

LA MOLETTE LE BLANC-MESNIL



ZAC de la Molette Le Blanc-Mesnil (93)

Mémoire en réponse

à l'avis de l'Autorité environnementale

N° APJIF-2025-010 du 12 mars 2025

Introduction

Contenu du mémoire en réponse

Le présent document apporte des éléments de réponse aux remarques et recommandations formulées par l’Autorité environnementale dans son avis du 12 mars 2025.

Afin de faciliter la prise de connaissance de ces éléments, la structure du présent document suit l’ordre des recommandations émises par l’Ae.

Les éléments composant le présent mémoire sont présentés comme indiqué :

Les éléments de texte en gras et vert reprennent les recommandations de l’avis de l’Ae en date du 12 mars 2025, ils sont numérotés selon leur ordre d’apparition.

Lorsque des éléments de texte issus directement de l’étude d’impact et ses annexes, contribuent à la compréhension de la recommandation ou à la réponse à celle-ci, ils sont présentés à la suite en orange.

Les éléments de texte en noir correspondent aux réponses et compléments apportés à l’avis de l’Ae du 12 mars 2025.

Avis de l’autorité environnementale

La Mission régionale d’autorité environnementale (MRAe) d’Ile-de-France, autorité environnementale compétente en application de l’article R. 122-6 du code de l’environnement, a été saisie par la Métropole du Grand Paris pour rendre un avis sur le projet de création de la Zac de La Molette, porte par Métropole du Grand Paris, située à Blanc-Mesnil (Seine-Saint-Denis) et sur son étude d’impact datée de janvier 2025.

Le projet de création de la Zac de La Molette nécessite une évaluation environnementale en application de l’article R.122-2 du code de l’environnement (rubrique 39 a du tableau annexe a cet article) la surface de plancher créée dépassant 40 000 m².

L’Autorité environnementale en a accusé réception le 13 janvier 2025. Conformément au II de l’article R. 122-7 du code de l’environnement, l’avis a vocation à être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l’article R. 122-7 du code de l’environnement, le préfet de Seine-Saint-Denis et le directeur de l’agence régionale de sante d’Ile-de-France ont été consultés et ont apporté leur contribution le 14 février 2025.

L’Autorité environnementale s’est réunie le 12 mars 2025. L’ordre du jour comportait, notamment, l’avis sur le projet de création de la Zac de La Molette.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d’appui et sur le rapport de Sylvie BANOUN, coordonnatrice, après en avoir délibéré, l’Autorité environnementale rend l’avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu’aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n’est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Synthèse de l’avis

Le présent avis concerne le projet de création de la Zac de La Molette, situé au Blanc-Mesnil en Seine-Saint-Denis, porté par la Métropole du Grand Paris, ainsi que son étude d’impact, datée de janvier 2025. Il est émis dans le cadre d’une procédure de création de Zac (zone d’aménagement concerté).

La ville du Blanc-Mesnil, 58 257 habitants en 2021 (Insee), est située dans l’établissement public territorial (EPT) Paris Terres d’Envol, l’un des douze territoires de la Métropole du Grand Paris (MGP).

Ce projet vise à transformer la zone industrielle actuelle en un lieu résidentiel et commercial sur 47 ha. Il comprend la création du parc de la Molette (sept ha d’espaces verts scindés en deux coulées, remise à ciel ouvert du ru de La Molette), celle de près de 5 800 logements (soit une augmentation de plus d’un quart du nombre de logements existants en 2021 sur la commune) et d’équipements publics (campus privé, groupe scolaire de 22 classes avec gymnase, crèche, salle associative), d’une résidence seniors, et de divers commerces autour de la halle Eiffel réhabilitée, témoin du passé industriel du Blanc-Mesnil. Il est prévu que le projet se déroule en trois phases, la dernière étant « post 2042 » (p. 14). La justification du nombre de logements prévus n’est pas fournie par le dossier.

Le projet de création de la Zac de La Molette nécessite une évaluation environnementale systématique⁴, la surface de plancher⁵ (SDP) créée dépassant 40 000 m². À la demande du maître d’ouvrage, le projet a fait l’objet de l’avis de cadrage préalable n° MRAe ACPIF-2023-005 du 15 juin 2023.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l’Autorité environnementale concernent :

- Les solutions de substitution raisonnables,
- La santé humaine et le cadre de vie,
- La biodiversité et la réouverture potentielle du ru de La Molette,
- La gestion des eaux pluviales.

Les principales recommandations de l’Autorité environnementale sont de justifier la nécessité d’un projet comprenant un nombre de logements augmentant de plus d’un quart la population de la commune, d’inclure le secteur Eiffel (même s’il est achevé) et le relogement des personnes déplacées dans l’étude d’impact puisque ce relogement constitue une composante du projet, de reprendre intégralement la stratégie de mobilités pour favoriser les modes actifs, de prendre des mesures effectives de réduction des incidences de la très longue phase de travaux, de réévaluer l’ambition en matière de biodiversité et de nature en ville en prévoyant un parc en un seul tenant et une réouverture du ru de La Molette.

L’Autorité environnementale a formulé l’ensemble de ses recommandations dans l’avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés précède l’avis détaillé. Il est par ailleurs rappelé au maître d’ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

Réponse aux recommandations

(1) L’Autorité environnementale recommande de préciser les étapes et modalités de relogement des personnes amenées à devoir quitter leur logement, temporairement ou définitivement, le relogement des personnes déplacées du fait de l’opération constituant une composante du projet.

Réponse à la recommandation (1) de l’Ae :

Il convient dans un premier temps de rappeler que La Molette est une ancienne zone industrielle ; aussi, la majorité des fonciers qui seront à acquérir dans le cadre de l’opération d’aménagement est aujourd’hui à usage d’activités. Au-delà de ces fonciers à vocation économique, on retrouve également parmi les fonciers à acquérir dans le cadre de l’opération quelques parcelles privées, en nombre réduit, accueillant des pavillons. Le nombre de ménages amenés à quitter leur logement et concernés par des enjeux de relogement du fait de l’opération est donc relativement faible. Il est estimé que moins de dix ménages seront impactés, ne nécessitant pas obligatoirement de relogement.

La carte ci-dessous présente le mode d’occupation du sol en 2021 dans le périmètre de la ZAC de La Molette sur la base des données recensées par l’Institut Paris Région et rend bien compte d’une occupation principalement liée aux activités économiques.

Mode d’occupation du sol dans le périmètre d’étude de la ZAC de La Molette, en 2021

Occupation du sol en 2021, en 11 postes (IPR, 2021)

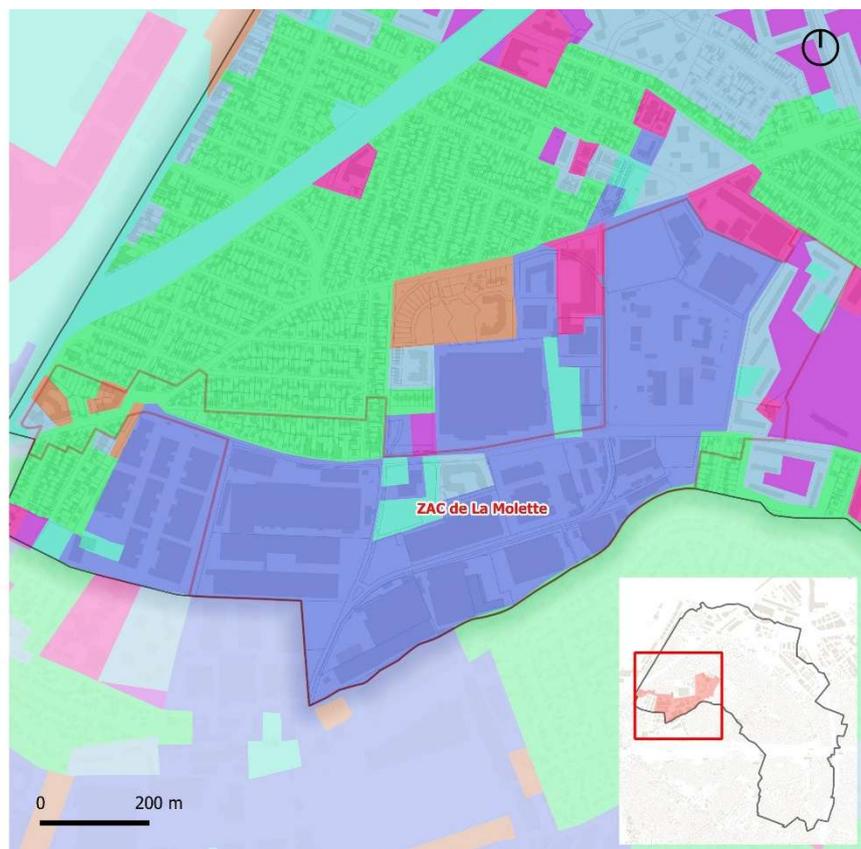
Occupation selon nomenclature en 11 postes

-  Forêts
-  Milieux semi-naturels
-  Espaces agricoles
-  Eau
-  Habitat individuel
-  Espaces ouverts artificialisés
-  Habitat collectif
-  Activités
-  Equipements
-  Transports
-  Carrières, décharges et chantiers

Fond de carte

-  Périmètre de la ZAC de La Molette
-  Limites Parcellaires
-  Emprise bâti
-  Limite communale

Le Blanc-Mesnil
Direction de l’Aménagement
Service des Etudes et Projets Urbains,
Avril 2025



Données figurant dans l'étude d'impact

La question des personnes dont le logement est situé dans le périmètre d'étude de la ZAC de la Molette est traitée dans l'étude d'impact :

- Dans la partie « Analyse des impacts » à partir de la page 233.
- Dans la partie « Mesures d'évitement, réduction, compensation » à partir de la page 366.

Modalités de relogement envisagées

Les parcelles à usage d'habitation ayant vocation à être acquises dans le cadre de l'opération d'aménagement pour permettre la réalisation du projet sont peu nombreuses. Ces acquisitions seront assurées, autant que possible, par négociations amiables. A défaut d'accord amiable, une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique sera engagée, prévisionnellement à partir de 2026.

Dans ce contexte, le droit au relogement des habitants qui y seraient éligibles sera appliqué. En effet et pour rappel, la personne publique ayant pris l'initiative de la réalisation d'une opération d'aménagement est tenue d'assurer le relogement des occupants des immeubles concernés (art. L. 314-2 du Code de l'urbanisme et L. 521-1 du Code de la construction et de l'habitation).

Ainsi, dans un premier temps, une étude sur l'état de l'occupation des biens concernés par une acquisition dans le cadre du projet d'aménagement sera engagée préalablement à toute négociation.

Dans un second temps, le relogement des habitants des fonciers ayant vocation à être acquis dans le cadre de l'opération d'aménagement fera l'objet d'un travail partenarial. La Métropole du Grand Paris et la Ville du Blanc-Mesnil accompagneront en effet le relogement des personnes éligibles, dans le respect des dispositions du Code de l'urbanisme et du Code de la construction et de l'habitation afférentes. A ce titre, la ville apportera son concours à la Métropole du Grand Paris pour le relogement des ménages dont l'obligation incombe à cette dernière en application de l'article L. 314-1 du Code de l'urbanisme. Pour cela, la ville du Blanc-Mesnil s'engage à assurer le relogement définitif des locataires de bonne foi et dont la situation administrative permet leur relogement dans le parc social dans les meilleures conditions de rapidité.

Néanmoins, en matière de relocalisation, les enjeux sont plutôt liés aux activités économiques implantées sur le périmètre de la zone d'activité de La Molette.

Aujourd'hui, les entrepôts dédiés aux activités économiques représentent une large majorité de la surface bâtie sur le périmètre de La Molette. Ces activités se caractérisent par les éléments suivants :

- Des entrepôts pour la plupart anciens et peu entretenus entraînant une qualité faible de l'environnement urbain de la Molette,
- Une proximité forte du tissu productif avec les zones pavillonnaires environnantes du Blanc-Mesnil et de Drancy qui entraîne des nuisances pour les habitants,
- Une artificialisation très importante de l'espace liée aux activités implantées sur site,
- Une importante hétérogénéité des établissements implantés sur site :
 - Des "grands comptes" et des micro-entreprises hébergées dans des locaux d'activités vieillissants,
 - De nombreuses activités informelles (ferrailleurs, stockage, etc.),

- Une dynamique de mutation déjà enclenchée avec le départ du groupe Air Liquide (plus de 100 salariés sur site) en 2023.

Les transformations envisagées sont une opportunité pour réorganiser le tissu productif de la ville du Blanc-Mesnil : l’opération d’aménagement constitue une occasion de redistribuer 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.

En effet, aujourd’hui, dans un contexte de préfiguration d’un projet d’aménagement métropolitain de grande ampleur, la présence des activités industrielles et artisanales sur le périmètre de la Molette entraîne des désagréments importants pour les habitants des zones pavillonnaires environnantes incompatibles avec le développement d’un nouveau quartier de ville souhaité exemplaire : nuisances sonores, émissions de déchets sur la voie publique liées aux activités de recyclage, voiries dégradées, passage de poids lourds, développement d’une économie informelle (ferrailleurs, etc), artificialisation des sols et îlot de chaleur...

Conformément aux prescriptions du SCoT Métropolitain qui prévoient, dans la mesure du possible, le maintien des activités économiques productives en zone urbaine dense, la Métropole du Grand Paris a la volonté de maintenir les activités productives actuellement implantées sur le périmètre de la Molette sur le territoire de la ville du Blanc-Mesnil ou sur celui de l’EPT Paris Terres d’Envol.

Dans le cadre de la concertation préalable à la création de la ZAC de la Molette, la ville et la Métropole ont entrepris de premières actions de prise de contact avec les entreprises situées dans le périmètre de la Molette : une réunion de présentation du projet avec les acteurs économiques, propriétaires comme locataires, s’est tenue le 29 novembre 2023.

En lien avec l’Etablissement public territorial Paris Terres d’Envol, compétent en matière de développement économique, des rencontres avec ces acteurs se sont poursuivies durant l’année 2024 et se poursuivront toute au long de l’opération. L’objectif de ces rencontres est d’avoir une connaissance plus fine de l’état d’occupation ainsi que des besoins de ces activités afin de leur proposer une relocalisation éventuelle sur le territoire de la commune ou celui de l’Etablissement public territorial Paris Terres d’Envol.

Afin d’accompagner la relocalisation des entreprises dans le cadre d’une stratégie globale, l’ensemble des parties prenantes a souhaité lancer une mission d’assistance à maîtrise d’ouvrage dédiée à l’accompagnement des entreprises et à la mise en œuvre d’une stratégie de relocalisation.

(2) L’Autorité environnementale recommande de préciser quelles suites ont été apportées aux remarques issues de la concertation et les évolutions du projet qui en ont résulté.

Réponse à la recommandation (2) de l’Ae :

La prochaine étape en vue de la mise en œuvre de la ZAC de la Molette sera l’approbation du dossier de création par le Conseil métropolitain prévue à l’été 2025. Conformément aux dispositions du Code de l’urbanisme, l’approbation d’un dossier de création de zone d’aménagement concerté doit être précédé d’une concertation préalable dont l’approbation du bilan par l’autorité compétente en matière d’aménagement est un prérequis.

Le Conseil métropolitain, en séance du jeudi 12 octobre 2023, a approuvé la mise en œuvre d’une concertation préalable à la création de la ZAC pour l’opération d’intérêt métropolitain (OIM) de La Molette. Conformément aux articles L.103-2, L.103-3, L.103-4 et L.103-6 du Code de l’urbanisme, la concertation a été menée pendant toute la durée d’élaboration du projet de dossier de création de la ZAC.

Les moyens de concertation et d’information mis en œuvre ont permis d’informer régulièrement les habitants et les acteurs du territoire et ont garanti une démarche d’élaboration transparente et collaborative. L’implication des habitants – à travers une réunion publique, une séance de conseil de quartier ou des registres de concertation – a permis de recueillir de nombreux avis et remarques. Les questionnements et avis exprimés démontrent un réel engouement autour du projet : les habitants souhaitent avoir des détails sur ce projet et être informés de son avancée. L’ensemble des remarques formulées a été pris en compte et des réponses précises sont aujourd’hui intégrées au dossier de création de ZAC. De ce fait, le projet de création de ZAC a été finalisé en tenant compte de la parole des habitants.

Le bilan de la concertation a été approuvé par le Conseil métropolitain, en séance du 14 février 2025, et figure dans le dossier de création.

Les principales remarques formulées sont les suivantes :

- Un projet opportun salué par la majorité des personnes qui ont participé à la concertation : un « beau projet » ambitieux avec des espaces verts généreux, des commerces de proximité et des équipements structurants ;
- Quelques inquiétudes à propos des formes urbaines : la hauteur de certains bâtiments, notamment les émergences les plus hautes, interrogent quelques personnes ;
- L’impact du projet sur les quartiers environnants : des craintes ont été exprimées sur l’augmentation des prix dans le secteur et la pression des promoteurs sur les quartiers pavillonnaires autour ;
- Aménager un quartier avec une ambition environnementale et architecturale : la qualité architecturale et environnementale du projet est saluée ;
- Permettre une mobilité adaptée et sécurisée : l’arrivée des nouvelles populations devra être anticipée avec la mise en place de lignes de bus par exemple ;
- Certaines personnes se sont interrogées à propos de la relocalisation des entreprises aujourd’hui implantée à la Molette.

Les réponses suivantes ont été formulées :

- L’implantation des futurs bâtiments prévus sur le périmètre de la ZAC a été pensée de manière à assurer une transition harmonieuse entre les zones pavillonnaires environnantes et le cœur du futur quartier de la Molette. Les épannelages seront notamment travaillés de manière à assurer une gradation des hauteurs sur l’ensemble du périmètre ;
- La Métropole du Grand Paris et la ville du Blanc-Mesnil ont d’ores et déjà contacté Île-de-France Mobilités pour s’assurer de la prise en compte du futur quartier dans les évolutions du réseau de bus local, qui pourraient intervenir dans les prochaines années et contribuer à la mise en place d’une desserte adaptée aux dimensions du projet et permettant un rabattement vers les futures gares Grand Paris Express environnantes ;
- La Métropole du Grand Paris et la Ville du Blanc-Mesnil se sont engagées à relocaliser sur le périmètre de la ville ou celui de l’EPT les entreprises situées sur le périmètre de la ZAC qui en émettraient le souhait.

(3) L’Autorité environnementale recommande de reprendre l’intégralité du dossier afin qu’il soit exploitable pour juger de la bonne prise en compte de l’environnement et permettre la complète information du public et, à cette fin de : - mettre à jour l’ensemble des données de l’étude d’impact, annexes comprises, - veiller à ce que toutes les illustrations soient lisibles et comportent une légende complète et pertinente - intégrer clairement le secteur Eiffel dans la phase 1 puisqu’il fait partie de la Zac (bilan carbone, logements totaux, etc.), - expliquer les liens existants entre l’état initial et les besoins auxquels répond le projet, faire des liens entre les différentes parties, - présenter de réelles mesures d’évitement et de réduction, - vérifier l’adéquation du contenu et l’intitulé des titres avec le plan affiché, - relire l’ensemble des documents pour en corriger les nombreuses coquilles et incohérences et vérifier que les affirmations soient justifiées, - compléter les études lacunaires (bilan carbone, risques naturels, potentiel de réouverture du ru de La Molette, etc.), - veiller à ce que l’étude actualisée soit autosuffisante et expliciter la prise en compte des recommandations du présent avis.

Réponse à la recommandation (3) de l’Ae :

Le dossier d’étude d’impact a fait l’objet d’une reprise complète portant notamment sur une clarification de la manière dont le “secteur Eiffel” s’intègre dans la phase 1 de la ZAC.

Les études techniques suivantes ont été actualisées :

- Etude carbone ;
- Etude densité ;
- Etude faune/flore ;
- Etude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération (EnR&R).

Le dossier de création de la ZAC a également été actualisé dans un souci de cohérence.

Bien au-delà d’une simple “description de l’état initial”, c’est un véritable “diagnostic territorial” qui a été réalisé. La démarche environnementale mise en œuvre a été pensée dans une perspective globale en s’appuyant notamment sur des approches par la structure de l’environnement, l’économie de l’environnement ou encore la sociologie de l’environnement.

Les encadrés « En bref », au début de chaque chapitre de ce diagnostic, permettent ainsi de faire ressortir les besoins du territoire identifiés et dont il a été tenu compte dans la programmation, la conception et les modalités de réalisation et d’exploitation du projet.

De même, les mesures proposées dans le cadre de cette étude d’impact sont de réelles mesures d’évitement, de réduction et au besoin de compensation. Elles ont été pensées de manière à s’inscrire dans la logique proposée par le Cerema dans son « Guide d’aide à la définition des mesures Eviter, Réduire, Compenser ». Ce guide propose une classification des mesures basée sur le principe que chacune des étapes de la séquence éviter-réduire-compenser est nécessaire pour intégrer l’environnement au projet mais aussi qu’à ces mesures doivent être jointes des mesures d’accompagnement pour en assurer l’effectivité. L’objectif visé est ainsi d’être aussi précis que possible dans la définition des mesures et la rédaction des actes d’autorisation afin d’assurer la mise en place d’un suivi efficace de leur mise en œuvre.

Ces mesures ont ainsi été rédigées de manière à en assurer la parfaite cohérence avec le territoire et les caractéristiques du projet auxquels elles ont vocation à s’appliquer. Pour assurer leur caractère opérationnel, ces mesures ont à dessein une structure 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.

Tout ou partie de ces éléments peut être présent dans chaque mesure en fonction de leur nature. Voici un exemple de mesure avec les rubriques mentionnées :

Conception d’un plan lumière favorable à la biodiversité

Disposition-conception

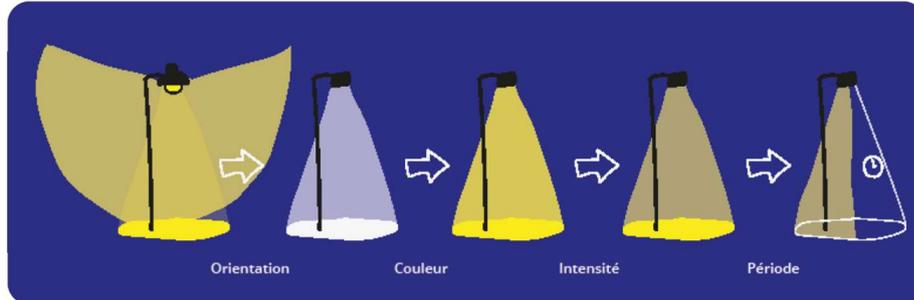
- Utilisation de lumière artificielle à l’extérieur uniquement en cas de nécessité temporelles et/ou géographique (au niveau des entrées de bâtiments et de voie circulée).
- Direction de l’éclairage du haut vers le bas, en évitant d’éclairer les houppiers des arbres et les masses végétalisées. (R)
- Opter pour du matériel bas (inférieur à 1,5 mètres), types bornes. (R)
- Utilisation de luminaires « *full cut-off* ». (R)
- Optimisation du nombre de points lumineux. (R)
- Organisation d’espaces sans éclairage. (R)
- Ajuster la puissance des lampes et la valeur de l’éclairement en fonction des réels besoins (tendre vers une température de couleur inférieure ou égale à 2200 K et une teinte ambrée, prévoir une extinction en heures creuses dans les espaces verts). (R)
- Détection de présence. (R)

Effets attendus

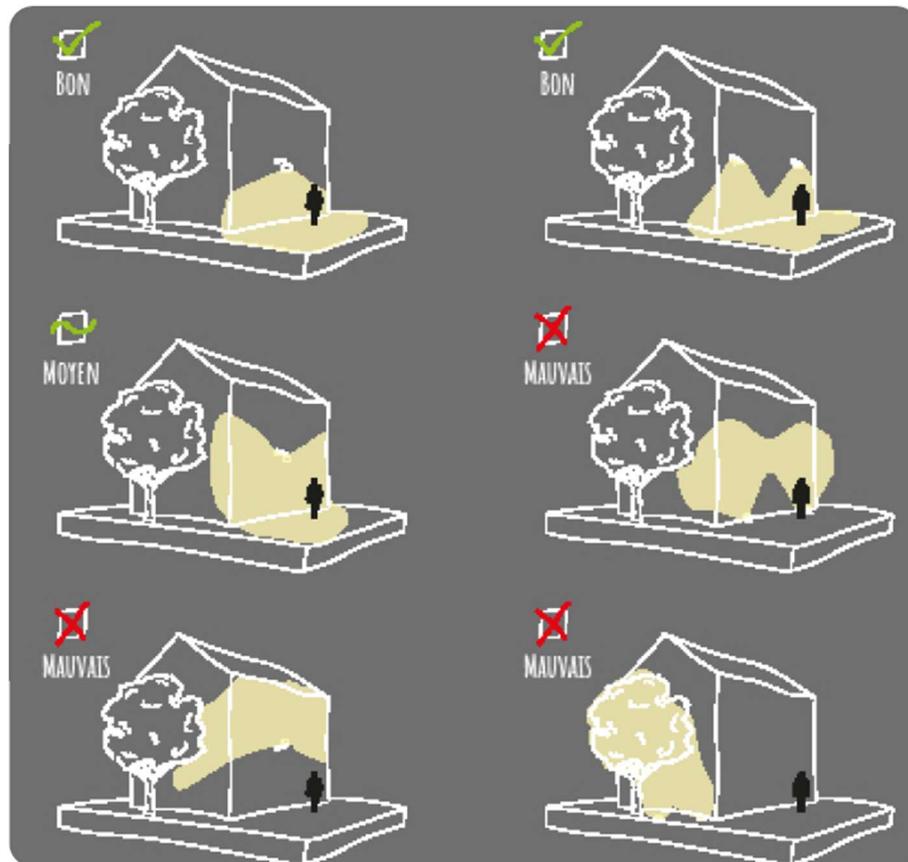
- Contribution à la trame noire ;
- Limitation des impacts sur la faune nocturne en activité et diurne au repos ;
- Réduction des impacts sur la végétation ;
- Limitation des perturbations et des dangers liés à l’intensité lumineuse sur les espèces lucifuges et luciphiles.

Modalités de suivi

- Plan d’éclairage ;
- Dossier de consultation des entreprises (DCE) ;
- Permis de construire (PC).



Réduction de l’impact de l’éclairage (source : TRANS-FAIRE, 2023)



Bonnes et mauvaises orientations de l’éclairage (TRANS-FAIRE, 2023)

Autant que de besoin, ces fiches sont accompagnées par des illustrations. Une estimation des dépenses correspondant à la mise en œuvre des mesures est également proposée en fin de chapitre en page 421 de l’étude d’impact. Les mesures proposées visent également à garantir l’application et la traduction opérationnelle concrète des stratégies proposées.

(4) L’Autorité environnementale recommande d’amender le projet pour le rendre compatible avec le PCAET de Paris Terres d’envol : - en incluant à cette fin dans le projet l’ensemble des démolitions qui lui sont nécessaires et en appréciant leur impact en termes d’énergie et de carbone, - en appréciant la capacité de captation de carbone du ru de la Molette après réouverture pour en évaluer la pertinence, ou à défaut, prévoir d’autres mesures fondées sur la nature de captation du carbone à l’échelle de la Zac.

Réponse à la recommandation (4) de l’Ae :

Compatibilité avec le PCAET de Paris Terres d’Envol

Conformément aux recommandations de la MRAe, l’étude d’impact a été mise à jour (à partir de la page 282) pour bien s’assurer de la compatibilité du projet avec le PCAET de Paris Terres d’envol.

Il ressort ainsi de l’étude d’impact que le projet d’aménagement s’inscrit en parfaite cohérence avec les documents de planification climat-air-énergie qui s’appliquent sur son périmètre : SRCAE d’Île-de-France, PCAEM de la Métropole du Grand Paris et PCAET de Paris Terres d’Envol. Cette compatibilité est notamment assurée via les leviers suivants :

- Consommation d’énergie : le projet respectera les seuils de la RE2020 qui exige une enveloppe bâtementaire performante.
- Impact carbone du bâti : le projet est soumis aux seuils carbone de la RE2020, liés aux phases construction et exploitation des bâtiments.
- Approvisionnement énergétique : le projet sera raccordé au réseau de chaleur urbain de la commune, alimenté à 76% en EnR, à horizon 2030.
- Mobilités : le projet est situé à proximité des nouvelles gares Blanc-Mesnil (ligne 16) et Le Bourget Aéroport (ligne 17) du Grand Paris Express, ainsi que de la gare RER B existante de Drancy située à 20 minutes à pied actuellement.

A travers cette mise à jour, des compléments ont été apportés au bilan Carbone de l’étude d’impact afin d’y intégrer un chiffrage de l’impact de l’ensemble des démolitions nécessaires à l’opération ainsi que de l’effet de séquestration de carbone lié au parc et aux espaces verts prévus dans le cadre du projet.

Réouverture de la Molette

Comme cela sera précisé plus amplement en réponse à la recommandation n°19 de l’autorité environnementale, la maîtrise d’ouvrage de l’opération d’aménagement a souhaité prendre en compte cet enjeu dès l’origine du projet. A ce titre, une étude dite de “faisabilité de découverte du Ru de la Molette au droit de la future ZAC de la Molette” a été commandée au bureau d’études hydraulique ATM et réalisée en septembre 2023 (cf. Annexe n°22 de l’étude d’impact).

Au vu de la disparition du cours d’eau et des fortes contraintes altimétriques liées à la topographie du site, l’étude conclut que “le projet de découverte, bien que techniquement possible, paraît très difficilement envisageable”. Ces conclusions ont conduit la maîtrise d’ouvrage à ne pas prolonger sa réflexion sur la réouverture du Ru et à 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.

Néanmoins, le projet tel que présenté aujourd’hui dans le dossier de création de la ZAC de la Molette a été pensé de manière à ne pas obérer la possibilité d’une découverte future du Ru de la Molette.

Captation du Carbone à l’échelle de la ZAC

Par rapport à l’état initial, extrêmement minéralisé, le projet offre des espaces de pleine terre et de végétalisation supérieures à 48 % du périmètre total (incluant la pleine terre et la végétalisation sur dalle). Cela entraîne automatiquement une amélioration des conditions de séquestration carbone dans le périmètre de la ZAC. La capacité de séquestration peut ainsi être estimée à environ 132 500 kg éq CO₂/an, en considérant la surface totale végétalisée du projet de 230 135 m² (indicative). Il faut néanmoins préciser qu’il s’agit d’une surface végétalisée estimée sur les intentions de projet de pourcentage de pleine terre et de végétation sur dalle, et que celle-ci peut encore évoluer avec la progression du projet.

(5) L’Autorité environnementale recommande de :

- a. Définir un objectif de croissance démographique pour la Zac de La Molette en fonction des tendances constatées et en prenant en compte le caractère soutenable du développement urbain au regard des enjeux environnementaux et sanitaires propres au territoire, ainsi que de la desserte médiocre du projet par les transports en commun structurants ;
 - b. Établir sur cette base un objectif de production de logements, d’aménagements et d’équipements répondant à l’hypothèse démographique retenue et ainsi justifiée.
-

Réponse à la recommandations (5) de l’Ae :

L’objectif de croissance démographique justifiant le projet d’aménagement de la Molette peut être apprécié au regard des projections démographiques réalisées par l’INSEE et sur la base du Schéma Régional de l’Habitat et de l’Hébergement (SRHH), qui fixe les grandes orientations d’une politique de l’hébergement et de l’accès au logement :

- A l’échelle du territoire, le rapport de présentation du PLUi arrêté de l’Etablissement Public Territorial Paris Terres d’Envol, s’appuyant sur une trajectoire modélisée par l’INSEE pour le département de Seine-Saint-Denis, prévoit à horizon 2040 une population de l’EPT comprise entre 415 000 et 451 000 habitants, avec un taux de variation annuel oscillant entre + 0,59 et + 1,01 %. Cette croissance démographique engendrerait ainsi un besoin de production de logements compris entre 12 500 et 26 000 à horizon 2040, soit environ 800 à 1700 logements par an, en s’appuyant sur l’hypothèse d’un taux de desserrement des ménages (nombre de personnes par logement) constant ;
- A l’échelle communale, sur la base des projections de l’INSEE, il apparaît à horizon 2050 (date de la fin de l’opération d’aménagement de La Molette) pour la ville du Blanc-Mesnil, une augmentation prévisionnelle de la population d’environ 17 000 habitants, soit un besoin de 6 000 nouveaux logements minima en 25 ans, soit 240 logements par an ;
- Le Schéma Régional de l’Habitat et de l’Hébergement (SRHH) définit un objectif de 13 932 logements à produire sur le territoire de l’EPT Paris Terres d’Envol entre 2024 et 2030. Etendu à la période du PLUi (2024-2040), cela constitue un total de 34 830 logements à produire sur le territoire, soit 2 322 logements par an. Etendu à horizon 2050, date prévisionnelle de finalisation de l’opération de La Molette, avec une production de 2 322 logements par an, cela conduirait à un besoin d’environ 58 000 nouveaux logements à l’échelle de l’EPT. Rapporté à la population du Blanc-Mesnil, cela représenterait un besoin de 9 600 logements à horizon 2050, soit environ 380 logements par an ;
- Les projections de l’INSEE mettent en avant un nombre de logements très éloigné des objectifs du SRHH. La ville du Blanc-Mesnil et la Métropole du Grand Paris portent la volonté d’une densification accrue à proximité des pôles de transport, conformément aux prescriptions n°35 et n°36 du Document d’Orientations et d’Objectifs (DOO) du SCoT Métropolitain qui prévoient de “créer de nouvelles centralités près des pôles de transports collectifs, notamment en s’appuyant sur les futures gares du Grand Paris Express (GPE) afin de mettre en place une armature urbaine durable, mixte et dense dotée de services et d’équipements qui correspondent aux besoins des différents usagers” et “développer [dans ces centralités] une intensité urbaine qui permette une production de logements conséquente”.

Ce souhait d’une production accrue de logements dans le périmètre élargi des quartiers de gare du Grand Paris Express figure également dans le SDRIF-E dont l’orientation règlementaire n°57 prévoit une augmentation du nombre de logements “d’au moins 15 % dans les communes situées dans un rayon de l’ordre de 2 kilomètres autour d’une gare”. L’APUR a d’ailleurs pu utilement rappeler, dans une note sur les “mutations dans les 68 quartiers de gare du GPE en 2021”, que ces prescriptions des documents de planification correspondent aussi à une réalité tangible et qu’ainsi, les quartiers de gare “témoignent d’une dynamique de construction forte. En ce qui concerne la production de logements par exemple, on dénombre plus de 10000 logements autorisés à la construction chaque année entre 2015 et 2017 dans les 68 quartiers de gare (d’après les données Sitadel), soit une moyenne d’environ 300 nouveaux logements par an et par quartier”.

Dans ce contexte, la Ville du Blanc-Mesnil porte actuellement deux grands projets de renouvellement urbain, le NPNRU des Tilleuls qui prévoit 2 400 nouveaux logements sur 15 ans, et la ZAC de la Molette. Ces deux projets cumulés conduisent à la production d’environ 8 200 nouveaux logements sur le territoire communal à horizon 2050, soit en moyenne 325 nouveaux logements par an. Un niveau de production en cohérence avec les objectifs de production de logements du SRHH, du PLUI et les orientations du SDRIF-E et du SCOT.

Le programme des équipements publics à réaliser permettra ainsi d’accompagner cette évolution démographique et de répondre aux nouveaux besoins créés. Il a notamment été prévu, en lien avec les services de la ville du Blanc-Mesnil et de l’EPT Paris Terres d’Envol et sur la base d’études dédiées, la création d’un nouveau groupe scolaire, d’un gymnase, d’une crèche, d’un campus scolaire privé et d’une résidence services séniors.

L’objectif de production de logements et d’équipements est donc justifié au regard des prévisions démographiques et du contexte propre aux quartiers de gare du Grand Paris Express et à leurs environs. Par ailleurs, sur les dix dernières années (2014-2024), 4 000 nouveaux logements ont été créés. Ce qui contribue à crédibiliser la projection de 8 200 nouveaux logements sur les vingt-cinq prochaines années, dans un contexte d’arrivée de transports en communs structurants sur le territoire communal.

Desserte en transports en commun

La future ZAC de la Molette bénéficie déjà d’une desserte de qualité en transports en commun :

- Gare RER B de Drancy, qui relie le périmètre du projet au centre de Paris,
- De nombreuses interconnexions en bus (lignes 607, 620 et 609 notamment).

Les projets suivants contribueront à améliorer la desserte en transport en commun de la ZAC :

- Future gare "Le Blanc-Mesnil - Parc" de la ligne 16 du Grand Paris Express, qui reliera le périmètre de projet aux gares d’interconnexion de Saint-Denis-Pleyel et de Noisy-Champs ;
- Future gare “Le Bourget Aéroport” de la ligne 17 du Grand Paris Express, qui reliera le périmètre de projet à l’aéroport de Roissy.



Desserte de transport structurant existant (RER B) et future (source : IDFM)

D’ores et déjà, la maîtrise d’ouvrage a pris attache avec les services d’IDFM en charge du pilotage de la DSP7 « Terres d’Envol » recouvrant le périmètre de l’établissement public territorial Paris Terres d’Envol. Cet échange a permis à la ville du Blanc-Mesnil et à la Métropole du Grand Paris de sensibiliser l’opérateur du réseau de transport francilien aux enjeux liés à la future opération d’aménagement et à la nécessité de la prendre en compte dans le nouveau plan de desserte qui sera mis en œuvre lors du renouvellement de la délégation de service publique (DSP mise en place au 1er janvier 2023 pour une durée de 5 ans).

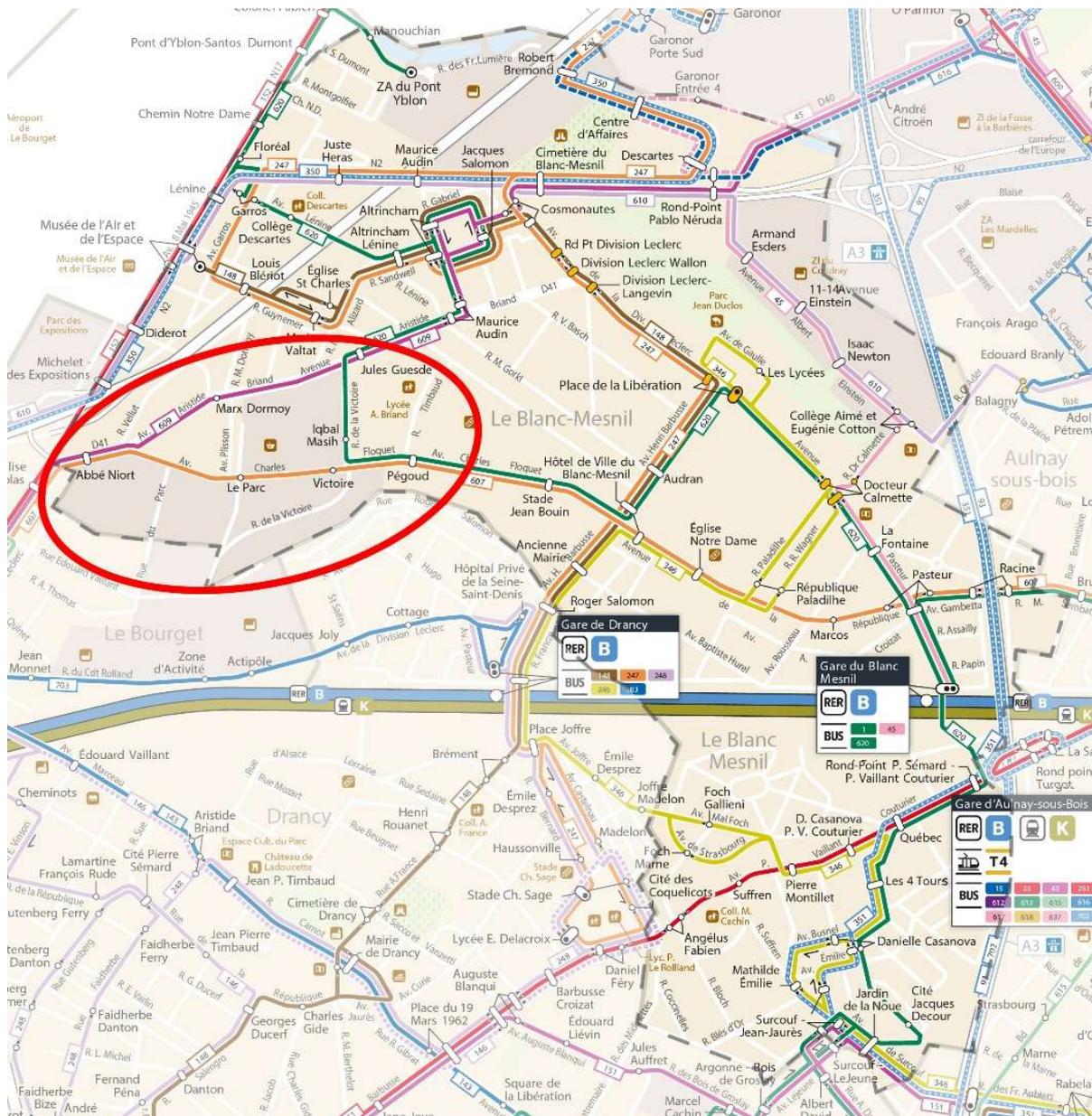
En outre, dans une perspective globale de développement du territoire et des pôles multimodaux qui y sont situés, des réunions avec IDFM et Transdev sont organisées afin d’évaluer le nombre d’usagers, son évolution et ainsi renforcer l’offre et la desserte future en transports en commun.

Aujourd’hui, le secteur de la Molette bénéficie d’une desserte en bus assurée par les lignes de bus 620, 607 et 609 (cf. carte ci-dessous) :

- La ligne 620 assure la liaison entre la station Bobigny-Pablo Picasso (terminus de la ligne 5 du métro) et la zone industrielle du Pont-Yblon (futur parc départemental). L’itinéraire dessert la partie sud du Blanc-Mesnil via la station Le Blanc-Mesnil du RER B et la partie nord de la ville en passant à proximité du Musée de l’Air et de l’Espace, site de la future station de la ligne 17 du Grand Paris Express ;

- La ligne 607 connecte la gare de La Courneuve (métro ligne 7) et celle de Sevran-Beaudottes (RER B), en passant par la gare d'Aulnay-sous-Bois (RER B) et l'hôpital Intercommunal Robert Ballanger à Villepinte.
- La ligne 609 relie la gare de La Courneuve (métro ligne 7) à la station Villepinte (RER B), avec un passage par la zone d'activité O'Parinor d'Aulnay-sous-Bois et à proximité de la zone d'activité du Coudray au Blanc-Mesnil.

Bien que ces lignes assurent un service correspondant aux besoins actuels, l'étude réalisée par CDVIA relative aux déplacements engendrés par la future ZAC de la Molette (annexe n°1 de l'étude d'impact) souligne la nécessité d'une amélioration significative pour accompagner la mutation du quartier. La transformation en quartier mixte entraînera une augmentation de la population et une diversification des activités, générant ainsi de nouveaux besoins en matière de mobilité.



Réseau des transports en commun existant – localisation du projet urbain de La Molette, extrait du plan du réseau d’Ile-de-France Mobilités - Seine-Saint-Denis nord, 2025

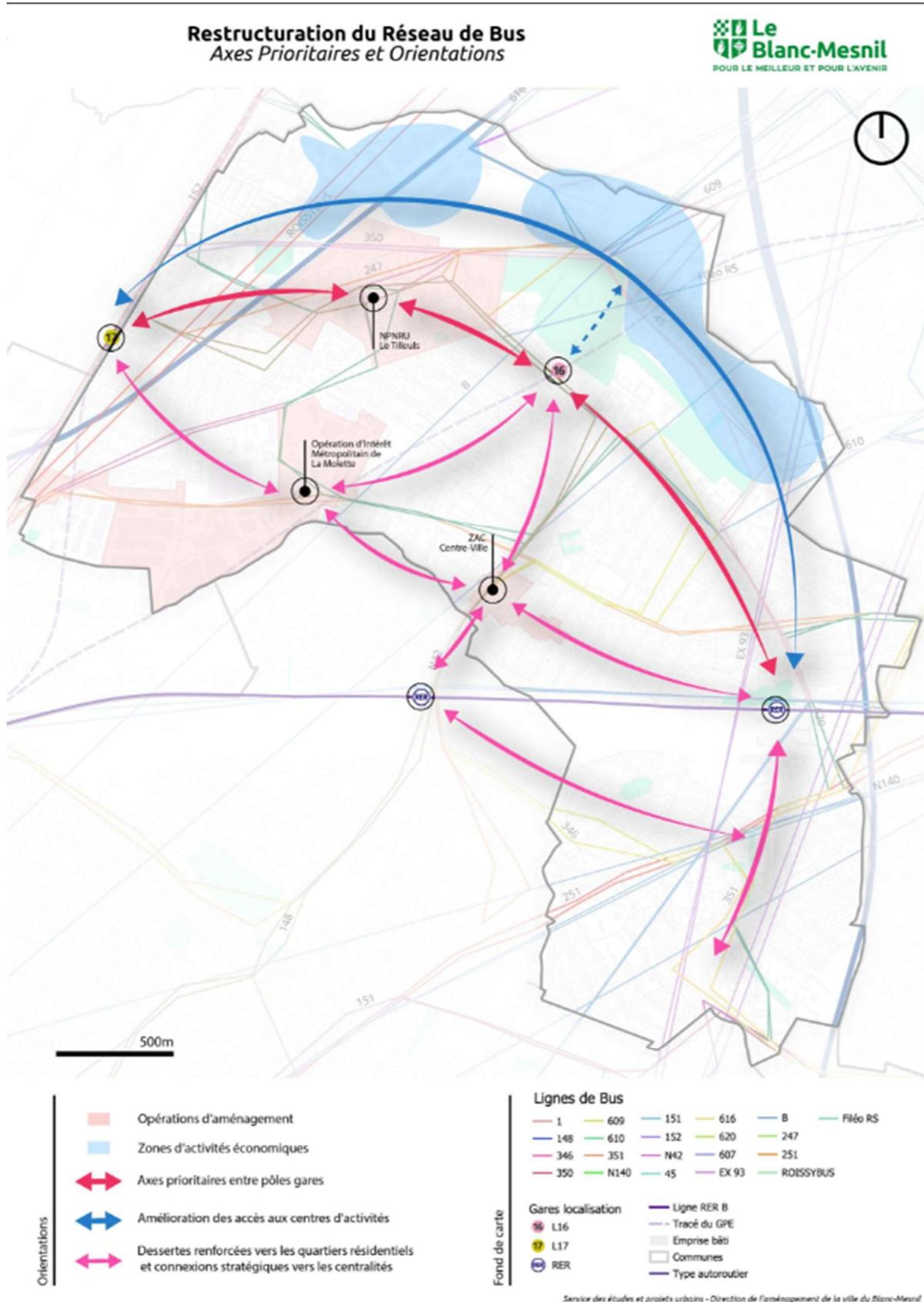
Afin de s’assurer de l’adaptation du futur réseau de bus à l’arrivée des nouvelles stations des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express tout en tenant compte des trajectoires de développement propres à chaque municipalité, un travail partenarial a été mis en place entre Île-de-France Mobilités (IdFM), Transdev, l’Établissement Public Territorial (EPT) Paris Terres d’Envol et les communes du territoire, dont la ville du Blanc-Mesnil.

Ce partenariat s’est traduit dans la mise en place de groupes de travail “sectorisés” permettant une concertation fine des acteurs et assurant une cohérence entre les décisions à prendre et les spécificités propres à chaque commune. Ces groupes ont permis d’identifier, de caractériser et de quantifier les besoins nouveaux en matière de déplacements liés aux projets urbains et/ou aux dynamiques territoriales. Au Blanc-Mesnil, cette démarche a permis de prendre en compte et d’articuler les principaux projets urbains structurants que sont : la Zone d’Aménagement Concerté (ZAC) Centre-Ville, l’Opération d’Intérêt Métropolitain (OIM) de La Molette, Le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) des Tilleuls.

Ces projets urbains ont une influence directe sur la restructuration du réseau de bus. Les recommandations formulées par la ville du Blanc-Mesnil ont permis d’identifier plusieurs priorités pour adapter le réseau aux nouveaux enjeux (cf. Cartographie des recommandations formulées par la ville du Blanc-Mesnil ci-dessous) :

- **Renforcer les dessertes vers les quartiers résidentiels actuels et futurs**, tout en améliorant leurs connexions avec les centralités.
- **Améliorer les accès aux zones d’activités économiques**, notamment celles situées autour des pôles d’échanges multimodaux.
- **Faciliter l’articulation intercommunale** entre les différents pôles d’échanges multimodaux pour garantir une meilleure cohérence territoriale.

Ces orientations s’inscrivent dans une logique d’accompagnement des transformations urbaines et démographiques induites par l’arrivée des lignes 16 et 17. Le réseau de bus est ainsi conçu comme un levier pour répondre aux besoins croissants en mobilité tout en soutenant les ambitions communales et intercommunales.



Recommandations à l'échelle communale formulées par la ville du Blanc-Mesnil, Le Blanc-Mesnil, 2024

(6) L’Autorité environnementale recommande de réaliser à partir d’un unique scénario de densité justifié, une comparaison entre différentes variantes du projet, mettant en évidence le choix d’une solution au regard des incidences de chaque variante sur l’environnement et la santé humaine.

Réponse à la recommandation (6) de l’Ae :

L’étude d’impact proposée comprend, à partir de la page 351, une comparaison de différents scénarios de projet avec des densités différentes. En effet, dans le cadre des études préalables à la création de la ZAC de la Molette, la Métropole du Grand Paris et la ville du Blanc-Mesnil ont étudié la possibilité de quatre scénarios à la densité croissante : un scénario à environ 5 800 logements, un scénario à 6 300, un à 6 700 et un à 7 100.

De ces quatre scénarios, c’est le premier qui a été retenu pour les raisons suivantes :

- Un nombre de logements plus soutenable, compatible avec les objectifs de développement urbain de la ville du Blanc-Mesnil et en cohérence avec la capacité du périmètre à développer des équipements publics en mesure de répondre aux besoins des futurs habitants ;
- Une densité conforme au souhait de développer un quartier d’envergure métropolitaine en proximité de quartiers de gare du Grand Paris Express sans être excessive ;
- Un scénario qui permet une écriture architecturale variée avec des jeux de hauteurs et un épannelage progressif et gradué des bâtiments ;
- Des hauteurs ponctuelles (émergences à R+12) sur les axes les plus urbains et des transitions progressives avec les secteurs pavillonnaires ;
- Une proposition urbaine dense qui permet de dégager des espaces de pleine terre et de créer un îlot de fraîcheur mais des hauteurs raisonnables qui assurent un ensoleillement optimisé du parc en toute saison.

Sur la base de ce choix et à niveau de densité équivalent, les choix de scénarios ont principalement été travaillés à l’échelle de l’îlot. Certaines de ces réflexions sont détaillées dans l’étude d’impact. C’est notamment le cas du travail de scénarisation et de faisabilité réalisée pour les lots D et G de la future ZAC qui ont vocation à accueillir le groupe scolaire qui sera construit. De manière générale, et dans le cas des lots D et G en particulier, les choix de morphologie et d’implantation des bâtiments ont été et seront déterminés sur la base des critères suivants :

- Implanter les principales hauteurs en bordure des axes les plus urbains afin d’assurer une écriture architecturale métropolitaine le long de ces voies structurantes et de créer des “effets d’écrans” pour le bruit et la pollution qui protégeront le parc et les équipements implantés à proximité (crèche, groupe scolaire, etc), tout en assurant des vues pour les logements ;
- Limiter les hauteurs au niveau des interfaces avec les secteurs pavillonnaires afin d’assurer un épannelage progressif et gradué des bâtiments ;
- Implanter les émergences en front de parc et/ou en tête d’îlot dans une logique de “signal architectural” ;
- Maximiser les bâtiments adressés sur le parc de sept hectares et assurer la présence de cœurs d’îlots végétalisés afin de permettre à chaque futur habitant d’être au contact de la végétation ;

- Prendre en compte les principes d’une architecture bioclimatique favorisant le confort d’été dans les bâtiments et optimisant les bénéfices de l’îlot de fraîcheur lié au parc.

Néanmoins, la maîtrise d’ouvrage souhaite rappeler que l’étude urbaine d’un projet aussi complexe et ambitieux que la ZAC de la Molette ne peut s’appuyer sur un indicateur unique. La démarche d’évaluation environnementale est par essence itérative et multicritères et vise à trouver des équilibres de projet vertueux entre qualité urbaine, environnementale et sanitaire.

A ce titre, la densité bâtie est un critère important mais qui doit être associé à des considérations de densité en espaces verts, de densité fonctionnelle en matière de déplacements ou de densité d’accès à une gamme large de services écosystémiques. Ainsi, durant les premières phases d’études de mise au point du plan guide, la maîtrise d’ouvrage a étudié différentes hypothèses d’implantations et de morphologies urbaines pour maximiser les impacts positifs du projet sur l’environnement et la santé humaine.

Le projet retenu se base sur le principe d’une utilisation plus efficace de l’espace disponible afin d’augmenter de manière substantielle les surfaces et la qualité des espaces publics. Ce parti pris d’aménagement conduit donc à une densification substantielle mais permet en contrepartie de bénéficier d’une importante désimperméabilisation des sols.

A l’échelle de la ZAC de La Molette, la solution retenue permet l’optimisation de l’usage du sol et une meilleure maîtrise de la consommation foncière. Dans le cadre du projet, les espaces végétalisés en pleine terre seront augmentés, permettant de réduire l’imperméabilisation du sol.

L’implantation des bâtiments de logements et des équipements a été travaillée de manière à prendre en compte les enjeux de protection acoustique.

Du point de vue de l’architecture et de la morphologie urbaine, le projet prévoit des émergences verticales ponctuelles dont les implantations ont été localisées en cohérence avec l’environnement urbain du projet et dans un souci de confort de vie au sein des logements (épannelage progressif et gradué des bâtiments pour assurer le lien entre le pavillonnaire existant et le grand parc, travail des vues des logements en émergences, dégagement de vues sur un paysage ouvert et de grande qualité, etc.).

Concernant les effets sur la santé humaines, le projet a été pensé de manière à prendre en compte des enjeux de qualité des infrastructures, d’équipements et de services ainsi que de confort de vie au sein des logements et dans les espaces publics.

Une fois la ZAC créée, l’ensemble de ces éléments évolueront et seront affinés (notamment au cours des études de maîtrise d’œuvre urbaine, de maîtrise d’œuvre des espaces publics, dans le travail de conception des permis de construire des logements et des équipements) afin de maximiser les impacts positifs du projet sur l’environnement et la santé humaine, dans une démarche d’amélioration continue.

(7) L’Autorité environnementale recommande d’effectuer une présentation de l’ensemble des déplacements et de ne pas se limiter aux déplacements entre le domicile et le travail qui ne représentent qu’un quart des déplacements.

Réponse à la recommandation (7) de l’Ae :

Comme indiqué à partir de la page 155 de l’état actuel de l’environnement, l’ensemble des déplacements sont bien pris en compte dans l’étude, et non uniquement les déplacements entre le domicile et le travail.

Les comptages réalisés à cet effet l’ont été en situation dite « normale » (hors vacances scolaires, hors période de confinement et en absence de travaux). Les feuilles de calcul en attestant sont présentées dans l’étude, en annexe n°1.

Prise en compte des déplacements.

L’étude de trafic recense, sur la base de sondages directionnels, les flux motorisés supplémentaires générés aux heures de pointe (principalement par les actifs). En parallèle, des comptages effectués tout au long de la journée à l’aide de caméras montées sur mât ont permis de prendre en compte l’ensemble des déplacements des habitants et usagers du quartier, qu’ils soient liés à l’activité professionnelle ou non.

Au vu des parts modales pouvant être anticipées à l’horizon 2050, le projet serait susceptible de générer les déplacements quotidiens suivants :

- 2 500 allers-retours en voiture, soit 5 000 déplacements (page 32 de l’étude trafic)
- 2 300 allers-retours en transports en commun
- 320 allers-retours à pied
- 100 allers-retours en deux-roues motorisé
- 100 allers-retours à vélo / trottinette

Les préconisations d’aménagements correspondantes sont détaillées dans l’étude trafic et rappelées dans la réponse de la maîtrise d’ouvrage à la recommandation n°8 de l’autorité environnementale.

Les études à venir, une fois la ZAC de la Molette créée, permettront d’approfondir ces sujets, notamment dans le cadre de la mise au point du projet d’espaces publics.

(8) L’Autorité environnementale recommande de revoir la stratégie de mobilité mise en œuvre par le projet, pour résoudre les difficultés identifiées par le PLUi qui freinent l’usage des mobilités actives, et pour cela :

- a. Inclure les plans de déplacements au sein de la Zac à l’échelle communale et supra-communale.
 - b. Prévoir une stratégie limitant l’usage de la voiture individuelle, compte tenu notamment de l’absence d’offre en transports en commun structurants à proximité immédiate du site.
 - c. Prévoir un maillage serré du territoire en itinéraires destinés aux modes actifs pour l’accès aux différentes gares et arrêts de transports en commun, notamment grâce à l’intermodalité, ainsi qu’à l’ensemble des pôles générateurs de déplacement (établissements scolaires, services, lieux de loisir, commerces, etc.).
 - d. Présenter des mesures précises et opérationnelles découlant de ces stratégies, et la façon dont elles s’inscrivent à l’échelle communale et de l’EPT Paris Terres d’Envol.
-

Réponse à la recommandation (8) de l’Ae :

Le projet urbain de La Molette s’inscrit dans un contexte territorial où les enjeux de mobilité active et durable se traduisent à plusieurs échelles :

- À l’échelle intercommunale, le Plan Local de Mobilité (PLM) de l’Etablissement Public Territorial Paris Terres d’Envol a pour objectif l’optimisation des infrastructures existantes et l’anticipation des besoins futurs dans un contexte de préfiguration de l’arrivée de projets de transports structurants, le Grand Paris Express notamment. Cette stratégie inclut l’amélioration des accès aux gares, le développement d’espaces intermodaux et l’adaptation des réseaux de bus pour renforcer la connectivité entre les pôles urbains et économiques.
- À l’échelle communale, la ville du Blanc-Mesnil participe activement à cette démarche en y assurant la prise en compte de son contexte propre. Elle agit notamment en contribuant à la restructuration du réseau de bus (en lien avec IDFM et Transdev) et en créant un maillage communal d’itinéraires dédiés aux modes actifs.
- A l’échelle du périmètre du projet urbain, des mesures concrètes sont proposées pour favoriser l’intermodalité, limiter l’usage de la voiture individuelle et densifier le maillage cyclable et piétonnier afin d’assurer une accessibilité optimale aux gares et aux centralités environnantes.

Ces actions coordonnées illustrent l’importance d’une approche multi-échelles et partenariale pour répondre aux défis contemporains en matière de mobilité durable.

L’optimisation du réseau de transport collectif à l’échelle intercommunale

Dans le cadre de son Plan Local de Mobilité (PLM) approuvé en 2022, L’EPT Paris Terres d’Envol met en œuvre une stratégie visant à optimiser les modes de transports collectifs aujourd’hui existants afin d’anticiper l’arrivée de nouveaux transports en commun en site propre structurants et notamment des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express. En voici les principaux axes :

1. **Accessibilité des gares existantes et futures :**

- Priorité donnée à l'amélioration des conditions d'accès aux gares, qu'elles soient en milieu urbain dense ou associées à des équipements majeurs situés en zones moins denses (ex. Parc des Expositions de Villepinte, Aéroport Charles-de-Gaulle).
- Développement d'espaces d'intermodalité de qualité et création de nouvelles polarités urbaines autour des gares.

2. **Optimisation des réseaux de bus :**

- Collaboration avec Île-de-France Mobilités pour adapter les réseaux de bus à l'arrivée des nouveaux transports ferrés.
- Amélioration des conditions de circulation des bus via :
 - Suppression du stationnement gênant.
 - Aménagement de voies dédiées.
 - Adaptation des itinéraires et du matériel roulant.

3. **Développement et intégration des infrastructures :**

- Accompagnement du Grand Paris Express, travaux sur le RER B, prolongement du T11 Express et transformation de la ligne 15 en Transport Collectif en Site Propre (TCSP).
- Objectif : répondre aux besoins quotidiens des habitants tout en renforçant le rayonnement international du territoire.

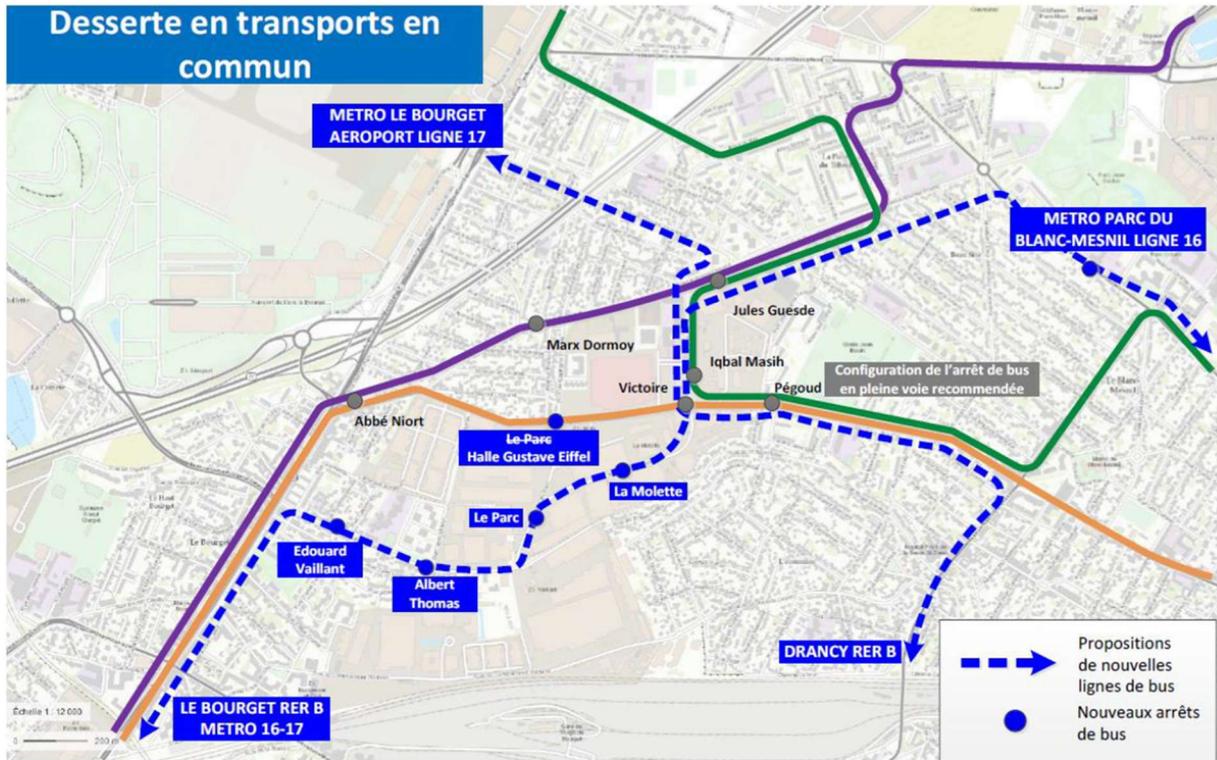
Objectif recherché : améliorer la connexion entre les polarités du territoire tout en anticipant les évolutions liées aux nouvelles infrastructures de transport et au développement du territoire.

Préconisations de l'étude d'impact du projet urbain de la Molette

Dans le cadre des études préalables à la création de la ZAC de la Molette, une étude trafic a été menée afin de caractériser et de quantifier les déplacements existants aujourd'hui et la manière dont ils seront amenés à évoluer dans la perspective de la mise en œuvre progressive du projet urbain et de l'arrivée des lignes de transports en commun structurantes. L'idée était de proposer en parallèle des préconisations de développement et d'adaptation de l'offre de transports en commun afin de mieux répondre aux besoins futurs (desserte des gares, des centralités commerciales...) et d'accompagner la maîtrise d'ouvrage dans ses échanges avec les autorités organisatrices des transports.

Ces préconisations seront approfondies dans les phases ultérieures du projet au gré des échanges avec IDFM et Transdev et en fonction des effets constatés de l'arrivée du Grand Paris Express sur le territoire. Cela se traduira, une fois la ZAC créée, par un travail de mise à jour du plan guide d'aménagement et de conception des espaces publics afin de l'adapter aux besoins identifiés (itinéraires dédiés aux transports en communs, aux mobilités douces, infrastructures dédiées, emplacement des arrêts de bus, etc.).

Comme précisé précédemment, des discussions sont engagées avec IDFM sur la desserte des quartiers en développement et sur la liaison de ces quartiers aux pôles multimodaux actuels et futurs (les 2 Gares du Grands Paris express et les gares RER B de Drancy et du Blanc-Mesnil).



Source : CDVIA, Annexe n°1 de l'étude d'impact – Etude circulation

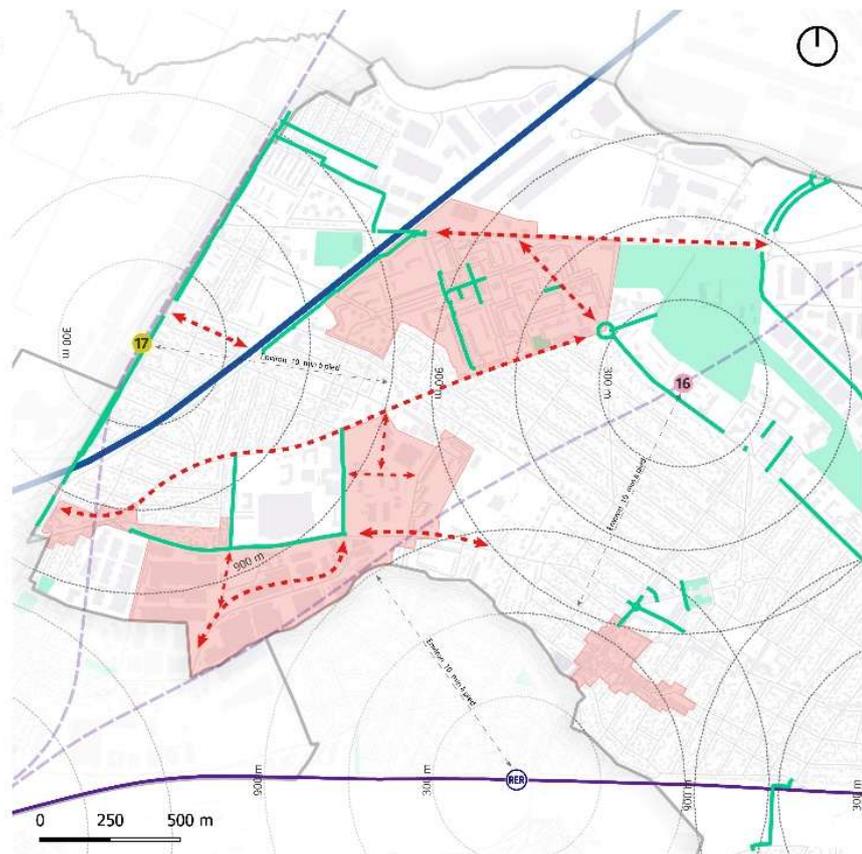
Développement du maillage modes actifs vers les gares et quartiers adjacents

Mobilités actives et intermodalité :

Connexions actuelles et futures entre les gares du RER et du Grand Paris Express

Nord du Blanc-Mesnil

- Mobilités actives
 - Réseau cyclable
 - - - Réseau cyclable projeté
- Transports en commun ferrés
 - - - Tracé du GPE
 - Ligne RER B
- Gares
 - 16 Gares GPE
 - ⊙ RER
- Fond de carte
 - Périmètre des opérations
 - Espaces verts
 - Emprise bâti
 - Communes



Direction de l'aménagement du Blanc-Mesnil, Service des études et projets urbains, 2025

Réseau de mobilité douce de la Ville existant et projeté (source : Ville du Blanc-Mesnil, 2025)

Dans le cadre de l'étude de circulation précitée, il a également été procédé à une réflexion sur la création de voies douces au travers du quartier afin d'en assurer un parfait maillage et de créer des raccourcis significatifs pour permettre se rendre à pied vers les gares :

- A l’ouest vers la gare du Bourget qui serait potentiellement accessible en moins de 15 minutes à pied ;
- Au sud vers la gare de Drancy qui serait potentiellement accessible en 10 minutes à pied.

Le projet prévoit par ailleurs la construction de plusieurs aménagements cyclables et de voies adaptées à la circulation de mobilités douces. Les axes structurants de la ZAC seraient ainsi circulés en zone 30 et seraient accompagnés de voies cyclables qui contribueraient à la création d’un maillage actif structurant. La mise en place d’aménagements cyclables s’inscrit dans la logique du PLM de Paris Terre d’Envol qui prévoit, en parallèle de cinq itinéraires structurants, le déploiement d’un réseau secondaire intégrant des voies de circulation apaisées, des bandes cyclables et des aménagements sécurisés permettant de relier efficacement les gares, les zones d’activités économiques et les pôles générateurs de déplacements du territoire (cf. carte ci-dessous).

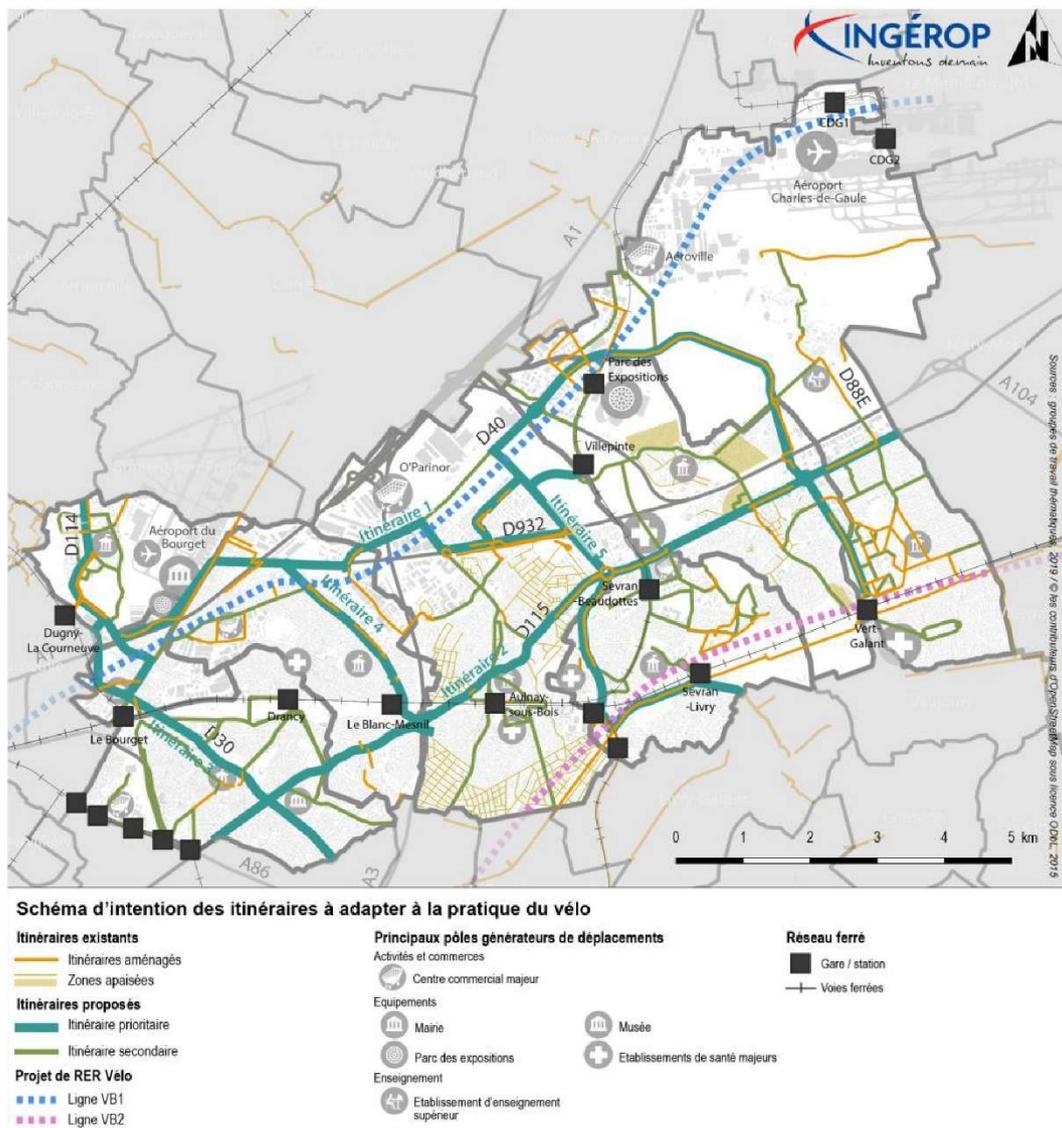


Schéma d'intention des itinéraires cyclables du Plan Local de Mobilités (Paris Terres d'Envol, 2022)

Les études ultérieures qui seront menées dans le cadre de la ZAC permettront d'affiner le dessin de la trame viaire du quartier et contribueront au renforcement du maillage de circulations douces afin d'améliorer les déplacements à travers le quartier et de multiplier les parcours piétons 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.

Enfin, la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de l'ensemble des voies, traversées et cheminements sera également à assurer (mesure 10.1 du PLM Terre d'Envol).

(9) L’Autorité environnementale recommande :

- a. **D’évaluer précisément les incidences sanitaires et environnementales de la très longue phase de chantier.**
 - b. **De démontrer que la charte de chantier à faible impact environnemental prévue permet effectivement de réduire significativement l’impact du chantier sur l’environnement et la santé humaine, notamment en termes de bruit, de qualité de l’air et de dérangement des espèces.**
 - c. **De prévoir un suivi par un écologue pendant toute la durée du chantier et d’adapter le calendrier des travaux pour éviter les périodes sensibles, comme celle de nidification, et de planifier les travaux lourds en conséquence.**
 - d. **De mettre en œuvre au fur et à mesure des travaux les préconisations des guides BRGM de valorisation des terres excavées, sur site et hors site, et de s’assurer de l’absence d’impact sur la qualité des sols, de l’eau et des écosystèmes.**
 - e. **De prévoir des modalités d’information et de communication des riverains pendant toute la durée des travaux sur les opérations en cours et à venir et les nuisances à en attendre ainsi que les mesures prévues pour les réduire autant que possible.**
-

Réponse à la recommandation (9) de l’Ae :

a) La maîtrise d’ouvrage tient à indiquer que les incidences sanitaires et environnementales de la phase chantier ont été évaluées dans les pages 307 et suivantes de l’étude d’impact.

Il est important de noter que bien que la phase de chantier ait vocation à durer une vingtaine d’année ; l’emprise de l’opération (47ha) comme son phasage et la livraison d’une partie du parc dès la phase 1 (horizon 2033) permettront de réduire l’impact du chantier sur l’environnement et la santé humaine. Etant entendu que les chantiers ne recouvriront pas l’intégralité du périmètre de l’opération d’aménagement pendant toute sa durée mais qu’au contraire, ils seront ventilés dans l’espace et dans le temps au gré du phasage de l’opération et de la livraison des différents équipements publics et programmes de logements. Le parc réalisé en phase 1 constituera une barrière végétale et permettra d’isoler la dernière phase chantier au sud.

Pour chaque incidence négative identifiée, des mesures de la séquence ERC ont été mises en place et développées dans la partie « Mesures d’évitement, de réduction et de compensation des incidences négatives notables du projet », pages 366 et suivantes de l’étude d’impact.

b) La charte chantier à faible impact environnemental évoquée dans la recommandation de l’autorité environnementale établit un ensemble de lignes directrices, de principes et de mesures visant à réduire significativement l’impact du chantier sur l’environnement et la santé humaine, notamment en termes de bruit, de qualité de l’air et de dérangement des espèces animales et végétales. Celle-ci sera mise au point avec un bureau d’étude Développement Durable, en lien avec les titulaires des marchés de maîtrise d’œuvre urbaine et de maîtrise d’œuvre des espaces publics qui seront désignés une fois la ZAC créée.

Dans un second temps, cette charte sera imposée à l’ensemble des constructeurs de la ZAC. Elle sera également inscrite dans les marchés de travaux passés par l’aménageur et imposera avant le

démarrage des travaux la désignation d’un référent chargé de la gestion environnementale du chantier.

Les objectifs d’une charte pour un chantier respectueux de l’environnement sont :

- Limiter les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier ;
- Limiter les risques pour la santé des ouvriers ;
- Limiter les pollutions de proximité lors du chantier ;
- Limiter les nuisances sur la biodiversité locale (arbres, arbustes, espèces rares ou protégées) ;
- Limiter la quantité de déchets de chantier mis en centre d’enfouissement.

Afin d’assurer l’effectivité des prescriptions d’une telle charte, une mission de suivi de chantier est indispensable et doit prévoir :

- D’accompagner les entreprises dans la mise en œuvre de la charte pendant le déroulement du chantier ;
- D’organiser des réunions d’échanges avec l’ensemble des parties prenantes du chantier impliquées de près ou de loin dans la mise en œuvre de la charte (maîtrise d’œuvre, entreprises, etc.) ;
- D’établir un bilan intermédiaire en fin de phase et un bilan de fin de chantier.

Un système de surveillance et de contrôles internes et externes sera mis en place et prévoira des mesures de suivi sur les thématiques suivantes :

- L’acoustique
- La qualité de l’air ;
- La traçabilité des déchets ;
- Les accidents de travail, etc.

Les principales exigences de la charte en termes de gestion environnementale du chantier porteront sur (listes non exhaustives, ces prescriptions étant à définir avec le bureau d’études développement durable une fois la ZAC créée) :

- Former et informer le personnel ;
- Informer le public, notamment les riverains ;
- Optimiser la gestion des déchets :
 - Valoriser au minimum 70% des déchets générés ;
 - Suivi par des bordereaux de 100% des déchets règlementés et non règlementés produits ;
 - Mise en œuvre au fur et à mesure des travaux des préconisations des guides BRGM de valorisation des terres excavées, sur site et hors site ;
 - Assurer l’absence d’impact des travaux sur la qualité des sols, de l’eau et des écosystèmes ;
- Réduire les nuisances sonores et vibratoires :
 - Respecter les plages horaires autorisées par la Ville ;

- Mettre en place un plan de circulation des camions de transport de déchets pour en limiter les nuisances ;
- Limiter à 80 dB(a) le niveau de bruit maximal en limite de chantier ;
- Etablir un plan d’utilisation des engins vibrants ;
- Utiliser des matériels de puissance suffisante pour limiter le régime moteur ;
- Privilégier le raccordement au réseau d’électricité plutôt que l’emploi de groupes électrogènes ou de compresseurs, etc.
- Limiter les pollutions du sol et de l’eau :
 - Mise en place de systèmes de décantation afin de traiter les eaux chargées en laitances ;
 - Mise en place de dispositif de récupération et de traitement des eaux souillées ;
 - Évacuer les sols souillés par des produits déversés accidentellement dans le sol vers un lieu de traitement agréé et à défaut placement dans la benne à déchets dangereux ;
 - Stocker les produits dangereux (hydrocarbures, huile hydraulique, huile de décoffrage, solvants etc.) dans des bacs de rétention et/ou de décantation avec identification du volume en conformité avec la réglementation en vigueur ;
 - Mettre à disposition sur le chantier un kit de traitement des déversements accidentels ;
 - Mettre en place une aire de lavage bétonné avec décantation et séparation d’hydrocarbures si le lavage des camions est prévu sur le site ;
- Pollution de l’air :
 - Adopter des modes de travail qui produisent peu de poussières en arrosant le chantier pendant les phases propices à la dispersion des poussières ;
 - Scier à l’eau afin de réduire les émissions de poussières ;
 - Equiper les machines d’aspirateurs munis de filtres à poussières performants ;
 - Eviter les envols de matériaux en adaptant les techniques de démolition (pas de découpe de polystyrène expansé sur le chantier autant que possible) ;
 - Munir de couvercles ou tout dispositif ayant les mêmes effets les stockages de matériaux légers (bennes à déchets notamment) ;
 - Interdire le brulage sur site ;
 - Recourir aux filtres à particules sur les engins de chantier et veiller à éteindre les équipements lorsqu’ils ne sont pas utilisés ;
- Garantir une insertion de qualité du chantier dans son environnement :
 - Mettre en place d’un dispositif de nettoyage des roues des véhicules ;
 - S’assurer avant toute sortie sur le domaine public de véhicules en charge qu’aucun élément ne peut en tomber
 - Faire passer des balayeuses minimum 2 fois par semaine,
 - Mettre en place un bac de décantation pour traitement des eaux de ruissèlement du chantier et de lavage, etc.
- Faciliter les circulations et les accès :
 - Identifier clairement la zones de circulation des personnes et des véhicules ;
 - Mettre en œuvre des plans de circulation adaptés aux phases de chantier, etc.
- Réduire les consommations d’eau et d’énergie et les émissions polluantes :
 - Mettre en place des compteurs pour surveiller, limiter et réguler les consommations d’eau et d’électricité,

- Economiser l’eau potable avec des systèmes hydro-économes,
- Economiser l’énergie par des détecteur de présence, lampes basse consommation, des rondes en fin de journée, armoires électriques de régulation, etc.

c) Concernant le suivi d’un écologue en phase chantier, il est prévu dans le cadre des groupements de maîtrise d’œuvre urbaine et des espaces publics un bureau d’études Développement Durable qui aura notamment en charge le suivi des mesures de limitations des nuisances du chantier sur l’environnement.

d) Comme précisé ci-dessus, le respect des préconisations des guides BRGM sera à mettre en œuvre dans le cadre de la rédaction de la charte chantier.

e) Concernant les modalités d’information et de communication des riverains, la maîtrise d’ouvrage indique que la mise à disposition des informations relatives aux chantiers ainsi que les actions de formation, d’information, de sensibilisation et de communication, tant auprès des intervenants (compagnons, sous-traitants et fournisseurs) que des riverains, constituent un élément clef dans la mise en œuvre d’un chantier à faible impact environnemental et sans tensions avec les différents acteurs. Ces modalités d’informations seront définies en amont du démarrage des premiers travaux sur le périmètre de ZAC, coordonnées par l’aménageur, et seront mises en œuvre tout au long du chantier.

Affichage sur site

Outre le Plan d’Installation Chantier présent à l’entrée du site, l’affichage comprendra :

- Un rappel clair et lisible des consignes en matière de santé/sécurité/environnement, ainsi que les coordonnées des secours à contacter en cas d’urgence ;
- Les consignes de tri, de gestion, de manipulation et de stockage des déchets ;
- Les mesures de consommation responsable d’eau et d’énergie, mises à jour mensuellement.

Ces consignes seront conçues de manière à être compréhensibles de tous et toutes et seront largement illustrées. Visibles sur le chantier et dans les cantonnements, elles seront mises à jour de manière régulière.

La Maîtrise d’œuvre ou un bureau d’études développement durable effectuera un “point environnement” de sensibilisation initial, ainsi que des rappels fréquents, planifiés en amont du démarrage des chantiers et dont la fréquence sera déterminée selon la nature des travaux. Le support de formation sera fourni au maître d’ouvrage.

Cette sensibilisation sera doublée d’une sensibilisation et d’un suivi par les “Responsables Environnement Entreprises”, qui informeront leurs compagnons, sous-traitants, fournisseurs, de leurs obligations respectives et des moyens à mettre en œuvre pour les remplir, via une réunion initiale et des rappels fréquents. Les comptes rendus de ces réunions seront également transmis au maître d’ouvrage.

Présentation du chantier aux riverains

Le maître d’ouvrage s’attachera à communiquer en amont du démarrage du chantier, au moyen par exemple d’une “lettre info chantier”, pour présenter aux riverains et usagers le chantier, ses incidences et la démarche environnementale mise en œuvre.

Affichages

Les riverains et passants seront informés de la nature du projet, de son organisation, de son calendrier et de la démarche environnementale du chantier via un tableau d’affichage accessible et visible localisé à l’entrée du site et de format A3 minimum. Il comportera notamment le plan d’installation du site et des informations sur la planification des travaux bruyants ou générant d’autres nuisances (trafic, poussières, etc.).

Pour permettre toute observation/réclamation, les coordonnées du maître d’ouvrage et du référent environnement principal seront indiquées sur le panneau d’affichage d’entrée de site. Le référent environnement peut être le référent chantier du maître d’ouvrage.

Le cas échéant, le panneau précisera la possibilité d’entrer en contact avec le gestionnaire du site via une plateforme internet (si celle-ci est mise en place) ou à défaut via les réseaux sociaux.

Le site des travaux sera délimité de manière précise via du matériel spécifique (clôtures, panneaux, piquets, etc.). Les activités en lien avec le chantier resteront cantonnées à ce périmètre. L’équipement employé sera choisi dans un souci d’accessibilité et de réduction de la pollution visuelle. La couleur des palissades du chantier sera choisie en fonction de l’environnement extérieur. Des aménagements pédagogiques (fenêtres, points de vue, promontoires) permettront aux riverains de constater l’avancement des travaux.

(10) L’Autorité environnementale recommande de :

- a. Compléter l’évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) pour intégrer l’exposition par inhalation des polluants volatils des sols le cas échéant ;
 - b. Définir et mettre en œuvre des mesures visant à réduire significativement l’exposition des habitants des futurs logements à des taux élevés de pollution de l’air, en se référant aux valeurs de l’Organisation mondiale de la santé à ne pas dépasser.
-

Réponse à la recommandation (10) de l’Ae :

a) La maîtrise d’ouvrage indique qu’une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) sera réalisée au fur et à mesure de la maîtrise du foncier par l’aménageur. Celle-ci sera réalisée pour tous les polluants, y compris volatils des sols, sur lesquels le projet peut avoir un impact conformément aux notes techniques du CEREMA en la matière (n° TRET1833075N du 22/02/2019).

b) Les valeurs OMS évoqués par la recommandation de la MRAe sont des valeurs cibles qui, dans l’état actuelles des connaissances, ne permettent pas de caractériser l’exposition ou non des populations à la pollution de l’air en milieu urbanisé. Elles ont aujourd’hui principalement vocation à servir d’orientation pour définir des valeurs réglementaires et, à ce titre, ont été utilisées par le Parlement Européen pour réviser la directive sur la qualité de l’air ambiant et un air pur pour l’Europe (directive (UE) 2024/2881 en date du 23 octobre 2024). Ces valeurs devraient prochainement être transcrites en droit français avec des seuils qui seront à atteindre au 1er janvier 2030 :

Polluant	Recommandations OMS (µg/m³)	Valeurs réglementaires 2030 (µg/m³)
NO ₂	10	20
PM ₁₀	15	20
PM _{2,5}	5	10

Source : Rincent Air, 2025.

Dans le cadre du projet d’aménagement de la ZAC de la Molette, afin de limiter l’exposition de la population à la pollution de l’air, un travail sur les fiches de lots avec des prescriptions dédiées sera réalisé en concertation avec les équipes de maîtrise d’œuvre désignées (une fois la ZAC créée).

Les orientations suivantes guideront le travail de conception afin d’atténuer les impacts sur la qualité de l’air intérieur :

- Prise en compte des vents dominants dans l’orientation des bâtiments pour favoriser une ventilation naturelle ;
- Optimisation de l’agencement des pièces pour une aération naturelle du logement (privilégier les cuisines avec une ouverture sur l’extérieur) ;
- Utilisation de baies vitrées pour maximiser l’apport en lumière naturelle ;
- Plantation de zones végétalisées en cœur d’îlot et le long des voiries pour capter les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) et les polluants atmosphériques liées à la circulation ;
- Ajout d’un système de filtration des polluants dans les parkings souterrains comprenant des dispositifs éliminant les COV et particules fines émises par les véhicules, en complément des détecteurs de CO et NO_x ;
- Mise en place d’une ventilation efficace via :

- Le respect d’un débit de ventilation supérieur à 0,4 vol/h et 30m³ /(h.pers) sur l’ensemble des pièces du logement ;
- La réalisation à réception d’un test de performances du système de ventilation du bâtiment et d’une mesure de perméabilité des conduits ;
- Une sur-ventilation des logements pendant une période d’au moins une semaine avant la livraison ;
- Choix de matériaux à faibles impacts sanitaires et environnementaux.

Les mesures de suivi et d’alerte suivantes sont proposées :

- Un audit post-livraison pour vérifier la qualité de l’air intérieur après occupation et évaluer l’efficacité des mesures prises ;
- Un équipement de 100% des parcs de stationnement souterrains d’un système de détection de monoxyde de carbone et d’oxydes d’azote (asservissement du système de ventilation du parc de stationnement et signalisation d’urgence en cas de dépassement des seuils acceptables) ;
- Un contrat de maintenance des équipements de ventilation pour garantir leur bon fonctionnement au-delà de la livraison des bâtiments ;
- Installation possible de capteurs de qualité d’air intérieur dans les logements avant leur livraison afin de surveiller en continu les niveaux de polluants (CO₂, COV et autres polluants), avec des alertes en cas de dépassement des seuils recommandés.

Le choix des mesures effectivement mises en oeuvre sera affiné dans les prochaines phases d’études afin d’assurer un environnement sain, notamment pour les populations sensibles, tout en favorisant une approche proactive et durable.

(11) L’Autorité environnementale recommande de réaliser une étude sur l’effet d’îlot de chaleur urbain qui prenne en compte la poursuite du réchauffement climatique et de réfléchir à la pertinence de réaliser les mesures de réduction présentées au regard de leurs effets potentiels conjoints sur le bruit et la pollution de l’air.

Réponse à la recommandation (11) de l’Ae :

Une **étude d’îlot de chaleur urbain (ICU)**, annexée à l’étude d’impact, a été réalisée sur le périmètre de la future ZAC de la Molette, celle-ci présente :

- Une modélisation fine de la température de surface avant / après projet, en se basant sur les données météorologiques de la station Paris-Le Bourget au **21 juillet 2021** (journée caniculaire).
- Une prise en compte des projections climatiques à **l’horizon 2100** (scénario RCP8.5 du GIEC) pour évaluer le comportement thermique futur.
- Un découpage en maillage (jusqu’à 22 000 points) afin de simuler l’effet des matériaux, de l’albédo, de l’ombrage, etc.

À l’état initial (site très imperméabilisé, peu d’espaces verts), la température moyenne au sol atteint **30,9 °C** sur la journée du 21 juillet 2021, avec des pointes à plus de **37–38 °C** l’après-midi (et même 45 °C à certains endroits minéralisés).

À l’état projet, grâce à la forte végétalisation (parc de 7,3 ha, cœurs d’îlots, noues paysagères) et à la réduction de l’imperméabilisation (–25 points), la température moyenne journalière est **d’environ 20,9 °C**, soit une baisse d’environ **–10 °C** par rapport à l’état initial.

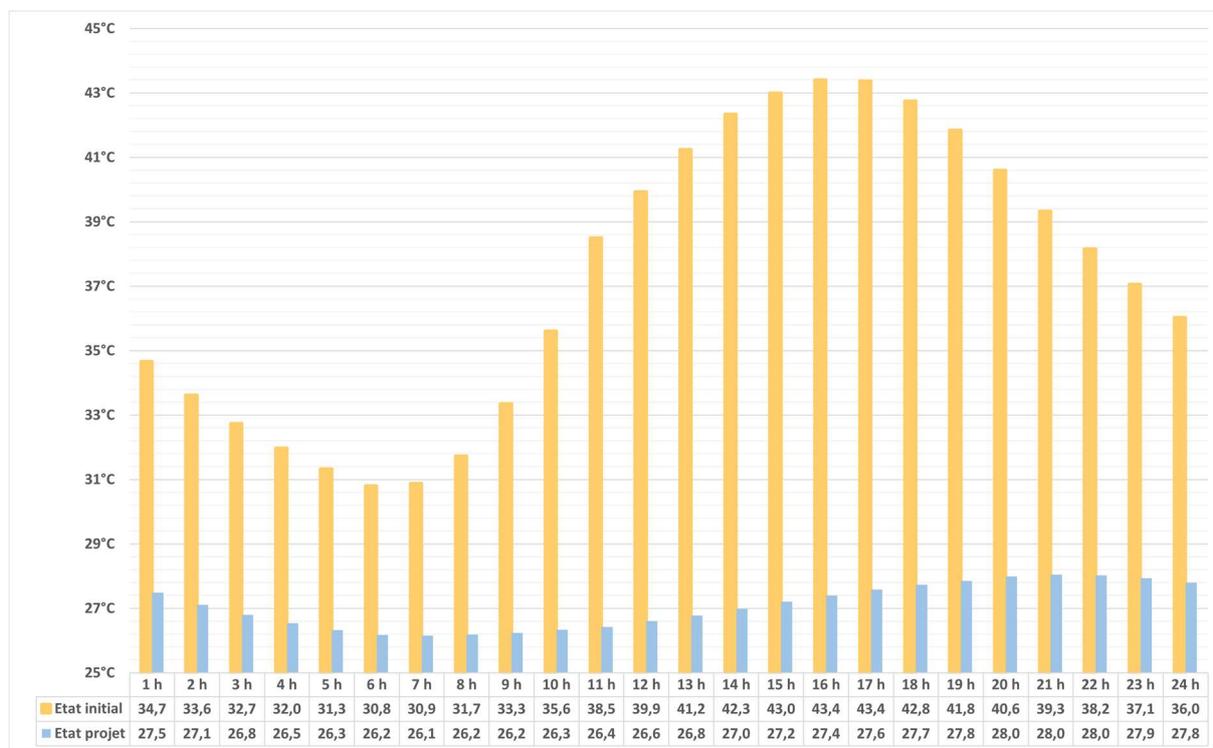
L’étude simule aussi l’horizon **2100** (scénario RCP8.5), où la différence entre état initial et état projet demeure significative (**–10,2 °C** en moyenne). Le quartier, plus végétalisé et moins minéral, reste bien mieux protégé contre les vagues de chaleur.



Températures moyennes au sol simulées en 2100 pour l’état initial (TRANS-FAIRE, 2024)



Températures moyennes au sol simulées en 2100 pour l'état projet (TRANS-FAIRE, 2024)



Comparaison état initial / état projet des températures moyennes au sol sur la journée du 21 juillet 2100 (source : TRANS-FAIRE, 2024)

Cette étude sur l’effet d’îlot de chaleur urbain inclut donc l’analyse d’un “scénario futur” (2100), qui démontre que le futur quartier tel qu’il est envisagé sera significativement plus résilient qu’il ne l’est aujourd’hui à l’état initial.

Ces effets positifs s’expliquent notamment par les différentes composantes du projet :

- Création d’une armature verte autour d’un parc de sept hectares qui constituera un îlot de fraîcheur à l’échelle de la commune ;
- Traitement des voiries et cheminements, dans la mesure du possible, avec des finitions “clair / beige” (pavés joints poreux, bétons clairs, etc.). Ces revêtements ont un albédo plus élevé, ils réfléchissent davantage la lumière ce qui limite l’échauffement diurne ;
- Conception des îlots favorable à la limitation des effets d’épisodes caniculaires plus fréquents et plus intenses (aires plantées, gestion alternative des eaux, plantation d’arbres).

Le projet démontre ainsi que la densification choisie (bâtiments plus hauts, mais plus d’espaces verts) diminue l’intensité de l’effet d’îlot de chaleur urbain et contribue globalement à une meilleure résilience face aux conséquences du changement climatique.

Pour ce qui est des effets potentiels conjoints sur le bruit et la qualité de l’air des mesures de réduction présentées, la maîtrise d’ouvrage rappelle que les mesures déjà présentes dans l’étude d’impact à partir de la page 366 ont un effet positif sur la qualité de l’air et le niveau de bruit dans la future ZAC. Les propositions de l’étude d’impact sont réparties par catégories et donnent lieu à des mesures précises. Dans la catégorie “environnement physique” on trouve par exemple les propositions suivantes : “gérer les sols, matériaux, déblais et remblais”, “instaurer une architecture et un urbanisme bioclimatique” et “mettre en œuvre une gestion des eaux pluviales adaptée au contexte”. Aucune de ces mesures ne semble susceptible, *a priori*, d’avoir un effet négatif sur la qualité de l’air ou le niveau de bruit.

Par ailleurs, les différentes composantes du projet contribuent à l’amélioration de la qualité de l’air dans le futur quartier et notamment l’importante présence d’espaces verts qui non seulement créent des îlots de fraîcheur (évapotranspiration, ombrage, etc.) mais contribuent également à filtrer partiellement les particules émises, notamment par la circulation automobile.

(12) L’Autorité environnementale recommande, pour la complète information du public, de :

- a. Présenter les mesures d’évitement des nuisances sonores dans la définition du projet, au travers de la disposition et de la répartition des différents équipements, l’optimisation des formes du bâti, des structures végétales supposées faire écran, etc. ;
 - b. Préciser la destination des bâtiments positionnés en bord des voies bruyantes pour constituer des écrans acoustiques.
 - c. Expliciter les conséquences pour le projet, en termes de vibrations, du passage en souterrain de la future ligne 16 du Grand Paris Express, et ses possibilités d’aménagements, notamment pour les bâtiments situés sur l’emprise.
 - d. Caractériser précisément le bruit au niveau des futurs établissements d’enseignement avec les plans réels du projet et, le cas échéant, prévoir des modélisations complémentaires ou des variantes d’implantation de ces futurs bâtiments.
 - e. Définir, au-delà de l’isolement des façades, des mesures d’évitement et de réduction, permettant de prévenir les impacts sur la santé du bruit, en se référant aux valeurs définies par l’Organisation mondiale de la santé, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs et le cas échéant, des variantes d’implantation et de densité du secteur.
 - f. Prévoir des mesures sonores de contrôle pour démontrer l’efficacité des mesures proposées, notamment pour les bâtiments qui feront office d’écran acoustique le long des axes routiers.
-

Réponse aux recommandations (12) de l’Ae :
Prise en compte des nuisances sonores dans la définition du projet, mesures d’évitement et de réduction

La maîtrise d’ouvrage a souhaité prendre en compte l’enjeu des nuisances sonores dès la conception du projet, notamment à travers les choix d’implantation des différents bâtiments. En effet, les équipements les plus sensibles, la crèche et le groupe scolaire qui ont vocation à accueillir de jeunes enfants, ont été implantés en bordure de parc et de manière à assurer la présence d’un bâtiment en vis-à-vis au nord qui puisse assurer le rôle d’écran acoustique avec l’avenue Charles Floquet, principale source de nuisances sonores dans le périmètre de projet.

Plus généralement, le projet a été pensé autour du parc de sept hectares et avec la volonté de cœurs d’îlots verts, d’alignements d’arbres et d’espaces de pleine terre qui puissent jouer le rôle de zone tampon entre les axes de circulation et les logements et équipements.

Les axes circulés seront quant à eux apaisés par des aménagements dédiés (chicanes, zones 30) pour limiter les nuisances sonores liées à l’augmentation du trafic potentielle liée au nouveau projet.

Afin de caractériser ces différents éléments, l’étude d’impact réalisée pour la ZAC de La Molette comprend une étude acoustique réalisée en 2021 et mise à jour en août 2024 et dont l’objectif est de :

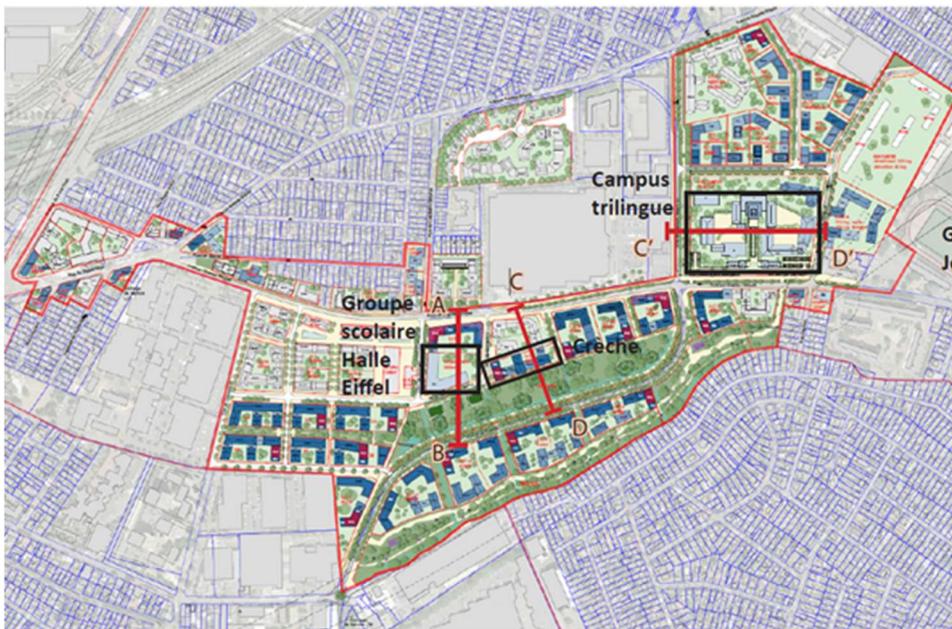
- Caractériser l’état actuel du périmètre de projet ;
- Étudier les impacts prévisionnels générés par le projet ;
- Établir des prescriptions au regard des enjeux acoustiques mis en évidence. Ces prescriptions ont vocation à être étudiées par le maître d’ouvrage et converties en mesures destinées à

éviter, réduire et compenser, le cas échéant, les incidences significatives du projet en matière de nuisances sonores.

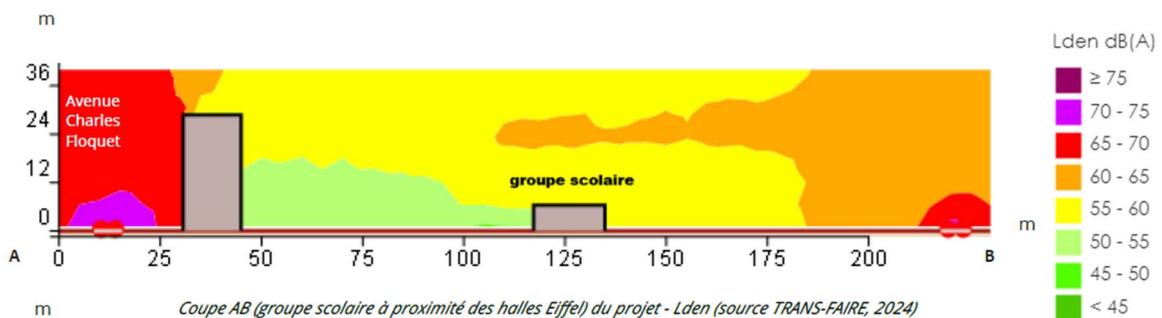
Cette étude acoustique prend notamment en considération l’emplacement des établissements d’enseignement (groupe scolaire et campus trilingue) et de la crèche ainsi que leur vulnérabilité face aux potentielles nuisances acoustiques.

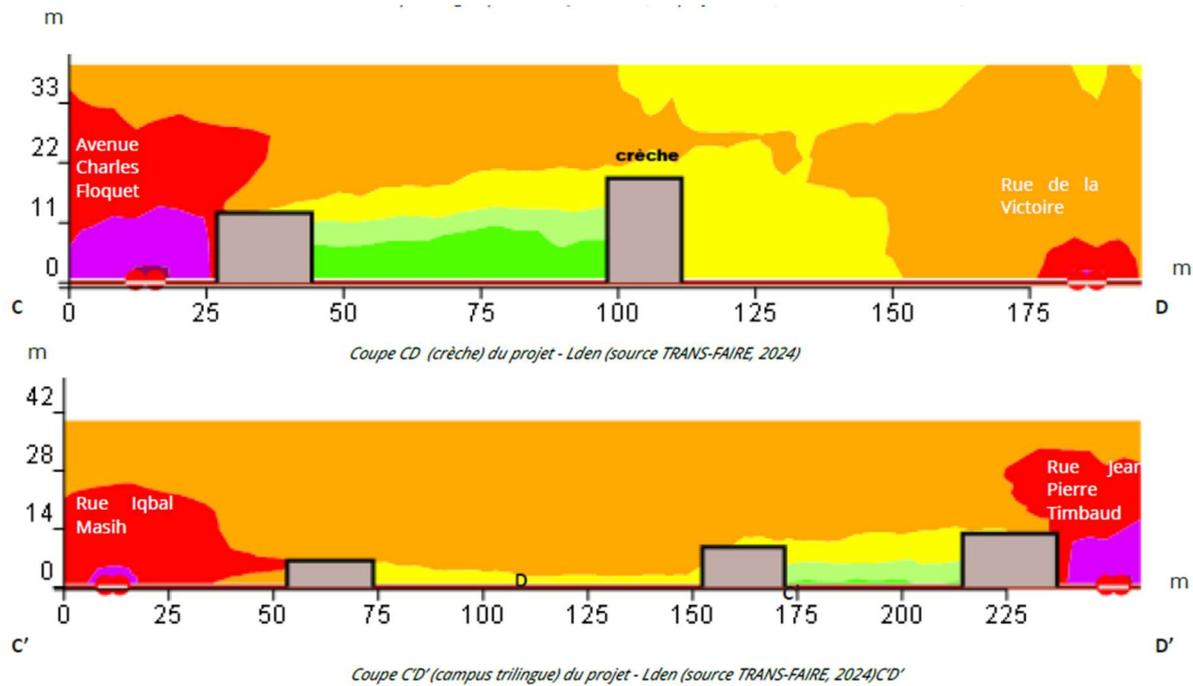
Dans ce cadre, des modélisations du bruit et de ses effets ont été réalisées et traduites dans des coupes qui permettent d’apprécier l’effet d’écran que peut créer un bâtiment. Par exemple, ci-dessous, la coupe AB entre l’avenue Charles Floquet et le parc nord permet de comprendre l’effet d’écran créé par le bâtiment en bordure du boulevard Charles Floquet au bénéfice du groupe scolaire.

Au terme de cette étude, il apparaît ainsi que “les variations d’ambiance acoustique défavorables entre l’état projet et l’état fil de l’eau se traduisent surtout au voisinage des axes routiers, notamment l’avenue Charles Floquet. Les quartiers résidentiels et en particulier les cœurs d’îlot voient en revanche leur niveau sonore s’améliorer en raison de la protection sonore qu’offrent les nouvelles constructions”.



Plan de situation des équipements sensibles au bruit du projet (source TRANS-FAIRE 2024)





Pour autant, la maîtrise d’ouvrage ne néglige pas les effets potentiels du futur projet. Des préconisations et des mesures sont en effet proposées pour éviter, réduire et compenser les éventuelles incidences négatives en termes de bruit créées par le projet. Celles ci-peuvent être retrouvées dans l’étude d’impact dans les rubriques suivantes :

- « Prendre en compte l’environnement en phase chantier » (p. 419) ;
- « Limiter l’exposition des futurs habitants aux nuisances acoustiques et vibratoires » (p. 418).

Chacune de ces mesures suit la structure mentionnée dans la réponse à la recommandation n°3 du présent mémoire.

Néanmoins, l’enjeu de l’exposition de la population aux nuisances sonores sera traité plus particulièrement au stade de la rédaction du cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales (CPAUPE) de la ZAC et des fiches de lots qui permettront d’imposer des prescriptions spécifiques aux différents constructeurs et de favoriser la construction de logements de qualité (orientations, organisation intérieure des pièces, épaisseurs des bâtiments, etc.).

C’est notamment à ce stade que les clarifications demandées dans la recommandation de l’autorité environnementale (disposition des différents équipements, optimisation des formes du bâti et des structures végétales supposées faire écran, etc.) feront l’objet d’un travail plus spécifique. Les orientations suivantes, complémentaires à celles présentées dans l’étude d’impact, guideront le travail de conception afin d’atténuer les nuisances sonores :

- Conception paysagère avec cœurs d’îlots verts et espaces de pleine terre jouant le rôle de “zone tampon” ;
- Installation de façades et fenêtres à haute isolation phonique pour protéger les populations des bruits extérieurs, en particulier dans les zones à proximité directe des axes routiers ;
- Réduction de la vitesse des véhicules à proximité des zones habitées (zones 30, chicanes) ;

- Les isolations de façades (DnAT) préconisés pour les futurs bâtiments permettront le respect des valeurs guides de l’OMS à l’intérieur des bâtiments.

Un audit sera réalisé après les travaux afin de s’assurer que les niveaux d’isolation requis sont atteints. Des mesures de suivi pourront également être mises en place en phase exploitation pour suivre en continu les niveaux sonores en installant des capteurs dans les zones critiques. ceux-ci fourniront des données en temps réel permettant d’ajuster les mesures si nécessaire.

Prise en compte des valeurs définies par l’organisation mondiale de la santé

Sans pour autant remettre en cause leur pertinence, la maîtrise d’ouvrage tient à bien clarifier ce que recouvrent ces valeurs évoquées par la recommandation de la MRAe.

Sur la base d’un corpus d’études, l’Organisation Mondiale de la Santé (OMS) est aujourd’hui en mesure d’évaluer les risques sanitaires liés au bruit et recommande à ce titre des “valeurs guide” au-delà desquelles l’exposition répétée est susceptible de présenter un risque pour la santé.

Ces valeurs guides sont mises à jour régulièrement en fonction de l’avancée des connaissances et les dernières lignes directrices relatives au bruit dans l’environnement ont été publiées en octobre 2018.

Le principal objectif de ces lignes directrices est de proposer des recommandations pour la mise en œuvre d’actions politiques visant à protéger la santé humaine de l’exposition au bruit. Elles concernent la “Région européenne” de l’OMS et proposent aux États membres des orientations compatibles avec les “indicateurs de bruit” de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil (Lden (24h) et Lnight).

Ces valeurs cibles proposées par l’OMS sont à considérer comme des recommandations fortes pour limiter au maximum les effets néfastes du bruit sur les populations mais elles n’ont pas vocation à se substituer à la réglementation actuelle.

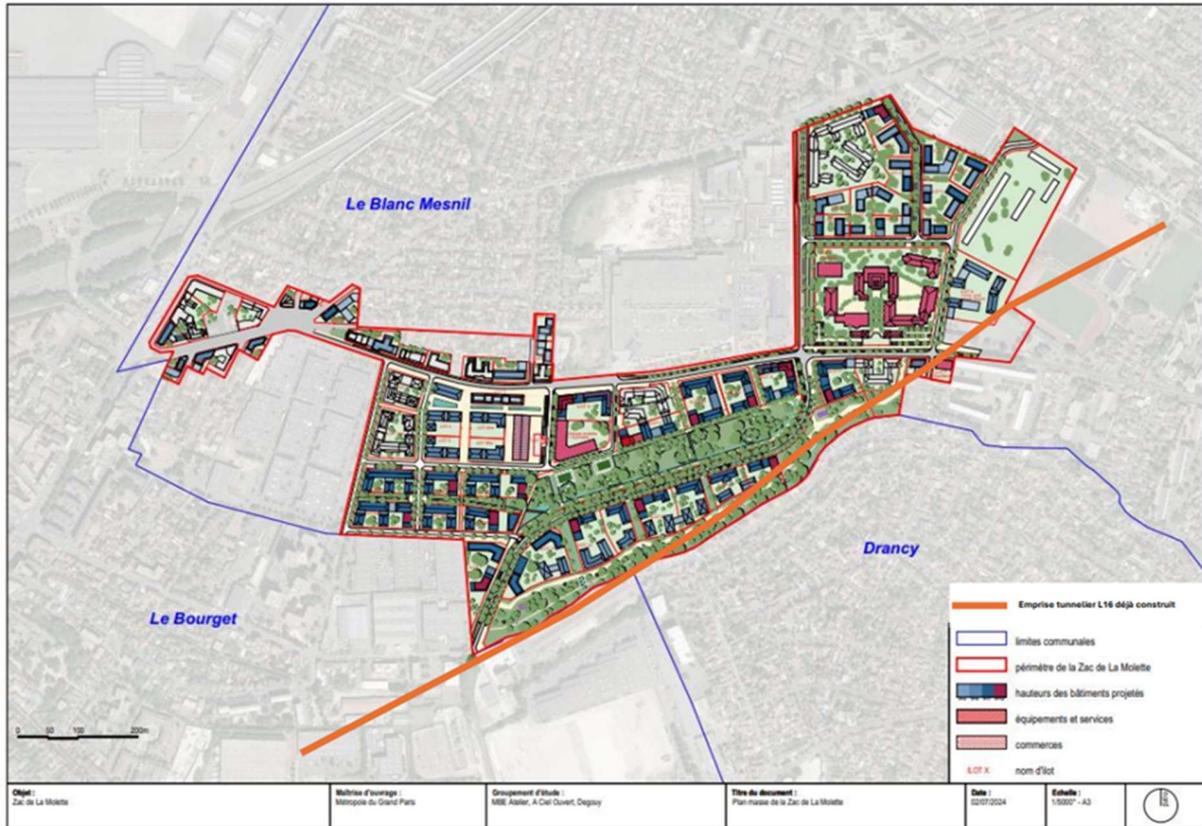
Ces niveaux d’isolation sont calculés de manière à assurer un niveau de bruit maximal de 35 dB(A) en période diurne et de 30 dB(A) en période nocturne à l’intérieur des pièces principales. Ces dispositions s’appliquent aussi bien aux bâtiments d’habitation, qu’aux établissements d’enseignement, de santé, de soins ou d’action sociale ou encore aux hébergements à caractère touristique. Les bâtiments industriels ou commerciaux et les locaux sportifs ne sont pas concernés.

Ce référentiel sera pris en compte dans la conception des bâtiments de la ZAC.

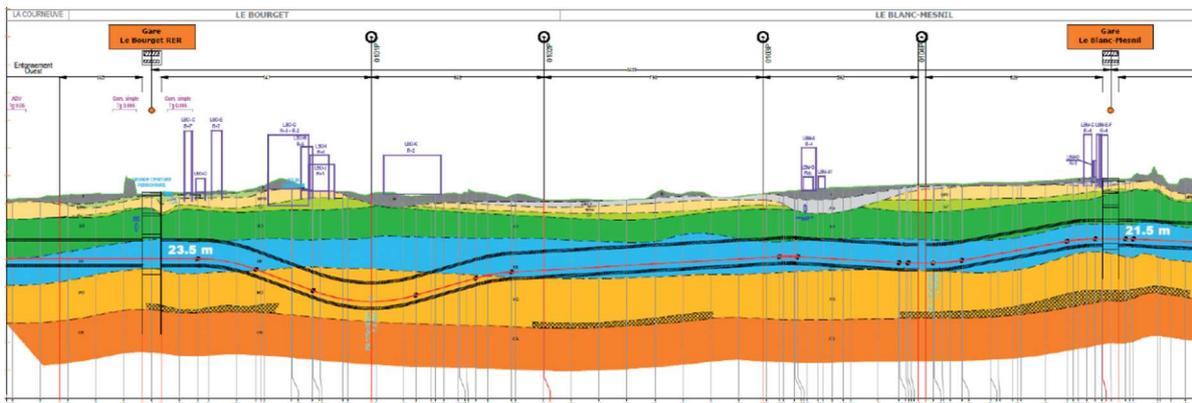
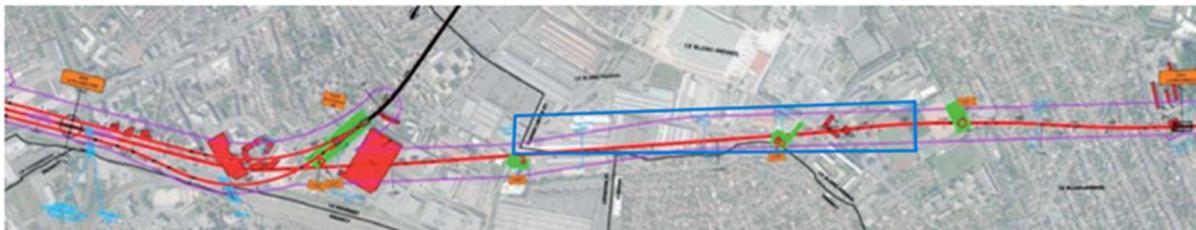
Vibrations potentielles liées au passage de la ligne 16 du Grand Paris Express

La maîtrise d’ouvrage tient à rappeler que bien que le tunnel de la ligne 16 du Grand Paris Express passe au droit du périmètre de la ZAC, le projet n’est en pratique pas directement impacté par le passage de cette ligne.

En effet, la profondeur du tunnel de la ligne 16 au droit de la Zac, allant de 21,5 à 23,5 mètres, garantit une absence d’incidences pour les futurs bâtiments en termes de vibrations.



Plan de masse du projet (source : MBE Atelier) avec le tracé du tunnel de métro de la ligne 16 au droit de la ZAC de la Molette



Vue du tracé en plan (le carré en bleu représente la limite sud de la ZAC) et de profil en long du tronçon T1 (source : Avant-projet du Maître d’Ouvrage des lignes 14 Nord, 16, 17 Sud)

Par ailleurs, à chaque étape du projet, et notamment lors de la conception des permis de construire, le maître d’ouvrage des lignes de transport (SGP) sera interrogé pour émettre les éventuelles prescriptions que le constructeur serait amené à respecter pour la conception des bâtiments.

(13) L’Autorité environnementale recommande de réaliser une cartographie fine des habitats de chacun des secteurs du projet à l’état initial afin d’identifier les fonctions écologiques des zones et par conséquent de réaliser une évaluation correcte de l’impact du projet sur la biodiversité.

Réponse à la recommandation (13) de l’Ae :

Un diagnostic faune-flore a été réalisé en 2022 dans le cadre du projet de la ZAC La Molette. Il a porté sur un périmètre plus vaste que celui de la future ZAC. Ce travail de terrain, mené sur plusieurs saisons, avait pour objectif de dresser un état initial complet de la biodiversité présente sur site. L’étude visait à identifier la faune et la flore, à repérer les espèces potentiellement sensibles et/ou protégées et à évaluer les continuités écologiques existantes dans un tissu urbain en grande partie imperméabilisé.

Les principales données issues de ce diagnostic ont été reprises et intégrées dans l’étude d’impact à partir des pages 103 pour l’état initial et 258 pour les incidences du projet sur l’environnement, ainsi que dans les mesures proposées à partir de la page 384.

Ce diagnostic a été remis à jour en 2025 et confirme que la majeure partie des emprises aujourd’hui concernées par l’opération d’aménagement sont fortement artificialisées, majoritairement bâties ou imperméabilisées. Les milieux semi-naturels encore présents se limitent à quelques éléments : jardins privés en cœur d’îlots pavillonnaires, noues végétalisées le long du boulevard Floquet au droit du centre-commercial Leclerc et alignements d’arbres le long des voies structurantes. Ces éléments sont intégralement cartographiés dans les documents de l’étude d’impact (exemple ci-dessous).



Cartographie des habitats (source TRANS-FAIRE, 2024)

Afin de vérifier la validité temporelle du diagnostic écologique initial, une visite de terrain complémentaire a été réalisée le jeudi 20 mars 2025, dans des conditions météorologiques favorables (temps dégagé, absence de vent fort, températures douces). Cette visite avait pour objectif de s’assurer que les habitats identifiés en 2022 n’avaient pas connu d’évolution significative, étant donné le délai écoulé entre le diagnostic initial et le dépôt de l’étude d’impact. En effet, dans un contexte urbain dense et susceptible de subir des modifications rapides (débroussaillage, démolition, occupation temporaire...), il est essentiel de réactualiser les données écologiques avant de conclure à la pérennité des enjeux.

Au cours de cette reconnaissance de terrain, il a été constaté que l’état des milieux était resté stable : aucune évolution notable n’a été observée sur les habitats encore présents dans le périmètre actuel du projet, et les éléments semi-naturels (jardin, noues, alignements d’arbres) se trouvent dans un état comparable à celui décrit lors du diagnostic de 2022. Aucun aménagement, remaniement ou modification majeure n’est venu altérer leur structure ou leur composition. En conséquence, cette visite a permis de confirmer la pertinence des observations initiales et de valider le fait que les enjeux écologiques identifiés demeurent entièrement d’actualité à l’échelle du périmètre d’étude.

L’étude faune flore a été complétée en ce sens et figure en annexe N°15.

(14) L’Autorité environnementale recommande de réaliser une étude concernant les besoins spécifiques de chaque espèce pour l’ensemble de la biodiversité présente sur le site du projet, dans les parcs et jardins de la commune et dans les parcs Georges Valbon et du Sausset afin :

- a. **D’identifier leurs besoins en termes d’habitat (espaces d’alimentation, de repos et de reproduction).**
- b. **D’identifier des espaces refuge fonctionnels permettant à ces espèces d’assurer au moins en partie leur cycle de vie, et de prévoir un maillage fonctionnel de ces espaces au sein du projet.**
- c. **De prévoir une stratégie à grande échelle d’amélioration significative de nature en ville, détaillée pour le site du projet, correspondant aux besoins identifiés pour chaque espèce de faune et de flore.**

Réponse aux recommandations (14) de l’Ae :

Dans le cadre du projet de la ZAC de La Molette, une attention particulière a été portée à la création et à la valorisation durable d’espaces de nature, en cohérence avec les objectifs de qualité écologique, de résilience urbaine et d’intégration paysagère du futur quartier. Ces espaces ont été conçus dès l’origine comme des composantes fonctionnelles du projet, devant contribuer à la préservation et à l’accueil de la biodiversité dans un environnement très artificialisé. Leur maintien dans le temps constitue un enjeu fort, pris en compte à la fois dans la conception, dans les documents opérationnels, et dans les perspectives de gestion future.

Si la première version de l’étude d’impact ne formalisait pas de manière explicite une approche “par espèces cibles”, cette logique a néanmoins structuré la définition des mesures proposées en réponse aux observations issues du diagnostic écologique de 2022. Cette approche a depuis été clarifiée et développée dans l’étude d’impact, afin de mieux mettre en évidence les espèces visées par les mesures de réduction et d’accompagnement. La méthodologie retenue repose sur l’identification :

- Des espèces réellement présentes ou dont la probabilité de la présence sur site est forte (d’après le diagnostic initial et la visite de vérification de mars 2025),
- Du niveau de dépendance de ces espèces aux habitats existants ou projetés,
- De leur sensibilité aux impacts pressentis du projet (perte de gîte, dérangement, fragmentation, pollution lumineuse, etc.),
- De leur potentiel de maintien à moyen et long terme dans un environnement urbain dense.

Cette analyse a permis de cibler, dans un objectif de conservation de la biodiversité urbaine ordinaire, des espèces telles que le moineau domestique, le martinet noir, la pipistrelle commune, ainsi qu’un ensemble d’insectes pollinisateurs et d’invertébrés des sols. Les mesures mises en œuvre sont désormais clairement articulées avec ces espèces cibles, de manière à renforcer leur prise en compte dans les phases de réalisation, de gestion et de transmission du projet.

Les milieux semi-naturels identifiés dans le périmètre final du projet – le parc urbain, les noues végétalisées et les alignements d’arbres – ont été retenus comme supports écologiques privilégiés. Bien qu’il ne s’agisse pas d’habitats rares à l’échelle régionale, ils offrent localement des conditions favorables à la biodiversité urbaine, en particulier pour l’avifaune, les pollinisateurs et les espèces de

sol. Ces espaces ont été cartographiés dans l’étude d’impact et font l’objet de prescriptions précises dans les documents de la conception et de la gestion environnementale.

Afin de garantir la pérennité de ces aménagements dans le temps, plusieurs mesures spécifiques ont été intégrées au projet. Elles visent à assurer à la fois leur fonctionnalité écologique et leur stabilité réglementaire et opérationnelle, en particulier pour les secteurs à maîtrise foncière privée.

L’ensemble des mesures issues de la démarche ERC (éviter, réduire, compenser) est présenté sous forme de fiches dans l’étude d’impact, à partir de la page 366.

Parmi ces mesures figurent :

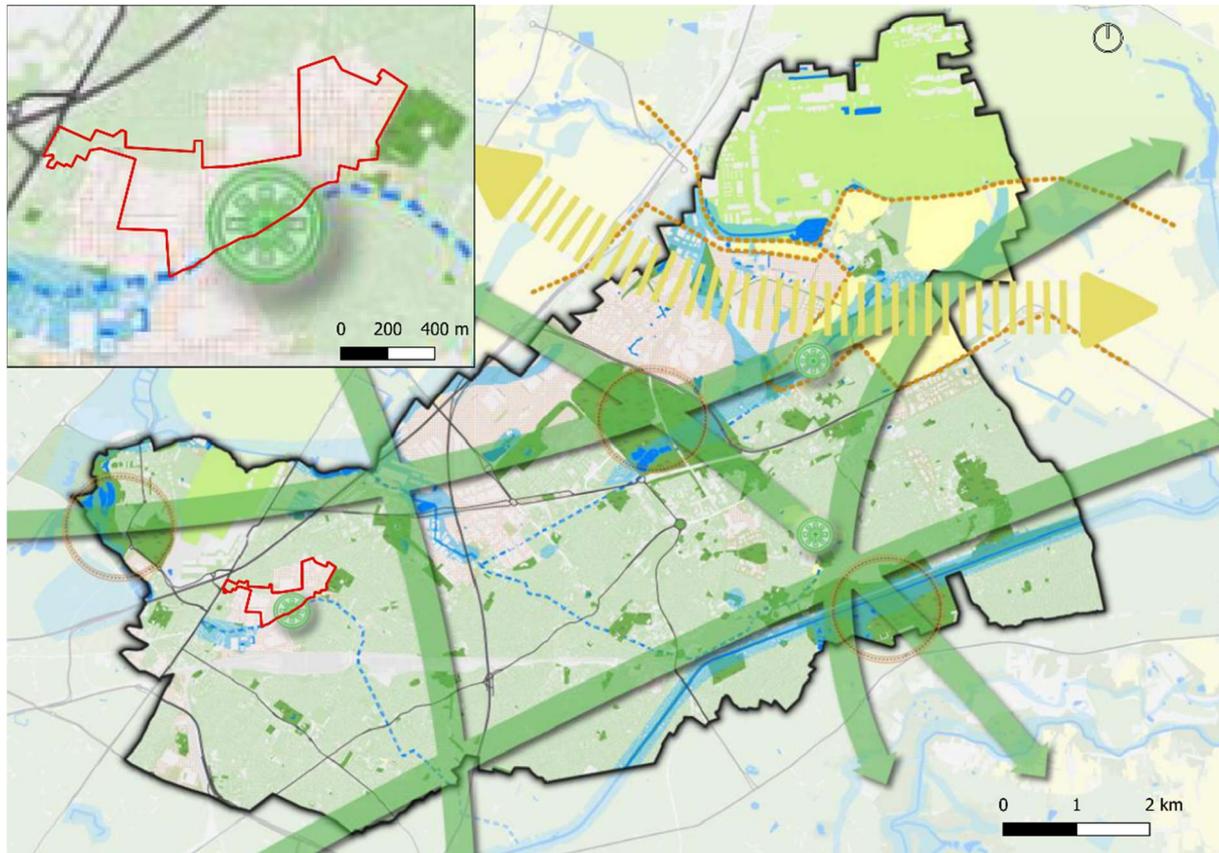
- La conservation d’arbres existants en bon état phytosanitaire, accompagnée de prescriptions techniques de protection pendant les travaux, notamment le respect de zones racinaires, l’interdiction de stockage à proximité, et la mise en place de clôtures de protection adaptées (fiche « Limiter l’abattage et protéger les arbres conservés ») ;
- La création d’une mosaïque paysagère, associant strates herbacées, arbustives et arborées, avec des essences locales adaptées aux espèces cibles identifiées. Cette mesure prévoit également une localisation précise des arbres, ainsi que des consignes d’entretien écologique à long terme (fiche « Création d’une mosaïque paysagère ») ;
- La mise en place de supports de biodiversité, tels que des nichoirs pour l’avifaune cavernicole ou des gîtes à chauves-souris, installés dans les nouveaux bâtiments ou espaces extérieurs, en substitution des gîtes potentiels supprimés (fiche « Installation de supports de biodiversité et création de micro-habitats ») ;
- La gestion différenciée des espaces végétalisés, interdisant l’usage de produits phytosanitaires, intégrant des zones à fauche tardive ou non entretenues, et favorisant la rétention de micro-habitats (fiche « Gestion écologique des espaces »).

De plus, la création du grand parc paysager de 7 hectares, au cœur du quartier, constitue l’un des piliers de la stratégie environnementale et urbaine du projet. Ce parc n’est pas seulement un espace récréatif : il a été conçu comme une infrastructure écologique à part entière, capable d’accueillir une biodiversité urbaine variée et de structurer la trame verte locale. Il offrira, à terme, des milieux diversifiés, intégrant prairies extensives, zones arbustives, bosquets, mares paysagères et plantations en pleine terre. Sa superficie et sa cohérence spatiale en font un support privilégié pour le maintien et le développement d’espèces cibles identifiées dans l’étude d’impact.

Ce parc est par ailleurs inscrit durablement dans le plan d’aménagement. Il est public, maîtrisé par la collectivité ou ses partenaires, et sa gestion fera l’objet d’un programme d’entretien adapté, incluant les principes de la gestion écologique différenciée. Il constitue donc une assurance forte de pérennité des espaces de nature, à la fois sur les plans foncier, réglementaire et fonctionnel.

L’ensemble de ces dispositifs permet d’assurer que les espaces de nature créés ou valorisés dans le projet ne constituent pas des éléments provisoires ou purement paysagers, mais bien des composantes pérennes du fonctionnement écologique et urbain du quartier qui contribuent à renforcer la trame verte et bleue à l’échelle du territoire de l’EPT Paris Terre d’Envol et de la Métropole.

Enfin, d’un point de vue règlementaire, il est à noter que ce parc est prévu par l’Orientation d’Aménagement et Programmation (OAP) thématique Environnement et Santé « protéger et valoriser le patrimoine écologique » du nouveau PLUi arrêté de Paris Terres d’Envol (cf. Carte ci-dessous).



LEGENDE :

CONFORTER LES GRANDS ESPACES VERTS

-  Valoriser les fonctions écologiques des réservoirs de biodiversité.
-  Maintenir et renforcer les continuités écologiques
-  Améliorer l’accessibilité des grands espaces verts
-  Aménager des parcs accessibles et supports de biodiversité
-  Renforcer l’insertion des aéroports dans la trame écologique

PRÉSERVER LA PLAINE AGRICOLE ET TRAITER LES TRANSITIONS AVEC L’ESPACE URBAIN

-  Préserver les milieux agricoles
-  Maintenir la continuité des milieux agricoles
-  Renforcer la transition des lisières agricoles

Carte du patrimoine terrestre existant et à créer sur le territoire concerné par l’OAP thématique « protéger et valoriser le patrimoine écologique » (source, Etablissement Public Territorial de Paris Terres d’Envol, 2025

(15) L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte l'avifaune anthropophile nicheuse et les chiroptères, dont la présence est avérée sur le site et pour cela de :

- a. Repérer les bâtis ou ces espèces nichent.
 - b. Prendre en compte leurs rythmes spécifiques pour le calendrier des travaux.
 - c. Remplacer l'intégralité des nids par des nichoirs, prévoir des surfaces de bâti non lisse avec des anfractuosités avant le retour de migration pour les espèces concernées.
 - d. S'engager à mettre en œuvre les mesures de réduction présentées dans le plan éclairage.
-

Réponse à la recommandation (15) de l'Ae :

Dans le cadre du projet de la ZAC de La Molette, la démarche de prise en compte de la biodiversité a été structurée selon la séquence réglementaire « Éviter – Réduire – Compenser » (ERC), conformément à l'article L.122-3 du Code de l'environnement. Cette séquence vise à anticiper, hiérarchiser et justifier les mesures environnementales afin de limiter les incidences du projet sur les milieux naturels et les espèces, en privilégiant l'action en amont du projet.

La phase d'évitement s'est traduite, dès la conception, par un ajustement du périmètre du projet afin d'exclure certains secteurs de friche urbaine initialement identifiés comme potentiellement favorables à la biodiversité ordinaire. Cela a permis d'éviter la destruction de ces habitats et les impacts associés, en intégrant ces choix dans le phasage et l'implantation des aménagements. Cette démarche s'inscrit dans la logique d'évitement spatial présentée dans les fiches de l'étude d'impact.

La phase de réduction a permis d'élaborer une série de mesures concrètes et détaillées, formalisées dans les fiches mesures de l'étude d'impact, parmi lesquelles :

- La mesure "Adapter le calendrier de démarrage des travaux selon les périodes de sensibilité de la faune" (fiche réduction), qui vise à éviter la destruction d'individus nicheurs lors de la phase chantier ;
- La mesure "Conception d'un plan lumière favorable à la biodiversité", pour limiter les impacts de la pollution lumineuse sur les espèces sensibles, notamment les chiroptères ;
- La mesure "Installation de supports de biodiversité et création de micro-habitats", qui prévoit l'intégration de nichoirs, gîtes et refuges à destination des espèces anthropophiles (oiseaux cavernicoles, chauves-souris) ;
- La mesure "Gestion écologique des espaces", qui encadre les pratiques d'entretien pour éviter la destruction accidentelle de faune (hérissons, reptiles, etc.) et favoriser le maintien de niches écologiques pérennes ;
- La mesure intitulée "Création d'une mosaïque paysagère" vise à structurer, dans l'ensemble du projet, une trame végétale diversifiée, fonctionnelle et favorable à la biodiversité. Elle s'appuie sur la création d'espaces verts composés de plusieurs strates végétales complémentaires – herbacée, arbustive et arborée – permettant de multiplier les niches écologiques et d'assurer une continuité paysagère dans le tissu urbain. Cette mosaïque paysagère repose sur plusieurs principes détaillés dans l'étude d'impact :
 - La diversité floristique doit intégrer des espèces locales, mellifères et nectarifères, favorables à l'accueil des pollinisateurs, insectes auxiliaires, oiseaux granivores et frugivores. L'objectif est de constituer un cortège végétal à la fois résilient, rustique et utile écologiquement.

- La plantation d’arbres est une composante essentielle de la mesure. L’étude recommande de localiser précisément les sujets arborés dans le plan masse d’aménagement, en veillant à leur implantation hors emprise technique et à leur mise en valeur paysagère. Les essences devront être choisies pour leur intérêt écologique (nourricier, gîte ou refuge) et leur adaptation aux conditions pédoclimatiques locales.
- Pour les arbres existants conservés, des mesures de protection en phase chantier sont prévues : délimitation de zones de protection, interdiction de passage ou de stockage dans les zones racinaires, et surveillance de l’état sanitaire si des travaux se déroulent à proximité. L’objectif est de préserver l’intégrité des sujets conservés sur le long terme, conformément aux prescriptions de la fiche environnementale correspondante.
- Enfin, la mesure prévoit une gestion différenciée des espaces plantés : fauche tardive dans certaines zones herbacées, limitation des tailles dans les haies pour préserver les refuges faunistiques, et entretien écologique raisonné visant à minimiser les perturbations tout en maintenant l’accessibilité et la qualité paysagère des lieux.

De plus, la création du parc paysager de 7 ha, prévu dès la phase de planification, constitue une traduction anticipée et massive des objectifs de la séquence ERC. Ce parc, intégré au plan masse prévisionnel, est un aménagement à part entière, répondant à la fois aux objectifs de réduction des impacts (création de nouveaux habitats, accueil de la faune urbaine, infiltration des eaux) et à l’ambition d’une ville plus perméable à la nature. Sa mise en œuvre précède le développement de la majorité des lots de la ZAC, ce qui garantit que les enjeux écologiques sont intégrés en amont, de manière lisible et structurante.

La phase de compensation n’a pas été mobilisée dans le cadre du projet, car aucun impact résiduel significatif sur les habitats naturels ou les espèces protégées n’a été identifié à l’issue de la démarche d’évitement et de réduction. Les milieux concernés par le projet étant majoritairement artificialisés et les enjeux écologiques restant limités à une biodiversité urbaine ordinaire, les mesures de réduction mises en œuvre ont permis de réduire les effets à un niveau compatible avec la sensibilité du site. Ainsi, aucune mesure compensatoire n’a été nécessaire dans l’état actuel du projet.

Toutes ces mesures sont accompagnées d’un dispositif de suivi défini dans l’étude d’impact : un écologue assurera un suivi mensuel en phase chantier, puis annuel les cinq premières années, et quinquennal jusqu’à N+30. Ce suivi sera documenté et, le cas échéant, transmis aux services de l’État.

(16) L'Autorité environnementale recommande de mener les études nécessaires à la caractérisation des risques de remontées de nappe et de prendre, le cas échéant, des mesures visant à éviter ou au moins réduire les risques, le cas échéant, de reconsidérer les solutions de substitution raisonnables.

Réponse à la recommandation (16) de l’Ae :

L’ensemble des études destinées à définir les profondeurs de nappes et caractériser les risques d’inondations par remontée de nappe seront réalisées en phase avant-projet (AVP) et en phase projet (PRO) lorsque le groupement de maîtrise d’œuvre sera désigné. Si les résultats de ces études le justifient, un cuvelage des niveaux bas du projet sera réalisé afin de protéger les bâtiments des infiltrations d'eau souterraine et prévenir l'accumulation d'eau dans les niveaux enterrés.

Les nouveaux éléments relatifs à la gestion des eaux souterraines seront intégrés à l’étude d’impact actualisée dans le cadre du dépôt du Dossier d’Autorisation Environnementale (portant le volet Loi sur l’Eau) pour la réalisation de la ZAC.

(17) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact pour démontrer le caractère négligeable des risques technologiques et industriels au regard du nombre d'habitants supplémentaires qui y seront exposés suite à la réalisation du projet.

Réponse à la recommandation (17) de l'Ae :

La maîtrise d’ouvrage tient à rappeler que l’ensemble des entreprises à caractère industriel aujourd’hui présentes sur le périmètre de la Molette ont vocation à être relocalisées, idéalement sur le territoire de la commune du Blanc-Mesnil, dans l’objectif de 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. Ainsi, les industries implantées sur le périmètre de la Molette qui, par leur activité, représentent un risque technologique et industriel pour les habitants des zones environnantes ne seront pas maintenues sur sites.

Ce mouvement de mutation est déjà largement entamé avec la cessation de l’activité et le départ progressif à partir de 2023 du groupe Air Liquide, seul site industriel faisant l’objet d’un classement SEVESO seuil bas à l’échelle de la commune du Blanc-Mesnil.

Plus généralement, à l’état initial, près de 30 autres implantations sont classées pour la protection de l’environnement (ICPE) et soumises à autorisation ou à enregistrement mais ne présentent pas de risques directs pour les habitants et usagers du périmètre.

Le seul sujet susceptible d’avoir une incidence sur le futur projet est celui de la pollution des sols. La maîtrise d’ouvrage précise à ce titre qu’une première étude sur la pollution des sols a déjà été réalisée dont les contours sont détaillés dans sa réponse à la recommandation n°18 de l’Autorité environnementale.

(18) L’Autorité environnementale recommande de documenter la compatibilité des travaux de dépollution effectués avec l’usage futur de chacun des sites et de joindre les attestations associées au dossier pour la complète information du public.

Réponse à la recommandation (18) de l’Ae :

La maîtrise d’ouvrage tient à rappeler qu’au stade de l’approbation du dossier de création de la ZAC et dans un contexte opérationnel caractérisé par une maîtrise foncière encore limitée, la demande de l’Autorité environnementale de documenter les travaux de dépollution effectués est prématurée. En effet, ces travaux ne pourront avoir lieu qu’une fois la ZAC créé et la maîtrise foncière des parcelles concernées assurée. Dès lors, des études de pollution des sols approfondies pourront être réalisées, au fur et à mesure de l’avancement du projet et de la maîtrise foncière des parcelles par l’aménageur, et permettront de caractériser les éventuelles sources de pollution et d’identifier les travaux de dépollution à assurer.

A date, une première étude a été menée sur la base des recommandations de la « Méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués » du Ministère en charge de la transition écologique en date d’avril 2017 qui prévoit que : “Les études historiques sont une première étape incontournable dans le processus de gestion des sites et sols pollués. [...] Elles ont pour but : de recenser et de localiser les activités et pratiques exercées, les incidents ou accidents passés, d’identifier les zones potentiellement polluées, de déterminer la nature et la quantité (en ordre de grandeur) des produits utilisés et des polluants potentiellement présents dans les milieux. Quand elles sont disponibles et suffisamment exhaustives, elles permettent de limiter certaines incertitudes et de bien dimensionner le programme d’investigations”.

L’étude a été calibrée de manière à correspondre à une mission “INFOS” de la norme NF X 31-620-2 révisée en décembre 2018 qui renvoie à la réalisation des études historiques, documentaires et de vulnérabilité afin d’élaborer un schéma conceptuel et, le cas échéant, un programme prévisionnel d’investigations.

Cette étude globale incluait les prestations suivantes :

- A100 : réalisation d’une visite de site.
- A110 : étude historique, documentaire et mémorielle.
- A120 : étude de vulnérabilité des milieux.
- A130 : élaboration d’un programme prévisionnel d’investigations.

La méthodologie d’étude retenue a été la suivante :

- Travaux préparatoires : collecte et analyse des documents communiqués par le client, consultation des bases de données et des administrations, recherches bibliographiques des contraintes environnementales du site.
- Travaux sur site : entretiens, questionnaires et visite du site.
- Rédaction du rapport.

Cette étude historique, documentaire et mémorielle (accompagnée d’une étude de vulnérabilité et d’une visite de site) a été réalisée par le bureau d’études IDDEA et a mis en évidence la présence de sources potentielles de pollution (cf. page 190 de l’étude). On répertorie en effet sur site trente-deux

sites ex-BASIAS (ensemble des sites prouvés comme polluants ou jugés susceptibles d’être polluants) et deux sites ex-BASOL (inventaire plus fin des sites polluants ou potentiellement polluants qui méritent une action de la part des autorités) sont identifiés.

A ce titre, la maîtrise d’ouvrage indique que l’étude d’IDDEA sera complétée et approfondie d’études de pollutions précises, une fois les fonciers maîtrisés, basées sur des sondages afin que chaque foncier ayant vocation à être acquis dans le cadre de l’opération d’aménagement puisse faire l’objet d’un diagnostic spécifique. Le cas échéant, la maîtrise d’ouvrage respectera l’obligation de dépollution qui lui incombe aux termes de l’article L. 556-1 du Code de l’environnement qui prévoit que “lorsqu’un usage différent est ultérieurement envisagé [pour un site pollué], le maître d’ouvrage à l’initiative du changement d’usage doit définir des mesures de gestion de la pollution des sols et les mettre en œuvre afin d’assurer la compatibilité entre l’état des sols et la protection de la sécurité, de la santé ou de la salubrité publiques, l’agriculture et l’environnement au regard du nouvel usage projeté”.

Ainsi, en phase avant-projet (AVP) et projet (PRO) des espaces publics, des études complémentaires seront réalisées par les groupements de maîtrise d’œuvre désignés (consultation en cours) afin de définir un plan de gestion adapté permettant d’assurer la compatibilité du site avec les aménagements futurs.

En phase opérationnelle, les travaux de dépollution et les mesures constructives issus des recommandations des plans de gestion, études techniques et de calculs des risques sanitaires permettront de rendre compatibles les milieux avec un usage urbain tel que le prévoit le programme de l’opération.

(19) L’Autorité environnementale recommande de réaliser une étude de restauration hydromorphologique du ru de La Molette pour parvenir à une remise à ciel ouvert permettant de concilier la biodiversité, la restauration d’une trame verte et bleue et répondre aux objectifs du Schéma d’aménagement et de gestion des eaux Croult - Engghien - Vieille Mer.

Réponse à la recommandation (19) de l’Ae :

La maîtrise d’ouvrage de l’opération d’aménagement a souhaité prendre en compte cet enjeu dès l’origine du projet. A ce titre, une étude dite de “faisabilité de découverte du Ru de la Molette au droit de la future ZAC de la Molette” a été commandée au bureau d’études hydraulique ATM et réalisée en septembre 2023. L’objectif de cette étude était d’étudier la faisabilité technique d’une découverte et d’une valorisation d’un cours d’eau busé - en l’occurrence le Ru de la Molette - en prenant en compte les critères suivants : cotes du profil en long du cours d’eau canalisé, emprises disponibles, qualité des eaux, hydrologie en période sèche, contexte urbain et enjeux de valorisation.

Les conclusions de cette étude ont été les suivantes :

- La présence historique de la Molette, en limite sud de la ZAC à la frontière communale avec Drancy, est toujours perceptible dans la topographie du site et son empreinte conditionne fortement le relief et la particularité des lieux,
- Le cours d’eau est actuellement inexistant et ne permet pas le développement du moindre écosystème aquatique,
- Le seul réseau permettant une alimentation de la future Molette est le réseau EP situé plus au Nord, le long de l’avenue Charles Floquet, et dont le fil d’eau est situé à une profondeur comprise entre 8,5 et 13 mètres par rapport au terrain naturel,
- Une découverte du Ru de la Molette sur un linéaire correspondant au tracé historique du cours d’eau permettrait de limiter son encaissement mais celui-ci resterait à une profondeur de 4 à 6,5 mètres par rapport au terrain naturel conduisant à un gabarit de la future Molette très nettement surdimensionné (emprise totale entre 20 et 30 mètres linéaires) et à des proportions - hauteur des berges sur largeur du lit mineur - peu harmonieuses.
- Ces contraintes altimétriques, liées à la topographie du site, minimisent les incidences écologiques positives d’une renaturation,
- La présence de la nappe phréatique à une profondeur de l’ordre de 3 mètres implique une étude hydrogéologique permettant d’estimer les interactions nappe-cours d’eau. Une imperméabilisation du cours d’eau jusqu’au niveau haut de la nappe serait à prévoir, limitant ainsi les vertus écologiques et écosystémiques d’une réouverture.

Au vu de ces éléments, l’étude conclut que “le projet de découverte, bien que techniquement possible, paraît très difficilement envisageable”. Ces conclusions ont conduit la maîtrise d’ouvrage à ne pas prolonger sa réflexion sur la découverte du Ru et à 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.

Néanmoins, le projet tel que présenté aujourd’hui dans le dossier de création de la ZAC de la Molette a été pensé de manière à ne pas obérer la possibilité d’une découverte future du Ru de la Molette,

notamment en prenant en compte les prescriptions prévues par le Schéma d’aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Croult-Enghien-Vieille Mer.

La disposition n°1.1.6 du Plan d’aménagement et de gestion durable (PAGD) du SAGE prévoit ainsi le principe suivant :

“Il est préconisé que les collectivités compétentes [...] inscrivent une marge de retrait suffisante, de part et d’autre du cours d’eau, pour tout aménagement ou installation par rapport au cours d’eau, qu’il soit à ciel ouvert ou busé. Cet espace ainsi préservé pourra servir autant au maintien et à la restauration des continuités écologiques, qu’à la protection des riverains vis-à-vis des inondations, ou encore à la valorisation paysagère et à la redécouverte des cours d’eau par les populations.

A ce titre, il est préconisé un retrait minimum de 15 mètres de l’implantation des constructions ou de toute destination des sols engendrant l’imperméabilisation des sols par rapport aux berges des cours d’eau que ceux-ci soient à ciel ouvert ou enterrés”.

Bien que le Ru de la Molette ait été identifié comme cours d’eau “indéterminé” par la Mission Interdépartementale et Inter-services de l’Eau et de la Nature (MIISEN) Paris Proche Couronne sur un tracé correspondant à son tracé historique en limite sud de la future ZAC à la frontière communale avec Drancy (cf. Lien ci-dessous), les prescriptions du SAGE ont été prises en compte dans la conception du projet.

https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/carto_ce_ppc_20221027-2.pdf

Tout le long du tracé en question, le programme de la future ZAC prévoit ainsi un parc linéaire d’une largeur de 30 m. Cette largeur :

- Permet d’intégrer les 25 mètres linéaires estimés nécessaires par l’étude ATM pour limiter le caractère peu harmonieux d’une découverte,
- Est conforme aux prescriptions du SAGE, (15 mètres de part et d’autre du tracé historique du Ru de la Molette).

LISTE DES ANNEXES

Annexe N°1 - Etude de circulation

Annexe N°2 - Etude de stationnement

Annexe N°3 - Comptages automatiques circulation

Annexe N°4 - Etude air et santé

Annexe N°5 - Etude acoustique

Annexe N°6 - Etude ICU

Annexe N°7 - Etude d’optimisation de la densité

Annexe N°8 - Etude carbone

Annexe N°9 - Etude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération

Annexe n°10 - Etude de pollution des sols

Annexe N°11 - Diagnostic environnemental du site Air Liquide

Annexe N°12 - Diagnostic environnemental du site Société des Tubes de Montreuil

Annexe N°13 - Projet d’Aménagement et de Développement Durables du PLU de la commune du Blanc-Mesnil

Annexe N°14 - Orientation d’Aménagement et de Programmation du quartier de La Molette (OAP sectorielles du PLUi de l’EPT Paris Terres d’Envol)

Annexe N°15 - Tableau des servitudes d’utilité publique du Blanc-Mesnil

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

Annexe N°17 - Plan des servitudes d’utilité publique du Blanc-Mesnil

Annexe N°18 - Mission d’évaluation d’emprises foncières

Annexe N°19 - Etude de prospective sur les besoins scolaires

Annexe N°20 - Etude programmatique - Phase 2

Annexe N°21 - Etude programmatique - Phase 1

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

Annexe N°23 - Etude d’ensevelissement et aéraulique