

*Avril 2025*

**TRANS  
FAIRE**



# Evaluation environnementale Résumé non technique

ZAC de La Molette, Le Blanc-Mesnil (93)

**environnement + ville**  
SAS au capital de 100 000 €  
SIRET 438 626 491 00049  
3 passage Boutet  
94110 Arcueil  
Tél : 01 45 36 15 00  
Fax : 01 47 40 11 01  
contact@trans-faire.net  
[www.trans-faire.net](http://www.trans-faire.net)

# Sommaire

Introduction

Description du projet

Etat initial de l'environnement

- Contexte réglementaire
- Contexte socio-économique
- Milieu naturel
- Environnement physique
- Milieu urbain et paysage
- Déplacements
- Risques, pollutions et nuisances

Synthèses des incidences, mesures et impacts

- Contexte réglementaire
- Contexte socio-économique
- Milieu naturel
- Environnement physique
- Milieu urbain et paysage
- Déplacements
- Risques, pollutions et nuisances
- Cumul des incidences avec d'autres projets

Raisons du choix

Méthodes et auteurs

Références bibliographiques



# Fiche synthétique du projet

## Maître d'ouvrage

Métropole du Grand Paris.

## Localisation

Le Blanc-Mesnil (93150).

## Contexte

La Métropole du Grand Paris est une intercommunalité, assise sur la zone dense urbaine continue, qui regroupe 130 communes. Elle s'inscrit à la fois dans une dynamique mondiale et locale. C'est une intercommunalité qui constitue l'espace de dialogue et d'orientation stratégique des communes de la zone dense continue mais travaille sur des enjeux qui dépassent les frontières municipales. A ce titre, elle met le rayonnement et le rééquilibrage du territoire métropolitain au coeur de ses priorités, notamment au travers de l'exercice de sa compétence aménagement d'intérêt métropolitain.

La commune du Blanc-Mesnil, située au sein de la Métropole du Grand Paris, bénéficie d'une position stratégique à seulement 7 kilomètres du périphérique parisien, le long de l'axe structurant Paris-Le Bourget-Roissy Charles de Gaulle. À l'ouest de la commune, l'aéroport du Bourget, premier aéroport d'affaires en Europe, constitue une plateforme économique majeure. À proximité, le parc des expositions du Bourget renforce l'attractivité du territoire en accueillant des événements de portée internationale.

En plus de 2 gares du RER B, le Blanc-Mesnil accueillera deux gares des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, opérationnelles à l'horizon 2026 :

- La gare Bourget-Aéroport (ligne 17), située au niveau du musée de l'Air et de l'Espace ;
- La gare Le Blanc-Mesnil Parc (ligne 16), implantée au sein du parc urbain Anne de Kiev.

Dans ce contexte, la commune s'est engagée dans une transformation urbaine d'envergure pour améliorer l'attractivité globale de son territoire, accompagner la mixité sociale et réorienter son développement urbain selon des principes de durabilité et de résilience.

La zone industrielle de La Molette, localisée dans en limite nord-ouest de la ville, est le parc d'activités le plus ancien du territoire communal du Blanc-Mesnil. Elle se situe en marge du tissu productif de la ville principalement situé au nord de la commune.

## Procédure

- Création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de la Molette.
- Le projet fera l'objet d'un Dossier loi sur l'eau (DLE).
- Le projet fera l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique.

## Superficie

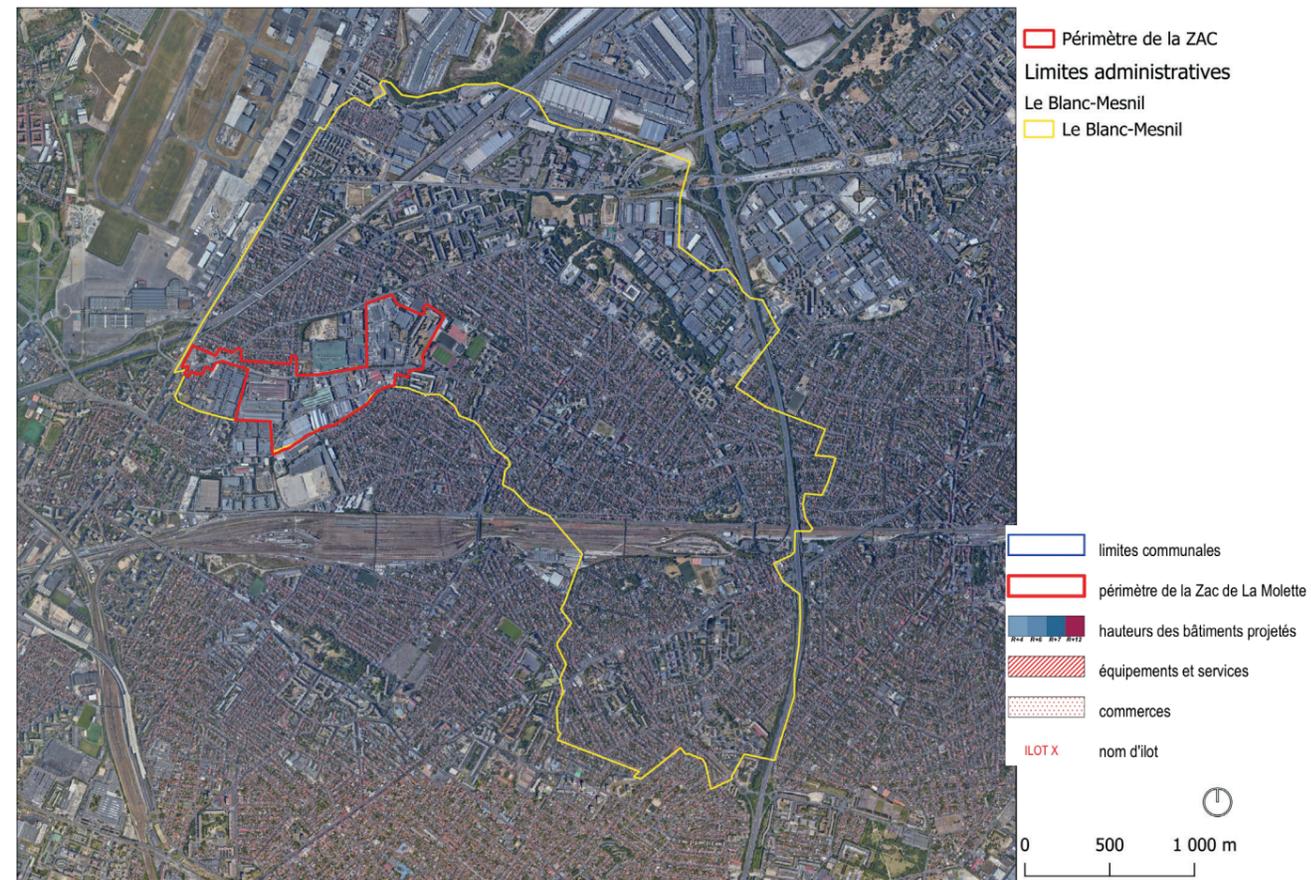
47 ha

## Programmation

L'aménagement de la ZAC doit permettre la réalisation d'un programme prévisionnel global des constructions d'environ 401 516 m<sup>2</sup> Surface De Plancher (SdP). Sur une emprise de 47 ha, la programmation se décompose comme suit :

Phase 1 : 2025-2034

- Environ 2 510 logements, soit environ 176 826 m<sup>2</sup> SDP de logements, services et zones vertes.
- Un groupe scolaire de 22 classes (maternelle et élémentaire) et un gymnase, l'ensemble faisant environ 7900 m<sup>2</sup> de SDP.
- Une crèche publique de 450 m<sup>2</sup> de SDP.



Plan de localisation du périmètre de la Molette 2023, échelle communale, (source : Ville du Blanc-Mesnil)

- Un campus privé d'excellence de 15 000 m<sup>2</sup> de SDP.
- La partie nord du parc.
- La résidence services seniors.
- Une chaufferie d'appoint pour le réseau de chaleur urbain.
- Des commerces et des services.

Phase 2 : 2035-2043

- Environ 2 229 logements, soit environ 145 000 m<sup>2</sup> SDP.
- Une partie du parc.

Phase 3 : post 2044

- Environ 1 022 logements, soit environ 66 000 m<sup>2</sup> SDP.
- Portion sud du parc.

Le projet prévoit la création d'un espace vert de qualité pour les habitants d'une superficie d'environ 7,3 hectares. Ce parc, composante majeure de la trame verte Sequano-dyonisienne et trait d'union écosystémique entre les parcs départementaux du Sausset et Georges-Valbon, proposera également des aires de jeux, des terrains de sport, des espaces de détente et de pique-nique pour favoriser le lien social et la convivialité.

# Raisons et contenu de l'étude d'impact

## Procédures concernées

Dans le cadre de la procédure de création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), les étapes d'ores et déjà réalisées sont les suivantes :

- Étude préliminaire : une étude préliminaire a été réalisée pour évaluer la faisabilité et l'intérêt du projet de création d'une ZAC. Cette étude inclut des études environnementales, économiques, et sociales, ainsi qu'une analyse des besoins en équipements publics.
- Le projet d'aménagement de La Molette a été déclaré d'intérêt métropolitain en avril 2023. Il vise à transformer la zone industrielle existante en un lieu résidentiel et commercial dont les objectifs sont les suivants :
  - Développer des logements et un parcours résidentiel répondant aux grandes orientations et objectifs de la Métropole du Grand Paris et de la ville du Blanc-Mesnil.
  - Créer une nouvelle polarité commerciale.
  - Développer une programmation d'équipements publics nécessaire au développement de l'opération à venir, dont un nouveau groupe scolaire, un campus privé, une crèche et une résidence services seniors.
  - Prendre en compte la desserte du site par les transports en commun.
  - Désimpermeabiliser le site avec la création du parc de la Molette, sous forme de 7,3 ha d'espace vert.
  - Participer aux continuités et déplacements doux entre les secteurs du projet et les communes avoisinantes.
  - Renforcer les qualités urbaines et paysagères du secteur tout en assurant une continuité dans son développement.
  - Veiller à la qualité environnementale de l'aménagement et des futures constructions en cohérence avec les orientations contenues dans le projet d'aménagement et de développement durables de la commune, spécifiquement l'OAP, le PLUi et le SDRIF-E.
- Concertation : avant de formaliser la création de la ZAC, il est obligatoire d'organiser une phase de concertation avec les habitants, les associations locales et les autres parties prenantes. Cette concertation permet de recueillir les avis, de présenter le projet et d'ajuster certains éléments en fonction des retours. La concertation a été décidée par le Conseil Métropolitain (12 octobre 2023) conformément aux articles L.103-2 à L.103-6 du Code de l'urbanisme. La concertation préalable à la création de la ZAC a été initiée en novembre 2023 pour une clôture en décembre 2024 avec le bilan de concertation.
- Le bilan de la concertation a été tiré et approuvé en Conseil Métropolitain du 14 février 2025.. Plusieurs actions et outils ont été mis en oeuvre au cours de la concertation de création de ZAC :
  - Outils d'information : exposition d'information avec des panneaux dans le hall de l'Hôtel de Ville entre juillet et octobre 2024, articles dans le journal municipal Le Blanc-Mesnilois, pages dédiées sur les sites internet de la ville et de la Métropole du Grand Paris.
  - Outils de concertation : réunion avec les acteurs économiques (27 novembre 2023), réunion avec le conseil de quartier (13 juin 2024), réunion publique (26 juin 2024) ayant réuni environ 70 participants. Registres papier (à la Mairie et à la Métropole) et numérique pour recueillir les contributions du public.

- Préparation des dossiers de création et de mise à jour de l'étude d'impact (N°MRAE ACPIF-2023-005, avis délibéré le 15 juin 2023 sur l'étude antérieure).

L'acte de création de la ZAC constituera la « première autorisation du projet ». L'évaluation environnementale sera actualisée pour le dépôt des autorisations ultérieures. Le dossier de réalisation et le Programme des Équipements Publics (PEP) seront approuvés ultérieurement. Le bilan de concertation est annexé au dossier de création de la ZAC.

Les autres procédures concernées sont les suivantes :

- Le projet fera l'objet d'un dossier au titre de la « loi sur l'eau » selon les dispositions des articles R214-1 et suivants du code de l'environnement (rubriques 2.1.5.0, & 1.1.1.0.).
- Le projet fera également l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique ultérieurement.

## Structure de l'étude

Conformément au code de l'environnement, articles L122-1 et suivants et articles R122-1 et suivants relatifs aux études d'impact des projets de travaux d'ouvrages ou d'aménagements, les chapitres suivants figurent dans l'étude d'impact :

- Une **description du projet** y compris sa localisation, ses caractéristiques physiques, les principales caractéristiques de sa phase opérationnelle, ...
- Une **description de l'évolution de l'environnement** en cas de mise en œuvre du projet et un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet.
- Une **description de l'état actuel** de l'environnement et notamment : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, le paysage.
- Une **description des incidences notables** que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement.
- Une **description du cumul des incidences** avec d'autres projets existants ou approuvés.
- Une **description des solutions de substitution raisonnables** examinées par le maître d'ouvrage et une **indication des principales raisons du choix effectué.**
- Les **mesures** prévues par le maître d'ouvrage pour :
  - ↳ Éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités.
  - ↳ Compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits.
  - ↳ S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

Une description des **méthodes utilisées** pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ainsi que les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation.

La réglementation impose la rédaction d'un **résumé non technique**. Afin d'en faciliter la lecture, celui-ci fait l'objet d'un document séparé.

## Thèmes étudiés

<b>Contexte réglementaire</b>	Gouvernance
	Documents cadres
	Servitudes
<b>Contexte socio-économique</b>	Population
	Habitat
	Équipements
	Activités
<b>Environnement physique</b>	Terres et sols
	Climat
	Eau
<b>Milieu naturel</b>	Réseaux écologiques
	Habitats
	Espèces
<b>Milieu urbain et paysage</b>	Paysages et usages
	Patrimoine bâti
	Énergie / Carbone
	Autres réseaux
	Déchets
<b>Déplacements</b>	Réseau routier
	Transport fluvial
	Transports en commun
	Réseau piétons et cycles
<b>Risques, pollutions et nuisances</b>	Risques naturels
	Risques technologiques
	Pollutions et risques sanitaires
	Nuisances

L'environnement doit être compris en tant que globalité, où chaque composante est liée aux autres par divers flux. Par commodité de présentation, une partition des thèmes est néanmoins réalisée. Des passerelles entre les différentes thématiques évitent de les isoler les unes des autres.

Conformément au code de l'environnement, « le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine »<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Article R122-5 du code de l'environnement, modifié le 29 juin 2021



# Localisation et contexte

## Contexte

La ville du Blanc-Mesnil est située au cœur du territoire de l'Établissement Public Territorial (EPT) Paris Terres d'Envol, à 7 kilomètres du périphérique parisien, sur l'un des axes majeurs de développement de la région Île-de-France (Paris / Paris Le Bourget / Paris CDG). La commune s'est engagée depuis 2014 dans une politique de transformation urbaine de grande ampleur basée sur la construction de logements privés sur des parcelles situées notamment le long des axes principaux.

L'objectif de la ville sur le secteur de La Molette est d'engager la mutation de cette ancienne zone industrielle vers un nouveau quartier mixte. Plus particulièrement, il s'agira de créer un espace de transition entre les quartiers pavillonnaires périphériques, la zone d'activité de la Molette et le centre commercial Plein Air. L'opération de la Molette étant déclarée d'intérêt Métropolitain par délibération en date du 14/04/2023. C'est la Métropole du Grand Paris (MGP) qui a lancé la procédure d'évaluation environnementale préalable à la création d'une ZAC sur le périmètre de la Molette.

## Site d'implantation

La zone industrielle de La Molette, localisée en limite ouest, est le parc d'activités le plus ancien du territoire communal du Blanc-Mesnil.

Le périmètre de la ZAC, d'un peu moins d'une cinquantaine d'hectares, se trouve à l'extrémité ouest de la commune, dans le secteur de La Molette au niveau du croisement de l'ex-RN2 (RD932 et RD917) et de l'autoroute A1. Il est principalement desservi par ces deux voies ainsi que la route départementale RD41 qui traverse le secteur d'étude. Le périmètre du projet comprend une Orientation d'Aménagement et Programmation concernant le secteur de la Molette. Cette OAP prévoit plus de 3 000 m<sup>2</sup> de commerces et de services ainsi que la création d'un parc de 7,3 ha.

### Qualités urbaines, paysagères et architecturales.

La reconfiguration de cette zone industrielle en quartier mixte permettra d'accueillir à la fois un nombre important de nouveaux logements mais aussi des équipements pour accompagner l'accroissement démographique de la commune : éducation, santé, espaces verts.

### Desserte et mobilité.

Le secteur de la Molette sera pleinement intégré à la Ville du Blanc-Mesnil. A la fois proche du centre-ville et en limite du Bourget et de son aéroport, sa localisation est un atout majeur. Deux gares RER se situent à moins de 20 minutes à pied du secteur de la Molette : Drancy et Le Bourget. A horizon 2026, ce sont deux nouvelles gares du Grand Paris Express qui conforteront l'accessibilité de ce quartier aux transports en commun : Le Blanc-Mesnil L16 et Le Bourget Aéroport L17, toutes deux situées à moins de 20 minutes à pied du cœur de la Molette.

Le réseau de bus, relativement dense sur ce secteur, permettra une meilleure intégration de ce quartier et offrira de nombreuses interconnexions avec les différentes gares RER et métro à proximité. Selon les besoins, une amélioration de la desserte en bus pourra être prévue.

### Développement durable.

Le parc-jardin constitue l'élément central du projet urbain en termes de développement durable. A la fois trame verte et bleue et garant des continuités écologiques existantes, il permettra de contribuer au cadre calme et apaisé de cette zone autrefois bétonnée. Il constituera un véritable îlot de fraîcheur urbain. La transformation de cette zone industrielle abritera des espaces végétalisés, de repos, de loisirs et sportifs. Un parcours santé pourra être aménagé dans l'objectif de contribuer aux objectifs communaux en matière de santé publique et d'accès au sport pour tous.

Cet aménagement paysager d'envergure métropolitaine contribuera à l'amélioration de l'environnement de l'ensemble des blanc-mesnilois. Le cadre de vie intérieur des ensembles bâtis sera également soigné, en respectant les nouvelles normes environnementales en matière de construction et en aménageant des espaces intérieurs qualitatifs, bénéficiant d'un maximum d'ensoleillement et d'espaces verts privatifs. Ainsi, le quartier de la Molette ambitionne d'atteindre l'exemplarité en termes



Localisation du quartier La Molette (fond OpenStreetMap, TRANS-FAIRE 2024).

d'aménagement durable du territoire et vise l'amélioration générale du cadre de vie des habitants. Il s'agira également de promouvoir l'innovation technique (biomasse, géothermie...) tout en respectant l'identité du territoire.

Le projet prévoit la constitution d'un cœur de village dans la continuité de la centralité commerciale existante. Le quartier, historiquement marqué par une industrialisation lourde, est en transition vers un tissu urbain mixte, répondant aux orientations définies par le PLU et les ambitions métropolitaines de rééquilibrage urbain.

Ce projet s'inscrit également dans une dynamique de renforcement de la desserte en transports publics, avec l'arrivée prochaine des gares du Grand Paris Express. Une programmation commerciale d'environ 3 000 m<sup>2</sup> sera implantée en rez-des chaussées des bâtiments de ce secteur pour en assurer le rayonnement et contribuer à faire de la Molette une nouvelle centralité.

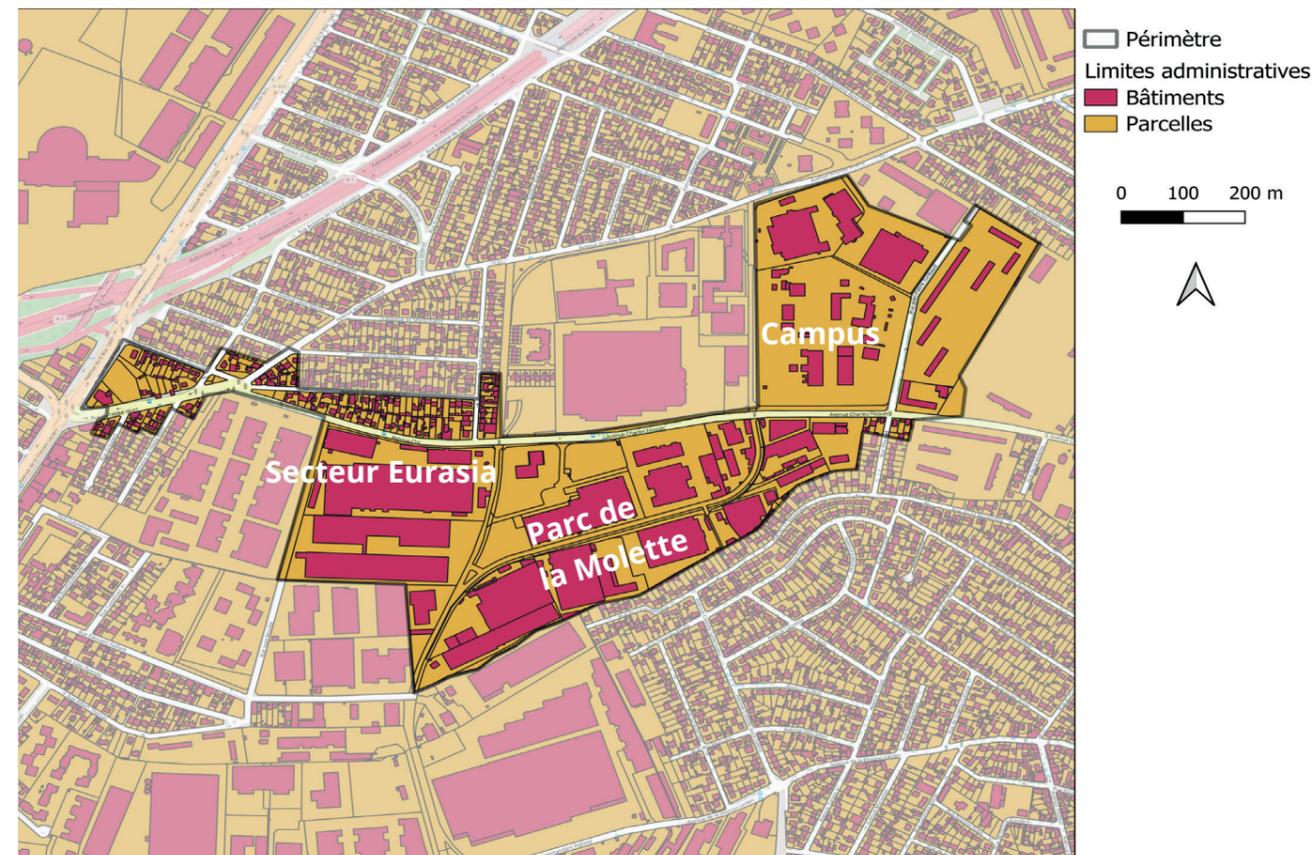
### Usage actuel du secteur et foncier.

Le périmètre de La Molette est implanté sur les secteurs cadastraux BD, BC, le sud et l'est du secteur BE et l'ouest du secteur AY. Il présente un fort contraste entre le parcellaire morcelé des secteurs pavillonnaires et les plus grandes emprises de la zone industrielle.

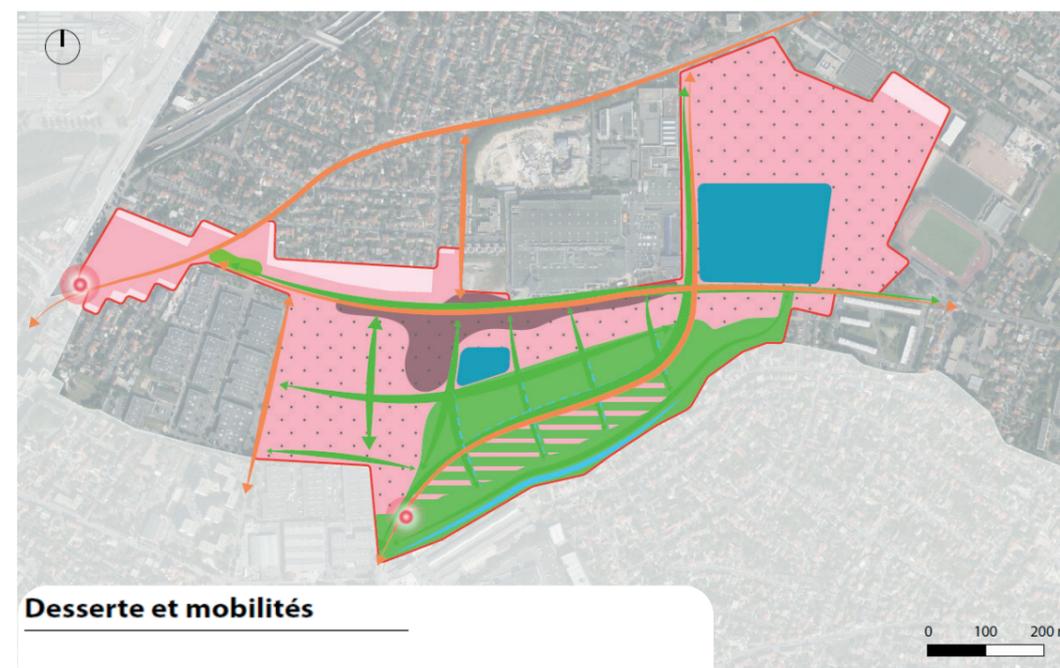
Initialement dévolu aux activités industrielles lourdes, le périmètre de la ZAC de La Molette est aujourd'hui confronté, et cela depuis quelques années, à une dynamique de mutation vers des activités industrielles plus légères, voire vers des activités de logistique et de stockage.

### Procédures d'acquisition.

Pour l'acquisition des fonciers nécessaires à la réalisation de l'opération d'aménagement, l'Etablissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF) est actuellement en charge des négociations amiables avec les propriétaires dans le cadre d'une convention d'intervention foncière avec la ville du Blanc-Mesnil et la Métropole du Grand Paris. A défaut d'accord amiable, une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique sera engagée, prévisionnellement à partir de 2026.



Situation au cadastre (source Etalab, 2021)



OAP de la Molette (source projet de PLUi 2024)

### Qualités urbaines, paysagères et architecturales



Equipements d'intérêt collectif



Principe polarité et de continuité commerciales encourageant la mixité fonctionnelle (services et équipements)



Principe de secteur dense



Urbanité de transition progressive avec le quartier pavillonnaire



Espaces végétalisés dont création d'un parc jardin de 7 hectares



Principe de secteur dense intégré au parc-jardin



Principe de secteur dense avec cœurs d'îlots paysagers-arborés



Trame écopaysagère et milieux humides / évocation du ru de la Molette



Trame bleue à travers le cœur de nature

### Desserte et mobilités



Principaux axes structurants du quartier



Principe de liaison douces et diffusion de la trame verte



Requalification des entrées de ville

## Objectifs du projet urbain

A l'échelle de la Métropole du Grand Paris et de la Ville du Blanc-Mesnil, le projet de requalification du quartier de la Molette doit répondre à quatre grands objectifs :

- Concevoir un projet phare portant une recomposition urbaine de qualité aux ambitions environnementales exemplaires et prônant une mixité urbaine et programmatique ;
- Réaliser un programme d'équipements, de commerces et d'espaces publics contribuant à faire de la Molette un nouveau quartier d'envergure métropolitaine ;
- Dessiner un nouveau quartier organisé autour d'un espace vert de premier plan dans un secteur carencé en la matière et contribuer à la création d'un îlot de fraîcheur.
- Créer une nouvelles centralité grâce à la localisation stratégique du périmètre de la Molette, situé à proximité immédiate des gares du RER B et des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express et connecté à des axes routiers structurants.

### Programmation

Le projet se traduit par la programmation suivante :

- 5 761 nouveaux logements.
- Un nouveau groupe scolaire de 22 classes (maternelle et élémentaire).
- Un groupe scolaire et un gymnase de type C (environ 7900 m<sup>2</sup> SDP).
- Une crèche de 450 m<sup>2</sup> SDP.
- Une résidence services seniors de 5000 m<sup>2</sup> SDP.
- Une chaufferie de 1000 m<sup>2</sup>.
- Des espaces verts généreux et de qualité, dont un parc un parc de 7,3 hectares scindé en deux grandes coulées vertes qui constituent un poumon vert.
- Les espaces verts, parcs et noues poursuivent l'arc vert et bleu à l'échelle intercommunale.

### Un projet de recomposition urbaine d'envergure métropolitaine

Le projet porté la Métropole du Grand Paris et par la ville du Blanc-Mesnil vise la mise en œuvre d'une opération de renouvellement urbain exemplaire.

Dans un contexte de mise en œuvre du Zéro artificialisation nette, la Molette a vocation à être un projet démonstrateur de la possibilité de « construire la ville sur la ville » en zone urbaine dense. Aujourd'hui intégralement artificialisé, le périmètre de la Molette va connaître une requalification en profondeur qui permettra, à terme, une désimperméabilisation importante des sols et le développement d'un parc linéaire de sept hectares, composante majeure de la trame verte Sequano-dyonisienne et trait d'union écosystémique entre les Parcs départementaux du Sausset et Georges-Valbon.

Cette opération s'inscrit dans un projet territorial global de développement urbain équilibré et cohérent à l'échelle de la Métropole.

Plus généralement, l'opération s'inscrit en cohérence avec les principales prescriptions et orientations du SCoT Métropolitain :

- Créer de nouvelles centralités près des pôles de transports collectifs, notamment en s'appuyant sur les futures gares du Grand Paris Express (GPE) et y développer une intensité urbaine qui permette une production de logements conséquente.

La reconfiguration de cette zone industrielle en quartier mixte créera une nouvelle polarité majeure pour l'est Métropolitain s'appuyant sur une armature urbaine durable dotée de services et d'équipements, contribuant à la production de logements sur le territoire métropolitain, dans un contexte d'arrivée sur le territoire des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.

- Conforter les fonctions productives et la diversité économique :



Périmètre de la ZAC (source MBE Atelier, 2025)

- ① Campus.
- ② Parc
- ③ Groupe scolaire

Les activités productives actuellement implantées sur le périmètre de la Molette seront conservées sur le territoire de la ville du Blanc-Mesnil et, à défaut, sur celui de l'EPT Paris Terres d'Envol avec l'objectif d'étendre le secteur industriel situé au nord de la ville et de former un arc productif pouvant favoriser les synergies entre les diverses activités.

- Conforter une Métropole polycentrique économe en espace et équilibrée dans la répartition de ses fonctions.

L'opération consistera à développer un quartier mixte de logements, d'équipements, de commerces et d'espaces publics et d'espaces verts généreux à proximité des nouvelles gares du Grand Paris Express créant une nouvelle centralité, qui contribuera au rééquilibrage entre l'est et l'ouest de la Métropole et à l'attractivité globale du territoire.

- Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports collectifs et tisser des liens entre territoires.

Le futur quartier de la Molette a vocation à accompagner l'arrivée sur le territoire de la commune du Blanc-Mesnil des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express. A mi-chemin entre les deux stations, le quartier sera directement relié à la gare d'interconnexion de Saint-Denis Pleyel et de Noisy-Champs ainsi qu'à l'Aéroport Charles de Gaulle. La connexion du projet à ces gares sera assurée par des itinéraires dédiés

aux mobilités douces ainsi que, en lien avec IDFM, par des lignes de transports en commun permettant le rabattement des futurs habitants vers ces deux gares.

- Renforcer la présence de la nature et développer la biodiversité / Protéger et mettre en valeur les grands paysages en tenant compte de la topographie naturelle.

Le projet d'aménagement est conçu autour de deux principes clés : la désimperméabilisation massive des sols et l'ouverture d'un parc urbain linéaire de sept hectares. Ces espaces seront pensés de manière à respecter la géographie et la topographie historique des lieux : il est notamment proposé une gestion gravitaire des eaux de pluies à l'échelle de l'opération en prévoyant un bassin de rétention sur le tracé historique du Ru de la Molette, cours d'eau aujourd'hui disparu, celui-ci constituant le point bas du périmètre opérationnel.

- Engager le territoire métropolitain dans une stratégie ambitieuse de transition énergétique / Organiser la transition énergétique.

Il est prévu de raccorder le futur quartier au réseau de chaleur urbain de l'établissement public territorial Paris Terres d'Envol ce qui assurera un approvisionnement énergétique durable à l'ensemble des habitants de la Molette.

Ce projet, porté par la Métropole du Grand Paris, s'inscrit dans une démarche globale de développement urbain durable et prend pour cela en compte les enjeux de mixité fonctionnelle, de transition écologique et de préservation des activités économiques à l'échelle de la commune et du territoire. La requalification de La Molette présente ainsi une opportunité majeure pour contribuer au rééquilibrage entre l'est et l'ouest métropolitain et renforcer l'attractivité du territoire.



*Axonométrie du projet d'ensemble (source MBE Atelier, 2023)*

## Phasage

Bien que l'étude donne une appréciation des impacts du projet dans son ensemble, la réalisation est phasée de la manière suivante :

### Phase 1 : 2025-2034

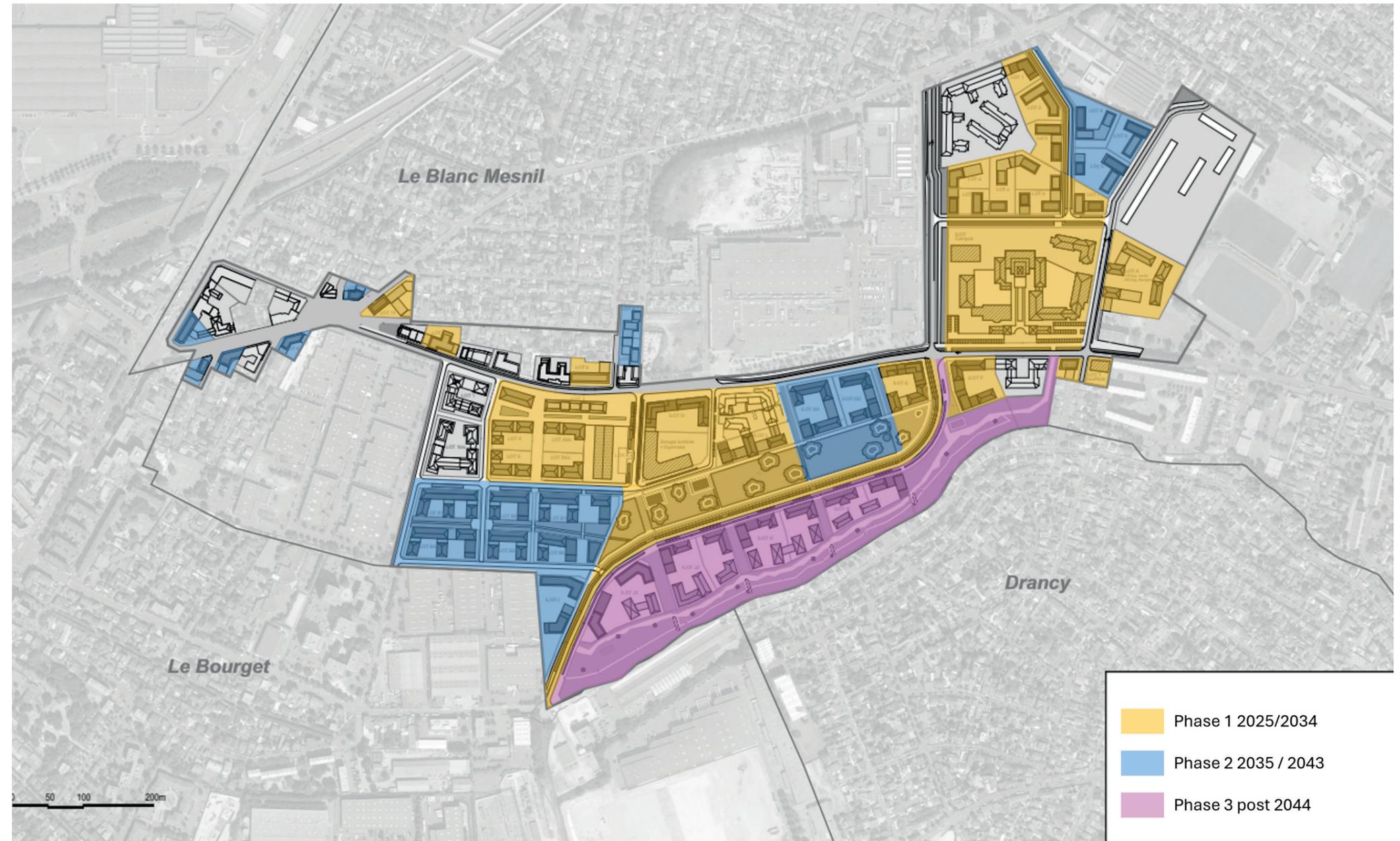
- Environ 2 510 logements, soit environ 176 826 m<sup>2</sup> SDP de logements.
- Un groupe scolaire de 22 classes (maternelle et élémentaire) et un gymnase, l'ensemble faisant environ 7900 m<sup>2</sup> de SDP.
- Une crèche publique de 450 m<sup>2</sup> de SDP.
- Un campus privé d'excellence de 15 000 m<sup>2</sup> de SDP.
- La partie nord du parc.
- La résidence services séniors.
- Une chaufferie d'appoint pour le réseau de chaleur urbain.
- Des commerces et des services.

### Phase 2 : 2035-2043

- Environ 2 229 logements, soit environ 145 000 m<sup>2</sup> SDP.
- Une partie du parc.

### Phase 3 : post 2044

- Environ 1 022 logements, soit environ 66 000 m<sup>2</sup> SDP.
- Portion sud du parc.



Phasage du projet de la ZAC de La Molette (source MBE, 2025)

# Principales caractéristiques du projet

## Performance environnementale

Le projet a de fortes ambitions en termes de performance environnementale, que ce soit au niveau des espaces publics et privés. Une assistance à maîtrise d'ouvrage sera désignée une fois la Zac créée, afin de définir la stratégie et le niveau d'ambition de l'opération d'aménagement en termes de développement durable, et de suivre les actions mises en place dans le temps de l'opération pour garantir la bonne atteintes des objectifs.

## Lutter contre l'imperméabilisation des sols.

La lutte contre l'imperméabilisation des sols est l'un des enjeux majeurs sur le site. La création du projet permet de réduire fortement l'imperméabilisation grâce aux prescriptions suivantes :

- Ménager sur le trottoir des emprises qui permettent à l'eau de ruissellement qu'il génère d'être au plus vite infiltrée afin :
- De réduire l'apport d'eau dans les réseaux et dans les installations de régulation et de traitement.
- D'approvisionner régulièrement les fosses de terre où évoluent les végétaux, de façon à réduire les impacts du stress hydrique lors des épisodes de sécheresse particulièrement aiguë en milieu urbain.
- Utiliser des matériaux drainants notamment pour les emprises dédiées au stationnement (pavés à joints poreux).

## Limiter l'effet d'ICU.

La réduction de l'imperméabilisation des sols avec la création de nombreux espaces de pleine terre va également permettre de réduire l'effet d'ICU. Outre l'enrobé noir incontournable sur voirie, et l'enrobé rouge souhaité par la commune comme revêtement pour les trottoirs, les autres revêtements de sol (dans les jardins notamment) devront être plus lumineux sans qu'ils génèrent de l'éblouissement (recherche d'un albédo élevé).

## Limiter l'éclairage public nécessaire.

Afin de réduire les consommations d'énergie, la limitation de l'éclairage est un des leviers les plus importants. Par conséquent, la gestion de l'éclairage doit être maîtrisée et intelligente tout en assurant la sécurité des passants et en respectant la biodiversité.

## Respecter la nouvelle réglementation thermique et environnementale : la RE2020.

Tous les nouveaux logements respecteront les exigences de la RE2020. Ces exigences sont encore à préciser pour certaines mais les principales informations du décret 2021-1004 du 29 juillet 2021 sont :

- Bbio (performance de l'enveloppe) – 30% par rapport à la RT 2012.
- Diminution du coefficient de conversion EF/EP de l'électricité pour passer à 2,3 au lieu de 2,58, diminution de l'impact carbone affecté à l'électricité de chauffage pour passer à 79g/kWh par rapport à 180g/kWh actuellement dans la RT, et 210g/kWh dans la méthode E+C.
- Calcul en confort d'été avec fichier météo dégradé (équivalent à la canicule 2003). Calcul en DH.
- Seuil haut de 1250 DH, seuil bas à 350 DH, à partir duquel des pénalités s'appliqueront dans le calcul de la performance énergétique. Autrement dit, sous les 350 DH, un bâtiment n'a pas besoin de système de refroidissement actif pour respecter les conditions de température. Au-dessus de 350 DH, il en a besoin, ce qui pénalise sa consommation d'énergie. Au-dessus de 1250, le bâtiment n'est pas réglementaire.
- Calcul carbone systématique, avec forte valorisation des matériaux biosourcés (ACV dynamique, qui valorise le stockage carbone)
- Seuils carbone de la consommation énergétique : 4 kgCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>/an pour les logements individuels (exclu chauffage gaz), 14 kgCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>/an pour les logements collectifs jusqu'en 2024, puis 6 kgCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>/an (exclu chauffage gaz).



Occupation du sol actuelle (source Google Maps, 2024)



Périmètre de la ZAC (source MBE Atelier, 2025)

- Ambition carbone progressive, ajustée par étape « 2021 a été l'année de la fiabilisation des ACV et des bases de données », a expliqué Emmanuelle Wargon. En 2024, l'objectif est de 15 %, en 2027 : -25 %, et en 2030 : de -30 % à -40 % . ».

En vue de ces exigences, les différents lots devront donc :

- Bannir le gaz pour les logements et si possible pour le tertiaire.
- Respecter des exigences de RT-30%.
- Porter une forte attention sur le confort d'été (accès à l'inertie, isolation par l'extérieur, protections solaires...).
- Privilégier les matériaux biosourcés et le béton bas carbone (type CEM II-C et CEM III) pour les fondations à minima

### Choix des matériaux

#### Logements, équipements d'activités et commerces

Matérialité et texture des façades doivent répondre aux objectifs suivants :

- Simplicité et rationalité de mise en œuvre des matériaux dans une expression authentique
- Recherche d'une harmonie dans l'association des différentes matérialités et textures
- Pérennité et durabilité des matériaux, pierre, béton préfabriqué, béton matricé.

#### Équipements récréatifs

Utiliser des structures de jeux en matériaux naturels (structure en bois brut de type acacia, sol souple en copeaux de bois ou en graviers).

#### Cheminements

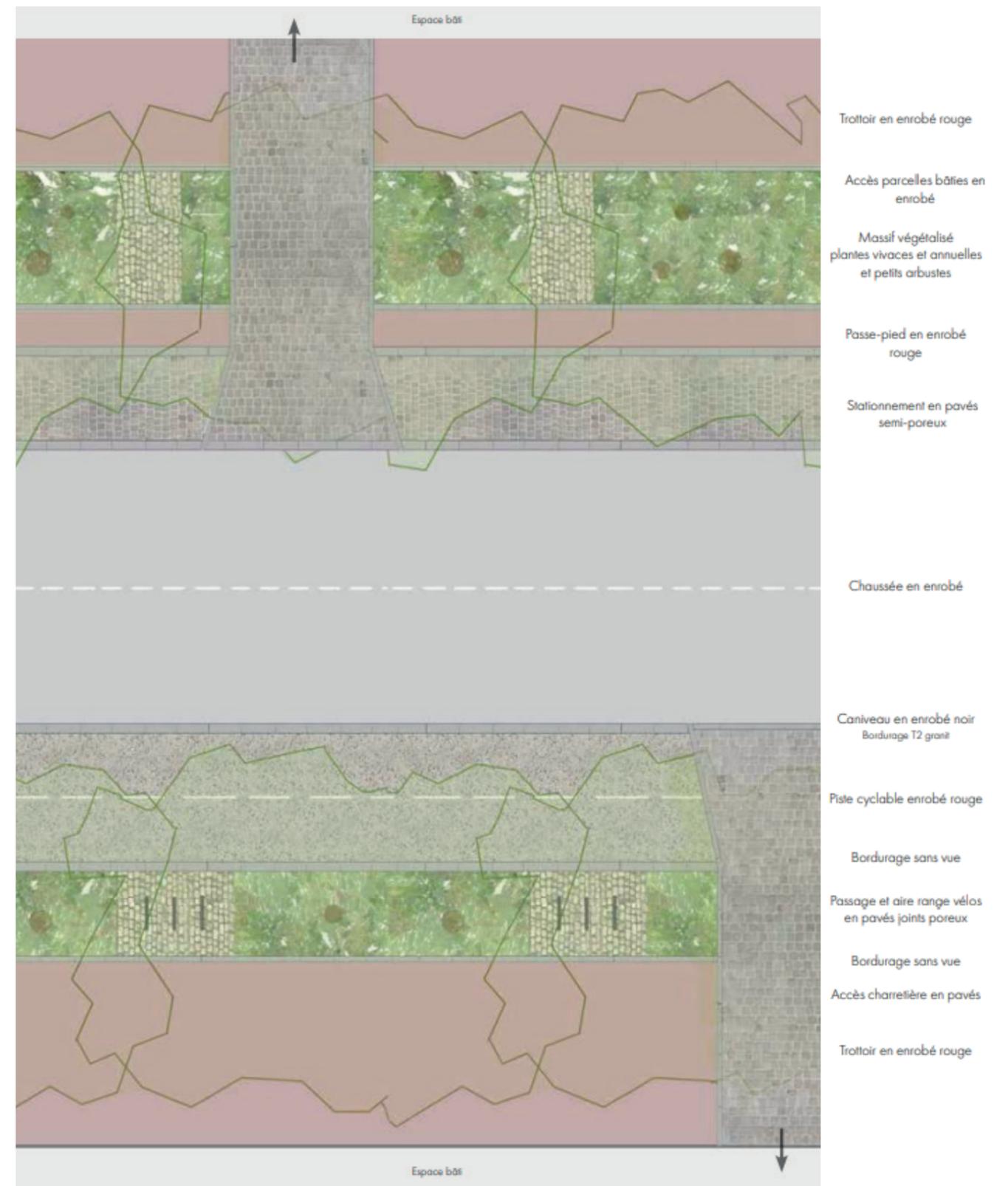
Utiliser des matériaux drainants notamment pour les emprises dédiées au stationnement (pavés à joints poreux). Ils peuvent être réalisés en pavés de récupération de granit ou de béton posés sur sable, avec joints en sedums par exemple.

#### Clôtures

Le principes des clôtures est sans soubassement, ce qui assure une plus grande légèreté et davantage de transparence au dispositif. Les clôtures et portails sont traités sur montants métalliques.



Clôtures types sur le quartier de La Molette (source A Ciel Ouvert, 2021)



Matérialité des voies (source A Ciel Ouvert, 2021)

## Langage architectural

Le langage architectural développé sur cette opération se décline notamment par :

- La création d'un socle, comprenant les halls et circulations des entrées, les commerces et activités diverses, les accès des parkings et des locaux cycles et techniques.
- Un corps de bâtiment, « les étages carrés » destiné à recevoir les principales composantes des programmes de logements.
- Un niveau d'attique, fait de volumes en retrait et de terrasses accessibles, animé par des toitures, induisant une architecture résidentielle et moins compacte.
- Des bâtiments en R+12 maximum, avec attiques ou combles aménageables (toitures mansardées, lucarnes...). Des façades RDC commerciaux animées, de minimum 3,5m de hauteur libre.
- Des espaces extérieurs privés pour chaque logement (balcons, terrasses...).
- Une protection solaire matérialisée par l'architecture des toitures (débords...).

Une certaine unité architecturale est envisagée sur l'opération sans toutefois prôner une homogénéité du quartier. L'intervention de plusieurs maîtres d'œuvre au sein d'un même secteur permettra une conception diversifiée.

Une qualité résidentielle certaine sera recherchée pour les constructions en cœur de quartier qui se distingueront par une composition rythmée et diversifiée des façades, un travail sur le dessin des prolongements extérieurs des logements, une pérennité des matériaux de façades.

Les façades latérales, intérieures, ou en retour seront traitées à l'instar des façades sur voiries et non en pignons ou façades « arrières », mineures. Ainsi l'emploi de matériaux « nobles » sera étendu au-delà des façades adressées sur l'espace public.

La conception architecturale des bâtiments a pour objectif d'aboutir à des logements traversants ou à double orientation pour les T3 et plus.

La qualité des espaces verts et la création de continuités écologiques sont au cœur de la réflexion paysagère du projet.

## Intégration paysagère et écologique

Pour y parvenir, les objectifs sont clairs :

Composer une ambiance qui participe à la qualité résidentielle du quartier,

Considérer que le maillage de rues plantées :

- Est une déclinaison du parc qui participe à l'idée que le parc se diffuse dans le tissu bâti.
- Agit comme un médiateur entre le parc et les cœurs d'îlots résidentiels dont le caractère végétal devra être promu.

Consacrer à chaque rue une emprise dédiée à une structure arborée en définissant des emprises suffisantes pour accueillir chaque fonctionnalité dans de bonnes conditions d'usage.

Consacrer au végétal une emprise souterraine : le principe de fosse filante continue de terre végétale de 1,5m de largeur minimum, de 1,5m de profondeur est privilégié.

Mettre en place un suivi par la MGP, la commune, l'aménageur, l'acteur privé, qui garantisse l'application de cette disposition.

Privilégier les espaces plantés en pleine-terre. Minimum de 15% de l'emprise cadastrale.



Coupe type d'une rue du projet (source MBE Atelier, 2023)

## Palette végétale

### Les jardins en cœur d'îlots

Les espaces extérieurs communs privés seront traités de manière à offrir un jardin aussi agréable à vivre pour les résidents que flatteur à la vue depuis les logements et l'espace public. L'aménagement intégrera prioritairement les enjeux d'usage, d'entretien et de pérennité.

De grands sujets d'arbres, en bosquets ou alignés sur les allées, créeront des perspectives et des opacités différentes en accompagnant les bâtiments tout en restant suffisamment loin de ces logements pour permettre leur croissance naturelle, sans trop d'élagage. Le projet devra comporter une proportion d'arbres ou arbustes marcescents et persistants.

La composition des strates devra aussi être pensée de manière à mettre à distance et à protéger les logements et leurs extensions privées (terrasse), tout en favorisant la mise en place d'un espace central libre (prairie) pouvant accueillir les résidents. Car les espaces libres sont généralement propices aux interactions sociales et aux rencontres.

L'ensemble des essences seront choisies pour leurs qualités esthétiques (floraisons saisonnières, troncs décoratifs, feuillage automnal intéressant, feuillage persistant...), leur robustesse et leur coût d'entretien minimal. La palette végétale devra intégrer en partie des essences locales à 65% minimum, identitaires du paysage dans lequel le projet s'inscrit. Les essences seront aussi choisies pour leur rusticité.

L'orientation et l'ensoleillement (en prenant en compte l'ombre portée des bâtiments) des espaces extérieurs doivent également être pris en compte pour le choix et la répartition des espèces plantées.

La pluralité des essences utilisées augmentera et favorisera la biodiversité vis-à-vis de la faune et de la flore. La diversification est aussi la seule réponse efficace, économique et durable aux pathologies végétales en limitant ainsi les risques de propagation.

On préférera un choix plus spécifique de certaines espèces, qui participent à la biodiversité faunistique en milieu urbain, avec des essences permettant le « gîte et couvert » pour la faune locale (oiseaux, papillons, petits mammifères ...), notamment par des espèces mellifères (alimentation des insectes) ou à baies pour les oiseaux.

Sur les espaces de pause (cour commune, aire de jeux), on évitera les essences dont la fructification peut entraîner des nuisances auprès des usagers.

Les haies mélangées sont vivement conseillées, ce sont des associations d'arbustes à feuilles caduques et / ou persistantes, à dominante locale. Le mélange pour ces haies comporte également une proportion d'espèces horticoles et à fleurs pour accompagner ces espèces de type champêtre.

### Les espaces publics de la ZAC

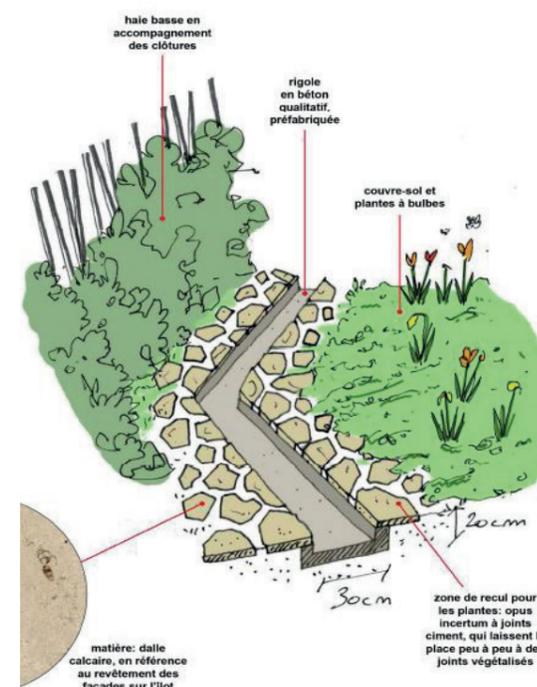
Le secteur est desservi par deux axes majeurs : l'avenue Charles Floquet reliant le centre-ville du Blanc Mesnil à la RN2 et à l'Autoroute et la rue Aristide Briant axe départemental, qui passe au Nord du site.

Les espaces publics de la ZAC font l'objet d'un cahier des charges spécifique.

L'espace public le plus important sera la Parc de la Molette, avec ses nouvelles 7,3 ha d'extension au sud du projet, ce qui représente un avant/après remarquable en termes de désimperméabilisation, gestion des eaux pluviales, nouvelles connectivités pour les trames écologiques et îlot de fraîcheur dans le quartier.



Trame verte et espaces végétalisés du projet (source A Ciel Ouvert, 2021)



Exemple d'espace paysager (source CPAUP du projet, 2021).

## Gestion des eaux pluviales

Les objectifs du projet en termes de gestion des eaux pluviales sont les suivants :

Dessiner une topographie qui restaure le profil du coteau en travaillant finement le nivellement de manière ::

- A restaurer une pente générale suivant la topographie du terrain originel évoquant un vallon doux, à façonner une légère pente évoquant le cours de la Molette, point bas assurant la collecte et la gestion des eaux pluviales.
- A intégrer au parc la gestion des eaux pluviales totales des espaces publics du quartier.

Le parc doit être en capacité d'accueillir une volumétrie d'eau pluviale issue principalement du ruissellement des espaces publics. Les ouvrages d'acheminement vers le point bas du parc et de gestion hydraulique (ru de la Molette redessiné) devront se faire discrets et être traités dans l'esprit du parc (éviter tout traitement trop technique de ces ouvrages)

Capter et gérer à la source, l'eau de pluie en profitant des emprises végétalisées comme point d'infiltration. Cet apport naturel d'eau permettra aux végétaux de bien s'implanter et de mieux résister aux conditions urbaines peu favorables à leur épanouissement.

Pour les bâtis, les façades devront être conçues de manière à gérer favorablement l'écoulement des eaux pluviales et à éviter toute salissure dans le temps. Les descentes d'eaux pluviales si elles sont

visibles doivent faire partie de la composition de la façade.

## L'ancien ru

Un diagnostic concernant le potentiel de réouverture de l'ancien ru de la Molette a été réalisé par ATM (Agence Thierry Maytraud) en septembre 2023.

La réouverture de l'ancien ru s'est avérée trop complexe. L'objectif est donc de privilégier le principe d'une gestion gravitaire des eaux de pluies à l'échelle de l'opération en prévoyant un bassin de rétention sur le tracé historique de la Molette, en limite sud de la ZAC, celui-ci constituant le point bas du périmètre opérationnel. Cependant, une réouverture ultérieure demeure possible, dans ce sens le projet ne s'y oppose pas, au contraire, il est un premier pas vers la désimperméabilisation du site.



Tracé Carte postale ancienne de la Molette (début XX ième siècle).

### **Gestion des terres et sols**

#### **Un sol vivant et vivable**

La reconstitution d'un véritable sol est l'enjeu de la réussite du parc. Le sol existant actuellement totalement artificialisé même une fois débarrassé de ses bâtiments et voiries n'est pas un substrat adapté à une végétalisation .

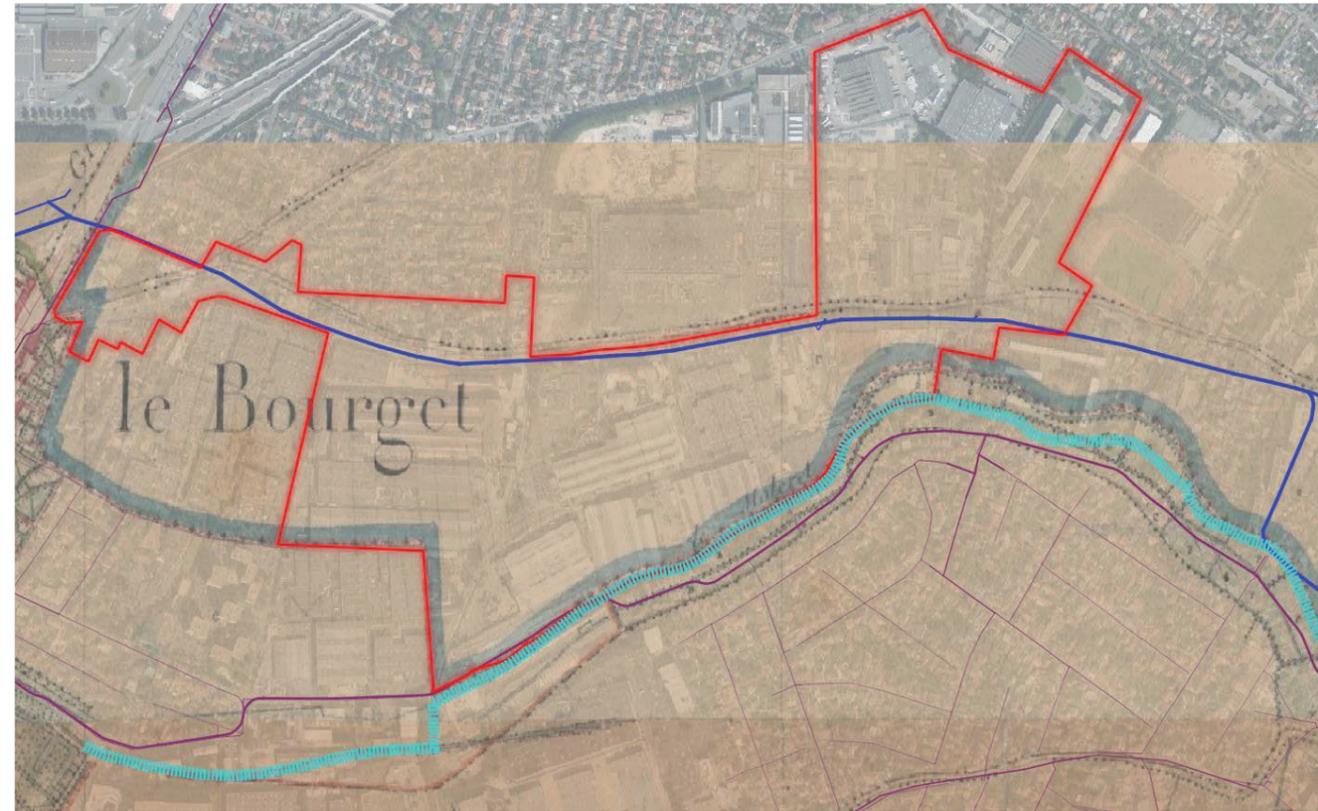
#### **Les espèces invasives**

Une attention particulière sera portée à la gestion des terres en phase de chantier pour maîtriser les risques de diffusion des espèces végétales envahissantes. Les terres significativement impactées par les espèces végétales envahissantes peuvent notamment faire l'objet d'une évacuation en cas d'impossibilité de traitement sur le site.

#### **Protéger et mettre en valeur la ressource en eau sur le quartier et redonner les fonctions naturelles de régulation aux sols**

Aujourd'hui intégralement artificialisé, le périmètre de la Molette va connaître une requalification en profondeur qui permettra, à terme, une désimperméabilisation importante des sols et maximisera la perméabilité et l'infiltration au plus près du point de chute de la goutte d'eau.

La mise en place du projet vise aussi une gestion alternative des eaux pluviales à l'échelle du quartier permettant de mettre en valeur le parcours naturel de l'eau, grâce notamment à un projet ambitieux de création de nouveaux espaces verts qui viendront accueillir la biodiversité tout en devenant des nouveaux îlots de fraîcheur à l'échelle du quartier.



*Le trait bleu clair correspond au passage de l'ancien ru (source ATM, 2023).*

## Principes de fonctionnement de la ZAC

### Mobilités

Les études ultérieures qui seront menées dans le cadre de la ZAC permettront de définir plus précisément le maillage viaire du quartier afin de renforcer le maillage de circulations douces et ainsi faciliter les déplacements à travers le quartier et les possibilités de déambulation aux abords.

De manière globale, la restructuration du réseau de bus associée au développement des mobilités actives dans le quartier et à ses abords contribuera à la création d'une trame vertueuse de mobilité au sein du quartier et vers les futures gares du GPE. Les prescriptions sur les futurs espaces publics s'attacheront à définir des emprises suffisantes pour accueillir chaque fonctionnalité dans de bonnes conditions d'usage :

Chemins piétons : une largeur de 2 m minimum.

Chemins cyclables : une largeur de 2 m pour une piste mono-directionnelle, 3 m minimum pour une piste bi-directionnelle.

Stationnement longitudinal : une largeur de 1,90 m à 2 m maximum.

Les gabarits de voie se veulent adaptés aux usages :

Les voies de grand gabarit accueillant du trafic de transit (avenue Charles Floquet) ou desservant des équipements importants (rue Iqbal Masih) composées de deux à trois voies de circulation automobile, une rangée de stationnement par endroits, une piste cyclable bidirectionnelle et des trottoirs de largeur variable ([voir les coupes dans les pages suivantes](#)).

Les voies de circulation locale (comme la rue de la Victoire, rebaptisée « Cours de la Molette », et la rue du Parc) composées de deux voies de circulation, une rangée de stationnement par endroits, une piste cyclable bidirectionnelle et des trottoirs.

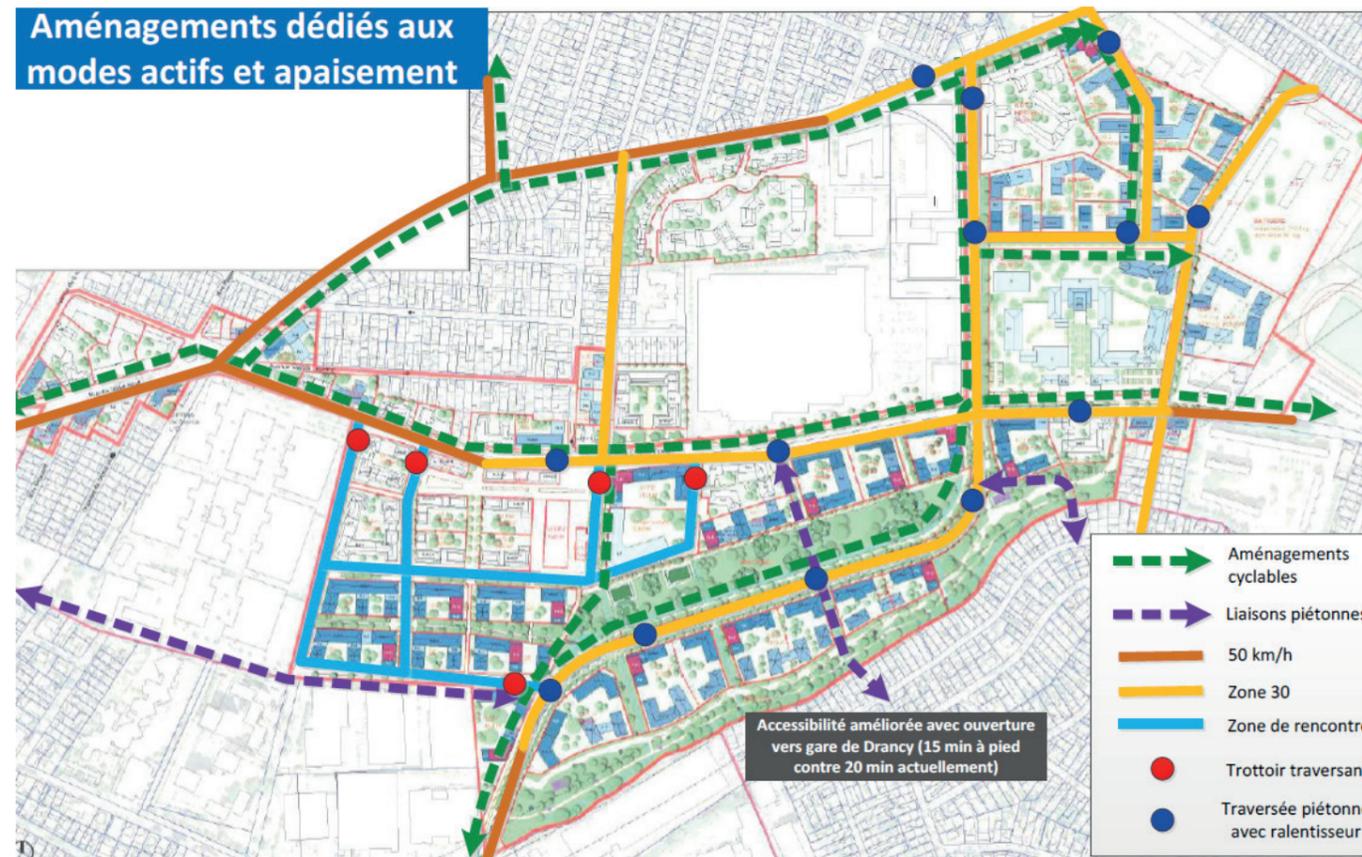
Les voies de desserte locale composées de deux voies de circulation ou d'une voie en sens unique, d'une rangée de stationnement par endroits et de trottoirs parfois limités à un côté (voir ci-contre).

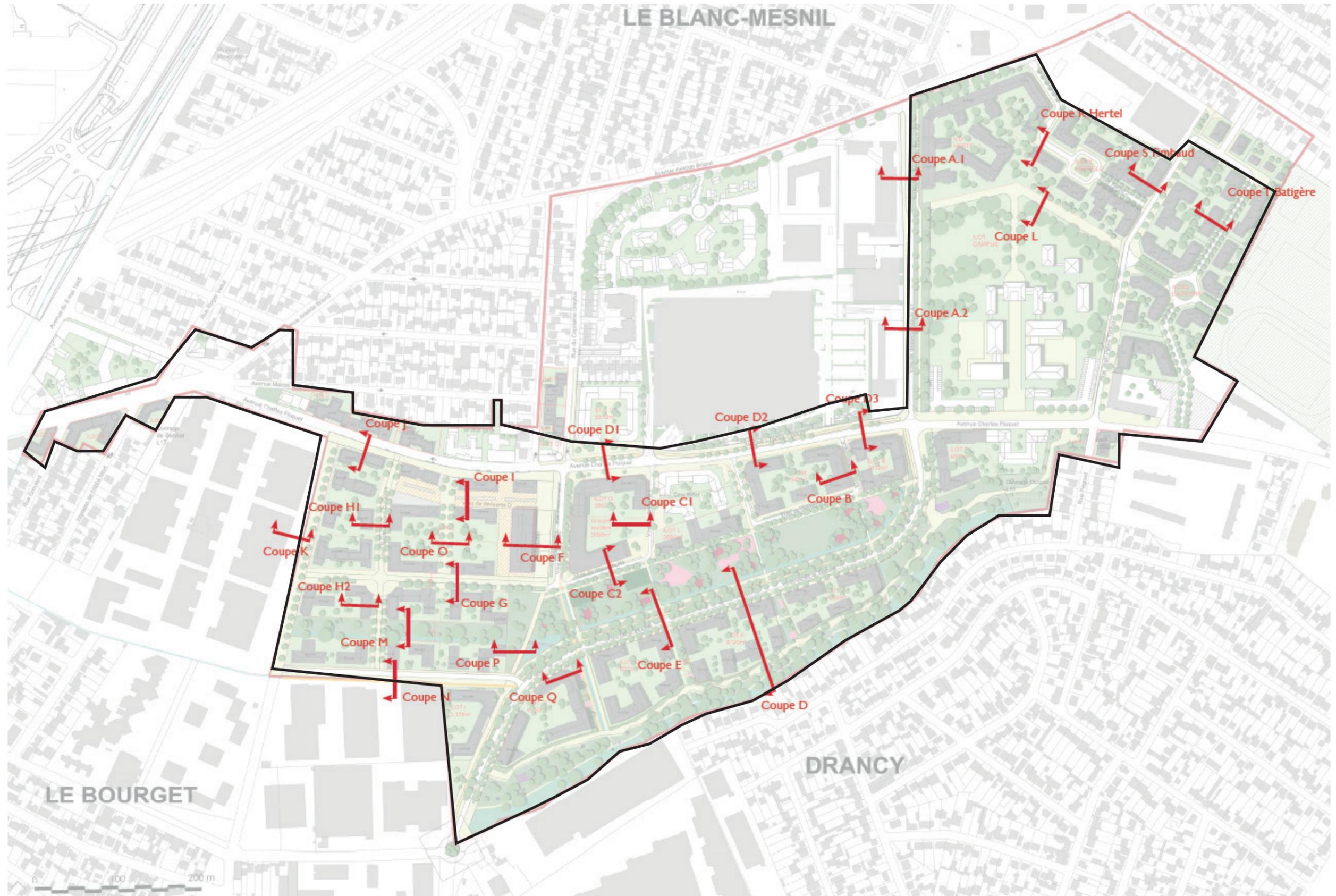
La programmation du quartier inclut également des cheminements arborés dédiés aux modes actifs, comme dans le parc et le campus, contenant des allées piétonnes et voies cyclables.

Les îlots résidentiels bénéficieront d'infrastructures de stationnement dédiées sur deux niveaux de sous-sol.

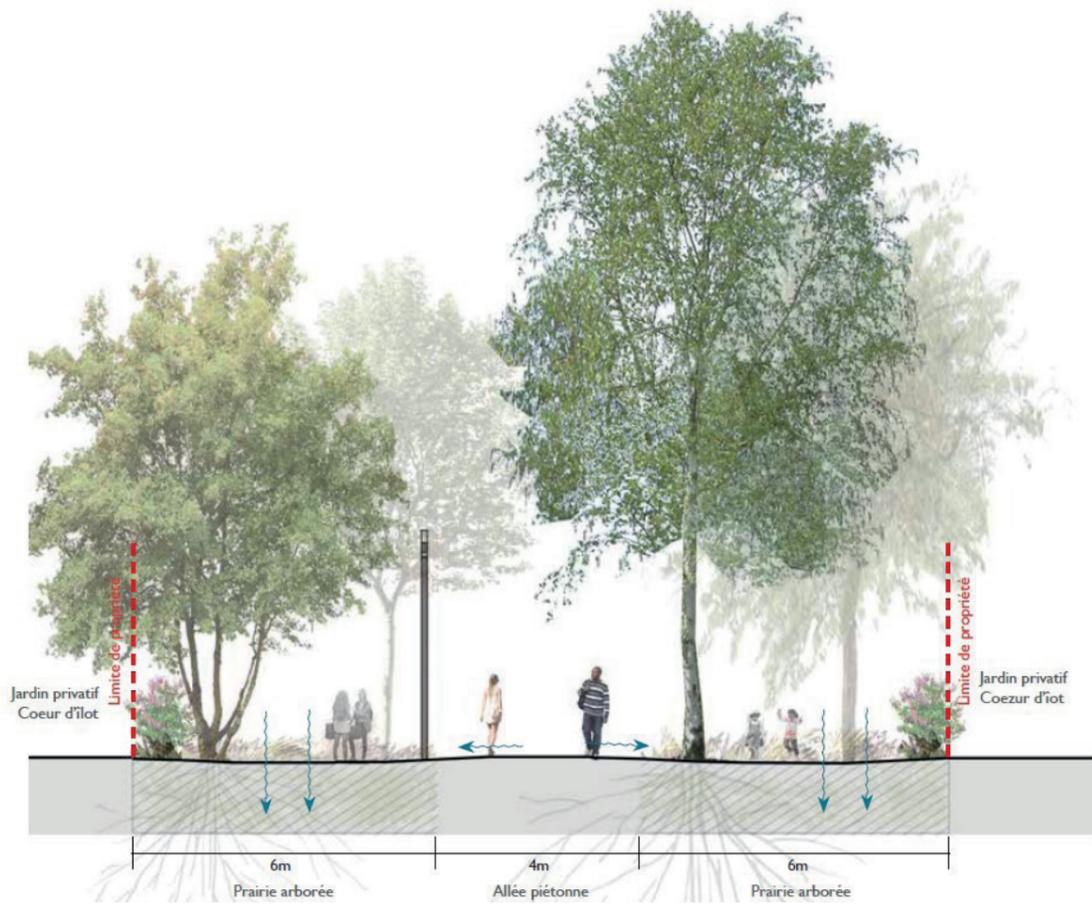
Ces parkings indépendants proposeront au moins 20% de places équipées d'une borne de recharge pour véhicules électriques. A noter que le pré-équipement de 100% des places donne la possibilité de brancher toutes les places.

Des locaux vélos éclairés naturellement, accessibles depuis l'espace public et l'espace privé, sont également programmés. Pour en optimiser la capacité, ils seront équipés d'accroches en hauteur.

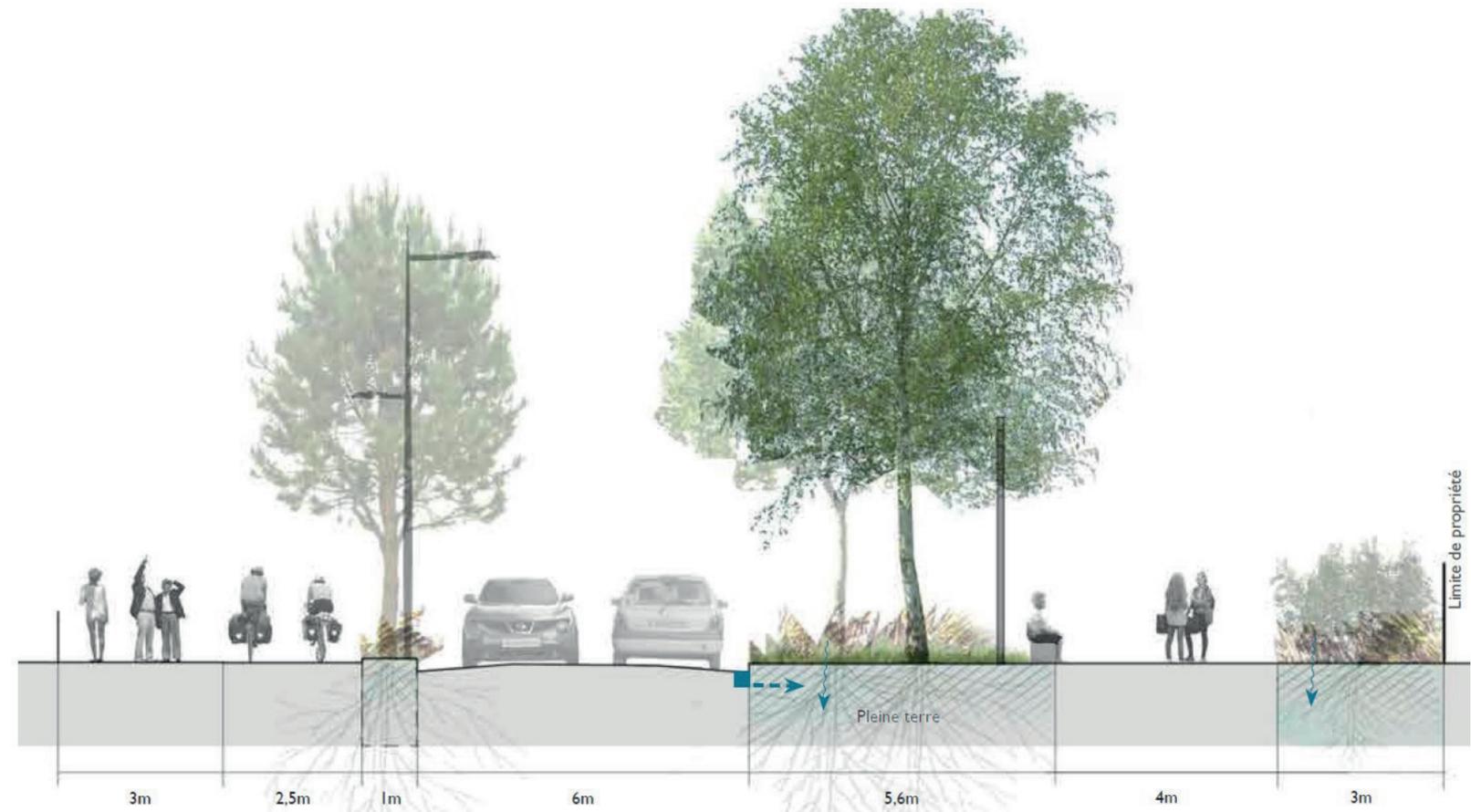




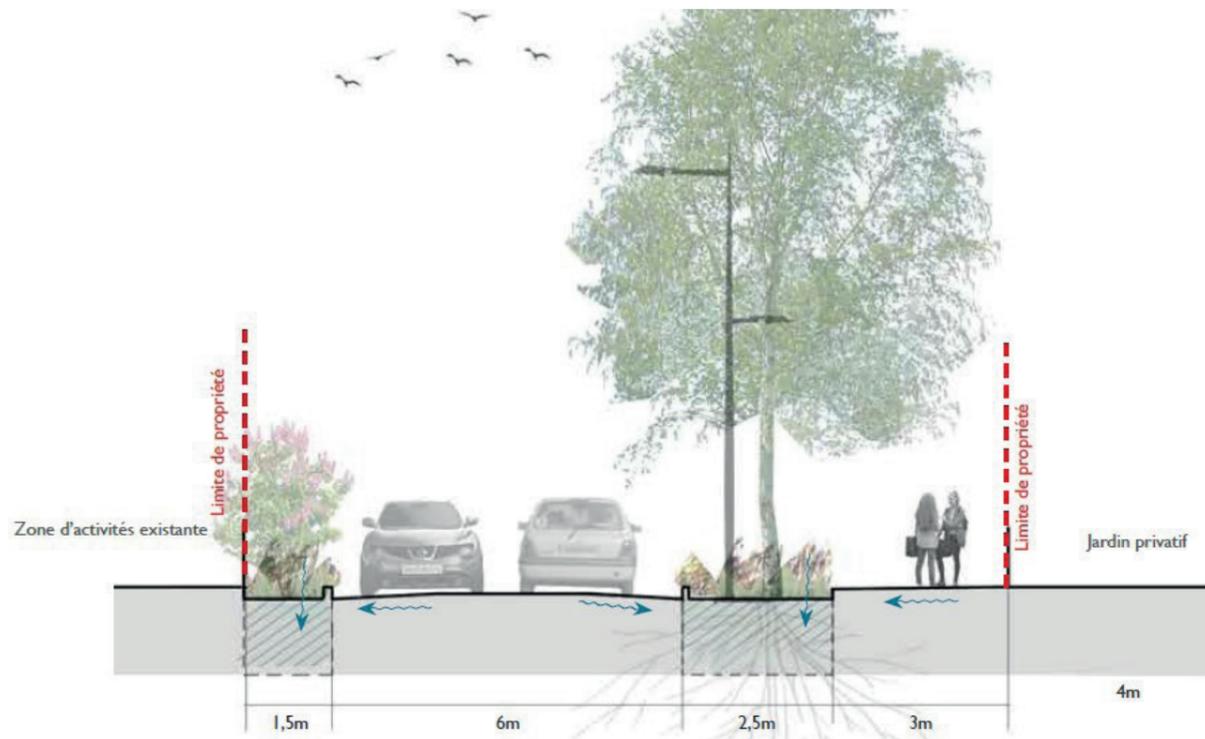
Plan des coupes (source MBE Atelier, 2021)



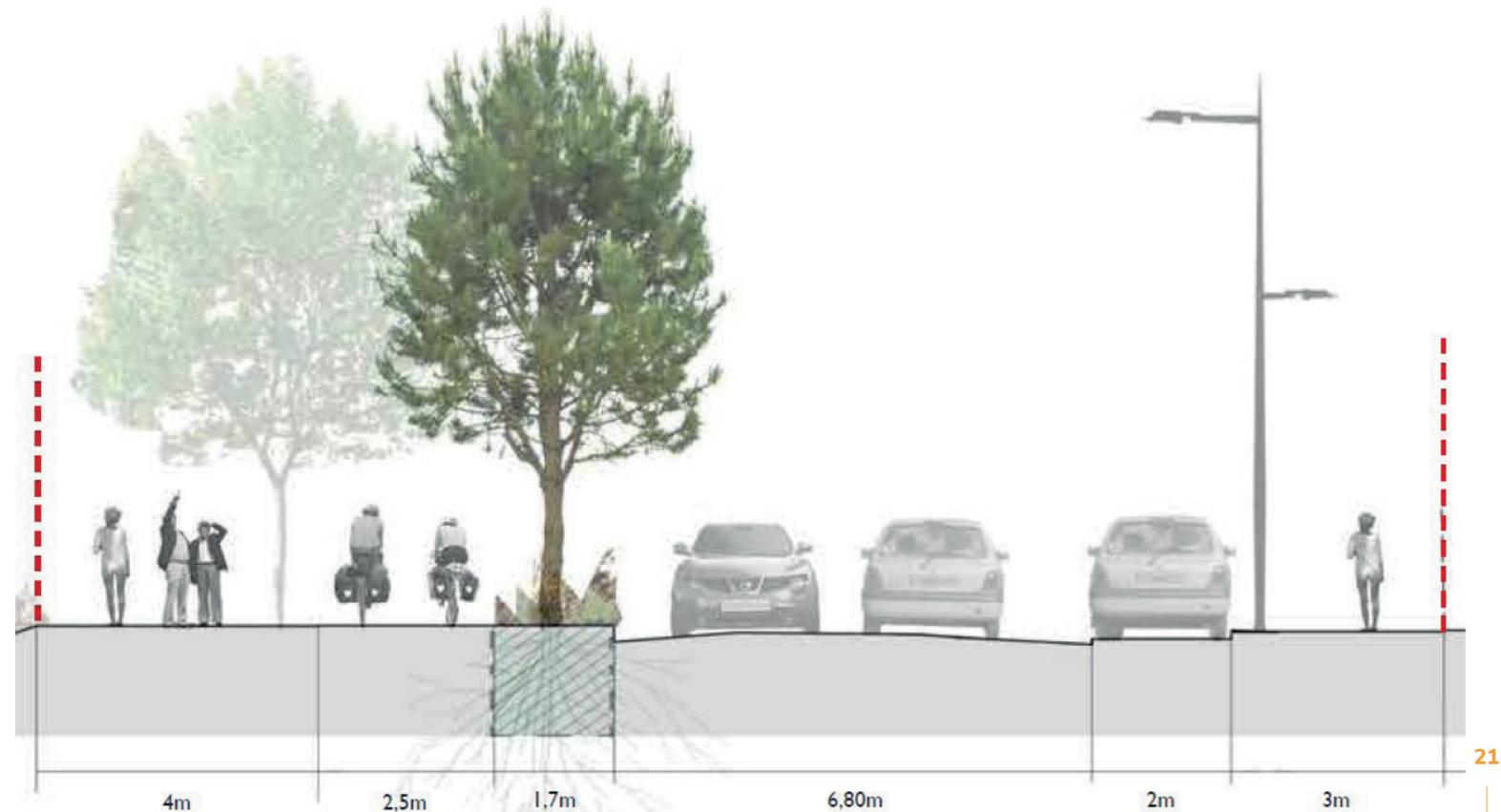
Coupe O : voie privée, secteur Eurasia (source A Ciel Ouvert, 2021)



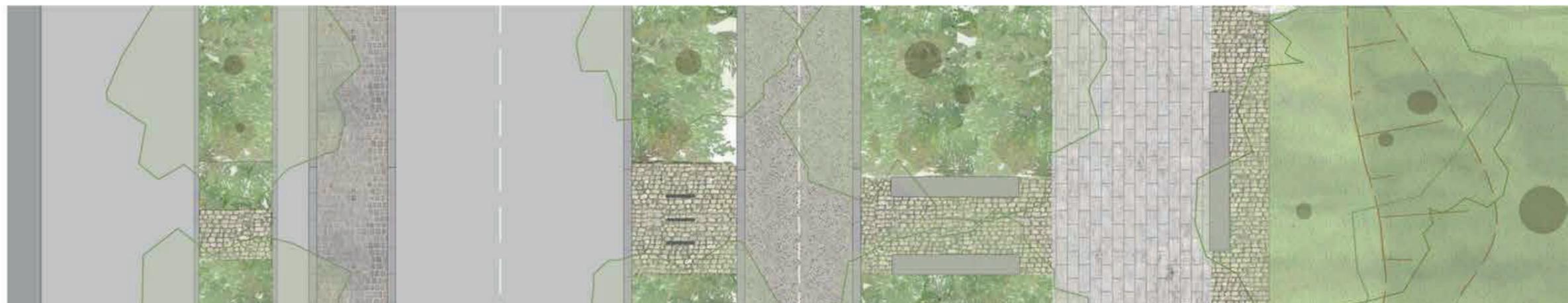
Coupe A1 : rue Iqbal Masih sud (source A Ciel Ouvert, 2021)



Coupe K : rue des Usines (source A Ciel Ouvert, 2021)



Coupe D2 : avenue Charles Floquet (source A Ciel Ouvert, 2021)



Coupe E : rue de la Victoire, rebaptisée « Cours de la Molette » (source A Ciel Ouvert, 2021)

### Gestion des réseaux

Le raccordement au Réseau de Chaleur Urbain (RCU) est envisageable pour tous les lots. Pour cela la création d'un appoint de secours au gaz est prévu dans le cadre de l'opération d'aménagement, sur un terrain d'une surface de 1000 m<sup>2</sup> en bordure de l'avenue Charles Floquet.

Le raccordement des différents lots nécessite également la prise en compte d'un certain nombre de dispositions au niveau de la conception de chaque lot.

### Gestion des déchets ménagers

La gestion des déchets ménagers sera opérée par collecte avec des locaux spécifiques intégrés aux immeubles. Une aire de présentation sera implantée dans le domaine privé et accessible depuis l'espace public. Des espaces spécifiques sont prévus pour l'installation de quatre bacs de tri à l'intérieur des logements, un composteur dans le jardin collectif. Chaque programme prévoira pour ses halls des locaux pour encombrants situés au rez-de-chaussée des constructions. Le dimensionnement du local devra être supérieur à 6 m<sup>2</sup> par hall.

### Une collecte des bio-déchets à disposition des futurs habitants.

La mise à disposition des habitants d'un système permettant la gestion des biodéchets sous forme de composteur collaboratifs par exemple, est impératif afin de répondre aux objectifs de la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (généralisation du tri à la source des Biodéchets d'ici 2025) d'une part, et aux objectifs du PCAET (réduire de 10 % les déchets ménagers, augmenter la valorisation de matière pour atteindre 50 kg/habitant/an en 2030) d'autre part.

### Audit des Produits, Equipement, Matériaux, Déchets

Certaines zones du projet de déconstruction rentrent dans le cadre de l'application du décret n° 2021-821 du 25 juin 2021 relatif au diagnostic portant sur la gestion des produits, équipements, matériaux et des déchets issus de la démolition ou de la rénovation significative de bâtiments venu modifier et renforcer le texte sur le diagnostic déchets du 12 juillet 2010 et de son décret d'application n°2011-610 du 31 mai 2011.

Le diagnostic déchet a évolué en diagnostic Produits, Equipement, Matériaux, Déchets (PEMD).

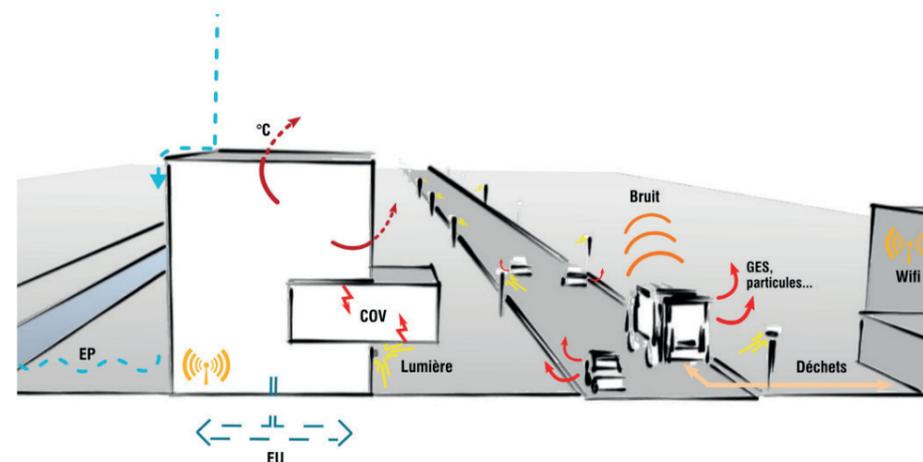
Devront ainsi donner lieu à un diagnostic PEMD, les opérations de démolition ou de réhabilitation significative de bâtiments suivantes :

- « dont la surface cumulée de plancher de l'ensemble des bâtiments concernés est supérieure à 1 000 m<sup>2</sup> ;
- « concernant au moins un bâtiment ayant accueilli une activité agricole, industrielle ou commerciale et ayant été le siège d'une utilisation, d'un stockage, d'une fabrication ou d'une distribution d'une ou plusieurs substances classées comme dangereuses en application de l'article R. 4411-6 du code du travail. »

Le diagnostic permet d'évaluer la quantité des différents types de produits, matériaux et équipements issus des travaux de curage, de désamiantage et de déconstruction et d'en faire une estimation de l'état de conservation.

Cette étude permet également d'identifier tous les déchets dangereux présents sur site afin d'anticiper leurs filières d'évacuation optimales et leur coût de traitement. Le diagnostic PEMD doit aussi fournir des indications sur les précautions de dépose, de stockage et de transport de ces produits, équipements, matériaux et déchets ainsi que les conditions techniques et économiques pour parvenir à leur réemploi, leur valorisation ou leur élimination. En cas de vices ou de désordres apparents du bâtiment, le diagnostic fournit des indications sur les précautions de démolition ou de réhabilitation.

Dans la conduite de la loi AGEC et afin de valoriser les Produits, Equipements, Matériaux et Déchets listés dans le diagnostic PEMD, la METROPOLE DU GRAND PARIS doit prévoir la nomination d'une équipe spécialisée en réemploi qui intégrera dans les travaux de déconstruction les prestations de déposes soignées, conditionnement et revente/valorisation.



Résidus et émissions (source TRANS-FAIRE, 2014)

## Stratégie de valorisation des déchets

La stratégie de valorisation est basée sur deux objectifs :

L'obligation régionale établie par le Plan Régional de Gestion et de Prévention des Déchets IDF (PRGPD) qui fixe un taux minimal de valorisation des déchets de la construction et de la démolition à 70% ;

La volonté de la Maîtrise d'Ouvrage, portée par le groupement de Maîtrise d'Oeuvre de réinjecter une partie des gisements dans les futurs aménagements.

Dans ce sens, une stratégie est proposée pour répondre au mieux aux deux objectifs fixés et s'articule autour de deux moments forts :

Phase préparatoire : précurage, désamiantage, déplombage ;

Travaux de démolition : déconstruction des éléments, tri et évacuation vers les exutoires.

Cette stratégie est la réponse la plus adaptée à l'opération compte tenu des contraintes temporelles, l'étendue de la zone d'étude, le phasage, la maîtrise des nuisances...

### Filières de valorisation

Les exutoires seront soit intermédiaires soit finaux.

En fonction des entreprises de travaux, de leurs capacités à préparer les lots de déchets en vue de leur valorisation et des moyens logistiques, certains matériaux pourraient être acheminés directement vers les exutoires finaux.

Un travail de recherche des plateformes de reconditionnement et de réemploi est envisagé pour les ressources qui seront réinjectées sur site ou pour les gisements à fort potentiel de réemploi.

En plus des possibilités de création de plateformes sur site pour la dépose, le stockage et la réutilisation des ressources in-situ ou en dehors du site par le biais du don ou de la revente.

Les gisements sont répartis selon la nature de dépose (démolition/déconstruction) proposée dans le cadre de la stratégie de valorisation qui sera définie dans les phases suivantes du projet.

Nom du centre	Distance (km)	Ville	Valorisation
Déchetterie intercommunale du Blanc-Mesnil	2,7 km	Le Blanc-Mesnil	Recyclage
Déchetterie communale d'Aulnay-sous-Bois	4,8 km	Aulnay-sous-Bois	Recyclage
Eco-tri La Courneuve	Environ 7 km	La Courneuve	Recyclage
Coltrival	Environ 8,5 km	Livry-Gargan	Recyclage
Déchetterie intercommunale de Sevran	8,6 km	Sevran	Recyclage

Localisation des déchetteries ouvertes au BTP à proximité du site (source FFB, 2021)

## Gestion des ressources

Les principales ressources mobilisées par le projet en phase de fonctionnement sont l'énergie et l'eau.

L'opération s'inscrit dans une démarche environnementale qui induit un engagement en terme de réduction des consommations de ressources naturelles.

Une réduction des consommation d'eau potable et des déchets

L'arrivée de nouveaux habitants, employés et usagers sur le site va entraîner une consommation en eau potable qui peut-être estimée à :

- Environ 28 000 m<sup>3</sup>/an pour les logements.
- Environ 2 600 m<sup>3</sup>/an pour l'activité.

Une volonté de limiter les consommations en eau potable durant la phase de fonctionnement

Cette volonté est prise en compte dans la conception du projet par :

Le recours à des équipements appropriés.

Un arrosage limité, l'utilisation d'essences locales nécessitant peu d'entretien.

Une volonté de limiter les besoins énergétiques

Les constructions respecteront des consommations inférieures à la réglementation thermique en

vigueur (future RE2020) qui permet de limiter les consommations énergétiques.

## Gestion des risques et nuisances

### La pollution des sols

En phase chantier et en phase d'exploitation, des dispositions seront prises pour prévenir, éviter et

gérer les risques de pollution des sols et des eaux souterraines.

### Les nuisances olfactives

En phase de fonctionnement, le périmètre d'étude ne sera globalement pas plus impacté par des nuisances olfactives.

### La pollution lumineuse

Le projet sera à l'origine d'émissions lumineuses correspondant à l'éclairage des espaces extérieurs et des constructions : cheminements extérieurs, espaces collectifs, accès et bâtiments, ce qui correspond aux émissions normales du contexte urbain.

### **Démarche éco-chantier**

La démarche éco-chantier est une approche responsable qui vise à limiter les impacts environnementaux, sociaux et sanitaires d'un chantier de construction, de rénovation ou de démolition. Elle s'inscrit dans une logique de développement durable en encourageant la gestion optimisée des déchets, la réduction des consommations d'énergie et d'eau, ainsi que la diminution des nuisances comme le bruit ou la poussière. Cette démarche implique également le choix de matériaux écologiques, une organisation logistique raisonnée et des méthodes de travail plus sobres. Sur le plan social, elle veille au respect des conditions de travail, à la sécurité des ouvriers et à la bonne communication avec les riverains. La mise en place d'un éco-chantier repose souvent sur un plan de gestion environnementale, un suivi régulier des indicateurs de performance, et la sensibilisation des équipes. Il s'agit de construire ou de rénover en conciliant efficacité, respect de l'environnement et responsabilité sociale.

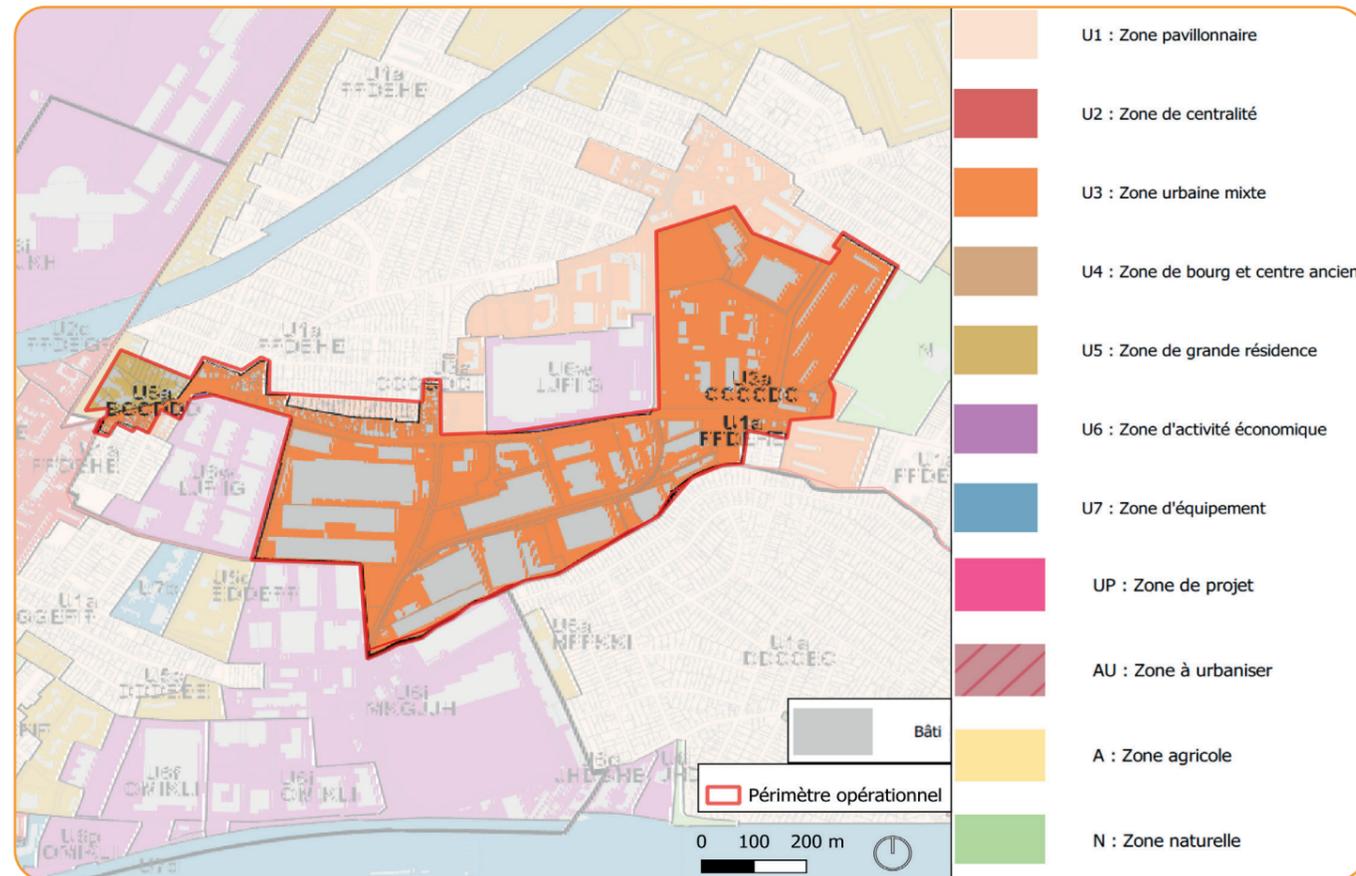
Une charte éco-chantier sera adoptée, elle établit un ensemble de lignes directrices, de principes et de mesures visant à minimiser les effets néfastes des activités de construction sur les ressources naturelles, la biodiversité, la qualité de l'air, de l'eau et du sol, ainsi que sur le climat. La charte de chantier à faible impact environnemental contribue à créer des environnements bâtis plus durables en minimisant les conséquences négatives des activités de construction sur l'environnement et en favorisant des pratiques plus respectueuses des ressources naturelles.



# Contexte réglementaire

## GOVERNANCE

- Requalification du quartier de la Molette initiée par la Ville du Blanc-Mesnil, puis poursuivie par la Métropole du Grand Paris au titre de sa compétence aménagement d'intérêt métropolitain.
- L'étude d'impact fait partie d'un processus d'évaluation continue dans un jeu d'acteurs intégrant des engagements environnementaux.



Zonage au PLUi (source PLUi de l'EPT Paris Terres d'Envol, 2024)

## POLITIQUE D'URBANISME LOCALE

- Le site d'étude est couvert par le périmètre du SDRIF-E ainsi que du Contrat de Plan Etat-Région.
- Le Blanc-Mesnil et le projet d'aménagement sont concernés par le SCoT de la Métropole du Grand Paris.
- Le projet se développe sur le territoire de l'Établissement Public Territorial Paris Terres d'Envol qui regroupe 8 villes dont le Blanc-Mesnil.
- Le Blanc-Mesnil est concerné par le Contrat de Développement Territorial du Pôle Métropolitain du Bourget.
- La commune du Blanc-Mesnil est concernée par le Plan Local d'Urbanisme (PLU) et le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de Paris Terres d'Envol est en cours de réalisation. Ce dernier a été arrêté en 2024 et son approbation est prévue à l'été 2025.
- Le projet est concerné par une OAP du PLU, celle-ci évoluera avec le PLUi.



## SERVITUDES

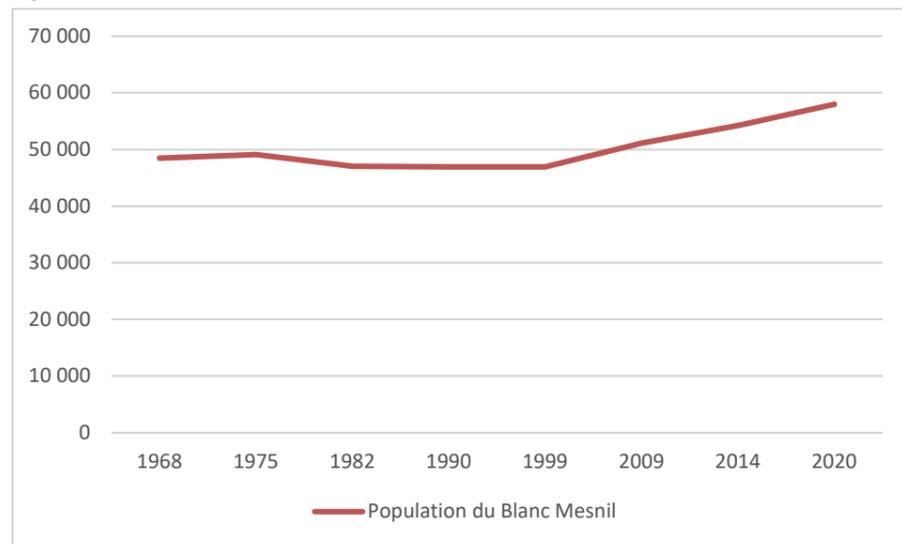
- Une servitude aéronautique de dégagement de l'aéroport du Bourget (112 m NGF) est identifiée sur le secteur de la Molette.
- Une servitude de canalisation de transport de gaz naturel est identifiée sur le secteur de la Molette.
- Une servitude liée à la présence d'une ligne électrique souterraine est identifiée sur le secteur de la Molette.
- Une servitude en lien avec les rayons de protection de 500 m des églises Saint-Nicolas et Saint-Charles-Borromée est identifiée sur le secteur de la Molette.



# Contexte socio-économique

## POPULATION

- La commune du Blanc-Mesnil accueille 57 498 habitants.
- La taille des ménages augmente peu depuis 1990, ce sont majoritairement des familles. Il y a peu de ménages d'une personne.
- Une population plutôt jeune qui représente environ 20 % de la commune.
- La part de la population scolarisée est en hausse mais la part de la population (de plus de 15 ans) non scolarisée et sans diplôme ou certificat d'études primaires reste bien supérieur à la moyenne départementale et nationale.
- Le taux de pauvreté est de 32 % au Blanc-Mesnil, 4,4 points de plus qu'à l'échelle du département (27,6 %).



## HABITAT

- Le département de Seine-Saint-Denis est concerné par une forte demande de logements.
- Le parc de logements est majoritairement composé de locataires d'appartements.
- 22 % du parc des résidences principales de la commune sont en sur-occupation.
- Les principaux logements ont été construits entre 1946 et 1970.
- Le rythme de construction de logements est en baisse depuis 1990.



## ÉQUIPEMENTS

- Le taux de couverture global est faible pour les enfants de moins de 3 ans, et ne couvre pas la demande.
- La commune est néanmoins dotée d'équipements pour l'accueil de la petite enfance.
- Un dispositif d'information et d'aide aux familles est disponible dans la commune.
- La commune est dotée de nombreux équipements scolaires, de 5 collèges et de 3 lycées publics, ainsi que de 17 écoles maternelles et 18 élémentaires.
- La commune met à disposition de ses habitants une offre d'équipements sportifs et culturels variée.
- Les établissements de santé et établissements pour personnes dépendantes sont répartis sur l'ensemble du territoire communal.
- La commune possède de nombreuses structures administratives ainsi que des maisons de quartiers, lieux de partage et d'entraide.

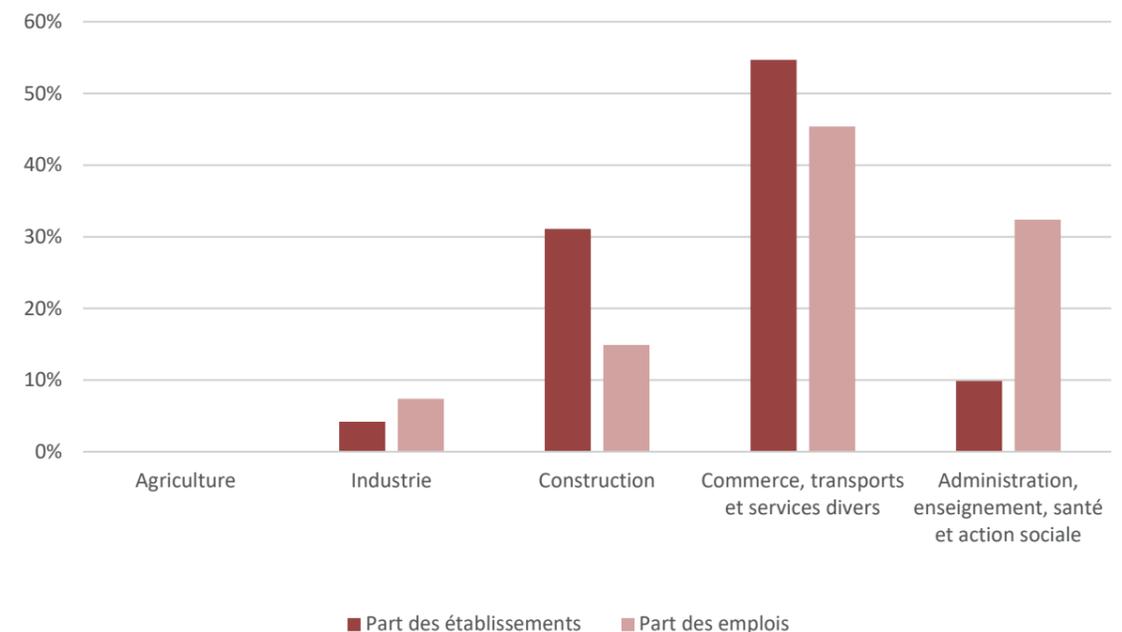


## EMPLOIS ET ACTIVITÉS

- Un fort taux de chômage, en particulier dans la tranche d'âge 25-54 ans et une diminution de la proportion d'actifs.
- La catégorie des employés est sur-représentée par rapport au département (29,9 % contre 26,4 %). Les secteurs du commerce, transport, administration, enseignement et santé sont les plus représentés.
- La majorité des actifs du Blanc-Mesnil travaille dans une autre commune.
- Les secteurs du commerce, du transport, de l'administration, de l'enseignement et de la santé sont les plus grands pourvoyeurs d'emplois aux échelles départementale et communale.
- Dans la commune, les créations d'entreprises augmentent en moyenne de 1,1% par an entre 2013 et 2022. Le nombre de créations d'entreprises est passé de 470 à 1 142 sur la période. A l'échelle départementale, la variation annuelle est identique.



Répartition des emplois et des établissements sur la commune du Blanc-Mesnil

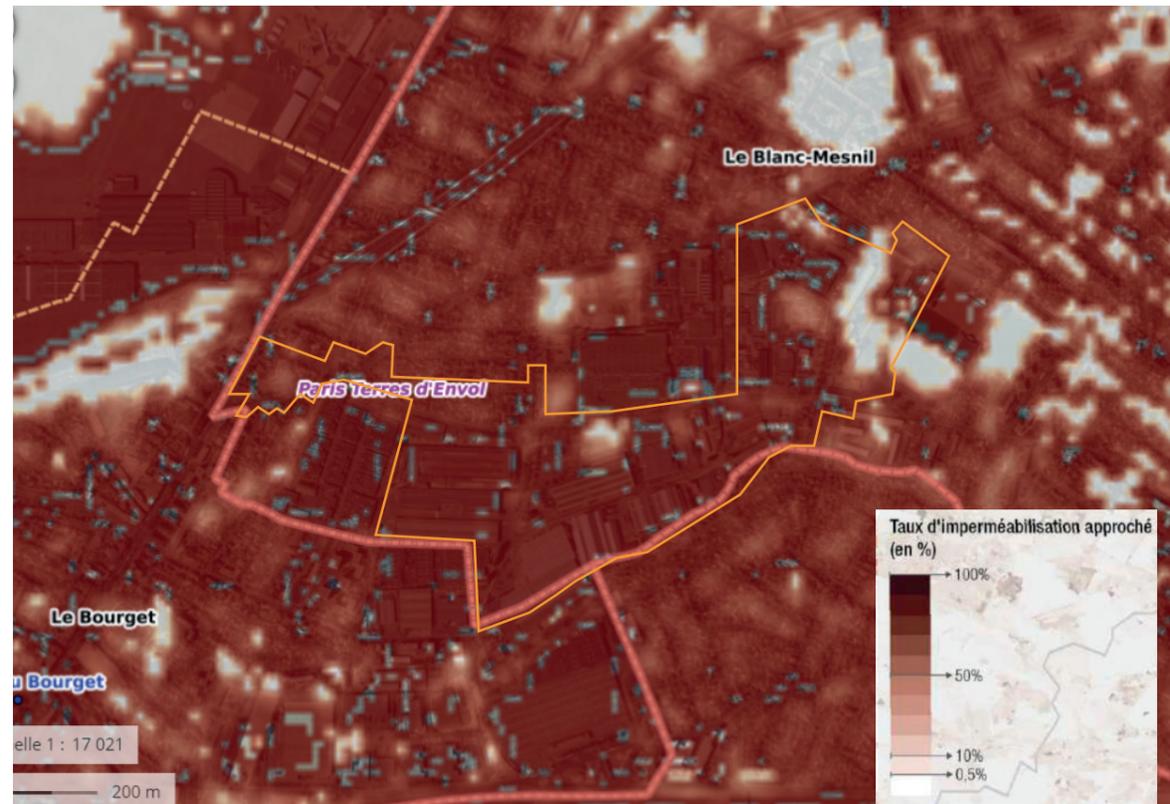


Part des emplois et des établissements au Blanc-Mesnil (source INSEE, 2023)

# Environnement physique

## TERRE ET SOL

- Un relief assez peu marqué.
- Une suite lithologique de haut en bas : remblais (X), limons des plateaux (LP), alluvions modernes (Fz), masses et marnes de gypse (e7a), marnes à pholadomyes (e6e), calcaires de Saint-Ouen (e6d), sables de Beauchamp (e6a), marnes et caillasses (e5d).
- Un risque moyen d'aléa de retrait-gonflement des argiles.
- Pas de risque de mouvement de terrain et de risque de dissolution de gypse.

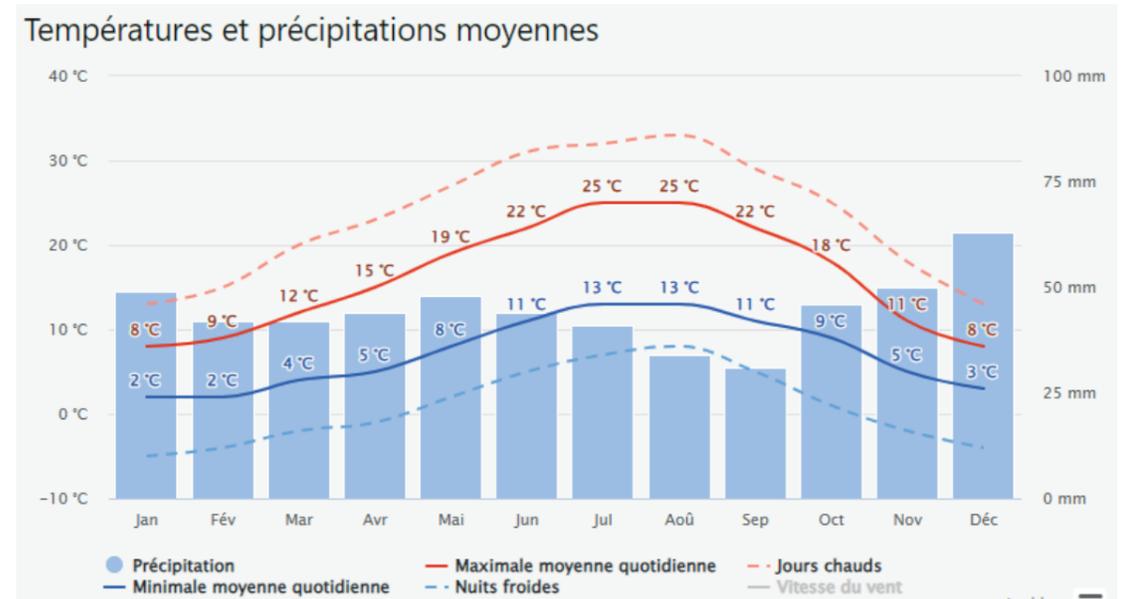


Taux d'imperméabilisation approché des sols (source Géoportail, 2015)

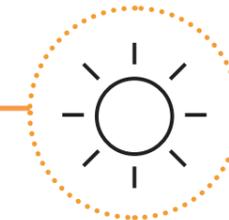


## CLIMAT

- Un climat tempéré avec des précipitations régulières, un ensoleillement moyen, des vents dominants du nord-est et du sud-ouest.
- Un potentiel moyen à fort de l'aléa réchauffement climatique sur le site.
- Une vulnérabilité moyenne à forte de l'effet d'îlot de chaleur urbain autour du projet.

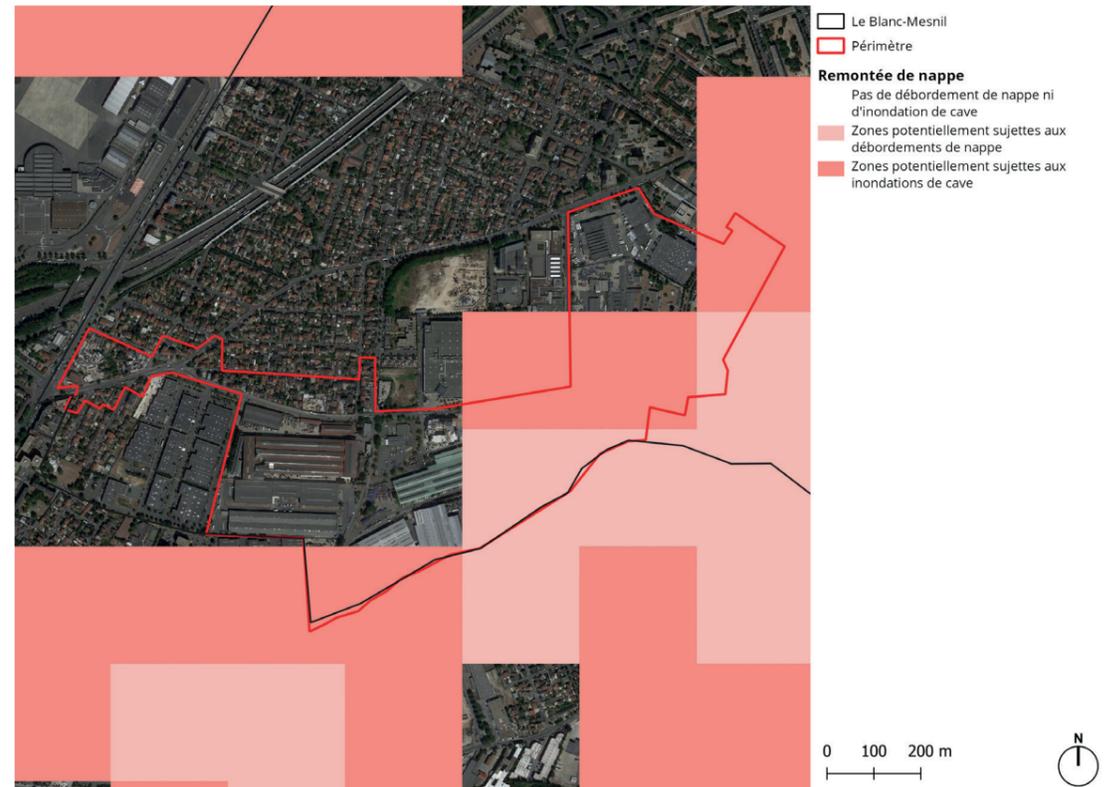


Températures et précipitations moyennes (source météoblue, 2022)



## EAU

- Le réseau hydrographique est constitué principalement de La Morée, qui s'écoule à environ 1,1 km au nord du site vers le sud-est. Le plan d'eau du parc Anne de Kiev se situe à environ 1,1 km au nord-est du site. La Molette, ru busé, se trouve au sud du site.
- La partie sud-est du site est une zone potentiellement sujette au risque d'inondation par remontée de nappes et inondation de cave.
- Le site appartient à la masse d'eau Eocène du Valois (FRHG104) à dominante sédimentaire et écoulement libre.
- L'indice de ruissellement est fort sur le site.
- Le critère zone humide est négatif sur le site.



Risques de remontée de nappe (source Infoterre, 2021)



# Rappel du phénomène d'îlot de chaleur urbain

La manifestation climatique la plus connue de l'influence du milieu urbain sur son climat est la formation d'un îlot de chaleur urbain (ICU)<sup>1</sup>.

L'effet global et local d'îlot de chaleur urbain, dans un contexte de réchauffement climatique et la prévision d'augmentation des populations urbaines, est un vrai enjeu à prendre en compte dans l'aménagement du territoire avec des mesures de lutte conséquentes.

## Facteurs physiques expliquant les phénomènes d'ICU

Les différents points suivants sont des facteurs de modification climatique pouvant amplifier ou atténuer les phénomènes d'ICU :

- La météo se caractérise par une forte chaleur, ciel dégagé, vent faible
- L'irradiation des surfaces engendre une absence d'ombrage
- Les propriétés thermophysiques des matériaux utilisés pour la construction des bâtiments, des voiries et autres infrastructures
  - Albédo
  - Emissivité
  - Coefficient d'évapotranspiration

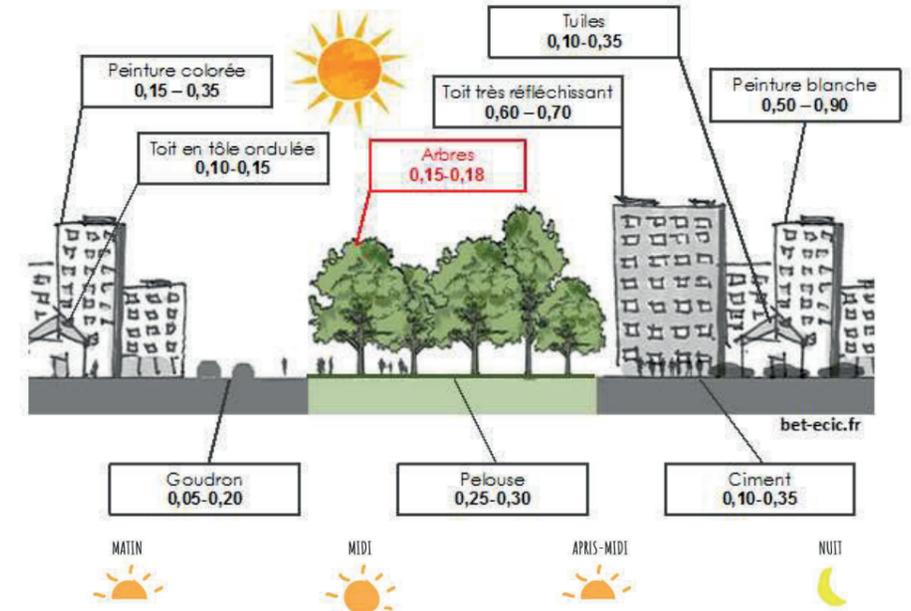
- La morphologie urbaine se caractérise par des voies de circulation importantes, grandes hauteurs des bâtiments
- Le dégagement de chaleur issu des activités humaines provient des moteurs, systèmes de chauffage et de climatisation, etc.

Dans le contexte urbanisé du Blanc-Mesnil, l'imperméabilisation des sols amplifie le phénomène d'ICU. Les revêtements sont souvent de couleur sombre (bitume, toiture en zinc, etc...), ce qui n'améliore pas les conditions localement.

Dans la plupart des cas, les opérations sont sujettes à des phénomènes d'ICU en vue du dérèglement environnemental.

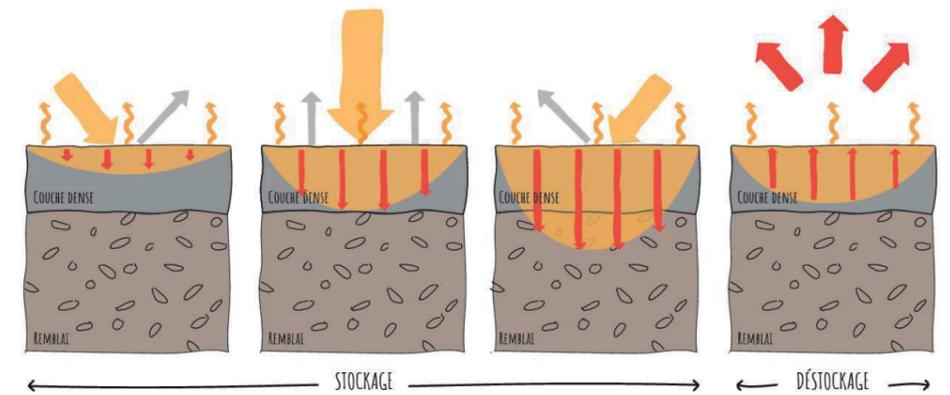
## Albédo

Source : Xpair



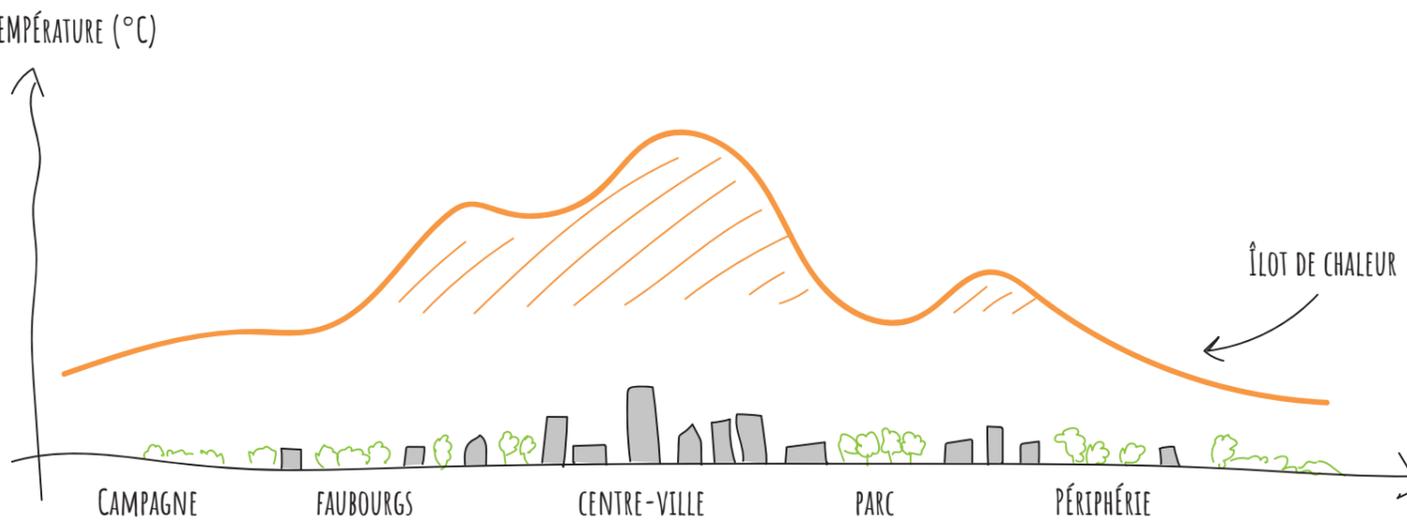
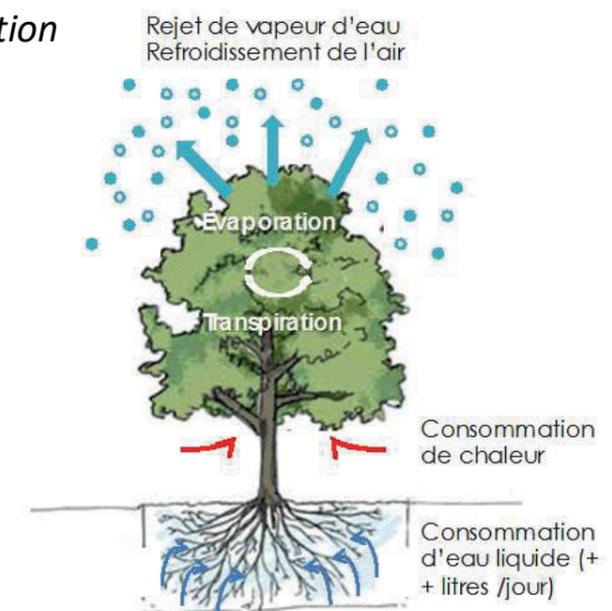
## Emissivité

Source : TF



## Evapo-transpiration

Source : Xpair



Variation de température entre un centre-ville et sa périphérie (source TRANS-FAIRE, 2022)

<sup>1</sup> « La vulnérabilité de la ville à la chaleur par l'approche Zones climatiques locales », IAU, Note rapide N°661, 2014

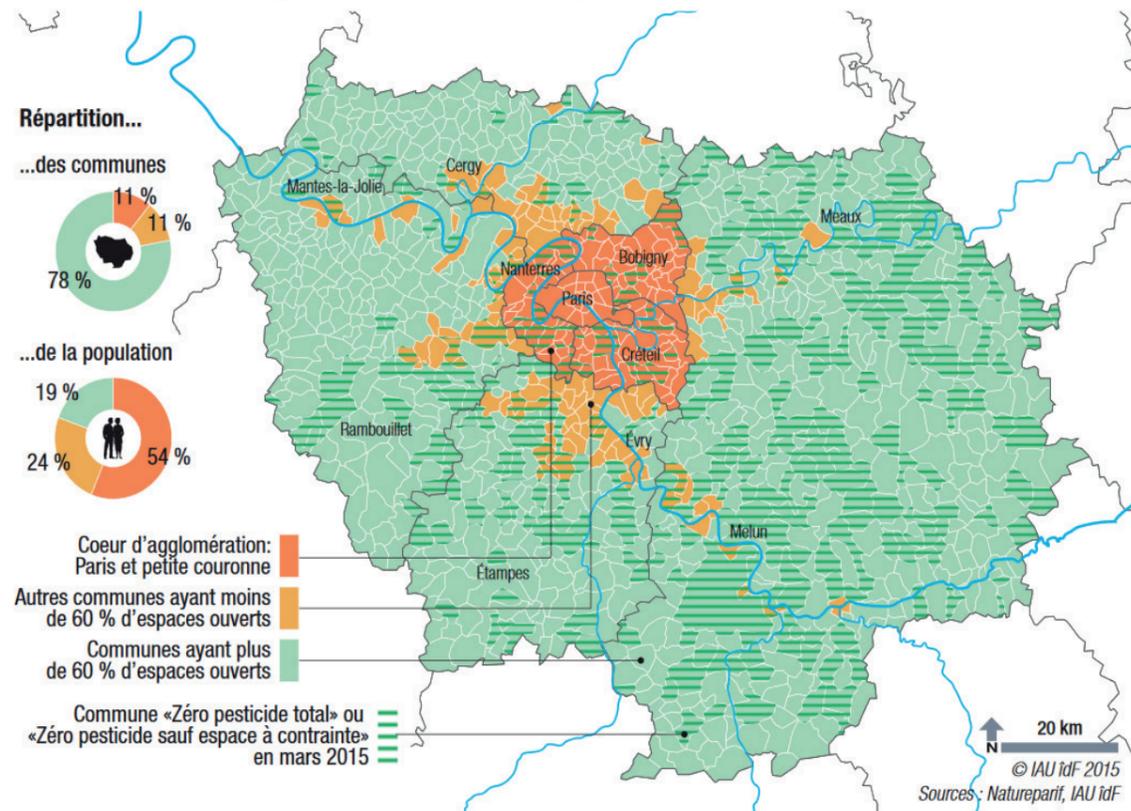
# Milieu naturel

## RESEAUX ECOLOGIQUES

- Le projet est situé à 1 km au sud-est du réservoir de biodiversité du parc de la Courneuve, et à 4,5 km au sud-ouest du réservoir de biodiversité du parc du Sausset.
- Le projet est localisé à 2 km au nord d'un corridor de la sous-trame herbacée à préserver.
- Les sites Natura 2000 du Parc de la Courneuve et du Parc du Sausset sont localisés, respectivement, à 1 km au nord-ouest et à 4,5 km au nord-est du projet.
- Le projet est localisé à 1 km à l'est des ZNIEFF de type I et II du parc départemental de la Courneuve et à 4,5 km à l'ouest des ZNIEFF de type I et II du parc de Sausset.
- L'Espace Naturel Sensible boisé du parc de la Courneuve est à 1 km à l'ouest.



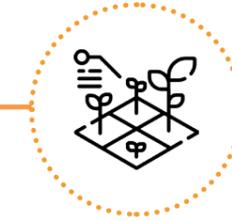
### Carte des communes ayant moins de 60 % d'espaces ouverts



Communes ayant moins de 60% d'espaces ouverts (source Natureparif, Institut Paris Région, 2015)

## HABITATS

- Un site très urbanisé (voiries et bâtis très présents) avec quelques espaces verts (friches ou parc urbain) à faible valeur écologique.
- Le site ne présente pas d'enjeu de zones humides et se trouve à 600 m au nord-est d'une zone humide.



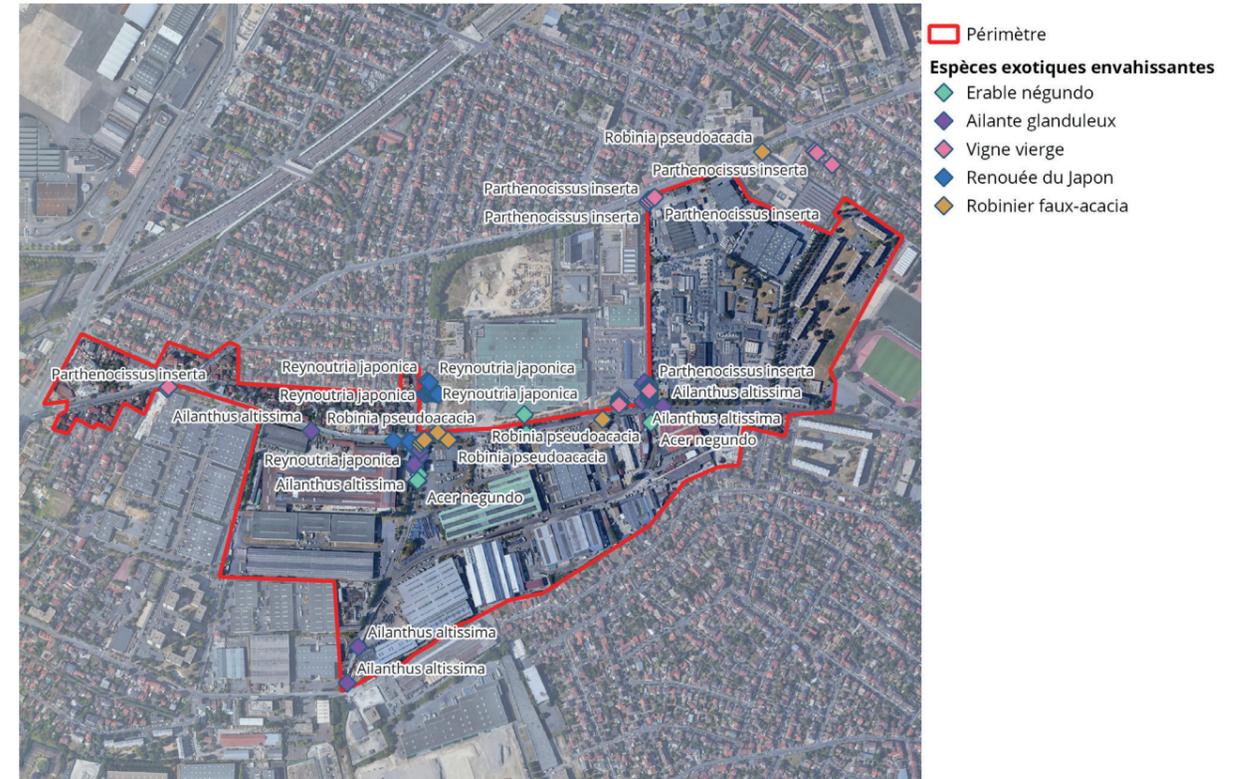
Habitats (source TRANS-FAIRE, 2023)

## ESPECES

- Présence de 8 espèces végétales exotiques envahissantes.
- Présence de 8 espèces de lépidoptère sans enjeux.
- Présence de 5 espèces d'orthoptère dont 1 protégée.
- Présence d'1 espèce de mantidé protégée.
- Présence d'1 espèce de reptile protégée.
- Présence de 23 espèces d'oiseau dont 15 protégées.
- Présence de 2 espèces de chiroptère protégées.



Flore patrimoniale (source Ecogée / TRANS-FAIRE, 2025)



Espèces exotiques envahissantes (source Ecogée / TRANS-FAIRE, 2025)



Localisation des insectes à enjeux (source Hugo-Meunier / TRANS-FAIRE, 2025)



Espèces de reptile à enjeux (source Hugo-Meunier / TRANS-FAIRE, 2025)

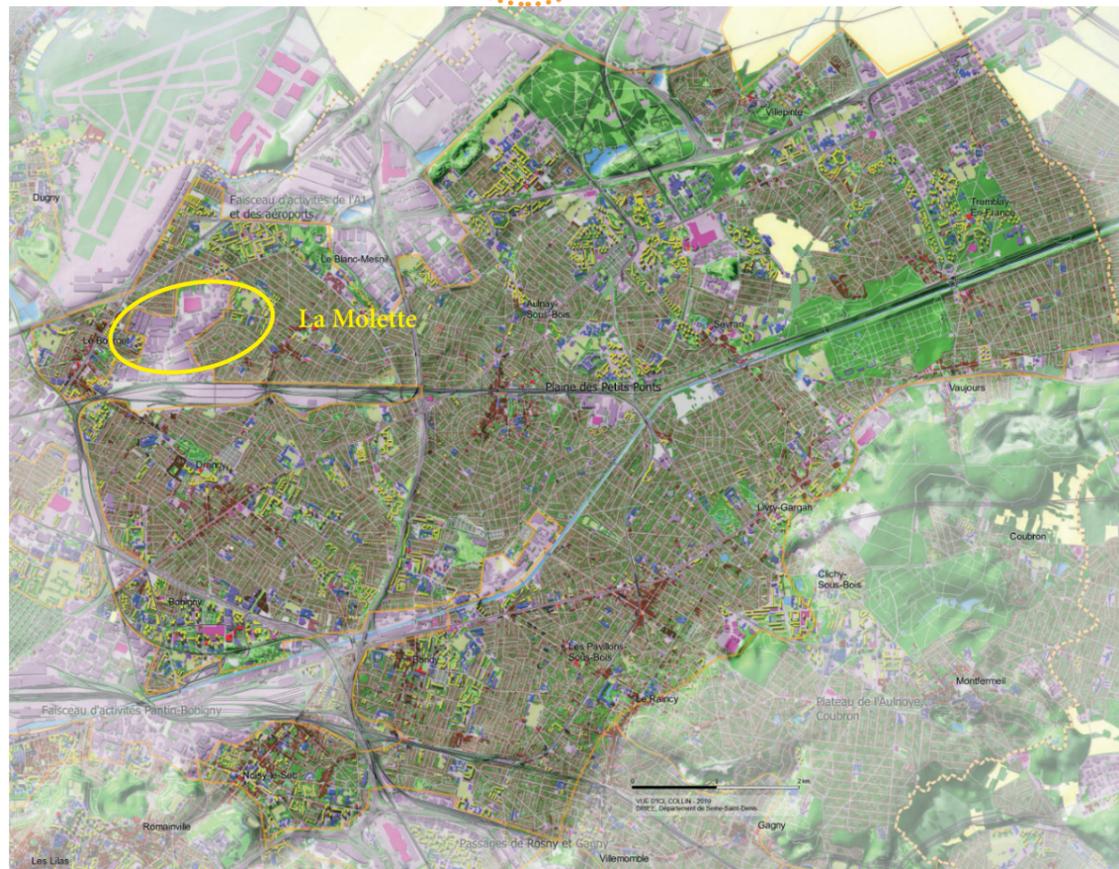


Localisation des espèces d'oiseaux à enjeux (source Ecogée / TRANS-FAIRE, 2025)

# Milieu urbain et paysage

## PAYSAGE ET USAGE

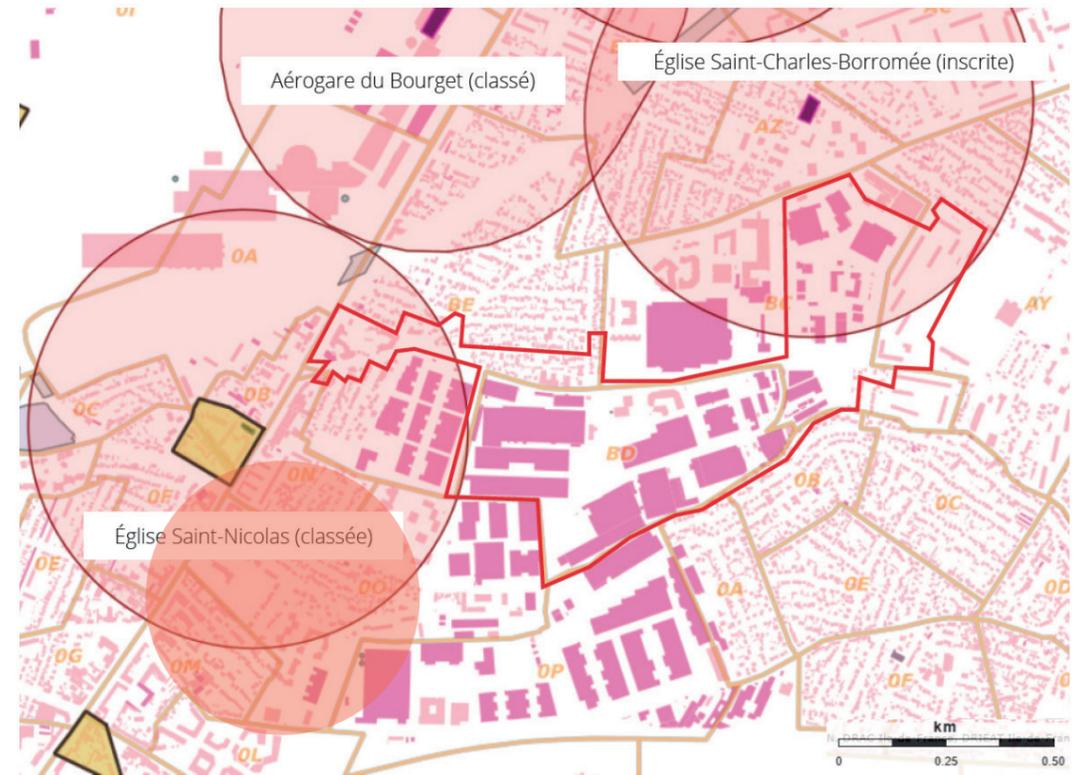
- Un atlas des paysages de Seine-Saint-Denis a été élaboré en 2019.
- Le Blanc-Mesnil est compris dans la grande unité paysagère Plaine de France.
- Le périmètre fait partie d'une sous-unité paysagère : Plaine des Petits Ponts.
- Le site n'est pas dans un secteur de fouilles archéologiques obligatoires.
- Le quartier de La Molette est la plus ancienne zone industrielle de la ville du Blanc-Mesnil. Elle a été créée en 1920.
- Le site d'étude fait partie de deux sous-unités paysagères : Le Faisceau d'activités de l'A1 et des aéroports dans sa très grande majorité et La plaine des Petits Ponts au niveau du tissu pavillonnaire peu présent sur le site.



Carte de l'unité paysagère Plaine de France (source Département de la Seine Saint-Denis, 2019)

## PATRIMOINE BÂTI

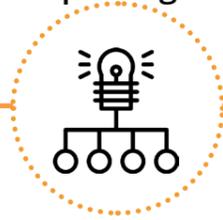
- Aucun monument classé ou inscrit ne se trouve dans le périmètre de l'opération. En revanche, ce dernier est intersecté par les périmètres de protection de l'église Saint-Charles-Borromée, au nord et de l'église Saint-Nicolas, à l'ouest.
- Plusieurs monuments historiques sont présents au Blanc-Mesnil.
- Un seul monument historique se trouve sur la commune, il s'agit de l'église Saint-Charles-Borromée. Les autres périmètres de protection concernent.



Monuments inscrits et classés (source Atlas des patrimoines, 2025)

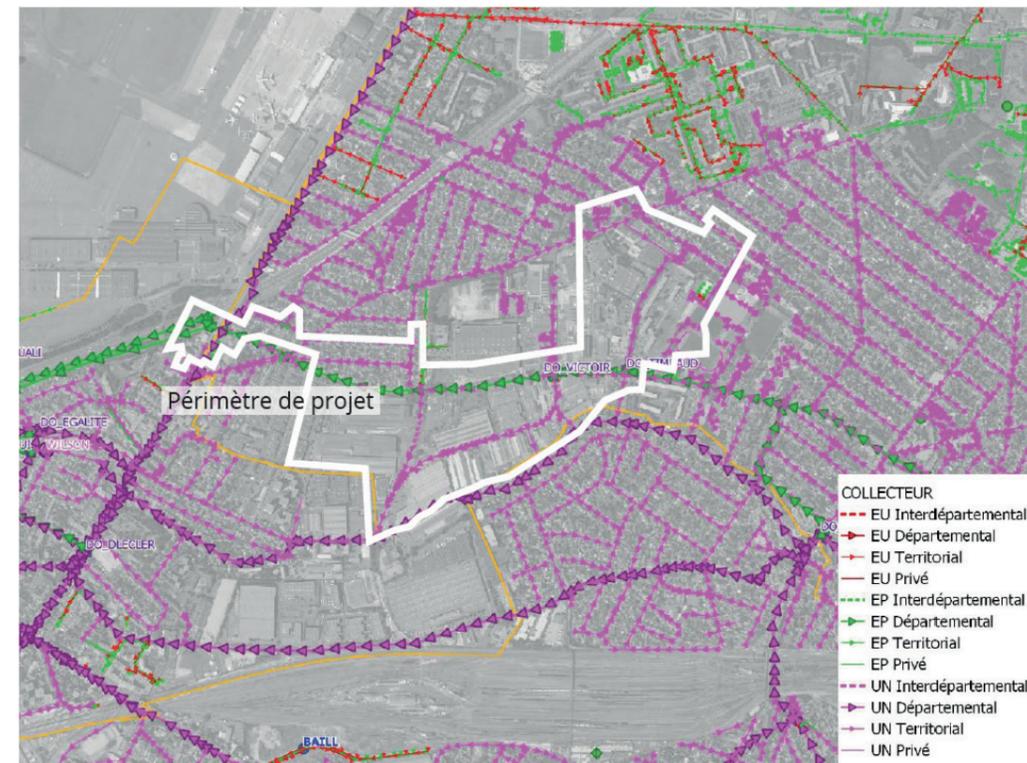
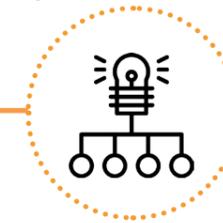
## ÉNERGIE ET RESEAUX

- Les principales politiques locales de l'énergie qui s'appliquent au territoire sont le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) d'Île-de-France et le Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM) de la Métropole du Grand Paris et le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Paris Terres d'Envol.
- La consommation d'énergie au Blanc-Mesnil est de 637 GWh en 2019. Le résidentiel (48,3 %), le tertiaire (29,3 %) et le transport routier (23,7 %) en représentent la quasi-totalité.
- Les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de la commune (scopes 1 & 2) se sont élevées à 114 ktéq.CO<sub>2</sub> en 2019, les trois premiers secteurs émetteurs sont le résidentiel (41, 4 %), les transports routiers (37 %) et le tertiaire (17,6 %).
- Le réseau de chaleur du Blanc-Mesnil alimente 4 150 équivalents-logements en chauffage et eau chaude, dont 90 % d'habitations. Le réseau de chaleur est alimenté majoritairement par la géothermie.



## AUTRES RESEAUX

- L'eau potable distribuée au Blanc-Mesnil provient de Suez Eau.
- La consommation d'eau potable moyenne dans la commune du Blanc-Mesnil est d'environ 54 m<sup>3</sup> par habitat/an.
- Le réseau de collecte des eaux est unitaire, les eaux usées sont traitées par la station Seine aval et Seine-Morée du SIAAP.
- La couverture numérique est supérieure à 90 % dans la commune.



Extrait du plan global des réseaux fourni en annexe du zonage d'assainissement de Paris Terres d'Envol et légende correspondante  
(Source EPT Paris Terres d'Envol, 2021)

## DÉCHETS

- Tonnages 2021 du territoire : 183 902 tonnes sur l'ensemble des communes de l'intercommunalité qui sera augmenté avec l'arrivée du projet.
- L'enlèvement des ordures ménagères est assuré 2 à 3 fois par semaine par l'Etablissement Public Territorial.
- Le traitement est délégué au SYCTOM parisien.



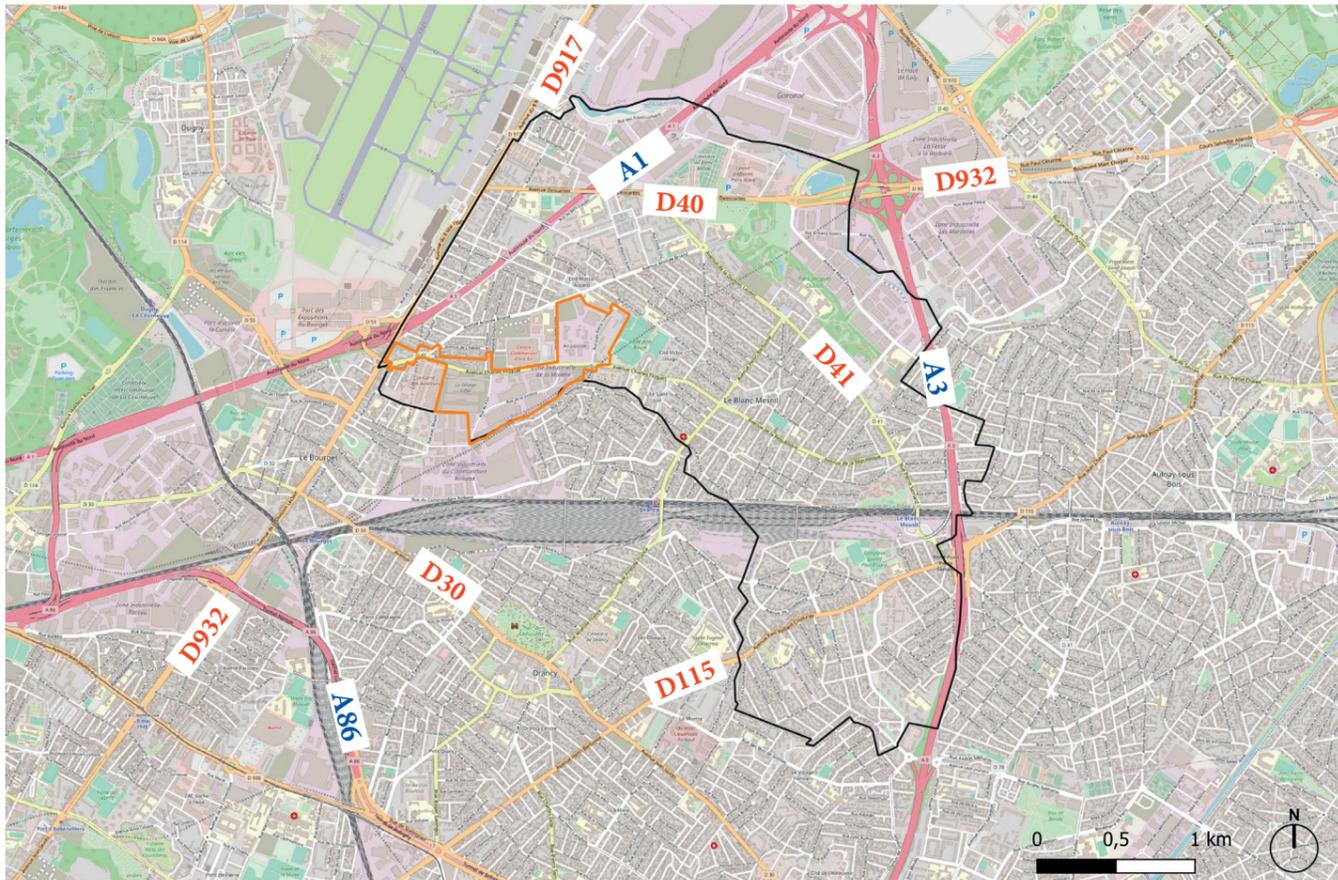
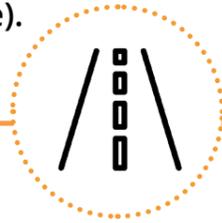
Nom du centre	Distance (km)	Ville	Valorisation
Eco-tri La Courneuve	Environ 7 km	La Courneuve	Recyclage
Coltrival	Environ 8,5 km	Livry-Gargan	Recyclage
ADS IDF Nord	Environ 11,5 km	Romainville	Recyclage
Lejeune Père et Fils	Environ 11,5 km	Romainville	Recyclage
Déchetterie SYCTOM	Environ 15 km	Gennevilliers	

*Localisation des déchetteries ouvertes au BTP à proximité du site (source FFB, 2023)*

# Déplacements

## RÉSEAU ROUTIER

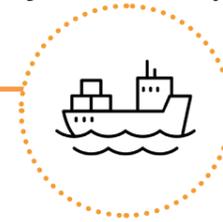
- Un projet à proximité d'axes majeurs : A1, D932 (ex N2) à l'ouest, A3 plus loin à l'est.
- Un maillage local quasi-orthogonal avec des artères principales est-ouest (avenues Floquet et Briand) et des voies de desserte nord-sud.
- Un report du trafic inter-quartier et inter-communal sur les voies communales causant saturation et nuisances (notamment à l'ouest du secteur).
- L'ensemble des carrefours à proximité fonctionne de manière hétérogène.
- Un stationnement en voirie concentré sur les petites rues pavillonnaires, des capacités dédiées aux travailleurs et clients sur le reste du quartier (en lien avec sa fonction industrielle).



Réseau viaire structurant à l'échelle du Blanc-Mesnil (fond OpenStreetMap)

## TRANSPORT FLUVIAL

- Le Canal de l'Ourcq et les quais de Bobigny sont à environ 6 km au sud.
- Le tronçon de la Villette-Aulnay-sous-Bois peut accueillir des embarcations de 400 à 650 tonnes.

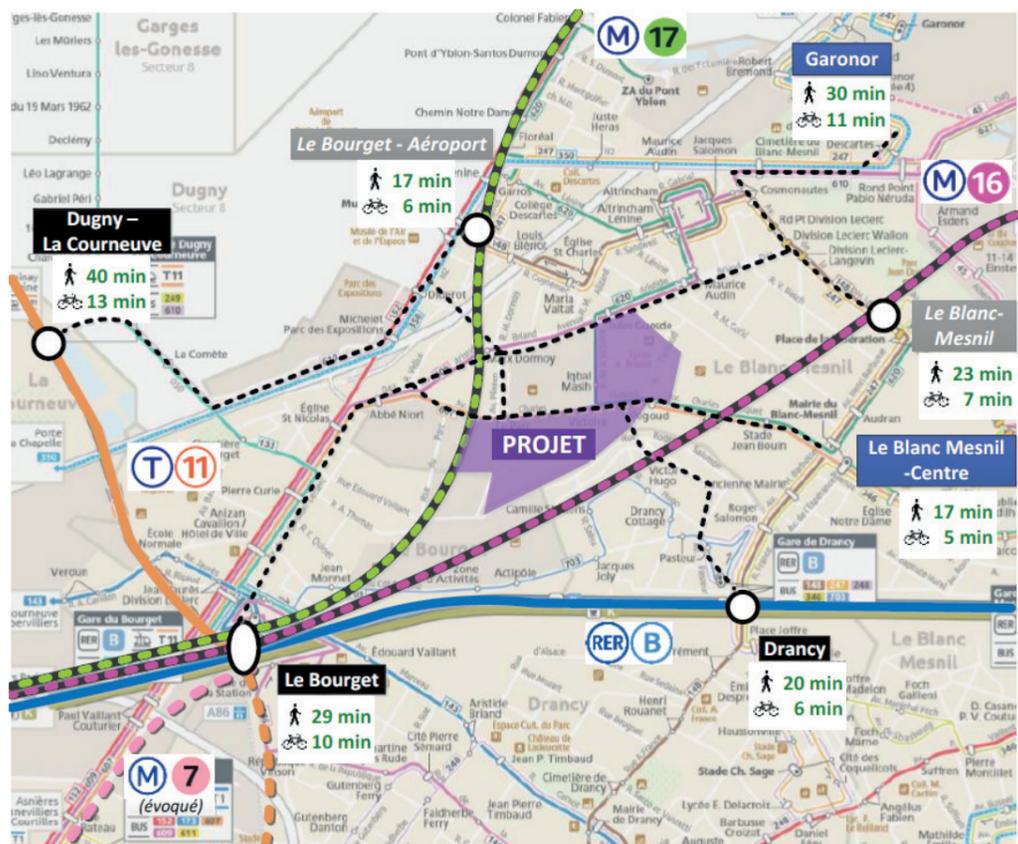


Secteur La Molette

Réseau de transport fluvial (source Voies Navigables de France, 2018)

## TRANSPORTS EN COMMUN

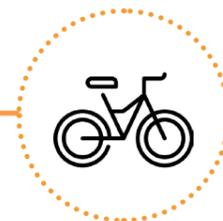
- Les grandes gares parisiennes sont accessibles en moins d'une heure de transports en commun.
- La commune est desservie par plus de 15 lignes de bus jour et par des bus de nuit, 2 gares du RER B, le métro 16 et 17.
- Le réseau de bus local composé des lignes 607, 609 et 620 marque l'arrêt dans le quartier (1 bus /10 minutes en HP) desservant les communes limitrophes et les gares RER.
- Les gares RER B Le Bourget et Drancy sont à 15-30 min à pied et rejoignent Châtelet en 10 min.
- Le Grand Paris Express concerne directement la commune du Blanc-Mesnil, qui sera desservie par les lignes 16 et 17.
- Le pôle Le Bourget RER permet l'accessibilité à 4 bus, au tram 11, au RER B et au futur Grand Paris Express (jonction des lignes 16 et 17).



Desserte en transports en commun (source Île-de-France Mobilités, CDVIA, 2021)

## RÉSEAU PIÉTONS ET CYCLES

- Le PDUIF établit les ratios de stationnement vélos, tandis que le département et la commune créent de nouveaux aménagements cyclables.
- L'usage du vélo et de la marche est marginal.
- Sur le secteur le linéaire cyclable est cantonné à l'avenue Floquet et aux rues Dreyfus et Masih.
- Les cheminements piétons sont hétérogènes, parfois de très mauvaise qualité dans les secteurs dédiés à l'industrie.



■ 1,9 km de voirie en zone de circulation apaisée



■ Piste cyclable ■ Bande cyclable ■ Voies vertes  
■ Couloir de bus ouvert aux cyclistes ■ Double sens cyclable

Offre cyclable sur le secteur du Blanc-Mesnil (source Institut Paris Région, 2023)

# Risques, pollutions et nuisances

## RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

- Certains risques naturels concernant le périmètre comme l'aléa retrait-gonflement moyen, les inondations par remontées de nappes.
- Le périmètre n'est pas concerné par le gypse, les carrières ou glissement de terrain.
- Le risque d'inondation par remontée de nappe avéré dans le sud-ouest du périmètre.
- 18 ICPE potentiellement en fonctionnement dont un site Air Liquide classé Seveso seuil bas (procédure de cessation d'activité engagée).
- Le périmètre fait l'objet d'un risque de transport de matières dangereuses.

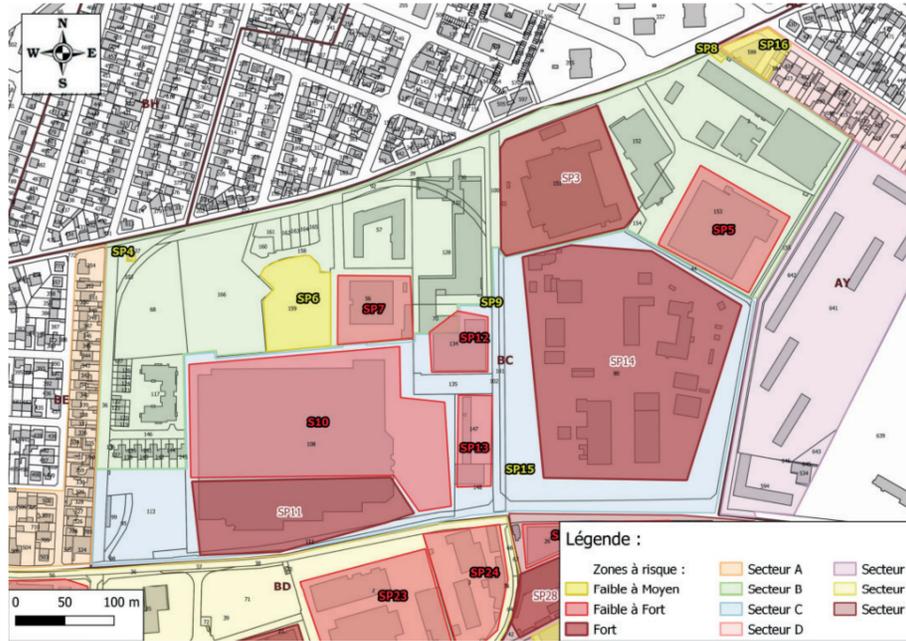
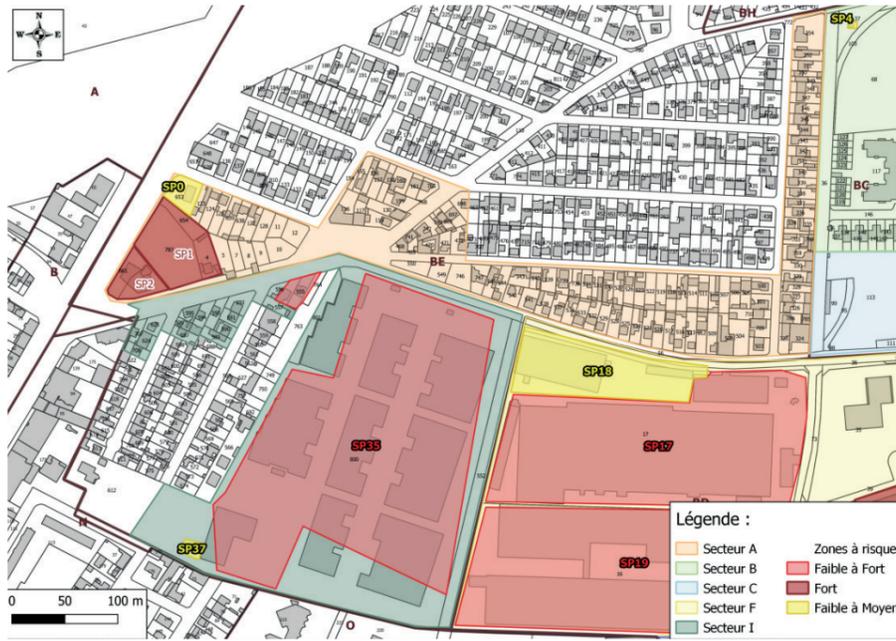


## POLLUTIONS

- 32 sites CASIAS (anciens BASIAS) répertoriés dans la commune dont 24 dans le périmètre d'étude.
- Un sites BASOL est situé dans le périmètre de l'opération : ancienne usine de fonderie d'aluminium.
- De nombreuses zones du site avec un potentiel fort de pollution du sol.
- Un territoire dont les nappes sont vulnérables aux pollutions.
- La pollution lumineuse est caractéristique de l'agglomération parisienne.
- Une qualité de l'air moyenne (70 % du temps), voire dégradée à mauvaise avec un secteur aérien sur-représenté dans les postes d'émission.
- Risque de pollution au plomb sur le département.



Carte répertoriant les sites CASIAS (source DRIEE IDF, 2018)

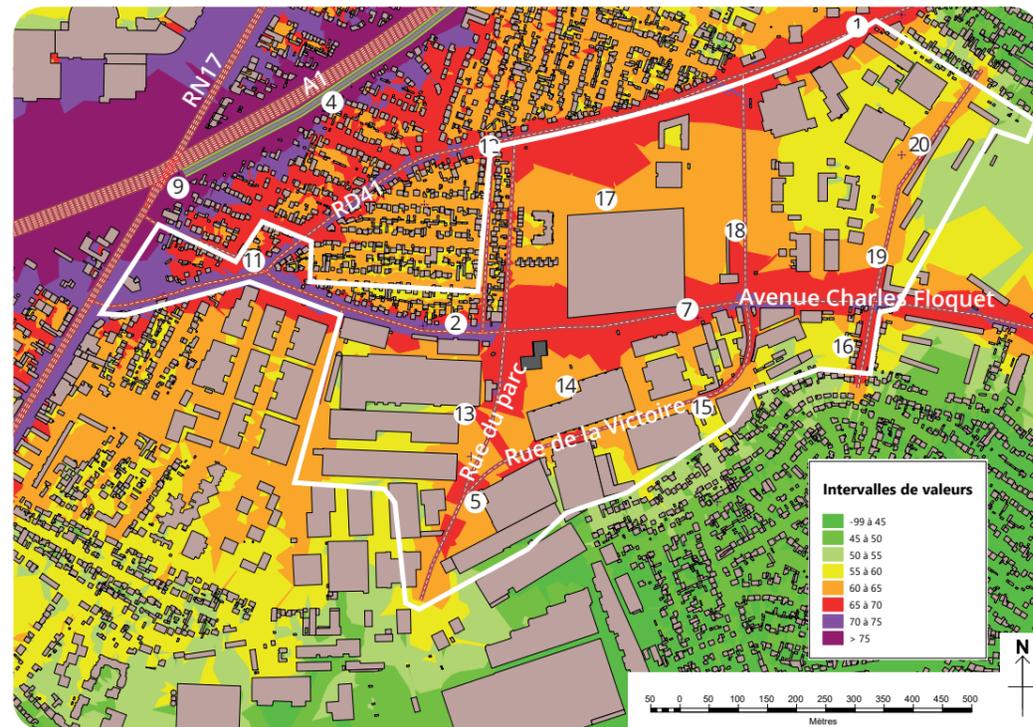


Zones à risques de pollution sur le site (source IDDEA, 2021)

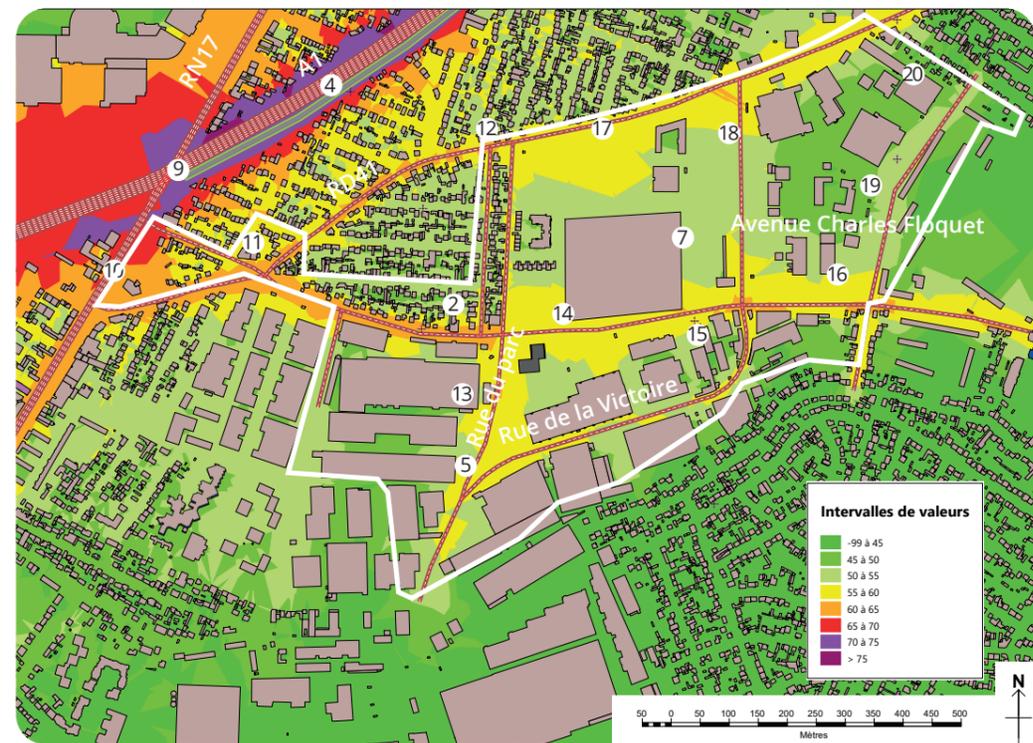
## NUISANCES

- Des niveaux sonores relativement important (au-dessus de 60 dB pour environ 50 % de la population).
- Les principaux axes génèrent des niveaux sonores élevés sur le périmètre d'étude.
- L'étude de terrain présente des niveaux sonores bruyants près des axes routiers, mais des niveaux vraiment plus faibles sur la partie est du site.
- La pollution lumineuse est caractéristique de l'agglomération parisienne.

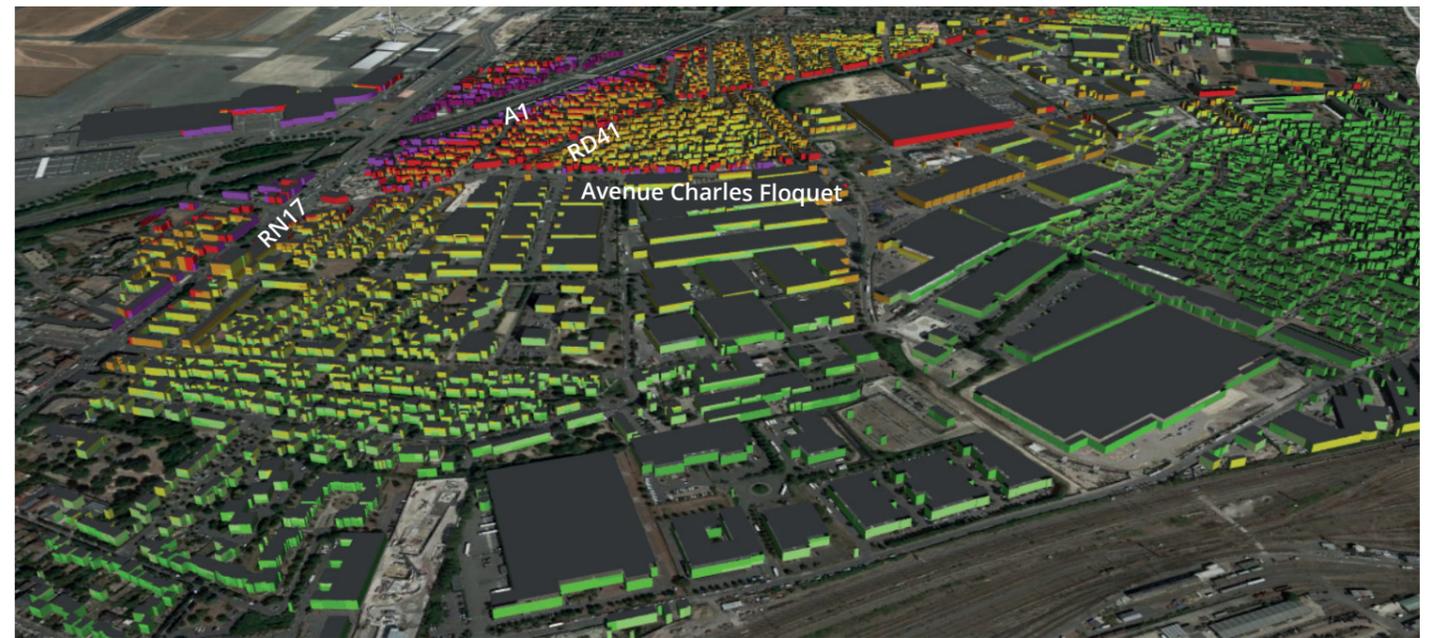




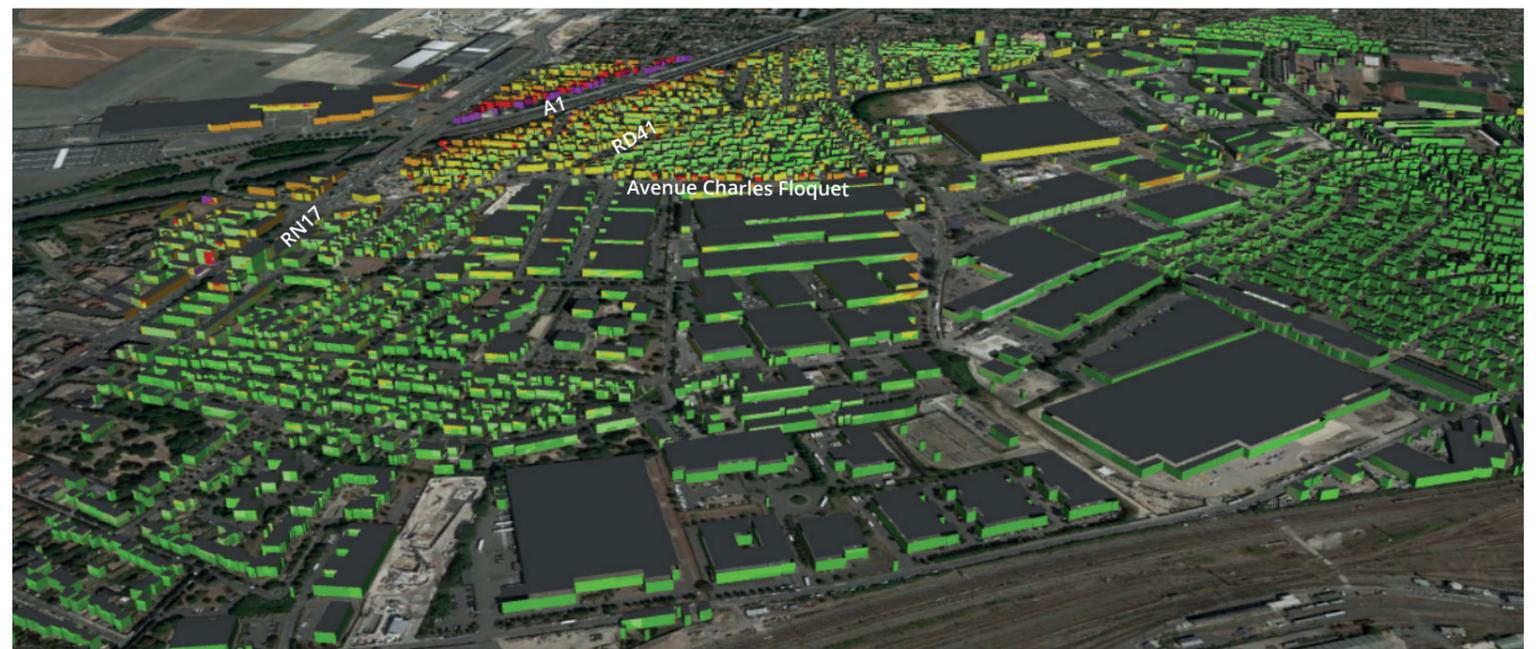
Niveaux sonores calculés à 4 m de hauteur - Etat initial - Lden (source TRANS-FAIRE, 2021)



Niveaux sonores calculés à 4 m de hauteur - Etat initial - Ln (source TRANS-FAIRE, 2021)



Niveaux sonores calculés en façade - Etat initial - Lden (source TRANS-FAIRE, 2021)



Niveaux sonores calculés en façade - Etat initial - Ln (source TRANS-FAIRE, 2021)

# Comparaison des scénarios au fil de l'eau et de référence

Le tableau ci-dessous présente la comparaison du scénario au « fil de l'eau » (scénario sans mise en œuvre du projet) et du scénario « référence » (scénario avec le projet). Lorsqu'aucune évolution significative et notamment aucune dégradation n'est identifiée, aucun commentaire n'est fait dans le tableau.

Il est intéressant de comparer ces scénarios afin d'appréhender au mieux les effets du projet et les potentiels impacts pour pouvoir ensuite mettre en place des mesures Eviter, Réduire, Compenser et préventives pertinentes et cohérentes.

La comparaison des scénarios est faite à l'horizon 2030 qui est un jalon pertinent et cohérent pour comparer les scénarios, car il correspond à des engagements politiques forts, permet une projection réaliste des effets, et facilite la coordination des politiques publiques.

		Etat initial de l'environnement	Scénario au fil de l'eau (sans projet)	Scénario de référence (avec projet)
<b>Contexte réglementaire</b>	<b>Documents cadres</b>	La requalification du quartier de la Molette est initiée par la Ville du Blanc-Mesnil, puis poursuivie par la Métropole du Grand Paris.  L'étude d'impact fait partie d'un processus d'évaluation continue dans un jeu d'acteur intégrant des engagements environnementaux.	La non requalification urbaine de la zone d'étude est en désaccord avec les stratégies d'urbanisme tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle locale.  Le périmètre du projet constitue un potentiel urbain au sein d'une zone urbanisée développée au titre du SDRIF-E.  L'absence de requalification conduit à la détérioration des bâtiments actuels.	La requalification urbaine de la zone d'étude est en accord avec les stratégies d'urbanisme tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle communale  Le projet permet de préserver et renforcer la trame verte locale grâce à la création d'un parc de 7,3 ha.

		Etat initial de l'environnement	Scénario au fil de l'eau (sans projet)	Scénario de référence (avec projet)
Contexte socio-économique	Population	<p>La commune du Blanc-Mesnil accueille 57 498 habitants.</p> <p>La taille des ménages augmente peu depuis 1990. Les familles et ménages d'une personne sont sous-représentés.</p> <p>Une population plutôt jeune qui représente environ 20 % de la commune.</p> <p>La part de la population scolarisée est en hausse mais la part de la population (de plus de 15 ans) non scolarisée et sans diplôme ou certificat d'études primaires reste bien supérieure à la moyenne départementale et nationale.</p> <p>Le taux de pauvreté est de 32 % au Blanc-Mesnil, soit dix points de plus qu'à l'échelle du département (27,6 %).</p>	<p>La population de la commune continue de croître (cf INSEE) au rythme actuel, soit + 6 % en 2030 par rapport à aujourd'hui.</p>	<p>Environ 16 697 habitants sont attendus sur l'opération.</p> <p>Le projet induit une augmentation de la densité sur le site, qui est en accord avec les documents de planification du territoire, comme le SDRIF-E.</p>
	Habitat	<p>Le parc de logements est majoritairement composé de locataires d'appartements.</p> <p>La majorité correspond à des logements de petite taille (1 ou 2 pièces) et 22 % du parc des résidences principales de la commune sont en sur-occupation.</p> <p>Les principaux logements sont construits entre 1946 et 1970.</p> <p>Le rythme de construction de logements est en baisse depuis 1990.</p>	<p>Le site n'accueille pas de logements tant qu'aucun projet ne sera prévu.</p> <p>L'attractivité du quartier n'évolue pas.</p> <p>Pas de valorisation urbaine d'un site destiné à l'urbanisation.</p>	<p>Le projet prévoit le développement du parc résidentiel avec la construction de 5 761 logements. Il prévoit également un campus pour étudiants.</p>

		Etat initial de l'environnement	Scénario au fil de l'eau (sans projet)	Scénario de référence (avec projet)
	<b>Équipements</b>	<p>Le taux de couverture global est faible pour les enfants de moins de 3 ans, et ne couvre pas la demande.</p> <p>La commune est néanmoins dotée d'équipements pour l'accueil de la petite enfance.</p> <p>Un dispositif d'information et d'aide aux familles est disponible dans la commune.</p> <p>La commune est dotée de nombreux équipements scolaires, de 5 collèges et de 3 lycées publics.</p> <p>La commune met à disposition de ses habitants une offre d'équipements sportifs et culturels variée.</p> <p>Les établissements de santé et établissements pour personnes dépendantes sont répartis sur l'ensemble du territoire communal.</p> <p>La commune possède de nombreuses structures administratives ainsi que des maisons de quartiers, lieux de partage et d'entraide.</p>	<p>L'offre en équipements n'évolue pas de manière notable sur le quartier, en lien avec sa vocation centré quasi exclusivement sur de l'activité.</p>	<p>Le projet prévoit la création d'une crèche, d'une école, d'un gymnase et une résidence services seniors, en accompagnement de l'arrivée des nouveaux habitants..</p>
	<b>Emploi et activité</b>	<p>Un fort taux de chômage, en particulier dans la tranche d'âge 25-54 ans et une diminution de la proportion d'actifs (2015 : 28%, 2021 : 29,7%).</p> <p>La catégorie des employés est sur-représentée par rapport au département (29,9 % contre 26,4 %). Les secteurs du commerce, transport, administration, enseignement et santé sont les plus représentés.</p> <p>La majorité des actifs du Blanc-Mesnil travaille dans une autre commune.</p> <p>Les secteurs du commerce, du transport, de l'administration, de l'enseignement et de la santé sont les plus grands pourvoyeurs d'emplois aux échelles départementale et communale.</p> <p>Dans la commune, les créations d'entreprises augmentent en moyenne de 1,1% par an entre 2013 et 2022. Le nombre de créations d'entreprises est passé de 470 à 1 142 sur la période. A l'échelle départementale, la variation annuelle est identique.</p>	<p>Sans projet de requalification, l'emploi et les activités n'évoluent pas de manière notable dans le quartier malgré des dysfonctionnements.</p>	<p>Les travaux créent des incidences positives (emplois) temporaires sur l'activité économique locale.</p> <p>Le projet générera une opportunité pour réorganiser le tissu productif de la ville du Blanc-Mesnil en redistribuant l'activité économique sur le territoire communal pour former un « arc productif » au nord de la ville dans des zones mieux desservies, plus éloignées des quartiers d'habitations et plus propices à des implantations à caractère industriel et artisanal.</p> <p>L'ensemble des activités économiques aujourd'hui implantées sur le périmètre de la Molette seront relocalisées sur le territoire de la commune ou de l'EPT Paris Terres d'Envol.</p>

		Etat initial de l'environnement	Scénario au fil de l'eau (sans projet)	Scénario de référence (avec projet)
Environnement physique	Terres et sols	<p>Un relief assez peu marqué.</p> <p>Une suite lithologique de haut en bas : remblais (X), limons des plateaux (LP), alluvions modernes (Fz), masses et marnes de gypse (e7a), marnes à pholadomyes (e6e), calcaires de Saint-Ouen (e6d), sables de Beauchamp (e6a), marnes et caillasses (e5d).</p> <p>Un risque moyen d'aléa retrait-gonflement des argiles.</p> <p>Pas de risque de mouvement de terrain et de risque de dissolution de gypse.</p>	<p>La perméabilité des sols n'a pas évolué ne permettant pas l'infiltration des eaux pluviales.</p>	<p>Pas de modification de relief, il est mis en valeur par la conception de projet.</p> <p>La mise en oeuvre du projet conduit à une réduction de l'imperméabilisation des sols :</p> <p>Des espaces de pleine terre sont prévus dans le projet à hauteur de 15 % des emprises parcellaires.</p> <p>Un parc scindé en deux « jardins », pour une emprise total de 7,3 ha.</p>
	Climat	<p>Un climat tempéré avec des précipitations régulières, un ensoleillement moyen, des vents dominants du nord-est et du sud-ouest.</p> <p>Un potentiel moyen à fort de l'aléa réchauffement climatique sur le site.</p> <p>Une vulnérabilité moyenne à forte de l'effet d'îlot de chaleur urbain autour du projet.</p>	<p>Le potentiel d'amplification de l'aléa climatique reste moyen à fort et la vulnérabilité climatique reste moyenne à forte également.</p>	<p>La circulation des vents évolue de manière limitée dans un contexte à faible enjeux à l'état initial.</p> <p>Le projet réduit le phénomène d'îlot de chaleur urbain (forte végétalisation du site, albédo des matériaux, espaces de pleine terre, cœurs d'îlots végétalisés).</p>
	Eau	<p>Le réseau hydrographique est constitué principalement de La Morée, qui s'écoule à environ 1,1 km au nord du site vers le sud-est. Le plan d'eau du parc Anne de Kiev se situe à environ 1,1 km au nord-est du site. La Molette, ru busé, se trouve au sud du site.</p> <p>La partie sud-est du site est une zone potentiellement sujette au risque d'inondation par remontée de nappes et inondation de cave.</p> <p>Le site appartient à la masse d'eau Eocène du Valois (FRHG104) à dominante sédimentaire et écoulement libre.</p> <p>L'indice de ruissellement est fort sur le site.</p> <p>Le critère zone humide est négatif sur le site.</p>	<p>L'indice de ruissellement sur le site reste fort.</p>	<p>Réduction de l'effet de ruissellement qui était fort sur le site.</p> <p>Gestion des eaux pluviales à ciel ouvert, contrairement à l'état initial.</p> <p>Opportunité de dépollution du site, favorisation du milieu aquatique.</p>

		Etat initial de l'environnement	Scénario au fil de l'eau (sans projet)	Scénario de référence (avec projet)
Milieu naturel	Réseaux écologiques	<p>Le projet est situé à 1 km au sud-est du réservoir de biodiversité du parc de la Courneuve à 4,5 km au sud-ouest du réservoir de biodiversité du parc du Sausset.</p> <p>Le projet est localisé à 2 km au nord d'un corridor de la sous-trame herbacée à préserver.</p> <p>Les sites Natura 2000 du Parc de la Courneuve et du Parc du Sausset sont localisés, respectivement, à 1 km au nord-ouest et à 4,5 km au nord-est du projet.</p> <p>Le projet est localisé à 1 km à l'est des ZNIEFF de type I et II du parc départemental de la Courneuve et à 4,5 km à l'ouest des ZNIEFF de type I et II du parc de Sausset.</p> <p>L'Espace Naturel Sensible boisé du parc de la Courneuve est à 1 km à l'ouest.</p>	Aucune modification en matière de réseaux écologiques à l'état fil de l'eau.	<p>Le projet renforce localement les réseaux écologiques. Il veille à créer une trame verte et bleue locale en lien avec son environnement.</p> <p>Le projet risque d'induire une augmentation de la fréquentation des sites Natura 2000 de Seine- Saint-Denis. L'accueil du public figure bien dans ses attributions.</p>
	Habitats	<p>Un site très urbanisé (voiries et bâtis très présents) avec quelques espaces verts (friches ou parc urbain) à faible valeur écologique.</p> <p>Le site ne présente pas d'enjeu de zones humides et se trouve à 600 m au nord-est d'une zone humide.</p>	Pas de modification des habitats.	Renforcement de la trame paysagère du secteur et des espaces extérieurs très végétalisés (création de cœurs d'ilôt végétalisés, parc de 7,3 ha)
	Espèces	<p>Présence de 8 espèces végétales exotiques envahissantes.</p> <p>Présence de 8 espèces de lépidoptères sans enjeux.</p> <p>Présence de 8 espèces d'orthoptères dont 1 protégée.</p> <p>Présence d'1 espèce de mantidé protégée.</p> <p>Présence d'1 espèce de reptile protégée.</p> <p>Présence de 23 espèces d'oiseaux dont 15 protégées.</p> <p>Présence de 2 espèces de chiroptères protégées.</p>		<p>Les espèces envahissantes sont limitées dans l'emprise du site. Cette évolution est conditionnée par le respect des mesures visant à éviter la prolifération des espèces envahissantes par les mouvements de terre en phase de chantier.</p> <p>La gestion écologique du site contribuera à créer des nouveaux espaces d'habitats pour toutes ces espèces.</p>

		Etat initial de l'environnement	Scénario au fil de l'eau (sans projet)	Scénario de référence (avec projet)
Milieu urbain et paysage	Paysages et usages, patrimoine bâti	<p>Un atlas des paysages de Seine-Saint-Denis a été élaboré en 2019.</p> <p>Le Blanc-Mesnil est compris dans la grande unité paysagère Plaine de France.</p> <p>Un seul monument historique est présent au Blanc-Mesnil.</p> <p>Le périmètre fait partie d'une sous-unité paysagère : Plaine des Petits Ponts.</p> <p>Le site du projet ne fait pas l'objet de prescriptions de fouilles archéologiques.</p> <p>Le quartier de La Molette est la plus ancienne zone industrielle de la ville du Blanc-Mesnil. Elle a été créée en 1920.</p> <p>Le site d'étude fait partie de deux sous-unités paysagères : Le Faisceau d'activités de l'A1 et des aéroports dans sa très grande majorité et La plaine des Petits Ponts au niveau du tissu pavillonnaire peu présent sur le site.</p> <p>Le site n'est pas concerné par des monuments inscrits ou classés et des sites inscrits ou classés, ni concernée par un Site Patrimonial Remarquable.</p>	<p>La qualité des espaces extérieurs notamment les espaces verts se dégrade par le temps et l'absence d'entretien.</p> <p>La densité bâtie et le tissu urbain pourront potentiellement s'empirer mettant en danger la population.</p> <p>Le patrimoine bâti se détériore.</p>	<p>Le paysage se transforme radicalement de manière positive grâce au changement d'usage du sol, les espaces dédiés aux entreprises et entrepôts ont été remplacés par des logements principalement.</p> <p>La création du parc de la Molette, de 7,3 ha au sud du périmètre du projet, vient améliorer non seulement le cadre de vie des habitants mais aussi l'impact visuel du quartier dans l'ensemble de la commune.</p>
	Energie et carbone	<p>Les principales politiques locales de l'énergie qui s'appliquent au territoire sont le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) d'Île-de-France et le Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM) de la Métropole du Grand Paris et le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Paris Terres d'Envol.</p> <p>La consommation d'énergie au Blanc-Mesnil est de 637 GWh en 2019. Le résidentiel (48,3 %), le tertiaire (29,3 %) et le transport routier (23,7 %) en représentent la quasi-totalité.</p> <p>Les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de la commune (scopes 1 &amp; 2) se sont élevées à 114 ktéq.CO<sub>2</sub> en 2019, les trois premiers secteurs émetteurs sont le résidentiel (41,4 %), les transports routiers (37 %) et le tertiaire (17,6 %).</p> <p>Le réseau de chaleur du Blanc-Mesnil alimente 4 150 équivalents-logements en chauffage et eau chaude, dont 90 % d'habitations. Le réseau de chaleur est alimenté majoritairement par la géothermie.</p>	<p>En l'absence du projet de requalification, les consommations énergétiques perdurent.</p> <p>La précarité énergétique des bâtiments s'accroît.</p>	<p>Le développement du projet induit une consommation nouvelle d'énergie et d'eau.</p> <p>La construction du nouveau projet induit des besoins énergétiques pour le chauffage et la production d'eau chaude sanitaire. Les émissions de carbone liées à la production et consommation d'énergie seront maîtrisées et pourront sensiblement diminuer à l'échelle du secteur.</p> <p>Le projet se raccordera au réseau de chaleur du Blanc-Mesnil ce qui limitera l'impact carbone de l'énergie consommée.</p>

		Etat initial de l'environnement	Scénario au fil de l'eau (sans projet)	Scénario de référence (avec projet)
	<b>Autres réseaux</b>	<p>L'eau potable distribuée au Blanc-Mesnil provient de Suez Eau.</p> <p>La consommation d'eau potable moyenne dans la commune du Blanc-Mesnil est d'environ 54 m<sup>3</sup> par habitant/an.</p> <p>Le réseau de collecte des eaux est unitaire, les eaux usées sont traitées par la station Seine aval et Seine-Morée du SIAAP.</p> <p>La couverture numérique est supérieure à 90 % dans la commune.</p>	<p>En l'absence de projet, aucune modification des réseaux n'est à noter. Il est possible que les réseaux deviennent plus vétustes.</p>	<p>Le futur projet sera relié au réseau d'assainissement qui est déjà en place. Le développement du projet induit une consommation nouvelle et des rejets en eau en réseau séparatif.</p> <p>Les commerces et logements seront raccordés au réseau téléphone et fibre optique.</p>
	<b>Déchets</b>	<p>Tonnages 2021 du territoire : 183 902 tonnes sur l'ensemble des communes de l'intercommunalité.</p> <p>L'enlèvement des ordures ménagères est assuré 2 à 3 fois par semaine par l'Etablissement Public Territorial.</p> <p>Le traitement est délégué au SYCTOM parisien.</p>	<p>En l'absence de projet, l'accroissement de production de déchets sur le site est nulle.</p>	<p>Les logements et activités seront à l'origine de plusieurs types de déchets ménagers et assimilés, biodéchets, déchets d'activité, encombrants, déchets spéciaux. Les espaces végétalisés produiront des déchets verts dus à leur entretien.</p> <p>Les déchets ménagers des logements seront collectés dans des locaux dédiés ainsi que les encombrants.</p> <p>La collectivité prendra en charge la collecte des déchets ménagers, des déchets verts et des encombrants tandis que les déchets d'activités seront traités en filière spécifique.</p>

		Etat initial de l'environnement	Scénario au fil de l'eau (sans projet)	Scénario de référence (avec projet)
<b>Déplacements</b>	<b>Réseau routier</b>	<p>Un projet à proximité d'axes majeurs : A1, D932 (ex N2) à l'ouest, A3 plus loin à l'est.</p> <p>Un maillage local quasi-orthogonal avec des artères principales est-ouest (avenues Floquet et Briand) et des voies de desserte nord-sud.</p> <p>Un report du trafic inter-quartier et inter-communal sur les voies communales causant saturation et nuisances (notamment à l'ouest du secteur).</p> <p>L'ensemble des carrefours à proximité fonctionne de manière hétérogène.</p> <p>Un stationnement en voirie concentré sur les petites rues pavillonnaires, des capacités dédiées aux travailleurs et clients sur le reste du quartier (en lien avec sa fonction industrielle).</p>	<p>Les augmentations du trafic sont présentes sur l'ouest du secteur, avec des hausses supérieures à 10 % sur Floquet, la RD41 et la Rue du Parc, ce qui s'explique par les flux supplémentaires liés aux projets annexes en cours de construction ou déjà engagés.</p> <p>A l'est du secteur, les évolutions du trafic sont très limitées et peu perceptibles.</p>	<p>Les évolutions de trafic seront notables sur les axes principaux de desserte du secteur, notamment sur l'avenue Floquet et l'avenue Briand (D41).</p> <p>L'avenue Floquet, agissant comme artère principale du futur quartier, sera le principal exutoire du trafic en direction de l'A1 et de la D932, ce qui explique une augmentation de la charge du trafic en direction de l'ouest supérieure à 30% (+35% sur la partie ouest de l'avenue Floquet). Toutefois, au fur et à mesure de sa progression vers l'est, l'impact sera de moins en moins perceptible. En effet, une partie conséquente des flux retirés liés à l'ancienne zone industrielle étaient liés à Aulnay-sous-Bois, notamment des poids-lourds, ce qui explique que le solde d'évolution final sera négatif à l'est de l'avenue Floquet (-8% à l'est de l'avenue). Les niveaux de trafic seront stables sur cette avenue au niveau du centre commercial.</p> <p>La modification du plan de circulation, avec la fermeture de la rue du Parc, axe privilégié dans l'accès à la zone industrielle, et la mise à double-sens de la rue Victoire entraînera également une répartition différente des flux au sud du site.</p> <p>Sur l'avenue Aristide Briand (D41), les flux étant également orientés principalement vers l'ouest, la charge supplémentaire sera plus importante dans cette direction. Toutefois, l'impact est à relativiser, puisque les plus fortes augmentations se produisent sur les sections ayant le trafic le plus faible actuellement.</p>
	<b>Transport fluvial</b>	<p>Le Canal de l'Ourcq et les quais de Bobigny sont à environ 6 km au sud.</p> <p>Le tronçon de la Vilette-Aulnay-sous-Bois peut accueillir des embarcations de 400 à 650 tonnes.</p>	<p>En absence de projet, les activités sur le canal se poursuivent sans changement majeur.</p>	<p>La stratégie modale de l'acheminement et de l'évacuation des matériaux de construction/démolition n'est pas actée pour l'heure. La proximité relative du canal de l'Ourcq introduit le potentiel d'utiliser le transport fluvial pour gérer ces flux pendant la phase travaux.</p>

		Etat initial de l'environnement	Scénario au fil de l'eau (sans projet)	Scénario de référence (avec projet)
Déplacements	<b>Transport en commun</b>	<p>Les grandes gares parisiennes sont accessibles en moins d'une heure de transports en commun.</p> <p>La commune est desservie par plus de 15 lignes de bus jour et par des bus de nuit, 2 gares du RER B.</p> <p>Le réseau de bus local composé des lignes 607, 609 et 620 marque l'arrêt dans le quartier (1 bus /10 minutes en HP) desservant les communes limitrophes et les gares RER.</p> <p>Les gares RER B Le Bourget et Drancy sont à 15-30 min à pied et rejoignent Châtelet en 10 min.</p> <p>Le Grand Paris Express concerne directement la commune du Blanc-Mesnil, qui sera desservie par les lignes 16 et 17.</p> <p>Le pôle Le Bourget RER permet l'accessibilité à 4 bus, au tram 11, au RER B et au futur Grand Paris Express (jonction des lignes 16 et 17).</p>	<p>Le site se trouve à proximité de deux futures gares des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express. L'arrivée de cette nouvelle ligne de transport en commun ainsi que de nouvelles lignes de bus provoque un report de trafic voiture privée vers le transport en commun réduisant ainsi la part modale de la voiture privée.</p>	<p>Le projet s'appuie sur le réseau de transport existant et futur à proximité : le Bourget RER, Drancy, le Bourget Aéroport et Le Blanc-Mesnil, ces 2 dernières du Grand Paris Express.</p> <p>Le projet induit une augmentation significative (5 761 nouveaux logements) de la demande de transport en commun, notamment de RER, métro et bus. La mise en place de ces moyens de transport réduira l'utilisation de la voiture pour les déplacements quotidiens.</p> <p>La circulation du réseau, notamment de bus, pourra être perturbée pendant la phase travaux. De la même manière, la desserte du site pourra être révisée pour satisfaire la nouvelle demande de transport.</p>
	<b>Réseau piétons et cycles</b>	<p>Le Plan de Déplacement Urbain en Île de France établit les ratios de stationnement vélos, tandis que le département et la commune créent de nouveaux aménagements cyclables.</p> <p>L'usage du vélo et de la marche est marginal.</p> <p>Sur le secteur, le linéaire cyclable est cantonné à l'avenue Floquet et aux rues Dreyfus et Masih. Le projet de RER Vélo de la ligne B prévoit une connexion au secteur pour 2025.</p> <p>Les cheminements piétons sont hétérogènes, parfois de très mauvaise qualité dans les secteurs dédiés à l'industrie.</p>	<p>Les aménagements cyclables et piétons restent les mêmes. Le périmètre est conçu pour la voiture et les poids lourds.</p>	<p>Le projet prévoit la construction de plusieurs aménagements cyclables et piétons tout au long des principaux axes de circulation, tels que sur l'avenue Charles Floquet, la Rue du Parc ou la rue Iqbal Masih, favorisant ces modes de déplacement.</p> <p>Le projet prévoit également l'augmentation significative de la capacité de stationnement du vélo pour les logements, les locaux d'activité commerciale et les établissements scolaires, en conformité avec les PLU, PLUi et le PDUiF.</p>

		Etat initial de l'environnement	Scénario au fil de l'eau (sans projet)	Scénario de référence (avec projet)
Risques, pollutions et nuisances	Risques naturels et technologiques	<p>Certains risques naturels concernant le périmètre comme l'aléa retrait-gonflement moyen des argiles, les inondations par remontées de nappes.</p> <p>Le risque d'inondation par remontée de nappe avéré dans le sud-ouest du périmètre.</p> <p>Le périmètre n'est pas concerné par le gypse, les carrières ou glissement de terrain.</p> <p>18 ICPE sont potentiellement en fonctionnement dont un site Air Liquide classé Seveso seuil bas.</p> <p>Le périmètre fait l'objet d'un risque de transport de matières dangereuses.</p>	<p>La réglementation concernant ces risques est, dans la plupart des cas, plus récente que les bâtiments industriels implantés. Bien que ces établissements doivent respecter la loi, la présence des sols pollués non traités représente un risque pour la santé des employés et habitants.</p>	<p>Zone projet non comprise dans un PPRI. Le projet est soumis néanmoins à un risque moyen de remontée de la nappe, ce qui impacte notamment les constructions des sous-sols où le risque est présent. Pour les terrains situés dans les secteurs de risque d'inondation, les parties de constructions en sous-sol sont autorisées dès lors qu'elles ont pour destination le stationnement ou des locaux techniques.</p> <p>Avec la création du parc de 7,3 ha ainsi que l'augmentation du pourcentage de pleine terre des nouvelles constructions, le projet vise à créer un important îlot de fraîcheur, avec aussi un impact positif sur la perméabilité du sol et l'infiltration des eaux pluviales.</p>
	Pollutions et risques sanitaires	<p>32 sites BASIAS répertoriés dans la commune dont 24 dans le périmètre d'étude.</p> <p>Un sites BASOL est situé dans le périmètre de l'opération : ancienne usine de fonderie d'aluminium.</p> <p>De nombreuses zones du site avec un potentiel fort de pollution du sol.</p> <p>Un territoire dont les nappes sont vulnérables aux pollutions.</p> <p>La pollution lumineuse est caractéristique de l'agglomération parisienne.</p> <p>Une qualité de l'air moyenne (70 % du temps), voire dégradée à mauvaise avec un secteur aérien sur-représenté dans les postes d'émission.</p> <p>Risque de pollution au plomb sur le département.</p>	<p>La présence de sol pollué peut avoir des effets cumulés avec le phénomène d'inondation par remontée de la nappe.</p>	<p>Amélioration substantielle de la qualité des sols envisagée grâce aux travaux de dépollution planifiés.</p> <p>Risques temporaires de pollution de l'air pendant la phase de chantier, avec des mesures prévues dans la charte chantier pour minimiser ces effets.</p> <p>Le projet entraîne une augmentation d'environ 2 % des émissions de NOx par rapport au scénario sans projet, et une diminution de 52 % par rapport à l'état actuel.</p>
	Nuisances	<p>La population est exposée à des niveaux sonores relativement important (au-dessus de 60 dB pour environ 50 % de la population).</p> <p>Les principaux axes génèrent des niveaux sonores élevés sur le périmètre d'étude.</p> <p>L'étude de terrain présente des niveaux sonores bruyants près des axes routiers, mais des niveaux vraiment plus faibles sur la partie est du site.</p> <p>La pollution lumineuse est caractéristique de l'agglomération parisienne.</p>	<p>L'augmentation du trafic routier induit une augmentation des niveaux sonores sur l'ensemble du site, mais cette hausse est la plupart du temps négligeable car inférieure à 1 dB (A).</p>	<p>La création de nouveaux bâtiments induit une baisse des niveaux sonores principalement dans les cœurs d'îlots par effet d'écran acoustique. L'ambiance sonore de la rue du parc s'améliore avec sa fermeture aux véhicules motorisés.</p> <p>Les nouvelles TMJA se traduisent par un trafic plus important sur certains axes routier. En conséquence l'avenue Charles Floquet, la rue de la Victoire et la rue Jean Pierre Timbaud voient leur ambiance sonore se dégrader.</p> <p>La mutation fonctionnelle du quartier entraîne l'augmentation de la pollution lumineuse par endroits (elle est travaillée de manière à réduire les impacts sur l'environnement, notamment dans les secteurs qui sont pour l'heure à forte vocation industrielle. La rue de la Victoire et la rue du Parc sont concernées.</p>

Tableau de comparaison entre l'état initial et les scénarios « référence » puis « au fil de l'eau »



# Principe d'analyse des effets

L'état actuel de l'environnement et les éléments de projet issus des études de conception servent de référentiel pour l'analyse des incidences.

Cette partie est par ailleurs alimentée par différentes études techniques dont les éléments principaux sont présentés dans ce document. Les études en intégralité sont présentées en annexe.

## La présentation des incidences

Les incidences sont présentées selon les 8 thématiques de l'état actuel de l'environnement, pour faciliter la compréhension globale de l'étude d'impact par le lecteur. Les incidences peuvent concerner plusieurs thématiques, elles sont alors classées en fonction de l'enjeu principal.

## Le moment de l'incidence

Au titre du code de l'environnement, il convient d'analyser les effets temporaires et permanents. Dans les effets temporaires entrent pour grande partie les effets spécifiques au chantier.

## L'importance des incidences

Chaque incidence est évaluée qualitativement en tenant compte de différents paramètres :

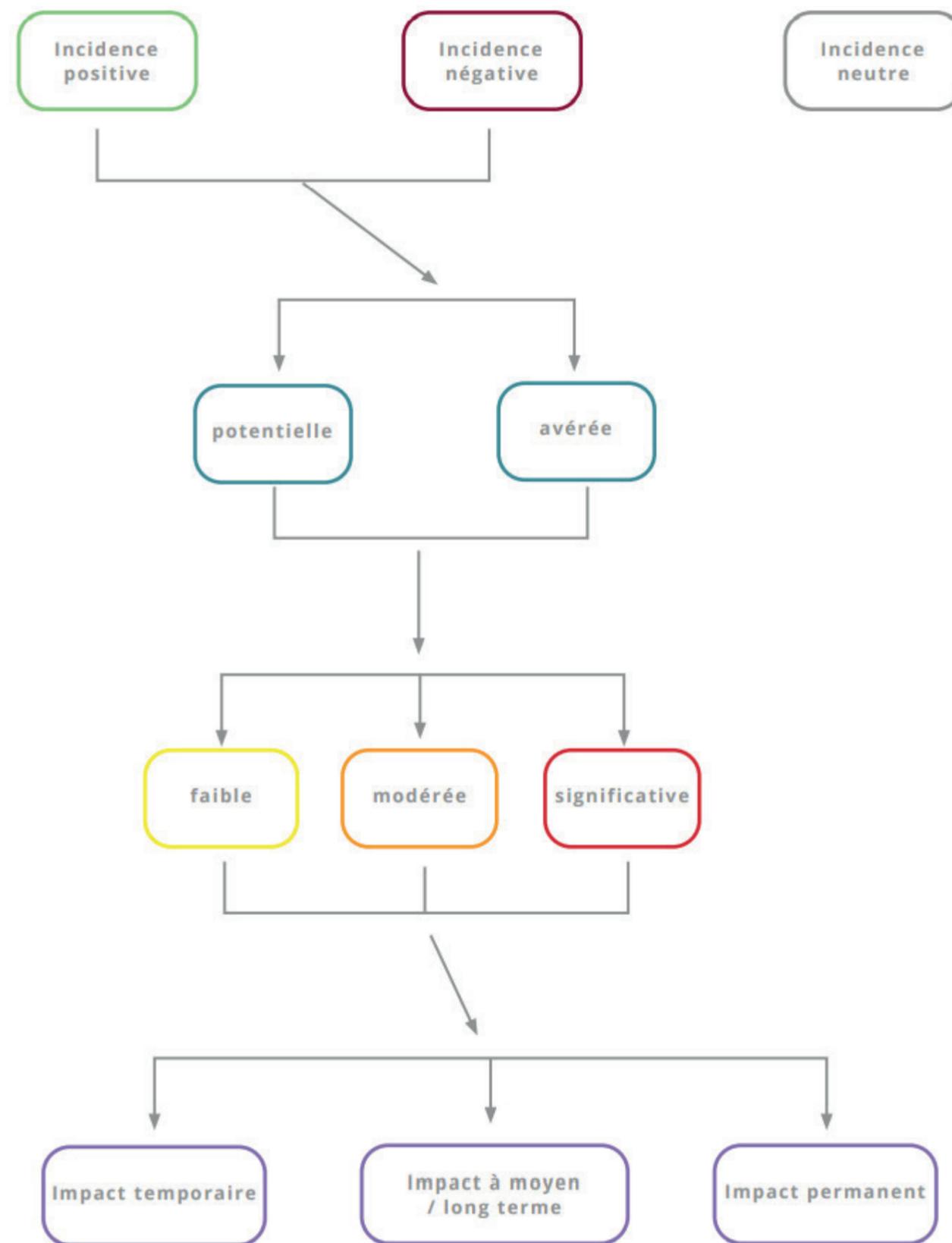
- Sévérité : conséquences faibles ou significatives.
- Fréquence : localisé ou étendu par rapport au site opérationnel.
- Persistance : court, moyen, long terme / effet temporaire ou permanent.
- Sensibilité : impact sur une ressource rare, renouvelable, menacée.

## L'orientation des incidences

Une incidence est considérée comme positive lorsque le projet améliore la situation initiale.

Lorsque le projet n'entraîne aucune modification qualitative significative par rapport à l'état initial, l'incidence est considérée comme neutre.

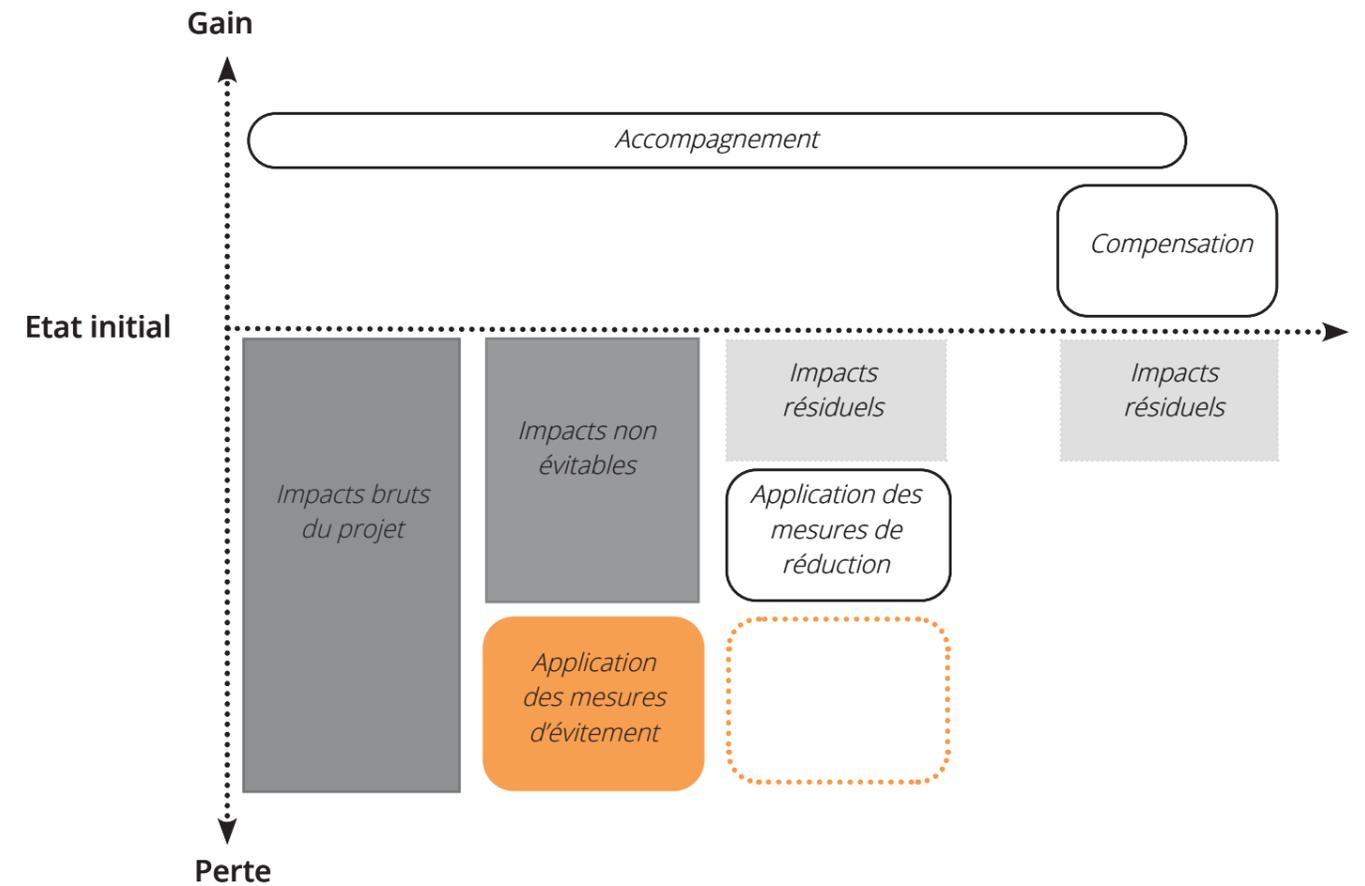
Une incidence est considérée comme négative si elle nécessite la mise en œuvre d'une ou de plusieurs mesures correctives.



Principe de caractérisation des incidences du projet (source TRANS-FAIRE, 2021)

# Les mesures

Les mesures correctives pour éviter, réduire, accompagner ou compenser les incidences négatives et les indicateurs de suivis sont détaillées dans un chapitre dédié.



**Eviter** : une mesure d'évitement modifie un projet afin de supprimer un impact négatifs identifiés que ce projet engendrait.

**Réduire** : une mesure de réduction vise à réduire autant que possible la durée, l'intensité et/ou l'étendue des impacts d'un projet qui ne peuvent pas être complètement évités.

**Compenser** : une mesure de compensation aux effets négatifs notables, directes ou indirects du projet qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits

**Accompagner** : une mesure d'accompagnement peut renforcer l'efficacité des mesures de réduction et de compensation et l'atteinte des objectifs de préservation de la biodiversité. Elle n'est cependant pas citée dans les textes législatifs et réglementaires.

# Synthèse des incidences

Dans une volonté d'homogénéité de l'étude, les incidences environnementales (ou impacts) du projets sont présentées selon les thématiques de l'état initial de l'environnement de la même manière que la synthèse des enjeux présentée en fin de chapitre de l'état initial.

Les incidences peuvent concerner plusieurs thématiques et sont alors classées en fonction de l'enjeu principal. Elles sont dimensionnées par rapport aux enjeux relevés lors de l'état initial de l'environnement.

Les incidences environnementales sont caractérisées selon leur impact brut, les incidences sont caractérisées comme présentées ci-dessous.

Caractérisation des impacts	
	<i>Incidence positive</i>
	<i>Incidence neutre</i>
	<i>Incidence négative faible</i>
	<i>Incidence négative modérée</i>
	<i>Incidence négative forte</i>
T	<i>Incidence temporaire en phase travaux</i>
P	<i>Incidence potentielle</i>

Incidences environnementales	Impact brut
<b>Contexte réglementaire</b>	
Un projet de densification de quartier à proximité d'une gare et en accord avec la stratégie régionale du SDRIF-E	
Un projet en accord avec la stratégie régionale du SDRIF-E	
Une réponse à des besoins identifiés au CPER d'Île-de-France	
Une cohérence avec les orientations du SCoT Métropolitain	
Une réponse aux grands enjeux du PADD	
La concrétisation de l'OAP sur le secteur	
Le respect des servitudes	
L'adéquation avec les servitudes locales	
L'absence de création de nouvelles servitudes	

Incidences environnementales	Impact brut
<b>Contexte socio-économique</b>	
Impacts en phase travaux	T
L'arrivée de 16 697 nouveaux habitants dans la commune	
L'augmentation de la densité de population et de logements	
Une nouvelle offre de logements pour le secteur	
Une optimisation de la mixité fonctionnelle	
Hauteurs bâties	
Espaces publics et privés	
Coefficient d'emprise au sol	
Des besoins pour l'accueil de la petite enfance	
Des équipements scolaires pouvant accueillir de nouveaux élèves en maternelle et élémentaire	
Des équipements scolaires ne pouvant pas accueillir de nouveaux élèves au collège	
Une nouvelle offre en équipement scolaire dans la commune et dans la ZAC	
Création d'espaces publics qualitatifs	
Impacts de la phase travaux pour l'emploi	T
Impacts de la phase travaux sur les commerces alentours	T
Création de nouveaux emplois et activités	
Accompagnement des anciennes activités	T
<b>Environnement physique</b>	
Impact sur le relief général du périmètre	
Impact sur l'occupation du sol en phase travaux	T
Tassement des sols	
Amélioration de la qualité des sols	

Incidences environnementales	Impact brut
<b>Environnement physique</b>	
Imperméabilisation des sols	
Modification des conditions d'ensoleillement au sein et en limite de l'opération	
Une réduction de la vulnérabilité potentielle au changement climatique du site	
Mouvement de terres en phase chantier	T
Risques naturels liés aux caractéristiques du sol	
Qualité des sols	
Réduction de l'imperméabilisation du sol	
Modification des conditions d'ensoleillement au sein et en limite de l'opération	
Une réduction de la vulnérabilité potentielle au changement climatique du site	
Un projet d'aménagement qui prend en compte les conditions climatiques solaires et aérauliques	
Le phénomène d'îlot de chaleur, régulé par la présence de végétation en cœur d'îlot	
Ensoleillement généreux des espaces extérieurs	
Faible ensoleillement des façades	
Exposition aéraulique n'impliquant pas de gêne	
Un projet compatible avec les plans supracommunaux (SDAGE, SAGE)	
Un projet soumis à un dossier Loi sur l'Eau	T
Eaux superficielles phase chantier	T
Eaux superficielles phase exploitation	
Eaux souterraines phase chantier	
Eaux souterraines phase exploitation	
<b>Milieu naturel</b>	

Incidences environnementales	Impact brut
Un projet compatible avec les documents d'urbanisme et de planification écologique	
Une absence d'incidence sur les espaces naturels remarquables	
Participation au renforcement de la trame verte locale	
Création d'habitats naturels et amélioration des conditions d'accueil pour la faune et la flore	
Création d'une trame bleue	
Absence d'incidence sur les zones humides identifiées par la DRIEAT	
Risque de dégradation des habitats et d'individus lors des opérations d'entretien	
Risque de destruction d'espèces végétales lors de la phase travaux	T
Risque d'implantation et de propagation d'espèces végétales invasives lors de la phase travaux	
Une diminution du coefficient d'imperméabilité	
Une surface moyenne d'espace vert disponible par habitant plus faible	
Risque de destruction d'espèces végétales lors de la phase des travaux	
Risque d'implantation et de propagation d'espèces végétales invasives lors de la phase travaux	T
Plantation d'une palette végétale locale à valeur écologique	
Risque de destruction de la faune	
Risque de destruction d'individus lors des opérations d'entretien	
Renforcement du potentiel d'accueil de la faune	
Une pollution lumineuse qui n'a pas plus d'impact qu'à l'état initial	
Des risques de collision des oiseaux avec les bâtiments	
Baisse du risque de collision de la faune avec les véhicules	
Risque de dérangement d'espèces par les activités humaines	

Incidences environnementales	Impact brut
Milieu urbain et paysage	
Impact du projet d'aménagement sur le grand paysage phase travaux	T
Impact du projet d'aménagement sur le grand paysage phase exploitation	
Une modification locale du paysage	
Impact du projet sur le paysage des infrastructures de transport	
Une modification de l'épannelage du site	
Un renforcement de la trame paysagère	

Incidences environnementales	Impact brut
Une amélioration de la qualité d'usage	
Une articulation avec le paysage environnant	
Une modification de l'usage actuel du quartier	
Mutation continue du tissu urbain durant les travaux	T
Une opération en dehors de zones de sensibilité archéologique	
Le projet a peu d'incidences sur le périmètre de protection	
Le projet est compatible avec les plans énergie-carbone	
Absence d'incidence sur le réseau de chaleur de canalisation de gaz	
Un raccordement des nouvelles constructions aux réseaux d'énergies existants	
Une consommation énergétique pour les logements	
Une consommation énergétique pour les activités	
Recours à des énergies renouvelables et de récupération	P
Des interventions sur le réseau d'éclairage existant	PT
La consommation liée à l'éclairage	
L'augmentation des consommations d'énergies liées aux déplacements	
La consommation d'énergie liée aux travaux	PT
Une empreinte carbone à quantifier	
Impact carbone en phase travaux	
Le projet est compatible avec le règlement d'assainissement intercommunal	
Consommation d'énergie et d'eau du chantier non quantifiable	T
L'augmentation de la consommation d'eau potable	

Incidences environnementales	Impact brut
L'absence d'impact sur la qualité de l'eau potable distribuée	
La consommation d'eau potable pour l'arrosage des espaces verts	P
Les rejets d'eaux usées liées aux nouvelles constructions	
Des charges polluantes supplémentaires liées aux nouveaux stationnements et aux créations de voiries	
Un risque de pollution des eaux ruisselées en phase travaux	PT
Un risque de pollution des eaux ruisselées en phase exploitation	
Incidence sur le réseau de télécommunication	
Réseau de télécommunication	
Incidences en matière de gestion des eaux pluviales	P
La compatibilité avec les plans relatifs aux déchets ménagers assimilés	
La compatibilité avec les plans relatifs aux déchets de chantier	T
La production de déchets verts en phase chantier et phase exploitation	
La construction de nouveaux logements va générer des biodéchets (déchets alimentaires, et d'autres déchets naturels biodégradables)	
Des évolutions de volumes de déchets à collecter	
Capacité suffisante pour le traitement des déchets	
Impacts des déchets d'activités	
La gestion des terres et déblais	T
Une très forte production de déchets de démolition	T
Une production de déchets liés au chantier de construction	T

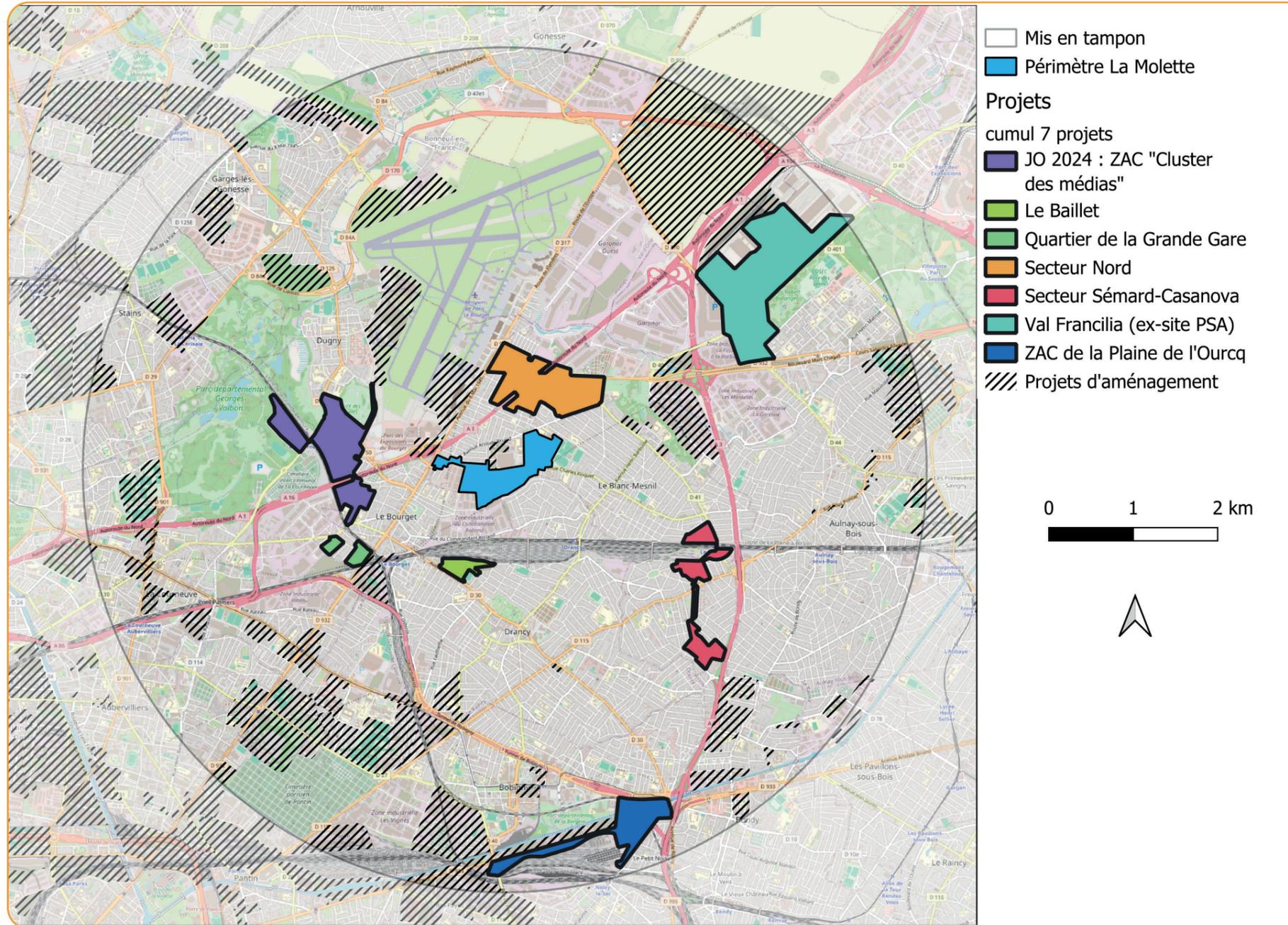
Incidences environnementales	Impact brut
Déplacements	
Un projet compatible avec le PDUIF.	
Un projet compatible avec le PLD.	
La réfection des voies de circulation dégradées.	
L'augmentation globale du trafic routier.	
La diminution de la proportion des poids lourds.	
Un fort impact de la phase travaux sur la circulation locale.	T
L'augmentation des besoins en stationnement.	P
L'implantation de nouvelles capacités de stationnement public et privé.	
Impact sur les carrefours.	
L'augmentation potentielle du trafic fluvial.	P T
Une densification démographique à proximité du réseau de transport urbain.	
Une augmentation de la pression sur les lignes de bus de proximité.	
La perturbation des lignes de bus en phase travaux.	PT
Le renforcement du maillage de circulation active.	
L'augmentation des capacités de stationnement de vélos.	

Incidences environnementales	Impact brut
Santé, risques et nuisances	
L'exposition aux mouvements de terrain.	
L'exposition des nouvelles constructions aux inondations.	
Risque inondation par remontée de la nappe.	
Les risques d'instabilité des terrains en phase chantier.	T
L'exposition de nouvelles constructions au risque de remontée de nappe et de stagnation de l'eau dans les parties enterrées.	P
Des risques induits par les travaux (risques technologiques)	T
La forte diminution des risques technologiques locaux.	
Le transport de matières dangereuses.	P T
L'amélioration des connaissances et de la qualité des sols.	
L'exposition potentielle de la population à des sols et eaux souterraines pollués.	P
L'augmentation de la pollution des eaux pluviales due au trafic routier.	
Des pollutions en phase chantier.	P T
La diminution de la pollution atmosphérique liée aux activités industrielles et au renouvellement du secteur du transport routier.	
Une diminution non significative de la pollution atmosphérique liée au trafic routier.	
L'augmentation de la population exposée à la pollution atmosphérique.	
Une augmentation des risques sanitaires liés à la pollution atmosphérique sur site.	P
L'augmentation de la pollution électromagnétique et de la population exposée.	
La suppression de l'éclairage des sites industriels.	
L'augmentation de la pollution lumineuse de fond.	
L'impact lumineux du chantier.	T
La suppression des nuisances industrielles (acoustiques).	

Incidences environnementales	Impact brut
La diminution de l'ambiance sonore globale du site.	
Santé, risques et nuisances.	
Des nuisances sonores temporaires et phase chantier.	T
L'augmentation de la population exposée.	
Compatibilité du projet avec les politiques locales.	
Des nuisance vibratoires en phase travaux	T
Une diminution des nuisances vibratoires sur le site.	

# Cumul des incidences avec d'autres projets

## Principes



Carte de projets d'aménagement en cours ou en phase étude (source IAU, TRANS-FAIRE 2024).

### Définition du périmètre des effets cumulés

Le code de l'environnement ne définit pas de périmètre géographique pour lequel les effets cumulés doivent être étudiés. Un périmètre de 5 km est néanmoins conseillé pour étudier l'envergure et l'impact des projets les plus importants.

Au regard du programme défini pour le projet et des effets identifiés précédemment, les critères de sélection sont les suivants : Proximité - communes limitrophes, bassin versant, zone d'emploi, bassin routier, etc.

Conformément à l'article R122-5 modifié le 29 juin 2021, les projets pris en compte pour l'analyse des effets cumulés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés ou approuvés. Sont également inclus les projets qui ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale ou d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Les institutions consultées en décembre 2021 pour l'identification des projets sont :

- Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe).
- La Préfecture de Seine-Saint-Denis.
- Inspection Général de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD).
- Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (DRIEAT) d'Île-de-France.
- L'Institut Paris Région.
- La Ville du Blanc-Mesnil.

## Projets identifiés

La commune du Blanc-Mesnil, et plus largement la Seine-Saint-Denis, est un territoire de projets sur lequel s'exerce une forte dynamique de renouvellement urbain. Les projets sélectionnés se situent dans la commune du Blanc-Mesnil et les communes alentours dans un rayon de 5 km autour du site.

### 1 - Renouveau du secteur nord (NPNRU-IN)

Localisation : Le Blanc-Mesnil, à environ 200 m du secteur d'étude

Superficie : 67,45 ha

### 2 - Secteur Sémard Casanova

Localisation : Le Blanc-Mesnil

Superficie : 30,58 ha

### 3 - Aménagement du quartier du Baillet

Localisation : Drancy, à environ 700 m du secteur d'étude

Superficie : 9,10 ha

Avis environnementale en date du 30 septembre 2021

### 4 - Aménagement du Cluster des Médias (ZAC)

Localisation : Dugny, La Courneuve, Le Bourget à environ 1,2 km du secteur d'étude

Superficie : 66,81 ha

Avis environnementale en date du 16 janvier 2019.

### 5 - Aménagement du quartier de la Grande Gare (ZAC)

Localisation : Le Bourget, à environ 1,5 km du secteur d'étude

Superficie : 8,15 ha

Avis environnementale en date du 23 septembre 2018.

### 6- Projet d'aménagement Val Francilia.

Localisation : Aulnay-sous-Bois, à 2,5 km du secteur d'étude.

Superficie : 133,26 ha.

### 7- Quartier durable de la Plaine de l'Ourcq (ZAC).

Localisation : Noisy-le-Sec, à environ 4 km du secteur d'étude.

Superficie : 42,14 ha.

### Projets repérés non pris en compte

Certains projets repérés ne semblent pas avoir d'impact significative ou ont un impact non comparable avec les opérations de l'étude. Il est donc difficile voire impossible d'établir une liste d'effets cumulés en termes d'impact. Il s'agit des opérations suivantes :

**L'Avenir Parisien** : secteur d'OAP inscrit au CDT du Bourget en lien avec l'arrivée de nombreux transports en commun gare du Bourget RER. Projet de renouvellement urbain. Une opération de 360 logements. Développement d'un quartier mixte (logements, commerces, activités tertiaires et productives) à proximité du pôle Le Bourget RER.

Surface de terrain : 9,09 ha.

**Secteur centre-ville** : secteur de veille foncière EPPFIF. Potentiel de construction de 208 logements. Renouvellement urbain avec pour vocation dominante l'habitat.

Surface de terrain : 5,59 ha.

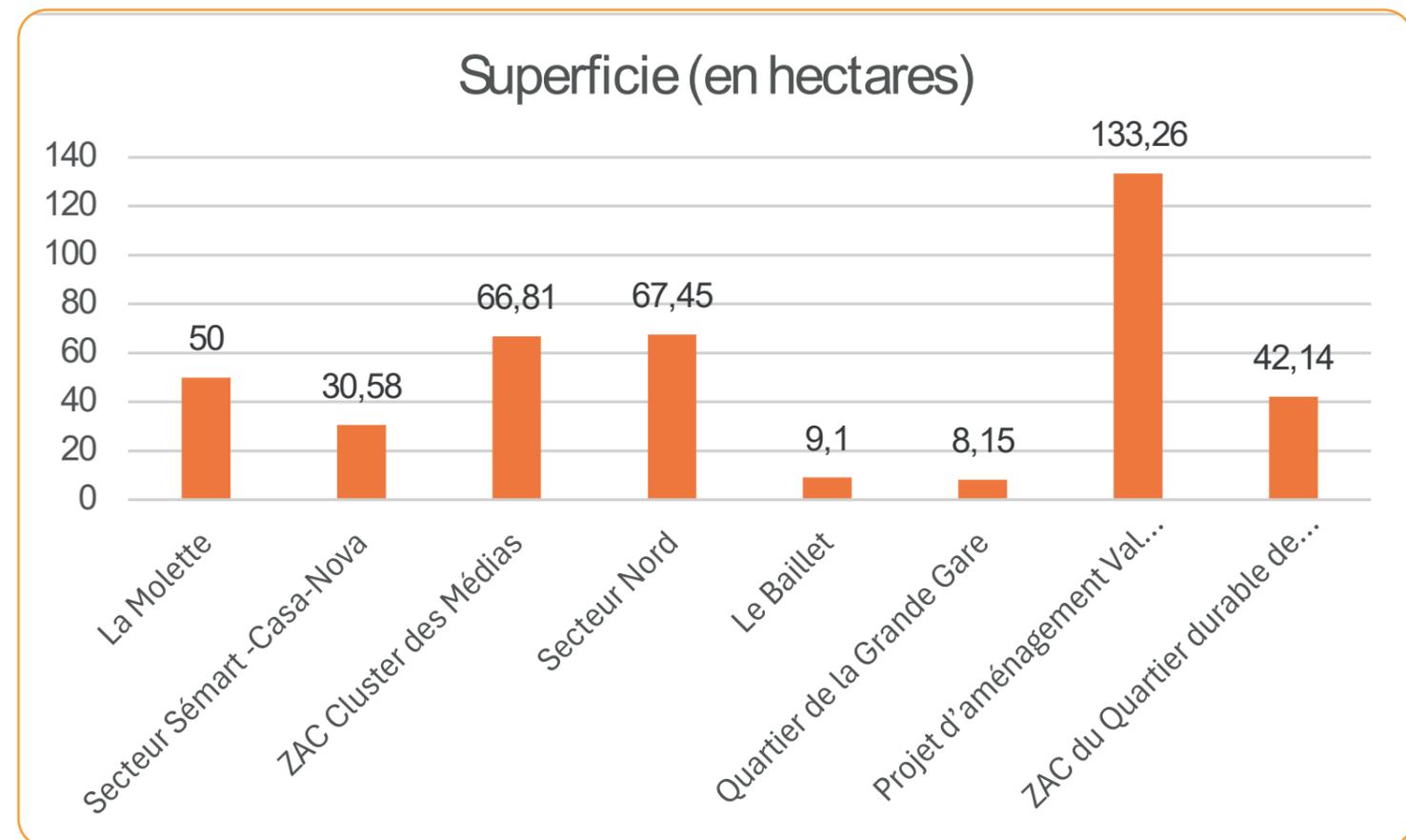
**Nouveau Musée de l'Air et de l'Espace** : Plan de modernisation de l'aéroport adopté en 2003. Implantation d'une future gare du GPE.

Surface du terrain : 2,94 ha.

### ZAC de l'écoquartier du Fort d'Aubervilliers

Requalification d'un ancien quartier militaire enclavé de 36 ha en un quartier durable. Programmation définie sur 20 ha : 1800 logements familiaux (30% sociaux) et 200 logements en résidence, 47 000 m<sup>2</sup> d'activités (bureaux, commerces, hôtellerie, activités culturelles), un centre aquatique et des équipements scolaires et petite enfance.

Surface du terrain : 33,03 ha.



Graphique de comparaison de la surface des projets retenus pour les effets cumulés (source, TRANSFAIRE 2023)

## ÉVALUATION DES INCIDENCES

Les incidences du projet de La Molette et des 7 projets retenus pour l'analyse de leurs effets cumulés sont qualifiées de la manière suivante :

+ + : incidence positive majeure.

+ : incidence positive modérée.

o : absence d'incidence significative.

- : incidence négative modérée.

- - : incidence négative majeure.

NA : incidence non évaluée ou manque de données sur le projet.

Cette évaluation porte sur les effets cumulés avec ceux induits par le projet de La Molette. Les incidences induites par d'autres projets présentés mais absentes de l'opération (exemple : consommation d'espaces agricoles) ne sont donc pas évaluées.

Pour chaque incidence évaluée, une donnée chiffrée illustrant l'effet du projet est présentée lorsqu'elle est disponible. Cette quantification permet de retranscrire les ordres de grandeur de manière objective.

## INCIDENCES CUMULÉES MAJEURES

Les calendriers d'exécution des projets présentés dans cette section seront pour partie concomitants avec celui de la ZAC de La Molette. Situés dans un rayon relativement restreint, ces chantiers risquent de provoquer des incidences dont la sensibilité sera amplifiée par leur caractère cumulatif.

### La circulation en phase travaux

Le cumul des trafics, notamment des poids lourds, en phase chantier peut potentiellement représenter un fort impact à l'échelle de la Seine-Saint-Denis, territoire de projet très dynamique notamment en lien avec l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024.

La circulation locale sera impactée, certains axes majeurs comme l'ex-N2 seront empruntés prioritairement par les différents engins de chantier mobilisés. Leur saturation, déjà existante ponctuellement en condition de trafic « normales », sera favorisée en cas d'absence de coordination.

### L'approvisionnement et l'évacuation des matériaux

La phase de travaux des projets présentés représente également une source de tension pour l'approvisionnement en matériaux de construction. La concomitance d'un grand nombre de chantiers peut causer des ruptures d'approvisionnement dans les chaînes de production. Ce risque est d'autant plus présent que ces ruptures ont été favorisées par la situation sanitaire mondiale et ses conséquences sur les différentes filières industrielles.

La gestion des matériaux évacués est aussi un point de vigilance à intégrer. Tant pour les matériaux de démolition que pour les terres déblayées, le cumul des chantiers peut aussi créer des tensions dans les différentes étapes de leur gestion : transport, traitement, tri, réemploi, recyclage, stockage, etc.

### Une gestion coordonnée nécessaire

Afin de produire au maximum les effets indésirables dus à leur avancement simultané, une coordination des opérations

d'aménagement semble nécessaire. Une grande partie de cette gestion coordonnée repose sur le phasage des travaux : un échelonnement de ceux-ci permet d'étaler la sollicitation des infrastructures de transport et des filières de construction/traitement sur un temps plus long. Une mutualisation de certaines opérations (comme l'évacuation de grandes quantités de matériaux de démolition, par voie navigable par exemple) peut aussi optimiser les flux induits.

Ces aspects s'ajoutent aux mesures propres d'optimisation des flux de rotation des poids lourds et des volumes de terrassement.

### La gestion des déchets

L'augmentation des habitants entraînera une augmentation de la quantité de déchets. Cette problématique nécessite donc d'anticiper la gestion des déchets produits par le projet en tenant compte des différents projets étudiés.

### Une augmentation de la consommation en eau et énergie

L'anticipation des consommations en eau et énergie est primordial pour subvenir aux besoins du projet et de ceux dans son environnement immédiat. Dans le cas du projet de La Molette, la consommation en énergie du secteur augmentera nécessitant l'utilisation ou la production d'énergies renouvelables.

### Le trafic et la fréquentation des transports en hausse

L'arrivée de nouveaux habitants temporaires (Blanc-Mesnil) et permanent pour les autres projets générera une modification de fréquentation des voiries et des transports en commun.

Même si le réseau de transports en commun se développe à travers le projet Grand Paris Express, et que le réseau de bus de développe progressivement, le cumul des projets augmentera la pression sur des lignes parfois déjà saturées en heures de pointe.

### **Une population exposée à des risques et nuisances**

La pollution de l'air ne devrait pas augmenter de manière significative par la mise en place des projets étudiés, d'autant que l'évolution de la composition du parc automobile devrait permettre de limiter l'émission de polluants.

Néanmoins, même sans aggravation majeure de la pollution de l'air, la population exposée augmentera de part le nombre de chambres programmé.

Par ailleurs, il y a une forte pollution des sols et des eaux qui doit être prise en compte dans les différents projets, notamment dans les anciennes zones industrielles. Enfin, la population est sujette à des nuisances sonores qui peuvent augmenter avec la densification à certains endroits, bien que la tendance régionale est à la baisse.

### **Un renouvellement du tissu urbain et une nouvelle mixité de population**

Les nouveaux projets aux alentours portent globalement toutes les mêmes ambitions à savoir, renouveler le tissu urbain pour améliorer la qualité de vie, le paysage local et offrir une mixité de population plus importante en rééquilibrant le type d'offre de logements.

### **Une amélioration du cadre de vie des habitants.**

L'arrivée du Grand Paris Express vient accompagnée d'une densification importante qui aura également un effet très positif sur le mode de transport des quartiers concernés, avec une réduction du trafic routier existant concernant les déplacements maison-travail. Les nouveaux projets sont aussi en lien avec le PDUIF et renforcent les modes de déplacement actifs. Ces mesures visent également à réduire la pollution atmosphérique et les nuisances sonores.

### **Une augmentation des corridors écologiques et d'espaces de fraîcheur.**

Les nouveaux projets d'aménagement prennent en compte la gestion des eaux pluviales et la création/renforcement de nouveaux espaces verts. La plupart de ces projets visent à transformer/restaurer des sites industriels anciens qui sont très imperméabilisés et pollués, donc il y a un vrai potentiel d'amélioration environnementale.



# L'approche méthodologique

A l'article R122-5 du code de l'environnement, il est demandé de fournir : « Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ».

## Une stratégie environnement pour l'opération

La stratégie environnementale du projet repose sur trois axes de développement durable : santé, nature et sobriété. Elle vise à offrir un cadre de vie sain aux habitants en favorisant l'usage des transports en commun et des modes actifs en intégrant des services de proximité et en optimisant la régulation climatique. Le projet s'inscrit dans la restauration écologique en développant des trames brunes, bleues et vertes, tout en préservant et renforçant le patrimoine végétal. Enfin, la sobriété est assurée en réhabilitant l'existant, en valorisant les ressources locales et en privilégiant les matériaux biosourcés et de réemploi.

## Des études techniques comme outil d'aide à la conception

Les solutions de substitution envisagées et les choix opérés sont le résultat d'arbitrages économiques, socio-politiques, écologiques, dans une logique de développement durable.

## La réalisation de la présente étude et des études techniques entre décembre 2021 et juillet 2024 :

- Etude d'analyse foncière réalisée en mars 2021.
- Etude de programmation commerciale réalisée en novembre 2020 et étude de programmation des besoins scolaires en mai 2021.
- Etude de circulation sur le centre commercial Leclerc réalisée en octobre 2010.
- Diagnostic pollution du sous-sol réalisé en mai 2021.
- Diagnostic faune-flore en janvier 2023.
- Etude immobilière réalisée en octobre 2021.
- Etude d'impact de la ZAC Gustave Eiffel réalisée en 2005.
- Etude acoustique mise à jour en 2024.
- Etude densité réalisée en 2024.
- Etude ICU réalisée en 2024.
- Etude ENR&R réalisée en 2024.
- Etude pollution des sols réalisée en 2022.
- Bilan carbone réalisée en 2024.
- Etude circulation et stationnement réalisé en 2024.
- Flash biodiversité en 2025.

## UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS LA CONVERSION D'UNE ZONE INDUSTRIELLE

La présence des infrastructures ferroviaires de la fin du 19ème siècle incite les entreprises à venir s'installer au Blanc-Mesnil et plus précisément dans le quartier de La Molette qui est la plus ancienne zone industrielle de la commune.

Le projet s'inscrit donc dans le cadre de la transformation urbaine du quartier de La Molette et plus globalement celui du territoire de l'EPT Paris Terres d'Envol.

Le site présente effectivement de nombreux avantages propices à son renouvellement :

- Proximité avec la gare.
- Proximité avec un pôle de commerce.
- Proximité avec des équipements d'enseignements et d'activités.
- Géométrie et superficie des parcelles.
- Qualité générale de desserte.
- Proximité de 2 villes : Le Blanc-Mesnil, Le Bourget et Drancy.

## LES ALTERNATIVES EXAMINÉES

### **Solution de substitution envisagée**

Du fait de l'identification par le SDRIF-E comme secteur ayant vocation à accueillir un parc d'envergure, des enjeux de construction de la ville sur la ville et de la dynamique de mutation du tissu industriel, le quartier de la Molette était particulièrement propice à devenir d'aménagement et a naturellement été un secteur préférentiel pour une opération de renouvellement urbain.

Un scénario intermédiaire a été de réaliser un seul parc et non deux comme dans le scénario définitif. Ce parc a été scindé en deux parties pour représenter 7,3 ha d'espaces verts et ce pour les raisons suivantes :

- Etre plus cohérent avec le phasage et pouvoir libérer du foncier progressivement.
- Proposer un parc plus urbain avec une différenciation du type d'activités dans chacun des parcs.
- Les deux parties du parc jouent un rôle de filtre pour la gestion des eaux pluviales.

Plusieurs scénarios programmatiques ont été étudiés par la maîtrise d'ouvrage et analysés par les différents bureaux d'études coordonnés par la SPL Sequano Grand Paris dans le cadre des études préalables à la création de la ZAC. Ont notamment été la localisation des équipements, leur capacité et leur pertinence au regard de l'offre publique et/ou privée déjà existante à l'échelle de la commune. Il a été décidé, sur la base des études de programmation menées, de maintenir sur le périmètre de la ZAC les équipements aujourd'hui prévus au programme : école, crèche, gymnase, programmation commerciale.

# Les Raisons du choix

## Contexte réglementaire

L'aménagement est en adéquation avec les règles d'urbanisme applicables : PLU, SCoT et SDRIF-E. Elles permettent la rénovation urbaine et architecturale et la mutation d'une zone principalement industrielle, c'est un projet identifié de longue date sur le territoire du Blanc-Mesnil.

Le projet de l'OAP suit les grands principes d'aménagement identifiés sur le quartier :

- La mutation du secteur vers un nouveau quartier mixte.
- Une densité progressive du nord (peu dense, plutôt pavillonnaire) vers le sud (logements collectifs en R+4, R+6, R+8 et des émergences ponctuelles de R+12).
- Des commerces et services en rez-de-chaussé.
- L'implantation d'une école.
- L'intégration de deux parcs planté autour d'une trame verte et bleue.
- Le développement des circulations douces.

## Contexte socio-économique

L'aménagement répond aux besoins de logements à l'échelle de la ville et plus largement du bassin de vie avec la proposition d'un nombre élevé de nouveaux logements (5 800 nouveaux logements).

Compte tenu des orientations urbaines, les rez-de-chaussée des îlots sont réservés au développement d'activités et de commerces de proximité.

L'aménagement constitue une nouvelle offre d'espaces verts qualitatifs et quantitatifs, le site étant en grande partie industrialisé à l'état initial.

La constitution d'une trame paysagère est un choix fort de conception pour assurer une qualité d'intégration et d'usage.

Le cadre de vie de la population du quartier est impacté par la qualité des aménagements pour les piétons, vélos et véhicules motorisés, l'offre en stationnement et la qualité paysagère des aménagements. Le choix de créer des voies larges et confortables pour les piétons, les vélos et les véhicules motorisés a été fait. De plus, chacune de ces voies est composée d'une noue pour la gestion des eaux pluviales à ciel ouvert ainsi que d'espaces de pleine terre. La surface et la qualité des espaces verts offrent un cadre de vie de qualité pour les futurs occupants.

## Environnement physique

La topographie du site marquée par le cours d'eau de La Molette au sud a permis de délimiter facilement le site d'étude au sud.

L'état initial est fortement marqué par la présence de surfaces imperméables.

Le parti d'aménagement fait le choix de désimperméabiliser au maximum le site, en créant de nombreux espaces de pleine terre (jardins, cœurs d'îlots, bandes le long des axes routiers), en choisissant des revêtements préférentiellement drainants et de teinte claire.

Cette donnée est interconnectée avec la question climatique et le confort d'usage.

## Milieu naturel

L'aménagement proposé est justifié par l'atteinte des objectifs suivants :

- Maintenir et développer des continuités écologiques internes cohérentes avec l'environnement.
- Maintenir des conditions de vie favorables aux espèces patrimoniales et/ou protégées.
- Limiter la pression des espèces exotiques envahissantes sur les milieux.
- Diversifier les habitats en s'appuyant sur des palettes végétales cohérentes à l'échelle de la région biogéographique.

L'aménagement repose sur le choix d'essences végétales locales et pérennes, d'un entretien limité.

Le projet prévoit la création de 7,3 ha de parc ainsi que des noues (pour la trame bleue) et des toitures végétalisées. Le projet prévoit également la végétalisation des rues par la création d'alignement d'arbres pour s'intégrer à la trame verte davantage. Tout cela va créer un poumon vert dans un quartier aujourd'hui fortement urbanisé et de créer une continuité d'est en ouest. Le projet prévoit la création d'une connexion avec les espaces verts autour et le changement de périmètre (scénario retenu) permet d'éviter les espaces verts notamment la friche au milieu du périmètre. Enfin, la création de cette mosaïque paysagère va favoriser le maintien et la recolonisation du site par la biodiversité.

Le site étant très imperméable à l'état initial, le projet propose de densifier et de requalifier des zones déjà urbanisées. Le projet va même jusqu'à désimperméabiliser et créer de grands espaces verts de parc ce qui améliore le coefficient de perméabilité du site.

## Milieu urbain

Pour assurer l'insertion du projet dans son environnement, le choix est fait d'une architecture sobre et urbaine, en cohérence avec la morphologie de la commune mais doté d'une identité spécifique.

La matérialité et texture des façades répondent aux objectifs suivants :

- Simplicité et rationalité de mise en œuvre des matériaux dans une expression authentique.
- Recherche d'une harmonie dans l'association des différentes matérialités et textures.
- Pérennité et durabilité des matériaux : pierre, béton préfabriqué, béton matricé.

Afin d'éviter une architecture linéaire, les façades seront rythmées et diversifiées à l'aide de la matérialité.

La construction s'implante systématiquement en retrait des limites séparatives, à une distance suffisante pour pouvoir ouvrir des vues principales.

Les cœurs d'îlot et les axes verts offrent une homogénéité et une continuité des espaces paysagers à l'échelle du site.

Pour l'espace privé, des clôtures mi-ajourées mi-pleines pour préserver l'intimité tout en valorisant le paysage et l'animation de l'espace public. Pour l'espace public, des clôtures ajourées laissant entrevoir la végétation et permettant le passage de la petite faune.

## Stratégie énergétique

Les bâtiments sont raccordés au réseau de chaleur urbain de la commune du Blanc-Mesnil, alimenté par la chaleur géothermique durable et bas carbone, prolongé à l'occasion du projet. Le réseau permet de répondre aux besoins de chauffage et en partie d'eau chaude sanitaire des bâtiments.

Pour les besoins d'éclairage et les besoins auxiliaires, le projet est raccordé au réseau électrique existant.

## Déplacements et stationnement

À l'occasion de l'aménagement de la ZAC, une redéfinition du partage de l'espace entre les différents modes de déplacement est menée. Le projet vise à accompagner et contribuer au développement de l'usage des modes actifs, dans une zone marquée pour l'heure par l'omniprésence des voitures et des poids-lourds. La trame viaire est conservée mais des espaces larges et sécurisés sont dédiés aux piétons et aux cyclistes avec l'aménagement systématique de trottoirs et de pistes cyclables le long de la chaussée. Une attention particulière est donnée à la qualité d'usage avec des cheminements continus et distinguables reposant sur des revêtements de qualité. L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est donc également grandement améliorée. La voiture conserve une place importante dans l'espace public mais celle-ci est rationalisée par rapport aux usages futurs de la ZAC.

Les chaussées seront pour la plupart bordées de places de stationnement public pour irriguer les activités et commerces, les équipements d'enseignement ainsi que les aménagements paysagers projetés sur la ZAC. Des emplacements réservés à la livraison seront disposés sur les fronts de commerce. Des attaches-cadres seront également disponibles dans l'espace public, le maillage dense proposé facilitera l'usage du vélo dans le secteur.

Pour le stationnement des lots privés, le choix a été de créer des parkings en sous-sol afin d'offrir un grand nombre de places. Conformément à la législation, 20% des emplacements seront équipés d'une borne de recharge électrique. La totalité des places est raccordée au réseau et pourra donc être progressivement équipée. Des locaux de stationnement vélo seront également disponibles dans les différents bâtiments, une attention particulière est portée à leur accessibilité et à leur confort d'usage.

## Risques, nuisances et pollutions

Le périmètre de la ZAC est concerné par plusieurs types de risques naturels. Le risque de mouvements de terrain liés au retrait-gonflement des sols argileux est maîtrisé grâce à des études géotechniques préalables. Le risque d'inondation par remontée de nappes d'eau souterraine est également maîtrisé avec des études sur l'implantation des parkings en sous-sol.

La programmation du quartier vise à fortement augmenter la population locale. En parallèle de la relocalisation sur le territoire communal ou intercommunal des activités industrielles actuellement en place, le programme ne contient pas d'établissement induisant des risques technologiques majeurs.

Un travail de dépollution sera entrepris de manière à assurer des conditions sanitaires compatibles avec les usages envisagés. Les choix techniques s'appuient sur diverses études de pollution. Une attention particulière sera donnée aux terrains visant à accueillir les jardins paysagers bordant la rue de la Victoire.

L'exposition de la nouvelle population sur la future ZAC sera limitée grâce aux dispositions architecturales mises en œuvre. La végétalisation multistratée de l'espace public permettra également de faire écran entre les voies de circulation et les bâtiments de logement.

## Mode opératoire et déchets de chantier

La gestion des déchets de chantier est cadrée par la charte écochantier.

En ce qui concerne la gestion des déchets, l'ensemble des enregistrements relatifs à l'élimination des déchets (bordereaux de suivi, etc.) est transmis au maître d'œuvre d'exécution et au maître d'ouvrage et sont conservés sur le chantier.

Les consignes de tri et d'utilisation des bennes sont rappelées aux entreprises du chantier, lesquelles les transmettent à leurs collaborateurs intervenant sur le chantier. Pour faciliter le tri des déchets, la signalisation spécifique est apposée devant les bennes (panneaux et pictogrammes à partir des modèles fournis par la maîtrise d'ouvrage).

## Démolition

La zone actuelle est totalement vétuste : il s'agit d'un secteur d'activité voué à muter en quartier mixte. Le projet de la Molette fait partie des grandes ambitions de la ville du Blanc-Mesnil pour améliorer son territoire. Il est souhaité que ce nouveau quartier s'intègre avec son environnement notamment pavillonnaire. De par sa localisation et la proximité des infrastructures de transports existantes et futures, ce secteur est davantage propice au développement de logements.

Les collectivités ont également à cœur de pouvoir aménager un véritable parc pour ses habitants et des espaces publics qualitatifs.

# En synthèse

Ce chapitre de l'étude d'impact a fourni une analyse comparative des alternatives envisagées, en présentant les critères de choix et en justifiant la décision du maître d'ouvrage. Il a également mis en évidence les efforts déployés pour minimiser les impacts négatifs du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Le projet a été conçu pour minimiser les impacts environnementaux et maximiser les bénéfices pour la santé humaine.

- Incidences environnementales : le projet a été conçu pour minimiser son empreinte écologique. Il prévoit la mise en place de système de gestion de l'eau, la promotion de la biodiversité grâce à la création d'espaces verts de pleine terre, et l'utilisation de matériaux de construction durables. De plus, l'augmentation des espaces verts contribuera à l'absorption du CO<sub>2</sub> et à la lutte contre les îlots de chaleur urbains.
- Incidences sur la santé humaine : le projet aura des effets positifs sur la santé des résidents. La création d'espaces verts favorisera le bien-être mental.

## ***Des impacts négatifs évités***

- Evitement de l'accroissement de l'imperméabilisation de sols grâce à la végétalisation accrue des espaces verts.
- Evitement de l'accroissement du ruissellement grâce à la gestion alternative des eaux pluviales à la parcelle et dans les espaces verts.
- Evitement des atteintes aux espèces protégées grâce aux adaptations calendaires.

## ***Des impacts négatifs réduits***

- Réduction du recours aux ressources naturelles grâce à une circularité locale de valorisation des terres excavées et matériaux de démolition.
- Réduction des risques sanitaires grâce à la prise en compte des enjeux de pollution dans la conception, qualité de l'air et pollution acoustique notamment.
- Réduction des consommations des ressources (énergie notamment) en phase d'exploitation grâce au recours des énergies renouvelables et de récupération.

## **Une co-production de la performance urbaine et environnementale au-delà de la notion d'impacts à traiter**

Co-produire la requalification d'un site, ce n'est pas seulement de traiter des impacts, mais c'est d'être proactif avec des objectifs à la fois ambitieux et pragmatiques.

La stratégie environnementale et la méthode itérative de coproduction ont permis d'affiner progressivement le projet dans le sens d'une amélioration de sa performance environnementale.

## **L'alternative étudiée a été poussée plus loin pour accomplir les objectifs associés au projet à savoir :**

- Accentuer la Trame Verte et Bleue.
- Donner une présence à l'eau, fonctionnelle et paysagère.
- Redynamiser le quartier.
- Accentuer les usages, notamment en appui sur les services écosystémiques.

En conclusion, le projet représente une approche intégrée de la requalification urbaine, qui prend en compte à la fois les enjeux sociaux, économiques et environnementaux. Il a été choisi pour sa capacité à répondre à une attente, tout en minimisant les impacts environnementaux et en maximisant les bénéfices pour la santé humaine.



# Présentation des mesures

## Présentation des mesures

### Méthode d'établissement des mesures correctives

L'analyse des incidences du projet sur l'environnement et la santé identifie certaines composantes à l'origine d'impacts négatifs notables sur l'environnement ou la santé. Ces composantes font l'objet de mesures correctives qui doivent :<sup>1</sup>

- « éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
- compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. »

Les mesures sont présentées sous forme de fiches avec les rubriques suivantes :

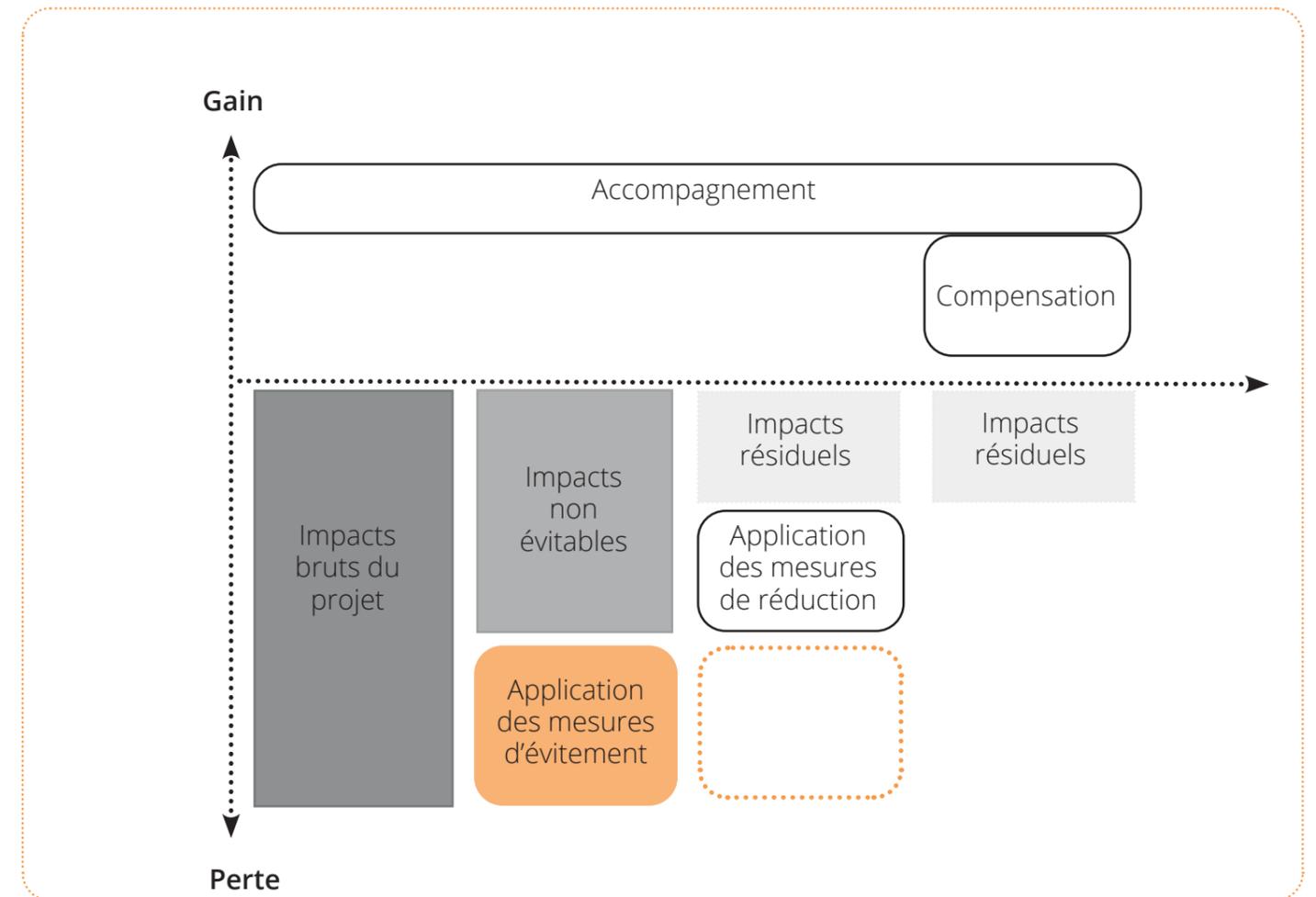
- Nom générique de la mesure.
- Nature de la mesure selon la séquence d'évitement, de réduction ou de compensation d'impacts / mesure d'accompagnement.
- Dispositions en phases conception, réalisation, fonctionnement. Chaque disposition est siglée (E), (R), (C), (A) selon qu'il s'agit respectivement d'évitement, de réduction, de compensation ou d'accompagnement.
- Opérateurs
- Effets attendus.
- Indicateurs.
- Modalités de suivi.

Tant que de besoin, les fiches sont complétées par des illustrations. Une estimation des dépenses correspondant à la mise en œuvre des mesures est proposée en fin de chapitre.

Les mesures proposées visent également à garantir l'application et la traduction opérationnelle des stratégies engagées pour chaque opération. En effet, la prise en compte de l'environnement a une dimension itérative au cours de l'élaboration du projet. C'est pourquoi il est possible que certaines redondances apparaissent entre les mesures proposées et les éléments du projet.

La mise en œuvre des mesures relève de la responsabilité du pétitionnaire. Elle implique cependant un travail réalisé conjointement avec les différents acteurs du projet : collectivités, administrations, promoteur, maîtrises d'œuvre, bureaux d'études techniques, entreprises, acquéreurs, exploitants...

Plusieurs dispositions permettent la mise en œuvre des mesures prévues, que ce soit directement par la maîtrise d'ouvrage concernée ou sous forme de transmission de prescriptions. Différents moyens de contractualisation des mesures sont ainsi présentés dans la rubrique « Les modalités de suivi ».



**Eviter** : une mesure d'évitement modifie un projet afin de supprimer un impact négatifs identifiés que ce projet engendrait.

**Réduire** : une mesure de réduction vise à réduire autant que possible la durée, l'intensité et/ou l'étendue des impacts d'un projet qui ne peuvent pas être complètement évités.

**Compenser** : une mesure de compensatoire aux effets négatifs notables, directes ou indirects du projet qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits

**Accompagner** : une mesure d'accompagnement peut renforcer l'efficacité des mesures de réduction et de compensation et l'atteinte des objectifs de préservation de la biodiversité. Elle n'est cependant pas citée dans les textes législatifs et réglementaires.

<sup>1</sup> Code de l'environnement, article R122-5

Chaque maîtrise d'ouvrage est responsable de la mise en oeuvre des mesures.

Sequano confiera à MBE architecture et aux différents conseillers la responsabilité du suivi des mesures.

#### ***Le rôle des outils de suivi***

Les documents cadres et autres outils sont des outils permettant de suivre ces mesures.

#### ***Les cahiers de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales***

Le rôle du CPAUPE est de fournir des lignes directrices et des directives précises aux concepteurs, architectes, urbanistes, promoteurs et autres parties prenantes impliquées dans la création de bâtiments, d'espaces publics et d'aménagements paysagers.

Les fiches de lots

Le rôle est de décrire de manière détaillée les caractéristiques, les contraintes et les possibilités associées à chaque lot de terrain dans le projet de la ZAC de la Molette. Elles sont des outils de suivi de l'application des mesures comme les cahiers de prescriptions.

#### ***Les Dossiers de Consultation des Entreprises***

Les dossiers de consultation des entreprises sont des outils essentiels pour planifier, exécuter et gérer des projets de manière efficace. Leur rôle s'étend de la phase d'appel d'offres jusqu'à l'exécution, en veillant à ce que les projets soient menés à bien en respectant les normes de qualité, de coût et de délais préétablis. Ils reprennent les exigences définies dans les documents précédents. Les dossiers de consultation contiennent une description détaillée du projet, des spécifications techniques, des délais, des critères d'évaluation, et des attentes générales. Pendant la phase de réalisation, le dossier de consultation devient un document de référence pour les entreprises retenues. Il les guide tout au long du projet, en garantissant que les attentes sont alignées et que les spécifications sont respectées.

#### ***La charte chantier à faible impact environnemental***

La charte établit un ensemble de lignes directrices, de principes et de mesures visant à minimiser les effets néfastes des activités de construction sur les ressources naturelles, la biodiversité, la qualité de l'air, de l'eau et du sol, ainsi que sur le climat. La charte de chantier à faible impact environnemental contribue à créer des environnements bâtis plus durables en minimisant les conséquences négatives des activités de construction sur l'environnement et en favorisant des pratiques plus respectueuses des ressources naturelles.

Mesures	Modalités de suivi
Contexte réglementaire	
Instaurer une évaluation environnementale continue (R/A)	Étude d'impact et future mise à jour Avis de l'Autorité Environnementale Plan masse Permis de démolir Permis de construire PAE*
Contexte réglementaire	
Mettre en compatibilité le PLU (E)	Approbation de la modification ou révision du PLU Approbation du PLUi
Contexte socio-économique	
Accueillir les enfants de la ZAC (E)	Suivi Ville : - Carte scolaire - Effectifs scolaires et capacités résiduelles
Développer l'offre en équipement pour la petite enfance (E)	Suivi de l'offre de la ville en assistante maternelle et crèches
Accompagner les entreprises délocalisées (E/R/A)	Sondages des entreprises sur la gestion de leur délocalisation Compte-rendus d'ateliers de concertation Convention d'occupation Indemnisation entreprises
Favoriser l'emploi et le développement d'une programmation économique et commerciale cohérente (E/R/A)	Convention d'occupation Plan de Merchandising-type -bet spécialisé Mise en place d'un comité de suivi de commercialisation

Mesures	Modalités de suivi	
Environnement physique		
Gérer les sols, matériaux déblais et remblais (E/R/A)	Cahier des charges des études techniques projet Intégration de la charte chantier propre dans les DCE DCE Bordereaux de suivi des déchets Livret d'accueil des nouveaux arrivants sur chantier Schéma d'Organisation de la Gestion et de l'Élimination des Déchets Suivi de chantier par un écologue	
Instaurer une architecture et un urbanisme bioclimatique (E/R/A)	Études bioclimatiques Permis de construire DCE	
Mettre en œuvre une gestion des eaux pluviales adaptée au contexte (E/R/A)	Dossier de réalisation de ZAC Permis de construire DLE PAE DCE AVP/PRO	
Milieu naturel		
Optimiser la mosaïque paysagère pour un écosystème de qualité (E/R/A)	Création d'une mosaïque paysagère (E/R/A)	Plan masse Palette végétale Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) Permis de construire
	Conservation d'arbres intéressants et assurer leur protection (E/R)	Plan d'aménagements Charte de chantier à faibles nuisances Dossier de Consultation des Entreprises (DCE)

Mesures		Modalités de suivi
	Localisation des arbres à cavité en amont des travaux d'abattage (E/R)	DCE Charte de chantier à faibles nuisances
	Végétalisation des toitures (E/R)	Cahier de secteurs Fiches de lots Permis de construire (PC) Dossier de Consultation des Entreprises (DCE)
	Assurer la perméabilité des limites (R)	CPAUPE Fiches de lots Dossier de consultation des entreprises (DCE) Plan masse
	Installation de supports de biodiversité et création de micro-habitats (A)	Fiches de lots Dossier de Consultation des Entreprises (DCE)
Limiter l'impact du projet sur la biodiversité (E/R/A)	Réduction du risque de collision avec le bâti et les voiries (R)	Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) Permis de construire (PC)
	Conception d'un plan lumière favorable à la biodiversité (R)	Plan d'éclairage Dossier de consultation des entreprises (DCE) Permis de construire (PC)
	Gestion des espèces invasives (E/R/A)	Charte chantier à faibles nuisances Dossier de Consultation des Entreprises (DCE)
	Adapter le calendrier de démarrage des travaux selon les périodes de sensibilité de la faune (E/A)	Charte chantier à faibles nuisances Dossier de Consultation des Entreprises (DCE)
	intégrer le coefficient de biotope par surface dans les phases de conception des projets (E)	CPAUPE. Fiches de lots Charte de chantier à faible nuisance
	Gestion écologique des espaces (E/R/A)	Permis de construire (PC) Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) Livret d'accueil

Mesures		Modalités de suivi
Milieu urbain et paysager		
Assurer une mixité fonctionnelle urbaine (R/A)	Permis de construire	
	Plan masse DCE Charte écochantier	
Gérer les ressources (E/R/A)	Permis de construire Carnet de chantier	
Maîtriser la consommation d'énergie et l'impact carbone de l'opération (E/R)	Permis de construire DCE	
	Intégration de la charte chantier propre dans les DCE Bordereaux de suivi des déchets Livret d'accueil des nouveaux arrivants sur le chantier Livret d'accueil des nouveaux habitants Charte chantier à faible impact environnemental Comptes-rendus de suivi de chantier de coût global plutôt que d'investissement initial	
	Formaliser une stratégie de valorisation des matériaux de démolition (E/R)	Diagnosics démolition, amiante, plomb, etc. le cas échéant Stratégie de valorisation des ressources (AMO valorisation) Charte chantier faibles nuisances DCE Bordereaux de suivi des déchets Comptes-rendus de suivi de chantier
	Gérer l'approvisionnement et le raccordement du projet (énergie, eau, réseaux, déchets) (E/R/A)	Permis de construire Carnet de sensibilisation, compte-rendu de chantier Convention de raccordement réseau DCE Livret d'accueil aux gestes verts.

Mesures	Modalités de suivi
Déplacements	
Favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture (E/R)	Campagne de suivi du trafic à intervalle régulier avec enquête quantitative et sensible (usagers) Plan masse
Organiser la mobilité au sein du projet et en accroche sur l'existant (E/R/A)	Campagne de suivi du trafic à intervalle régulier avec enquête quantitative et sensible (usagers) Plan masse DCE Charte écochantier Plans d'Installation de Chantier (PIC) validés par l'aménageur
Optimiser l'utilisation du stationnement (R)	Plan masse Enquête de stationnement sur le secteur à l'horizon du projet

Mesures	Modalités de suivi
Santé, risques et nuisances	
Agir contre les risques, pollutions et nuisances (E/R/A)	DCE Études pollution des sols Permis de construire PAE
Limiter l'exposition des futurs usagers aux pollutions souterraines (E/R)	DCE Études pollution des sols Permis de construire
Limiter l'exposition des futurs usagers aux nuisances acoustiques et vibratoires (R)	DCE Études acoustiques Permis de construire
Réduire les impacts sur la faune, la flore et la santé humaine (E/R/A)	
Prendre en compte l'environnement en phase chantier (E/R)	CPAUPE et fiches de lots Charte chantier à faible impact environnemental DCE

## MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL

### Instaurer une évaluation environnementale continue

Cette mesure permet d'assurer l'atteinte de la qualité environnementale souhaitée ainsi qu'une meilleure connaissance et prise en compte des impacts se traduisant par un projet optimisé en matière de performance environnementale.

La mesure prévoit notamment la mise à jour de l'étude d'impact en fonction des résultats de l'évaluation environnementale par thématique. Elle prescrit également un suivi du chantier avec un Plan d'Assurance Environnemental (PAE). Les différents acteurs devront être sensibilisés et accompagnés vis-à-vis de la prise en compte de l'environnement à chaque phase du projet.

## CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

### Accueillir les enfants de la ZAC

Cette mesure permet d'éviter que les enfants de la ZAC ne puissent pas être accueillis.

La mesure prévoit notamment l'élargissement de la carte scolaire à court terme pour tenir compte de l'arrivée de nouveaux habitants, mais aussi d'adapter la capacité scolaire à l'arrivée des nouveaux enfants dans la ZAC.

### Développer l'offre en équipement pour la petite enfance

Cette mesure permet d'assurer l'accueil de l'ensemble de la petite enfance pour l'ensemble des opérations et des futurs ménages.

La mesure prévoit notamment à l'élargissement de l'offre en assistance maternelle ou encore l'adaptation des capacités des crèches en fonction des arrivées et du phasage de l'opération à moyen terme.

## Accompagner les entreprises relocalisées

Cette mesure permet de s'assurer qu'aucune difficulté économique ne pénalisent les commerces lors de leur éviction, et relocalisation. Elle permet également la réduction du stress pour les salariés et dirigeants et majoritairement des activités dans le cas présent.

La mesure prévoit notamment de tenir informée chaque entreprise qui sera délocalisée de l'avancement du projet. Elle prévoit également de donner une date précise de délocalisation de l'entreprise afin qu'elle puisse anticiper ou encore de sensibiliser les entreprises à la délocalisation.

## ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

### Gérer les sols, matériaux déblais et remblais

Cette mesure permet de limiter la production de déblais et la réduction des déchets à la source mais également de minimiser les risques engendrés par l'exposition des terres impactées.

La mesure prévoit notamment de suivre les recommandations de l'étude géotechnique. Mais aussi de réaliser un bilan d'équilibre déblais remblais ou encore de réaliser un diagnostic ressource et un diagnostic de gestion des déchets issus de la démolition. Elle prévoit aussi de limiter l'utilisation de terre végétale en état de raréfaction.

Elle prévoit également la prise en compte des études de pollution réalisées, et le suivi des volumes évacués afin de limiter et gérer les sols localement.

Concernant la démolition, la mesure prévoit l'évacuation des déchets selon les caractéristiques de ceux-ci, dans le lieu le plus adapté pour leur recyclage ou traitement.

## Favoriser l'emploi et le développement d'une programmation économique et commerciale cohérente

Cette mesure permet de s'assurer que l'emploi et le développement commerciale et économique se fasse en cohérence avec les alentours.

La mesure prévoit notamment d'élaborer un plan de merchandising à l'échelle de l'opération et de définir une programmation économique cohérente avec le contexte local. Elle prévoit également de favoriser l'emploi d'insertion sur les chantiers de l'opération.



Illustration de différents types de technosol photographie de Florentin, Huot, Morel, Nehls, Schwartz, Séré, 2015

## Instaurer une architecture et un urbanisme bioclimatique

Cette mesure permet d'assurer l'atténuation des effets d'îlot de Chaleur Urbain (ICU) et la réduction des incidences vis-à-vis des conditions d'ensoleillement pour un confort lumineux et un accès à la lumière naturelle.

La mesure prévoit notamment l'intégration de prescriptions bioclimatiques et la diversification des strates végétales déjà prévues sur le site.

L'objectif étant d'optimiser l'ensoleillement, les circulations de vent en anticipant les amplifications et modifications futures du climat.

La mesure intègre aussi la sensibilisation et l'accompagnement des usagers au bon fonctionnement des bâtiments bioclimatiques et la formation des futurs employés des bâtiments.

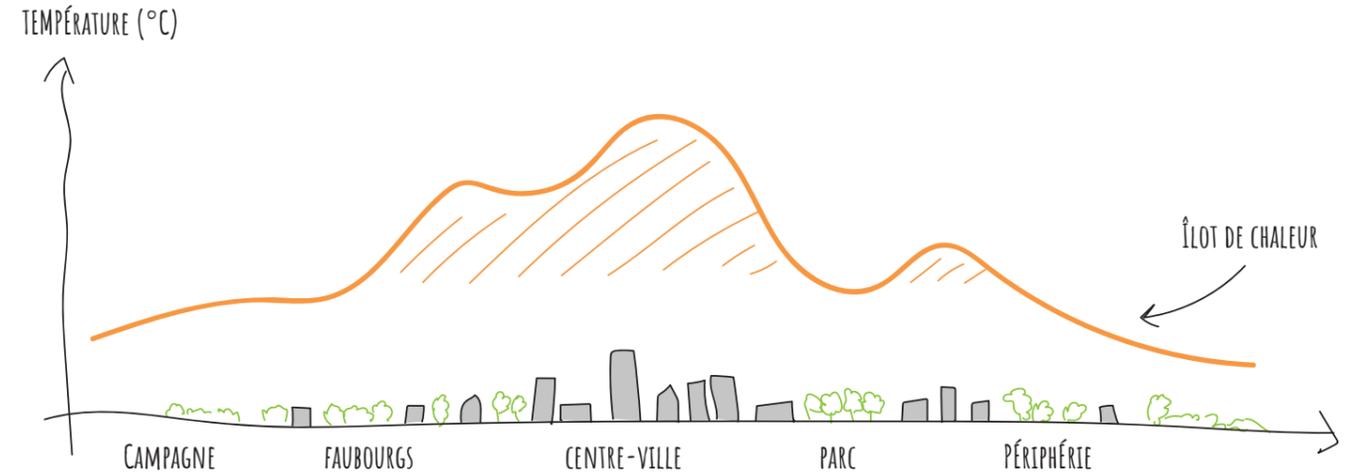


Schéma de l'effet d'îlot de chaleur généré par le tissu urbain dense (source TRANS-FAIRE, 2022)

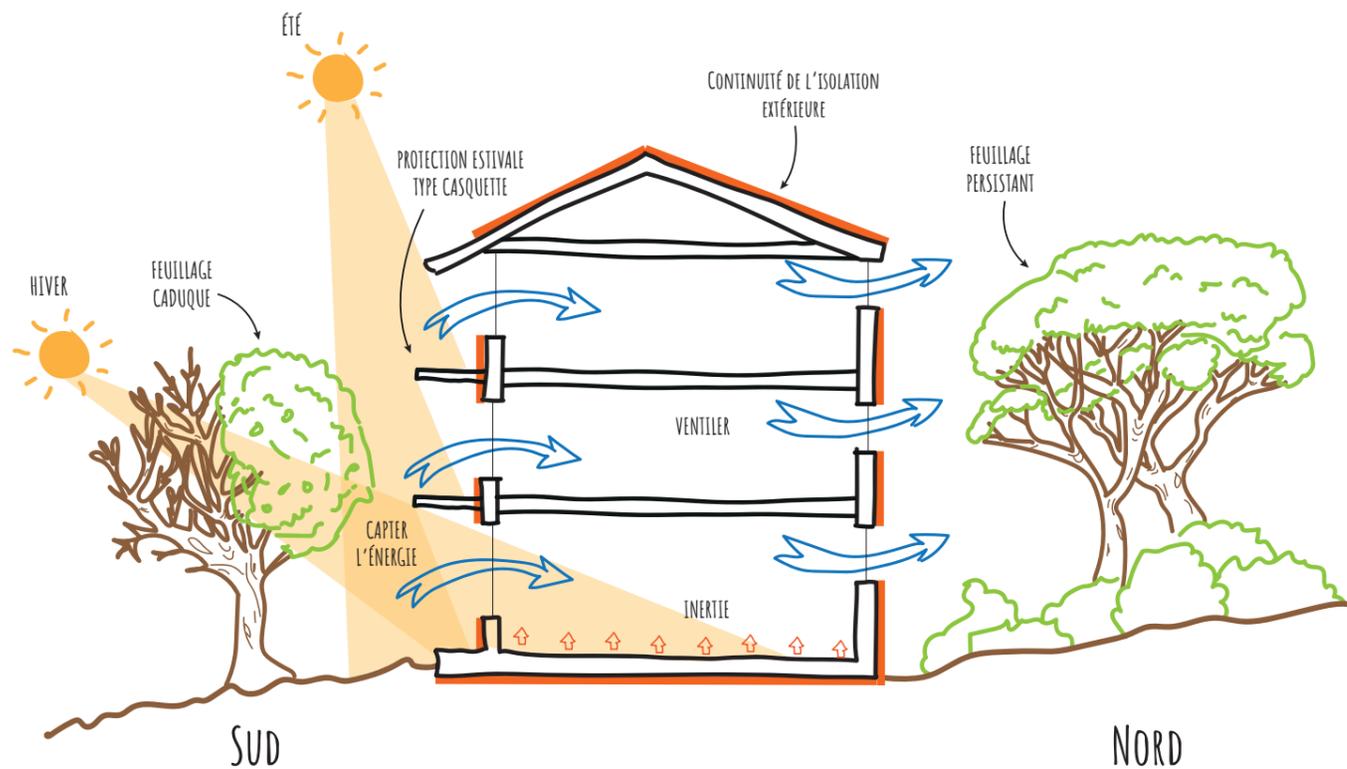


Schéma de principes à mettre en œuvre pour une architecture bioclimatique (source TRANS-FAIRE, 2022)

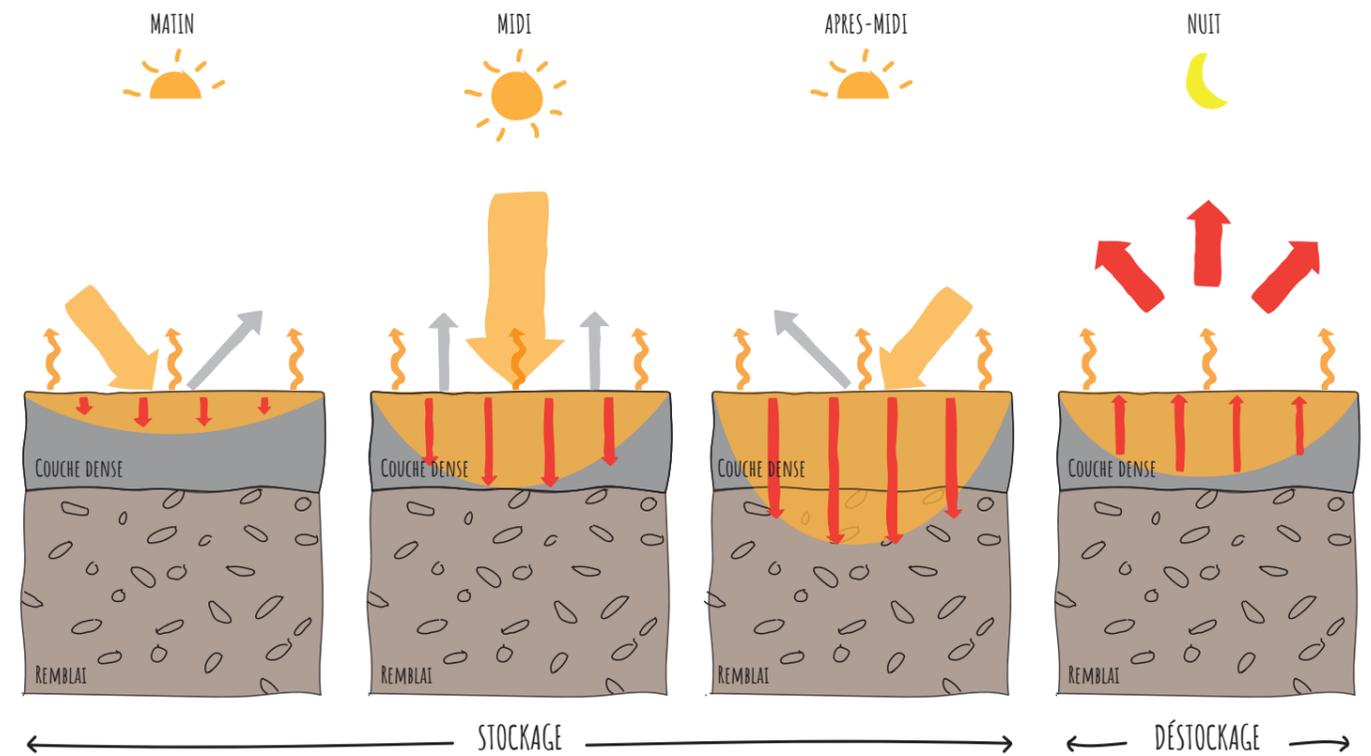


Schéma du principe d'inertie et déphasage vis-à-vis de l'absorption des rayonnements solaire (source TRANS-FAIRE, 2022)

## Mettre en œuvre une gestion des eaux pluviales adaptée au contexte

Cette mesure permet la mise en œuvre d'une gestion des eaux pluviales adaptée au contexte.

La mesure prévoit notamment d'étudier toutes les éventualités d'infiltration des eaux pluviales pour éviter un rejet au réseau. Elle prévoit également de rédiger un schéma de gestion des eaux pluviales à l'échelle du projet.

L'objectif étant de préserver la ressource en eau et des sols, de maîtriser des ruissellements en aval de l'opération ou encore de réduire l'effet d'ICU.

### MILIEU NATUREL

## Optimiser la mosaïque paysagère pour un écosystème de qualité

Cette mesure permet d'assurer une diversité floristique et faunistique par la création d'écosystème de qualité. Elle permet aussi de limiter la pression des espèces invasive et la limitation des impacts dus aux entretiens des espaces verts.

La mesure prévoit notamment la création d'une mosaïque végétale, de végétaliser les toitures et de restaurer les sols à travers des travaux de dés-imperméabilisation ainsi que la prévention des collisions au niveau des bâtiments.

L'objectif étant d'arriver à une diversité floristique et des habitats favorable à la diversité faunistique, diversifier et accroître le nombre d'espèces ou encore limiter les impacts des opérations d'entretien sur les espèces.

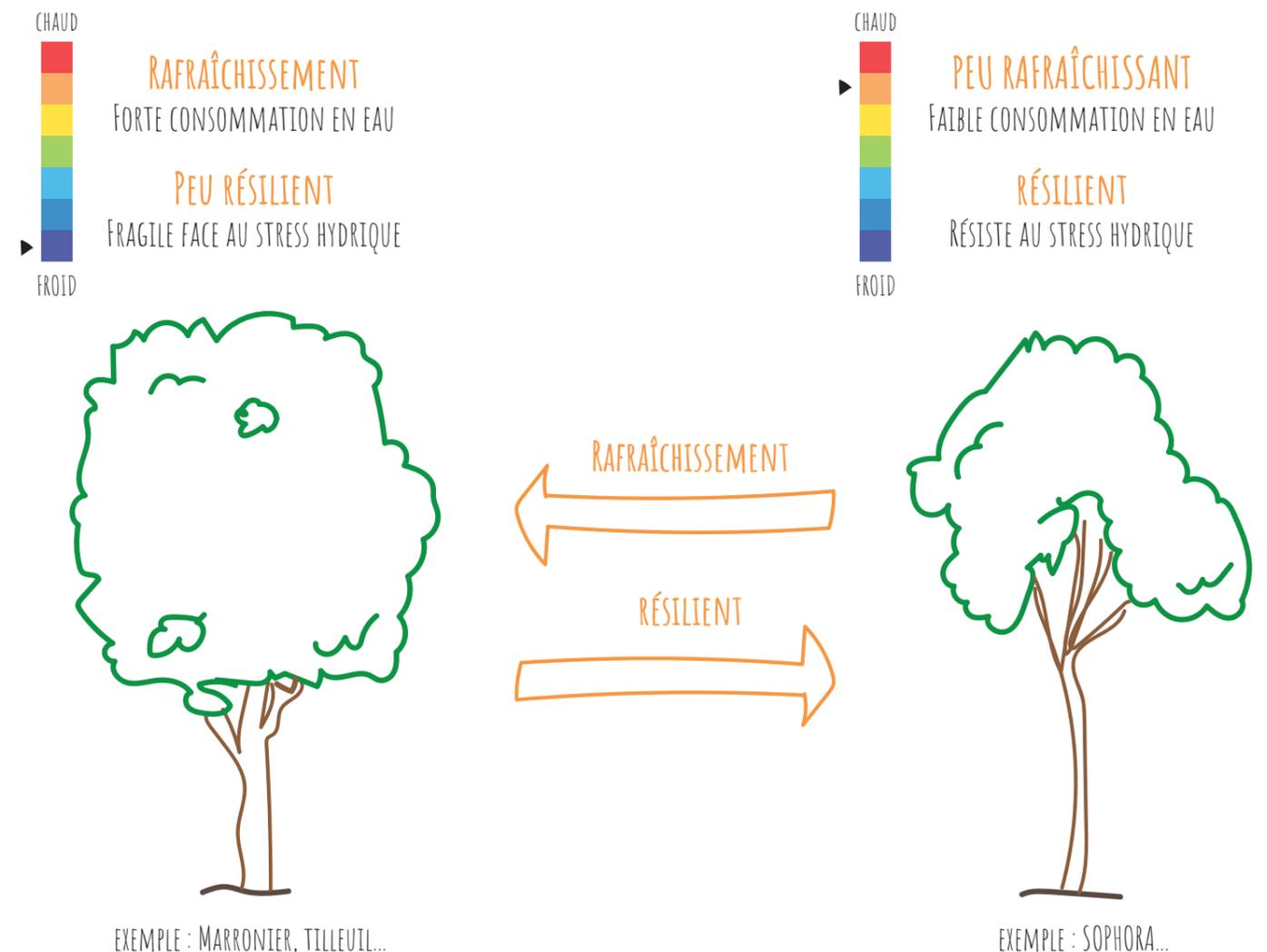
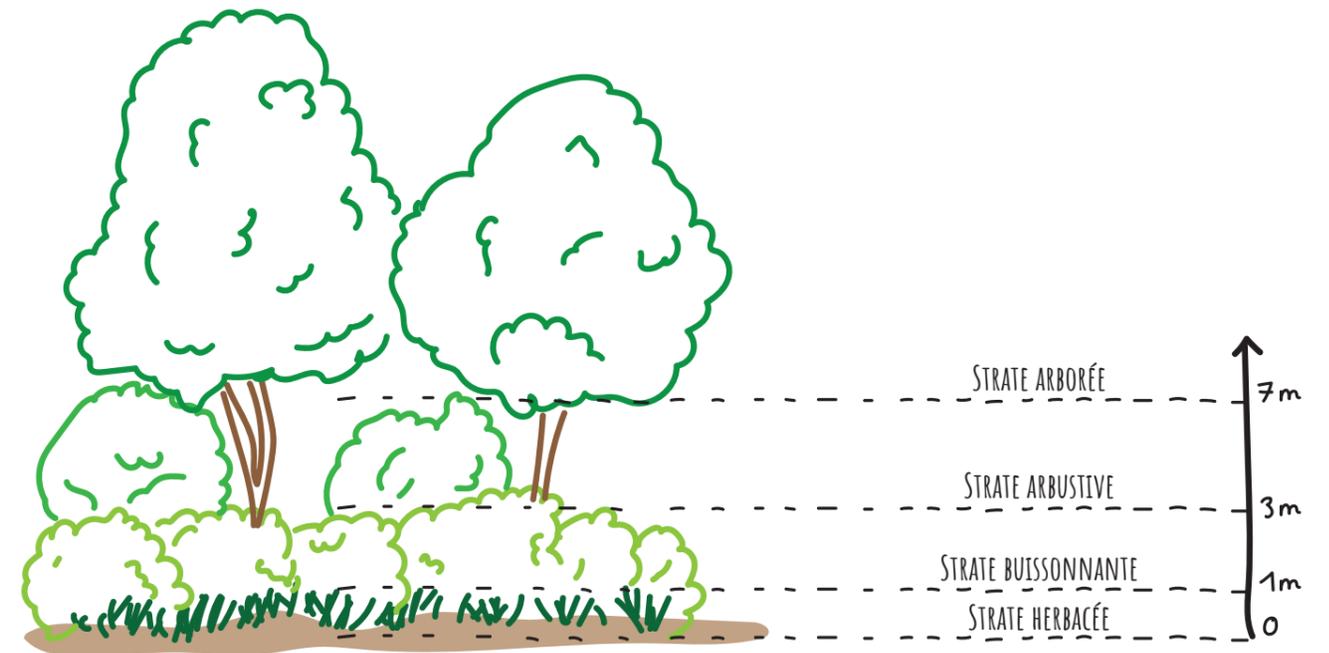


Schéma du rapport entre rafraîchissement et résilience vis-à-vis du stress hydrique (source TRANS-FAIRE, 2022)

## Création d'une mosaïque paysagère

Cette mesure permet d'assurer la valorisation de la flore locale voire spontanée à travers une diversification des espèces et des habitats.

La mesure prévoit notamment une suite de prescriptions visant la diversité des espèces et la variation dans le nombre de strates végétales. Cela passe par exemple par l'intégration d'espaces de culture urbaine partagés lorsque cela est possible et par une concertation avec les concepteurs pour être en accord avec les usages prévus.

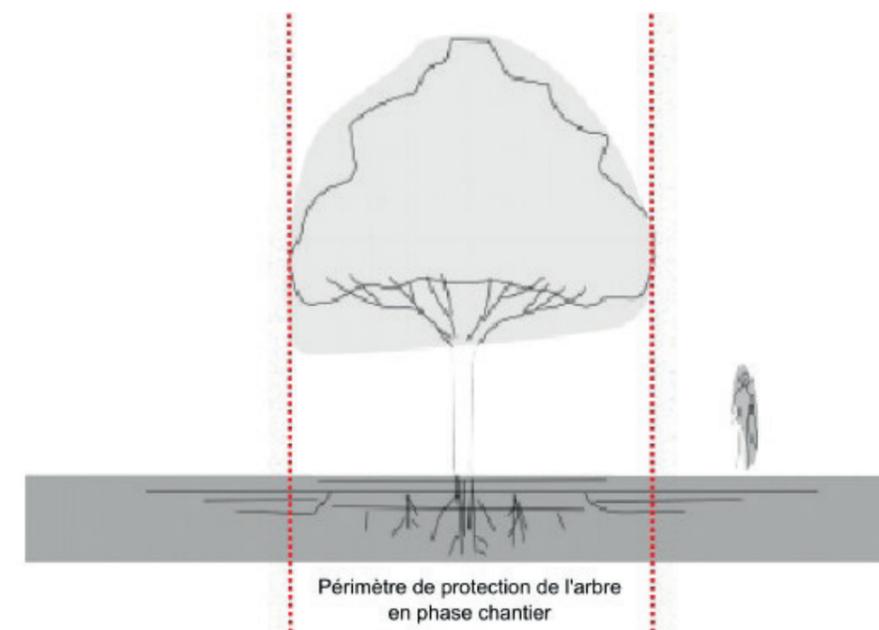


Schémas des trois types de strates à mettre en œuvre (source TRANS-FAIRE, 2022)

## Conservation et protection d'arbres intéressants

Cette mesure permet de conserver une partie du patrimoine arboré.

La mesure prévoit notamment de protéger les arbres existants conservés, de repérer les arbres et haies vives qui peuvent être conservés sur le plan directeur. Elle prévoit également obligatoirement une protection mécanique du tronc.



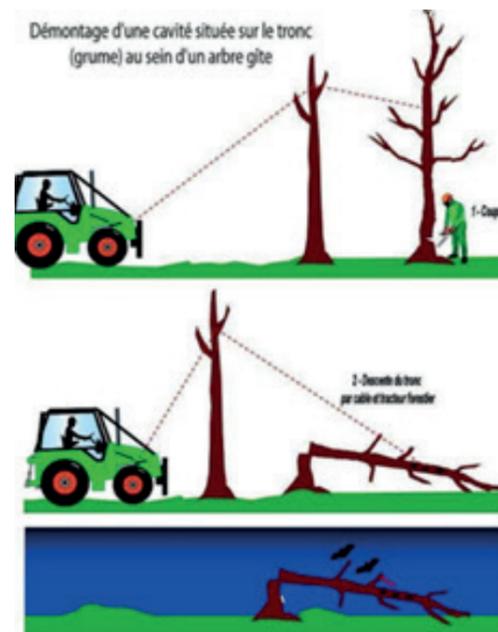
- Dans cette zone sont interdits :
- Les pollutions par dépôt d'huiles, de produits chimiques, d'eaux usées, d'eaux chargées de résidus de ciment.
  - Les dépôts de matériaux provisoires.
  - Les déblais / remblais.
  - Le compactage du sol. Il est interdit de déposer des matériaux de construction, d'entreposer des véhicules de chantier, de rouler avec des machines et des engins.

Périmètre de protection des arbres en phase chantier (source nc)

## Localisation des arbres à cavité en amont des travaux d'abattage

Cette mesure consiste à repérer les arbres à cavités et de réduire alors le risque de destruction des individus calvicoles.

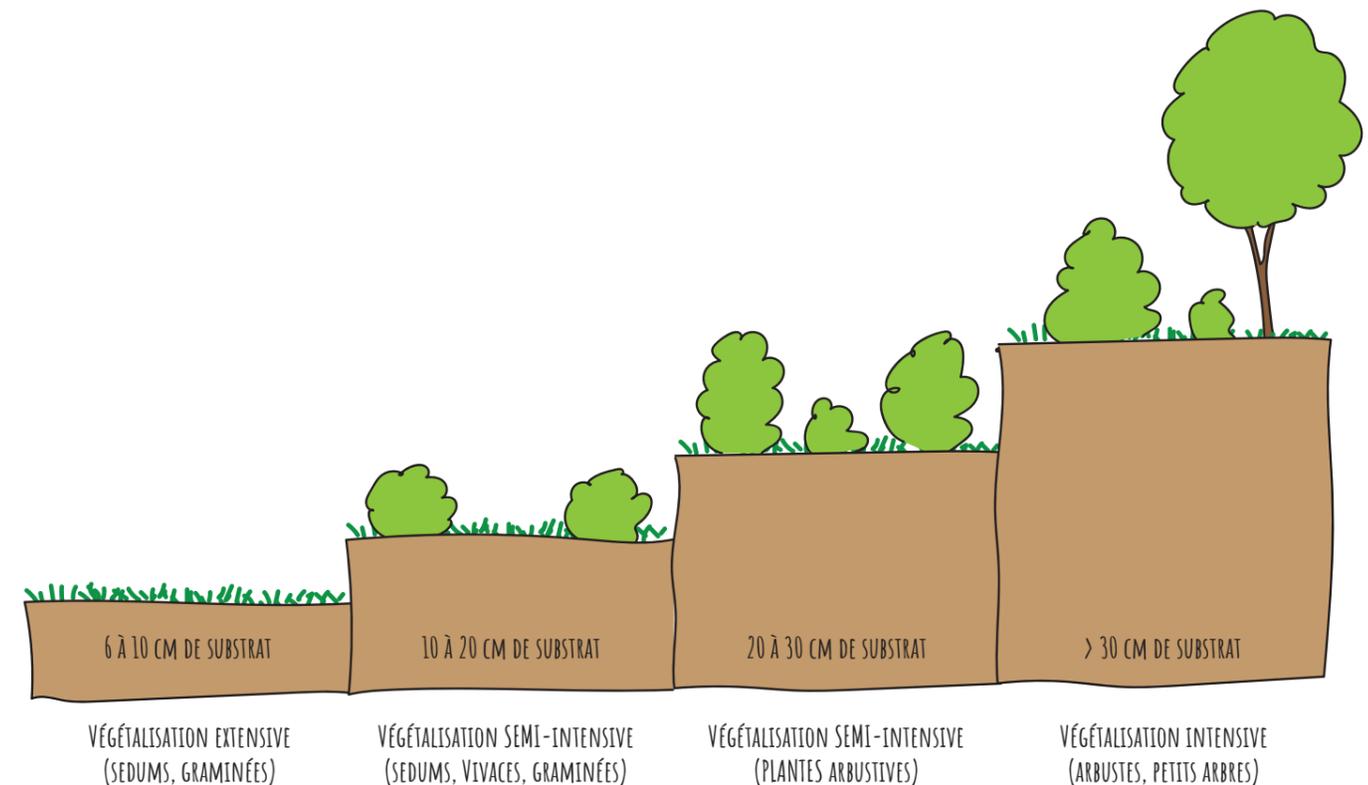
En phase chantier cette mesure permet un abattage contrôlé par démontage mécanique ou encore de démonter les parties aériennes à cavité favorable et les descendre avec soin, vérifier à terre avec un endoscope.



## Végétalisation des toitures

Cette mesure permet de favoriser la diversité floristique et faunistique par la végétalisation en toiture des bâtiments lorsque cela est possible.

C'est le cas où certaines opérations prévoient la végétalisation en toiture, des mesures sont prises pour encadrer ce procédé. Notamment, en privilégiant les toitures végétalisées semi-intensives (30 cm de substrat), en dessinant une mosaïque de substrats et de micro-relief ou encore l'utilisation de matériaux du site dans une logique de brown roofs. Une cuvette systématique est prévue pour la rétention d'eau et la limitation de la pression sur les réseaux d'assainissement lors de fortes pluies. Enfin, l'interdiction du terreau classique contenant de la tourbe.

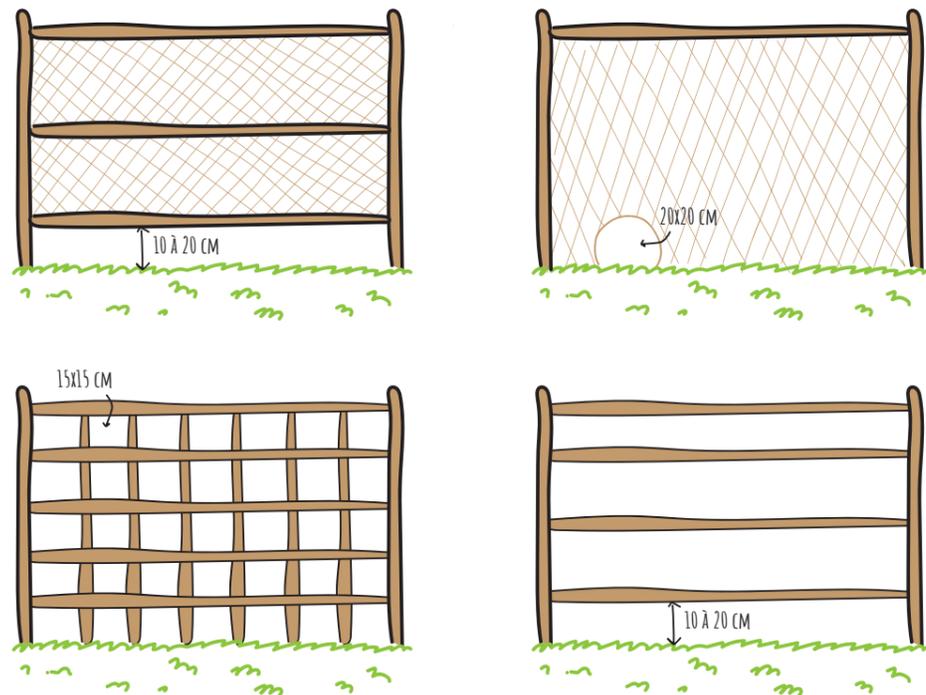


Épaisseurs requises pour chaque typologie de toiture végétalisées (TRANS-FAIRE, 2023)

## Assurer la perméabilité des limites

Cette mesure permet d'assurer la perméabilité entre chaque lot à l'échelle du quartier.

La mesure prévoit notamment que les limites foncières soient matérialisées par des épaisseurs végétales ou un travail du sol permettant une mise à distance.

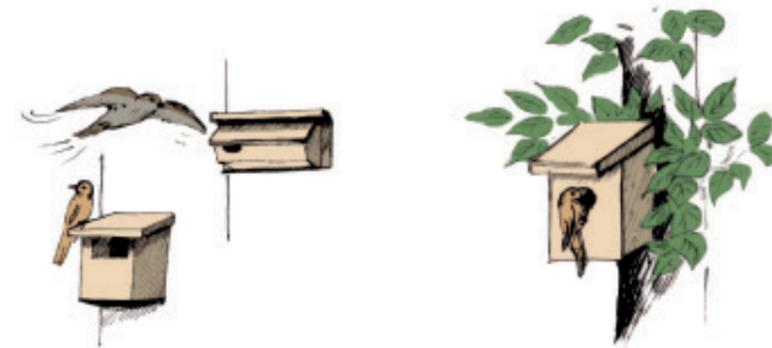


Clôtures pour les passages à faune (source TRANS-FAIRE, 2022)

## Installation des supports de biodiversité et création de micro-habitats

Cette mesure permet de favoriser l'accueil des espèces faunistique par l'intégration de dispositifs architecturaux et paysagers permettant l'appropriation des espèces présentent aux alentours du site.

La mesure prévoit notamment l'installation de support gîtes, nichoirs, hôtels à insecte et de micro-habitat tel que des pierriers, tas de bois. Cela favorisera l'intégration du martinet noir, du lézard des murailles, de chiroptères, d'insectes pollinisateurs.



Exemple de supports de biodiversité (nichoirs, gîtes à chauves-souris, hôtel à insectes...)



Exemple de supports de biodiversité (nichoirs, gîtes à chauves-souris, hôtel à insectes...)

## Réduction du risque de collision avec le bâti et les voiries

Cette mesure permet de limiter la mortalité des espèces liée à la collision avec les surfaces vitrées des bâtiments.  
La mesure prévoit notamment la réduction de l'effet miroir, la coloration, l'évitement de plantation d'arbres et arbustes à proximité directe d'une surface vitrée.

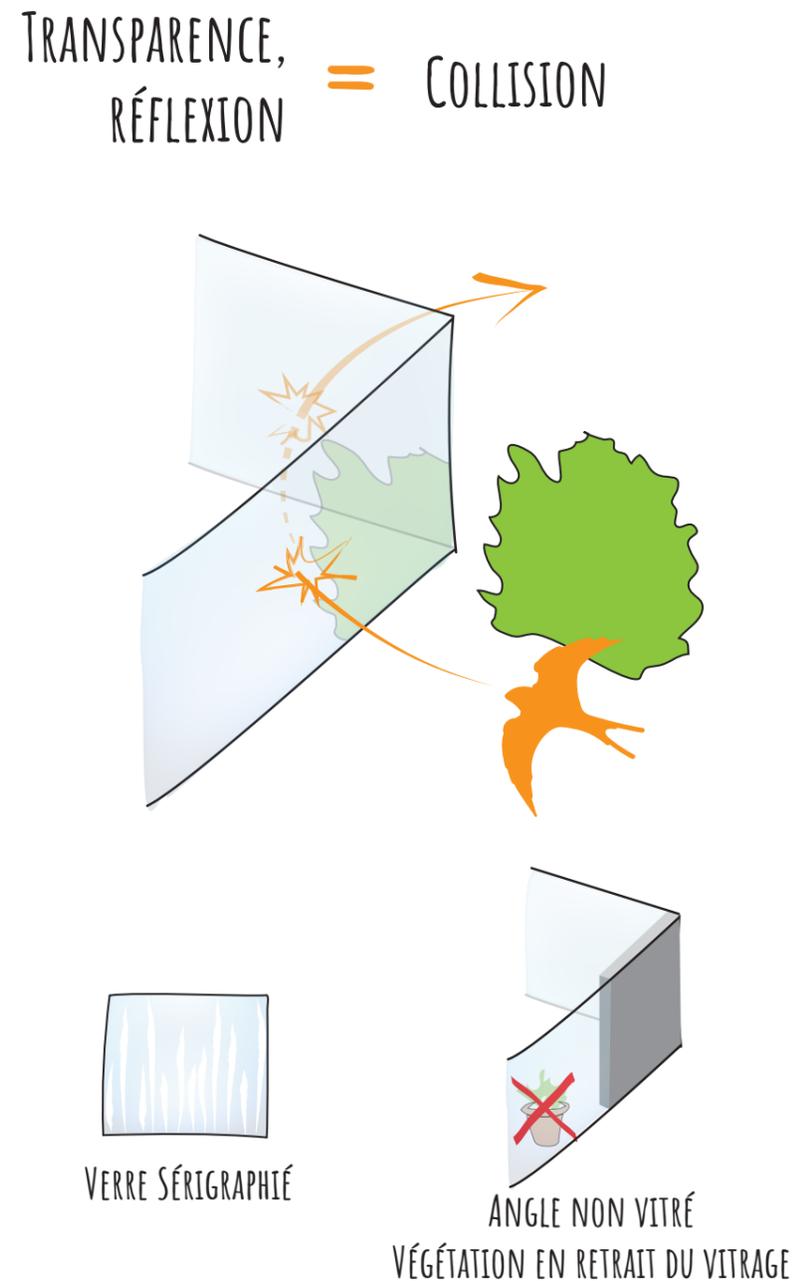
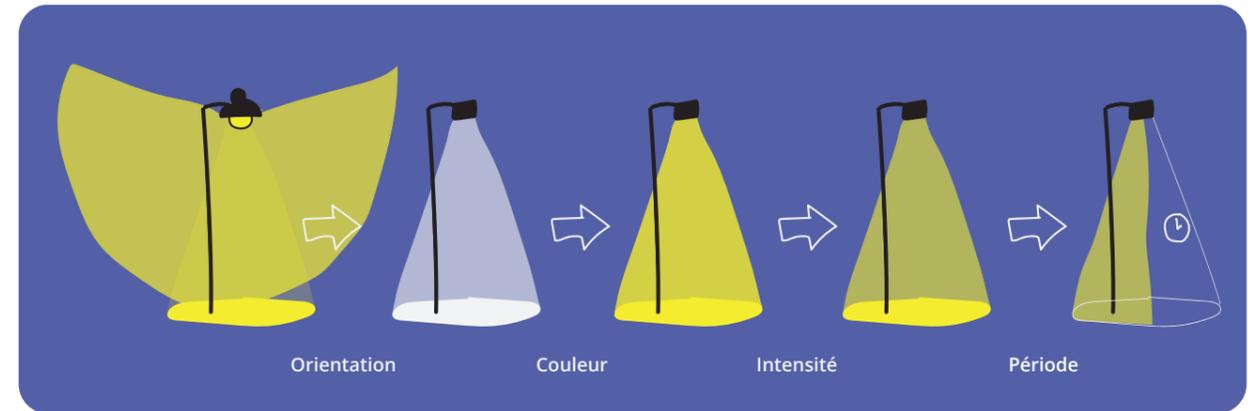


Schéma présentant les bonnes pratiques pour éviter la collision des oiseaux aux surfaces réfléchissantes et transparentes (TRANS-FAIRE, 2023)

## Conception d'un plan lumière favorable à la biodiversité

L'éclairage nocturne a un impact significatif sur les cycles de vie de nombreuses espèces, diurnes comme nocturnes.  
La mesure prévoit notamment la mise en place d'éclairage adapté en terme d'intensité, de couleur d'éclairage et d'orientation mais aussi d'optimisation pour limiter l'impact sur la faune.



Réduction de l'impact de l'éclairage (TRANS-FAIRE, 2023)

## Gestion des espèces invasives

Cette mesure permet de limiter la propagation des espèces invasives présente sur le site de projet notamment lors de la phase chantier.

La mesure prévoit l'identification précise des espèces présentes et la programmation du phasage pluri-annuel des actions liées à la maîtrise des espèces invasives. Lors du chantier, il est prévu d'interdire l'utilisation de produits phytosanitaires et de préférer la végétalisation des terrains nus ou la couverture avec des géotextiles. L'utilisation de terre végétale est contrôlée pour limiter l'extension des espèces lors des travaux.

## Gestion écologique des espaces

Cette mesure permet de limiter les impacts dus à l'entretien des espaces verts et de permettre une pérennité des espaces grâce à leur qualité écologique.

La mesure prévoit notamment des prescriptions concernant l'anticipation des besoins, un plan de gestion écologique différenciée de l'espace vert public et privé, l'entretien des pelouse arbres et haies, la préservation des habitats sur les murs et murets et l'utilisation raisonnée de l'eau et des sols.

## Adapter le calendrier de démarrage des travaux selon les périodes de sensibilité de la faune

Cette mesure permet d'adapter les calendriers et le phasage du chantier en cohérence avec les cycles de vie de la faune et de la flore afin de limiter l'impact de la phase chantier sur la biodiversité.

La mesure prévoit d'éviter les phases de travaux durant la période de nidification des oiseaux et la période d'estivage ainsi que de mise-bas des chiroptères.

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Lépidoptères				Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Orange			
Orthoptères				Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Orange			
Reptiles - Lézard des murailles				Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Orange	Orange		
Oiseaux			Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Orange			
Chauves-souris				Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Orange	Orange		

Périodes de sensibilité de la faune dans le contexte du site (source TRANS-FAIRE, 2022)



Photographie de la gestion différenciée (aujardin.info)

## MILIEU URBAIN ET PAYSAGE

### **Assurer une mixité fonctionnelle urbaine**

Cette mesure permet d'assurer une mixité urbaine fonctionnelle aux habitants pour leur divers usages.

Cette mesure prévoit notamment en phase conception d'assurer la connexion du projet aux liaisons douces, de développer les activités économiques en équilibre avec le reste de la ville du Blanc-Mesnil, de diversifier la programmation de logements.

### **Maîtriser la consommation d'énergie et l'impact carbone de l'opération**

Cette mesure permet d'atteindre une empreinte carbone réduite et une meilleure qualité d'usage dans les constructions.

La mesure prévoit notamment de maximiser l'usage des matériaux biosourcés et de réemploi, d'utiliser des matériaux faiblement carbonés, mais aussi de développer des volumes bâtis simples pour économiser les matériaux et limiter les surfaces de déperdition thermique.

Des objectifs seront fixés dans les cahiers de prescriptions en matière d'empreinte carbone ainsi que de la qualité de l'air intérieur.

Enfin, l'inscription dans une démarche de chantier à faible impact, limitera les nuisances vis-à-vis des riverains.

### **Gérer les ressources**

Cette mesure permet de limiter les consommations énergétiques, d'eau potable, des émissions de gaz à effet de serre, des déchets et de la circulation de camions pendant les chantiers.

La mesure prévoit notamment des prescriptions en terme de sobriété par la mise en place de solutions hydro-économiques par exemple ou par l'utilisation de matériaux bio/géosourcés et de réemploi. Un diagnostic ressource favorisera l'utilisation de matière locale ou permettra de valoriser la matière présente sur le site.

Enfin, des dispositions sont prévues pour la gestion des sols avec l'évitement de retourner les sols, l'optimisation de la gestion des terres de remblais, le recyclage des sols fertiles et la limitation des déchets par efficacité de tri.

### **Formaliser une stratégie de valorisation des matériaux de démolition**

Dans le cadre du projet des dispositions essentielles sont mises en place pour une gestion responsable des matériaux de démolition et des déchets de chantier, conformément aux pratiques éco-responsables.

La mesure prévoit notamment de définir une stratégie de valorisation des matériaux de démolition à l'échelle de l'opération, d'approfondir les diagnostics relatifs aux déchets issus de la démolition, de réemployer les gisements de matériaux identifiés ou encore de mener un suivi rapproché du tri de tous les déchets de chantier.

L'objectif étant un engagement fort en faveur de la durabilité environnementale tout au long du cycle de vie du projet, en limitant la consommation des ressources naturelles, en réduisant les flux d'évacuation des matériaux ou encore en limitant la circulation des camions pendant le chantier.

## Gérer l'approvisionnement et le raccordement du projet (énergie, eau, réseaux, déchets)

Cette mesure permet de limiter l'impact écologique des approvisionnement en énergie, des consommations en ressources naturelles, des émissions de gaz à effet de serre, des déchets et permet d'améliorer la qualité sanitaire de l'opération.

La mesure prévoit notamment la connexion au réseau de chaleur local existant, de prendre contact avec les concessionnaires des réseaux, de réaliser une étude de faisabilité d'approvisionnement en énergie mais aussi de réglementer l'usage des matériaux de construction en particulier sur les façades.

Elle prévoit également de réaliser les raccordements nécessaires et de réduire au maximum les coupures de réseaux pour les avoisinants.

## DEPLACEMENTS

### Favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture

Cette mesure permet de favoriser les modes de déplacements doux comme les transports en communs, le vélo ou la mobilité piétonne de façon agréable et sécurisée.

La mesure prévoit notamment de mettre en place un local avec un nombre de stationnements vélos adapté au projet, la mise en place d'un plan de circulation chantier actualisé à chaque phase de l'opération mais aussi de s'inscrire dans une démarche de chantier à faible impact environnemental pour limiter les nuisances vis-à-vis des riverains.

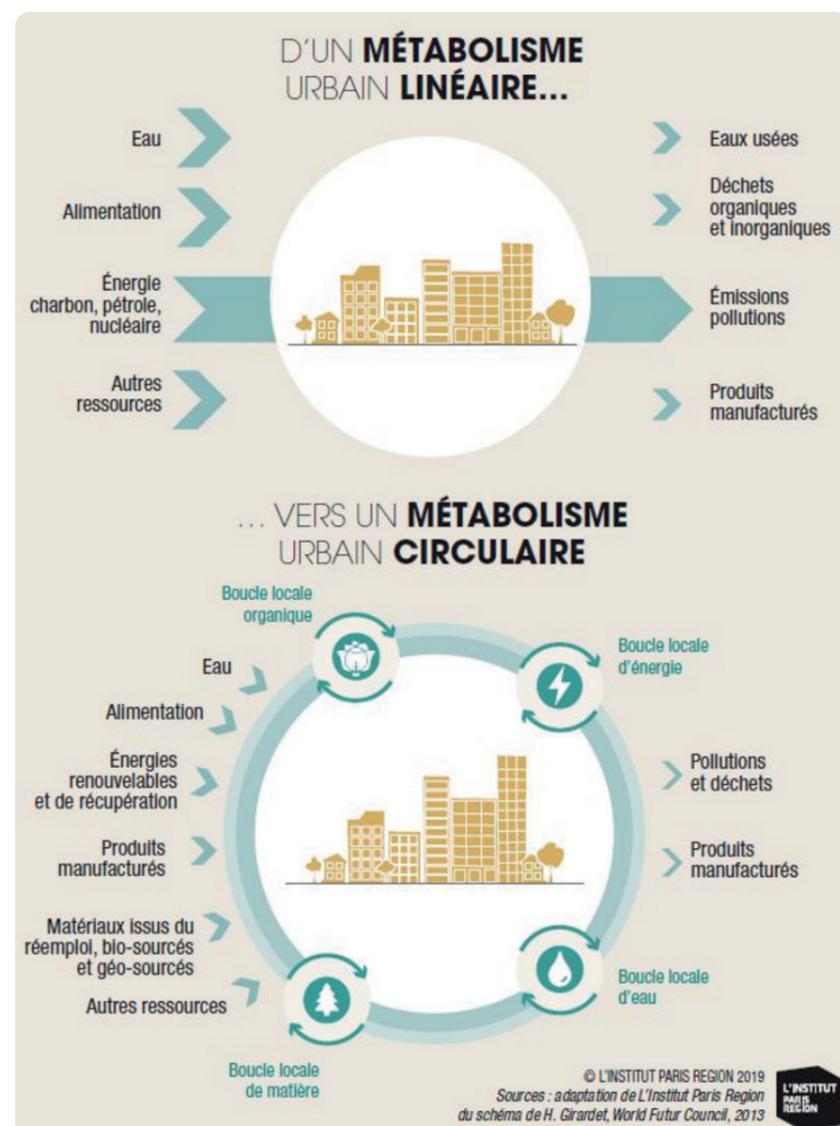


Schéma du métabolisme linéaire actuel et du métabolisme circulaire, comme objectif vers lequel tendre (Institut Paris Région, 2019)

### Organiser la mobilité au sein du projet et en accroche sur l'existant

Cette mesure permet de limiter les impacts des flux d'engins et de camions durant le chantier.

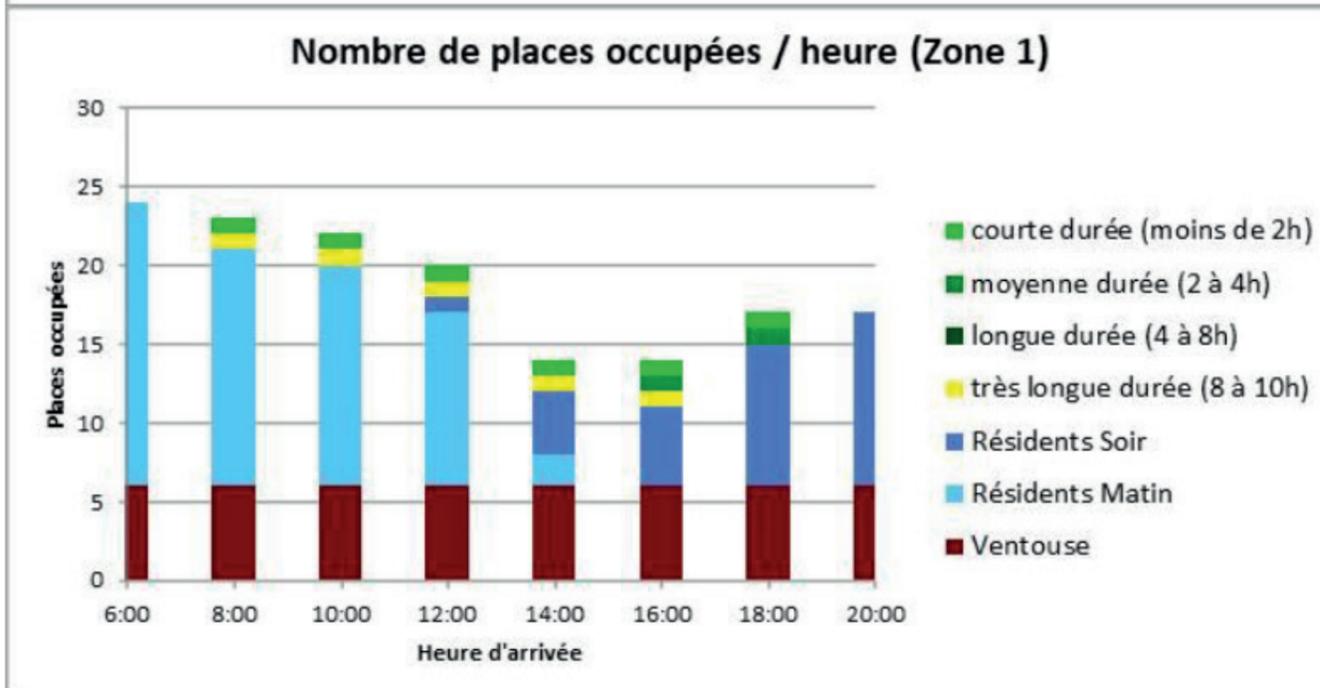
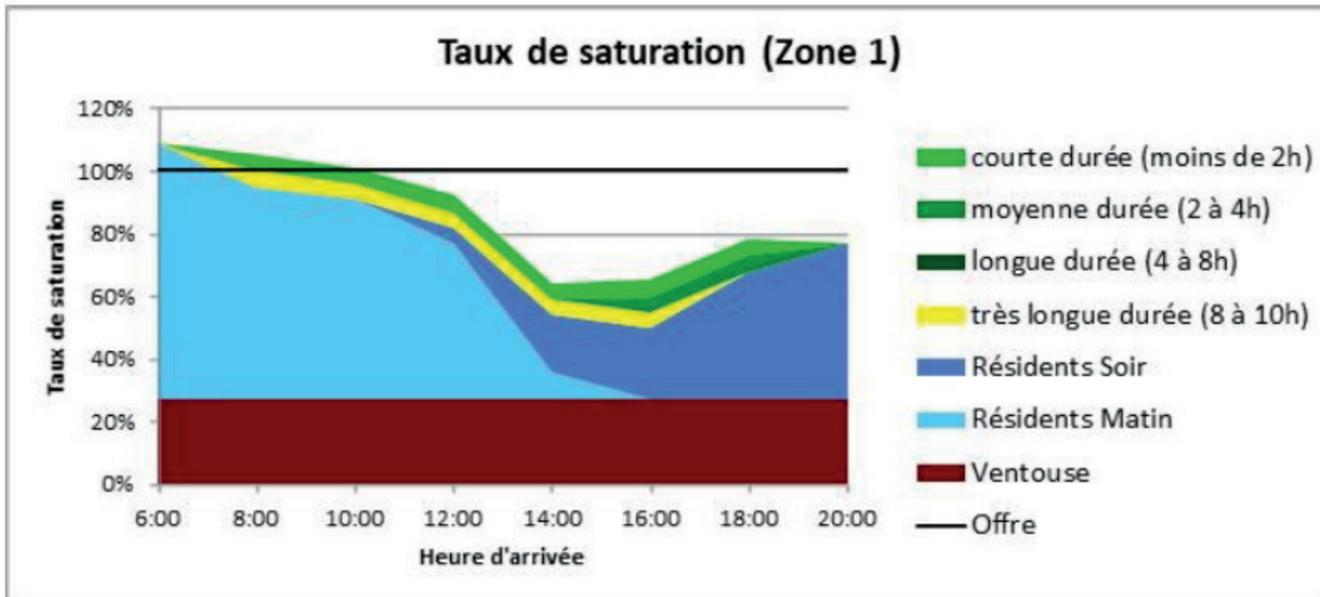
La mesure prévoit notamment d'intégrer la gestion des déplacements dans la charte chantier à faible impact environnemental, de prévoir des accès et voiries adaptés aux normes, de mettre en place une signalétique chantier sur le carrefour afin d'inciter les usagers et à réduire leur vitesse.

## Optimiser l'utilisation du stationnement

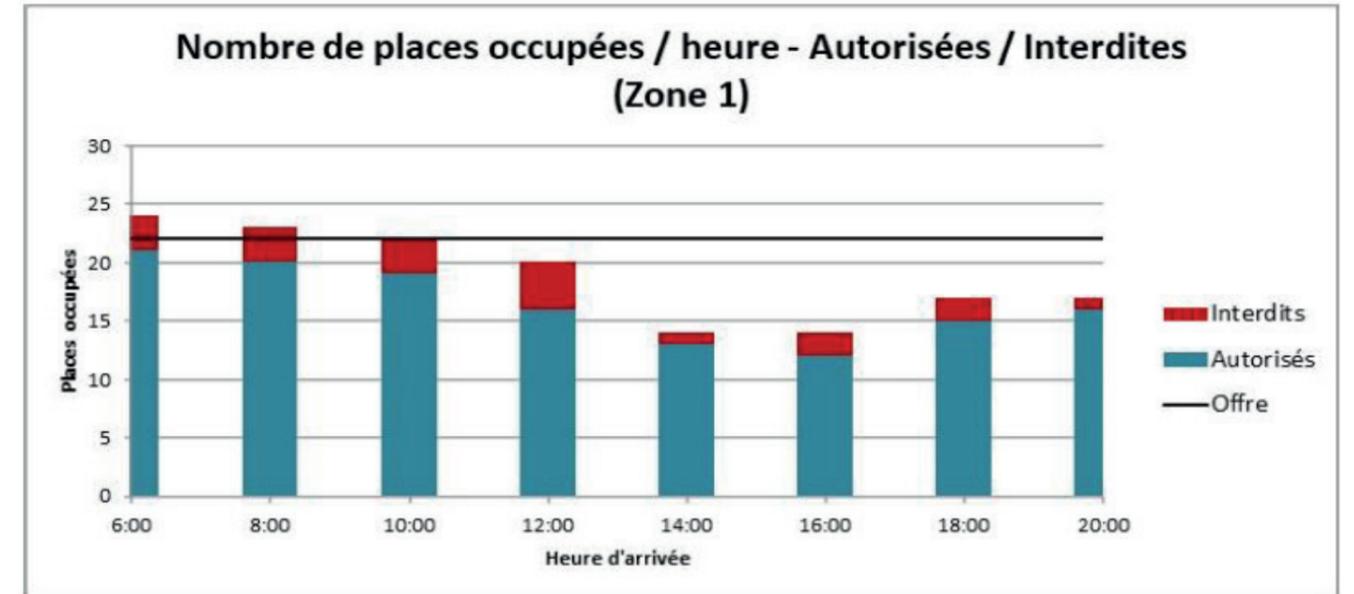
Cette mesure permet que le stationnement soit optimisé dans le quartier.

La mesure prévoit notamment de mettre en place les mesures conservatoires proposées par l'étude stationnement.

L'objectif étant de réduire la pression sur le stationnement en voirie ou encore de limiter le sur-dimensionnement des capacités de stationnement.



### 4.1.1. S1 : AVENUE ARISTIDE BRIAND CENTRE (RIVE SUD)



Exemple de stationnement dans une des zones étudiées (13 en tout, voir l'étude stationnement pour plus de détails, source CDVIA 2024).

## SANTÉ, RISQUES ET NUISANCES

### Agir contre les risques et pollutions

Cette mesure permet d'améliorer le confort et la qualité d'usage et de limiter les risques sur la santé pour les futurs usagers et actuels riverains. Cela permet également l'atténuation des nuisances et exposition aux risques pour favoriser l'acceptabilité sociale des chantiers.

La mesure prévoit notamment de maîtriser la qualité de l'air intérieur, de gérer les risques naturels ou encore de respecter les exigences du décret du 31 octobre 2006 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage.

L'objectif étant de limiter les risques pour la santé des futurs usagers et d'atténuer l'exposition aux risques.

### Limiter l'exposition des futurs usagers aux pollutions souterraines

Cette mesure permet aux futurs usagers d'être le moins possible exposés aux pollutions souterraines.

La mesure prévoit notamment d'intégrer les problématiques de pollution dans l'élaboration du projet urbain. Elle prévoit également de mettre en place une approche sectorisée de gestion des pollutions.



Périmètre des études pollution des sols réalisées par IDDEA entre 2021 et 2022 (source TRANS-FAIRE 2024).

## **Limiter l'exposition des futurs usagers aux nuisances acoustiques et vibratoires**

Cette mesure permet aux futurs usagers d'être le moins possible exposés aux nuisances acoustiques et vibratoires.

La mesure prévoit notamment la prise en compte de l'ensemble des mesures de l'étude acoustique mais aussi de définir l'isolement acoustique du bâti en suivant les enseignements et prescriptions des études acoustiques.

La mesure prévoit d'envisager le passage de la grande majorité des axes du quartier en zone 30 km/h.

L'objectif étant le confort et la qualité d'usage pour les futurs habitants et usagers ou encore l'acceptation sociale des chantiers.

## **Prendre en compte l'environnement en phase chantier**

Cette mesure permet de réduire les atteintes à l'environnement et à la santé humaine durant la phase chantier.

La mesure prévoit notamment la préservation de la biodiversité, la gestion des déplacements, l'économie d'énergie en phase chantier. Elle prévoit également la gestion de l'eau en phase chantier, la gestion des déchets, la gestion des risques et nuisances.

Enfin la mesure prévoit de mettre en place des mesures pour encourager le dialogue avec les riverains et répondre à leur interrogations sous une semaine, ainsi que de protéger la santé des intervenants.

# Estimation du coût des mesures

L'estimation des dépenses, intègre les objectifs environnementaux de maîtrise des impacts. Un certain nombre de mesures correctives entrent dans le processus de conception de l'opération (par exemple travail sur l'architecture pour une intégration paysagère de qualité) et le chiffrage est intégré à celui des travaux.

Il est difficile d'isoler le coût de chaque mesure, car un principe de pluri-fonctionnalité peut exister (par exemple les espaces extérieurs ont à la fois un rôle de préservation de la biodiversité, de création du paysage et de gestion des eaux pluviales). Il est cependant intéressant de fournir des grandes masses permettant d'évaluer la viabilité économique de l'opération en fonction des mesures correctives à mettre en œuvre.

Grandes masses	Dépenses prévisionnelles totales	Mesures associées
Etudes préalables	4 250 000 €	Mettre en compatibilité le PLU Gérer les sols, matériaux, déblais/remblais Instaurer une architecture bioclimatique
Acquisitions et évictions	129 092 113 €	Gérer l'approvisionnement et le raccordement du projet
Gestion provisoire	3 060 000 €	Prendre en compte l'environnement en phase chantier
Mise en état des sols et démolition	25 984 529 €	Gérer les sols, matériaux, déblais/remblais Agir contre les risques et pollutions Prendre en compte l'environnement en phase chantier Réduire les impacts sur la faune et la flore
Travaux VRD	35 255 648 €	Mettre en oeuvre une gestion des eaux pluviales adaptée au contexte Optimiser la mosaïque paysagère afin d'obtenir un écosystème de qualité Assurer une mixité urbain fonctionnelle Réduire les impacts sur la faune et la flore Organiser les déplacements au sein et aux abords du projet
Equipements publics	30 184 998 €	Assurer une mixité urbain fonctionnelle Optimiser la mosaïque paysagère afin d'obtenir un écosystème de qualité Limiter l'exposition des futurs habitants aux nuisances
Communication et frais divers	745 973 €	Instaurer une évaluation environnementale continue Accompagner les entreprises délocalisées Favoriser l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture
Frais financiers	7 629 509 €	
Imputation de charges de l'aménageur	10 698 963 €	
<b>Total</b>	<b>246 901 733 €</b>	

# Synthèse des incidences et mesures

Dans un objectif d'homogénéité de l'étude, les incidences environnementales (ou impacts) du projets sont présentées selon les thématiques de l'état initial de l'environnement de la même manière que la synthèse des enjeux présentée en fin de chapitre de l'état initial.

Les incidences peuvent concerner plusieurs thématiques et sont alors classées en fonction de l'enjeu principal. Elles sont dimensionnées par rapport aux enjeux relevés lors de l'état initial de l'environnement.

Les incidences environnementales sont caractérisées selon leur impact brut, les incidences sont caractérisées comme présentées ci-dessous.

Caractérisation des impacts	
	<i>Incidence positive</i>
	<i>Incidence neutre</i>
	<i>Incidence négative faible</i>
	<i>Incidence négative modérée</i>
	<i>Incidence négative forte</i>
T	<i>Incidence temporaire en phase travaux</i>
P	<i>Incidence potentielle</i>

Incidences environnementales	Impact brut	Mesures	Impact résiduel
<b>Contexte réglementaire</b>			
Un projet de densification de quartier à proximité d'une gare en accord avec la stratégie régionale du SDRIF-E		-	
Un projet en accord avec la stratégie régionale du SDRIF-E		-	
Une réponse à des besoins identifiés au CPER Île-de-France		-	
Une cohérence avec les orientations du SCoT Métropolitain		-	
Une réponse aux grands enjeux du PADD		-	
La concrétisation de l'OAP sur le secteur		-	
Le respect des servitudes		-	
L'adéquation avec les servitudes locales		-	
L'absence de création de nouvelles servitudes		-	

Incidences environnementales	Impact brut	Mesures	Impact résiduel
<b>Contexte socio-économique</b>			
Impact en phase travaux	T	-	T
L'arrivée de 16 697 nouveaux habitants dans la commune		-	
L'augmentation de la densité de population et de logements		-	
Une nouvelle offre de logements pour le secteur		-	
Une optimisation de la mixité fonctionnelle		-	
Hauteurs du bâti		-	
Espace public et privé		-	
Coefficient d'emprise au sol		-	
Des besoins pour l'accueil de la petite enfance		Développer l'offre en équipements pour la petite enfance	
Des équipements scolaires maternelles et élémentaires pouvant accueillir de nouveaux élèves		Accueillir les enfants de la ZAC	
Des équipements scolaires collèges ne pouvant pas accueillir de nouveaux élèves		Accueillir les enfants de la ZAC	
Une nouvelle offre d'équipements scolaire		-	
Création d'espaces publics qualitatifs		-	
Impact de la phase travaux pour l'emploi	T	-	T
Impact de la phase travaux sur les commerces alentours	T	-	
Création de nouveaux emplois et d'activités		-	
Emplois impactés par le projet		Accompagner les entreprises délocalisées	
Accompagnement des anciennes activités	T	Accompagner les entreprises délocalisées	
<b>Environnement physique</b>			
Impact sur le relief général du périmètre		-	
Impact sur l'occupation du sol en phase travaux	T	Prendre en compte l'environnement en phase chantier	
Tassement des sols		-	
Mouvement de terres en phase chantier	T	Gérer les sols, matériaux, déblais, remblais	
Risques naturels liés aux caractéristiques du sol		Gérer les sols, matériaux, déblais, remblais	
Qualité des sols		-	

Incidences environnementales	Impact brut	Mesures	Impact résiduel
Réduction de l'imperméabilisation du sol		-	
Modification des conditions d'ensoleillement au sein et en limite de l'opération		-	
Une réduction de la vulnérabilité potentielle au changement climatique du site		Instaurer une architecture et un urbanisme bioclimatique	
Le phénomène d'îlot de chaleur, régulé par la présence de végétation en cœur d'îlot		Instaurer une architecture et un urbanisme bioclimatique	
Ensoleillement généreux des espaces extérieurs			
Faible ensoleillement des façades		Instaurer une architecture et un urbanisme bioclimatique	
Exposition aéraulique n'impliquant pas de gêne		Instaurer une architecture et un urbanisme bioclimatique.	
Un projet compatible avec les plans supracommunaux (SDAGE, SAGE)		-	
Un projet soumis à un dossier Loi sur l'Eau	T	-	
Eaux superficielles phase chantier	T	Prendre en compte l'environnement en phase chantier	T
Eaux superficielles phase exploitation		-	
Eaux souterraines phase chantier		Prendre en compte l'environnement en phase chantier	T
Eaux souterraines phase exploitation		-	
<b>Milieu naturel</b>			
Un projet compatible avec les documents d'urbanisme et de planification écologique		-	
Une absence d'incidence sur les espaces naturels remarquables		-	
Participation au renforcement de la trame verte locale		Optimiser la mosaïque paysagère pour un écosystème de qualité	
Création d'habitats naturels et amélioration des conditions d'accueil pour la faune et la flore		Optimiser la mosaïque paysagère pour un écosystème de qualité	
Création d'une trame bleue		Optimiser la mosaïque paysagère pour un écosystème de qualité	
Risque de dégradation des habitats et d'individus lors des opérations d'entretien		Limiter l'impact du projet sur la biodiversité	
Risque de destruction d'espèces végétale lors de la phase travaux	T	Limiter l'impact du projet sur la biodiversité	T
Une diminution du coefficient d'imperméabilité		Optimiser la mosaïque paysagère pour un écosystème de qualité	
Une surface moyenne d'espace vert disponible par habitant plus faible		Optimiser la mosaïque paysagère pour un écosystème de qualité	
Risque de destruction d'espèces végétales lors de la phase des travaux		Limiter l'impact du projet sur la biodiversité	T
Risque d'implantation et de propagation d'espèces végétales invasives lors de la phase travaux	T	Limiter l'impact du projet sur la biodiversité	T

Incidences environnementales	Impact brut	Mesures	Impact résiduel
Plantation d'une palette végétale locale à valeur écologique		Optimiser la mosaïque paysagère pour un écosystème de qualité	
Risque de destruction de la faune		Prendre en compte l'environnemental en phase chantier Limiter l'impact du projet sur la biodiversité	
Risque de destruction d'individus lors des opérations d'entretien		Limiter l'impact du projet sur la biodiversité	
Renforcement du potentiel d'accueil de la faune		Optimiser la mosaïque paysagère pour un écosystème de qualité	
Une pollution lumineuse qui n'a pas plus d'impact qu'à l'état initial		Limiter l'impact du projet sur la biodiversité	
Des risques de collision des oiseaux avec les bâtiments		Limiter l'impact du projet sur la biodiversité	
Baisse du risque de collision de la faune avec les véhicules		Limiter l'impact du projet sur la biodiversité	
Risque de dérangement d'espèces par les activités humaines		-	
Milieu urbain et paysage			
Impact du projet d'aménagement sur le grand paysage en phase travaux	T	Agir contre les risques, pollutions et nuisances	T
Impact du projet d'aménagement sur le grand paysage en phase exploitation		-	
Une modification locale du paysage		-	
Impact du projet sur le paysage des infrastructures de transport		-	
Une modification de l'épannelage du site		Agir contre les risques, pollutions et nuisances	
Un renforcement de la trame paysagère		-	
Une amélioration de la qualité d'usage		-	
Une articulation avec le paysage environnant		-	
Modification de l'usage actuel du quartier		-	
Mutation continue du tissu urbain durant les travaux	T	Agir contre les risques, pollutions et nuisances	T
Une opération en dehors des zones de sensibilité archéologique		-	
Le projet n'a pas d'incidence sur le périmètre de protection		-	
Un projet compatible avec les plans énergie-carbone		-	
Absence d'incidence sur un réseau de chaleur de canalisation de gaz		-	

Incidences environnementales	Impact brut	Mesures	Impact résiduel
Le raccordement des nouvelles constructions aux réseaux d'énergie existants		-	
La consommation énergétique des logements		Gérer l'approvisionnement et le raccordement (énergie, eau, réseaux et déchets)	
La consommation énergétique des activités	P	Maîtriser la consommation d'énergie et l'impact carbone du projet	P
Recours à des énergies renouvelables et de récupération	P	Gérer l'approvisionnement et le raccordement (énergie, eau, réseaux et déchets)	P
Des interventions sur le réseau d'éclairage existant	PT	Gérer l'approvisionnement et le raccordement (énergie, eau, réseaux et déchets)	PT
La consommation liée à l'éclairage		Gérer l'approvisionnement et le raccordement (énergie, eau, réseaux et déchets)	
L'augmentation des consommations d'énergies liées aux déplacements		Favoriser les modes de déplacements alternatives à la voiture	
La consommation d'énergie liée aux travaux	PT	Maîtriser la consommation d'énergie et l'impact carbone du projet Prendre en compte l'environnement en phase chantier	PT
Empreinte carbone à quantifier		Faire un projet décarbonisé	
L'impact carbone de la phase travaux	T	Maîtriser la consommation d'énergie et l'impact carbone du projet	T
Le projet est compatible avec le règlement d'assainissement intercommunal		-	
Consommation d'énergie et d'eau du chantier non quantifiable	T	Instaurer une évaluation environnementale continue	T
L'augmentation de la consommation d'eau potable		Gérer l'approvisionnement et le raccordement (énergie, eau, réseaux et déchets)	
L'absence d'impact sur la qualité de l'eau potable distribuée		-	
Les rejets d'eaux usées liées aux nouvelles constructions		Gérer l'approvisionnement et le raccordement (énergie, eau, réseaux et déchets)	
Des charges polluante ssupplémentaires liées aux nouveaux stationnements et aux créations de voiries		Gérer l'approvisionnement et le raccordement (énergie, eau, réseaux et déchets)	
Un risque de pollution des eaux ruisselées en phase travaux	PT	Prendre en compte l'environnement en phase chantier	PT
Un risque de pollution des eaux ruisselées en phase exploitation		Prendre en compte l'environnement en phase chantier	
Incidence sur le réseau de télécommunication		-	
Réseau de télécommunication		-	
Incidences en matière de gestion des eaux pluviales	P	Gérer l'approvisionnement et le raccordement (énergie, eau, réseaux et déchets)	P
La compatibilité avec les plans relatifs aux déchets ménagers assimilés			
La compatibilité avec les plans relatifs aux déchets de chantier	T	-	
La production de déchets verts en phase chantier et phase exploitation		Gérer l'approvisionnement et le raccordement (énergie, eau, réseaux et déchets)	
La construction de nouveaux logements va générer des biodéchets (déchets alimentaires, et d'autres déchets naturels biodégradables)		-	

Incidences environnementales	Impact brut	Mesures	Impact résiduel
Des évolutions de volumes de déchets à collecter		Gérer l'approvisionnement et le raccordement (énergie, eau, réseaux et déchets)	
Capacité suffisante pour le traitement des déchets		Gérer l'approvisionnement et le raccordement (énergie, eau, réseaux et déchets)	
Impact des déchets d'activités		Gérer l'approvisionnement et le raccordement (énergie, eau, réseaux et déchets)	
La gestion des terres et déblais	T	Gérer les sols, matériaux, déblais remblais	T
Une très forte production de déchets de démolition	T	Gérer les sols, matériaux, déblais remblais	T
Une production de déchets liés au chantier de construction	T	Gérer les sols, matériaux, déblais remblais	T
Déplacements			
Un projet compatible avec le PDUIF.		-	
Un projet compatible avec le PLD.		-	
La réfection des voies de circulation dégradées.		-	
L'augmentation globale du trafic routier.		Optimiser le stationnement, favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture. Organiser les déplacements au sein et aux abords du projet	
La diminution de la proportion des poids lourds.			
Un fort impact de la phase travaux sur la circulation locale.	T	Organiser les déplacements au sein et aux abords du projet. Favoriser le transport combiné routefer et route-eau pour le chantier.	
L'augmentation des besoins en stationnement.	P	Optimiser le stationnement, favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture.	
L'implantation de nouvelles capacités de stationnement public et privé.			
Impact sur les carrefours.		Favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture.	
L'augmentation potentielle du trafic fluvial.	P T	Prendre en compte l'environnement en phase chantier.	PT
Une densification démographique à proximité du réseau de transport urbain.			
Une augmentation de la pression sur les lignes de bus de proximité.		Favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture.	
La perturbation des lignes de bus en phase travaux.	PT	Organiser les déplacements au sein et aux abords du projet.	PT
Le renforcement du maillage de circulation active.		-	
L'augmentation des capacité de stationnement de vélos.		-	

Incidences environnementales	Impact brut	Mesures	Impact résiduel
Risques, pollutions et nuisances			
L'exposition des nouvelles constructions aux mouvements de terrain.	P	Agir contre les risques, pollutions et nuisances.	P
L'exposition des nouvelles constructions aux inondations. Risque inondation par ruissellement urbain.		Agir contre les risques, pollutions et nuisances.	
L'exposition de nouvelles constructions au risque de remontée de nappe et de stagnation de l'eau dans les parties enterrées.		Agir contre les risques, pollutions et nuisances.	
Les risques d'instabilité des terrains en phase chantier.	T	Prendre en compte l'environnement en phase chantier.	T
Des risques induits par les travaux.	T	Prendre en compte l'environnement en phase chantier.	T
La forte diminution des risques technologiques locaux.		-	
Le transport de matières dangereuses.	P T	Prendre en compte l'environnement en phase chantier.	PT
L'amélioration des connaissances et de la qualité des sols.		-	
L'exposition potentielle de la population à des sols et eaux souterraines pollués.	P	Agis contre les risques, pollutions et nuisances.	P
L'augmentation de la pollution des eaux pluviales due au trafic routier.		Agir contre les risques, pollutions et nuisances, favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture.	
Des pollutions en phase chantier.	P T	Agis contre les risques, pollutions et nuisances.	PT
La gestion des déchets et déblais pendant la phase chantier.	T	Agir contre les risques et pollutions et favoriser le transport combiné route-fer route-eau pour le chantier	T
La diminution de la pollution atmosphérique liée aux activités industrielles et au renouvellement du secteur du transport routier.		-	
Une diminution non significative de la pollution atmosphérique liée au trafic routier.		-	
L'augmentation de la population exposée.		Agir contre les risques, pollutions et nuisances, favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture.	P
Une augmentation des risques sanitaires liés à la pollution atmosphérique sur site.	P	Agir contre les risques, pollutions et nuisances, favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture.	P
L'augmentation de la pollution électromagnétique et de la population exposée.		-	
La suppression de l'éclairage des sites industriels.		-	
L'augmentation de la pollution lumineuse de fond.		Réduire les impacts sur la faune et la flore.	

Incidences environnementales	Impact brut	Mesures	Impact résiduel
L'impact lumineux du chantier.	T	Prendre en compte l'environnement en phase chantier.	
La suppression des nuisances industrielles (acoustiques).		-	
La diminution de l'ambiance sonore globale du site.		-	
Des nuisances sonores temporaires et phase chantier.	T	Prendre en compte l'environnement en phase chantier.	
L'augmentation de la population exposée.		Limiter l'exposition de futurs habitants aux nuisances.	
Des nuisances vibratoires en phase travaux.	P	Limiter l'exposition des futurs habitants aux nuisances	P
Une diminution des nuisances vibratoires sur le site.		Limiter l'exposition des futurs habitants aux nuisances	



# Synthèse des études techniques

Thématiques	Méthodes/études techniques consultées	Spécificité des études techniques
Gouvernance	Cartographie/Données bibliographiques Expertise : TRANS-FAIRE	
Documents cadres		
Contexte socio-économique		
Population	Cartographie/Données bibliographiques Expertise : TRANS-FAIRE Etude densité Expertise : TRANS-FAIRE Etude de prospective scolaire Expertise : FORS Programmation urbaine (diagnostic et phasage). Expertise : Alphaville Etude urbaine du quartier Expertise : Althing	Visite de site, étude historique, documentaire et mémorielle.
Habitat		
Equipements		
Activités		
Environnement physique		
Terres et sols	Cartographie/Données bibliographiques Sondages des sols  Expertise : IDDEA	Étude historique, documentaire et mémorielle Étude de vulnérabilité Visite de site
Climat	Cartographie/Données bibliographiques/ étude ICU Expertise : TRANS-FAIRE	
Eau	Cartographie/Données bibliographiques Notice technique et gestion des eaux pluviales  Expertise : Agence Thierry Maytraud	Étude historique, documentaire et mémorielle Étude de vulnérabilité
Milieu naturel		
Réseaux écologiques	Cartographie/Données bibliographiques /Diagnostic 4 seasons Expertise : TRANS-FAIRE et EGIS	
Habitats	Cartographie/Données bibliographiques Expertise : TRANS-FAIRE	
Espèces	Inventaire de terrain	

Thématiques	Méthodes/études techniques consultées	Spécificité des études techniques
Milieu urbain et paysage		
Paysages et usages	Cartographie/Données bibliographiques/ Visites de terrain Expertise : TRANS-FAIRE	Traitement paysager des espaces extérieurs
Patrimoine bâti et archéologique	Cartographie/Données bibliographiques/ Visites de terrain Expertise : TRANS-FAIRE	Diagnostic du patrimoine local
Energie et réseaux	Cartographie/Données bibliographiques/ Visites de terrain Expertise : TRANS-FAIRE	Etude des potentiels en EnR&R
Déchets	Cartographie/Données bibliographiques Expertise : Expert IMMO	
Déplacements		
Réseau routier	Cartographie/Données bibliographiques / Visites de terrain /étude déplacement Expertise : TRANS-FAIRE/ CDVIA	Comptages et mesures de temps de parcours in situ Modélisation numérique Simulation des flux induits Simulation des carrefours sous conditions modélisées
Transports en commun		
Réseau piéton et cycles		
Risques, pollutions et nuisances		
Risques naturels et technologiques	Cartographie/Données bibliographiques Expertise : TRANS-FAIRE	

Thématiques	Méthodes/études techniques consultées	Spécificité des études techniques
Risques, pollutions et nuisances		
Pollutions	Cartographie/Données bibliographiques  Expertise : Rincent Air, IDDEA, TRANS-FAIRE, Antea Group	Pollution de l'air : mesures, modélisation, simulation Sites pollués : visite de site, étude historique et de pollution des sols, études de coût de désamiantage.
Nuisances	Cartographie / Données bibliographiques Expertise : TRANS-FAIRE	Mesures acoustiques Modélisation numérique

## EQUIPE D'ELABORATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Structure	Rédacteurs	Coordonnées
TRANS-FAIRE Agence environnement et urbanisme	Emma BIAGGI Sabrina HACHIMI Denny ALVAREZ	3 passage Boutet 94110 Arcueil 01 45 36 15 00 contact@trans-faire.net

### EXPERTS QUI ONT REALISES LES ETUDES TECHNIQUES AYANT CONTRIBUTES A LA REALISATION DE L'ETUDE D'IMPACT

Etude	Structure	Rédacteurs	Coordonnées
<b>Environnement physique</b>			
Etude sols	IDDEA	Benjamin IZAC (responsable de projets) Antoine CHOMEL (ingénieur) Jean-David ATHENOL (ingénieur)	7, rue Salvador Allende 91120 Palaiseau 01 69 74 28 00
Etude hydrogéologique	Agence Thierry Maytraud (ATM)	Thierry Maytraud (urbaniste hydrogéologue) Camille Jouin (ingénieure cheffe de projet)	115, boulevard Richard Lenoir 75011 Paris 01 48 06 60 69
<b>Milieu naturel</b>			
Etude biodiversité	TRANS-FAIRE	Philippe BEROS (ingénieur écologue) Sabrina HACHIMI (écologue) Lou SEUREAU (écologue)	3 passage Boutet 94110 Arcueil 01 45 36 15 00 contact@trans-faire.net
<b>Milieu urbain et paysage</b>			
Etude potentiel ENR&R	TRANS-FAIRE	Harry QUINN Nicolas Modeste (ingénieur bâtiment durable)	3 passage Boutet 94110 Arcueil 01 45 36 15 00 contact@trans-faire.net
<b>Déplacements</b>			
Etude de circulation et stationnement	CDVIA	Mathieu PHILIPPOT (expert mobilité et déplacements) Guillaume COSQUER (ingénieur mobilité & déplacements)	2 rue Suchet 94700 Maisons-Alfort 01 43 53 69 50

<b>Santé, risques et nuisances</b>			
Etude pollution de l'air	RINCENT AIR	Valentin LEGOUGE (ingénieur) Benjamin FORESTIER (ingénieur)	5 rue Edmond Michelet 93360 Neuilly-Plaisance 01 48 71 90 10
Etude pollution des sols et des eaux	IDDEA	Benjamin IZAC (responsable de projets) Antoine CHOMEL (ingénieur) Jean-David ATHENOL (ingénieur)	7, rue Salvador Allende 91120 Palaiseau 01 69 74 28 00
Etude acoustique	TRANS-FAIRE	Léna SAVOLDELLI (ingénieure environnement) Nicolas Modeste (ingénieur bâtiment durable).	3 passage Boutet 94110 Arcueil 01 45 36 15 00 contact@trans-faire.net



# Bibliographie

ALPHAVILLE. Document de programmation urbaine, septembre 2023.

AIRPARIF. « Etat de l'air - Historique des indices ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <http://www.airparif.asso.fr/indices/historique-indice> >

AIRPARIF. « Sources d'émissions de polluants atmosphériques ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.airparif.asso.fr/surveiller-la-pollution/les-emissions> >

ANFR. « Cartoradio - ANFR ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.cartoradio.fr/index.html#/cartographie/stations> >

BRGM. « Carte du potentiel géothermique d'Île-de-France ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.geothermies.fr/>

BRGM. « InfoTerre ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://infoterre.brgm.fr/> >

BRUITPARIF. « Bruitparif, le centre d'évaluation technique de l'environnement sonore en Ile-de-France ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.bruitparif.fr/> >

CBNBP. « Conservatoire botanique national du Bassin parisien ». Disponible sur : < <http://cbnbp.mnhn.fr/cbnbp/especeAction.do?action=fiche&cdNom=101286> >

CBNBP. Catalogue de la flore vasculaire d'Île-de-France [En ligne]. Disponible sur : < <http://cbnbp.mnhn.fr/cbnbp/ressources/ressources.jsp> >

DRIEE IDF. « Periodes d'inventaires faune flore ». 2013. Disponible sur : < [http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Periodes\\_inventaires\\_Decembre\\_2013\\_sans\\_filigrane\\_.pdf](http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Periodes_inventaires_Decembre_2013_sans_filigrane_.pdf) >

EAU SEINE NORMANDIE. « Plan Territorial d'Actions Prioritaires (PTAP) des rivières d'Île-de-France 2013-2018 ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < [http://www.eau-seine-normandie.fr/mediatheque/Dossier\\_partage/PTAP/Rivieres\\_ile\\_de\\_France.pdf](http://www.eau-seine-normandie.fr/mediatheque/Dossier_partage/PTAP/Rivieres_ile_de_France.pdf) >

FFB. « Points de collecte des déchets de chantier du bâtiment ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.dechets-chantier.ffbatiment.fr/> >

GÉORISQUES. « Cartes interactives | Géorisques ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <http://www.georisques.gouv.fr/cartes-interactives#/> >

FORS. Etude de prospective scolaire dans le cadre de l'aménagement de la ZAC de la Molette. Mars 2024.

GOOGLE. « Google Maps ». In : Google Maps [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.google.fr/maps/> >

IDDEA. Etude de pollution des sols. 2021.

IGN. « Géoportail ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.geoportail.gouv.fr/> >

IGN. « Portail IGN : Remonter le temps ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < [//remonterletemps.ign.fr](https://remonterletemps.ign.fr/) >

ÎLE-DE-FRANCE D. « Enveloppes d'alerte zones humides en Île-de-France ». [s.l.] : [s.n.], 2019. Disponible sur : < <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/enveloppes-d-alerte-zones-humides-en-ile-de-france-a2159.html> >

ILE-DE-FRANCE D. « Liste des habitats et espèces déterminants de ZNIEFF actualisée en Île-de-France ». 2018. Disponible sur : < <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/liste-des-habitats-et-especes-determinants-de-a3340.html> >

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS. « Le réseau d'Île-de-France Mobilités ». In : Île-de-France Mobilités [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau> >

INPN - MNHN. « INPN - Liste des espèces recensées dans la commune ». 2017. Disponible sur : < <https://inpn.mnhn.fr/collTerr/commune/93057/tab/especes> >

INSEE. « Dossier complet – Commune du Blanc-Mesnil (93007) | Insee ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-93007> >

# Bibliographie

ALPHAVILLE. Document de programmation urbaine, septembre 2023.

AIRPARIF. « Etat de l'air - Historique des indices ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <http://www.airparif.asso.fr/indices/historique-indice> >

AIRPARIF. « Sources d'émissions de polluants atmosphériques ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.airparif.asso.fr/surveiller-la-pollution/les-emissions> >

ANFR. « Cartoradio - ANFR ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.cartoradio.fr/index.html#/cartographie/stations> >

BRGM. « Carte du potentiel géothermique d'Île-de-France ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.geothermies.fr/>

BRGM. « InfoTerre ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://infoterre.brgm.fr/> >

BRUITPARIF. « Bruitparif, le centre d'évaluation technique de l'environnement sonore en Ile-de-France ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.bruitparif.fr/> >

CBNBP. « Conservatoire botanique national du Bassin parisien ». Disponible sur : < <http://cbnbp.mnhn.fr/cbnbp/especeAction.do?action=fiche&cdNom=101286> >

CBNBP. Catalogue de la flore vasculaire d'Île-de-France [En ligne]. Disponible sur : < <http://cbnbp.mnhn.fr/cbnbp/ressources/ressources.jsp> >

DRIEE IDF. « Periodes d'inventaires faune flore ». 2013. Disponible sur : < [http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Periodes\\_inventaires\\_Decembre\\_2013\\_sans\\_filigrane\\_.pdf](http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Periodes_inventaires_Decembre_2013_sans_filigrane_.pdf) >

EAU SEINE NORMANDIE. « Plan Territorial d'Actions Prioritaires (PTAP) des rivières d'Île-de-France 2013-2018 ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < [http://www.eau-seine-normandie.fr/mediatheque/Dossier\\_partage/PTAP/Rivieres\\_ile\\_de\\_France.pdf](http://www.eau-seine-normandie.fr/mediatheque/Dossier_partage/PTAP/Rivieres_ile_de_France.pdf) >

FFB. « Points de collecte des déchets de chantier du bâtiment ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.dechets-chantier.ffbatiment.fr/> >

GÉORISQUES. « Cartes interactives | Géorisques ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <http://www.georisques.gouv.fr/cartes-interactives#/> >

FORS. Etude de prospective scolaire dans le cadre de l'aménagement de la ZAC de la Molette. Mars 2024.

GOOGLE. « Google Maps ». In : Google Maps [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.google.fr/maps/> >

IDDEA. Etude de pollution des sols. 2021.

IGN. « Géoportail ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.geoportail.gouv.fr/> >

IGN. « Portail IGN : Remonter le temps ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < [//remonterletemps.ign.fr](https://remonterletemps.ign.fr) >

ÎLE-DE-FRANCE D. « Enveloppes d'alerte zones humides en Île-de-France ». [s.l.] : [s.n.], 2019. Disponible sur : < <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/enveloppes-d-alerte-zones-humides-en-ile-de-france-a2159.html> >

ILE-DE-FRANCE D. « Liste des habitats et espèces déterminants de ZNIEFF actualisée en Île-de-France ». 2018. Disponible sur : < <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/liste-des-habitats-et-especes-determinants-de-a3340.html> >

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS. « Le réseau d'Île-de-France Mobilités ». In : Île-de-France Mobilités [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau> >

INPN - MNHN. « INPN - Liste des espèces recensées dans la commune ». 2017. Disponible sur : < <https://inpn.mnhn.fr/collTerr/commune/93057/tab/especes> >

INSEE. « Dossier complet – Commune du Blanc-Mesnil (93007) | Insee ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-93007> >

INSEE. « Dossier complet – Département de la Seine-Saint-Denis (93) | Insee ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-93> >

INSTITUT PARIS RÉGION. « PLATEFORME OPEN DATA DE L'INSTITUT PARIS REGION ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://data-iau-idf.opendata.arcgis.com/> >

LE BLANG-MESNIL. « Ville du Blanc-Mesnil ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.blancmesnil.fr/> >

LEGIFRANCE. « Arrêté du 19 novembre 2007 fixant les listes des amphibiens et des reptiles protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection ». Disponible sur : < <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000017876248> >

LEGIFRANCE. « Arrêté du 22 juillet 1993 relatif à la liste des insectes protégés en région Ile-de-France complétant la liste nationale ». Disponibles sur : < <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000728852> >

LEGIFRANCE. « Arrêté du 23 avril 2007 fixant les listes des insectes protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection ». Disponible sur : < <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000465500> >

LEGIFRANCE. « Article R214-1 - Code de l'environnement - Légifrance ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000043136646/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043136646/) >

LEGIFRANCE. « Code de l'environnement - Article R122-5 | Legifrance ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponibles sur : < <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074220&idArticle=LEGIARTI000006834952> >

LEGIFRANCE. « Décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ». 2015a. Disponible sur : < <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000454567&dateTexte> >

LOUVEL J., MNHN-SPN. « Correspondances entre les classifications EUNIS et CORINE Biotopes Habitats terrestres et d'eau douce ». [s.l.] : [s.n.], 2013. Disponible sur : < [https://inpn.mnhn.fr/docs/ref\\_habitats/EUNIS\\_Correspondances.pdf](https://inpn.mnhn.fr/docs/ref_habitats/EUNIS_Correspondances.pdf) >

LPO ANTENNE ILE-DE-FRANCE, CORIF. « La faune de votre commune - [www.faune-iledefrance.org](http://www.faune-iledefrance.org) ». 2017. Disponible sur : < [http://www.faune-iledefrance.org/index.php?m\\_id=300&sp\\_tg=1&action=splist&zid=5&sp\\_Commune=36323&disp\\_key=Afficher+la+liste+des+esp%E8ces](http://www.faune-iledefrance.org/index.php?m_id=300&sp_tg=1&action=splist&zid=5&sp_Commune=36323&disp_key=Afficher+la+liste+des+esp%E8ces) >

METEOBLUE. « Climat observé Le Blanc-Mesnil ». In : meteoblue [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < [https://www.meteoblue.com/fr/meteo/historyclimate/climateobserved/le-blanc-mesnil\\_france\\_3005269](https://www.meteoblue.com/fr/meteo/historyclimate/climateobserved/le-blanc-mesnil_france_3005269) >

OpenCycleMap.org. [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.opencyclemap.org/> >

PARIS TERRES D'ENVOL. « Plan Climat Air Energie Territorial de Paris Terres d'Envol ». In : Paris Terres d'Envol [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], 2017. Disponible sur : < <https://www.paristerresdenvol.fr/plan-climat-air-energie-territorial> >

PARIS TERRES D'ENVOL. « Site de Paris Terres d'Envol ». In : Paris Terres d'Envol [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], 2017. Disponible sur : < <https://www.paristerresdenvol.fr/presentation-du-territoire> >

PARIS TERRES D'ENVOL. Plan Local de Déplacements de Paris Terres d'Envol - Diagnostic et grandes orientations. 2019.

PRÉFECTURE DE SEINE-SAINT-DENIS. « Dossier départemental des risques majeurs (DDRM) de la Seine-Saint-Denis ». [s.l.] : [s.n.], 2008. Disponible sur : < <https://www.seine-saint-denis.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-paysage-risques-naturels-et-technologiques-bruit-nuisances-publicite/Les-risques-naturels-et-technologiques-en-Seine-Saint-Denis/Presentation-des-risques-dossier-departemental-des-risques-majeurs/Dossier-departemental-des-risques-majeurs-DDRM-de-la-Seine-Saint-Denis> >

PRÉFECTURE DE SEINE-SAINT-DENIS. « Le classement sonore des infrastructures terrestres de Seine-Saint-Denis ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <http://www.seine-saint-denis.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement> >

paysage-risques-naturels-et-technologiques-bruit-nuisances-publicite/Nuisances-sonores/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestres/Le-classement-sonore-des-infrastructures-terrestres

MÉTROPOLE DU GRAND PARIS. « Plan Climat, Air, Énergie Métropolitain du Grand Paris ». In : Métropole du Grand Paris [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <http://www.metropolegrandparis.fr/fr/plan-climat-air-energie-metropolitain-76> > (consulté le 20 décembre 2021a)

MÉTROPOLE DU GRAND PARIS. « SCoT de la Métropole du Grand Paris ». In : Scot de la Métropole du Grand Paris [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://scot.metropolegrandparis.fr/> > (consulté le 20 décembre 2021b)

MGP. « Plan Climat, Air, Énergie Métropolitain (PCAEM) ». In : Métropole du Grand Paris [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <http://www.metropolegrandparis.fr/fr/plan-climat-air-energie-metropolitain-76> > (consulté le 6 juillet 2021)

MINISTÈRE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES. « Plan cadastral français ». [s.l.] : [s.n.], 2016. Disponible sur : < <https://www.cadastre.gouv.fr/scpc/accueil.do> > (consulté le 16 février 2017)

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE. « DRIAS, Les futurs du climat - Découverte ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <http://www.drias-climat.fr/decouverte> > (consulté le 4 mai 2021)

MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE. Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet d'aménagement du quartier du Baillet sur la commune de Drancy (93). 30 septembre 2021.

MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE. Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet de renouvellement urbain du quartier Gaston Roulaud situé à Drancy (Seine-Saint-Denis). 16 avril 2021.

MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE. Avis délégué de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet de la ZAC des Rives de l'Ourcq à Bondy (93). 19 avril 2021.

MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE. Avis en date du 2 juin 2018 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet urbain « Quartier de la mairie » situé à La Courneuve (Seine-Saint-Denis). 2 juin 2018.

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

Nouveaux jardins de la Molette, éléments clé pour la gestion des eaux pluviales, MBE atelier, 2023.

PRÉFECTURE DE SEINE-SAINT-DENIS. « Les services de l'Etat en Seine-Saint-Denis ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.seine-saint-denis.gouv.fr/> >

PRÉFECTURE DE SEINE-SAINT-DENIS. « PPBE de l'Etat en Seine-Saint-Denis ». [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.seine-saint-denis.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-paysage-risques-naturels-et-technologiques-bruit-nuisances-publicite/Nuisances-sonores/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestres/PPBE-de-l-Etat> >

PRÉFECTURE DE SEINE-SAINT-DENIS. Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) de Seine-Saint-Denis. 2013.

RÉGION ILE-DE-FRANCE. « Plan Vert d'Ile-de-France ». [s.l.] : [s.n.], 2017. Disponible sur : < [https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/medias/2017/03/documents/plan\\_vert\\_vf\\_pour\\_repro1.pdf](https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/medias/2017/03/documents/plan_vert_vf_pour_repro1.pdf) >

RÉGION ILE-DE-FRANCE. Contrat de Plan Etat-Région d'Île-de-France 2015-2020. 2015

RÉGION ILE-DE-FRANCE. Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France 2018-2025. 2018

RÉGION ILE-DE-FRANCE. Schéma Directeur de la région Île-de-France 2030. 2013

RÉGION ILE-DE-FRANCE. Schéma Régional de Cohérence Ecologique de la région Île-de-France. 2013

RÉGION ILE-DE-FRANCE. Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation 2017-2021. 2016

RÉGION ILE-DE-FRANCE. Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie de l'Île-de-France. 2012

Rincent Air, 2021, mise à jour 2024.

Rivieres\_ile\_de\_France.pdf [En ligne]. Disponible sur : < [http://www.eau-seine-normandie.fr/mediatheque/Dossier\\_partage/PTAP/Rivieres\\_ile\\_de\\_France.pdf](http://www.eau-seine-normandie.fr/mediatheque/Dossier_partage/PTAP/Rivieres_ile_de_France.pdf) >

SEINE-SAINT-DENIS A. DES PAYSAGES DE. « Atlas des paysages de Seine-Saint-Denis ». [s.l.] : [s.n.], 2021. Disponible sur : < <http://www.paysages.seine-saint-denis.developpement-durable.gouv.fr> >

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS. « Le Bourget RER ». In : Société du Grand Paris [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], 2017. Disponible sur : < <https://www.societedugrandparis.fr/gpe/gare/le-bourget-rer> >

TOPOGRAPHIC-MAP. « Carte topographique France, altitude, relief ». In : topographic-map.com [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://fr-fr.topographic-map.com/maps/sndx/France/> >

VILLE DU BLANG-MESNIL. « Rapport de présentation PLU Blanc-Mesnil ». [s.l.] : [s.n.], 2016. Disponible sur : < [http://blancmesnil.fr/1\\_1\\_rapport\\_de\\_presentation\\_partie\\_1\\_21\\_03\\_2016.pdf](http://blancmesnil.fr/1_1_rapport_de_presentation_partie_1_21_03_2016.pdf) >

VILLE DU BLANG-MESNIL. Plan Local d'Urbanisme de 2016, modifié en 2018. 2 février 2018.

VNF. « Voies navigables Bassin de la Seine ». In : VNF [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.vnf.fr/vnf/regions/vnf-bassin-de-la-seine/> >

ZONE ADSL. « Couverture internet, fibre optique et très haut débit en France ». In : ZoneADSL [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <https://www.zoneadsl.com/reseau/> >

# Annexes

**Annexe N°1** - Etude de circulation

**Annexe N°2** - Etude de stationnement

**Annexe N°3** - Comptages automatiques CDVIA

**Annexe N°4** - Etude air et santé

**Annexe N°5** - Etude acoustique

**Annexe N°6** - Etude ICU

**Annexe N°7** - Etude énergie

**Annexe N°8** - Etude carbone

**Annexe N°9** - Etude de pollution des sols

**Annexe N°10** - Diagnostic environnemental du site Air Liquide

**Annexe N°11** - Diagnostic environnemental du site Société des Tubes de Montreuil

**Annexe N°12** - Projet d'Aménagement et de Développement Durables du Blanc-Mesnil

**Annexe N°13** - Orientation d'Aménagement et de Programmation du quartier de la Molett (OAP sectorielles du PLUi)

**Annexe N°14** - Tableau des servitudes d'utilité publique du Blanc-Mesnil

**Annexe N°15** - Plan des servitudes d'utilité publique du Blanc-Mesnil

**Annexe N°16** - Diagnostic faune-flore 4 saisons du secteur de la Molette

**Annexe N°17** - Mission d'évaluation d'emprises foncières

**Annexe N°18** - Etude sur les besoins scolaires

**Annexe N°19** - Etude programmatique

**Annexe N°20** - Etude programmatique -Phase Diagnostic\_Alphaville

**Annexe N°21** - 250113\_Etude densité - Blanc-Mesnil

**Annexe N°22** - Etude de faisabilité sur la réouverture du ru de La Molette

**Annexe N°23** - Etude d'ensoleillement et aéraulique Terao.

*Avril 2025*

**TRANS  
FAIRE**

