septembre 2009 et d'une note d'actualisation de l'étude d'impact d'avril 2012, de leurs trois résumés non techniques et de 9 annexes à la note d'actualisation, auxquels se rajoutent toutes les pièces spécifiques à la demande d'autorisation loi sur l'eau et à leurs annexes. Ces documents sont complémentaires, aucun ne remplaçant tout à fait l'autre.

La compréhension du projet s'en trouve affectée.

**Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de revoir la présentation du dossier afin que les caractéristiques du projet présenté ainsi que ses impacts sur l'environnement et les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser apparaissent clairement.**

### **3.1 Articulation du projet avec d'autres opérations d'un même programme**

Le présent projet est lié au déménagement du circuit Carole, traité aux paragraphes 1.2 et 3.5.2 7° et aux ouvrages hydrauliques annoncés dans la vallée du Sausset, traités au paragraphe 3.5.2 2°.

### **3.2 Les enjeux majeurs du projet**

Les enjeux environnementaux majeurs du projet apparaissent être, au vu des informations fournies par le maître d'ouvrage, les suivants:

- La préservation du site Natura 2000 situé au sud de la ZAC
- Le risque d'inondation accru au niveau du talweg du ru du Sausset et surtout à l'aval de la ZAC en zone habitée, couplé à un risque de dégradation de la qualité des eaux
- Les transports, avec l'augmentation induite de la circulation routière et des déplacements ferroviaires sur des axes déjà congestionnés
- La prise en compte du bruit généré par le circuit Carole, par la ZAC et par la plateforme aéroportuaire (pour les visiteurs, les employés et les riverains)
- L'usage économe du foncier au regard du cadre fixé par le SDRIF
- L'impact sur la consommation de terres agricoles du territoire
- La gestion des usages combinés des terrains restés "naturels" tout à la fois corridors écologiques, zone tampon

pour le bruit et le paysage, zone de récréation pour riverains, zone inondable par destination

### **3.3 L'état initial**

#### **3.3.1 La desserte du site**

Le site du projet est desservi par l'autoroute A1, l'A104 et la RN2. Il est également situé entre les deux branches nord du RER B.

##### **1 Flux routiers**

Les déplacements en direction et depuis le parc des expositions sont effectués principalement en véhicules particuliers. Pour un salon « moyen », le véhicule particulier reste majoritaire à 48 % (43% pour les TC et 9 % pour les autres modes. Ces déplacements routiers constituent la très grande majorité des trajets pour l'accès à la zone de Paris Nord 2 (83% contre 17 % pour les transports en commun).

Les conséquences de ces flux sur le réseau routier sont importantes. Les zones de Paris Nord 2 et le parc des expositions représentent à l'heure de pointe du soir, 36 % du trafic total de l'A1 et 22 % du trafic total de l'A104, 90 % du trafic de la RD 40.

Lors des salons, la circulation sur l'A 104 est très dégradée. La situation à leur sortie est encore plus difficile puisqu'elles se concentrent sur une heure (17 h 30/18 h 30) contre deux heures pour l'arrivée le matin.

La réalisation du barreau ouest reliant la RD40 venant de la N104 à l'A1 vers le nord a ouvert la voie à une desserte interne du site.

##### **2 Stationnement**

Le dossier précise qu'avec ses 206 000 m<sup>2</sup> de surface d'expositions couvertes le PEX accueille 50 à 80 manifestations annuelles dont 50 à 60 salons réunissant 1 à 1,5 million de visiteurs et 30 à 35 000 entreprises exposantes. Ces éléments permettent d'évaluer à 600 le nombre d'entreprises exposantes par salon. Le stationnement est actuellement de 12 900 places. Les parkings visiteurs sont pour l'essentiel situés en limite est du PEX.

##### **3 RER B et gare de Parc des Expositions**

Les conditions d'exploitation de ce mode de transport sont reconnues comme particulièrement difficiles, notamment les jours de « moyens » et « gros » salons (trains comprenant plus de 1050 personnes soit un ratio de 4 personnes ou plus au m<sup>2</sup>).

L'actuelle gare RER du Parc des expositions est extrêmement utilisée et présente des insuffisances notoires. Si elle accueille 3 300 personnes par jour hors salon, sa fréquentation atteint 14 300 personnes les jours de gros salons. L'inadaptation du site à ces mouvements est déjà constatée (quais trop étroits, exutoires trop peu nombreux, zones de contrôles des voyageurs à faible capacité, emport des rames limité). Si des projets existent, aucun de ceux qui permettraient un accroissement capacitaire de la gare actuelle n'est aujourd'hui décidé.

Cette gare constitue un point d'entrée pour les transports en communs vers le site.

##### **4 Autres accès en transports en commun**

La RD 40 est empruntée par une ligne de transport en commun (la ligne de bus n°39) depuis janvier 2009 (sans arrêt au niveau de la zone). Dix lignes de bus desservent le pourtour de la ZAC, reliant principalement Villepinte, Sevran, Tremblay-en-France. La fréquence en heure de pointe est le 4 bus par heure. La ligne 640 interne à PN2<sup>14</sup> dessert le PEX toutes les 7 minutes. La capacité résiduelle des lignes actuelles notamment en heure de pointe est évoquée sans être quantifiée<sup>15</sup>. La gare routière du PEX est à 800 m de la bordure ouest de la ZAC.

##### **5 Circulations douces :**

Les circulations douces sont aujourd'hui organisées uniquement le long de la RD 40 (pistes cyclables). L'accès à la ZAC en deux roues est donc difficile, sauf le long cette voie ; l'implantation de circuits spécifiques constitue un enjeu. Plusieurs chemins ruraux sont présents au sein de la ZAC. Le premier relie le Vieux village de Tremblay au parc des expositions, l'autre longe la ZAC dans sa partie est le long de la vallée du ru du Sausset.

#### **3.3.2 Hydrographie, hydrologie et qualité des milieux**

La ZAC est bordée sur sa partie est par le ru du Sausset. Ce ru est contraint juste à l'aval du projet par son écoulement dans une canalisation de 600 mm. Il admet en conséquence un débit maximal de 0,4l/s/ha pour les nouvelles constructions.

Cet affluent de la Morée fait partie de la masse d'eau R157A « Croult/Morée » qui, compte tenu de son état, a obtenu une dérogation jusqu'en 2027 pour répondre à l'objectif global de bon potentiel (1B) fixé par la directive cadre sur l'eau.

---

<sup>14</sup> - Paris Nord 2

<sup>15</sup> - cf. note d'actualisation de l'étude d'impact d'avril 2012, page 32

### 3.3.3 Risques naturels

Le principal risque naturel est celui lié aux inondations. La partie basse du périmètre de ZAC ainsi que le parc de l'Abreuvoir qui la jouxte ont déjà connu des épisodes de saturation des sols agricoles et d'inondations. L'épisode intervenu en mars 2001 avait conduit à l'inondation des points bas du sous bassin versant ouest du Sausset avec des hauteurs d'eau atteignant 50 cm à 1 m selon des témoignages. Entre 1983 et 2006, le nombre d'arrêtés de catastrophe naturelle a été de 11 à Tremblay-en-France et de 10 à Villepinte. La zone concernée a connu en 35 ans trois événements au moins égaux aux pluies centennales théoriques estimées par Météo France sur Roissy<sup>16</sup>. Cette commune est également concernée par le risque d'inondation par débordement indirect lié à la remontée de la nappe.

Le risque de dommages sur les constructions lié au retrait et au gonflement des argiles est présent à Tremblay-en-France. La commune a été fortement touchée par ce phénomène après la sécheresse du début des années 1990. Selon la nature des sols rencontrés, ce risque peut conduire à la modification des techniques de construction.

### 3.3.4 Enjeux sanitaires

Le bruit est une des nuisances principales de la zone. L'aéroport Charles de Gaulle a conduit à un classement d'une partie limitée du secteur nord de la ZAC en zone C du Plan d'exposition au bruit (PEB). La conséquence telle que définie à l'art L147-5 du code de l'urbanisme est notamment l'impossibilité de construire dans la zone des logements, excepté lorsqu'ils sont asservis à des fonctions particulières liées à l'activité économique. Le reste de la zone est couvert par la zone D qui n'impose que des mesures d'isolation acoustique. (cf loi n°99-588 art 6).

L'aéroport du Bourget, compte tenu de sa spécificité (spécialité affaires, nombre de vols limité) ne dispose pas d'un PEB. Toutefois, les quartiers pavillonnaires du nord de Villepinte sont concernés par des nuisances sonores susceptibles d'être également perçues au sein de la ZAC en projet.

Le circuit Carole (entraînement pour motos) génère des niveaux sonores de plus de 80 dB et un niveau ambiant de 50 dB. Les entreprises situées à l'ouest du circuit sont exposées à des niveaux dépassant 70 dB en rez-de-chaussée et 75 dB au 2ème étage. Le déplacement du circuit est envisagé. Un terrain a été réservé pour sa nouvelle implantation à l'est de la commune de Tremblay-en-France. Les rapporteurs ont été informés de ce que l'instruction du dossier est actuellement en cours à la DRIEE d'Ile-de-France.

Les infrastructures de transports génèrent également d'importantes nuisances sonores (RD 40 qui traverse le site, A104 et A1, RER B)

Le dossier ne présente pas l'état initial du bruit sur la zone mais privilégie une approche par source de nuisance sans apporter de mesures précises pour chacune d'entre elles. Si cette description trouve son intérêt dans le dossier compte tenu des sources de bruit existantes, la mesure cumulée des bruits aux points principaux de la future ZAC s'avère une exigence. Elle l'est d'autant plus que l'étude initiale a été réalisée au moment où la RD 40 entrait en service.

**L'Ae recommande la production d'un état initial du bruit à des emplacements significatifs au regard de l'aménagement final, notamment aux abords de la RD40, du circuit Carole, du PEX et du quartier pavillonnaire.**

Trois éléments interviennent sur la qualité de l'air : la pollution liée à la plateforme aéroportuaire, celle liée à l'agglomération, celle liée aux déplacements. Les résultats des mesures montrent que la qualité de l'air est relativement préservée sur le site du projet, notamment pour ce qui est du taux de dioxyde de carbone (classé comme le taux le plus bas du département de Seine-Saint-Denis).

Si pour le dioxyde d'azote les taux restent relativement bas, ils dépendent cependant grandement des conditions météorologiques. L'étude d'impact rappelle des valeurs anciennes (2001 et 2003, cf. page 64 de l'étude d'impact initiale) montrant des taux contrastés, elle gagnerait à être réactualisée compte tenu des données disponibles.

**L'Ae recommande de réactualiser les données sur la qualité de l'air.**

### 3.3.5 Milieux naturels

#### 1 Milieux humides

Le site de la ZAC est concerné par les enveloppes d'alerte<sup>17</sup> de zones humides de la région Ile-de-France (cf. carte). Le

<sup>16</sup> - cf. document de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, page 21

<sup>17</sup> Enveloppe d'alerte : 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'Ile-de-France, une étude a été lancée en 2009 pour 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. Cette étude a abouti à une cartographie de synthèse qui partitionne la région en cinq classes selon la probabilité de présence d'une zone humide et le caractère de la délimitation qui conduit à cette analyse. Elle s'appuie sur un bilan des études et une compilation des données pré-existantes, et sur l'exploitation d'images satellites pour enrichir les informations sur le critère sol.

dossier présente ces zones telles que recensées et identifiées par la DRIEE. Une zone de classe 2<sup>18</sup> est située au sud du périmètre et plusieurs emprises répertoriées en classe 3 sont identifiées notamment le long du talweg au centre de la ZAC. Il convient d'indiquer par ailleurs que les trois faces du triangle que représente le périmètre de ZAC font l'objet d'un repérage au titre de la classe 3 à l'exception de la partie nord du vieux village de Tremblay-en-France.<sup>19</sup>

## 2 Natura 2000

Le Parc du Sausset, situé à 850 mètres au sud-ouest de la ZAC sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Villepinte, est une des 15 entités de la zone de protection spéciale ZPS "Sites de Seine Saint Denis" FR 112013. Cette zone de 1157 ha est le seul site Natura 2000 de la petite couronne parisienne. 10 espèces d'oiseaux ont conduit à ce classement<sup>20</sup>. Le ru du Sausset le traverse à l'air libre.

Le parc forestier de Sevrans distant de 2,7 km au sud est de la ZAC constitue une autre entité du même site Natura 2000.

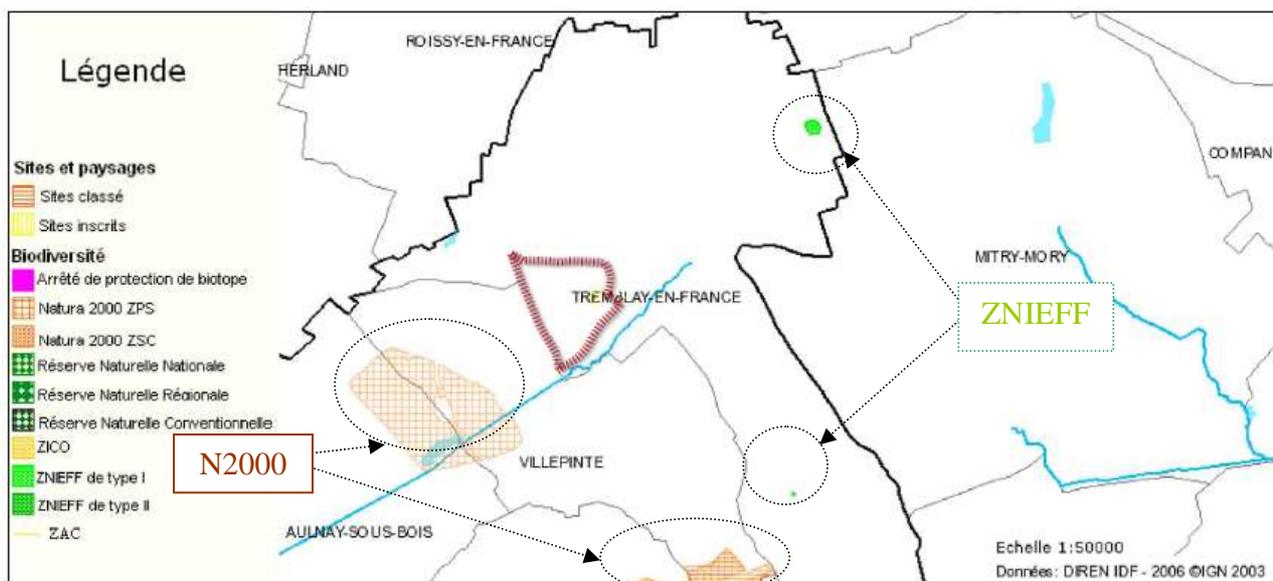
## 3 ZNIEFF

Par ailleurs, deux ZNIEFF<sup>21</sup> sont recensées, l'une de type 1 au nord est de la commune de Tremblay-en-France sur 2,77 ha et l'autre, également de type 1, sur le site de la Mare du parc urbain. La vallée du Sausset reconnue comme site à fort potentiel écologique, et trois secteurs contigus au Vieux village de Tremblay-en-France, sont classés comme sites écologiques remarquables<sup>22</sup>.

Ces deux ZNIEFF sont éloignées du projet de 2,4 km pour la zone humide de la Croix-Adam et de 3,2 km pour celle de la Mare du bois. Le parc forestier de Sevrans qui fait partie d'une ZNIEFF de type 2 est également un site classé au titre de la loi de 1930 tandis qu'à 4,6 km, se trouve un ensemble inscrit à l'inventaire au titre de cette même loi (lac, plan d'eau de Le Thillay).

## 4 Autres :

Le même parc du Sausset accueille sur 200 hectares des espèces rares, protégées ou menacées.



Site Natura 2000 et ZNIEFF

### 3.3.6 Les risques technologiques

Les principaux risques technologiques concernent les deux canalisations de transport de gaz à haute pression

<sup>18</sup> Définition sommaire de ces zones : classe 2 : Zones dont le caractère humide ne présente pas de doute, 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.

<sup>19</sup> - cf. demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, page 49

<sup>20</sup> Le Blongios nain (*Ixobrychus minutus*), la Bondrée apivore (*Pernis apivorus*), le Busard cendré (*Circus pygargus*), le Busard Saint-Martin (*Circus cyaneus*), le Butor étoilé (*Botaurus stellaris*), la Gorgebleue à miroir (*Luscinia svecica*), le Hibou des marais (*Asio flammeus*), le Martinpêcheur d'Europe (*Alcedo Atthis*), le Pic noir (*Dryocopus martius*) et la Pie-grièche écorcheur (*Lanius collurio*)

<sup>21</sup> Zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique : Lancé en 1982, l'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant un fort intérêt biologique et un bon état de conservation. 2 types de zones sont définis :

- Zones de type I : secteurs de superficie en général limitée, caractérisés par leur intérêt biologique remarquable.
- Zones de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

<sup>22</sup> Atlas écologique communal élaboré sur la base d'informations de la DIREN d'Île de France cité dans le POS de Tremblay-en-France année 2000

(respectivement de 500 et 900 mm) qui parcourent la ZAC du nord-ouest à l'est. La zone *non aedificandi* a été intégrée dans le projet et les terrains ne feront pas l'objet de nivellement (elle borde déjà pour l'essentiel de son linéaire la RD 40).

Une nappe de lignes électriques borde la zone dans sa partie nord (3 lignes de 400 000 volts et 2 lignes de 225 000 volts) ; une autre ligne de 225 000 volts traverse la zone dans sa partie sud.

La question du transport des matières dangereuses n'est pas évoquée dans le dossier d'étude d'impact. La présence de sites SEVESO<sup>23</sup> à proximité de l'aire de projet n'est pas mentionnée alors que plusieurs sites dans les communes voisines relèvent de cette classification (un à Villepinte, quatre à Mitry-Mory).

**L'Ae recommande de compléter le dossier par une description complète des risques technologiques notamment liés aux sites Seveso recensés au voisinage du projet et de prendre en compte les risques liés au transport des matières dangereuses à proximité du site.**

### 3.3.7 Réseaux et traitement des déchets

Les filières d'élimination des déchets ne sont pas présentées dans l'étude. Pourtant, l'appréciation de l'utilité publique justifierait un exposé détaillé dans le dossier d'étude d'impact des conséquences sur l'environnement des flux des engins de collecte, des filières spécifiques, des conditions de stockage et de traitement des déchets que la zone engendrera. A minima, un exposé détaillé du dispositif existant pour le parc des expositions et les zones voisines serait nécessaire et ce même dans le cas où tous les assujettis à ce service relèveraient de prestataires privés.

**L'Ae recommande donc l'intégration dans le dossier des éléments relatifs à la gestion et à l'élimination des déchets, les conditions de leur traitement, lorsque ces informations sont accessibles.**

## 3.4 Analyse des variantes et raisons du choix

Les variantes étudiées par le maître d'ouvrage sont présentées de manière sommaire (une page, page 189 de l'étude d'impact initiale). Elles apparaissent davantage comme le cheminement ou l'historique du projet que comme la comparaison de différents partis pris d'aménagement avec analyse des avantages et inconvénients de chacun d'entre eux. Le texte de l'étude d'impact initiale renvoie à l'étude ultérieure de variantes à une échelle plus fine que l'on ne retrouve pourtant pas dans les éléments d'actualisation fournis.

Les éléments versés au dossier, comme les nombreuses études annexées, témoigneraient pourtant de la préoccupation qu'a eu l'aménageur d'examiner différentes hypothèses avant d'effectuer le choix retenu pour le projet, sans pour autant les présenter et les expliquer clairement.

En outre, le dossier n'explique pas le lien entre l'augmentation d'activité du PEX et l'augmentation des surfaces nécessaires ; il ne qualifie pas ces surfaces (leur usage, leur destination) ni les activités attendues au regard des activités actuelles (typologie, volume des salons et séminaires, affluence prévue etc). Le projet de « Cité de l'évènementiel » n'apparaît plus aussi clairement dans les documents les plus récents.

Aucune variante de localisation des activités accueillies par la ZAC, qui pourrait notamment résulter d'une hypothèse de densification de zones d'activités à proximité, n'est présentée. (cf également la recommandation au paragraphe 2.3.)

Une variante résultant du maintien du circuit Carole à son emplacement actuel (hypothèse qui ne peut être visiblement écartée aujourd'hui et à ce stade du dossier) aurait également pu être envisagée.

Enfin, les éléments présents dans le dossier témoignent d'une évolution dans le schéma des aménagements publics (voiries et gestion des eaux notamment absents de la partie sud de la ZAC) sans qu'elle soit présentée dans le dossier ni expliquée.

**L'Ae recommande de présenter conformément à l'article R122-3 du code de l'environnement les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu. L'Ae recommande spécialement de justifier le parti pris ayant mené au périmètre retenu et au schéma de voiries et de gestion des eaux présenté.**

## 3.5 Analyse des impacts et des mesures de réduction d'impact

### 3.5.1 Impacts temporaires pendant le chantier

L'étude d'impact ne mentionne pas les mesures précisément envisagées lors du chantier de la ZAC (aménagement et construction). La note actualisée de 2012 présente des grandes lignes d'engagements futurs à prendre par le maître

---

<sup>23</sup> SEVESO : - La directive dite Seveso ou directive 96/82/CE impose aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. La directive a été amendée en 2003 par la directive 2003/105/CE. Les entreprises sont classées « Seveso » en fonction des quantités et des types de produits dangereux qu'elles accueillent. Il existe ainsi deux seuils différents, classant les entreprises en « Seveso II seuil bas » ou en « Seveso II seuil haut ».

d'ouvrage quant à la gestion des eaux pluviales<sup>24</sup>. Le dossier loi sur l'eau précise qu'un phasage sera établi ; pour limiter une altération importante de la qualité des eaux, le document indique que des noues et des zones tampons seront réalisées avant l'aménagement des voiries et l'imperméabilisation des autres surfaces. Les indications apportées quant aux mesures envisagées sont imprécises ; elles n'apportent pas d'informations suffisantes, ni de garanties d'une bonne prise en compte des risques qu'un chantier d'une telle ampleur et d'une telle durée devrait générer.

**L'Ae recommande la présentation dans l'étude d'impact d'un chapitre spécifique consacré aux impacts temporaires du projet détaillant l'ensemble des mesures envisagées en phase chantier afin de ne pas dégrader les milieux, de prévenir les dommages éventuels, de les traiter en cas de besoin. Il devrait également mentionner les impacts du chantier en matière de santé (bruit) et de circulation (notamment des poids lourds).**

**L'Ae recommande également que l'étude précise le bilan déblais/remblais du projet en visant à justifier pour le cas où une partie de ces matériaux de terrassement devrait être exportée ou importée les raisons qui justifient ce choix au regard d'autres hypothèses permettant d'éviter des flux importants de ces matériaux avec l'extérieur.**

### 3.5.2 Impacts permanents

#### 1 sur les sites Natura 2000

Le dossier ne présente pas d'analyse sur les impacts que le projet pourrait avoir sur la zone de protection spéciale du réseau Natura 2000 dont un site est à moins d'un kilomètre de la ZAC.

La disparition d'une superficie de plus de 150 hectares d'espaces naturels à proximité de cette zone doit être regardée comme pouvant affecter les connexions écologiques existantes et modifier les conditions de maintien des espèces faisant l'objet de protections particulières, en dépit de l'instauration d'une ceinture verte (identifiée au niveau de la ZAC et du SDRIF).

**En l'absence de la note d'évaluation des incidences du projet sur les sites du réseau Natura 2000 identifiés dans l'environnement du projet, l'Ae rappelle que la production d'une telle note conforme aux prescriptions de l'article R.414-23 du code de l'environnement est une obligation et qu'aucune autorisation administrative ne peut être donnée en l'absence des conclusions de cette évaluation, en application de l'article R.414-24 du même code.**

#### 2 sur les eaux

Les enjeux hydraulique et hydrographique sont importants. Les eaux pluviales ne doivent pas atteindre le ru du Sausset situé à l'est du projet à un débit supérieur ou égal à 0,4l/s/ha. Pour réussir à respecter cette norme, le maître d'ouvrage a décomposé la ZAC en 5 zones liées notamment à la topographie du site. Il a, selon la nature des constructions prévues déterminé les rejets possibles et les besoins de stockage au sein de ces zones. Les lots privés ne feront pas l'objet de régulation lorsqu'ils seront inférieurs à 1500 m<sup>2</sup>. Au dessus de ce seuil, l'export serait au maximum de 10 l/s/ha. Le réseau public vers lequel les exutoires des lots privés convergent assurerait, via des noues, la rétention nécessaire. Par ailleurs, des zones tampons seront constituées en partie aval de la ZAC pour réguler le débit de façon à respecter le seuil de 0,4l/s/ha. Il est envisagé un débordement quatre fois par an de ces zones tampons. Les eaux excédentaires atteindraient des « zones inondables », situées hors de la ZAC, qui elles-mêmes réguleraient le débit vers le ru du Sausset à 0,4l/s/ha.

Le dossier dont l'Ae est saisie présente l'inscription dans le programme de l'opération de bassins et paysagements<sup>25</sup> de la vallée du Sausset par la Communauté d'agglomération et pour un montant global prévisionnel de 13 M€. Ces bassins (zones inondables) sont indiqués sur le « plan des travaux » ; leurs caractéristiques sont décrites. Ils font partie intégrante du système de gestion des eaux pluviales de la ZAC, et indiqués comme nécessaires au respect du débit maximum de 0,4l/s/ha pour toute pluie au-delà de la décennale (cf. pages 56 et 57 du document déposé au titre de la loi sur l'eau). Les aménagements prévus pour la gestion des eaux pluviales de la ZAC sont ainsi constitués à la fois de ceux objet du présent projet et de ceux prévus hors de la ZAC dans la vallée du Sausset non objet du présent dossier (cf. paragraphe 2.5). Or ils sont fonctionnellement liés : la réalisation des bassins hors ZAC est nécessaire au fonctionnement des aménagements prévus dans le périmètre de la ZAC. Ils forment ensemble un programme<sup>26</sup> dont les deux composantes doivent être réalisées pour que les aménagements d'eaux pluviales de la ZAC respectent les prescriptions fixées. Or l'impact sur l'environnement de ces bassins n'est pas présenté.

**L'Ae recommande que le dossier soit complété des impacts du programme constitué du présent projet et de la réalisation des bassins, nécessaires à la gestion des eaux pluviales de la ZAC, dans la vallée du Sausset.**

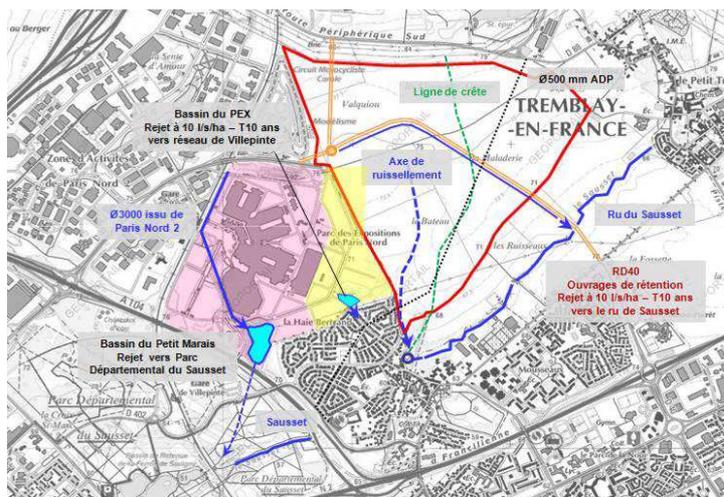
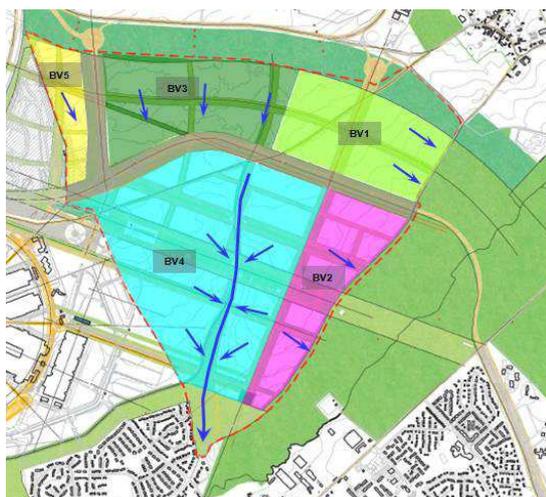
**L'Ae recommande également de justifier que les ouvrages prévus dans ce cadre seront en capacité suffisante pour assurer une rétention dans la durée des eaux pluviales issues de la ZAC, notamment lors des épisodes pluvieux exceptionnels afin de ne pas ajouter au débit du ru du Sausset un rejet qui cumulé à l'existant le ferait dépasser 0,4l/s/ha.**

<sup>24</sup> - dans sa page 62

<sup>25</sup> Dans sa partie 1-4 caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

<sup>26</sup> Au sens de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement, relatif aux opérations fonctionnellement liées entre elles.

L'Ae recommande en outre de justifier le choix d'une forte imperméabilisation des surfaces de stationnement<sup>27</sup> (pour l'extension du Parc des expositions comme pour le programme de construction au sein de la ZAC).



Sous-bassins versants du site de la future ZAC

Fonctionnement hydraulique global du secteur d'étude

(source : dossier présenté au titre de la loi sur l'eau)

Le dossier décline les mesures que prendra le maître d'ouvrage pour faire appliquer les principes de gestion des eaux pluviales présentés, afin d'atteindre l'objectif d'un débit maximum du ru du Sausset à 0,4l/s/ha. Le dossier<sup>28</sup> indique que la zone est déjà en partie couverte par des parkings, en extension du PEX.

**Au vu de l'ensemble des engagements<sup>29</sup> en matière de gestion des eaux pluviales que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en oeuvre, à imposer aux acquéreurs des lots privés (via les futurs Cahiers des Charges de Cession des Terrains<sup>30</sup> notamment) et à contrôler, l'Ae s'interroge sur les engagements actuellement assignés au PEX pour effectuer les travaux à l'intérieur du périmètre de la ZAC, qui inclut la "future" zone d'extension du PEX, et sur la capacité du maître d'ouvrage à faire respecter plus largement ces engagements dans le futur.**

### 3 sur les déplacements

La réalisation de la ZAC aura un impact considérable sur les déplacements.

Le réseau routier situé à proximité de la ZAC subit de fortes contraintes. Pour évaluer l'impact de la ZAC, le maître d'ouvrage a défini une situation de référence en 2025. Il simule les effets de la réalisation du projet en 2015 puis en 2025.

Le modèle utilisé est basé sur une fréquentation de petits et moyens salons du parc des expositions. Le trafic est comptabilisé en heure de pointe du soir. L'étude d'impact complémentaire réalisée en 2009 pour approfondir les questions relatives aux déplacements a cherché à préciser les enjeux de trafic. Les résultats présentés minorent de manière très sensible l'impact du projet de ZAC sur son environnement. L'étude indique par exemple un flux de véhicules au départ de la zone de Paris Nord 2 en heure de pointe du soir de 6800 véhicules particuliers<sup>31</sup>. Or le document précise par ailleurs (p.48) que la répartition modale actuelle conduit à constater que 83% des déplacements de cette zone qui emploie 20.000 personnes se font en véhicules particuliers.

Le dossier précise également une prochaine densification de cette zone sans informer des conséquences de ce choix sur les flux de circulation. Le cas de la référence à la zone de Paris Nord 2 est intéressant parce qu'elle comprend un nombre d'emplois équivalent à celui prévu au sein de la ZAC à l'horizon 2025. Par ailleurs, la ZAC en projet se trouvera dans une situation plus défavorable que Paris Nord 2 au regard de la desserte en transports en commun, n'étant pas directement desservie par la gare RER.

**L'Ae recommande de rectifier les répartitions de flux constatés concernant la zone de Paris Nord 2 et de mieux**

<sup>27</sup> cf. cartes et schémas et Note d'actualisation de l'étude d'impact de 2012, page 53 notamment les coefficients d'imperméabilisation

<sup>28</sup> Dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, page 13

<sup>29</sup> cf. VI.2.4 et VI.2.7 et VIII.2 de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau notamment

<sup>30</sup> Appelés CCCT dans le dossier du maître d'ouvrage ; cf. article L. 311-6 du code de l'urbanisme, extrait : « Les cessions ou concessions d'usage de terrains à l'intérieur des zones d'aménagement concerté font l'objet d'un cahier des charges qui indique le nombre de mètres carrés de surface hors oeuvre nette dont la construction est autorisée sur la parcelle cédée. Le cahier des charges peut en outre fixer des prescriptions techniques, urbanistiques et architecturales imposées pour la durée de la réalisation de la zone. Le cahier des charges est approuvé lors de chaque cession ou concession d'usage par le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale, lorsque la création de la zone relève de la compétence du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale, et par le préfet dans les autres cas. »

<sup>31</sup> cf. compléments à l'étude d'impact de 2009, page 75

**expliquer les hypothèses prises en compte dans l'étude de circulation.**

**L'Ae recommande également de faire figurer dans le document le chiffrage des emplois prévus pour chacun des projets connus dans les zones desservies par les mêmes voies, leurs totaux aux trois périodes concernées 2009, 2015, 2025.**

L'étude d'impact prend en compte concernant le parc des expositions uniquement l'hypothèse de « salons moyens » pour évaluer les incidences de ceux-ci sur les flux extérieurs à la ZAC tout en précisant que la situation devient difficile déjà actuellement dès les moyens salons. Elle évoque les « gros salons » sans en décliner les conséquences sur le réseau viaire tout en indiquant qu'ils représentent 30% des jours de salons<sup>32</sup>. L'étude fait l'impasse sur une des deux possibilités ouvertes par l'accroissement des surfaces d'exposition de 66% de 2008 à 2025, à savoir le cumul de salons de tailles différentes et notamment le cumul d'un grand salon et d'un salon moyen. Aucune information n'est donnée dans le dossier sur le volume des salons et de visiteurs attendus à terme.

Par ailleurs, le cadencement du RER B et la reconfiguration des dessertes (projet RER B+) ainsi que le projet de liaison entre RER D et la gare du PEX constituent des éléments nouveaux propres à apporter des améliorations sur les dessertes du PEX et par voie de conséquence de la ZAC. Alors que le projet RER B+ entre déjà en phase opérationnelle, il serait judicieux en englobant les conséquences de l'implantation de la gare du réseau du Grand Paris de préciser les effets attendus à différents termes, sur la fréquentation de la ZAC, de ces évolutions du réseau de transport public par rail.

**L'Ae recommande de préciser dans l'étude les hypothèses qu'offrirait le développement du Parc des expositions comme prévu dans le projet de ZAC (ouverture de 350 000 m<sup>2</sup> de surfaces d'exposition) et les conséquences en cas de tenue simultanée de plusieurs salons, le cas échéant.**

**L'Ae recommande d'indiquer les conséquences prévisibles de l'implantation de la « Cité de l'événementiel » au sein de la zone dans la mesure où les professionnels de l'exposition s'y installant devraient générer, selon les objectifs affichés, une réduction des déplacements sur le réseau magistral<sup>33</sup> compte tenu de la proximité du PEX.**

**L'Ae recommande d'intégrer l'implantation de la future gare du parc des expositions du Grand Paris Express dans les simulations de répartition des flux entrants et sortants tant pour le PEX que pour la ZAC en projet.**

Le dossier ne présente enfin aucune mesure concrète pour éviter, réduire ou compenser l'impact du projet sur la circulation alentour, comme l'indiquait d'ailleurs l'étude de sûreté d'août 2010. Seul un décalage des horaires de travail est avancé ainsi que l'appel à la marche à pied pour les usagers de la ZAC. Le dossier mentionne l'installation à venir d'un transport en commun en site propre et d'autres lignes de transport en commun sans pour autant apporter d'information sur les décisions prises en la matière par les maîtres d'ouvrage concernés, notamment les collectivités.

**L'Ae recommande de faire figurer dans le dossier les mesures mises en oeuvre pour éviter, réduire ou compenser l'impact du projet sur les transports**

#### **4 sur les zones humides**

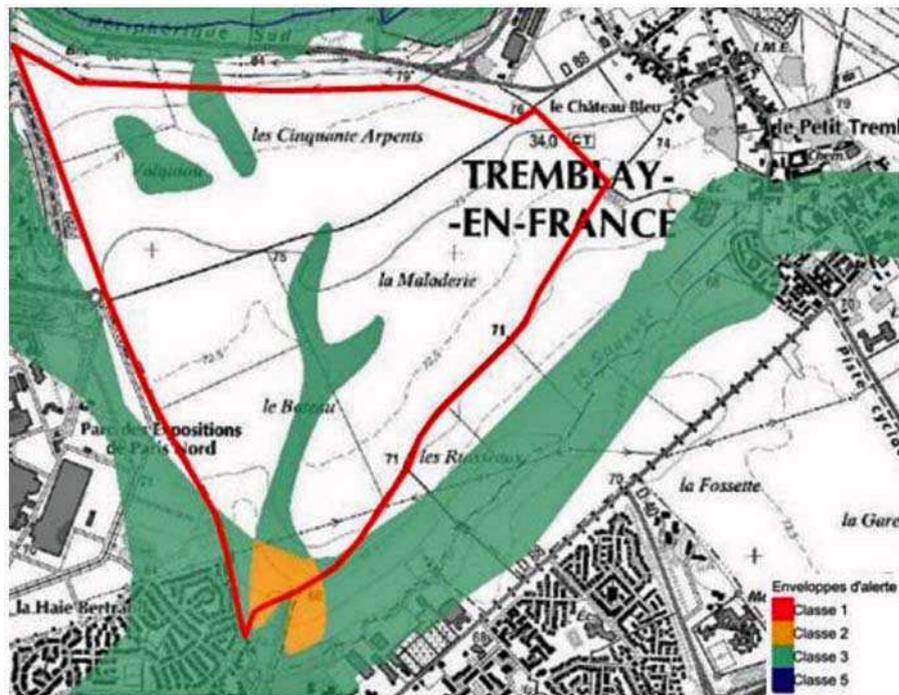
Les zones humides recensées devraient selon l'étude d'impact<sup>34</sup> être dédiées à la gestion des eaux pluviales. Le projet prévoit notamment que « le talweg principal deviendra l'axe principal d'écoulement des eaux de la ZAC ». La deuxième zone recensée sera intégrée dans un « parc »<sup>35</sup> dont une partie sera utilisée comme zone tampon pour la gestion des eaux pluviales. Le dossier envisage le développement d'une végétation caractéristique de ces zones. La zone humide de la vallée du Sausset, en limite est de la ZAC est présentée comme devant faire l'objet d'investigations supplémentaires pour en déterminer l'emprise exacte et son utilisation éventuelle comme zone inondable. Le dossier évoque le cas échéant la possibilité d'utiliser ces espaces pour répondre aux mesures correctrices ou compensatoires qui s'avèreraient nécessaires au titre de la Loi sur l'eau en application du SDAGE. Le plan des travaux identifie déjà des zones inondables dans ce secteur, qui s'avèreraient donc peut-être n'être que des hypothèses sans que cela soit clairement indiqué, alors qu'elles font partie du dispositif général de gestion des eaux pluviales annoncé.

<sup>32</sup> cf. compléments à l'étude d'impact de 2009, page 63

<sup>33</sup> Le réseau magistral est constitué des voies autoroutières majeures du réseau régional

<sup>34</sup> Cf. demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, page 71

<sup>35</sup> L'accessibilité au public de ce « parc » n'est pas clairement affichée dans le dossier remis.



Extrait de la carte des enveloppes d'alerte potentiellement humides en région Ile-de-France (source : DRIEE IDF), avec localisation du site

Ces éléments, inscrits dans le dossier loi sur l'eau annexé à l'étude d'impact, apparaissent à ce stade et dans ce cadre insuffisants au regard des enjeux hydraulique et environnementaux de ces zones.

**L'Ae recommande de délimiter de manière précise les zones humides dans les enveloppes actuellement recensées en classe 3.**

**L'Ae recommande par ailleurs de justifier comment la réalisation de réseaux d'évacuation des eaux de pluie par canalisation le long du talweg central de la ZAC permettrait de préserver et de valoriser leur potentiel humide.**

Les zones humides identifiées au sein du périmètre et à ses abords immédiats pourraient donc être affectées par le projet. L'étude d'impact au titre de la loi sur l'eau présente dans le dossier mentionne l'emploi de la zone humide située dans la partie basse de la ZAC comme zone de stockage des excédents d'eau de pluie (zone dite tampon p 47 de la note d'actualisation).

Le code de l'environnement dissocie les zones humides dont la conservation est prescrite, des zones de stockage des eaux de ruissellement dont la fonction hydraulique ne saurait être confondue avec celle de zones humides caractérisées par leur éco-système. Certains bassins peuvent cependant répondre à la définition de « zone humide »<sup>36</sup>.

**En conséquence, l'Ae recommande de dissocier précisément dans le dossier soumis à l'enquête publique les zones humides, des zones de rétention d'eaux pluviales dont la création peut être nécessaire pour l'exécution du projet en indiquant celles qui pourraient répondre le cas échéant à la définition de zones humides au sens de l'article L211-1 du code de l'environnement.**

##### 5 sur les surfaces agricoles

Le périmètre de la ZAC couvre pour l'essentiel des terrains agricoles actuellement exploités. Le maître d'ouvrage fait référence à deux études de la SAFER concernant les impacts de la création de la ZAC sur le foncier agricole pour conclure que les emprises du projet ne mettent pas en péril les exploitations et ne nécessitent pas leur expropriation totale. Cette affirmation aurait dû être utilement complétée par une analyse des conséquences du retrait de ces surfaces cultivées pour l'agriculture locale et par une présentation au moins synthétique de l'apport de ces espaces agricoles à l'économie primaire<sup>37</sup> départementale et régionale.

On relèvera que le déplacement du circuit Carole, indiqué comme indispensable à l'aménagement effectif de la ZAC sur son périmètre actuel, sur des terrains agricoles exploités au nord du vieux village de Tremblay, aurait pour conséquence de diminuer encore la surface agricole communale et du territoire.

**L'Ae recommande de préciser les effets de la réduction des surfaces cultivables sur les exploitations concernées et sur l'économie primaire.**

<sup>36</sup> Cf. article L 211-1 du code de l'environnement : 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

<sup>37</sup> En référence au secteur primaire, production de matières premières non transformées

## 6 sur les espèces protégées

Le dossier ne présente pas non plus les impacts que le projet pourrait avoir sur les espèces protégées recensées dans le parc du Sausset, notamment sur la faune piscicole.

**L'Ae recommande que le dossier soit complété des éventuels impacts du projet sur les espèces protégées, notamment au sein du parc du Sausset, et que, le cas échéant, les demandes de dérogation de destruction de ces espèces ou de leur habitat soient effectuées.**

## 7 sur le bruit

Le PLU de mai 2011 ne prévoit pas de localisation du circuit Carole mais classe son emplacement actuel en zone Ue (même zonage que celui de la zone de Paris-Nord 2 dont l'emprise du circuit pourrait constituer à terme une extension).

L'AFTRP a produit une étude datée de mai 2011 présentant un projet de relocalisation du circuit Carole au sud des pistes de l'aéroport, à équidistance entre le Vieux Tremblay et le centre ville de Mitry-Mory. Ce document précise les conditions de relocalisation de ce circuit. Le financement de l'opération comme les autorisations nécessaires ne sont pas encore acquis. Toutefois, compte tenu des nuisances générées par cet équipement (émergence minimale observée de 14 dB(A) pour les bâtiments les plus proches alors que la réglementation n'autorise qu'une majoration de 5 dB(A)), le déplacement du circuit est pour l'AFTRP une obligation. A défaut, une partie significative de l'ouest de la ZAC ne pourrait être construite.

Le bruit est également généré par les aéronefs (zone C du PEB de Roissy) et par le trafic routier.

Pour ce dernier, l'ouverture à la circulation de la RD40 construite en 2008 constitue un élément nouveau nécessitant des mesures spécifiques de bruit non produites dans le dossier. Par ailleurs, le maître d'ouvrage présente une mesure de réduction du bruit à la source par l'implantation possible d'un merlon<sup>38</sup> orienté en limite est de la ZAC de la RD 40 jusqu'au sud du projet. Un autre merlon pourrait être proposé entre la RD 40 et le nord de la ZAC selon un positionnement plus central correspondant au barreau est projeté. Ces mesures présentées comme des propositions en vue de réduire les nuisances des habitants du Vieux Pays ne reposent sur aucune mesure précise et ne sont pas reprises dans le programme de travaux d'aménagements publics présenté dans le dossier. Il en est de même pour la bande verte de protection de 30 mètres envisagée au sud de la ZAC entre le Parc des expositions et les quartiers nord de Villepinte. Les autres mesures présentées résultent principalement d'une nouvelle répartition des flux de circulation entre les accès à la ZAC.

**L'Ae recommande la présentation de l'impact précis sur son environnement du projet de ZAC (incluant le déplacement du circuit Carole) en matière de bruit et des mesures d'évitement des impacts négatifs.**

## 8 sur l'urbanisme et les paysages

L'aménagement de la ZAC va conduire à la création d'un paysage contrasté : stationnements abondants à l'ouest de la zone, bâtiments apparemment de grande hauteur représentant de longs gabarits au nord, immeubles de bureau dans la partie centrale, mixité d'entrepôts et bureaux au sud au sein de la cité de l'exposition. L'implantation d'une esplanade verte d'est en ouest et les continuités vertes assurées autour de la zone justifient la recherche d'un traitement paysager de qualité. Cette dimension apparaît peu dans le dossier notamment pour la partie nord de la ZAC qui accueillera des entrepôts de grandes longueurs. La présentation d'esquisses de la ZAC selon des cônes de vue correspondant aux divers points d'entrée sur la zone permettrait au public de mieux appréhender les paysages façonnés par la ZAC.

**L'Ae recommande la présentation d'esquisses paysagères permettant d'apprécier l'insertion des constructions dans l'environnement, notamment lorsque les constructions constituent des immeubles aux gabarits larges ou lorsque les quartiers de la ZAC affichent une densité forte.**

## 9 sur les consommations énergétiques

La commune de Tremblay-en-France dispose déjà d'un réseau de chaleur urbain bénéficiant d'une ressource géothermique issue d'une nappe souterraine située à 1700 m de profondeur (aquifère du Dogger<sup>39</sup>). L'approche environnementale de l'urbanisme présentée par le maître d'ouvrage confirme « le potentiel de production par géothermie de la zone ».

Les études engagées par le maître d'ouvrage démontrent également le potentiel que représente l'énergie solaire pour le site. Compte tenu des importantes surfaces de toitures, il serait nécessaire que le dossier apporte une explication à l'absence de prise en compte de ce potentiel compris entre 3 et 3,2 kWh par m<sup>2</sup>.

Le rapport consacré aux ressources énergétiques suggère une approche bioclimatique pour l'implantation des constructions. L'étude préconisait l'imposition de sujétions dans ce domaine aux futurs acquéreurs.

**L'Ae recommande que le maître d'ouvrage précise les conclusions qu'il tire de l'étude relative aux potentialités du site en matière d'énergies renouvelables et qu'il justifie lorsque des solutions sont présentées comme intéressantes pour le projet les raisons qui l'ont conduit à les écarter.**

## 10 Sur les circulations douces

Les modes doux sont en partie utilisés au sein du PEX mais dans l'ensemble les cheminements piétons actuels sont difficiles et mal organisés. Les aménagements sur le secteur « sont très hétérogènes » et présentent « des

<sup>38</sup> Merlon : Ouvrage de protection constitué généralement d'un talus de terre (avec soutènement pierreux éventuellement).

<sup>39</sup> - couche géologique formée de calcaires et marnes, à 1520 m cote NGF au niveau du site

discontinuités »<sup>40</sup>. Certains chemins sont utilisés par des riverains du site en mode mixte piétons/vélos le long de la RD 40, pour piétons seulement pour les sentiers anciens (chemin Saint-Denis, chemin des Saint-Pères). Le maître d'ouvrage conclut « la marche à pied pourrait jouer un rôle essentiel dans le schéma de déplacements de la ZAC ». On constate que la distance entre le centre de la ZAC et la gare du PEX est de l'ordre d'un kilomètre et demi.

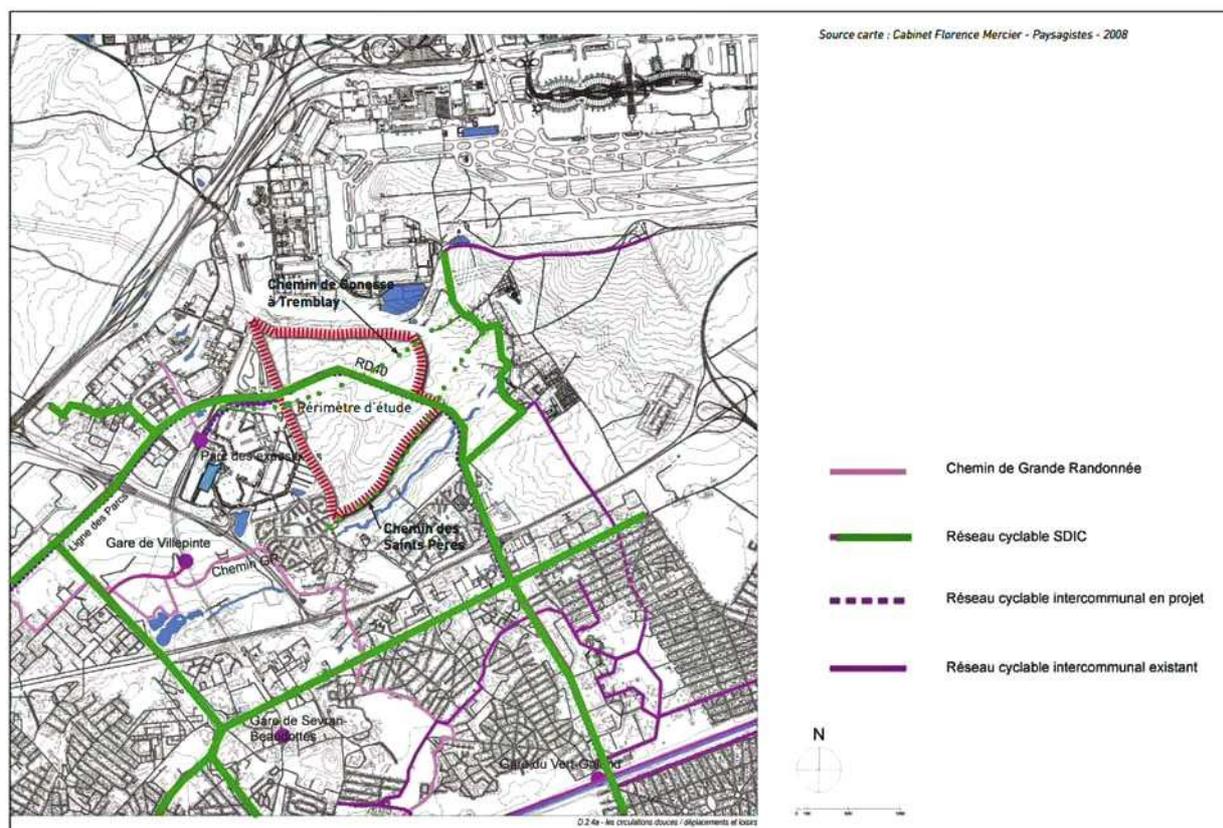
Le raccordement de l'aménagement cyclable de la RD 40 au reste du réseau dans le cadre du schéma départemental constitue un atout que fragilisent les nombreux franchissements dangereux. Actuellement, la pratique du vélo n'est pas promue ; les aménagements idoines manquent. En vélo la ZAC est théoriquement accessible, mais des coupures importantes existent (les surfaces du PEX potentiellement, sans que cela soit clairement affiché, le franchissement du RER, de la RD 40 elle-même et de ses barreaux, des zones "vides").

La faiblesse du réseau de pistes cyclables actuel n'offre pas de véritables itinéraires alternatifs à ceux des transports en commun ou à la voiture particulière. Toutefois, il convient de souligner que les quartiers résidentiels de Tremblay et de Mitry-le-Neuf devraient être reliés à la ZAC selon le schéma directeur d'itinéraires cyclables du département. Aucune liaison n'est prévue vers la plateforme aéroportuaire ou vers le vieux village de Tremblay. Le maillage de la RD40 vers le canal de l'Ourq n'est pas réalisé à ce jour. Des aménagements cyclables auraient pu être prévus le long du ru du Sausset ou le long du chemin de Saint-Denis, mais ils n'existent pas, même à l'état de projet.

### 11 Coût des mesures d'insertion environnementales

Le coût des mesures environnementales ne figure pas dans le dossier. Il convient de rappeler que le maître d'ouvrage doit présenter le détail du coût des mesures prises en faveur de l'environnement conformément aux dispositions du code de l'environnement.

### L'Ae recommande de corriger l'étude d'impact sur ce point



## 3.6 Les études

L'échelonnement des études relatives à ce projet associé aux évolutions de ses caractéristiques en terme notamment de surface de plancher, de périmètre, d'aménagement, de voirie et de celles du territoire dans lequel il s'insère conduit à relever des hypothèses différentes d'une étude à une autre qui peuvent s'avérer en décalage avec le projet actuel. L'étude géothermique a d'ailleurs été l'objet d'une mise à jour suite à un changement de surface de plancher; il n'est pas avéré que ce soit le cas pour toutes les études concernées, notamment l'étude hydraulique. La fiabilité de ces études en est affectée.

<sup>40</sup> - cf. note actualisée de l'étude d'impact de 2012, page 31

**L'Ae recommande au maître d'ouvrage, pour la bonne information du public, d'indiquer clairement les hypothèses des études sur lesquelles s'appuie l'analyse des impacts du projet au regard des caractéristiques du projet actuel (surface de plancher, nombre d'emplois, surfaces imperméabilisées notamment).**

### ***3.7 Résumé non technique***

Trois résumés non techniques sont présentés dans le dossier. Ils correspondent à l'étude d'impact initiale, à son complément de 2009 et à son actualisation de 2012.

**L'Ae recommande de reprendre le résumé non technique et de ne produire qu'un seul résumé permettant au public de cheminer au sein des nombreuses pièces du dossier et de saisir rapidement les enjeux de l'aménagement de la ZAC.**

**L'Ae recommande d'intégrer dans le résumé les remarques formulées dans le présent avis.**