



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur l’opération Îlot Port de Noisy à Noisy-le-
Sec (93) (actualisation de l’avis du 17 août 2018
de la MRAe Île-de-France sur la zone
d’aménagement concerté du quartier durable de
la plaine de l’Ourcq)**

n°Ae : 2019-67

Avis délibéré n° 2019-67 adopté lors de la séance du 28 août 2019

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 28 août 2019 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'opération Îlot Port de Noisy à Noisy-le-Sec (93) (actualisation de l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Île-de-France du 17 août 2018 sur la zone d'aménagement concerté (ZAC) du quartier durable de la plaine de l'Ourcq).

Ont participé à la délibération collégalement : Marc Clément, Christian Dubost, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Annie Viu

En application de l'article 9 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 le présent avis.

Étaient absents : Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Eric Vindimian, Véronique Wormser

* *

Le ministre de l'environnement ayant décidé par courrier du 14 janvier 2019, en application de l'article L. 122-6 I du code de l'environnement, de se saisir de l'étude d'impact de ce projet immobilier et de déléguer à l'Ae la compétence d'émettre l'avis de l'Autorité environnementale, l'Ae a été saisie pour avis par la ville de Noisy-le-Sec, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 1^{er} juillet 2019. L'Ae a été saisie d'une nouvelle version de l'étude d'impact le 31 juillet 2019.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-6 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 8 juillet 2019 :

- le préfet du département de la Seine-Saint-Denis,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Île-de-France, qui a transmis une contribution en date du 14 août 2019.

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 23 juillet 2019 :

- la direction régionale interdépartementale de l'environnement et de l'énergie,

Sur le rapport de Pascal Douard et Philippe Ledenvic, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L.122-11 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 12213 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V 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.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

La zone d'aménagement concerté (ZAC) du quartier durable de la plaine de l'Ourcq, créée en 2007, se situe au nord de la commune de Noisy-le-Sec (93). Portée par la communauté d'agglomération Est-Ensemble, elle a déjà fait l'objet de plusieurs avis d'autorité environnementale, le dernier ayant été délibéré par la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France le 17 août 2018.

L'îlot Port de Noisy, un des secteurs de cette ZAC, doit accueillir 234 000 m² de constructions dont des logements, un hôtel, une résidence service, des commerces, des bureaux, et une piscine qui sera utilisée pour l'entraînement des équipes de water-polo des Jeux olympiques et paralympiques. Ce dernier équipement motive la saisine de l'Ae. L'opération est prévue sur un site occupé actuellement par un magasin d'équipements sportifs et son parking, bordé au nord par le canal de l'Ourcq, au sud par la rue de Paris (ex route nationale 3), à l'est par l'autoroute A 86 et à l'ouest par l'emplacement d'une future gare de la ligne 15 du réseau de transport du Grand Paris Express.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux de l'opération et de la ZAC sont :

- les impacts sanitaires sur les populations qui occuperont et fréquenteront ce secteur de la ZAC, très exposé aux risques, pollutions et nuisances routiers ;
- la pollution des sols, résultant des activités historiques ;
- la gestion globale de l'eau ;
- le paysage urbain ;
- les risques naturels ;
- les consommations d'énergie de l'opération, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre dans les phases de construction et de fonctionnement.

Le dossier soumis à l'Ae est clair et didactique, mais reste ciblé sur l'opération, alors qu'il aurait dû conduire à une nouvelle actualisation de l'étude d'impact de la ZAC. Il n'approfondit pas suffisamment certaines questions. En particulier, il devrait comporter une analyse des risques liés au transport des matières dangereuses, ainsi qu'une étude détaillée des risques sanitaires, après avoir complété l'analyse de l'état initial pour la qualité de l'air et approfondi l'analyse des expositions au bruit. Cette démarche devrait conduire les maîtres d'ouvrage concernés à réinterroger la programmation envisagée notamment pour la résidence service et l'hôtel situés en bordure de l'A86 et à prévoir des mesures supplémentaires de réduction des risques et des nuisances.

L'Ae recommande également :

- de présenter l'état d'avancement de la ZAC et les opérations restant à réaliser ;
- d'indiquer les niveaux de dépollution retenus et les risques sanitaires résiduels pour les différents secteurs de la ZAC ;
- de préciser pour le chantier les incidences et les mesures liées aux transports, à la réutilisation des matériaux de déconstruction et à la gestion des sols pollués et des eaux souterraines ;
- de compléter l'étude d'impact par une description dans l'état initial des perspectives lointaines et de la visibilité depuis les points hauts de proximité, puis par une analyse des incidences des projets du secteur sur ce « grand paysage » ;
- de confirmer l'usage éventuel de la géothermie puis de préciser la couverture des besoins énergétiques par des énergies renouvelables et les émissions résiduelles de gaz à effet de serre de l'opération ;
- de préciser les mesures à prévoir pour réduire la part modale de la voiture dans les déplacements ;
- de préciser les modalités de gestion des eaux pluviales à l'est de la ZAC.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

La ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq, portée par Est-Ensemble³, a été créée par délibération de la commune de Noisy-le-Sec le 29 novembre 2007. Elle est située sur la frange nord de cette commune (approximativement 40 000 habitants en 2012), à environ quatre kilomètres à l'est de Paris. Son aménageur est Sequano Aménagement.

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

La ZAC réaménagera plusieurs secteurs caractérisés par un tissu urbain varié :

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

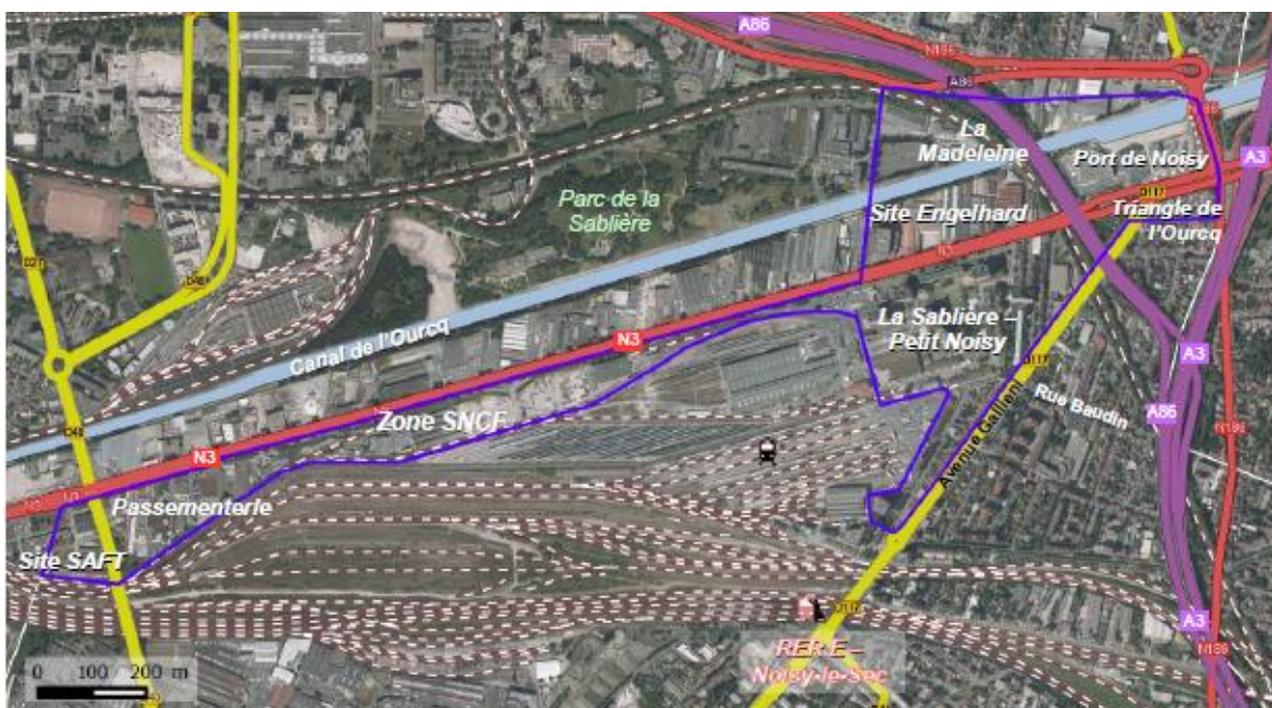


Figure 2 : Les secteurs de la ZAC (Source : avis MRAe Île-de-France du 17 août 2018)

³ Voir <https://www.est-ensemble.fr/zac-quartier-durable-de-la-plaine-de-lourcq-noisy-le-sec>

Sur ce territoire, en déclin sur le plan industriel, l'objectif est de créer un nouveau quartier durable à vocation mixte (logements, espaces de loisirs, commerces et activités économiques) tirant parti de la bonne desserte en transports en commun du site (futur pôle multimodal de la gare de Noisy-le-Sec, tramway T1 et bus en site propre à haut niveau de service TZEN 3, puis ultérieurement gare de Pont-de-Bondy sur la ligne 15 du Grand Paris express).

Le programme prévoit 234 000 m² de constructions dont 90 000 m² de logements (1 380 unités), 18 000 m² de logements spécifiques (résidences intergénérationnelles, résidences étudiantes), 30 000 m² de bureaux, 75 000 m² d'activités, services, commerces, pôle loisir et sports, 3 200 m² d'équipement hôtelier, 17 000 m² de stationnements en superstructure. Une nouvelle passerelle au-dessus du canal de l'Ourcq et une piscine d'entraînement pour l'épreuve de water-polo des Jeux olympiques 2024 sont prévues.

Cette programmation se répartit géographiquement de la façon suivante :

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

Selon le dossier, « une première phase 2014–2019 permettra la réalisation de 120 000 m² de surface de plancher. Une seconde phase 2020–2025 portant sur quatre secteurs opérationnels (Passementerie, Madeleine Ouest, Port de Noisy et Triangle de l'Ourcq ouest) correspond à la construction de 80 000 m² ». Plusieurs opérations de la ZAC étant largement engagées, il serait utile de présenter l'état d'avancement de sa réalisation, ainsi que les opérations restant à engager, en précisant de quelle façon les objectifs du programme de la ZAC sont atteints à ce jour et la contribution attendue des autres opérations. En particulier, au cours de l'instruction du présent avis, les rapporteurs ont été informés de l'instruction, en parallèle, d'un autre projet immobilier « Triangle de l'Ourcq Ouest », face à l'îlot de Port de Noisy au sud de la RN 3 (à l'emplacement « Triangle de l'Ourcq » sur la figure 2)⁴. Cette opération a vocation à être réalisée selon un calendrier concomitant à celui de l'îlot du Port de Noisy.

L'Ae recommande :

- **de présenter l'état d'avancement du programme de réalisation de la ZAC, en indiquant notamment la proportion de logements et d'activités d'ores et déjà réalisés, pour pouvoir mettre en perspective la contribution attendue de l'aménagement du Port de Noisy à l'atteinte des objectifs prévus ;**
- **de présenter les autres opérations restant à réaliser et leurs calendriers de réalisation (en particulier le Triangle de l'Ourcq ouest).**

⁴ Saisi pour une demande d'examen au cas par cas sur cet aménagement, le préfet de la région Île-de-France a décidé de le soumettre à évaluation environnementale le 14 décembre 2018. Cette décision fait l'objet d'un recours contentieux. Les rapporteurs ont été informés que la mission régionale d'autorité environnementale était, en parallèle, saisie pour avis sur ce dossier au cours de l'instruction du présent avis.

1.2 Présentation de l'opération Îlot Port de Noisy

La société SAS de l'Ourcq porte l'opération dit « Îlot Port de Noisy ». L'emprise du site est de 13 029 m² pour une surface de plancher prévue de près de 38 000 m².



Figure 3 : Représentation du programme envisagé, vu du nord. Le Triangle de l'Ourcq ouest est en réalité prévu de l'autre côté de la rue de Paris le long de l'A86 (Source : dossier)

Le site abrite aujourd'hui un magasin Décathlon et des parkings. L'opération prévoit, après déconstruction du magasin et des parkings actuels, les éléments suivants :

- parking de 400 places sur deux niveaux de sous-sol ;
- piscine olympique avec un bassin olympique et un bassin de water-polo d'une surface de 8 000 m²⁵, en léger contrebas (50 cm) de la rue de Paris ;
- magasin Décathlon de 3 846 m² en rez-de-chaussée et de plain-pied ;
- équipement hôtelier de 4 169 m² (126 chambres et un restaurant) de huit étages, situé en partie au-dessus de la piscine ;
- résidence service de 6 155 m², de 172 logements sur 18 étages ;
- trois bâtiments résidentiels pour un total de 202 logements, deux de seize étages et un de huit étage habités à partir du troisième étage⁶, des commerces en rez-de-chaussée, R+1 et R+2 pour une surface de 1 800 m² ;
- espace d'escalade, de *co-working* et restaurant au-dessus du magasin Décathlon pour une surface de 1 345 m², et équipements sportifs sous l'A 86.

⁵ Comptée pour 6 609 m² dans le projet, sans les bassins.

⁶ Selon la décision du préfet de région du 14 décembre 2018, l'aménagement du Triangle de l'Ourcq ouest comporterait trois autres bâtiments de sept, neuf et seize étages pour une surface de plancher de 12 225 m².

L'îlot est enserré dans un quadrilatère d'infrastructures : le canal de l'Ourcq au nord, l'A 86 à l'ouest, la RN186 à l'est (plus à l'est de celle-ci, passe l'A3 qui rejoint l'A86 au sud de la ZAC), l'îlot étant en outre bordé par la RN3 au sud.

Selon les plans de coupes, les bâtiments les plus élevés culmineront à une hauteur d'environ 50 mètres, évitant leur classement comme immeubles de grande hauteur.

Les éléments programmatiques d'usage public (commerces, équipements publics, parkings) constituent le socle de l'opération. La toiture de ce socle est traitée en espace public accessible depuis la RN3, les berges du canal et la gare de la future ligne 15 située immédiatement à l'est – mais dont la réalisation est prévue dans la deuxième moitié de la décennie 2020–2030.

L'opération vise à « *constituer un signal architectural fort dans un site actuellement dépourvu d'identité* ». Elle « *répond* » au projet « *Triangle de l'Ourcq ouest* », dans le cadre de l'opération « *réinventer la Métropole* ».

Le promoteur de l'opération prévoit un début des travaux en février/mars 2020 pour une mise en service en 2023. Il vise des labels et certifications NF HQE ou BREEAM⁷ pour la majorité des constructions réalisées.

La piscine olympique sera utilisée pour l'entraînement des équipes de water-polo dans le cadre des Jeux olympiques et paralympiques entre la dernière semaine de juillet et la deuxième semaine de septembre 2024. Les partenaires du projet prévoient son ouverture au public dès la fin de l'été 2023, cette piscine se substituant à une piscine existante plus modeste au sud-ouest. Elle sera fermée au public pendant la période des Jeux olympiques ; sa fréquentation sera alors limitée aux athlètes et à la « famille » olympique.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet de ZAC a fait l'objet de trois précédents avis d'autorité environnementale dans le cadre des procédures de création, de réalisation et, de façon ciblée, à l'occasion des demandes de permis de construire sur le secteur Engelhard (les [21 août 2011](#), [17 septembre 2015](#) et [29 avril 2016](#) par le préfet de région), puis d'un nouvel avis dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) de la ZAC en date du [17 août 2018](#) par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France⁸.

Le ministre de la transition écologique et solidaire a décidé par courrier en date du 14 janvier 2019 en application du 2° du I de l'article R 122-6, de se saisir de deux projets liés aux jeux olympiques et paralympiques, dont « *le projet immobilier situé pont de Bondy sur le territoire de Noisy-le-Sec, qui inclut la piscine d'entraînement pour le water-polo* ». En application du 3° du I de l'article L 122-6, il a désigné l'Ae pour « *se prononcer sur l'ensemble de ces projets* ».

Selon l'article R. 122-7 du code de l'environnement, « *l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet transmet pour avis le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation aux autorités mentionnées au V de l'article [L. 122-1](#)* ». L'Ae a été saisie, conformément à cet article par la mairie de Noisy-le-Sec le 3 juin 2019, de la demande

⁷ La [NF HQE](#) vise des performances énergétiques auquel elle ajoute une dimension sanitaire, hydrologique et végétale. La certification [BREEAM](#) est également une certification anglaise des bâtiments faisant appel à de nombreux critères.

⁸ À ce jour, la procédure de déclaration d'utilité publique de la ZAC n'a pas été conduite à son terme.

de permis de construire de l'« Îlot Port de Noisy », le dossier correspondant ayant été reçu complet le 1^{er} juillet 2019. Par saisine complémentaire le 31 juillet 2019, la mairie a transmis à l'Ae une version partiellement modifiée, permettant de corriger quelques incohérences du dossier initial, et complétée de quelques annexes manquantes – dont une mise à jour récente (mars 2019) de l'étude de circulation et de stationnement. La demande fera l'objet d'une enquête publique.

Selon le dossier, le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables directes ou indirectes sur les entités de la zone de protection spéciale⁹ « Site de Seine-Saint-Denis », ce qui n'a pas fait l'objet de commentaire particulier dans les précédents avis d'autorité environnementale. L'Ae y souscrit compte tenu de l'éloignement de l'ensemble de la ZAC vis-à-vis des entités du site les plus proches, ainsi que du caractère anthropisé, à quelques exceptions près, des parcelles concernées, présentant marginalement des fonctionnalités intéressantes pour les espèces d'oiseaux concernées.

Une modification du plan local d'urbanisme de Noisy-le-Sec, relative en particulier aux hauteurs limites des bâtiments et aux exigences concernant les espaces verts, est nécessaire pour permettre la réalisation de l'opération. Un projet de modification allant en ce sens a été soumis à la MRAe d'Île de France, qui a délibéré un [avis](#) le 8 juillet 2019.

Enfin, Sequano Aménagement bénéficie d'une autorisation unique¹⁰ du Préfet de Seine-Saint-Denis en date du 5 décembre 2017 pour l'ensemble de la ZAC. Cet arrêté prévoit principalement des dispositions générales de police de l'eau, ainsi que quelques dispositions spécifiques pour les travaux sur le secteur Engelhard et le technicentre SNCF.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux de l'opération et de la ZAC, constitutive du projet d'ensemble, sont :

- les impacts sanitaires sur les populations qui occuperont et fréquenteront ce secteur de la ZAC, très exposé aux risques, pollutions et nuisances routiers, tout particulièrement les secteurs de l'îlot Port de Noisy et Triangle de l'Ourcq ouest ;
- la pollution des sols, résultant des activités historiques ;
- la gestion globale de l'eau ;
- le paysage urbain ;
- les risques naturels ;
- les consommations d'énergie de l'opération, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre dans les phases de construction et de fonctionnement.

⁹ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹⁰ En application de l'ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014, notamment pour la mise en œuvre des dispositions du livre II du code de l'environnement

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1 Questions préliminaires

2.1.1 Périmètre de l'étude d'impact

Le document principal qui accompagne la demande de permis de construire est intitulé « étude d'impact » et est centré sur l'îlot Port de Noisy. Cette approche est trop réductrice : le traitement des différents enjeux, ainsi que les différentes illustrations et figures sont, la plupart du temps, limités au périmètre de l'opération, alors que la ZAC bénéficie d'une étude d'impact globale mise à jour pour la dernière fois en novembre 2017. Ainsi, plusieurs questions ne sont pas mises en perspective à une échelle appropriée, alors qu'elles avaient fait l'objet de recommandations dans l'avis d'autorité environnementale du 17 août 2018 précité (c'est notamment le cas pour l'impact paysager, la gestion des eaux pluviales, ainsi que la gestion des déplacements). Cette approche apparaît d'autant plus incomplète que l'opération Triangle de l'Ourcq ouest est prévue avec un calendrier concomitant et présente des enjeux identiques sur ces différentes questions.

L'Ae estime opportun de rappeler que la ZAC constitue un projet au sens de la directive 2011/92/UE¹¹, ce qu'atteste d'ailleurs le fait qu'elle ait fait l'objet d'une étude d'impact actualisée à plusieurs reprises à l'échelle du projet dans son ensemble. Dès lors, les demandes d'autorisation des différentes opérations qui s'y attachent doivent s'appuyer sur cette étude d'impact, en l'actualisant à chaque fois que nécessaire¹². Dans ce cas particulier, une telle approche permettrait de mieux aborder les interférences entre l'aménagement des différents secteurs de la ZAC, en particulier les questions de même nature qui concernent le Triangle de l'Ourcq ouest.

L'Ae recommande de joindre au dossier une version actualisée de l'étude d'impact de la ZAC, intégrant les effets des dernières évolutions prévues, et en particulier ceux de l'îlot Port de Noisy et du Triangle de l'Ourcq ouest, présentés à ce jour en parallèle.

Suivant cette logique, le présent avis porte donc sur l'ensemble de la ZAC, en actualisant l'avis d'autorité environnementale du 17 août 2018 et, au besoin, en formulant des recommandations complémentaires pour l'îlot Port de Noisy, dont la portée peut dépasser son seul périmètre.

2.1.2 Lien avec les Jeux olympiques

Le lien du projet de ZAC avec les Jeux olympiques est ténu, dans la mesure où il a été largement défini avant même que soit connue la candidature de la France pour leur organisation. Dans ses précédents avis relatifs à d'autres projets urbains plus directement concernés par les Jeux, l'Ae a formulé plusieurs recommandations relativement à une introduction générale commune, afin que ce contexte soit rappelé et que ses implications pendant la période des Jeux soient traitées à une échelle globale, notamment concernant les déplacements.

Compte tenu de l'utilisation restreinte de ce site pour la période olympique, une attente similaire aurait été disproportionnée. Pour autant, le dossier ne comporte que peu d'informations sur ces

¹¹ Le fait qu'elle ait été autorisée antérieurement à l'ordonnance qui a transposé tardivement cette notion en droit français ne pouvant être interprété comme s'opposant à cette interprétation.

¹² Compte tenu de la concomitance entre cet îlot et l'opération voisine du Triangle de l'Ourcq ouest, une seule et même actualisation aurait ainsi pu simplifier le processus des deux opérations.

événements et sur leur impact éventuel. Au vu des réponses apportées aux rapporteurs pendant l’instruction de cet avis, les impacts n’apparaissent que marginalement différents par rapport au fonctionnement du site en dehors de la période des Jeux.

2.2 État initial

Le dossier apporte des précisions pour l’état de l’environnement de l’îlot Port de Noisy et, dans certains cas, pour l’ensemble de la ZAC.

Climat

Le territoire communal, et en particulier le site de l’opération, est au cœur d’une zone densément urbanisée. Cette situation urbaine peut être à l’origine d’îlots de chaleur pouvant affecter la qualité de vie des habitants.

Sols et risques de nature géologique

Sur le territoire de la ZAC, sous une épaisseur de remblais hétérogènes d’une épaisseur de 1 à plus de 1,5 m, se trouvent des formations géologiques de nature marneuse qui peuvent contenir du gypse. Le retrait gonflement des argiles et les dissolutions de gypse sont possibles, limitant le recours à l’infiltration des eaux. Au droit de l’opération, les sondages réalisés au moment de la construction du magasin Décathlon avaient révélé des terrains globalement sains, contrairement à certains autres secteurs de la ZAC.

L’envoi complémentaire de juillet 2019 comporte des investigations récentes (juin 2019) réalisées pour le compte de la société Décathlon, qui confirment cette analyse, répondant pour cet îlot à la recommandation générale correspondante formulée dans l’avis du 17 août 2018.

Eau et risques d’inondation

La nappe est située à une profondeur de 11 mètres. La masse d’eau souterraine FRHG104 « Eocène du Valois », rencontrée à une profondeur d’une dizaine de mètres dans le calcaire de Saint-Ouen et les sables de Beauchamp, est vulnérable en l’absence de protection par des couches superficielles imperméables. Pour cette masse d’eau, des objectifs de bon état quantitatif et chimique en 2015 sont repris par le projet de schéma d’aménagement des eaux Croult-Enghien-Vieille Mer.

Le canal de l’Ourcq traverse la ZAC. Les analyses d’eau pratiquées en amont (Sevrans) et en aval (bassin de la Villette) de l’opération montrent une bonne qualité physico-chimique. Son état écologique est considéré comme moyen à Sevrans.

L’eau potable est produite essentiellement à partir de ressources superficielles, sans forage dans le territoire de la ZAC ou à proximité.

L’assainissement est de type unitaire. Plusieurs règlements, dont le règlement départemental de février 2014, limitent les débits d’eau pluviale qui peuvent être rejetés dans les réseaux. La contribution de l’agence régionale de santé Île-de-France signale la présence du Moustique tigre dans le département et la nécessité d’éviter toute eau stagnante.

Le site de la ZAC est partiellement concerné par un risque d'inondation par ruissellement des eaux pluviales. En se fondant sur l'orage exceptionnel du 19 juin 2013, l'étude d'impact considère cependant que le site de l'opération n'est pas concerné par ce phénomène. Il l'est en revanche par une possibilité d'inondation par remontée de nappe.

Pollution des sols et risques industriels

Le périmètre du projet inclut d'anciens sites industriels dont les sols sont pollués. C'est en particulier le cas pour la partie ouest de l'îlot – Port de Noisy, répertorié dans la base BASIAS¹³. Une annexe du dossier comporte un premier diagnostic de la pollution des sols d'avril 2019 qui mettait en évidence, sur la base de sondages réalisés autour du magasin Décathlon, des pollutions, significatives sur certains points, par des hydrocarbures et des PCB. Ce diagnostic concluait en particulier à la nécessité d'investigations complémentaires dans les sols, « *pour délimiter et préciser l'extension verticale et horizontale des hydrocarbures et optimiser l'évaluation des terres* », et dans les gaz du sol « *afin de vérifier le caractère volatil des composés identifiés dans les sols et les eaux souterraines* », le sous-sol du magasin Décathlon n'ayant pu faire l'objet d'analyses. Dans l'attente, le dossier évaluait entre 1,9 et 2,7 millions d'euros le coût d'excavation des terres à prévoir au regard de ces premières investigations.

Toutefois, à ce stade, le dossier ne comporte pas de plan de gestion et ne précise pas le niveau de dépollution visé et les mesures à prévoir pour être compatible avec la présence humaine future (en particulier pour les parkings et la piscine, parties les plus basses de l'opération). Cette analyse rejoint celle de l'avis du 17 août 2018 qui avait relevé, pour le secteur Engelhard qui doit accueillir 546 logements neufs, que l'état du milieu souterrain au droit de ce secteur n'était alors compatible qu'avec un usage industriel, sous réserve d'un recouvrement total du site, l'autorité environnementale ayant alors recommandé que le maître d'ouvrage s'assure de la mise en compatibilité des sols avec l'usage résidentiel prévu.

L'Ae recommande :

- pour la complète information du public, d'indiquer le niveau de dépollution des sols finalement retenu pour le secteur Engelhard et les mesures prévues à cet effet ;***
- d'explicitier l'objectif de dépollution à atteindre pour l'îlot Port de Noisy, tenant compte de ses usages spécifiques, d'adapter les mesures de réduction de ce risque en conséquence et d'indiquer le risque résiduel.***

Patrimoine bâti, naturel et paysager

Le bâti à l'entour est composé de pavillons de banlieue, d'immeubles des années 70 et de bâtiments industriels. Le site de la ZAC n'intercepte pas de périmètres de monuments historiques inscrits ou classés. Le parking du magasin Décathlon n'est planté que de quelques arbres.

Sur la thématique du paysage, l'étude d'impact souligne le contraste entre la plaine de l'Ourcq et la butte de Romainville et le morcellement et la structuration dus aux infrastructures de transport (canal, autoroutes, RN 3, avenue Gallieni). Un réaménagement des berges du canal a été réalisé par la commune. Une charte des paysages à l'échelle du canal datant de 2014 vise à renforcer les

¹³ BASIAS : inventaire industriel des sites et activités de service. Le site correspondant est le [IDF9302979](https://www.basias.fr/IDF9302979)

continuités de grands arbres d'alignement, accompagner les polarités futures par des repères bâtis et maintenir les vues depuis le canal vers le grand paysage.

L'étude d'impact de la ZAC signalait l'existence de perspectives lointaines du fait de la linéarité des infrastructures. L'avis du 17 août 2018 relevait néanmoins que celles-ci n'étaient pas suffisamment étudiées et qu'elle n'était pas non plus abordée la question de la visibilité du site depuis les points hauts de proximité, en particulier depuis les coteaux de Noisy-le-Sec et le plateau de Romainville ou encore les immeubles de grande hauteur sur la commune de Bobigny. Ce point n'est pas plus développé dans le dossier transmis, en dépit de la sensibilité spécifique de cet aménagement – de même que celui du Triangle de l'Ourcq ouest – au regard de l'option retenue pour plusieurs bâtiments.

L'Ae réitère les recommandations des avis antérieurs de l'autorité environnementale pour ce qui concerne l'analyse du « grand paysage », en particulier des perspectives lointaines et de la visibilité des sites de la ZAC en général et plus spécifiquement de l'environnement de l'îlot Port de Noisy, depuis les points hauts de proximité.

La description du patrimoine naturel repose sur une étude réalisée à l'échelle de la ZAC en 2016. Un inventaire naturaliste y a été réalisé, recensant insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères terrestres dont chiroptères ainsi que la flore présente dont un certain nombre d'espèces exotiques envahissantes. Seules deux espèces remarquables d'oiseaux sont susceptibles de nicher au sein ou à proximité de l'aire d'étude, exclusivement dans des milieux boisés : le Pic noir et le Pic mar. Étant donné le contexte densément urbanisé, les enjeux sont considérés comme faibles sur le site de l'opération et moyens pour le canal de l'Ourcq.

Le dossier évoque néanmoins des continuités écologiques possibles sous la forme de « pas japonais » basés sur les espaces verts publics ou privés, sans les décrire précisément.

Desserte, trafics

L'analyse de l'état initial des déplacements et du stationnement est bien traitée dans l'étude d'impact. En complément d'une étude à l'échelle de la ZAC réalisée en 2015, une étude complémentaire de circulation et de stationnement a été réalisée en mars 2019.

La rue de Paris supporte au droit de l'opération un trafic d'environ 24 000 véhicules/jour (2014) avec des pointes correspondant aux trajets domicile travail ; à l'est du Pont-de-Bondy, les trafics s'élèvent à 49 000 véhicules/jour. Elle présente les caractéristiques d'une voie rapide urbaine avec deux chaussées de deux fois deux voies séparées.

Un projet de bus à haut niveau de service en site propre, en cours de réalisation, devrait être mis en service à partir de 2020. Il s'accompagne de la requalification de la RN 3 en boulevard urbain. L'infrastructure est d'ores et déjà saturée. L'aménagement prévu devrait donc conduire à un report de trafic sur les autres voiries.

Au nord de l'échangeur A3/A86, l'A3 et l'A 86 connaissent respectivement un trafic de 135 000 véhicules/jour et de 102 400 véhicules/jour¹⁴. Il serait utile de préciser les limitations de vitesse

¹⁴ Ces données figurent dans l'« étude d'impact » mais les axes autoroutiers n'apparaissent pas dans l'étude de circulation et de stationnement.

en vigueur sur les différents axes du secteur. À la lumière de la décision récente de la métropole du Grand Paris d'interdire progressivement la circulation des véhicules les plus polluants à l'intérieur de l'A86, il paraît nécessaire d'indiquer l'évolution des trafics sur ces autoroutes, pour pouvoir pleinement apprécier l'évolution de la pollution de fond, puis l'exposition des futurs occupants de la ZAC.

Du fait de la proximité de ces grands axes de circulation – y compris la ligne SNCF de Grande Ceinture qui passe en périphérie –, l'îlot est très concerné par le risque lié aux transports de matières dangereuses, mais ce risque n'est pas décrit au-delà de ce constat général.

Les transports en commun permettant de desservir la zone sont aujourd'hui le RER E, au sud-ouest de la ZAC, et le tramway T1. La ligne 15 du Grand Paris express fera de Noisy-le-Sec un des pôles multimodaux de transport de première importance de l'est parisien.

Le stationnement est gratuit sur l'ensemble de la commune.

Qualité de l'air

La qualité de l'air est mauvaise sur l'ensemble de l'îlot. Les cartes de concentration moyenne en oxydes d'azote (NO₂) font ressortir des niveaux proches des valeurs limites sur l'ensemble du territoire de la commune et des dépassements le long des principaux axes de circulation. Celles relatives aux PM10¹⁵ font ressortir des valeurs proches des valeurs limites le long des axes autoroutiers.

Une mesure *in situ* réalisée en mai 2015 à l'extrémité nord-ouest de l'opération, à proximité de l'A86, fait apparaître une concentration en NO₂ de 47,8 µg/m³ pour une valeur limite de 40 µg/m³. À l'extrémité sud-est, en bordure de l'A3, la concentration s'élève même à 98,2 µg/m³. En revanche, ces analyses ne portent pas sur les particules (ni PM10, ni PM 2,5), comme l'avait d'ailleurs signalé l'avis du 17 août 2018. Des mesures complémentaires concernant les oxydes d'azote permettraient de mettre à jour les données de 2015 sur un maillage plus dense.

Au regard des niveaux préoccupants de pollutions atmosphériques sur l'ensemble de l'îlot, l'Ae recommande de réaliser des analyses des concentrations en PM10 et PM2,5 sur les emplacements futurs des bâtiments destinés au logement.

Ambiances sonores

Le site de l'opération se situe dans une zone considérée à forte pollution sonore, où le niveau de bruit Lden¹⁶ est susceptible de dépasser 68 dB(A) le long des principaux axes (rue de Paris ; A 86, A 3) et 73 dB(A) le long des voies SNCF. L'étude d'impact de la ZAC mentionne que trois points de mesure – dont un point sur la terrasse du magasin Décathlon à 10 mètres de haut – « dépassent

¹⁵ La qualité de l'air est notamment qualifiée par les particules en suspension (*particulate matter* ou PM en anglais) de moins de 10 micromètres ou microns (PM 10) respirables, qui peuvent pénétrer dans les bronches. On parle de particules fines à partir de PM 2,5.

¹⁶ L'indicateur Lden est calculé sur des niveaux de bruits relevés entre 6h et 18h, additionné aux niveaux de bruits relevés entre 18h et 22h plus 5 dB (A), additionné aux niveaux de bruits relevés entre 22h et 6h plus 10 dB (A).

les valeurs limites ($LA_{eq}^{17} (6-22h) \geq 70 \text{ dB(A)}$ $LA_{eq} (22-6h) \geq 65 \text{ dB(A)}$) à partir desquelles est défini un « point noir bruit » lorsque ce niveau sonore est mesuré à 2 mètres en façade d'un bâtiment selon la [circulaire du 25 mai 2004](#), dans le cadre du bruit routier ». Pour le point situé sur le site de l'opération, ces valeurs atteignent 71 dB(A) le jour et 66,5 dB(A) la nuit. Les nuisances sonores sont donc fortes et continues. Néanmoins, le dossier ne rappelle pas la liste des points noirs de bruit existants dans l'état initial. Calée sur ces mesures, une modélisation des niveaux sonores a été réalisée à l'échelle de la ZAC.

L'Ae recommande de rappeler la liste des points noirs de bruit situés dans l'aire d'étude de la ZAC, notamment ceux situés à proximité de l'îlot Port de Noisy.

2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier ne reprend pas l'historique du projet de ZAC et sa justification. Selon les documents fournis, le seul site répondant aux exigences de surface et d'accessibilité pour implanter l'équipement nautique destiné à servir de bassin d'entraînement de water-polo dans le cadre des jeux olympiques et paralympiques était celui de l'îlot Port de Noisy. Les autres sites envisagés ne sont pas mentionnés.

Le dossier ne présente pas non plus de variante concernant les choix urbains et la programmation sur le secteur de l'îlot : il indique que plusieurs scénarios de disposition des bâtiments sur la parcelle ont été élaborés mais, selon le dossier, ces variantes ne permettaient pas d'optimiser, par rapport au scénario retenu, la relation entre la nécessité de construire à cet endroit une surface d'environ 40 000 m² de SDP en créant une mixité programmatique assez forte, la « volonté » de protéger l'îlot des nuisances acoustiques et le fait de pouvoir créer un espace paysager déterminant en toiture.

Autant une telle discussion pouvait ne pas être trop précise à l'échelle de l'ensemble de la ZAC, autant le choix de réaliser des immeubles élevés avec un nombre important de logements dans un secteur présentant des risques sanitaires importants au regard des valeurs constatées et modélisées, que ce soit en matière de pollution atmosphérique ou de nuisances sonores, apparaît crucial et n'est ici pas suffisamment étayé, d'autant plus que ces risques sanitaires ne sont à ce stade pas précisément caractérisés (voir § 2.4.2). Ainsi le choix d'urbanisation présenté pour cet îlot – et de façon probablement similaire pour le Triangle de l'Ourcq ouest – semble résulter de la convergence entre le besoin d'atteindre les objectifs de logement affichés pour l'ensemble de la ZAC, les besoins de financement pour l'ensemble des équipements de l'opération et la réalisation prévue d'un futur pôle d'échange multimodal majeur pour la desserte du quartier, sans qu'aient été pris en considération de manière suffisamment approfondie des impacts environnementaux et sanitaires importants.

L'étude d'impact met principalement en avant la desserte du site par la ligne 15 à partir de 2030, l'articulation avec le canal de l'Ourcq et le geste architectural. Elle souligne également la réduction des consommations d'eau, d'énergie et le recyclage qui sont abordés plus loin dans l'avis.

¹⁷ Le niveau LA_{eq} est la grandeur définie dans la norme NF S 31-110 (Norme NF S 31-110 « Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement – Grandeurs fondamentales et méthodes générales d'évaluation ») : « Le niveau équivalent LA_{eq} d'un bruit variable est égal au niveau d'un bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit perçu pendant la même période. Il représente l'énergie acoustique moyenne perçue pendant la durée d'observation ».

L'évocation de la protection de l'îlot des nuisances acoustiques par le positionnement de bâtiments élevés à sa périphérie, en bordure des voies circulées, ne réduit pas la pollution atmosphérique et constitue une réponse insuffisante à l'exposition excessive au bruit des personnes qui occuperont tous les bâtiments de l'îlot, *a fortiori* pour ceux qui auront une vue directe sur les autoroutes.

Pour l'Ae, l'analyse des solutions de substitution raisonnables devrait s'appuyer sur une analyse fine du cumul des impacts sanitaires, selon la localisation et l'orientation des bâtiments, en fonction de l'étage et du type d'occupation prévus, afin de pouvoir démontrer l'absence de risque sanitaire inacceptable des choix retenus ou, dans le cas inverse, le choix d'autres types d'occupation. Dans le même esprit, [l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale du 8 juillet 2019](#) relatif à la modification du PLU de Noisy-le-Sec recommandait d'approfondir l'analyse des incidences de cette modification sur la santé. La prise en compte suffisante de ce risque sanitaire pourrait même conduire à réinterroger la programmation globale de la ZAC.

L'Ae recommande de réaliser une analyse des solutions de substitution raisonnables pour les choix urbains de l'îlot, sur la base d'une étude quantifiée des risques sanitaires tenant compte de l'exposition des populations selon la localisation et l'orientation des bâtiments, en fonction de l'étage et du type d'occupation prévu (logement permanent ou temporaire, âge et fragilité des populations concernées).

2.4 Analyse des incidences du projet, et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.4.1 Phase chantier (démolition/construction)

Le chantier respectera une charte chantier propre, impliquant notamment nettoyage hebdomadaire du chantier, gestion des déchets, contrôle du niveau sonore des équipements et planification des tâches bruyantes, limitation des pollutions (bacs de rétention, de décantation, huiles végétales utilisées pour les coffrages etc.), un contrôle des espèces exotiques envahissantes, une maîtrise des consommations d'eau et d'énergie sur le chantier. Il convient de prendre en compte les risques liés à l'amiante et au plomb lors de la déconstruction du magasin Décathlon.

Les installations de chantier seront situées sous les emprises de l'autoroute A 86, en viaduc. Une personne responsable de la gestion environnementale du chantier sera désignée.

La gestion préalable des sols pollués, pour éviter en particulier une remobilisation des polluants et des inhalations de gaz, est importante pour la protection des travailleurs pendant les travaux. Quatre questions méritent en outre d'être approfondies, pour cet îlot mais aussi pour les différentes opérations concomitantes de la ZAC :

- le diagnostic de pollution des sols (annexe 16 du dossier) évoque l'éventualité d'un rabattement de la nappe pendant les travaux. Le plan de gestion de la pollution des sols n'étant pas encore connu, un tel rabattement ne peut être *a priori* exclus, même si les sondages supplémentaires dans le sous-sol indiquent que la nappe serait suffisamment profonde. Le dossier ne connaît pas pour l'instant les volumes d'eau prévisionnels à pomper et les modalités de traitement qui seraient alors à prévoir ;
- la gestion des circulations liées aux chantiers et les effets cumulés avec les chantiers des autres opérations ;

- les émissions de gaz à effet de serre générées par le chantier, y compris celles occasionnées par la construction et le transport des matériaux, et leur éventuelle compensation ;
- les possibilités de réutiliser les matériaux issus de la déconstruction du magasin Décathlon (le dossier évoque une étude dont il ne fournit pas les conclusions), cette question pouvant concerner immédiatement ou dans le futur d'autres bâtiments détruits dans le périmètre de la ZAC.

L'Ae recommande d'apporter des précisions :

– sur la gestion préalable des sols pollués et des eaux souterraines qui nécessiteraient d'être pompées pendant les travaux ;

– sur les impacts cumulés des travaux de la ZAC et les moyens de les éviter, réduire ou compenser, en particulier pour ce qui concerne les transports liés aux différents chantiers, les émissions de gaz à effet de serre qu'ils généreront et la possibilité de réutiliser les matériaux issus de la déconstruction des différents bâtiments.

2.4.2 Phase exploitation

Climat

Le projet prévoit une surface importante de végétaux, en particulier sur la toiture du socle, ainsi que des protections solaires pour 100 % des locaux. Le dossier indique qu'il a été envisagé, au cours de l'évaluation environnementale, d'inscrire dans le PLU des dispositions réglementaires visant notamment à imposer des surfaces végétalisées complémentaires. Selon l'avis du 8 juillet 2019 de la MRAe Île-de-France, le projet de modification du PLU est nécessaire notamment pour supprimer, dans ce secteur, l'obligation de surfaces végétalisées fondamentales (c'est-à-dire sous forme d'espaces verts de pleine terre) « *comme cela est déjà le cas dans l'ensemble des secteurs à vocation commerciale du PLU* » et accroître en parallèle la qualité des surfaces végétalisées complémentaires sur dalles et toitures. Si l'avis de la MRAe avait constaté que l'enjeu de la végétalisation était bien identifié et que la réponse proposée, sous forme de prescriptions dans le règlement modifié du PLU, était intéressante dans son principe, il précisait que la démonstration de leur pleine efficacité devait être vérifiée dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet, en ce qui concerne notamment l'accès aux espaces verts, la préservation voire le renforcement de la biodiversité, la gestion des eaux pluviales et la lutte contre les îlots de chaleur urbain. L'étude d'impact devrait être plus précise et explicite pour apporter une telle démonstration sur ces différents volets (par exemple, en termes de surface à compenser, de cohérence avec la gestion globale des eaux pluviales et plus spécifiquement sur la question des îlots de chaleur).

Eau et risques d'inondations

La consommation envisagée de l'opération est de 75 000 m³/an, avec mise en place de dispositifs économes en eau. Elle représentera 3,6 % de celle de la commune (en intégrant la piscine), mais est présentée comme négligeable à l'échelle du Syndicat des eaux d'Île-de-France (0,03 %).

Les eaux usées (100 m³/j pour l'îlot et 40 m³/j pour les filtres de lavage de la piscine) ont vocation à être rejetées dans le réseau unitaire de la commune.

Les eaux de vidange de la piscine sont rejetées après traitement dans le canal de l'Ourcq.

L'infiltration des eaux pluviales n'est pas possible. Elles seront pour partie stockées et réutilisées (jusqu'à une pluie de 8 mm/24 h), puis rejetées vers le réseau unitaire d'assainissement, alors que le dossier mentionne la possibilité d'un rejet dans le canal de l'Ourcq, option *a priori* privilégiée par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine-Normandie.

L'Ae recommande d'indiquer dans le dossier les modalités de gestion des eaux pluviales finalement retenues, ainsi que les raisons pour lesquelles elles ne seront finalement pas rejetées dans le canal de l'Ourcq.

Plus généralement, l'avis du 17 août 2018 recommandait que « *les ouvrages de rétention des eaux pluviales prévus sur l'ensemble du site [de la ZAC], leur dimensionnement et leur agencement, soient présentés dans l'étude d'impact et localisés sur une carte du site* ». L'Ae réitère cette recommandation. Une mesure de réduction des consommations d'eau consiste en particulier en la mise en place de citernes de récupération des eaux de pluie pour l'arrosage – mais aucune autre réutilisation ne semble prévue à ce stade. Des dispositions spécifiques sont en outre à préciser pour éviter la prolifération du moustique tigre.

L'Ae recommande que les ouvrages de rétention des eaux pluviales prévus sur l'ensemble de la ZAC soient localisés et leur dimensionnement, leur agencement et leurs modalités de gestion précisés dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact n'indique pas comment les risques de remontée de nappe sont pris en compte, *a fortiori* pendant les travaux et vis-à-vis des quelques ouvrages souterrains (parkings, notamment). L'étude géotechnique de juin 2019 les juge peu probables et évoque des dispositifs de type tranchées drainantes.

Energie – Emissions de gaz à effet de serre

Le dossier ne précise pas les spécifications prévues concernant les consommations énergétiques des bâtiments, ce qui étonne dans un contexte de requalification urbaine, alors que d'autres projets urbains liés aux Jeux olympiques anticipent au moins les futures réglementations thermiques. Seule la piscine fait l'objet de dispositions particulières, en cohérence avec les engagements pris pour les Jeux olympiques.

L'Ae recommande de fixer des ambitions tenant compte des meilleures techniques disponibles en matière de consommation énergétique des bâtiments.

Les besoins énergétiques de l'opération en énergie finale pour le chauffage, le refroidissement et l'eau chaude sanitaire totalisent 726 000 kWh/an. Selon le dossier, la conception du bâti et de sa ventilation, pour lequel une certification ou une labellisation est par ailleurs recherchée, permettra de limiter les besoins en énergie.

Le recours à des énergies renouvelables pour répondre à une partie de ces besoins ne fait pas l'objet d'un engagement. Une solution faisant appel à la géothermie est étudiée mais nécessite des investigations complémentaires. L'autorité environnementale, dans son avis du 17 août 2018 préconisait que le maître d'ouvrage « *approfondisse les scénarios de recours aux énergies renouvelables en prenant en compte les aides et subventions associées* ».

L'impact de l'opération sur les émissions de gaz à effet de serre n'est pas calculé dans l'étude d'impact. La notice environnementale du permis de construire fournit une fourchette allant de 400 à 1 500 tonnes équivalent CO₂/an. La version de 2018 de l'étude d'impact du projet de ZAC ne comporte pas d'évolution des émissions liées aux transports à cette échelle. La mise à jour de l'étude de circulation de 2019 constitue une opportunité pour les réévaluer, d'autant plus qu'elle fait ressortir une augmentation importante des flux sur les voiries du secteur d'étude.

L'Ae recommande de confirmer l'usage éventuel de la géothermie, puis de préciser la couverture des besoins énergétiques par des énergies renouvelables et les émissions résiduelles de gaz à effet de serre de l'opération, tenant compte d'éventuelles mesures de compensation.

L'Ae recommande de fournir une évaluation de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports induits par la ZAC et de prévoir des mesures éventuelles d'évitement, de réduction et de compensation.

Patrimoine bâti, naturel et paysager

Les impacts sur le milieu naturel sont faibles à l'échelle du site malgré la présence de quelques arbres, vu son artificialisation actuelle. Le projet de toiture végétalisée offre des opportunités dont l'étude d'impact mentionne qu'elle devra respecter le cahier des charges de prescriptions environnementales et de développement durable générales qui préconise de donner à l'ensemble de la ZAC une cohérence et une connectivité dans ses espaces verts.

L'opération aura un impact fort sur le paysage du fait de la hauteur des bâtiments. Le dossier insiste sur leur qualité architecturale, l'apport de la toiture végétalisée et le maintien des percées visuelles sur le canal, sans illustrer le résultat à l'échelle du grand paysage à partir de plusieurs points de vue éloignés tenant compte de l'ensemble des opérations de la ZAC (le projet Triangle de l'Ourcq ouest, notamment).

Dans la continuité de l'avis du 17 août 2018, l'Ae recommande de compléter les perspectives d'insertion de l'opération en y faisant figurer les opérations adjacentes et en ajoutant des représentations simulées depuis plusieurs points de vue éloignés.

Desserte, trafics

Les impacts sur le trafic ont été estimés dans une étude de mars 2019 à échéance 2023 (en prenant en compte les autres opérations de la ZAC, le réaménagement de l'avenue de Paris et la mise en place d'un bus à haut niveau de service en site propre) et à échéance 2043 (la ligne 15 fonctionne alors). Cette étude de circulation ne tient pas compte des trafics sur les autoroutes qui traversent la ZAC, alors que les flux d'échanges sont importants avec l'A3.

Les trafics générés par l'opération s'ajoutent à des flux entraînant déjà une saturation le matin et le soir. Sa contribution est exprimée en taux de saturation. Elle ajoute 5 % à un taux variant entre 115 et 150 % le matin sans l'opération et atteignant 130 % le soir. La situation se dégrade à l'échéance 2043, malgré la mise en service de la ligne 15 du Grand Paris express.

L'avis du 29 avril 2016, qui concernait plus particulièrement le secteur Engelhard voisin comportant une programmation importante de logements, avait alors recommandé de justifier l'offre importante de stationnement au regard des objectifs locaux de réduction de l'usage de la

voiture. Ce nouvel îlot prévoit de nouveau une offre importante de stationnement (407 places pour cet îlot et 2 433 à l'échelle de l'ensemble de la ZAC), reposant sur des hypothèses pour chaque type d'usage¹⁸. L'avis du 17 août 2018 mentionnait que « *cette situation [engendrerait] des reports sur les voies alentour* » et que « *des réponses plus concrètes à l'échelle du territoire (notamment pour faire baisser la part modale de la voiture, [étaient] ainsi attendues* ». L'Ae réitère les constats et recommandations de ces deux précédents avis.

L'Ae recommande de préciser les mesures à prévoir pour réduire la part modale de la voiture dans les déplacements sur ce secteur à court et moyen terme (avant la mise en service de la ligne 15), ainsi qu'à long terme.

Risques transport matières dangereuses

Le projet prévoit la présence de bâtiments (résidence service et hôtel) à une dizaine de mètres d'une autoroute, et immédiatement auprès d'une voie ferrée, supportant un transit important de matières dangereuses. Le dossier n'analyse pas le risque correspondant. L'Ae signale que les distances d'effet d'une explosion de citernes de produits inflammables ou explosibles ou de l'ouverture d'une citerne de produits toxiques sont généralement supérieures à une ou plusieurs centaines de mètres. S'agissant d'accidents potentiellement à cinétique rapide, des mesures au moins constructives seraient à prévoir pour les bâtiments de l'îlot, probablement plus contraignantes pour les murs et les fenêtres de la résidence service et de l'hôtel que pour les autres bâtiments en retrait et partiellement protégés par ces premiers bâtiments pour autant qu'ils constitueraient des écrans efficaces.

Le cas échéant, cette analyse devrait conduire à questionner la nature des bâtiments positionnés le long de l'A86.

L'Ae recommande d'analyser plusieurs scénarios d'accident de citerne de matières dangereuses sur l'A86 (effets thermiques, toxiques et de surpression en cas d'explosion ou d'inflammation) et de prévoir des mesures d'évitement ou de réduction des risques pour les différents bâtiments de l'îlot.

Impacts sanitaires liées à la qualité de l'air et aux nuisances sonores

Les impacts liés à la qualité de l'air et aux nuisances sonores reprennent les études réalisées en 2015 pour l'étude d'impact de la ZAC¹⁹. Elles n'abordent principalement que les impacts induits par le projet, sans analyser spécifiquement ceux, pourtant significatifs et beaucoup plus importants, liés à l'exposition de nouvelles populations aux nuisances existantes. Le détail des calculs n'est pas fourni.

Selon ce qu'indique le dossier, l'étude d'impact de 2015 a été effectuée conformément à la circulaire interministérielle n°2005-273 du 25 février 2005 et à sa note méthodologique relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact d'infrastructures routières. Même si cette circulaire n'est pas rigoureusement applicable à des projets d'aménagement urbain, l'Ae confirme que l'utilisation d'une telle méthode est en effet

¹⁸ Sachant que le stationnement automobile est gratuit sur la commune de Noisy-le-Sec.

¹⁹ Certaines incohérences apparentes dans la présentation des résultats devraient être corrigées au niveau de ces études : ainsi, il est écrit que les concentrations augmentent en moyenne de 9,7 % par rapport à la situation de référence 2030, mais cette augmentation n'est pas reflétée dans le tableau des valeurs de concentration accompagnant le texte.

intéressante. Néanmoins, la circulaire a été abrogée et remplacée par une note technique et son guide méthodologique du 22 février 2019. En particulier, compte tenu des trafics relevés sur l'A86 et l'A3 et de la densité d'habitats prévue sur ce secteur, une étude de niveau I serait nécessaire (et non de niveau II comme le prévoyait l'étude de 2015).

Dès lors, l'étude conduite à l'échelle de la ZAC apparaît trop succincte et non représentative de l'exposition des populations des îlots qui bordent l'A3 et l'A86. Ainsi, l'étude fournit une évaluation des valeurs de « l'indice pollution / population » (IPP) dans la maille la plus exposée de la ZAC (sans préciser laquelle) et l'IPP global sur l'ensemble du domaine d'étude. Au regard de l'augmentation des populations prévues sur ce secteur, l'augmentation de ces IPP apparaît anormalement faibles (moins de 5 % pour la parcelle la plus exposée et pour l'IPP global²⁰) : en particulier, sur le seul îlot Port de Noisy, la population est nulle dans l'état initial.

La réalisation d'une étude de niveau I apparaît indispensable pour pouvoir corriger certaines hypothèses inadaptées à cet îlot – et probablement aux îlots voisins : les polluants à prendre en compte sont plus nombreux (cf. circulaire de 2019) et des quotients de danger (QD) et des excès de risque individuel²¹ (ERI) doivent être calculés conformément à la méthode de caractérisation des risques prévue par la circulaire. La question de l'acceptabilité des risques devrait alors être posée si les QD calculés étaient supérieurs à 1 ou les ERI supérieurs à 10^{-5} . Si nécessaire, des mesures d'évitement ou de réduction devraient alors être envisagées pour revenir à un risque acceptable : ce serait notamment le cas de réductions de vitesse sur les autoroutes pouvant induire des réductions d'émissions de polluants ou de changement d'occupation des bâtiments qui réduiraient alors le temps d'exposition de leurs occupants.

L'Ae recommande de réaliser une étude détaillée des risques sanitaires pour les différents types d'occupants de l'îlot Port de Noisy, en s'appuyant sur la note technique du 22 février 2019.

Elle recommande notamment de déterminer les quotients de danger et les excès de risque individuel auxquels ils sont susceptibles d'être exposés, de prévoir les éventuelles mesures d'évitement ou de réduction de ces risques, voire si nécessaire de revoir la programmation de l'îlot en cas de risque inacceptable.

Une modélisation du bruit a été conduite à l'horizon 2030, ce qui ne correspond pas aux horizons de la version mise à jour de l'étude de circulation. Sont fournies ci-après les cartes de l'état projeté en période diurne et nocturne.

Les commentaires et les conclusions expriment très clairement que les nuisances sonores sont élevées : « *Les niveaux sonores pour l'ensemble des secteurs présentés sont compris entre 50 dB(A) dans les zones les plus calmes et 80 dB(A) pour la zone la plus bruyante (partie Ouest du secteur Port de Noisy avec une vue directe sur l'autoroute A86 sans écran acoustique). La configuration en tissu ouvert dans le secteur du Port de Noisy favorise la propagation du bruit, dans une zone particulièrement exposée* » ; « *Il est à noter que des traitements acoustiques de type écrans antibruit sont déjà présents sur certains tronçons. L'impact des autres axes principaux est également élevé pour les bâtiments en bordure de ces voies* » ; « *On observe une augmentation entre 2015 et 2030 comprise entre 15 et 50 % du trafic routier sur la plupart des*

²⁰ L'indication d'une augmentation de l'IPP global de moins de 0,1 % est une erreur manifeste, au vu des tableaux.

²¹ L'excès de risque individuel est la probabilité de survenue d'un danger au cours de la vie entière d'un individu, compte tenu de sa dose journalière d'exposition et de l'excès de risque unitaire de l'agent étudié. Pour les substances cancérigènes, tous les ERI sont additionnés quel que soit le type de cancer, on obtient donc une somme de ERI.

axes routiers. La création de futurs bâtiments permettra de créer des zones plus calmes au centre de chaque secteur de la ZAC. À l'heure actuelle à l'horizon 2030, le secteur du Port de Noisy est une zone particulièrement exposée aux nuisances sonores ».

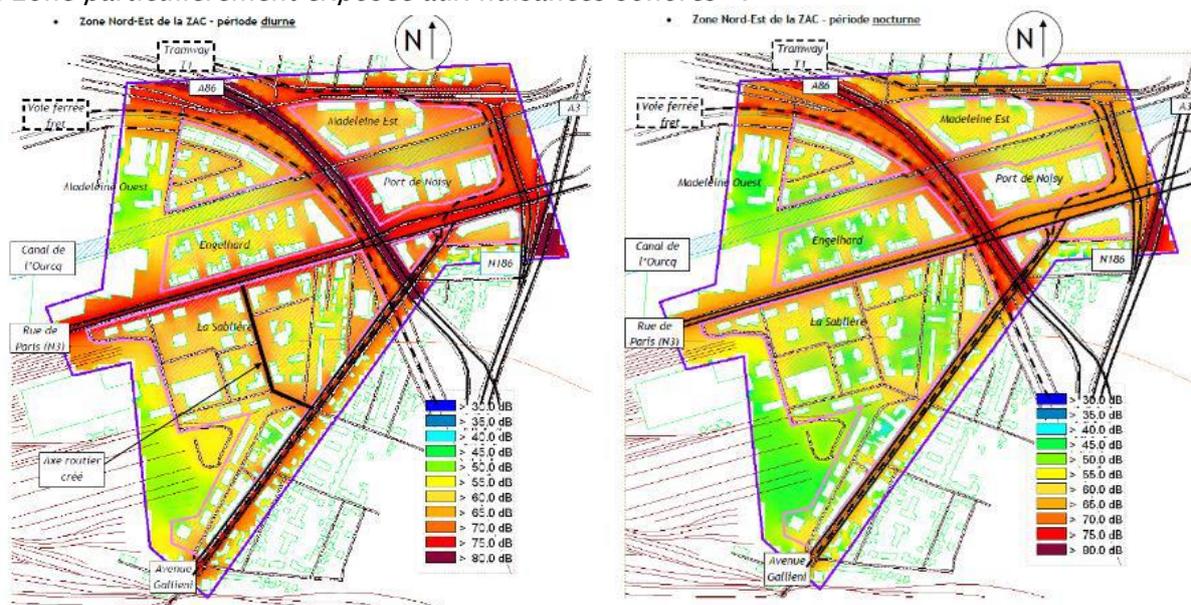


Figure 4 : Modélisation des niveaux sonores à l'état projeté, en période diurne à gauche, en période nocturne à droite. Source : dossier

Au vu de leur représentation graphique, ces modélisations ne semblent pas tenir compte de la configuration projetée de l'îlot (les emprises qui figurent sur les illustrations de la modélisation correspondent à l'implantation actuelle des bâtiments). Elle peut éventuellement être plus favorable si certains bâtiments masquaient partiellement le bruit des principaux axes routiers. En revanche, elle sera certainement beaucoup plus défavorable pour tous les logements qui auront une vue directe sur les autoroutes. L'Ae relève en particulier que n'est pas fournie une modélisation des niveaux de bruit, étage par étage, selon ce qui est traditionnellement requis, tout particulièrement dans une configuration aussi critique²². Il est, dans un tel contexte, peu acceptable que le dossier n'envisage aucune mesure d'évitement ou de réduction supplémentaire.

À ce stade, sans que ce soit interdit sur un plan strictement réglementaire, ces implantations apparaissent incohérentes avec les politiques de prévention contre les nuisances sonores, puisque l'opération conduirait à créer des nouveaux points noirs de bruit²³ sur un secteur sans exposition permanente d'habitants dans l'état actuel, risquant de contraindre les futurs habitants à vivre le plus souvent avec les fenêtres fermées, sans que d'autres mesures de protection, notamment à la source n'aient été envisagées. L'aménagement de l'îlot devrait être revu pour éviter toute création de point noir de bruit, en tenant compte d'éventuelles mesures de protection à la source supplémentaires (réductions de vitesse, écrans anti-bruit de dimension plus importantes, etc.). La conception des bâtiments devrait également prendre en compte cet enjeu de nuisances sonores.

²² À titre de comparaison, l'Ae avait justement relevé, dans son avis [Ae n°2019-35 du 15 mai 2019](#) relatif à une autre ZAC comportant un équipement olympique (ZAC des Mines-Fillettes (75)) présentant une configuration similaire en milieu urbain dense, que « la cartographie du bruit modélisé à quatre mètres du sol à l'état projeté est assortie d'une visualisation 3D très didactique de l'exposition aux niveaux sonores de chaque étage des futurs bâtiments les plus concernés, qui peuvent dépasser 75 dB(A) de jour et 70 dB(A) de nuit sur les bâtiments les plus exposés, en bordure du périphérique et pour le bâtiment-pont ».

²³ La circulaire du 25 mai 2004 vise à résorber les points noirs dus aux bruits des réseaux routiers et ferroviaires, et a permis de consacrer 50 millions par an à des opérations prioritaires. Un fonds de concours a ensuite été créé en 2010, mais il a été intégralement utilisé.

L'Ae recommande d'affiner la modélisation des impacts sonores aux horizons 2023 et 2043, en tenant compte de la localisation, de l'orientation et des caractéristiques des bâtiments, étage par étage.

L'Ae recommande de prévoir des mesures d'évitement et de réduction supplémentaire, permettant au moins d'éviter d'exposer des habitants à des niveaux de bruit assimilables à ceux des points noirs de bruit, de jour ou de nuit.

La présence d'un centre aquatique au sein de l'opération requiert des mesures spécifiques de prévention du risque de développement des légionelles, *a fortiori* au cœur de bâtiments densément habités.

L'Ae recommande de décrire les dispositions nécessaires à la prévention du risque de développement des légionelles.

2.5 Cumul des incidences avec celles d'autres projets existants ou approuvés

Selon le dossier, ce cumul a été étudié dans le cadre de la ZAC. La communauté d'agglomération Est-Ensemble est concessionnaire de cinq ZAC le long de l'axe RN3/Canal de l'Ourcq. La Ville de Noisy-le-Sec a parallèlement des projets de réaménagement de quartiers (outre l'îlot Port de Noisy, le pôle gare du RER E, le secteur de la plaine Ouest, les abords du futur métro 11, les abords des grands axes). L'ensemble de ces projets totalise à horizon 2030/2035 6 650 logements et 291 000 m² de bureaux.

Pour ce qui est du cumul des incidences des projets prévus dans le cadre de la ZAC avec d'autres projets, le dossier mentionne des réflexions sur le transport des déchets et matériaux de construction et sur la coordination des opérations de la ZAC avec les travaux du T Zen. Les conclusions opérationnelles de ces réflexions ne sont pas indiquées. Ces thématiques ont déjà été évoquées en ce qui concerne l'aménagement des différents secteurs de la ZAC (Cf. 2.4.1)

L'Ae recommande de préciser les conclusions opérationnelles des réflexions en cours sur la coordination des chantiers de la ZAC et de celui du chantier T ZEN 3, ainsi que celles relatives aux transports des déchets et matériaux de construction par voie fluviale.

Pour le cumul des incidences des opérations à l'intérieur de la ZAC, L'Ae a souligné dans les paragraphes précédents qu'il mériterait d'être approfondi par des actualisations de l'étude d'impact de la ZAC (Cf. impact cumulé des opérations sur les secteurs îlot Port de Noisy et Triangle de l'Ourcq ouest). La nouvelle gare de la ligne 15 du Grand Paris express n'est ainsi pas abordée explicitement en dehors de ses effets sur les circulations, alors que sa réalisation est prévue entre 2025 et 2030 et qu'elle a par exemple des effets cumulés avec ceux des opérations de la ZAC en matière de gestion des eaux pluviales. La réflexion sur les eaux pluviales à l'échelle de la ZAC devrait par ailleurs tenir compte des incidences éventuelles des autres projets identifiés qui utilisent potentiellement les mêmes équipements d'assainissement.

L'Ae recommande de présenter la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de l'ensemble de la ZAC, en tenant compte de la réalisation de tous les projets identifiés, dont celui de la nouvelle gare de la ligne 15 du Grand Paris express.

2.6 Dispositif de suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Le chapitre correspondant n'évoque rien de précis (contrôle périodique des rejets et nuisances, gestion des toitures végétalisées). Un suivi périodique de la qualité de l'air, le cas échéant par des stations de mesure représentatives, et des niveaux de bruit, permettrait de mieux appréhender les impacts sanitaires du projet dans la durée et d'en informer les futurs occupants. Il serait également opportun de prévoir un bilan des mesures de dépollution des sols mises en œuvre et, en fonction du contenu du plan de gestion, des mesures de suivi spécifiques.

L'Ae recommande un suivi périodique des niveaux de bruit et de la qualité de l'air et, dans la mesure du possible, des mesures supplémentaires de réduction.

2.7 Compatibilité avec les plans et programmes existants

L'étude d'impact analyse la compatibilité de l'opération avec le schéma directeur de la région Ile-de-France, qui considère ce secteur comme « *à fort potentiel de densification* », avec le schéma de cohérence territoriale de la métropole du grand Paris en cours d'élaboration, avec le projet de territoire Est-Ensemble, avec le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Noisy-le-Sec, dont la modification en cours vise à autoriser des hauteurs de bâtiments plus importantes (60 mètres, au lieu de 25 mètres). L'avis du 8 juillet 2019 relatif à la modification du PLU recommande principalement de faire porter l'évaluation des effets de la modification sur la portée globale des nouvelles possibilités offertes par le PLU en termes de droit à construire, d'approfondir l'analyse des incidences de la procédure sur la santé et de définir des dispositions opposables permettant de conforter une bonne intégration paysagère des constructions. Les réponses pour l'instant apportées dans le dossier à ces différentes recommandations sont trop générales.

Le plan local d'urbanisme intercommunal, également en cours d'élaboration, doit être approuvé en 2020.

La compatibilité de l'opération avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie et avec le projet de schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Croult-Enghien-Vielle mer dépend en partie des justifications qui seront apportées aux rejets des eaux pluviales dans le réseau d'assainissement – et pas dans le canal de l'Ourcq.

Le dossier étudie enfin la compatibilité de l'opération avec le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), le plan régional pour le climat et le schéma régional climat air énergie (SRCAE), le plan régional santé-environnement (PRSE3), le plan de protection de l'atmosphère (PPA), le plan de déplacements urbains d'Île-de-France et le plan local de déplacements d'Est-Ensemble, l'Agenda 21 de Noisy-le-Sec et les plans climats énergie de Seine-Saint-Denis et d'Est-Ensemble, le programme local de l'habitat d'Est-Ensemble. Cette analyse est parfois sommaire. Ainsi pour ce qui est de la compatibilité avec le PRSE 3, le dossier prétend que l'opération veille à contribuer à l'amélioration du cadre de vie des riverains, ce qui n'est pour l'instant pas démontré au vu de l'analyse ci-dessus. De même, il indique que l'opération prend en compte les enjeux du PPA, notamment « *réduire les installations de combustion* » et « *réduire la part des transports routiers individuels* », ce qui dépendra en partie des réponses apportées aux recommandations relatives au déploiement de la géothermie et au stationnement.

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique se présente comme la synthèse fidèle de l'étude d'impact en une trentaine de pages.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.