SCCV BLANC MESNIL DEFENSE DU BOURGET

Le Blanc Mesnil - Projet de construction - Rue Marcel Paul

Dossier d'étude d'impact du Permis de Construire

Vue d'ambiance des façades du projet global sur le carrefour et l'avenue du 8 Mai 1945

Septembre 2019

SOMMAIRE

SOMMAIRE

PREAMBULE GENERAL 6

1. L'OBJET DE L'ETUDE D'IMPACT 7
2. LA LOCALISATION DU SITE DE PROJET 7
3. LA JUSTIFICATION DE L'ETUDE D'IMPACT 8
4. LES AIRES D'ETUDES 11

LE RESUMÉ NON TECHNIQUE 12

PARTIE 1 - LA DESCRIPTION DU PROJET 73

1.1. LA LOCALISATION DU PROJET 74
1.1.1. La localisation géographique du projet 74
1.1.2. L'emprise foncière du projet 74
1.1.3. Le contexte du projet 75

1.2. LE CONTEXTE URBAIN DU PROJET 79
1.2.1. La formation du quartier et du site 79
1.2.2. L'occupation actuelle du site et la consommation des espaces naturels 82
1.2.3. Le diagnostic faunistique et floristique du site 84

1.3. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET 85
1.3.1. La présentation générale du programme 85
1.3.2. Le projet urbain & architectural 86
1.3.3. Le fonctionnement du projet 97

1.4. LES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU PROJET 106
1.4.1. Les opérations préalables 106
1.4.2. Les sols et les fondations 108
1.4.3. Les structures 110
1.4.4. Les raccordements aux réseaux techniques 110

1.5. LA CONCEPTION DU PROJET AU REGARD DES PRINCIPALES RÉGLEMENTATIONS TECHNIQUES ET ENVIRONNEMENTALES 112
1.5.1. La conception du projet au regard de la règlementation thermique 112
1.5.2. La conception du projet au regard de la règlementation sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) 112
1.5.3. La conception du projet au regard de la règlementation sur les Installations Classées Pour L'Environnement (ICPE) 112
1.5.4. La conception du projet au regard de la règlementation sur l'eau 112
1.5.5. La conception du projet au regard de la lutte contre l'incendie 112
1.5.6. La conception du projet au regard de la lutte contre le bruit 112

1.6. LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE 115
1.6.1. L'organisation du chantier 115

1.7. LES ESTIMATIONS DES TYPES ET DES QUANTITÉS DES RÉSIDUS ET DES ÉMISSIONS ATTENDUS 116
1.7.1. Les exigences en matière d'utilisation des terres pendant la construction et pendant le fonctionnement des bâtiments. 116

PARTIE 2 - L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DU SITE 117

LE PRÉAMBULE 118

2.1. L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE 119
2.1.1. Le climat et la qualité de l'air 119
2.1.2. Les sols 121
2.1.3. L'eau 124
2.1.4. L'environnement Thermique 128

2.2. L'ENVIRONNEMENT NATUREL 129
2.2.1. l'environnement naturel, la trame verte 129
2.2.2. L'environnement, la faune et la flore 131

2.3. L'ENVIRONNEMENT URBAIN 131
2.3.1. Le paysage urbain 131
2.3.2. Le quartier 137
2.3.3. L'environnement bâti proche 139

2.4. L'ÉCOUMÈNE 139
2.4.1. La démographie 139
2.4.2. Le logement 140
2.4.3. L'économie 141
2.4.4. L'équipement 145
2.4.5. La mobilité et les transports 150
2.4.6. Les infrastructures 156
2.4.7. Les sols pollués 159

2.5. LE CONTEXTE JURIDIQUE 160
2.5.1. Les normes supracommunales 160
2.5.2. Le document Local d'Urbanisme 164
2.5.3. Les autres contraintes 165

PARTIE 3 - DESCRIPTION DES FACTEURS SUSCEPTIBLES D'ETRE AFFECTES DE MANIERE NOTABLE PAR LE PROJET 166

3.1. LA POPULATION ET LA SANTE HUMAINE 167
3.1.1. L'influence sur la santé au regard de la qualité des terres en place 167
3.1.2. L'influence sur la santé au regard de la qualité de l'air extérieur 169

3.2. LA BIODIVERSITE 170
3.2.1. Les espaces naturels protégés et le contexte écologique 170
3.2.2. Les inventaires de la faune et de la flore 172

3.3. LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE DES TERRES 174
3.3.1. L'exploitation des bases de données officielles 174
3.3.2. L'exploitation des données historiques 175
3.3.3. L'exploitation des données issues d'investigations in situ 176

3.4. LE SOL 180
3.4.1. La topographie 180
3.4.2. La géologie 182
3.4.3. La perméabilité du sol 185

3.5. L'EAU 185
3.5.1. L'hydrographie 185
3.5.2. L'hydrogéologie 185
3.5.3. Les captages d'eaux souterraines et superficielles 187
3.5.4. La qualité environnementale des eaux souterraines 187

3.6. L'AIR 188
3.6.1. La réglementation en vigueur en matière de qualité de l'air 188
3.6.2. Les données du réseau de surveillance mis en place par AIRPARIF 189
3.6.3. L'appréciation de la qualité de l'air au niveau local 191

3.7. L'ENSOLEILLEMENT 194

3.8. LE CLIMAT 195

3.9. LE PATRIMOINE CULTUREL 195
3.9.1. Les sites inscrits et les sites classés 195
3.9.2. Le patrimoine architectural, urbain, paysager et historique 196
3.9.3. Le patrimoine archéologique 197
3.9.4. Le patrimoine mondial de l'UNESCO 197
3.9.5. Le patrimoine culturel mobilier 197

3.10. L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET LE PAYSAGE 197

3.11. LES SOURCES POTENTIELLES D'APPROVISIONNEMENT EN ENERGIE DU SECTEUR 198
3.11.1. Les réseaux urbains de chaleur et de froid 198
3.11.2. Aérothermie et bois 198
3.11.3. Le potentiel solaire thermique et photovoltaïque 198
3.11.4. Le potentiel éolien 198

3.12. LA PRESENTATION SYNTHETIQUE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX 198

PARTIE 4 - ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT, MESURES ASSOCIÉES, ESTIMATION DES DÉPENSES ASSOCIÉES ET MESURES DE SUIVI 199

4.1. LES INCIDENCES DU PROJET 204
4.1.1. Les incidences durant la phase opérationnelle 204
4.1.2 Les incidences durant la phase d'exploitation 219

4.2. LES INCIDENCES DU PROJET CUMULEES AVEC CELLES D'AUTRES PROJETS 233
Préambule 233
4.2.1. Les incidences sur le climat 234
4.2.2. Les incidences sur la qualité de l'air 234
4.2.3. Les incidences sur les sols et la qualité environnementale des terres 234
4.2.4. Les incidences sur les eaux souterraines 234
4.2.5. Les incidences en matière d'assainissement 235
4.2.6. Les incidences en matière d'eau potable 240
4.2.7. Les incidences en matière de biodiversité 240
4.2.8. Les incidences sur le paysage 240
4.2.9. Les incidences en matière de déchets 240
4.2.10. Les incidences sur les circulations automobiles 240
4.2.11. Les incidences sur les circulations douces 240
4.2.12. Les incidences sur les transports en commun 240
4. 2.13. Les incidences sur le patrimoine 240
4.2.14. Les incidences en termes d'émission de bruit et de vibration 240
4.2.15. Les incidences en termes d'ensoleillement 241
4.2.16. Les incidences sur la santé humaine 241

PARTIE 5 - DESCRIPTION DES INCIDENCES NÉGATIVES NOTABLES ATTENDUES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT RÉSULTANT DE LA VULNÉRABILITE DU PROJET À DES RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURES EN RAPPORT AVEC LE PROJET 242

PARTIE 6 - SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE & PRINCIPALES RAISONS DU CHOIX DU PROJET 244

6.1. PHASE DE DEFINITION DU PROJET 245
6.2. PHASE ELABORATION DU PROJET 245
6.3. LES PRINCIPES D'EVOLUTIONS EN COURS D'ELABORATION 245

PARTIE 7 - MÉTHODOLOGIES UTILISÉES POUR ÉVALUER LES INICIDENCES NOTABLES SUR L'ENVIRONNEMENT 246

7.1. METHODOLOGIE GENERALE DE REALISATION DE L'ETUDE D'IMPACT 247

7.2. LA METHODOLOGIE DES BUREAUX D'ETUDES TECHNIQUES 248
7.2.1. Etude pollution des sols 248
7.2.2. Etude déplacements 249
7.2.3. Etude Faune flore 249
7.2.4. Etude air et santé 250
7.2.5. Etude ensoleillement 251
7.2.5.6. Etude acoustique 254
7.2.5.7. Etude hydrologique 254
7.2.5.8. Gestion des eaux pluviales 255

PARTIE 8 - LES AUTEURS DE L'ÉTUDE D'IMPACT 256

Les différentes études techniques qui ont été utilisées pour la réalisation de l'étude d'impact sont jointes dans un dossier annexe à l'étude d'impact (diagnostic environnemental, acoustique, air & santé, amiante, déplacements, eaux pluviales, ensoleillement, hydrogéologie, faune flore).

PREAMBULE GENERAL

1 L'OBJET DE L'ETUDE D'IMPACT

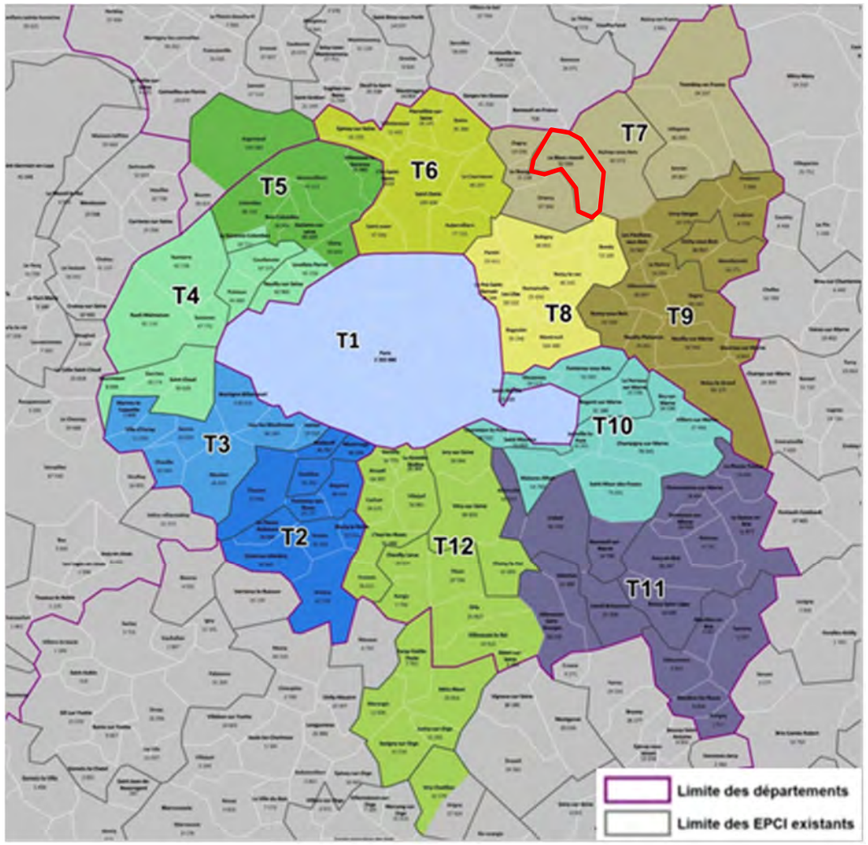
La présente étude d'impact constitue une des pièces du dossier de demande de permis de construire pour la réalisation, sur des terrains situé rue Marcel Paul au Blanc Mesnil dans le département de la Seine Saint Denis, d'un ensemble immobilier d'une Surface de Planchers (SdP) totale d'environ 20 079 m². Cet ensemble immobilier se décompose en trois tranches, soumises chacune à une demande de permis de construire :

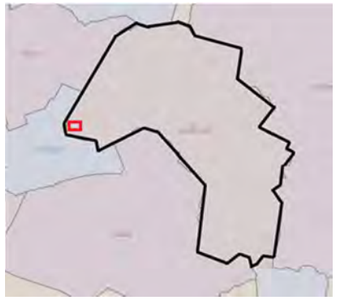
- Tranche 1 : 142 logements collectifs pour une surface de plancher de 8 438 m²,
- Tranche 2 : 75 logements collectifs pour une surface de plancher de 4 452 m² (4 384 m² à destination de logements et 68 m² à destination de commerces),
- Tranche 3 : le programme n'est pas encore arrêté.

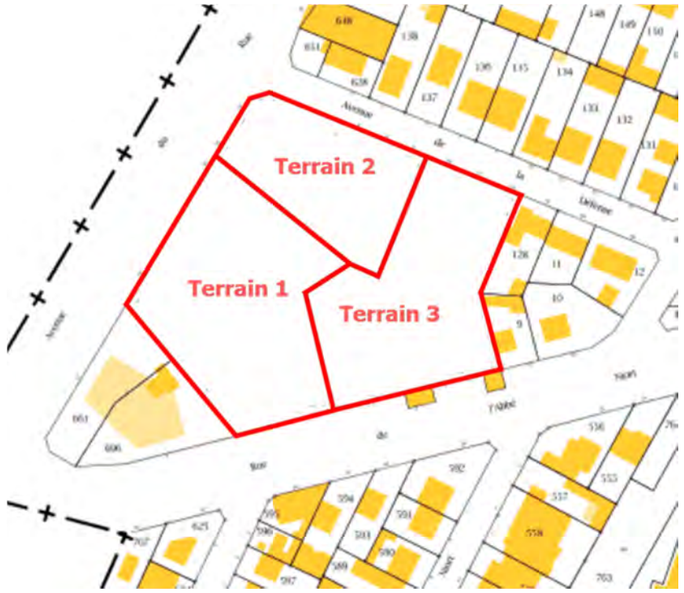
Conçu par A BLM 26 ARCHITECTES BLANCARD DELERY – LAFITTE Architecte, le projet est présenté de manière détaillée dans la partie 1 du présent document.

2 LA LOCALISATION DU SITE DU PROJET

Le présent document concerne un projet immobilier, localisé dans la « pointe » occidentale du territoire de Blanc-Mesnil, à la proximité de la limite séparant le territoire de Blanc-Mesnil de celui du Bourget. Il est délimité par la rue Marcel-Paul (une contre-allée de la route départementale 932 [l'ancienne route royale des Flandres, devenue la route nationale 2]), à l'ouest, la rue de l'Abbé-Niort (la route départementale 41), au sud, la rue Roger-Vellut, à l'est, et l'avenue de la Défense-du-Bourget, au nord. La commune de Blanc-Mesnil fait partie du « Territoire » de « Paris-Terre-d'Envol » (le repère « T7 » sur la carte ci-dessous).







3 LA JUSTIFICATION DE L'ETUDE D'IMPACT

La présente étude d'impact constitue, au sens de l'article R.431-16 du Code de l'Urbanisme (aliéna a), une des pièces du dossier de demande de permis de construire pour la réalisation du projet global situé rue Marcel Paul au Blanc Mesnil à savoir un ensemble immobilier à destination principale de logements d'une Surface de Planchers (SdP) totale d'environ 20 000 m².

L'article L.122-1 du Code de l'Environnement, modifié en dernier lieu par la loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018, précise notamment que :

> Art. L.122-1 (Code de l'Environnement)
>
> « *[...]*
>
> *II.- Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale.*
>
> *Pour la fixation de ces critères et seuils et pour la détermination des projets relevant d'un examen au cas par cas, il est tenu compte des données mentionnées à l'annexe III de la directive 2011/92/ UE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.*
>
> *[...]* »

Dans le cadre des dispositions prévues par l'article R.122-2 du Code de l'Environnement, « *les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé au présent article font l'objet d'une évaluation environnementale, de façon systématique ou après un examen au cas par cas, en application du II de l'article L.122-1, en fonction des critères et des seuils précisés dans ce tableau* ». Dans le cas présent, le projet global situé rue Marcel Paul au Blanc Mesnil objet de la présente étude s'inscrit dans la catégorie de projets « Travaux, constructions et opérations d'aménagement » n°39 présentée dans ce tableau. Dans le cas présent, le programme du projet est compris entre 10 000 et 40 000 m² de Surface de Plancher (SDP), la réalisation d'un cas par cas est alors nécessaire.

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
Travaux, ouvrages, aménagements ruraux et urbains		
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement.	a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m².	a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme comprise entre 10 000 et 40 000 m².
	b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m².	b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme est comprise entre 10 000 et 40 000 m².

L'Autorité Environnementale a été saisie sur le projet global, la décision a été rendue le 29 mai 2019 et porte obligation de réaliser une étude d'impact pour le projet de construction situé rue Marcel Paul.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Décision n° DRIEE-SDDTE-2019-122 du 29 mai 2019

Portant obligation de réaliser une étude d'impact en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le Préfet de la région d'Île-de-France
Préfet de Paris
Officier de la légion d'honneur
Commandeur de l'ordre national du mérite

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.122-1, R.122-2 et R.122-3 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 19 juin 2017 de monsieur le Préfet de la région Île-de-France portant délégation de signature en matière administrative à Monsieur Jérôme Goellner, directeur régional et interdépartemental de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France ;

Vu l'arrêté n°2018-DRIEE-IdF-028 du 23 août 2018 portant subdélégation de signature en matière administrative de Monsieur Jérôme Goellner, ingénieur général des mines, directeur régional et interdépartemental de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France à ses collaborateurs ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement ;

Vu la demande d'examen au cas par cas n° F01119P0094 relative au **projet de construction d'un programme mixte de logements et commerces au 14/20 rue Marcel Paul, au Blanc-Mesnil dans le département de la Seine-Saint-Denis**, reçue complète le 24 avril 2019 ;

Vu l'avis de l'Agence Régionale de la Santé d'Île-de-France daté du 13 mai 2019 ,

Considérant que le projet consiste sur un terrain d'emprise de 8 544 m², en la construction de 338 logements sur 3 tranches, d'une activité de location de véhicules ainsi que 350 places de parking sur 2 niveaux de sous-sol, le tout développant une surface de plancher totale de l'ordre de 20 079 m² ;

Considérant que le projet, soumis à permis de construire, crée une surface de plancher comprise entre 10 000 m² et 40 000 m² sur un terrain d'assiette inférieur à 10 hectares, et qu'il relève donc de la rubrique 39) « projets soumis à la procédure de cas par cas » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement ;

Considérant que le projet se situe dans le périmètre de protection du monument historique classé et que le projet sera soumis à avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) dans le cadre de la procédure de permis de construire ;

Considérant que le site du projet est situé au nord-est et à proximité immédiate d'une station service, qu'il a fait l'objet d'un diagnostic en 2018 ayant mis en évidence, dans les sols, de pollutions aux métaux lourds (mercure, arsenic, cadmium, cuivre, plomb et zinc) ainsi qu'en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), hydrocarbures totaux (HCT) et polychlorobiphényles (PCB) sur l'ensemble des parcelles. et que des polluants volatils ont également été mis en évidence sur certaines parcelles : HAP volatils, HCT semi-volatils et BTEX ;

Considérant que les pollutions en présence exposent les futurs habitants à un risque sanitaire et que contrairement aux affirmations du pétitionnaire, la compatibilité du site avec les futurs usages n'est pas garantie ;

www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

12 Cours Louis Lumière - CS 70027 - 94307 VINCENNES CEDEX – Tél :33 (0)1 87 36 45 00

Considérant que le département de la Seine-Saint-Denis est couvert par le PEB de l'aéroport du Bourget et que le projet s'implante à proximité de la route RN2, que ces voies sont particulièrement fréquentées et bruyantes et qu'il convient donc d'évaluer les nuisances sonores générées par le projet ;

Considérant en outre que, compte tenu de la proximité du projet avec la RN2, il convient d'évaluer les pollutions atmosphériques auxquelles seront exposées les habitants ;

Considérant que la réalisation des fondations des bâtiments et des parkings, contrairement aux affirmations du pétitionnaire dans le formulaire, est susceptible d'impacter la nappe phréatique ;

Considérant que le projet prévoit la démolition de bâtiments et qu'il sera nécessaire le cas échéant de réaliser le diagnostic portant sur la gestion des déchets issus de la démolition conformément aux articles R.111-43 et suivants du code de la construction et de l'habitation, et, si les bâtiments ont été construits avant le 1er juillet 1997, un repérage des matériaux contenant de l'amiante conformément aux articles R.1334-19 et R.1334-22 du code de la santé publique ;

Considérant que les travaux sont susceptibles d'engendrer des nuisances telles que bruits, poussières, pollutions accidentelles et obstacles aux circulations ;

Considérant qu'au regard de l'ensemble des éléments fournis par le maître d'ouvrage, le projet est susceptible d'avoir des impacts notables sur l'environnement ou sur la santé ;

Décide :

Article 1er

Le projet de construction d'un programme mixte de logements et commerces au 14/20 rue Marcel Paul, au Blanc-Mesnil dans le département de Seine-Saint-Denis nécessite la réalisation d'une étude d'impact, dont le contenu est défini par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale du projet sont explicités dans la motivation de la présente décision. Ces derniers s'expriment sans préjudice de l'obligation pour le maître d'ouvrage de respecter le contenu de l'étude d'impact, tel que prévu par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Ils concernent notamment :
- la justification de la compatibilité de la qualité de l'état des sols et des eaux avec les usages projetés ;
- l'évaluation des effets du chantier ;
- l'exposition des populations aux nuisances notamment sonores ;

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

En application de l'article R.122-3 (IV) précité, la présente décision sera publiée sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France. Elle devra également figurer dans les dossiers soumis à enquête publique ou mis à disposition du public conformément à l'article L.122-1-1.

Pour le préfet de la région d'Ile-de-France et par délégation, le directeur régional et interdépartemental de l'environnement et de l'énergie de la région d'Ile-de-France

La directrice adjointe

Claire GRISEZ

www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

12 Cours Louis Lumière - CS 70027 - 94307 VINCENNES CEDEX – Tél : 33 (0)1 87 36 45 00

Voies et délais de recours

S'agissant d'une décision portant obligation de réaliser une étude d'impact, un recours administratif préalable gracieux est obligatoire, sous peine d'irrecevabilité du recours contentieux, conformément en cela aux dispositions de l'article R. 122-3 V du code de l'environnement.

- **Recours administratif gracieux :**

Le recours gracieux obligatoire doit être formé dans le délai de 2 mois à compter de la notification ou publication de la décision ; il a pour effet de suspendre et proroger le délai de recours contentieux.
Le recours est adressé à :
Monsieur le préfet de la région d'Ile-de-France
Adresse postale : DRIEE IF – 12 Cours Louis Lumière – CS 70027 – 94307 VINCENNES CEDEX

- **Recours administratif hiérarchique :**

Le recours hiérarchique, qui peut être formé auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, dans le délai de deux mois à compter de la notification ou publication de la décision, n'a pas pour effet de suspendre et proroger le délai du recours contentieux.
Le recours est adressé à :
Monsieur le ministre de la transition écologique et solidaire
Ministère de la transition écologique et solidaire
92055 Paris La Défense Cedex

- **Recours contentieux :**

Tribunal administratif compétent
(Délai de deux mois à compter du rejet du recours gracieux).

www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

12 Cours Louis Lumière - CS 70027 - 94307 VINCENNES CEDEX – Tél : 33 (0)1 87 36 45 00

Le contenu des études d'impact est défini dans l'article R.122-5 du Code de l'Environnement.

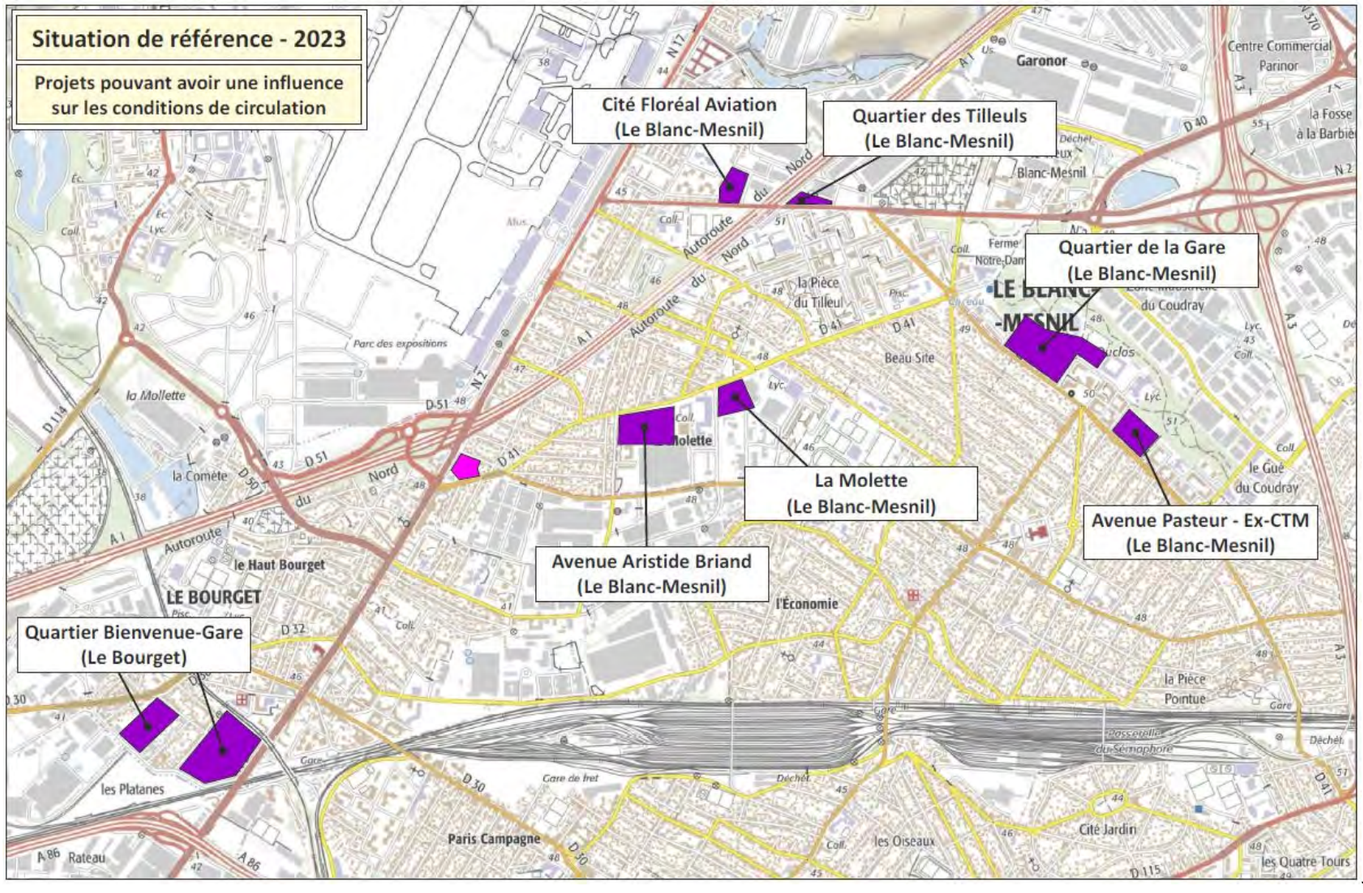
4. LES AIRES D'ETUDES

Comme l'indique le paragraphe I de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, « *le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine*. »

L'étendue de la zone géographique sur laquelle porte l'étude d'impact dépend donc à la fois du projet lui-même, c'est-à-dire de sa nature, de ses caractéristiques (dimensions, etc) et de ses effets potentiels sur le site sur lequel il s'implante mais aussi sur son environnement. Dans ce dernier cas, la portée des effets du projet diffère selon les thématiques abordées (sol, eau, air, faune, flore, déplacements, acoustique, etc) c'est-à-dire en fonction de la sensibilité de l'environnement du site à chacune de ces thématiques au regard des enjeux préalablement identifiés.

Certaines de ces thématiques ont été analysées par des bureaux d'études techniques ayant collaboré à l'élaboration du projet et la mise au point du présent document pour le secteur d'activité dans lequel ils sont spécialisés. Ces bureaux d'études sont listés dans la partie 8 du présent document dédiée aux « auteurs de l'étude d'impact ».

Les zones géographiques ainsi analysées ont été déterminées par chacun de ces bureaux d'études à l'intérieur du périmètre fourni par Urbaconseil (plan figurant en partie 4 de la présente étude). L'aire d'étude la plus large est celle de l'étude déplacements qui s'étend sur l'ensemble du secteur géographique comprenant des projets pouvant avoir une influence sur la circulation. Comme le montrent les illustrations réalisées par ces bureaux d'études reprises dans la présente étude, les zones étudiées diffèrent presque systématiquement entre les différentes études techniques.



Source : étude de circulation, COSITREX, septembre 2019

LE RESUMÉ NON TECHNIQUE

1. LA DESCRIPTION DU PROJET

1.1. La localisation du projet

1.1.1. LA LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DU PROJET

Le présent document concerne un projet immobilier, localisé à l'extrémité septentrionale du territoire de BLANC-MESNIL (93), dans la banlieue parisienne. La commune de Blanc-Mesnil est inscrite dans le « Territoire » de « Paris-Terre-d'Envol ».

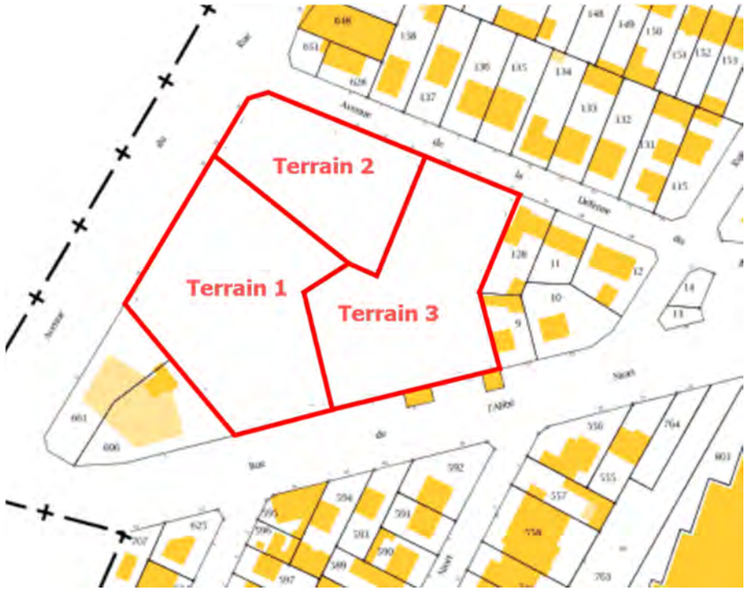
L'ilot concerné par le projet est situé dans la « pointe » occidentale du territoire de Blanc-Mesnil, à la proximité de la limite séparant le territoire de Blanc-Mesnil de celui du Bourget. Il est délimité par la rue Marcel-Paul (une contre-allée de la R.D. 932), à l'ouest, la rue de l'Abbé-Niort (la R.D. 41), au sud, la rue Roger-Vellut, à l'est, et l'avenue de la Défense-du-Bourget, au nord.

La situation du terrain dans l'ilot

1.1.2. L'EMPRISE FONCIERE DU PROJET

Le projet concerne trois terrains inscrits dans l'ilot :
1. Le « terrain1 », regroupant les parcelles cadastrées BE 654 et BE 787, couvrant une superficie de 3 514 m² ;
2. Le « terrain 2 », regroupant les parcelles cadastrées BE 123, BE 124, BE 125, et BE 653, couvrant une superficie de 1 970 m² ;
3. Le « terrain 3 », regroupant les parcelles BE 4, BE 5, BE 7, BE 8, BE 127, BE 638, et BE 639, couvrant une superficie de 3 060 m².

L'ensemble des trois terrains couvre une superficie totale de 8 544 m².



Le repérage des trois terrains dans l'ilot

Le « terrain 1 » prolonge une pointe entre la R.D. 932 et la R.D. 41, deux axes routiers importants dans le fonctionnement urbain de la partie nord-est de l'agglomération dense parisienne. En outre, derrière le bâtiment conservé de la station-service, il est la « porte d'entrée » sur le territoire de Blanc-Mesnil, venant de Paris, et a une dimension stratégique dans le cadre de la rénovation de l'espace urbain de Blanc-Mesnil.

La vue cavalière, depuis le sud, et le repérage du « terrain 1 », avec la station-service au premier plan

Le « terrain 2 » forme l'angle entre l'avenue du 8-Mai-1945 et l'avenue de la Défense-du-Bourget, dans le prolongement vers le nord-est du « terrain 1 ».

La vue cavalière, depuis le nord-ouest, et le repérage du « terrain 2 »

3. Le « terrain 3 » prolonge les deux précédents au long de la rue de l'Abbé-Niort et de l'avenue de la Défense-du-Bourget, mais en excluant la pointe orientale de l'ilot ; il forme ainsi une sorte de chevron irrégulier entre les deux voies.

Les 3 terrains sont relativement plats à l'échelle du projet, avec des altimétries variant entre 47,6 et 47,9 mètres N.G.F..

1.1.3. LE CONTEXTE JURIDIQUE DU PROJET

Les trois terrains sont appelés à recevoir des bâtiments, qui composent un projet global couvrant plus de 10 000 m² de surface de planchers. Ils sont donc soumis à une étude d'impact, après un examen « au cas par cas » par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Ile-de-France (M.R.A.E.I.d.F.).

Dans le cadre de l'étude d'impact, est examiné l'ensemble des impacts potentiels du projet sur l'environnement. Toutefois, en l'état, seules deux demandes de permis de construire ont été déposées auprès de la Mairie de Blanc-Mesnil :

1. Une demande portant sur le « terrain 1 » ;
2. Une demande portant sur le « terrain 2 ».

1.1.3.1. L'ilot dans le document local d'urbanisme

L'aménagement du territoire communal de Blanc-Mesnil est régi par un Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.), approuvé par une délibération du Conseil Territorial de l'E.P.T. de « Paris-Terre-d'Envol », du 21 mars 2016.

Le projet doit respecter deux orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.) :

- Améliorer la qualité des entrées de ville ;
- Requalifier la voirie et les abords de la rue de l'Abbé-Niort ;
- Soigner les transitions, atténuer les ruptures d'échelle, entre le tissu pavillonnaire du quartier et la zone industrielle de la Molette.

L'ilot, certes situé sur le territoire de Blanc-Mesnil, est aussi impacté par deux orientations générales du P.A.D.D. du Bourget, exprimées par la « carte de synthèse » du document :

- Développer le réseau cyclable sur la R.D. 932 ;
- Restructurer le carrefour entre la R.D. 932 et la R.D. 41 ;
- Affirmer le secteur de la gare « Aéroport-du-Bourget » comme un haut lieu de l'aéronautique.

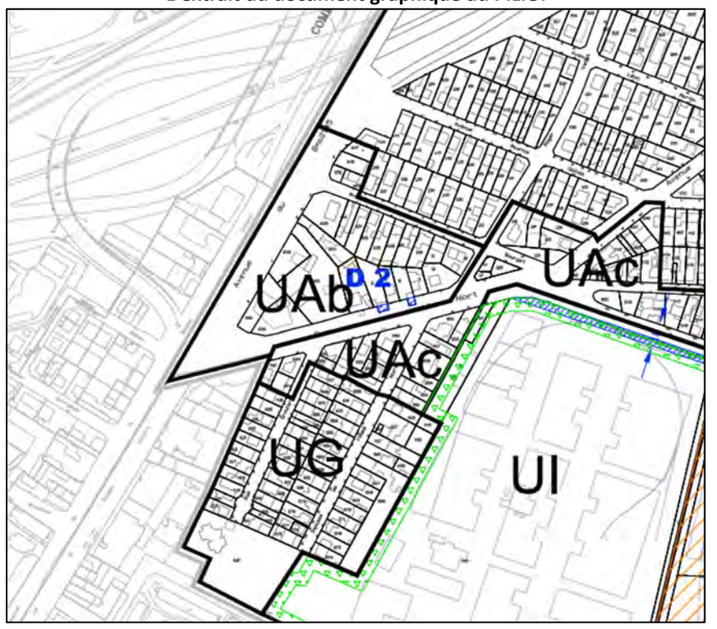
Les orientations du P.A.D.D. du P.L.U. du Bourget ne sont pas incompatibles avec celles du P.A.D.D. du P.L.U. du Blanc-Mesnil.

L'ilot est inscrit dans le secteur UAb, du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de Blanc-Mesnil. La zone UA correspond à une zone mixte, de densité variable selon les secteurs. Le secteur UAb, en particulier, correspond à une zone d'immeubles collectifs et de grands projets, dont la future gare du Grand-Paris-Express.
Les objectifs urbains poursuivis dans cette zone sont :

- Favoriser la requalification des tissus anciens ;
- Favoriser la mutation des ensembles d'immeubles collectifs, notamment à proximité des gares ;
- Permettre le renouvellement urbain le long des grands axes, en assurant des transitions douces avec les tissus environnants ;
- Maintenir et développer le caractère multifonctionnel des tissus.

Les emplacements réservés au bénéfice du département de Seine-Saint-Denis, repérés « D2 » sur ce document graphique, sont destinés à achever l'élargissement de la rue de l'Abbé-Niort.

L'extrait du document graphique du P.L.U.

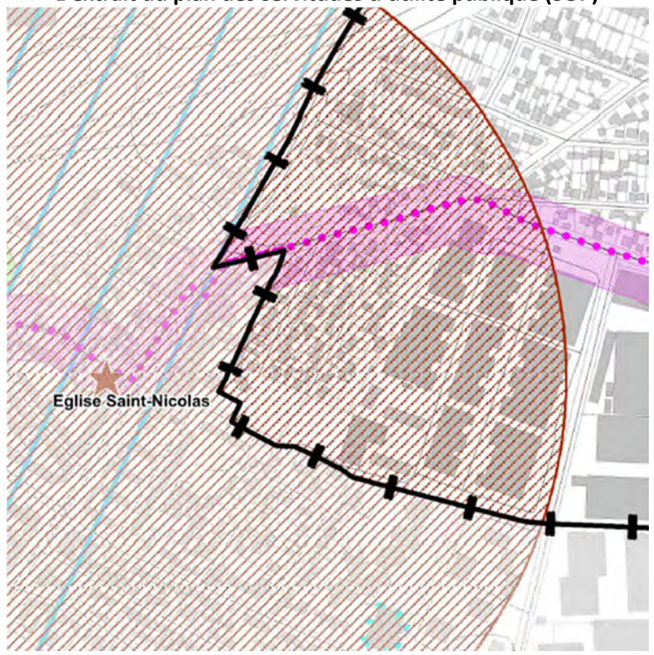


Enfin, le projet est situé dans le périmètre d'une Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.), la Z.A.C. Gustave-Eiffel, initiée et gérée par la Ville de Blanc-Mesnil.

1.1.3.2. L'ilot et les Servitudes d'Utilité Publique

L'ilot est entièrement inscrit dans le périmètre de protection autour de l'église Saint-Nicolas du Bourget, classée au titre des monuments historiques (cerclé hachuré 3 ci-dessous).

L'extrait du plan des servitudes d'utilité publique (SUP)



Toutefois, ni le « terrain 1 », ni le « terrain 2 », ne sont situés dans le champ de visibilité, ou de co-visibilité, de ce monument, selon un avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

L'ilot est soumis à une autre servitude d'utilité publique : Une servitude de maîtrise de l'urbanisation à proximité des canalisations de transport de gaz suivant la rue de l'Abbé-Niort (ligne en points rose et zone tampon associée dans l'extrait du plan de SUP).

Ces servitudes d'utilité publique sont prises en compte dans le projet.

1.1.3.3. L'ilot et les inventaires du patrimoine naturel

La zone d'étude n'est située dans aucun site NATURA 2000, dans aucune Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (Z.N.I.E.F.F.), ni dans le périmètre d'un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (A.P.P.B.) ni dans aucun espace protégé à un titre quelconque.

Le site Natura 2000 le plus proche, englobant deux Z.N.I.E.F.F., est éloigné et séparé de l'ilot par l'autoroute A 1. Les échanges écologiques sont donc quasiment impossibles entre le site du projet et ces milieux naturels remarquables.
L'ilot n'est donc soumis à aucune prescription concernant les espaces naturels et la biodiversité.

La localisation de l'ilot (en jaune) par rapport aux milieux naturels remarquables, NATURA 2000, Z.N.I.E.F.F., A.P.B., etc. (source : Géoportail interrogation 2019)

1.1.3.4. L'ilot et les autres contraintes

Le Contrat de Développement Territorial du Bourget
L'ilot est situé dans le secteur de « l'entrée de l'Aéroport », et, accessoirement, dans le secteur de la Molette, du projet de Contrat de Développement Territorial (C.D.T.) du Bourget.

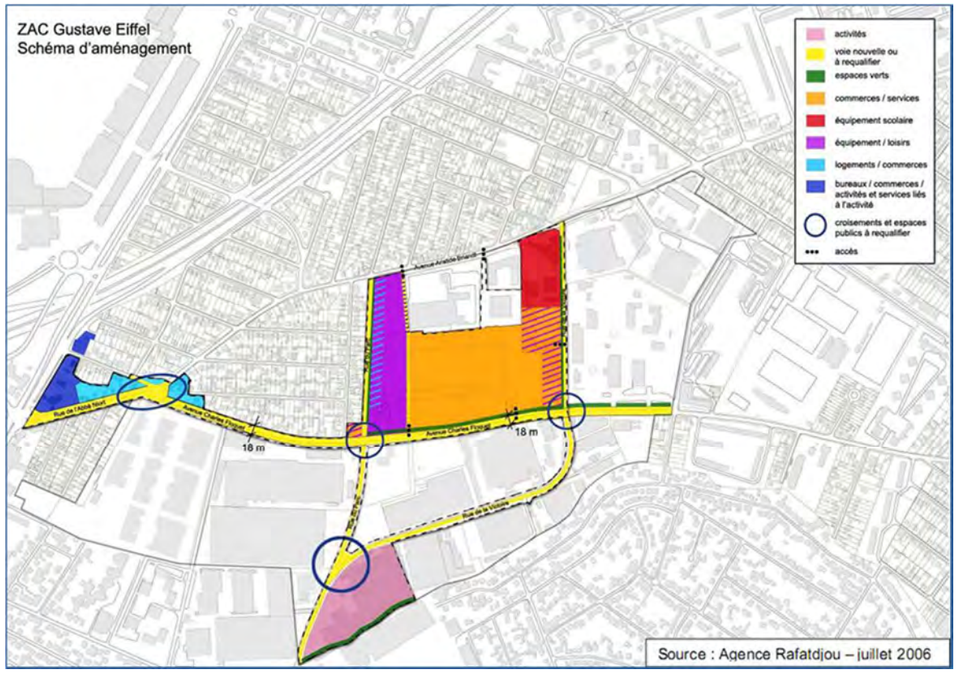
Le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France
L'ilot concentre plusieurs dispositions des orientations réglementaires du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (S.D.R.I.F.) : Il est situé dans un « quartier à densifier » autour de la future gare « Aéroport-du-Bourget », il est situé dans un « secteur à fort potentiel de densification » au long de l'avenue du 8-Mai-1945.

1.1.3.5. La ZAC Gustave Eiffel

L'ilot est partiellement situé dans le périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) Gustave-Eiffel : La Z.A.C., couvrant environ 20 hectares, comprend une partie de la zone d'activités de la Molette, des emprises dégradées de ses alentours, ainsi que plusieurs voies proches.

L'objectif de la Z.A.C. est de transformer cette zone industrielle et ses abords en un quartier mixte, desservi par de nouveaux équipements, et de requalifier l'entrée de ville par l'avenue du 8-Mai-1945.
Le programme en prévoit également le réaménagement de l'entrée de ville, l'angle entre l'avenue du 8-Mai-1945 et la rue de l'Abbé-Niort : Ce secteur, l'ilot, notamment, est ciblé pour la réalisation d'un programme dense et mixte de logements, de bureaux, et de commerces (A l'exception de l'entreprise de location de véhicules, existante et maintenue, ni le « programme 1 », ni le « programme 2 » ne comportent d'espaces réservés pour des bureaux ou des commerces).

Le schéma fonctionnel de la Z.A.C. Gustave-Eiffel (source : rapport de présentation du P.L.U.)



1.2. Le contexte urbain du projet

1.2.1. LA FORMATION DU QUARTIER ET DU SITE

Le site est resté longtemps agricole, accueillant dans un premier temps des petits jardins potagers ou maraîchers, cultivés par des résidents du Bourget et équipés de quelques cabanes sommaires. Une première urbanisation a commencé par la construction de quelques logements individuels, peu denses, par l'effet du développement urbain en tentacules autour de Paris, au long des grands axes comme la R.N. 2 et la R.D. 41, puis autour des gares. A partir des années 1950, le secteur du projet s'est ainsi développé avec l'arrivée de plusieurs industries liées au développement de l'Aéroport du Bourget, au nord du site. A partir des années 2010, à la suite du transfert de l'aéroport généraliste, et à l'issue d'une longue période de désindustrialisation, des friches industrielles, des pavillons dégradés, voire insalubres, des délaissés urbains, ont remplacé peu à peu les bâtiments et les activités.

XVIII[e] siècle : L'occupation des sols est agricole.

XIX[e] siècle : L'occupation des sols demeure agricole

1921 : Malgré la création de l'aérodrome du Bourget, le site reste agricole, avec des cahutes maraîchères, et des parcelles agricoles couvrant encore la moitié de l'ilot. Quelques voies nouvelles ont été tracées, et seuls quelques pavillons déjà construits ; la route nationale conserve son caractère.
La pointe de l'ilot est occupée par une grande maison bourgeoise, isolée au cœur d'un parc arboré.

1931 : L'aéroport du Bourget a continué son développement. Les impasses voisines ont été densifiées, ne laissant que de rares terrains libres ; la rue Maurice-Gallais a été tracée ; une petite usine a été construite sur le champ de la Molette. L'ancienne maison bourgeoise a été détruite, le parc cependant conservé.

1935 : L'environnement bâti a peu évolué à la veille de la Seconde Guerre Mondiale, à l'exception de la construction de quelques pavillons, autour et dans l'ilot.

1949 : Sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, comme sur la R.D. 41, quelques pavillons neufs ont concouru à la densification de l'ilot.

1961 : La route nationale a été réaménagée, et flanquée de bâtiments industriels et d'une cité. Sur le territoire de Blanc-Mesnil, l'usine de la Molette a encore été étendue.
Dans l'ilot, un bâtiment industriel ou commercial a été construit au bord de la route nationale, et un bâtiment commercial à l'angle de l'avenue du 8-Mai-1945 et de l'avenue de la Défense-du-Bourget.

1971 : L'autoroute A 1 a éventré le tissu pavillonnaire, avec un échangeur débouchant sur la route nationale. La rue Roger-Vellut a été percée, isolant un pavillon.
Dans l'ilot, le parc de l'ancienne maison bourgeoise a été défriché, et remplacé par des entrepôts et des parkings ; la route nationale et le carrefour ont été dénaturés par des aménagements purement routiers ; le reste de l'ilot a été nettement densifié.

1981 : A l'angle de l'avenue du 8-Mai-1945 et de la rue de l'Abbé-Niort, un haut immeuble a été édifié, sur le carrefour ; au bord de la route nationale, des bâtiments commerciaux ont été édifiés, remplaçant les anciens bâtiments agricoles.
Sur le territoire du Blanc-Mesnil, la pointe de l'ilot a été encore remplacée par une station-service.
L'aéroport de Paris-Le-Bourget a été complété par le Parc des Expositions et le musée de l'Air et de l'Espace.

1999 : Le paysage de l'ilot et de ses abords est globalement figé.

2011 : Un carrefour giratoire a été aménagé sur l'échangeur de l'autoroute ; la rue de l'Abbé-Niort a été partiellement élargie ; l'usine de la Molette a été remplacée par le « Carré des Aviateurs », et le centre commercial Plein-Air.
Au centre de l'ilot, les bâtiments industriels, devenus obsolètes et inutilisés, ont été démolis.

2018 : Le paysage de l'ilot et de ses abords est figé.

1.2.2. L'OCCUPATION ACTUELLE DU SITE ET LA CONSOMMATION DES ESPACES NATURELS

1.2.2.1. L'occupation actuelle du site

L'ilot est enserré entre plusieurs infrastructures lourdes qui scindent le territoire et séparent les quartiers de Blanc-Mesnil (l'autoroute A1 et son échangeur, la R.D. 932, la R.D. 41, l'aéroport du Bourget, etc.). Il reste donc perçu comme une dépendance du Bourget, plus que comme une entrée de Blanc-Mesnil.

1. Le « terrain 1 » est actuellement une friche, ci-dessous la vue sur la friche depuis le rue Marcel Paul.

2. Le « terrain 2 » est occupé par plusieurs bâtiments, appelés à être démolis (cf. infra) :

- A l'angle de l'avenue du 8-Mai-1945 et de l'avenue de la Défense-du-Bourget, une casemate et un parking ;
- Au long de l'avenue de la Défense-du-Bourget, trois pavillons bas.

Ces bâtiments ne présentent aucun intérêt architectural, culturel, ou patrimonial.

Le « terrain 2 », vu depuis l'avenue de la Défense-du-Bourget

Le « terrain 2 », vu depuis le carrefour entre l'avenue du 8-Mai-1945 et l'avenue de la Défense-du-Bourget

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.2.2.2. Le bilan de la consommation des espaces naturels

Le territoire du Blanc-Mesnil est aujourd'hui en quasi-totalité urbanisé. La carte des modes d'occupation du sol (M.O.S.), réalisée par l'I.A.U.R.I.F. en 2012 montre que :

- Les espaces naturels, agricoles, ou forestiers représentent 0,98 % du territoire.
- Les espaces ouverts artificialisés représentent 11,80 % du territoire, regroupant le parc Jacques-Duclos, le cimetière, les équipements sportifs, ainsi que quelques friches.
- Les espaces construits artificialisés couvrent 87,22 % du territoire, répartis entre le tissu pavillonnaire (350,41 hectares), les « grands ensembles » (88,01 hectares), et les zones d'activités (134,92 hectares).

En 2017, l'ilot est identifié comme un espace construit artificialisé d'habitat collectif (la pointe, avec la station-service), comme un espace ouvert artificialisé (la friche centrale), et comme un espace construit artificialisé d'habitat individuel (le solde).

L'ilot sur la carte des M.O.S., en 2017 (source : I.A.U.-I.d.F.)

La réalisation du projet se traduira donc par la consommation de 0,35 hectare d'espaces ouverts artificialisés.

1.2.3. LE DIAGNOSTIC FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE DU SITE

Un diagnostic faunistique et floristique a été réalisé en 2019, sur les trois terrains et sur les parcelles accessibles, afin de déterminer l'impact du projet sur les espèces sauvages et leurs habitats, et de définir les effets directs et indirects du projet sur ceux-ci.

1.2.3.1. La flore

Les abords de l'ilot sont caractérisés par une artificialisation très importante. Le cœur de l'ilot est composé de friches dévégétalisées (le « terrain 1 »), de jardins privés (le « terrain 2 » et le « terrain 3 »), et de parkings bétonnés (le « terrain 3 »). La végétation ne pousse que difficilement entre les parties bétonnées et dans les jardins délaissés.
Dix espèces exotiques invasives sont recensées sur le site ; leur localisation doit être faite afin d'éviter leur dissémination pendant les travaux.

Aucune des essences observées n'est protégée. Au regard de la diversité floristique et de l'intérêt patrimonial, les enjeux sont ainsi très faibles sur le site.

1.2.3.2. La faune

La faune est très pauvre sur le site :

- Cinq espèces de l'avifaune, communes en Ile-de-France, à l'exception du Moineau domestique, ont été recensées.
- Quatre espèces de l'entomofaune, très communes en Ile-de-France, ont été recensées.

Au regard de la diversité faunistique et de l'intérêt patrimonial, les enjeux sont également faibles sur le site avec une extrême pauvreté

L'ilot présente ainsi une patrimonialité globale et un intérêt écologique faibles à l'échelle du site comme à l'échelle de la région.

1.3. Les caractéristiques générales du projet

1.3.1. LA PRESENTATION GENERALE DU PROJET

L'opération globale développe une constructibilité de 20 079 m² de surface de planchers, affectés à 338 logements et une activité de location de voitures, et environ 350 places de parking en sous-sol, décomposées en trois tranches, soumises chacune à une demande de permis de construire.

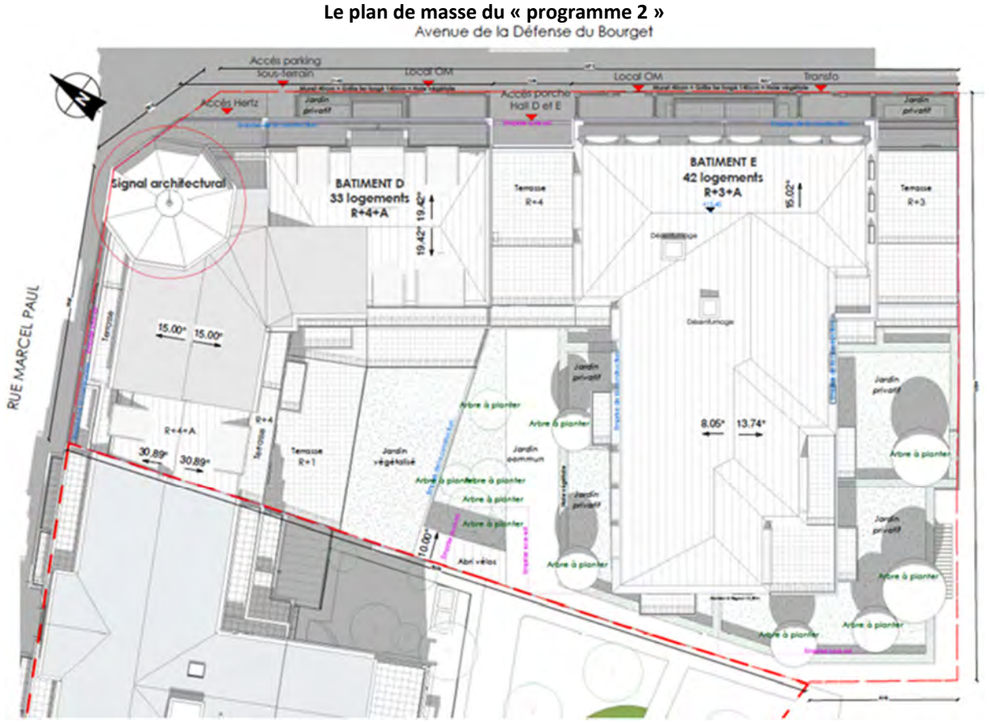
Le plan de masse des trois tranches du projet

1. Le « programme 1 » concerne la réalisation d'un ensemble de 142 logements collectifs, sur 8 438 m2, desservis par trois entrées communes : le hall A (35 logements), le hall B (55 logements), et le hall C (52 logements), ainsi qu'un parking de 158 places en sous-sol sur deux niveaux, un parking à vélos, et des locaux techniques.

Le plan de masse du « programme 1 »

2. Le « programme 2 » concerne la réalisation d'un ensemble de 75 logements collectifs sur 4 451,72 m² (dont 4 383,37 m² affectés aux logements, et 68,35 m² affectés à un commerce), desservis par une entrée unique : Le hall D (33 logements) et le hall E (42 logements), ainsi qu'un parking pour véhicules légers, de 74 places, un parking à vélos, et des locaux techniques.

Le plan de masse du « programme 2 »



3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.3.2. LE PROJET URBAIN & ARCHITECTURAL

1.3.2.1. Le projet urbain

La situation des bâtiments dans le quartier

L'ouest de l'ilot forme une pointe entre la R.D. 932 et la R.D. 41, deux axes routiers franciliens importants. Il est donc la « porte d'entrée » sur le territoire de Blanc-Mesnil.

Toutefois, le maintien de la station-service renvoie à une date ultérieure la formation de cette « porte d'entrée ».

Les trois tranches de l'opération visent à substituer un ilot neuf à un tissu urbain dégradé. Elles sont complétées, dans la logique d'une opération globale, couvrant l'ensemble de l'ilot, par deux autres opérations :

- Sur la pointe orientale de l'ilot, une opération, engagée, d'environ 80 logements ;
- Ultérieurement, sur la pointe occidentale, un immeuble d'habitation ou un hôtel à la place de la station–service.

L'insertion des bâtiments dans la silhouette urbaine

Sur le territoire du Bourget, les abords de la R.D. 932 comportent plusieurs ensembles d'habitations collectives, entrecoupés d'immeubles bas. En particulier, un immeuble haut forme un flanc du carrefour, entre la R.D. 932 et la R.D. 41.

Sur le territoire de Blanc-Mesnil, les mêmes abords comprennent quelques immeubles hauts, mais seulement aux abords de l'aéroport. Entre les deux, la tranchée de l'A 1 reste une césure.

Sur le flanc méridional de la rue de l'Abbé-Niort, comme sur le bord septentrional de l'avenue de la Défense-du-Bourget, les abords sont formés de pavillons bas.

La construction de bâtiments hauts sur le pourtour de l'ilot formera un front bâti dont l'échelle tranchera avec celle de la zone pavillonnaire.

Enfin, placé à l'angle de l'avenue du 8-Mai-1945 et de l'avenue de la Défense-du-Bourget, le « signal urbain » que forme la coupole à R+7 rompt la silhouette urbaine du nouvel quartier.

L'insertion des espaces libres dans la trame verte

La principale continuité verte, reliant le parc de la ferme Notre-Dame à l'aéroport du Bourget, en suivant sensiblement l'avenue Aristide-Briand, est éloignée de l'ilot.

Les pavillons, dans les ilots voisins, sont principalement implantés en retrait des voies, laissant ainsi une bande, parfois plantée, parfois imperméabilisée, entre les clôtures et les maisons. Les jardins aux cœurs des ilots restent toutefois perceptibles du fait des nombreux arbres à haute-tige qui dépassent du velum bas, ou sont visibles par les failles entre des pavillons non-mitoyens.

Au contraire, les bâtiments du projet sont tous mitoyens, formant un front urbain minéral et continu ; le jardin commun, invisible depuis les rues, est relégué au cœur de l'ilot.

Le traitement des abords des bâtiments

Les bâtiments du « programme 1 » sont implantés à l'alignement, les abords immédiats en sont limités aux trottoirs, avec quelques aménagements pour assurer le passage (les « bateaux »).

1.3.2.2. Le projet architectural

Les perspectives globales validées en amont

L'ensemble de l'ilot est l'objet d'un projet architectural global, incluant donc l'emprise de la station-service et celle des derniers pavillons donnant sur l'avenue de la Défense-du-Bourget et la rue de l'Abbé-Niort.

Ce projet global est exprimé par trois « perspectives globales d'ambiances », sollicitées par le Maire de Blanc-Mesnil.

L'entrée sur le territoire communal, sur l'emprise de la station-service, est soulignée par deux tours hétéroclites, massives et faussement symétriques. Les façades sur les trois voies publiques, scandées en plusieurs bâtiments, accumulent les « références » stylistiques.

Les façades du projet global sur le carrefour et l'avenue du 8-Mai-1945

Les façades du projet global sur la rue de l'Abbé-Niort

Les façades du projet global sur l'avenue de la Défense-du-Bourget

Le terrain et l'implantation des bâtiments

1. Le « terrain 1 » comprend deux alignements, l'un sur la rue Marcel-Paul, l'autre sur la rue de l'Abbé-Niort.
Sur la rue Marcel-Paul, les bâtiments sont implantés sur l'alignement. Toutefois, des saillies sur l'espace public permettent d'aménager des balcons, et, un retrait partiel, au centre de la façade, marquant l'entrée dans la résidence.
Sur la rue de l'Abbé-Niort, les bâtiments sont implantés en retrait de l'alignement, avec un reculement occupé par des terrasses privatives, séparées de l'espace public par une clôture.
Sur le « terrain 1 », les bâtiments sont implantés sur les limites séparatives, sur la rue Marcel-Paul comme sur la rue de l'Abbé-Niort, avec des retraits partiels au niveau de l'attique.

2. Le « terrain 2 » comprend aussi deux alignements, l'un sur la rue Marcel-Paul, commun avec le « terrain 1 », l'autre sur l'avenue de la Défense-du-Bourget.
Sur la rue Marcel-Paul, les bâtiments sont implantés sur l'alignement sur les deux premiers niveaux ; sans aucune saillie. Les autres étages sont en retrait de l'alignement.
Sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, les bâtiments sont implantés en retrait de l'alignement, avec un reculement occupé par des terrasses privatives, séparées de l'espace public par une clôture, sauf sur l'angle, et un retrait partiel, marquant l'entrée dans la résidence.
Les bâtiments sont implantés sur les limites séparatives, sur la rue Marcel-Paul comme sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, avec des retraits partiels au niveau de l'attique.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

La volumétrie et l'organisation des bâtiments

1. Le « programme 1 » est composé d'un rez-de-chaussée, surmonté de 4 étages carrés, et d'un attique en retrait, soit R + 5, et complété par un sous-sol, sur deux niveaux.
Les bâtiments sont organisés en trois « T », deux sur la rue Marcel-Paul, un sur la rue de l'Abbé-Niort, dont les barres sont parallèles à l'alignement et les hampes tournées perpendiculairement vers le cœur de l'ilot : au sud-ouest, un corps grossièrement pentagonal assure la liaison entre les deux hampes.
Outre les terrasses, ces toitures ont des pentes variées, complexifiant la volumétrie.

2. Le « programme 2 » est composé, sur l'avenue du 8-Mai-1945, d'un rez-de-chaussée et d'un entresol, surmontés de 3 étages carrés, et d'un attique en retrait, et, sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, d'un rez-de-chaussée, surmonté de 3 étages carrés, et d'une toiture « à la parisienne », le tout complété par un sous-sol, sur un niveau. Sur l'angle, une excroissance surmontée d'une coupole, culmine à R+7.
Le rez-de-chaussée du bâtiment D forme une « galette », occupée par le hall D, par des locaux communs de la résidence, par un appartement, et le solde par les bureaux et le parking privé de l'entreprise.
Les deux branches du bâtiment D sont parallèles à l'alignement. Le bâtiment E forme un « T » dont la barre est parallèle à l'alignement et la hampe tournée perpendiculairement vers le cœur de l'ilot.
Outre les terrasses, les toitures ont des pentes disparates, participant de l'éclatement de la volumétrie.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

Les matières, les matériaux, et les couleurs des bâtiments

1. Les façades du « programme 1 » sont constituées de parois de béton, recouvertes, selon les endroits, de pierre de couleur naturelle, d'enduit gratté de tons variés, et de briquettes de parement. Les menuiseries sont en PVC blanc. Les serrureries sont en acier thermolaqué gris. Les gouttières et les descentes des eaux pluviales sont en zinc.

La façade du « programme 1 » sur l'avenue du 8-Mai-1945 (aspect diurne)

Les pentes des toitures sont recouvertes, selon les pans, d'ardoise, et de zinc, ou de bacs en acier.

La façade du « programme 1 » sur la rue de l'Abbé-Niort

Les façades du « programme 1 » présentent une collection de « styles », mélangeant l'architecture industrielle, l'architecture haussmannienne, l'architecture faussement classique, etc. Ces pastiches ont toutefois un rythme vertical qui rompt la masse des bâtiments.

2. Les façades du « programme 2 » présentent, avec les mêmes matériaux que ceux du « programme 1 », une autre collection de « styles ».
En outre, le projet prévoit un « signal architectural », destiné à marquer l'entrée sur le territoire de Blanc-Mesnil, mais déplacé au fond de l'ilot. Cette excroissance est constituée d'un octogone engravé, surmontée de deux niveaux et d'une « coupole » (voir illustration en page précédente).

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

Le traitement des espaces libres
1. & 2. Au cœur de l'ilot, est aménagé un jardin commun aux trois programmes, et comportant un « kiosque ». Les parties privatives sont séparées des parties communes par des haies végétales. 27 arbres sont prévus, ainsi que 8 cépées, tant dans les parties communes que dans les parties privatives du jardin.

Les arbres de haute-tige et les cépées proposés sont des essences communes en Ile-de-France mais aussi des essences exotiques, comme pour les haies privatives et les « massifs décoratifs ». Ces espèces exotiques sont considérées comme potentiellement invasives.

Une « vue d'artiste » du jardin commun

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.3.3. Le fonctionnement du projet

1.3.3.1. L'accessibilité au site

Le réseau routier

- La situation de l'ilot dans le faisceau routier :

L'ilot est proche d'un échangeur sur l'autoroute A 1, longé par la R.D. 932 (l'ancienne route nationale 2), longé aussi par la rue de l'Abbé-Niort. Ces axes importants permettent des liaisons faciles avec les pôles d'emplois de Paris, de Roissy, des environs, ainsi qu'avec la province.
Toutefois ces différents axes sont quotidiennement saturés, ce qui complique les déplacements et entraîne, pour le voisinage, des nuisances lourdes.

- La R.D. 932 (l'avenue de la Division-Leclerc au Bourget et l'avenue du 8-Mai-1945 à Blanc-Mesnil) :

La R.D. 932 est un axe structurant du réseau routier principal d'Île-de-France. Elle est connectée à l'autoroute A1 par un échangeur complet à proximité immédiate du projet et, plus loin, à l'autoroute A 3.

À la hauteur du projet, la R.D. 932 comporte deux files de circulation, séparées par un terre-plein-central, et flanquées par une contre-allée sur son flanc oriental.

Elle supporte un volume de trafic de l'ordre de 2 000 voitures particulières par heure aux heures de pointe, et d'environ 170 bus et poids-lourds par heure à l'heure de pointe du matin et 60 à l'heure de pointe du soir. La circulation y est chargée aux heures de pointe dans les deux sens.

- La rue Marcel-Paul :

La rue Marcel-Paul est la contre-allée locale de la R.D. 932, en sens unique du sud au nord ; elle dessert, outre le « terrain 1 », une station service, une agence de location de voitures, et une station de lavage.
Elle supporte un faible volume de trafic de l'ordre de 70 à 90 voitures particulières par heure au plus.
La circulation est donc fluide.

- La R.D. 41 (la rue de l'Abbé-Niort et l'avenue Aristide-Briand) :

La R.D. 41 traverse d'ouest en est la commune du Blanc-Mesnil, reliant l'autoroute A1 à l'autoroute A3.
Au sud du projet, la R.D. comporte deux files de circulation par sens, mal signalées.
Elle supporte un volume de trafic d'environ 1 200 voitures particulières par heure aux heures de pointe du matin et du soir, et d'environ 75 bus et poids-lourds par heure à l'heure de pointe du matin et 40 à l'heure de pointe du soir. La circulation y est chargée dans les deux sens, surtout à l'heure de pointe du soir en direction de l'est.

À l'est du projet l'avenue Aristide-Briand comporte une seule file de circulation par sens et supporte un volume de trafic d'environ 550 voitures particulières par heure aux heures de pointe du matin et du soir : La circulation y est chargée aux heures de pointe dans les deux sens, mais la circulation y est fluide.

- L'avenue de la Défense-du-Bourget :

L'avenue de la Défense-du-Bourget est une voie locale, en sens unique d'ouest en est. Le stationnement se fait sur la chaussée, laissant une file de circulation libre.
Elle supporte un très faible volume de trafic de l'ordre de 10 à 15 voitures particulières par heure à l'heure de pointe du matin et de 30 à l'heure de pointe du soir. La circulation y est fluide aux heures de pointe.

- Les comptages :

Une enquête de circulation a été réalisée par la société COSITREX dans le secteur du projet en juin 2019, avec des comptages directionnels sur 5 carrefours entourant l'ilot, aux heures de pointe du matin et du soir d'un jour ouvré.
Les 5 carrefours étudiés :
C1. Le carrefour entre l'avenue de la Division-Leclerc et la Rue de l'Abbé-Niort ;
C2. Le carrefour entre la rue de l'Abbé-Niort et la Rue Roger-Vellut,
C3. Le carrefour entre la rue de l'Abbé-Niort, l'avenue Aristide-Briand, l'avenue Marcel-Legrand, et l'avenue Charles-Floquet (et, accessoirement, l'avenue de la Défense-du-Bourget) ;
C4. Le carrefour entre l'avenue de la Défense-du-Bourget et la rue Roger-Vellut ;
C5. Le carrefour entre l'avenue de la Défense-du-Bourget et la Rue Marcel-Paul.

- Le carrefour entre l'avenue du 8-Mai-1945 et la rue de l'Abbé-Niort (C 1) :

Ce carrefour en croix est géré par des feux tricolores, avec un cycle classique à deux phases.
À l'heure de pointe du matin, des remontées de file depuis le nord (depuis le débouché de l'autoroute A1) viennent parfois ponctuellement perturber le fonctionnement du carrefour.
À l'heure de pointe du soir, des remontées de file depuis le sud (depuis le carrefour entre la R.D. 932 et la R.D. 50) viennent perturber le fonctionnement du carrefour par moments.

- Le carrefour entre la rue de l'Abbé-Niort et la rue Roger-Vellut (C 2) :

La rue Roger-Vellut débouche en sens unique dans le carrefour. Ce carrefour en T est géré par des feux tricolores, avec un cycle classique à deux phases, coordonnées avec celui du carrefour voisin.
Le carrefour reste fluide à l'heure de pointe du matin.
À l'heure de pointe du soir, l'entrée depuis la rue de l'Abbé-Niort ouest est parfois saturée, et les véhicules doivent parfois attendre plus d'un cycle de feux pour passer.

- Le carrefour entre la rue de l'Abbé-Niort et l'avenue Charles-Floquet (C 3) :

Ce carrefour à 5 branches, mais ne comportant que trois entrées, est géré par des feux tricolores.
Les feux fonctionnent avec un cycle classique à deux phases, coordonnées avec celui du carrefour précédent.
Le fonctionnement du carrefour est fluide aux heures de pointe.

- Le carrefour entre l'avenue de la Défense-du-Bourget et la rue Roger-Vellut (C 4) :

Ce carrefour en croix est géré par un système de priorités, avec les deux branches, une sortante et une asservie, de l'avenue de la Défense-du-Bourget, et la branche, sortante, de la rue Roger-Vellut. Le carrefour supporte un faible volume de trafic et fonctionne de façon fluide aux heures de pointe.

- Le carrefour entre l'avenue de la Défense-du-Bourget et la rue Marcel-Paul (C 5) :

Ce carrefour en T, fonctionnant avec une seule entrée depuis la rue Marcel-Paul, supporte un faible volume de trafic aux heures de pointe et fonctionne de façon fluide.

- Les conclusions :

À l'heure de pointe du matin, les axes les plus chargés sont l'avenue du 8-Mai-1945 et la rue de l'Abbé-Niort. Cette dernière rabat les véhicules du centre de Blanc-Mesnil vers l'autoroute A 1 et les pôles d'activité et les zones industrielles et commerciales des environs. Les proportions et conclusions sont similaires en ce qui concerne les poids-lourds et les bus. Le trafic est marginal sur l'avenue de la Défense-du-Bourget ; il est plus élevé sur la rue Roger-Vellut, qui sert comme un axe de délestage local et contribue à concentrer les véhicules sur la rue de l'Abbé-Niort.

À l'heure de pointe du soir, les axes les plus chargés sont l'avenue du 8-Mai-1945 dans les deux sens. Il apparaît que les véhicules légers qui, le matin, empruntent la rue de l'Abbé-Niort entre le centre de Blanc-Mesnil et le carrefour pour rejoindre les pôles d'activités, « coupent », le soir, leur trajet par les rues de la nappe pavillonnaire, dont l'avenue de la Défense-du-Bourget) et la rue Roger-Vellut.

L'entrée par l'av. de la Division-Leclerc sur le carrefour C1

Le débouché de la rue Roger-Vellut sur le carrefour C2

L'entrée par la rue de l'Abbé-Niort sur le carrefour C3

L'entrée par la rue Roger-Vellut sur le carrefour C 4

L'entrée par la rue Marcel-Paul sur le carrefour C 5

Le réseau collectif routier
La commune est desservie par 15 lignes de bus. Toutefois, seules trois lignes desservent l'ilot :

1. La ligne 152 relie la Porte de la Villette (et la ligne 7 du métro parisien) à la Z.A.C. des Tulipes, à Gonesse, et à la Z.A. du Pont-Yblon, à Bonneuil-en-France et Gonesse ; la fréquence est moyenne aux heures de pointe.
2. La ligne 607 relie la place du 8-Mai-1945 (et la ligne 7 du métro parisien) à la gare du R.E.R. de Sevran-Beaudottes, à Sevran .
3. La ligne 609 relie la place du 8-Mai-1945 (et la ligne 7 du métro parisien) à la gare du R.E.R. de Villepinte, à Villepinte ; la fréquence est moyenne.

Les plus proches arrêts sont l'arrêt « Eglise-Saint-Nicolas », au Bourget, et l'arrêt « Abbé-Niort », au bord de l'ilot.
Cependant, la disparité des exploitants et la faible fréquence des passages pénalisent l'utilisation des transports collectifs par leurs usagers potentiels.

Le réseau ferroviaire
Le site est relativement éloigné du réseau ferré de la ligne « B » du R.E.R. : La gare du Bourget est à environ 1 800 mètres, ce qui représente environ 20 minutes de marche à pied, en suivant la R.D. 932 et en en subissant donc les nuisances.
Vers l'an 2025, la commune de Blanc-Mesnil sera desservie par deux lignes (les lignes n° 16 et n° 17), et deux gares, du futur réseau du Grand-Paris-Express.
Située sur l'avenue du 8-Mai-1945, face à l'aéroport du Bourget, la gare « Aéroport-du-Bourget » desservira, outre les grands équipements du pôle, le village du Bourget, la zone d'activités de la Molette, et la partie occidentale du territoire de Blanc-Mesnil. Implantée sur la ligne de métro n° 17, cette gare permettra de relier les pôles de Saint-Denis-Pleyel et de Mesnil-Amelot en passant par Le Bourget, Gonesse, et l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.
Elle constituera également un pôle structurant pour les quartiers d'habitation du Blanc-Mesnil, situés à l'est de la R.D. 932.

Le réseau cyclable
Il existe très peu d'aménagements cyclables dans le secteur. Une piste cyclable bidirectionnelle, incomplète et malcommode, est aménagée sur le trottoir nord de l'avenue Charles-Floquet.
Le P.A.D.D. du P.L.U. prévoit le prolongement de cette voie sur la rue de l'Abbé-Niort jusqu'à l'avenue du 8-Mai-1945.

1.3.3.2. L'organisation des accès aux bâtiments

1. Chaque bâtiment du « programme 1 » dispose d'une entrée séparée :

- Sur la rue Marcel-Paul, les accès aux halls A et B sont ouverts sur le passage sous la voûte.
- Sur la rue de l'Abbé-Niort, l'accès au hall C est effectué par une poterne et un passage aménagé sur le retrait.

L'accès – unique - aux parkings en sous-sol est implanté sur la rue Marcel-Paul.

2. Chaque bâtiment du « programme 2 » dispose aussi d'une entrée séparée :

- Sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, les accès aux halls D et E sont ouverts sur le passage sous la voûte.

L'accès – unique - aux parkings en sous-sol est implanté sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, presque à l'angle de la rue Marcel-Paul.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.3.3.3. La gestion du stationnement et des livraisons

1. Le « programme 1 » comprend 158 places de stationnement, dont 9 sont réservées pour les P.M.R., soit un ratio de 1,04 place par logement.
Il comprend en outre 170,00 m² d'espaces réservés aux vélos ; toutefois, seul un local de 16,39 m² est aménagé au rez-de-chaussée du bâtiment « A » ; les autres locaux sont disséminés au premier sous-sol des trois bâtiments.

2. Le « programme 2 » comprend 82 places de stationnement, dont 4 sont réservées pour les P.M.R., soit un ratio de 1,09 place par logement.
Il comprend 88,92 m² d'espaces réservés aux vélos, répartis au rez-de-chaussée des halls D et E, un local au sous-sol, et un abri à vélos dans la cour interne.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.3.3.4. Le fonctionnement des bâtiments

Les circulations verticales
1. Chaque bâtiment du « programme 1 » est desservi par un ascenseur unique, et par un escalier clos et aveugle. Les sous-sols sont desservis par les mêmes ascenseurs et par des escaliers séparés.

2. Chaque bâtiment du « programme 2 » est aussi desservi par un ascenseur unique, et par un escalier clos et aveugle ; le parking du loueur, au rez-de-chaussée, dispose de sa propre entrée sur la rue Marcel-Paul. Le sous-sol est desservi par les mêmes ascenseurs et par un escalier dédié.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

Les espaces servants
1. Chaque hall du « programme 1 » comprend un local de dépôt des déchets ménagers, comprenant un « espace de pré-collecte », accessible depuis l'extérieur, donnant directement sur les rues. Le « programme 1 » comprend donc trois ensembles.
Un transformateur électrique est implanté au rez-de-chaussée du bâtiment « A », sur la rue Marcel-Paul, desservant l'ensemble du « programme 1 ».
Un local « eau » est implanté au premier sous-sol, sous l'alignement de la rue Marcel-Paul.
Une chaufferie commune est insérée dans la concavité de la rampe du parking, au premier sous-sol.

2. Chaque hall du « programme 2 » comprend aussi un local de dépôt des déchets ménagers, adapté à la manœuvre des conteneurs et comprenant un « espace de pré-collecte », donnant directement sur l'avenue de la Défense-du-Bourget.
Un transformateur électrique, desservant l'ensemble du « programme 2 », est implanté au rez-de-chaussée, sur l'avenue de la Défense-du-Bourget.
Un local « eau » est implanté au premier sous-sol, sous l'alignement de l'avenue.
La chaufferie est partagée avec celle du « programme 1 ».

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4. Les caractéristiques physiques du projet

1.4.1. LES OPERATION PREALABLES

1.4.1.1. Les démolitions préalables

1. Le « terrain 1 » étant actuellement une friche, les bâtiments industriels obsolètes ayant été préalablement démolis, aucune démolition préalable n'est nécessaire.

2. Le « terrain 2 » est occupé par plusieurs bâtiments, ne présentant aucun intérêt architectural, culturel, ou patrimonial ; ces bâtiments seront démolis.
Ces démolitions préalables doivent tenir compte de la présence d'amiante dans certaines parties des pavillons sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, au n° 4, au n° 6, et au n° 8.
Ces démolitions préalables doivent aussi tenir compte de la présence de plomb sur un mur du pavillon sis au 4 avenue de la Défense-du-Bourget.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.1.2. La dépollution préalable

Trois sites repérés par la base BASIAS sont situés dans l'emprise de l'ilot, deux concernant la station-service ESSO, un concernant le loueur de véhicules.
En outre, deux sites, proches de l'ilot, sont situés sur le territoire du Bourget, le GARAGE des NATIONS-UNIES et la station-service du RELAIS GOUTTE d'OR, situés sur l'avenue du 8-Mai-1945.

1. Le « terrain 1 » étant actuellement une friche, déjà excavée, aucune source potentielle de pollution n'a été repérée lors des études géotechniques préalables.
Des sondages complémentaires ont été réalisés au droit des futurs logements sur deux niveaux de sous-sol, afin d'obtenir des informations sur la tranche des terrains située à 1,0 mètre au moins sous la cote finale du projet.
Les prélèvements, mesures, et analyses effectués lors de la seconde visite des échantillons confirment :

- Vis-à-vis des enjeux sanitaires, la présence dans les sols de concentrations notables de substances volatiles et semi-volatiles dans les terrains restant en place dans le cadre du projet, mais l'absence d'anomalies en métaux lourds.
- Vis-à-vis des enjeux économiques liés aux excavations et évacuations de terres du site (la réalisation de deux niveaux de sous-sol débordant), la présence d'indices organoleptiques suspects et de certaines anomalies sur la matière brute et sur les éluats, mais l'absence d'anomalies sur les critères et procédures d'admission dans les décharges de déchets inertes.

2. Dans le cadre d'une étude géotechnique préalable, deux sources potentielles de pollution ont été repérées sur le « terrain 2 » : La présence d'une cuve à fioul, enterrée sous la terrasse d'un pavillon et la présence d'une entreprise de location de véhicules.
Trois sondages ont été réalisés au droit des futurs logements sur un niveau de sous-sol, afin d'obtenir des informations sur la tranche des terrains située à 1,0 mètre au moins sous la cote finale du projet ou des sources potentielles de pollution ; les prélèvements, mesures, et analyses des échantillons montrent :

- Vis-à-vis des enjeux sanitaires, la présence dans les sols d'anomalies en métaux lourds, dans les terrains restant en place dans le cadre du projet d'aménagement, au droit du futur bâtiment sur un niveau de sous-sol débordant et des espaces paysagers projetés, mais l'absence dans les sols de concentration notable en substances volatiles et semi-volatiles, jusqu'à 4 mètres de profondeur minimum ;
- Vis-à-vis des enjeux économiques, la présence d'anomalies en métaux lourds sur éluats, mais l'absence d'anomalies sur les critères et procédures d'admission dans les décharges de déchets inertes.

Les métaux lourds présents dans les sols, au droit des espaces paysagers projetés, présentent un risque potentiel, principalement, dans les cas de contacts cutanés, d'ingestion de sol, ou d'inhalation de poussières.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.2. LES SOLS ET LES FONDATIONS

1.4.2.1. Le contexte géologique

En ce qui concerne le risque sismique, l'ilot se trouve dans une zone de sismicité très faible, sans prescription parasismique particulière.

En ce qui concerne les argiles, l'ilot se trouve dans une zone d'aléa moyen.

En ce qui concerne le risque de dissolution du gypse, le site se trouve en dehors du périmètre de risque de dissolution du gypse antéludien, délimité seulement au nord du territoire communal.

En outre, en ce qui concerne le risque d'inondation, l'ilot se trouve en dehors des zones inondables.

1.4.2.2. La nature des sols

1. Dans le cadre d'une étude géotechnique préalable, ont été réalisés, en deux temps, jusqu'à 8 mètres de profondeur ou jusqu'à l'altimétrie de refus, des sondages pressiométriques, des essais pressiométriques, 2 sondages à la tarière mécanique, 2 essais d'infiltration, et la mesure du niveau d'eau en fin de chantier.
Ces tests ont permis de définir les horizons géologiques suivants :

1. Des Remblais limoneux légèrement sableux noirs, de 0 à 2 mètres de profondeur ;
2. Des Marnes à pholadomyes et Sables de Monceau, de 2 à 6 mètres de profondeur ;
3. Du Calcaire de Saint-Ouen, de 8 à 15 mètres de profondeur ;
4. Au-delà, des Sables de Beauchamp, sur plus de 10 mètres de profondeur.

2. Dans le cadre d'une étude géotechnique préalable, ont été réalisés, des sondages pressiométriques, des essais pressiométriques, 2 sondages à la tarière mécanique, et 2 essais d'infiltration, au sein des sondages précédents.
Ces tests ont permis de définir les horizons géologiques suivants :

1. Des Remblais limoneux légèrement sableux noirs, jusqu'à 0 ,8 à 1,8 mètre de profondeur ;
2. Un Recouvrement limono-sableux légèrement argileux marron foncé, jusqu'à 1,5 à 2,0 mètres de profondeur ;
3. Des Marnes Infragypseuses jusqu'à 6,2 à 7,5 mètres de profondeur ;
4. Du Calcaire de Saint-Ouen, jusqu'à l'arrêt volontaire des sondages courts à 10,0 mètres de profondeur, et jusqu'à 15,5 à 16,3 mètres de profondeur au droit des sondages profonds ;
5. Au-delà, des Sables de Beauchamp, jusqu'à l'arrêt volontaire des sondages profonds à 20,0 mètres de profondeur.

Le recouvrement limono-sableux montre une compacité moyenne. Les Marnes Infragypseuses possèdent des compacités élevées à très élevées. Le Calcaire de Saint-Ouen est compact, malgré des altérations avec des compacités moyennes. Au-delà, les Sables de Beauchamp sont très denses et présentent des niveaux ultra-indurés.
Le niveau de la nappe de l'Eocène Supérieur a été recoupé vers 8,6 à 8,8 mètres de profondeur.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.2.3. La hauteur des nappes souterraines

L'analyse du contexte géologique ci-dessus décrit permet d'identifier un horizon aquifère présent au droit du projet :

1. Une nappe superficielle est présente de manière hétérogène au droit du site et réagit principalement à la pluviométrie du secteur.
2. Une nappe profonde varie en fonction des précipitations tombant sur l'ensemble de son bassin versant à l'échelle régionale.

Le projet sera ainsi concerné exclusivement par les variations de la première nappe.

1. Le niveau de la nappe a été recoupé à 7,66 mètres de profondeur ; la cote décennale des plus hautes eaux (p.h.e.) à 5,46 mètres de profondeur, soit environ 60 centimètre au-dessus de la cote du plancher bas du sous-sol ; leur cote centennale à 4,76 mètres. Pendant le chantier, en période de hautes eaux annuelles, la fouille nécessitera la mise en place d'un dispositif d'épuisement au fond ; en phase d'exploitation, le sous-sol devra être protégé jusqu'à la cote de récurrence souhaitée.

2. Le niveau de la nappe a été recoupé vers 8,6 à 8,8 mètres de profondeur.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.2.4. Les fondations

1. A ce stade d'avancement des études géotechniques, le principe retenu, pour les fondations du « programme 1 », est celui d'un radier général armé : cette solution permet de compenser une partie des charges de l'ouvrage par celles des terres extraites sur la hauteur des terrassements.
Les parties enterrées devront être protégées de la présence de la nappe, par le biais d'un cuvelage étanche.

2. A ce stade d'avancement des études techniques, le principe retenu, pour les fondations du « programme 2 », est un système de fondations superficielles de type semelles isolées, sous les poteaux, ou filantes, sous les voiles. Compte tenu de la présence de passages altérés, observés au sein du Calcaire de Saint-Ouen, le système de fondations sera renforcé, afin que la structure ait un comportement monolithique.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.3. LES STRUCTURES

A ce stade d'avancement des études techniques, la nature des structures des différents bâtiments des « programme 1 », « 2 », et « 3 », n'est pas encore arrêtée. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.4. LES RACCORDEMENTS AU RESEAUX TECHNIQUES

1.4.4.1. Les raccordements au réseau d'alimentation en eau potable

1. Les bâtiments du « programme 1 » seront alimentés en eau potable depuis la conduite existant sous l'avenue du 8-Mai-1945.

2. Les bâtiments du « programme 2 » seront alimentés en eau potable depuis l'avenue de la Défense-du-Bourget.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.4.2. Les raccordements au réseau d'évacuation des eaux pluviales

Le débit du rejet des eaux pluviales non dans le réseau public d'évacuation doit être limité à 10 l/s/ha dans le secteur du projet.

1. Le débit de fuite maximal du « programme 1 » autorisé est d'environ 3,5 l/s. Les eaux pluviales transitent donc, dans l'ilot, par un bassin de rétention ou de stockage de 86 m3, et rejoignent ensuite la conduite de l'avenue du 8-Mai-1945.

2. Le débit de fuite maximal du « programme 2 » est d'environ 2,0 l/s. Les eaux pluviales transitent donc, dans l'ilot, par un bassin de rétention ou de stockage de 61 m3, puis rejoignent le réseau public.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

Par ailleurs, le projet est protégé des variations du niveau de la nappe par un cuvelage étanche des deux niveaux de parkings en sous-sol.

1.4.4.3. Les raccordements au réseau d'évacuation des eaux usées

1. Le réseau d'assainissement du secteur est de type unitaire. Toutefois, l'assainissement du « programme 1 » est réalisé en type séparatif, le raccordement des eaux usées et des eaux pluviales étant effectué sur le collecteur de l'avenue du 8-Mai-1945 et sur le collecteur de la rue de l'Abbé-Niort.

2. L'assainissement du « programme 2 », dans son emprise, est aussi réalisé en type séparatif, le raccordement des eaux usées et des eaux pluviales étant effectué sur le collecteur départemental de la rue Marcel-Paul.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.4.4. Les raccordements au réseau d'alimentation en électricité

1. Les bâtiments du « programme 1 » seront alimentés en électricité depuis un local technique, accessible directement depuis la rue Marcel-Paul.

2. Les bâtiments du « programme 2 » seront alimentés en électricité depuis un local technique, accessible directement depuis l'avenue de la Défense-du-Bourget. La puissance totale pour le « programme 2 » est de 372 kilovoltampère (kVA).

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.4.5. Les raccordements au réseau d'alimentation en gaz

Les programmes 1 et 2 seront alimentés en gaz à partir de la conduite de l'avenue du 8-Mai-1945. Ils seront chauffés depuis une chaufferie unique, située au premier sous-sol du « programme 1 », assurant le chauffage des appartements, le traitement de l'air, et le traitement de l'eau chaude sanitaire.

1.4.4.6. Les raccordements au réseau de télécommunications

Les tranches 1 et 2 sont desservies par la fibre à partir du branchement existant sur l'avenue du 8-Mai-1945, et par la télévision à partir d'une antenne collective.

1.5. La conception du projet au regard des principales règlementations techniques et environnementales

1.5.1. La conception du projet au regard de la reglementation thermique

La règlementation thermique en vigueur, applicable au projet, est la R.T. 2012. L'isolation des bâtiments est assurée par l'intérieur. La ventilation des logements est assurée par une ventilation mécanique contrôlée hydroréglable.

1.5.2. La conception du projet au regard de la reglementation sur l'accessibilite aux personnes a mobilite reduite (PMR)

Les « programmes 1, 2, & 3 » seront conformes aux dispositions de la loi de 2005 sur le handicap.

1.5.3. La conception du projet au regard de la reglementation sur les Installations Classees pour l'Environnement (ICPE)

Le projet ne comporte aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (I.C.P.E.), soumise au régime de l'autorisation, mais une I.C.P.E., soumise au régime de la déclaration simple.

1.5.4. La conception du projet au regard de la reglementation sur l'eau

La réalisation du projet implique impose un dépôt préalable d'une déclaration, au titre de la loi sur l'Eau, auprès du service de la police de l'eau.

1.5.5. La conception du projet au regard de la lutte contre l'incendie

La rue Marcel-Paul, la rue de l'Abbé-Niort, et l'avenue de la Défense-du-Bourget sont accessibles aux engins de secours.
Une bouche à incendie existe sur l'avenue du 8-Mai-1945 ; une seconde bouche est prévue sur l'avenue de la Défense-du-Bourget.

1. L'isolement des logements du « programme 1 » par rapport aux tiers et aux parkings du sous-sol est assuré par des parois et des planchers coupe-feu. Les éléments porteurs verticaux les planchers intermédiaires des logements sont stables au feu. Les parois verticales de l'enveloppe et les blocs-portes des portes palières de chaque logement sont coupe feu.

2. L'isolement des logements du « programme 1 » répond à la même règlementation.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.5.6. La conception du projet au regard de la lutte contre le bruit

1.5.6.1. Le bruit des mouvements aériens

Bien que l'ilot soit proche de l'aéroport du Bourget, il ne se situe dans aucune zone réglementée du Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.) de l'aéroport.

1.5.6.2. Le bruit des infrastructures routières

L'ilot est entièrement situé dans la zone de protection acoustique autour de l'autoroute A 1, et partiellement dans des zones similaires autour de l'avenue du 8-Mai-1945 et de la rue de l'Abbé-Niort. Dans ces zones, les constructions sont soumises aux règles relatives à l'isolement acoustique des immeubles d'habitation. Les bâtiments respectent donc les isolements acoustiques requis.

Dans le cadre du projet immobilier, une étude acoustique a été réalisée par AVLS, de manière à caractériser l'environnement sonore attribuable aux infrastructures routières existantes autour de l'ilot. D'après les mesures de l'étude, les secteurs les plus bruyants sont situés aux abords des deux principaux axes routiers, la route départementale 932 (l'avenue de la Division-Leclerc au Bourget et l'avenue du 8-Mai-1945 à Blanc-Mesnil) et la route départementale 41 (la rue de l'Abbé-Niort). Les façades Ouest et Sud du projet seront donc longées par des axes routiers bruyants tandis que les autres, sur la rue Roger-Vellut et surtout sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, seront plus protégées du bruit.

1.6. Les principales caractéristiques de la phase opérationnelle

1.6.1. L'organisation du chantier

1. Le chantier du « programme 1 » est ainsi régi par une charte de chantier « propre », rédigée par le Maître d'Ouvrage et signée avant leur intervention par les entreprises intervenant sur le chantier.

2. L'organisation du chantier du « programme 2 » n'est pas encore arrêtée lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

3. L'organisation du chantier du « programme 3 » n'est pas encore arrêtée lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.7. Les estimations des types et des quantités de résidus et des émissions attendues

1.7.1. Les exigences en matiere d'utilisation des terres pendant la construction et pendant le fonctionnement des batiments

1.7.1.1. Le planning du chantier

Le calendrier prévisionnel du chantier est réparti selon 3 phases, correspondant au « programme 1 », au « programme 2 », et au « programme 3 », la fin des travaux sur l'ilot étant prévue en octobre 2023.

1.7.1.2. Les exigences en matière d'utilisation des terres pendant la construction des bâtiments

1. La réalisation du « programme 1 » produira environ 16 550 m^3 de terres excavées.

2. La réalisation du « programme 2 » produira environ 5 277 m^3 de terres excavées.
Les terres concernées devront être dirigées, soit vers une Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (I.S.D.N.D.) soit vers une Installation de Stockage de Déchets Inertes à Seuils Augmentés (I.S.D.I.-S.A.), soit encore vers une filière de type Installation de Stockage de Déchets Inertes (I.S.D.I.), sous la réserve de l'acceptation de la part des installations de stockage.

3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

2. L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DU SITE

Les données contenues dans cette partie sont issues du Rapport de Présentation du Plan Local d'Urbanisme de la commune du Blanc-Mesnil, de la « Monographie du quartier de gare Le Bourget-Aéroport Ligne 17 », ou des études spécifiques destinées à fonder l'étude d'impact.

Le territoire de Blanc-Mesnil constitue aujourd'hui un des axes majeurs du développement de la région d'Ile-de-France. Les plates-formes aéroportuaires du Bourget et de Roissy, le Musée de l'Air et de l'Espace, la Cité de la Musique et le Parc de la Villette, les Parcs d'Expositions de Villepinte et du Bourget, les zones économiques de Paris-Nord-II, de la Molette, de Garonor, de Parinor, le pôle de Roissy, sont des équipements à vocation économique et culturelle de rayonnement national... La Plaine-Saint-Denis, avec la proximité et la qualité des moyens de transports, existants ou projetés, concourent à fonder son développement.

La localisation du projet

2.1. L'environnement physique

2.1.1. LE CLIMAT ET LA QUALITE DE L'AIR

Les données météorologiques sont analysées par la station météo du Bourget, située à la limite occidentale du territoire communal.

2.1.1.1. Les données générales

Le territoire de Blanc-Mesnil est soumis à un climat océanique dégradé, avec une température plus élevée en milieu urbain. La température moyenne annuelle est de 11,2° C.

2.1.1.2. Les précipitations

Les précipitations moyennes annuelles sont de l'ordre de 647 mm., avec un maximum de précipitations pour le mois de mai.

2.1.1.3. Les vents

Les vents dominants sont en provenance du sud-sud-ouest, principalement, et du nord-est.

2.1.1.4. La qualité de l'air

Les principaux polluants, dus au chauffage, à la circulation, aux industries, sont le dioxyde de soufre (SO2), les oxydes d'azote (NOX), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines PM10 et PM2,5, l'ozone O3, et les composés organiques volatils (COV).

La situation de l'Ile-de-France est satisfaisante pour les polluants indicateurs de la pollution industrielle. Elle est particulièrement défavorable pour le dioxyde d'azote, sur le cœur dense de l'agglomération, et l'ozone, dans les zones périurbaines et rurales éloignées.

Sur le territoire de Seine-Saint-Denis, secteurs d'activités émetteurs sont surtout le résidentiel-tertiaire et le trafic routier, en raison de la densité de la population et de l'importance du trafic routier, subsidiairement l'industrie manufacturière, et, accessoirement, la plate-forme aéroportuaire, les chantiers du B.T.P., et le traitement des déchets.

AIRPARIF, organisme chargé de la surveillance de l'air dans l'Ile-de-France, mesure la teneur de l'air en polluants, anticipe les épisodes de pollution, évalue l'impact des mesures prises pour réduire les émissions polluantes, informe les autorités et les citoyens, sur les teneurs.

L'indice européen « CITEAIR » intègre les principaux polluants atmosphériques, l'ozone O3, les dioxydes d'azote NOx, et les particules PM 10,0 (les polluants obligatoires), ainsi que le dioxyde de soufre SO2, le monoxyde de carbone CO, et les particules PM 2,5 (les polluants complémentaires). Les mesures faites sur la qualité de l'air au cours de l'année 2018 à Blanc-Mesnil, montrent que les pollutions aériennes proviennent essentiellement de la circulation routière, et subsidiairement du chauffage au gaz : les secteurs concernés par des dépassements des valeurs-limites sont les principales voies de circulation. Ces mesures ne montrent aucune évolution notable par rapport aux de 2014.

Ces mesures montrent que les secteurs concernés des dépassements de valeurs-limites par les particules PM 10 se concentrent autour des autoroutes A 1 et A 3, et, dans une moindre mesure, sur l'avenue du 8-Mai-1945 et la rue de l'Abbé-Niort.

La réalisation du projet exposera les 800 futurs résidents, notamment les résidents dont les logements donneront sur l'avenue du 8-Mai-1945 et, dans une moindre mesure, sur la rue de l'Abbé-Niort.

2.1.2. LES SOLS

2.1.2.1. Le relief

Le territoire du Blanc-Mesnil offre une quasi-planéité de son relief. Aucun point naturel, saillant ou culminant, n'émerge dans le paysage. Les points saillants sont des éléments artificialisés ou construits.

2.1.2.2. La géologie

Les généralités
Le sous-sol du département de Seine-Saint-Denis est exclusivement constitué de roches sédimentaires issues des grandes étendues d'eau du bassin à l'ère Tertiaire.
L'analyse morphologique du département révèle l'existence de 3 étages successifs :

- Des buttes témoins de l'érosion ;
- Des plateaux constitués majoritairement de calcaire ;
- Des vallées alluviales creusées dans les plateaux par les cours d'eau, dont celle du Croult.

Les formations superficielles sur le territoire communal :

- Les limons des plateaux, essentiellement issus de l'érosion et des poussières accumulées au pied des pentes et sur le plateau ; leur épaisseur varie de quelques décimètres à plus de 3 mètres.
- Les alluvions modernes, particulièrement bien développée dans les vallées de l'Oise comme dans les vallées du Croult et du Petit Rosne ; cette couche peut renfermer des niveaux de tourbe de 2 mètres d'épaisseur.

Les formations du substrat

- Le marno-calcaire de Saint-Ouen, constituant le support du plateau agricole et affleurant sur les marges des vallées, présente des alternances de calcaires lacustres, tantôt lithographiques, tantôt grumeleux, parfois marneux ou siliceux ; son épaisseur est variable, de 5 à 15 mètres.
- Les sables de Beauchamp, localisés sur les versants et érodés, comporte un faciès sableux dans le secteur du Parisis ; leur épaisseur varie entre 8 à 13 mètres au niveau du versant.
- Les marnes et caillasses du Lutétien, à deux niveaux, des marnes blanches compactes avec des petits bancs calcaires, dominant des calcaires compacts et des caillasses siliceuses associées à des marnes blanches ; leur épaisseur est de 10 à 15 mètres.
- Le calcaire grossier du Lutétien, présentant une succession de bancs massifs durs plus ou moins sableux et fossilifères séparés par des entre bancs marneux tendres ; son épaisseur est de 35 à 40 mètres.
- Les sables de Cuise ; son épaisseur varie de 10 à 15 mètres.

L'ensemble stratigraphique repose sur les argiles sparnaciennes imperméables.

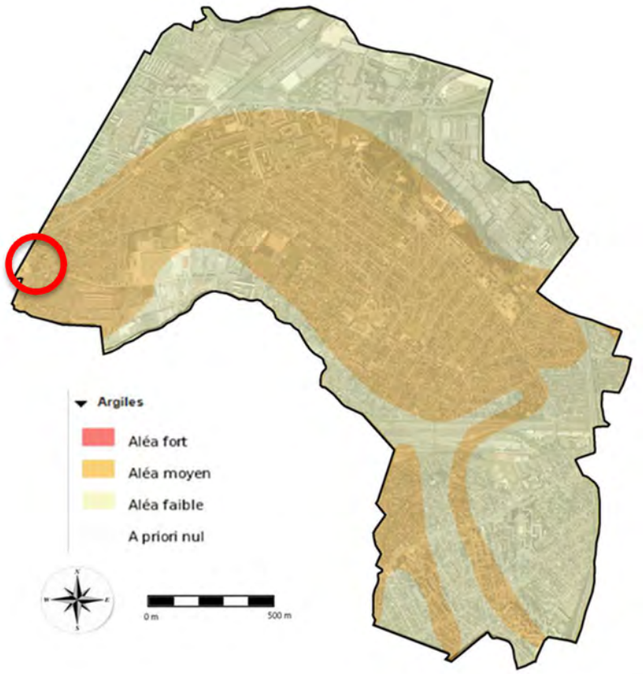
La carte géologique du territoire de Blanc-Mesnil (source I.G.N.)

2.1.2.3. Le risque de mouvements de terrain

Le risque de retrait / gonflement des argiles
La strate des marnes est susceptible de subir des mouvements de gonflements et de retraits en fonction de la teneur en eau des sols : l'aléa est faible à moyen sur la quasi-totalité du territoire.
L'ilot est bien situé dans un secteur présentant un aléa moyen.

Le risque de dissolution du gypse
Le gypse a été largement exploité à ciel ouvert mais aussi dans des galeries souterraines. Réagissant à l'eau dans le milieu naturel, la dissolution des couches de gypse peut créer des poches, des conduits, ou des galeries souterraines, conduisant à un risque d'effondrement ou d'affaissement du terrain.
L'emprise concernée par ce risque est délimitée au nord des avenues Pasteur et de la Division-Leclerc.
L'ilot est bien situé dans un secteur éloigné des zones soumises au risque de dissolution du gypse.

La carte des aléas de retrait / gonflement des argiles (source : www.argiles.fr)



2.1.3. L'EAU

2.1.3.1. Les eaux aériennes

Le territoire de Blanc-Mesnil repose sur un ample bombement de la Plaine de France, ceinturé et irrigué par deux rus, la Morée et la Molette.

- Au nord, la Morée est partiellement busée et partiellement découverte et élargie en bassins de retenue aux abords traités en espaces paysagers.
- Au sud, la Molette est, sur le territoire de Blanc-Mesnil totalement enterrée et cuvelée.

Le Département de Seine-Saint-Denis et la commune de Blanc-Mesnil ont créé plusieurs retenues :

- Le bassin du Pont-Yblon est un bassin aménagé et présentant des milieux intéressants pour la faune et la flore ;

- Un bassin a été aménagé dans le parc Jacques-Duclos ;
- Un second bassin a été ouvert dans la Z.A.C. du Cœur de Ville, offrant une halte rafraîchissante en centre-ville.

La Molette rejoint la Morée en aval, près du parc de la Courneuve, où est aménagé le site du centre de régulation et d'épuration des eaux pluviales d'Ile de France. Les deux rus servent d'exutoire aux eaux pluviales et sont donc raccordés aux réseaux départementaux d'assainissement.

2.1.3.2. Les zones humides

L'ilot est éloigné, à la fois des rus, ouverts ou busés, et des zones humides, avérées ou potentielles.

Les zones humides et potentiellement humides sur le territoire blanc-mesnilois (source : rapport de présentation du P.L.U.)

2.1.3.3. Les eaux souterraines

Le territoire du Blanc-Mesnil est concerné par deux nappes souterraines :

- La nappe alluviale, au droit du ruisseau de la Morée ;
- La nappe de l'Eocène du Valois, sur tout le territoire communal.

La nappe de l'éocène du Valois
La nappe de l'éocène du Valois, limitée au sud par la Marne, au sud-ouest par la Seine, concerne la plaine de France et la plaine du Valois.

La nappe des sables de Beauchamp est souvent en équilibre avec les rivières, car elle communique avec les nappes alluviales.

D'après le Système d'Information pour la Gestion des Eaux Souterraines (S.I.G.E.S.) de Seine-Normandie, la nappe se situe à un niveau d'environ 15 mètres de profondeur.

La nappe présente une qualité variée, en fonction des critères :

- Bonne pour l'altération par les matières azotées hors nitrates (l'ammonium et éventuellement les nitrites) et par les micropolluants minéraux (les métaux),
- Moyenne pour les Nitrates ;
- Médiocre et déclinante sur l'altération par les particules en suspension,
- Médiocre et déclinante sur l'altération par le fer et le manganèse,
- Et mauvaise pour l'altération par les micropolluants organiques (les solvants chlorés, les PCB, et éventuellement les OHV).

En revanche, l'état patrimonial Phytosanitaires (l'altération par les Pesticides et par les Triazines) s'améliore.

2.1.3.4. Le risque d'inondation

La commune du Blanc-Mesnil est concernée par :

- Un risque d'inondation par ruissellement pluvial ;
- Un risque d'inondation dû à la remontée de la nappe phréatique.

Le risque d'inondation par ruissellement pluvial
Aggravés par l'urbanisation et l'imperméabilisation accrue des sols, les orages violents d'été restent actuellement le principal risque d'inondation,
Ces phénomènes climatiques et les inondations entraînées ont été l'objet de plusieurs arrêtés de catastrophe naturelle.

La prévention est l'objet de plusieurs mesures :

- L'alerte météorologique, par Météo-France auprès de la Sécurité Civile et du grand public par voie radiophonique et télévisuelle.
- L'information préventive, par le préfet sur les risques encourus et les mesures de sauvegarde prises.

Quatre bassins de rétention permettent de contenir le trop-plein des eaux pluviales en cas de fortes précipitations, les bassins du Pont-Yblon, du Vieux-Blanc-Mesnil, du Plateau-Montillet, et du Square Stalingrad. Ces ouvrages soulagent le réseau d'assainissement par temps de pluie, limitent le risque d'inondation, et réduisent la quantité de pollution envoyée dans les rivières.

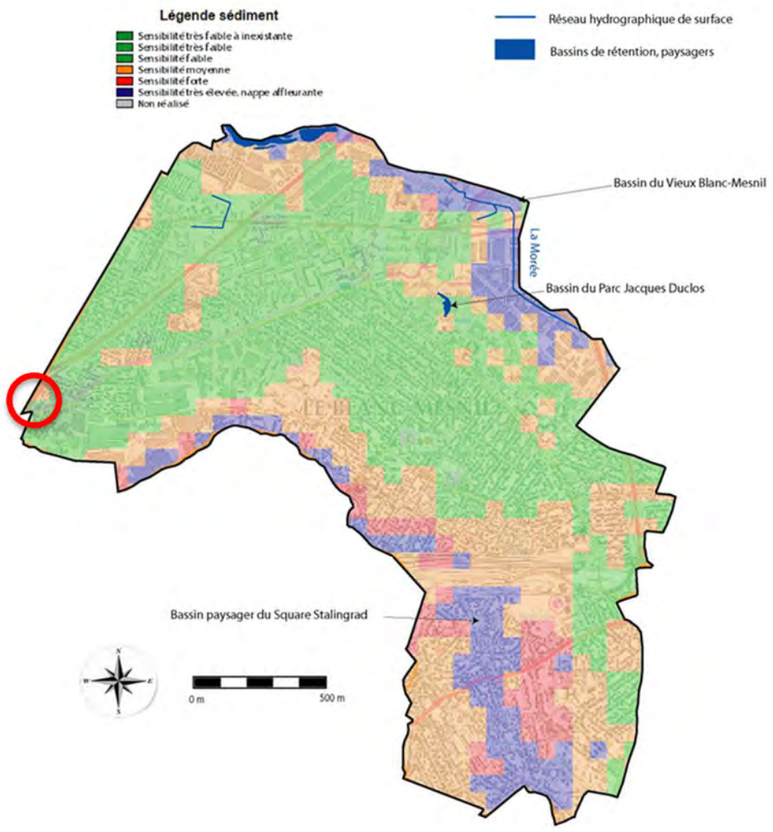
En tout état de cause, l'ilot est situé dans une zone soumise à un faible risque d'inondation.

Le risque d'inondation par remontée de la nappe phréatique
Le risque d'inondation par une remontée de la nappe découle de la topographie du territoire ainsi que des axes de ruissellement, ainsi que de la hauteur et de la charge de la nappe.

En tout état de cause, l'ilot est situé dans une zone soumise à un faible risque d'inondation.

La prévention du risque d'inondation
Aucun Plan de Prévention des Risques d'Inondation (P.P.R.I.) n'est prescrit sur le territoire de Blanc-Mesnil à ce jour.

Le risque d'inondation sur la commune du Blanc-Mesnil (source : rapport de présentation du P.L.U.)



2.1.4. L'ENVIRONNEMENT THERMIQUE

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence dans le quartier des îlots de chaleur importants, correspondant aux larges voies et aux grandes emprises d'activités présentes dans le quartier. Les jardins privés, non plus que les espaces verts des grands ensembles, peinent à jouer un rôle de régulateur thermique.

Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par des bâtiments mal isolés, notamment au niveau des locaux d'activités.

Deux réseaux de chaleur se trouvent d'ores et déjà dans le quartier ou à proximité, celui d'Aéroports de Paris et celui de Blanc-Mesnil-Energie-Services.
Les bâtiments du « programme 2 » peuvent potentiellement bénéficier d'une densification du réseau.

2.2. L'environnement naturel

2.2.1. L'ENVIRONNEMENT NATUREL (LA TRAME VERTE)

Après un riche passé agricole, la commune du Blanc-Mesnil est aujourd'hui presque totalement urbanisée, à l'exception de quelques grands espaces naturels, le Jacques-Duclos, le complexe des bassins de rétention étagés sur la Morée, et plusieurs grands secteurs sportifs (le stade Jean-Bouin, le stade Paul-Eluard, le stade J.-Héras...), même si la nature « végétale » des lieux reste un peu artificielle, auxquels s'ajoutent les franges de certaines infrastructures, comme les talus en remblai de l'autoroute A3.
L'ilot est éloigné des principaux jardins ouverts au public.

Sur une superficie totale de 807 hectares, la ville de Blanc-Mesnil compte 68 hectares d'espaces verts publics répartis sur 190 sites, soit 1/12e de son territoire. Le ratio est donc de 12,7 m² par habitant.

La trame verte (le couvert végétal existant) est donc massivement constituée par des éléments épars, parfois contigus :

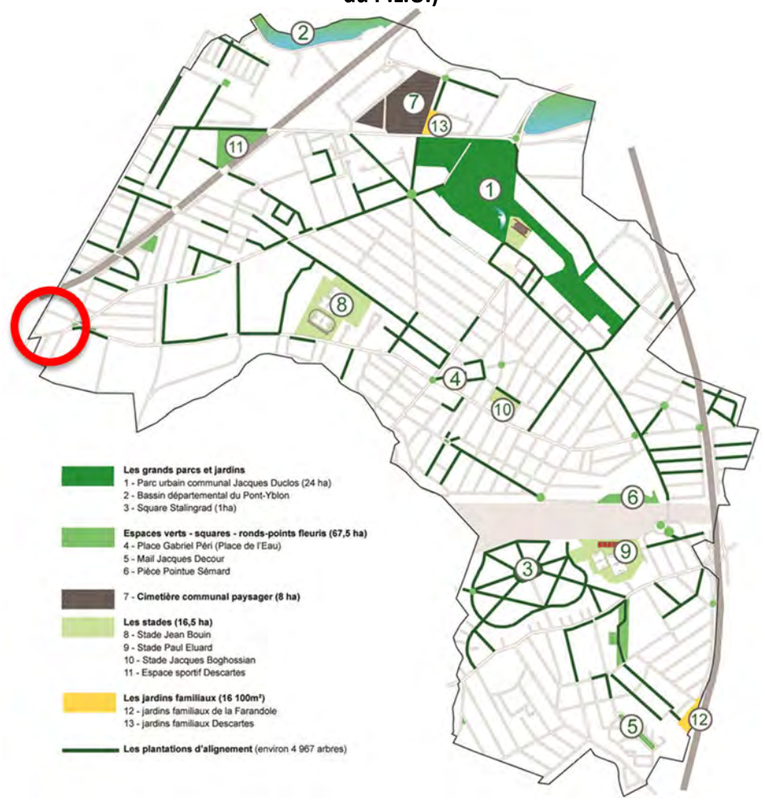
- Les jardins privatifs des secteurs pavillonnaires,
- Les espaces verts des « grands ensembles »,
- Les plantations d'alignement sur diverses voies de la commune, et sur l'emprise de la S.N.C.F.,
- Les mails et places, les squares et carrefours.

La ville gère 4,5 hectares de squares et de jardins.

Néanmoins, la présence végétale sur les espaces publics reste disparate, voire insuffisante, et ne complète pas avec beaucoup d'évidence la trame urbaine.

L'ilot est bordé par un unique alignement d'arbres, planté sur le terre-plein bordant la rue Marcel-Paul. Cet alignement est doublé par celui planté sur la partie occidentale de l'avenue, sur le territoire de Bourget.
Un autre alignement existe sur le flanc méridional de l'avenue Charles-Floquet, au droit de la zone industrielle de la Molette.
Enfin, le carrefour à l'est de l'ilot comporte sur ses terre-pleins latéraux, plusieurs arbres isolés, formant deux squares minuscules.

Les parcs, les jardins, et les alignements d'arbres du territoire blanc-mesnilois (source : rapport de présentation du P.L.U.)



2.2.2. L'ENVIRONNEMENT NATUREL (LA FAUNE ET LA FLORE)

2.2.2.1. La faune

À Blanc-Mesnil, dont le territoire est presque entièrement urbanisé, la faune est représentée par les espèces caractéristiques de la petite faune urbaine, la faune domestique et la faune inféodée aux activités humaines. Dans les zones pavillonnaires peu denses, la faune avicole est plus étendue.
La biodiversité dans les espaces urbains reste néanmoins insuffisante.

Aucune espèce n'est particulièrement protégée sur le territoire de Blanc-Mesnil.

2.2.2.2. La flore

S'il ne classe aucun espace boisé, le P.L.U. de Blanc-Mesnil délimite plusieurs « espaces verts protégés : Le parc Jacques-Duclos, le square Stalingrad, le boulevard Jacques-Decour, notamment. Ces espaces verts regroupent les principaux massifs boisés du territoire communal.
Près de l'ilot, le document graphique du P.L.U. délimite une bande de « plantations à réaliser autour du Carré des Aviateurs.

Toutefois, la faible densité de la nappe pavillonnaire, comme les « espaces verts » des « grands ensembles », comportent de très nombreux arbres, qui donnent un caractère très vert à l'espace urbain.

La flore urbaine de Blanc-Mesnil ne comprend pas d'essence protégée à un titre particulier.

2.3. L'environnement urbain

2.3.1. LE PAYSAGE URBAIN

2.3.1.1. La formation du tissu urbain

De l'époque gallo-romaine à l'aube des temps modernes
Le territoire de l'actuelle commune de Blanc-Mesnil, se situe sur la frange orientale de l'ancienne route gallo-romaine menant de Lutèce aux contrées Nord de l'Empire.

Pendant près de quatre cents ans, la petite seigneurie du Blanc-Mesnil jouxte la "chapelle du titre de Notre-Dame", qui suscite un pèlerinage.
L'accès aisé à la chapelle Notre-Dame et le rayonnement du pèlerinage, entraînent un certain développement du hameau, autour du lieu marial et de ses dépendances.

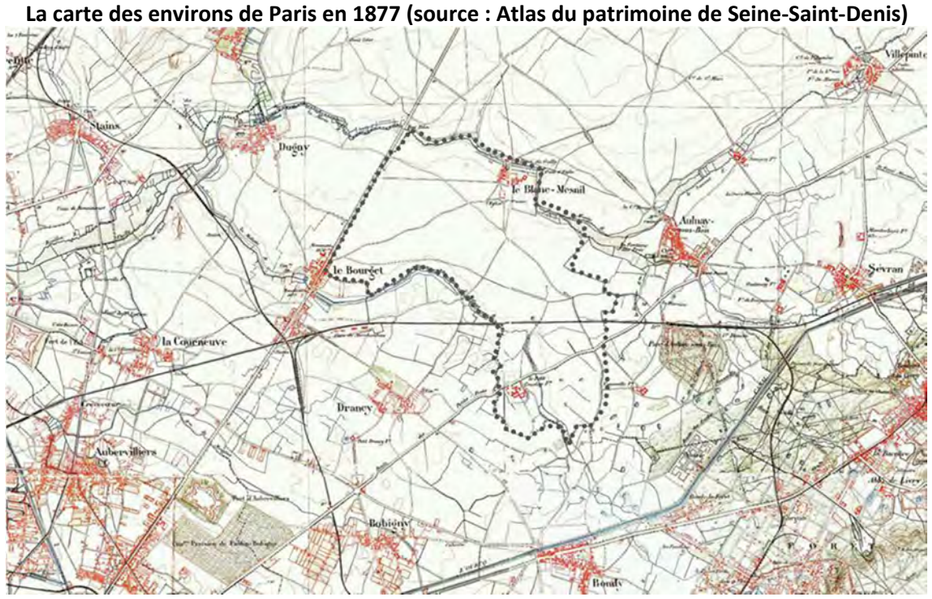
En 1475, est bâti un château, au centre d'un dispositif formé de l'allée domaniale, greffée sur la route royale, d'une allée transverse, menant au fief du Coudray, et d'un parc agrémenté de terrasses et de jardins. Comme le château, détruit pendant la Révolution, ce dispositif a disparu sous les aménagements urbains et routiers.

De l'époque gallo-romaine à l'aube des temps modernes, le territoire de Blanc-Mesnil a finalement peu changé.

La paroisse de Blanc-Mesnil est ensuite rattachée à la municipalité d'Aulnay-les-Bondis, puis érigée en une commune autonome.

L'arrivée du chemin de fer et le début des lotissements
La construction de la ligne de chemin de fer de Paris à Soissons, en 1858, marque le véritable essor de la commune, ainsi que l'aménagement d'une gare à Drancy puis à Blanc-Mesnil.
Ces gares suscitent, sur une bande de terre jouxtant la voie ferrée, la construction d'une dizaine de pavillons pour les cheminots, puis les lotissements successifs des terres agricoles : 6 000 pavillons en douze ans. Une nouvelle trame viaire est superposée, bien ou mal, à la maigre trame de l'époque agricole.

La carte des environs de Paris en 1877 (source : Atlas du patrimoine de Seine-Saint-Denis)



Face à un développement urbain incontrôlé et médiocre, la Ville de Blanc-Mesnil engage au cours des années 30 un effort d'équipement des quartiers neufs, notamment en construisant des rues et des réseaux publics.
L'essentiel de la nappe pavillonnaire couvre la partie centrale de la commune, puis les abords de l'ancienne route nationale et les quartiers sud, et le "barycentre" du Blanc-Mesnil, avec ses équipements, ripe alors naturellement vers les nouvelles zones habitées.
De 3.893 habitants en 1921, la commune passe alors à 10 688 habitants en 1926, puis 19 343 en 1931, sur 340 hectares de lotissements successifs (40 %).
En même temps, la zone industrielle de la Molette est aménagée à proximité de la voie de chemin de fer.

L'aménagement de l'aéroport du Bourget et le développement des activités industrielles
Les activités aéronautiques se sont développées dès 1910 sur le territoire voisin du Bourget, après la création de l'aérodrome, autour de l'aérogare et au long de la route nationale 2.
Ces activités industrielles entraînent la construction des premières habitations à bon marché destinées à accueillir les ouvriers des entreprises.
Avant la Seconde Guerre Mondiale, la commune de Blanc-Mesnil est devenue donc une vraie ville, à l'exception du "Vieux Pays", isolé dans son environnement rural.

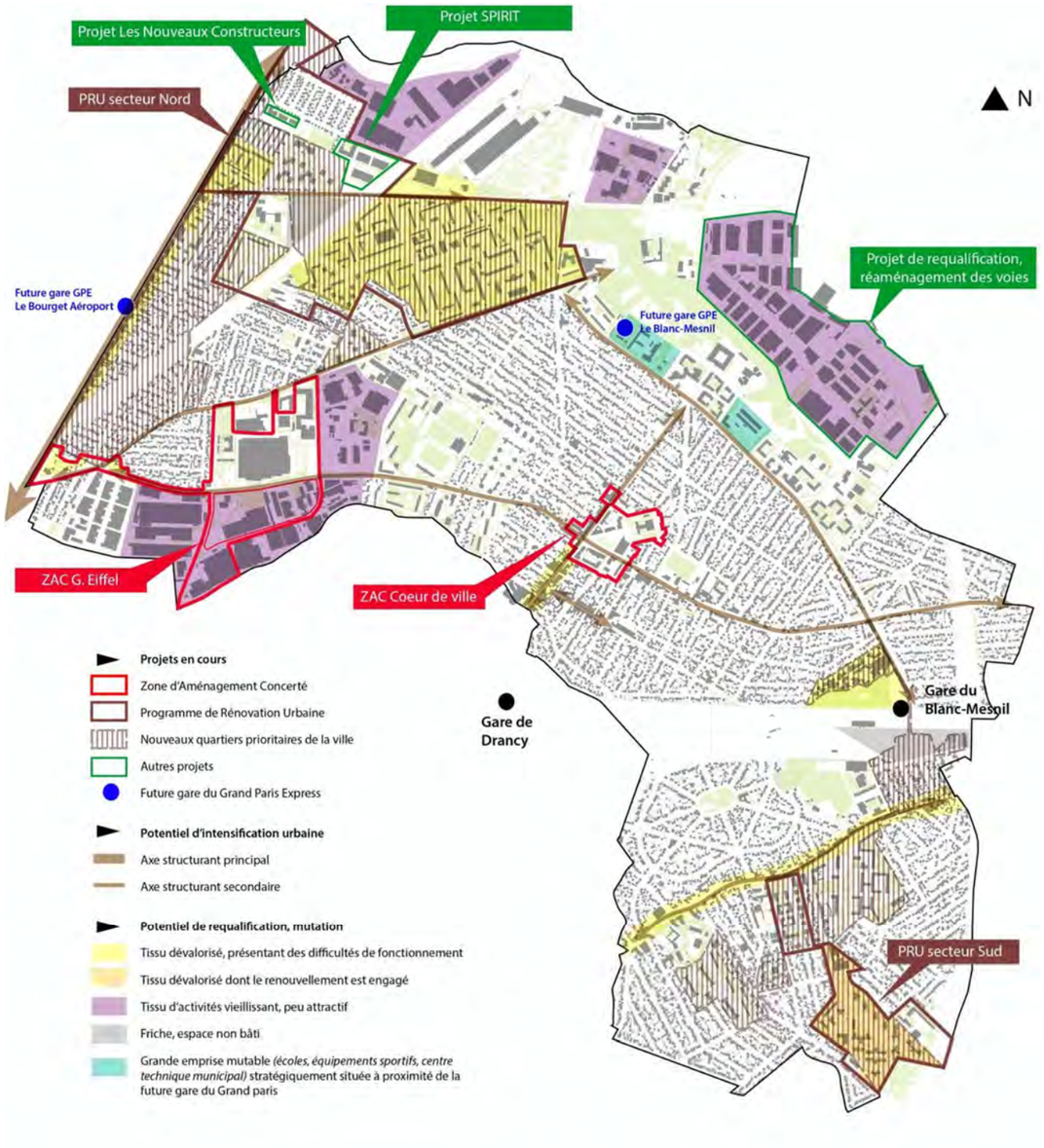
La reconstruction et la période des grands ensembles
Au sortir de la Seconde Guerre Mondiale, la ville est sinistrée à plus de 40 %. Un "plan d'aménagement communal", en 1949, affecte des vastes zones encore agricoles à des opérations de construction de « grands ensembles ». Ainsi, entre 1957 et 1974, 31 cités et plus de 7 000 logements collectifs sont construits par de grands bailleurs parisiens ou nationaux, accentuant la ségrégation territoriale.
Dans les années 1960, l'Autoroute du Nord (A 1) coupe le territoire communal en son milieu, et détruit les derniers restes du noyau villageois. Au nord, de nombreuses zones d'activités industrielles, tertiaires, ou commerciales, achèvent la partition du tissu urbain.
Au milieu des années 1970, le territoire communal est pratiquement totalement urbanisé, la croissance de la population devient modérée (48 328 habitants en 1968, pour 56 346 en 2016).

La période actuelle
Depuis lors, un développement ponctuel de l'habitat et des opérations urbaines (la Z.A.C. « Pierre-Sémard », l'opération immobilière des "Résidentiales Guynemer", la Z.A.C. "Cœur-de-Ville") ont porté la croissance urbaine.
La commune du Blanc-Mesnil est aujourd'hui confrontée à plusieurs défis :

- Requalifier ses zones d'habitat et/ou d'activités ;
- Préserver ses qualités et renforcer son identité ;
- Développer la mobilité sociale et fonctionnelle ;
- Promouvoir le "développement durable".

Plusieurs opérations dites de "renouvellement urbain" sont ainsi en cours sur les quartiers d'habitat collectif.

Les projets en cours lors de la rédaction du P.L.U. (source : rapport de présentation du P.L.U.)



2.3.1.2. La structure urbaine

Si de nombreuses traces du passé ont été effacées, subsistent quelques rares tracés viaires ou cadastraux :

- L'avenue de la Division-Leclerc et l'avenue Pasteur correspondent à l'ancien tracé du « Chemin de Notre-Dame »,
- L'avenue Aristide-Briand correspond à l'ancien tracé du « Chemin du Bourget au Blanc-Mesnil »,
- L'avenue Henri-Barbusse correspond à l'ancien tracé du « Chemin de la Salle des Frênes »,

- L'avenue Charles-Floquet et l'avenue de la République correspondent à l'ancien tracé du « Chemin des Haricotiers »,
- L'avenue Paul-Vaillant-Couturier correspond à l'ancien tracé de la « Route des Petits-Ponts »,
- L'axe de l'Avenue Descartes (la route nationale 2) correspond à l'ancienne « Allée du Château »,
- L'avenue du 8-Mai-1945 correspond à la route royale de Paris à Lille.
- Ces axes ne sont toutefois pas mis en valeur.

Les autres tracés ou éléments historiques (comme l'ancien domaine forestier du Coudray) ont disparu, ou ont été fortement dégradés, notamment par des aménagements routiers mal insérés dans le tissu urbain.

Certaines perspectives également qui auraient pu continuer, ou commencer, d'exister, ont été délibérément bloquées.

A l'exception de l'avenue du 8-Mai-1945, à l'ouest, et de l'autoroute A3, à l'est, les anciennes limites visibles du territoire communal ont été effacées : Les secteurs pavillonnaires sont imbriqués avec ceux de Drancy et d'Aulnay ; le secteur industriel de la Molette est imbriqué avec celui du Bourget ; au Nord, les secteurs industriels du Coudray et du Pont-Yblon sont intégrés dans l'ensemble de Parinor-Garonor.

En outre, les saignées artificielles dans le paysage (les autoroutes A1 et A3, la gare de triage...) ont isolé au passage des pans entiers du tissu urbain.

2.3.1.3. La silhouette urbaine (source : rapport de présentation du P.L.U.)

Les ensembles bâtis offrent une grande diversité d'aspects et de volumes, avec des oppositions parfois tranchées entre les quartiers, voire, dans les quartiers, entre les bâtiments. Les ruptures d'échelle sont importantes entre la nappe pavillonnaire et les grands ensembles collectifs, ou les volumes longilignes des entrepôts logistiques.

L'habitat pavillonnaire, issu majoritairement des constructions des "mal-lotis" du début du XXe siècle, présente généralement une image architecturale sans grand caractère. Les parcelles sont étroites, les jardins des cœurs d'îlots impénétrables. Les clôtures sont disparates. L'espace public est souvent dégradé.

Les ensembles collectifs, à l'exception des opérations les plus récentes (la Z.A.C. du Centre-Ville, le quartier du Forum...), souvent tournées vers le pastiche, sont rarement insérés dans le tissu urbain environnant.

Le territoire est maillé par de très nombreux équipements publics, qui sont peu valorisés dans le paysage et le tissu urbain, à l'exception de l'Hôtel de Ville sur sa place diagonale et du complexe du «Forum» sur la Place de la Libération, ce qui les empêche de qualifier et de former véritablement des repères dans la ville.

Les gares de la S.N.C.F. (et notamment la gare du Blanc-Mesnil) manquent totalement d'envergure pour des « portes d'entrée » dans la ville pour le visiteur...

Les zones d'activités existantes offrent par endroits le spectacle d'emprises foncières devenues des friches industrielles ou des terrains en déshérence ; le secteur Danzas-Garonor ou le secteur du Coudray sont dénués de toute urbanité.

Certains secteurs de la ville offrent enfin une image urbaine relativement dégradée, avec une grande disparité de volumes, d'affectations et d'enseignes (comme la façade sur l'Avenue du 8-Mai-1945, en face des aérogares du Bourget notamment).

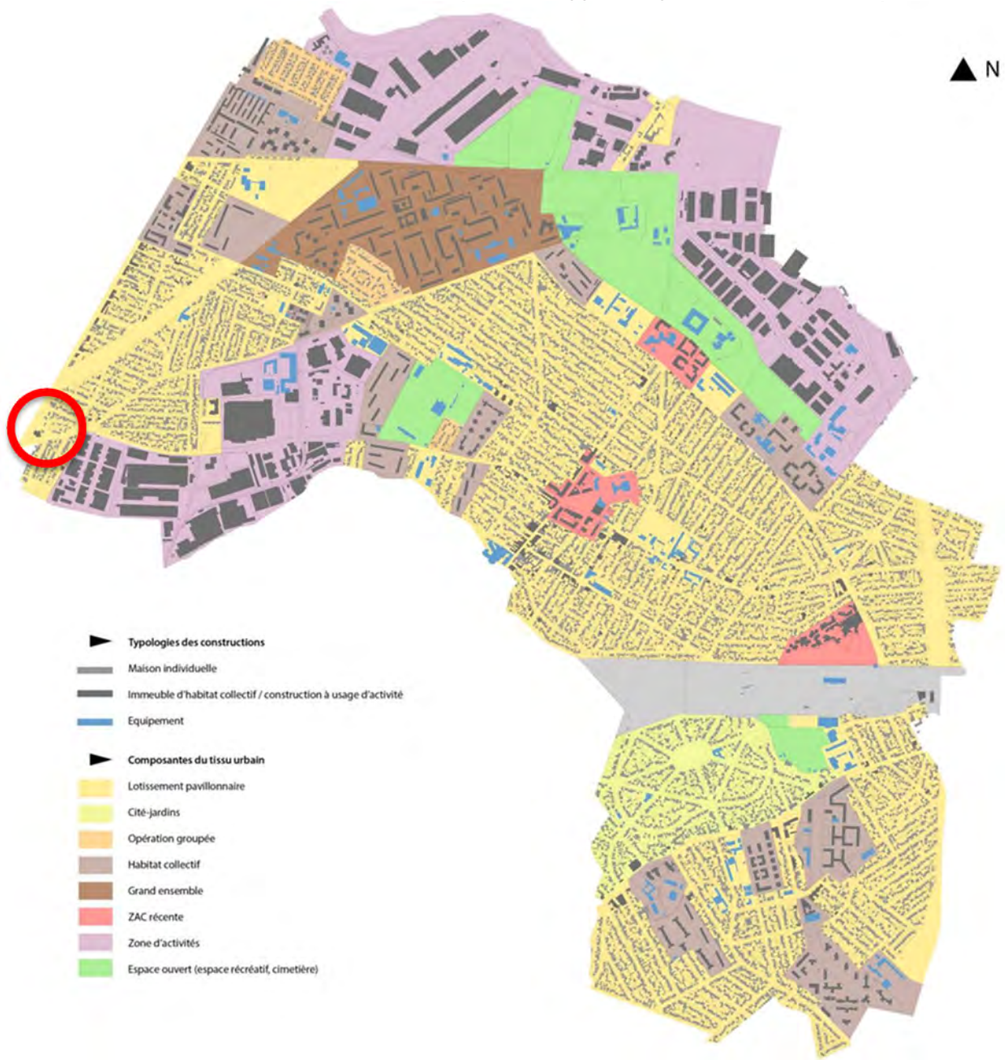
Pour le visiteur, l'ilot appartient, par sa situation à l'entrée sur le territoire Blanc-Mesnilois, venant de Paris ou du Bourget, à cette dernière séquence : La succession d'une station-service, d'une friche, et d'un parking, contribue à l'image dégradée de l'Avenue du 8-Mai-1945, que le traitement folklorique des façades des constructions projetées ne pourra réduire.

2.3.1.4. Les différents quartiers et les tissus différenciés

L'aménagement de la commune ne correspond pas au schéma classique d'une l'organisation spatiale concentrique : Le noyau encore villageois, les faubourgs anciens, la nappe pavillonnaire et « grands ensembles » coexistent dans les trois principaux quartiers, le sud, le centre, et le nord. Toutefois les zones d'aménagement concerté (les Z.A.C.) installent une certaine diversité de fonctions (la Z.A.C. du Cœur de Ville, l'ancienne Z.A.C. Pierre-Sémard, l'ancienne Z.A.C. Libération, et l'ancienne Z.A.C. de la Molette).

L'ilot est compris dans le tissu pavillonnaire issu des lotissements du début du XXe siècle, et proche de la zone industrielle de la Molette.

Les tissus urbain de Blanc-Mesnil (source : rapport de présentation du P.L.U.)



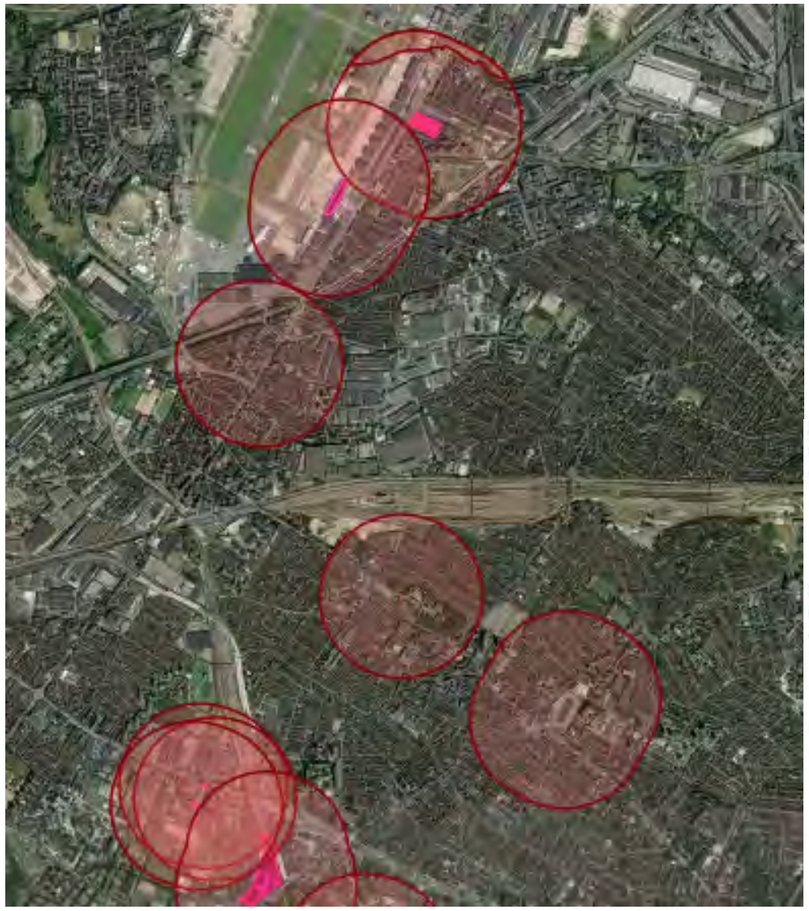
2.3.1.5. Le patrimoine urbain et architectural

Sur le territoire de Blanc-Mesnil, les éléments anciens du patrimoine, antérieurs à la fin du XIXe siècle, sont rares, hors les restes des deux fermes de Notre-Dame et de Groslay et de quelques bâtisses rurales dans le Vieux-Village.

Le territoire communal compte quelques témoignages remarquables du patrimoine architectural contemporain avec notamment la cité de l'architecte Germain Dorel et les nombreux ouvrages et bâtiments dus à l'architecte André Lurçat, dont on trouve, regroupée au Blanc-Mesnil, une part significative de la production.

Certains secteurs de la commune enfin offrent une image urbaine et paysagère digne d'être préservée, moins en tant qu'œuvre d'architecture au sens propre que comme témoignages d'une organisation spatiale et urbaine caractéristique d'une époque et d'une certaine pensée sur la ville : Par exemple la « cité-jardin » du Square-Stalingrad.

L'ilot est situé dans le périmètre de protection autour de l'église Saint-Nicolas du Bourget.



2.3.2. LE QUARTIER

2.3.2.1. Le tissus pavillonnaire

Par sa situation sur le territoire communal, l'ilot appartient au tissu pavillonnaire issu des lotissements du début du XXe siècle :

Les tissus pavillonnaires à Blanc-Mesnil (source : rapport de présentation du P.L.U.)

Par sa situation sur le territoire communal, l'ilot apparaît aussi comme une dépendance, une extension, du centre du Bourget et non comme une entrée sur le territoire blanc-mesnilois, cette étant plutôt exprimée par la large tranchée de l'autoroute A 1.
Sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, comme sur les rue voisines, le maillage des voies est rectiligne, quasi-perpendiculaire, formant des îlots réguliers, à l'exception de la rue de l'Abbé-Niort, formant un biais dans la trame et en entraînant une déformation sur ses franges.

Si elle est figée dans sa trame parcellaire (l'étroitesse et la faible profondeur des parcelles issues des lotissements du début du XX^{e} siècle ne permettent guère leur redécoupage, en largeur ni en profondeur), la nappe pavillonnaire n'est pas figée dans ses constructions.
De nombreuses substitutions de maisons neuves aux pavillons dégradés ont eu lieu dans les ilots proches de l'ilot concerné ; mais les regroupements de parcelles sont rares

2.3.2.2. La zone industrielle de la molette

L'ilot est proche de la Zone Industrielle de la Molette, la plus ancienne zone d'activité de Blanc-Mesnil, qui couvre environ 56 hectares sur le territoire communal. Elle accueille 170 établissements et 1 800 emplois (en décembre 2014).
Depuis l'avenue du 8-Mai-1945 et la rue de l'Abbé-Niort, elle est principalement desservie par l'avenue Charles-Floquet et l'avenue Aristide-Briand, ce qui accroit les nuisances autour de ces voies.
La zone industrielle de la Molette constitue une rupture à différentes échelles, qui en fait une quasi-enclave au sein du tissu urbain, avec ses voies incomplètes et mal entretenues et ses bâtiments, souvent vétustes et inadaptés.

Le Carré des Aviateurs, aménagé récemment sur une emprise de 6 hectares au sein de la zone industrielle de la Molette, concourt toutefois à la revalorisation du quartier.

2.3.3. L'ENVIRONNEMENT BATI PROCHE

Sur le territoire de Blanc-Mesnil, l'environnement bâti proche présente une forte densité, un important linéaire de voirie, une absence d'espace public autre que ladite voirie. Le stationnement se fait au long des voies et souvent de manière « sauvage » sur les trottoirs.

Environ 60 % des « jardins » sont répartis en une bande étirée au bord de la rue et une entité plus confortable à l'arrière de l'habitation des parcelles.
L'espace est systématiquement clos sur la rue par des clôtures continues et relativement homogènes.
Les jardins mitoyens forment ainsi un vaste espace vert au cœur des ilots, mais scindé et souvent envahis par des petits bâtiments, qui contribuent à imperméabiliser les sols et à réduire la trame verte.

2.4. L'écoumène

2.4.1. LA DEMOGRAPHIE

2.4.1.1. Les données passées

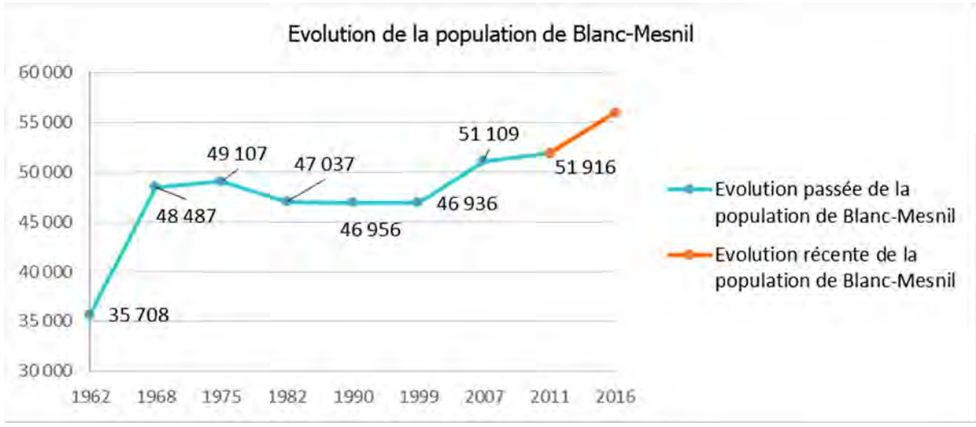
Lors de l'élaboration du P.L.U., la commune de Blanc-Mesnil comptait 46 936 habitants. Ce chiffre n'avait pratiquement pas changé entre 1982 et 1999, au contraire de certaines communes voisines.
En 2011, lors de la révision du P.L.U., la commune accueillait 51 916 habitants. La population a donc connu une croissance démographique importante entre 1999 et 2011, accroissant la densité humaine.

2.4.1.2. Les données récentes

Selon les données officielles au 1er janvier 2019, la commune de Blanc-Mesnil accueille :

- Une « population municipale » de 55 987 habitants ;
- Une « population comptée à part » de 359 habitants ;
- Une « population totale » de 56 346 habitants.

Ces données constituent les « populations légales » de Blanc-Mesnil. Elles montrent que la croissance démographique est demeurée importante entre 2011 et 2016.



Depuis la révision du P.L.U., en 2016 (le diagnostic du P.L.U. était basé sur les chiffres du recensement de 2011, les données actuelles, publiées le 9 août 2019, sont issues du recensement de 2016), les données récentes montrent les évolutions suivantes :

- La répartition de la population par grandes tranches d'âges est restée stable ;
- L'indicateur de jeunesse est resté particulièrement élevé ;
- La taille moyenne des ménages a sensiblement augmenté ;
- Le nombre des ménages d'une personne a crû légèrement, le nombre des « familles monoparentales » plus sensiblement ;
- Le nombre des familles de plus de 3 enfants a continué de croître ;
- La population étrangère a continué de croître ;
- La répartition de la population par catégories socio-professionnelles est demeurée stable, avec une forte dominante des employés et des ouvriers ;
- Le nombre des personnes actives ayant un emploi a baissé, a contrario, le taux de chômage a nettement augmenté ;
- Le solde naturel est resté stable et dynamique, le solde migratoire est redevenu positif.

La répartition de la population dans les quartiers reste similaire à celle de 1999, mais les nombreuses constructions à venir sur le sud et sur le centre de la ville, dont celles de l'ilot, ainsi que les nombreux projets d'aménagement ont commencé de la modifier.

En 2016, la médiane du revenu disponible par unité de consommation est de 15 804 €, la part des ménages fiscaux imposés est de 42,2 %.

2.4.2. LE LOGEMENT

2.4.2.1. Le parc global

Depuis la révision du P.L.U., en 2016, les données récentes montrent les évolutions suivantes :

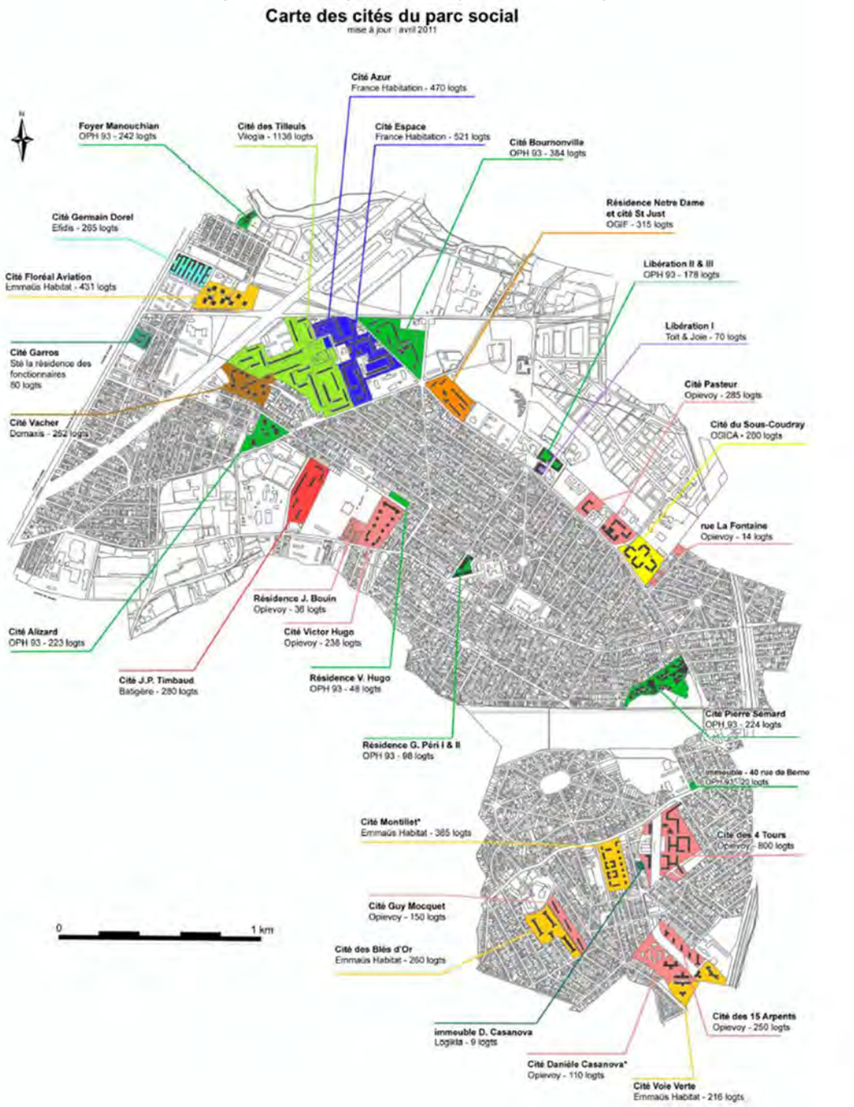
- Le nombre des logements a crû de 19 162 à 20 928 unités ;
- La part des résidences principales a légèrement diminué ;
- A contrario, le nombre des résidences occasionnelles ou secondaires a plus que doublé, et le nombre des logements vacants a légèrement crû ;
- Malgré quelques constructions, la part des maisons individuelles a baissé ; a contrario, la part des appartements dans les résidences principales a augmenté ;
- Si le nombre moyen des pièces des pavillons est resté stable, celui des appartements a baissé ;
- La part des propriétaires des résidences principales a baissé.

Le programme envisagé dans l'ilot implique la démolition préalable de quelques pavillons, et contribuera à augmenter la part des appartements dans le parc des résidences principales de Blanc-Mesnil (environ 338 appartements remplaçant 11 pavillons unifamiliaux). De même, la réalisation du projet contribuera à abaisser le nombre moyen des pièces des logements à Blanc-Mesnil.

2.4.2.2. Le parc social

La commune de Blanc-Mesnil comptait 42.5 % de logements sociaux au 1er janvier 2014. La ville ne dispose pas d'office municipal d'H.L.M. mais 12 bailleurs sociaux officient sur le territoire communal.
Malgré cette part très élevée de logements sociaux, les demandes restent nombreuses.
Les logements sociaux sont inégalement répartis sur les trois quartiers : En 2011, 47 % des locataires d'une H.L.M. résidaient dans le quartier Nord.

La répartition du parc social (source : P.L.H.)



A l'exception de ceux d'opérations récentes, le parc des logements sociaux date de la fin des années 1950 et des années 1960 et pose aujourd'hui des questions liées au vieillissement et à la modernisation des logements et des autres bâtiments des cités.

2.4.3. L'ECONOMIE

2.4.3.1. Les données récentes

Depuis la révision du P.L.U., en 2016, les données récentes montrent les évolutions suivantes :

- Le nombre des emplois proposés dans la commune de Blanc-Mesnil a augmenté entre 2011 et 2016, après une baisse sensible entre et 2011 ;
- Le nombre des personnes actives, ayant un emploi et résidant dans la commune de Blanc-Mesnil, a augmenté entre 2011 et 2016 ;
- Mais la part des emplois de cadres et de professionnels intellectuels supérieurs a baissé ;
- La part de l'industrie dans les emplois proposés a baissé, au profit des emplois proposés dans le commerce, les transports, les services divers, l'administration publique, l'enseignement, la santé, l'action sociale.

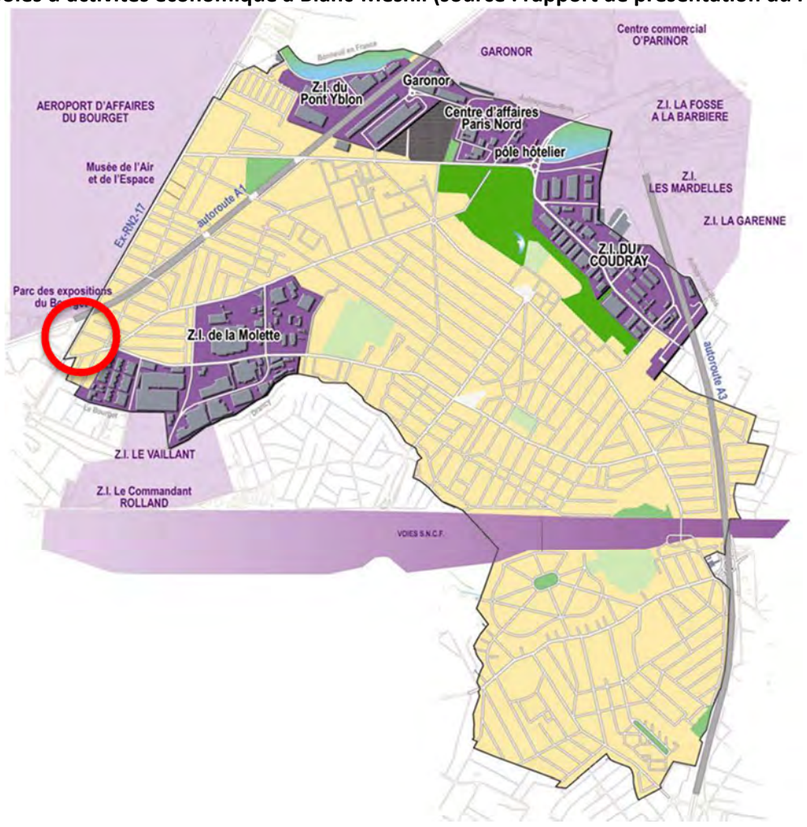
Le nombre des emplois proposés dans la commune ayant moins augmenté que celui des personnes actives, ayant un emploi et résidant dans la commune, l'indicateur de concentration d'emploi a baissé, de 57,8 à 56,6. La commune de Blanc-Mesnil attire donc moins d'emplois nouveaux que d'habitants nouveaux. Le programme envisagé sur l'ilot ne comporte aucune surface commerciale ou tertiaire nouvelle, il contribuera donc à la baisse de l'indicateur de concentration d'emploi.

En 2018, 757 entreprises nouvelles ont été créées, surtout dans les domaines du commerce, du transport, de l'hébergement, et de la restauration.
AU 31 décembre 2018, le territoire de Blanc-Mesnil accueille 3 150 entreprises, dont près de la moitié dans la construction.

2.4.3.2. Les pôles économiques

L'essentiel de l'emploi est localisé dans six zones d'activités qui concentrent le potentiel de redéveloppement économique de la ville :

Les pôles d'activités économique à Blanc-Mesnil (source : rapport de présentation du P.L.U.)



La zone industrielle de la Molette
La zone industrielle de la Molette est, sur le territoire de Blanc-Mesnil, le principal pôle des emplois proposés aux futurs résidents de l'ilot. Elle s'étend toutefois sur les communes voisines du Bourget et de Drancy. Elle couvre 56 hectares sur le territoire de Blanc-Mesnil.
Le parc de la Molette, sur le territoire communal, accueille environ 170 établissements, et environ 1 800 emplois.
L'industrie a laissé place principalement à la logistique et au stockage, et partiellement à l'activité industrielle moyenne ou tertiaire avec quelques P.M.E. dynamiques.
Cette zone est aujourd'hui l'objet d'une mutation importante, engagée par la création du Carré des Aviateurs, l'installation du centre commercial Plein-Air, et poursuivie par la réalisation de la Z.A.C. Gustave-Eiffel.

Le Carré des Aviateurs
Créé en 2004, le Carré des Aviateurs, situé dans la zone de la Molette, est un parc d'activité et de stockage offrant une surface totale de 30 000 m², et proposant près de 500 emplois.

La Z.A.C. Gustave-Eiffel
La Z.A.C. Gustave-Eiffel constitue la première phase opérationnelle de la reconversion du site de la Molette. L'opération vise à développer un quartier mixte autour notamment d'un centre commercial, d'un collège, de logements, d'équipements, et de bureaux. Le programme de la Z.A.C. prévoit en particulier, dans l'ilot, la réalisation d'un programme dense et mixte de logements, de bureaux, et de commerces.

Les autres pôles de Blanc-Mesnil
Les autres pôles blanc-mesnilois d'activités sont éloignés de l'ilot, et mal accessibles par les transports collectifs depuis le site :

- La zone du Coudray, sur 43 hectares (dont 39 au Blanc-Mesnil), accueille environ 130 établissements, et environ 1 250 emplois salariés.
- Créé en 1970, le parc d'activités de Garonor, sur 75 hectares (dont 14 hectares au Blanc-Mesnil et 61 hectares à Aulnay-sous-Bois) et plus de 350 000 m² de locaux, accueille 17 entreprises pour plus de 90 emplois.
- Créée en 1971, la zone du Pont-Yblon s'étend sur 13,5 hectares, accueille 22 entreprises dont un hôtel et près de 200 emplois.
- Situé à proximité des zones logistiques de Garonor et du Pont-Yblon, le Centre d'Affaires de Paris-Nord, créé en 1973, est un parc entièrement clos de 4 hectares et couvre 52 000 m² dans 3 immeubles accueillant une soixantaine d'établissements, Mais le site est vieillissant, mal entretenu, et sous-occupé.
- Créé en 1991, l'espace Descartes s'étend sur 2 hectares et accueille 3 hôtels du Groupe Louvre Hôtels et un hôtel destiné à l'hébergement d'urgence, pour une capacité d'accueil de 550 chambres.

Enfin, installée au centre d'affaires de Paris-Nord depuis janvier 2010, la Maison de l'Emploi et du Développement Economique rassemble, dans 500 m² de bureaux, une mission locale dédiée aux jeunes de moins de 25 ans, une association Blanc-Mesnil Développement, destinée aux créateurs d'activités, le service communal du développement économique, et la Boutique du Commerce, dédiée aux commerçants.

Le pôle métropolitain du Bourget
La plate-forme du Bourget est le premier aéroport d'affaires d'Europe, avec des équipements majeurs (l'aérogare d'affaires, le parc des expositions, le Musée de l'Air) et des entreprises du domaine de l'aéronautique, regroupées au sein d'une vaste zone d'activité regroupant plus de 4 500 salariés.
La plate-forme (560 hectares) est située partiellement sur le territoire de Blanc-Mesnil.
Pour faire face à la demande des entreprises l'aéroport de Paris-Le-Bourget a entrepris un ambitieux programme de développement et de modernisation de la plate-forme, comprenant une nouvelle entrée centrale «Aviation d'affaires», un pôle d'hébergements et de services, et un village d'entreprises proposant, à terme, jusqu'à 15 000 m² de bureaux et de locaux d'activités.

Le pôle du Bourget fait partie des territoires stratégiques de développement métropolitain du Grand Paris, pour lequel un Contrat de Développement Territorial (C.D.T.) a été validé par l'Etat le 20 mars 2012. Cet accord place le projet économique et l'emploi au cœur de la stratégie de développement du territoire et ambitionne d'articuler quatre dimensions économiques :

- Le développement de l'aviation d'affaires et des services liés ;
- La constitution d'un cluster aéronautique ;
- La constitution d'un pôle de formation professionnelle ;
- Et enfin le renforcement des activités évènementielles et la modernisation des équipements professionnels et publics.

Ce projet confirme l'énorme potentiel métropolitain des communes du pôle du Bourget et a fait émerger sept grandes lignes de force, dont, près de l'ilot, la construction d'une gare au Musée de l'Air et de l'Espace, desservie par le Grand-Paris-Express, et la requalification de la R.D. 932, avec des promenades paysagères et piétonnières entre les deux gares du Grand Paris Express.

Les pôles métropolitains des environs
Plusieurs projets, dans les alentours, sont susceptibles de conforter le développement du cluster du Bourget :

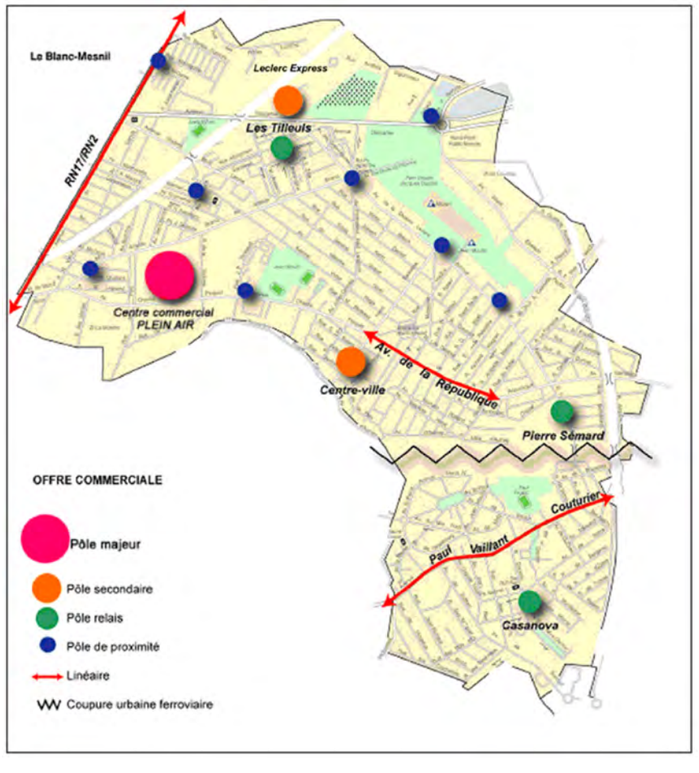
- Le centre commercial Aéroville à Tremblay-en-France et Roissy-en-France avec 65 000 m² de commerces et restaurants ;
- L'extension du Parc International des Expositions de Paris-Nord Villepinte avec 70 hectares et 150 000 m² de nouvelles surfaces ;
- L'extension de l'Aérogare de Roissy-Charles-de-Gaulle ;
- La densification de Paris-Nord-2 avec de nouvelles surfaces d'activités et de services destinés aux entreprises et aux salariés ;
- La Z.A.C. Sud-Roissy, sur près de 200 hectares ;
- Le Triangle de Gonesse, un vaste territoire de 1 000 hectares de terres agricoles sacrifiées au profit d'un quartier d'affaires, d'un centre commercial, et d'une base de loisirs.

2.4.3.3. Les pôles commerciaux

Les pôles commerciaux sur le territoire de Blanc-Mesnil
La ville compte 460 commerces en 2015. Les deux principaux pôles commerciaux sont le centre commercial Plein Air et le centre-ville. Cependant, dans le centre comme sur le reste du territoire, le petit commerce blanc-mesnilois souffre d'une forte concurrence extra ou intramuros, due aux vastes centres commerciaux périphériques.

L'ilot est proche d'un pôle de proximité au long de l'avenue Aristide-Briand. Il est plus éloigné du récent centre commercial Plein-Air, et, a foriori, des commerces du centre.

L'offre commerciale à Blanc-Mesnil (source : rapport de présentation du P.L.U.)



Le Centre commercial Plein-Air
Le Centre commercial Plein-Air comprend un hypermarché, une galerie marchande de 50 boutiques, et une moyenne surface ; il une offre alimentaire importante et différentiée, complétée par une offre dense et diversifiée d'autres produits.

Les commerces du centre-ville
Les commerces du centre-ville sont répartis sur les rues Henri-Barbusse et Pierre-et-Marie-Curie. La rue Henri-Barbusse comprend un supermarché, la locomotive du centre-ville, des enseignes courantes, et des commerces divers ; la rue Pierre-et-Marie-Curie comprend des boutiques et des services ainsi qu'une supérette.
Toutefois, ces commerces sont éloignés et ne pourront satisfaire que les besoins extra-quotidiens des futurs résidents de l'ilot.

Les autres pôles commerciaux de Blanc-Mesnil
Les autres pôles commerciaux de Blanc-Mesnil, dont les centres commerciaux des Tilleuls et Danièle-Casanova, sont éloignés du site.

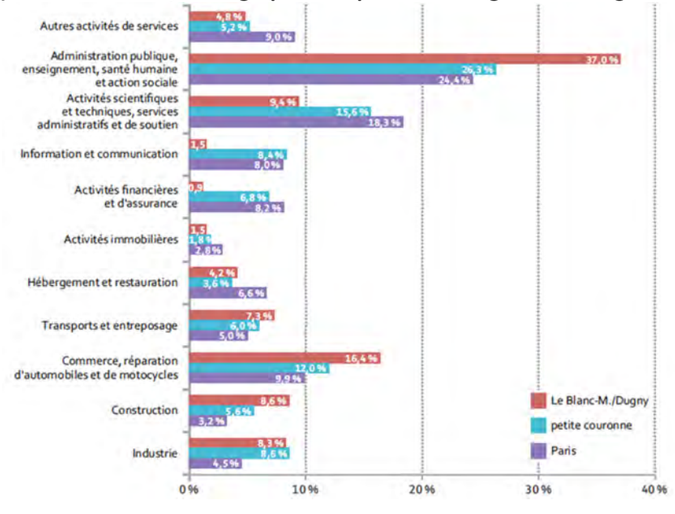
Les trois marchés forains (ou alimentaires), utiles à la cohésion et au développement des quartiers, sont aussi éloignés de l'ilot que les pôles commerciaux fixes.

La vie associative
La vie associative regroupe plus de 200 associations, rassemblant quelque 11 000 adhérents et plus de 2 200 bénévoles. Elles sont hébergées à la Maison des Associations, l'ancien cinéma Louis-Daquin.

2.4.3.4. L'emploi

Dans les communes du Blanc-Mesnil et de Dugny, une majorité d'emplois offerts appartiennent au secteur de l'administration, de la santé, et de l'enseignement, comme ceux des secteurs des secteurs du commerce et de la construction, sont surreprésentés par rapport à la petite couronne. Dans le quartier, les employeurs principaux apparaissent liés au site de l'aéroport du Bourget.
Les emplois commerciaux majeurs semblent associés à la zone d'activités de la Molette et en particulier le centre commercial Plein-Air au sud-est du quartier de la future gare.

La répartition des emplois proposés par secteur d'activité sur le territoire des communes de Blanc-Mesnil et Dugny (source : A.P.U.R., monographie du quartier de la gare Le-Bourget-Aéroport)



2.4.4. L'EQUIPEMENT

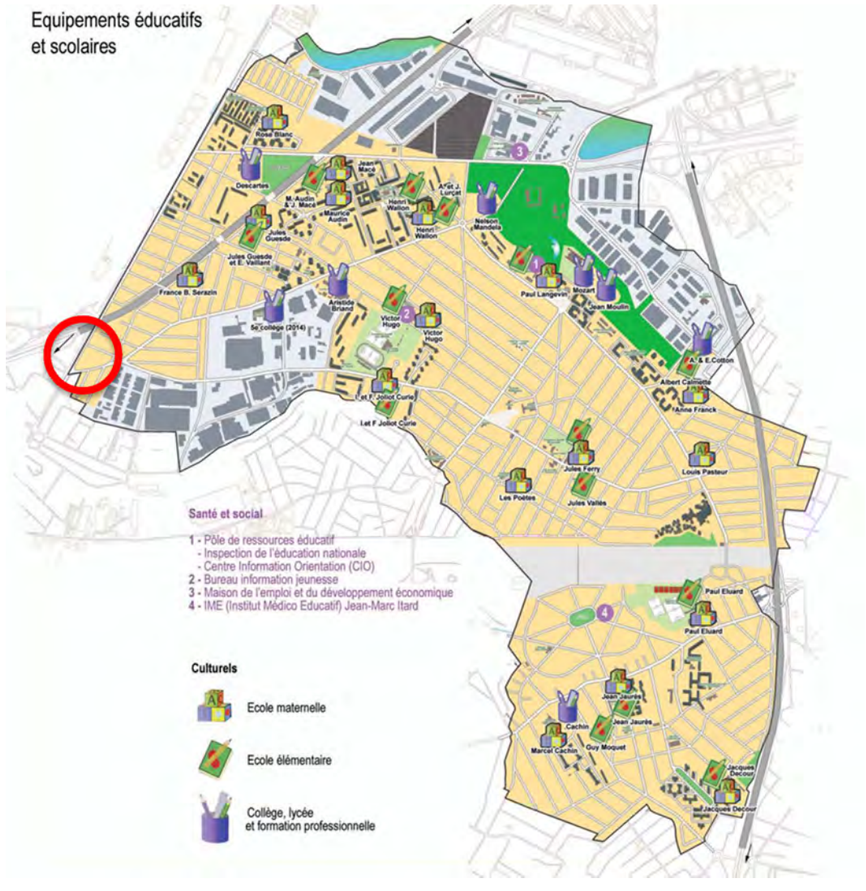
La ville de Blanc-Mesnil comporte une offre importante d'équipements et de services, répartis sur la totalité du territoire communal, dotant chaque quartier des équipements nécessaires à la vie urbaine.

2.4.4.1. Les équipements édilitaires et administratifs

L'Hôtel de Ville, le centre des finances publiques, le commissariat, la caserne des pompiers, la poste, et le pôle de solidarité Emile-Kahn sont essentiellement situés au centre-ville, autour de l'Hôtel de Ville ; ils constituent l'armature centrale des équipements publics à Blanc-Mesnil.
L'Hôtel de Ville est une référence architecturale dans l'œuvre de Lurçat, parfois même au point d'occulter le reste de sa production locale.

2.4.4.2. Les équipements scolaires et périscolaires

Les crèches
La Ville compte 4 structures destinées à la petite enfance qui proposent des accueils réguliers et des accueils occasionnels : Les structures multi-accueils Robert-Frégossy, Ethel-&-Julius-Rosenberg, et des Tilleuls, la crèche municipale Fa-Mi-Sol, ainsi que les chèches privées Babilou et Graines-de-Génie.
Il est envisagé la création d'une nouvelle structure dans le Carré des Aviateurs, à proximité du centre commercial Leclerc, dans le quartier Gustave-Eiffel.



Les écoles maternelles et élémentaires
La commune du Blanc-Mesnil est équipée de 17 écoles maternelles et de 17 écoles élémentaires (dont 26 regroupées dans 12 groupes scolaires et 7 écoles isolées), qui maillent l'ensemble du territoire communal.
Plusieurs écoles sont arrivées à saturation, voire ont dépassé les normes recommandées par le ministère de l'Education Nationale : Les écoles Paul-Langevin, Louis-Pasteur, Jules-Ferry, au centre, Henri-Wallon, Jules-Guesde, et France-Bloch-Sérazin, au nord, pour les maternelles ; les écoles Victor-Hugo, Albert-Calmette, et Edouard-Vaillant, pour les élémentaires.
Cette tendance risque par ailleurs de perdurer avec la hausse du taux de natalité et la croissance des familles nombreuses (cf. supra), observés à l'échelle communale.
Pour répondre à ces besoins, le schéma d'orientation pour l'évolution des équipements scolaires et périscolaires prévoit des ouvertures de nouvelles classes dans les écoles existantes, des restructurations d'écoles à moyen terme, et la construction de deux nouveaux groupes scolaires à long terme, sur le secteur de la Molette et sur le secteur de Paris-Nord.

Les équipements scolaires accueillent pour la plupart des structures périscolaires. Toutes les écoles disposent d'un restaurant scolaire et assurent l'accueil des enfants en dehors des horaires de prise en charge scolaire, comme les maisons de l'enfance, implantées dans tous les quartiers.

L'école maternelle France-Bloch-Sérazin et l'école élémentaire Edouard-Vaillant sont les plus proches de l'ilot. Elles sont toutefois distantes de près de 1 500 mètres.

Les collèges et les lycées
La commune est dotée de 5 collèges, depuis l'ouverture en 2014 du collège Jacqueline-de-Romilly dans la Z.A.C. Gustave-Eiffel. Ce dernier, situé à environ un kilomètre de l'ilot, répond aux besoins des futurs résidents.
La commune est dotée de 3 lycées : Les lycées d'enseignement professionnel et technique Aristide-Briand et d'enseignement commercial Jean-Moulin, et le lycée enseignement général Wolfgang-Amadeus-Mozart.
Le lycée Aristide-Briand, un lycée d'enseignement technique, est le plus proche de l'ilot.

2.4.4.3. Les équipements culturels

La Ville possède de nombreux établissements culturels répartis sur le territoire avec la volonté de proposer aux blanc-mesnilois un accès large à la culture. Des interventions culturelles dans les écoles sont organisées de même que l'accueil des scolaires dans les lieux culturels :
Autour de la Place de la Libération, le Théâtre Neuf, l'Ecole Nationale de Musique et de Danse, le centre musical et chorégraphique Erik-Satie, le centre Maurice-Audin, le centre Paul-Eluard, et le centre Paul-Langevin, le Deux-Pièces-Cuisines, un équipement municipal dédié aux musiques actuelles, le Cinéma Municipal Louis-Daquin, et la médiathèque Edouard-Glissant, voisine du Théâtre Neuf.
Il existe en outre quatre Maisons pour Tous réparties dans différents quartiers de la ville : Dans ces lieux, des associations proposent de nombreuses activités.

2.4.4.4. Les équipements sanitaires et sociaux

L'offre publique en matière de prévention est assez dense :

- Deux Centres Municipaux de Santé (C.M.S) ;
- Trois centres de Protection Maternelle et Infantile (P.M.I.) ;
- La P.M.I. départementale Marcel-Alizard ;
- La résidence Maria-Valtat pour personnes âgées ;
- La maison de retraite Gaston –Monmousseau ;
- Le service de soins infirmiers à domicile pour les personnes âgées (S.S.I.A.D.) ;
- Le centre médico-sportif du stade Jean-Bouin, avenue Charles-Floquet ;
- Le service communal d'hygiène et de santé dans l'Hôtel-de-Ville ;
- Le centre de soins, d'accompagnement, et de prévention en addictologie (C.S.A.P.A.) C.A.P. 93 ;
- L'institut médico-éducatif Jean-Marc-Itard.

En matière de santé, la population de Blanc-Mesnil est accueillie, pour les soins, dans un hôpital public Intercommunal, le Centre Hospitalier Intercommunal C.H.I.) Robert-Ballanger à Aulnay-sous-Bois, et dans une clinique privée, l'hôpital privé de la Seine-Saint-Denis, à Blanc-Mesnil.

2.4.4.5. Les équipements sportifs

La commune offre une large palette d'activités sportives dans 8 structures et équipements sportifs :

- Le stade Jean-Bouin ;
- Le stade Paul-Eluard ;
- Le stade Jacques-Boghossian ;
- Le gymnase Auguste-Delaune ;
- Le gymnase Eugénie-Cotton ;
- Le gymnase Jacques-Decour ;
- Le gymnase Paul-Langevin ;
- La piscine Henri-Wallon ;
- Le plateau Mozart ;
- La salle de gymnastique Macé-Le-Mansois ;
- Et une salle d'activités motrices pour des activités de baby gym.

L'offre sportive se manifeste également par dix équipements de plein air, ouverts librement au public : Des city-stades, des skate-parc, un anneau de jogging.

2.4.4.6. Les équipements sécuritaires

Le Pôle Tranquillité Publique dispense des conseils juridiques prodigués par des avocats et des médiateurs familiaux.
La Maison de la Justice et du Droit traite la petite délinquance et améliore l'accès aux droits, aux conseils juridiques, et aux médiations.

2.4.5. LA MOBILITE ET LES TRANSPORTS

2.4.5.1. La mobilité

Le territoire du Blanc-Mesnil est traversé ou encadré par d'importantes infrastructures routières, autoroutières, et ferroviaires de portée régionale, nationale, et internationale :

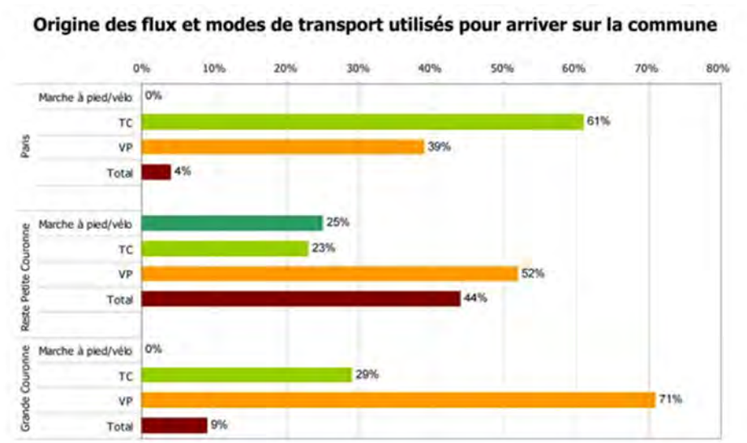
- L'autoroute A1 à l'ouest et au nord, et l'autoroute A3 à l'est,
- La R.D. 932, la route nationale 2 au nord, et la route nationale 17 au nord-est,
- Les voies ferrées du transport de voyageurs et du transport de marchandises.

Ces infrastructures garantissent une bonne accessibilité régionale en voiture et en transports collectifs, grâce au R.E.R. B.
Au contraire, à l'échelle locale, ces infrastructures sont des césures qui nuisent aux liaisons avec les communes voisines, et aux échanges entre les quartiers du nord et du sud.

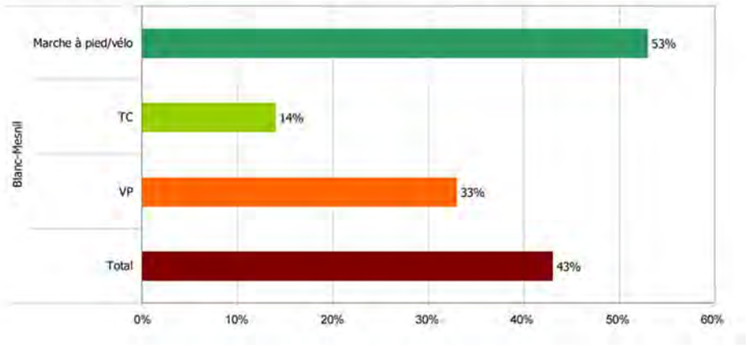
Les déplacements domicile-travail des actifs résidant ou travaillant dans les communes du Blanc-Mesnil et de Dugny mettent en évidence la dynamique plus résidentielle de ces deux communes et leur faible taux d'emploi, ce qui accroit le besoin de déplacements.

Sur la commune du Blanc-Mesnil, la majorité des personnes (45 %) qui viennent, partent, ou circulent sur le territoire communal, le fait en voiture particulière, les autres (34 %) le font en « modes actifs » (la marche à pied et le vélo) ou en transports collectifs (21 %).

Ces données varient en fonction de la provenance des personnes : Plus le lieu d'origine est éloigné de Paris, plus le recours à la voiture particulière croit ; presque la moitié des déplacements dans la commune sont des déplacements intra-communaux, effectués pour la moitié en modes actifs.



Modes de transport utilisés pour les déplacements à l'intérieur de la commune



Depuis la révision du P.L.U., en 2016 (le diagnostic du P.L.U. était basé sur les chiffres du recensement de 2011, les données actuelles, publiées le 9 août 2019, sont issues du recensement de 2016), la part des résidents de Blanc-Mesnil, possédant au moins un véhicule, a toutefois baissé, mais, sur ces derniers, la part de ceux possédant deux véhicules au moins a augmenté.

2.4.5.2. Le réseau viaire

Le territoire communal est traversé par l'autoroute A 1, qui comprend un échangeur desservant l'aéroport du Bourget et la zone industrielle de la Molette, sur l'avenue du 8 Mai 1945 au niveau du site du projet. Le territoire communal est aussi longé, à l'est, par l'autoroute A 3.
Les axes urbains structurants du réseau viaire principal sont constitués de voies départementales et de voies communales desservant principalement la commune suivant un axe est-ouest.
La R.D. 932 relie l'échangeur du Bourget sur l'autoroute A 1 à l'autoroute A 3, longeant l'aéroport du Bourget, le grand ensemble des Tilleuls, la zone d'activités, et, partiellement, le parc Jacques-Duclos.
La R.D. 41 est constituée de deux parties : La partie orientale relie la branche ouest-est de la route nationale 2 à l'autoroute A 3, et borde à la fois les grandes zones pavillonnaires, les emprises de logements collectifs ; la partie occidentale relie la précédente à la R.D. 932, au débouché de l'échangeur du Bourget, et dessert les zones pavillonnaires, la Z.A.C. Gustave-Eiffel, et le flanc oriental du grand ensemble des Tilleuls.

A ces voies, s'ajoutent deux axes communaux :

- Les avenues Charles-Floquet et République relient l'entrée de ville du côté du Bourget au quartier Pierre-Sémard ;
- L'avenue Henri-Barbusse relie la commune à la gare de Drancy en passant par le centre-ville commerçant ;
- Enfin, l'avenue Paul-Vaillant-Couturier relie l'autoroute A3 aux grands ensembles et à la zone pavillonnaire.

Le réseau viaire communal principal, déjà saturé aux heures de pointe, n'est pas adapté pour supporter un fort trafic de transit.

La trame du réseau viaire secondaire, affecté à la desserte des terrains, est organisée principalement suivant les axes est-ouest et nord-sud. Il forme un réseau dense et régulier, qui se signale par un caractère homogène, relativement indifférencié et mal hiérarchisé, à l'exception de celui du quartier Stalingrad, caractérisé par un réseau viaire organisé suivant un système concentrique, générant des îlots triangulaires et un parcellaire en lanière aux superficies inégales.

2.4.5.3. Le réseau ferroviaire

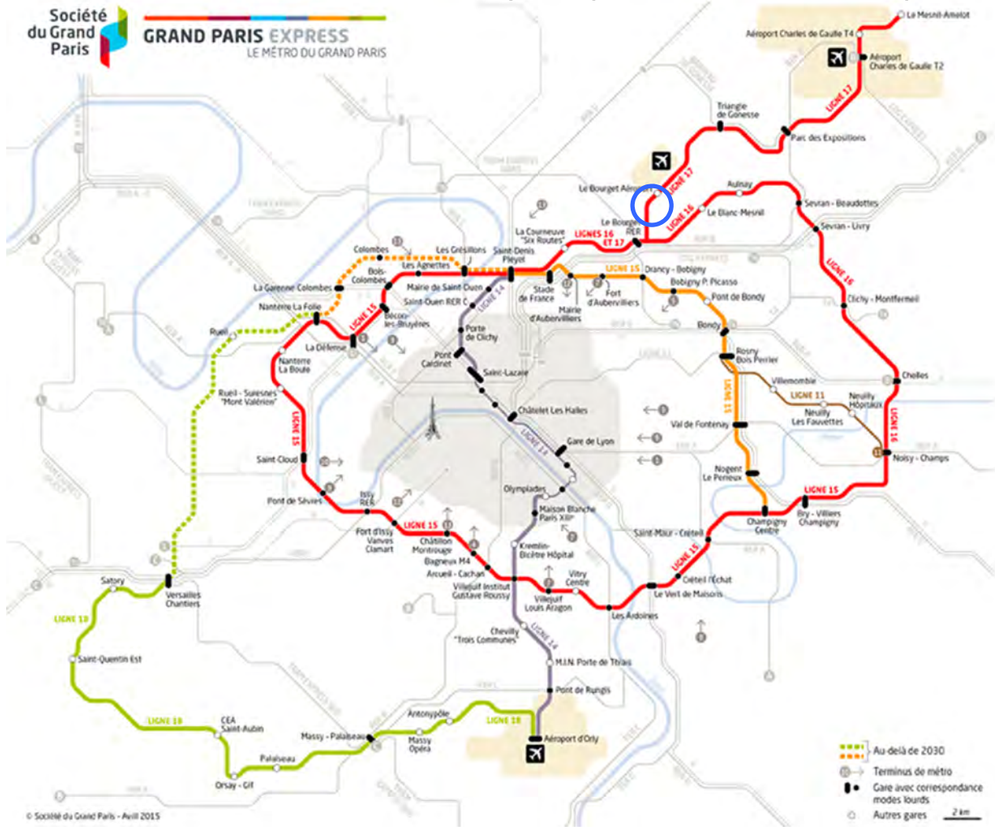
La commune de Blanc-Mesnil est desservie par deux gares de la ligne « B » du R.E.R. : l'une sur le territoire de Drancy, et l'autre sur le territoire du Blanc-Mesnil.
Aux heures de pointe, tous les trains s'arrêtent dans les deux gares. La ligne accueille donc dix trains par heure, sur chaque branche (Roissy, Mitry-Mory) et 20 trains par heure sur le tronc commun.

2.4.5.4. Le projet du Grand Paris Express

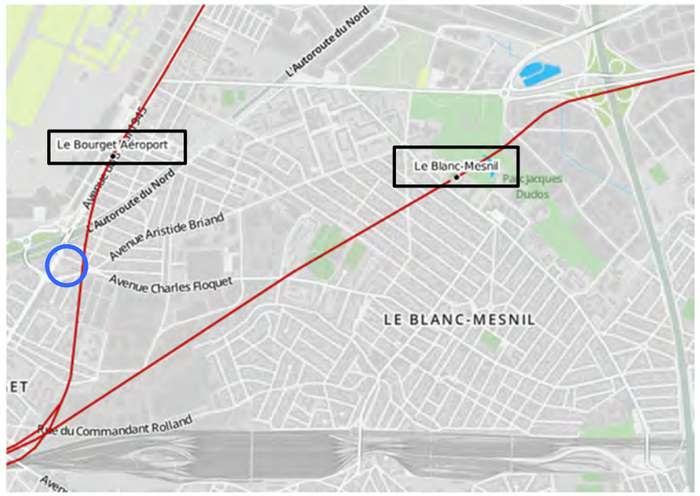
Le projet de métro automatique du Grand-Paris a pour vocation, d'une part de répondre aux besoins des Franciliens dans leurs déplacements de banlieue à banlieue, et d'autre part de relier entre eux les pôles de développement qui sont aussi des pôles d'emploi et d'habitat.
Le Grand-Paris-Express sera constitué de différents projets d'infrastructures interconnectés aux lignes existantes, dont deux concernent le territoire de Blanc-Mesnil : En 2023-2025, la commune du Blanc-Mesnil sera donc desservie par deux lignes (les lignes n° 16, de Noisy-Champs-sur-Marne à Pleyel via Clichy-Montfermeil et Aulnay-sous-Bois, et n° 17, de Pleyel au Mesnil-Amelot via Le Bourget, Gonesse, et Roissy-Charles-de-Gaulle), et deux gares (les gares « Aéroport-du-Bourget » et « Blanc-Mesnil »), qui desserviront la partie septentrionale de la commune.

Aujourd'hui le quartier de l'aéroport du Bourget n'est desservi par aucun réseau de transport collectif lourd, rendant son accessibilité au territoire métropolitain limité. À l'horizon 2030, l'Aéroport du Bourget, le Musée de l'Air et de l'Espace, le Parc des Expositions, ainsi que les quartiers riverains, seront eux aussi plus aisément accessibles autrement qu'en voiture, et donc plus attractifs.

La carte du futur réseau métropolitain (source : Société du Grand-Paris)


Société du Grand Paris
GRAND PARIS EXPRESS
LE MÉTRO DU GRAND PARIS
Le Mesnil-Amelot
Aéroport Charles de Gaulle T4
Aéroport Charles de Gaulle T2
Triangle de Gonesse
Parc des Expositions
Le Bourget Aéroport
Le Bourget RER
Aulnay
Le Blanc-Mesnil
Sevran - Beaudottes
Sevran - Livry
Clichy - Montfermeil
Chelles
Noisy - Champs
Bry - Villiers Champigny
Saint-Maur - Créteil
Créteil l'Échat
Le Vert de Maisons
Les Ardoines
Vitry Centre
Villejuif Louis Aragon
Villejuif Institut Gustave Roussy
Arcueil - Cachan
Bagneux M4
Châtillon Montrouge
Fort d'Issy Vanves Clamart
Issy RER
Pont de Sèvres
Saint-Cloud
Nanterre La Boule
La Défense
Bécon-les-Bruyères
Bois-Colombes
Colombes
La Garenne Colombes
Nanterre La Folie
Rueil
Rueil - Suresnes "Mont Valérien"
Les Agnettes
Les Grésillons
Saint-Denis Pleyel
La Courneuve 6 Routes
Mairie de Saint-Ouen
Saint-Ouen RER C
Porte de Clichy
Pont Cardinet
Saint-Lazare
Châtelet Les Halles
Gare de Lyon
Olympiades
Maison Blanche Paris XII
Kremlin-Bicêtre Hôpital
Stade de France
Mairie d'Aubervilliers
Fort d'Aubervilliers
Drancy - Bobigny
Bobigny P. Picasso
Pont de Bondy
Bondy
Bagnolet
Bois Perrier
Villemomble
Neuilly Les Fauvettes
Neuilly Hôpitaux
Val de Fontenay
Nogent Le Perreux
Champigny Centre
Triangle de Gonesse
Le Bourget Aéroport
Le Blanc-Mesnil
Aulnay
Sevran - Beaudottes
Sevran - Livry
Clichy - Montfermeil
Chelles
Noisy - Champs
Bry - Villiers Champigny
Saint-Maur - Créteil
Créteil l'Échat
Le Vert de Maisons
Les Ardoines
Vitry Centre
Villejuif Louis Aragon
Villejuif Institut Gustave Roussy
Arcueil - Cachan
Bagneux M4
Châtillon Montrouge
Fort d'Issy Vanves Clamart
Issy RER
Pont de Sèvres
Saint-Cloud
Nanterre La Boule
La Défense
Bécon-les-Bruyères
Bois-Colombes
Colombes
La Garenne Colombes
Nanterre La Folie
Rueil
Rueil - Suresnes "Mont Valérien"
Les Agnettes
Les Grésillons
Saint-Denis Pleyel
La Courneuve 6 Routes
Mairie de Saint-Ouen
Saint-Ouen RER C
Porte de Clichy
Pont Cardinet
Saint-Lazare
Châtelet Les Halles
Gare de Lyon
Olympiades
Maison Blanche Paris XII
Kremlin-Bicêtre Hôpital
Stade de France
Mairie d'Aubervilliers
Fort d'Aubervilliers
Drancy - Bobigny
Bobigny P. Picasso
Pont de Bondy
Bondy
Bagnolet
Bois Perrier
Villemomble
Neuilly Les Fauvettes
Neuilly Hôpitaux
Val de Fontenay
Nogent Le Perreux
Champigny Centre

Les lignes et les gares du Grand-Paris-Express à Blanc-Mesnil (source : Société du Grand-Paris), futures gares du GPE sur la commune du Blanc Mesnil dans les encadrés noirs



La gare « Aéroport-du-Bourget », sur la ligne n° 17, sera connectée directement à la gare du R.E.R. « B » au Bourget. Située sur l'avenue du 8-Mai-1945, face à l'aéroport du Bourget, elle desservira l'aéroport et le parc des expositions, le village du Bourget, la zone d'activités de la Molette, et la partie occidentale du territoire de Blanc-Mesnil. Elle desservira donc l'ilot, dont elle sera plus proche que la gare du R.E.R. « B » au Bourget.

La situation de l'ilot permettra un accès facile à la future gare « Aéroport-du-Bourget », située à moins de 10 minutes de marche, malgré les nuisances visuelles, sonores, et olfactives, de l'autoroute et de l'avenue du 8-Mai-1945, et la dangerosité du franchissement de cette dernière.

2.4.5.5. Le réseau routier

La commune est desservie par 16 lignes de bus le jour, et 1 ligne la nuit.
Sur ces 16 lignes :

- 5 lignes sont structurantes et garantissent un niveau d'offre suffisant pour offrir une alternative crédible à la voiture,
- 5 lignes sont intermédiaires et permettent de mailler le territoire mais ne sont pas suffisamment attractives pour séduire les automobilistes,
- 5 lignes de maillage proposent une offre très insuffisante en termes de fréquence pour séduire des personnes dépendantes des transports en commun.

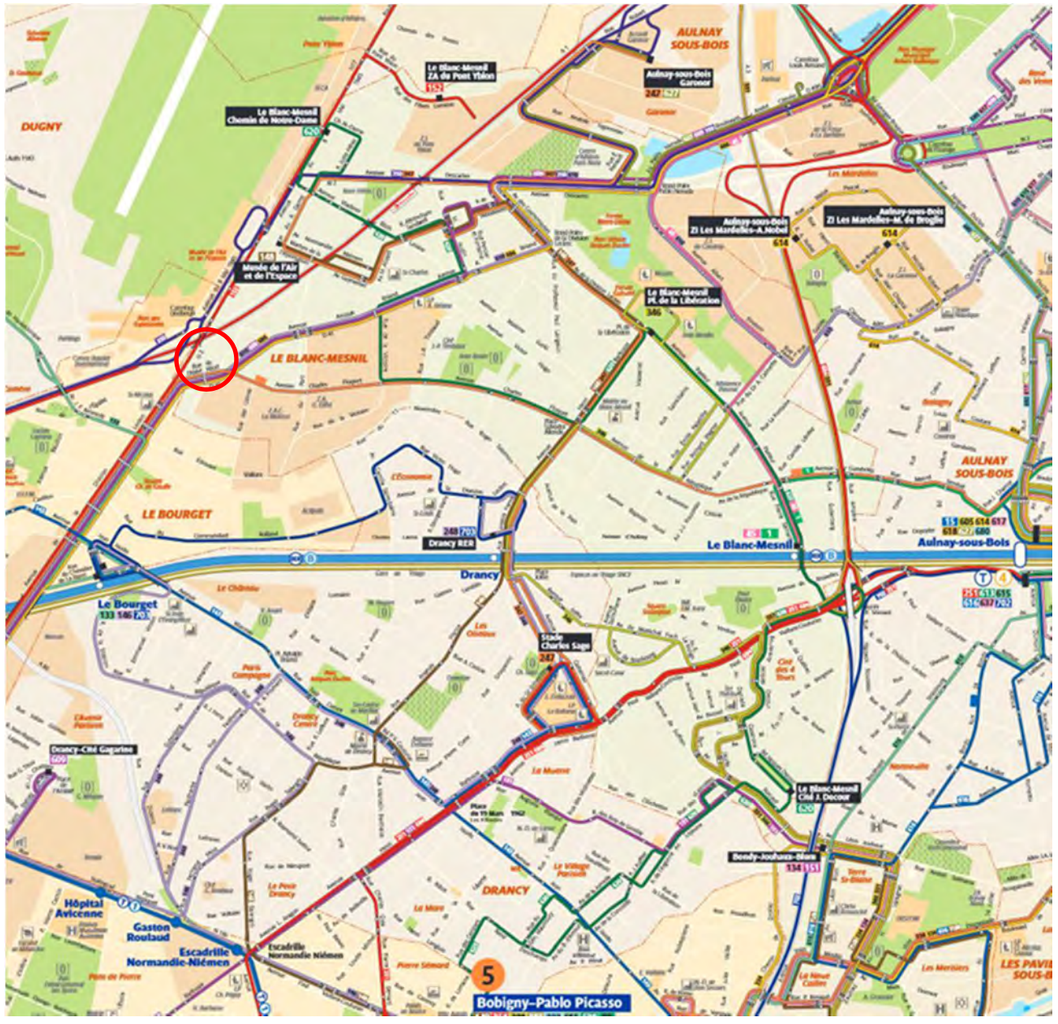
La desserte la ville par le réseau de bus présente certaines qualités :

- La gare de Drancy est bien desservie, mais la gare du Blanc-Mesnil manque de desserte,
- Les quartiers d'habitat collectifs au nord et au sud de la commune sont bien desservis par des lignes structurantes,
- Une ligne de nuit permet de relier le Blanc Mesnil à la capitale.

Elle présente aussi des points faibles :

- Une offre de transport structurante insuffisante,
- Une faible desserte des centres commerciaux et des cités densément habitées,
- Un manque de liaison nord–sud directe et simple.

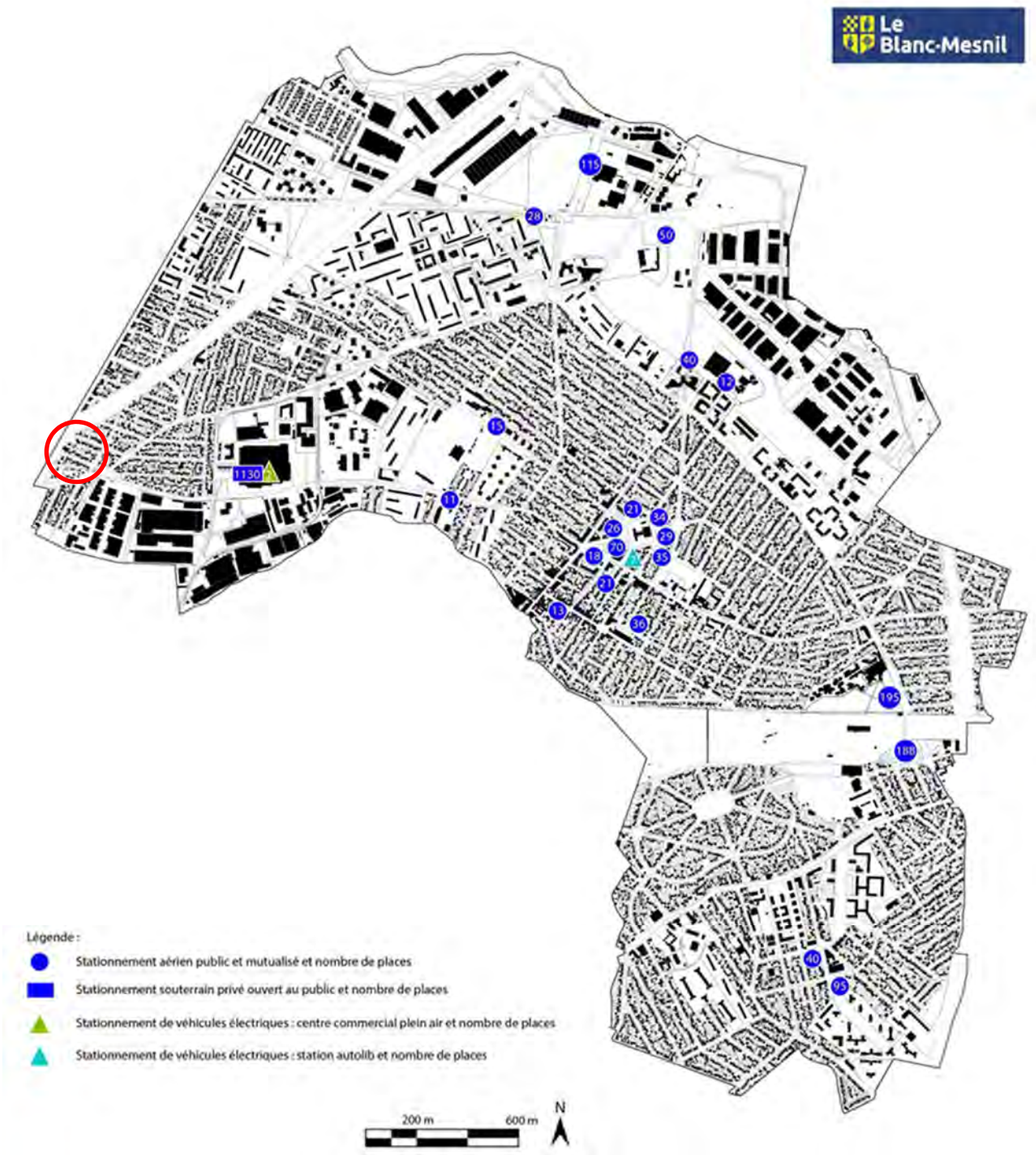
La carte du réseau des bus



2.4.5.6. Le stationnement

Les principales difficultés en matière de stationnement découlent de la pratique intensive de la voiture particulière, qui transforme un grand nombre de rues en parkings.
Les principaux parcs publics sont concentrés, dans le centre-ville. Le seul parc, proche de l'ilot, est celui du nouveau centre commercial ; du fait de son éloignement, il ne répond pas aux besoins des futurs résidents de l'ilot.

La localisation des principaux parcs de stationnement ouverts au public (source : rapport de présentation du P.L.U.)



2.4.5.7. Les voies cyclables

Quelques pistes cyclables existent sur les axes majeurs de la commune mais le réseau en est encore discontinu.
Des bandes cyclables existent dans les abords de l'ilot, sur l'avenue du 8-Mai-1945, sur la rue de l'Abbé-Niort et sur l'avenue Aristide-Briand, et sur de l'avenue Charles-Floquet, entre l'ilot et le centre commercial.

2.4.5.8. Les nuisances sonores

Les nuisances sonores aériennes
Malgré la proximité des aéroports du Bourget et de Roissy-Charles-de-Gaulle, la ville du Blanc-Mesnil n'est située dans aucun Plan d'Exposition aux Bruit (P.E.B.).

Les nuisances sonores terrestres
Le territoire subit quatre sources de nuisances sonores liées au trafic routier, l'autoroute A 1, l'autoroute A 3, la R.D. 932, ainsi que l'avenue Paul-Vaillant-Couturier, et au trafic ferroviaire, la voie ferrée du R.E.R. et la gare de triage de Drancy.

Les niveaux sonores de référence déterminent des secteurs ou les constructions doivent prendre en compte l'isolement acoustique, délimités par un arrêté préfectoral, modifié.

L'ilot est, entièrement ou partiellement, situé dans les zones de protection acoustique autour de l'autoroute A 1, autour de l'avenue du 8-Mai-1945 (la R.D. 932), et autour de la rue de l'Abbé-Niort (la R.D. 41).

2.4.6. LES INFRASTRUCTURES

2.4.6.1. L'alimentation en eau potable

La commune de Blanc-Mesnil est une des rares villes de la région parisienne à produire sa propre eau potable. L'eau est captée dans la couche du Sparnacien, à moins de 100 mètres de profondeur.
Les quatre stations de pompage assurent une production annuelle d'environ 3 millions de m3, volume distribué à ses 51 000 habitants via 160 kilomètres de canalisations.
L'eau distribuée aux Blanc-Mesnilois est de bonne qualité et peu chère.
La commune de Blanc-Mesnil reste propriétaires de ses installations, mais délègue la distribution, la surveillance, et la maintenance du réseau, ainsi que la facturation aux usagers.

2.4.6.2. L'assainissement

Le fonctionnement
Le réseau communal d'assainissement collecte les eaux pluviales et les eaux usées des usagers. Il est constitué de plus de 120 kilomètres d'égouts qui rejoignent le réseau départemental, qui assure leur transport jusqu'aux cinq usines du Syndicat pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (le S.I.A.A.P.), pour leur traitement avant rejet dans la rivière.

Une nouvelle station d'épuration, Seine-Morée, traite les eaux polluées d'une zone de 200 000 habitants, constituée par les communes d'Aulnay-sous-Bois, de Sevran, de Tremblay, de Vaujours, de Villepinte, et par une partie de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.
Les eaux sales seront désormais traitées au plus près de leur lieu de production, puis rejetées dans la Seine.
Toutefois, les agents de la voirie et de la salubrité utilisent cette eau pour alimenter leurs balayeuses, leurs laveuses, et leurs hydrocureuses.
La mise en service de cette usine a permis de mettre à jour une partie de la Morée.

Le schéma départemental A.U.D.A.C.E.
Le schéma départemental « Assainissement Urbain Départemental et Actions Concertées pour l'Eau » (A.U.D.A.C.E.) fixe le cadre des actions du service public départemental d'assainissement avec l'ambition de rendre lisible l'action départementale pour les acteurs locaux.
Le schéma A.U.D.A.C.E. s'articule autour de 4 orientations et comprend 89 engagements pour lutter contre les inondations, pour assurer la pérennité du patrimoine, et pour améliorer le fonctionnement du réseau, maîtriser la qualité des rejets aux milieux aquatiques, et développer une gestion solidaire de la ressource en eau.

Le règlement du service d'assainissement de la Seine-Saint-Denis pour l'assainissement collectif
Le règlement du service d'assainissement de la Seine-Saint-Denis pour l'assainissement collectif définit les droits et les obligations entre, d'une part, l'usager propriétaire ou occupant et, d'autre part, le service départemental dans le cadre du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E.) du bassin de Seine-Normandie.

Le Schéma Directeur d'Assainissement
Le Schéma Directeur d'Assainissement (S.D.A.) définit, délimite, et réglemente les types d'assainissement à instaurer sur la commune de Blanc-Mesnil.

2.4.6.3. L'alimentation en gaz

Un réseau de canalisations de gaz haute pression exploité par Gaz de France, concerne toutes les communes de la Seine-Saint-Denis.
Une importante canalisation passe sous la R.D. 41, ce qui restreint les possibilités de construire, notamment des Immeubles de Grande Hauteur (I.G.H.) et des Etablissements Recevant du Public (E.R.P.), dans trois périmètres distincts.
Le projet ne comporte aucun I.G.H. ni aucun E.R.P..

2.4.6.4. Le développement des énergies renouvelables

La Ville du Blanc-Mesnil a développé de nouvelles productions d'énergie comme la géothermie et puis la cogénération :

- La Ville dispose d'une unité de chaufferie utilisant la géothermie pour chauffer par un réseau 3 000 équivalents-logements ainsi que des établissements publics.
- La Ville a également développé la cogénération, permettant d'améliorer significativement l'efficacité énergétique du chauffage.

2.4.6.5. Le transports des matières dangereuses

Les transports routiers
Le territoire de Blanc-Mesnil est fortement urbanisé. Cela a pour conséquence un important développement des transports routiers. De nombreuses matières dangereuses traversent donc la commune par la voie routière, par les grands axes routiers (les autoroutes A 1 et A 3 et la route nationale) pour le transit, et par les voies locales pour les livraisons aux entreprises industrielles et surtout aux stations-services.
Par sa situation au bord de la R.D. 932 et, accessoirement, de la R.D. 41, l'ilot est soumis à un risque d'explosion, d'incendie, de nuage toxique, ou de pollution.

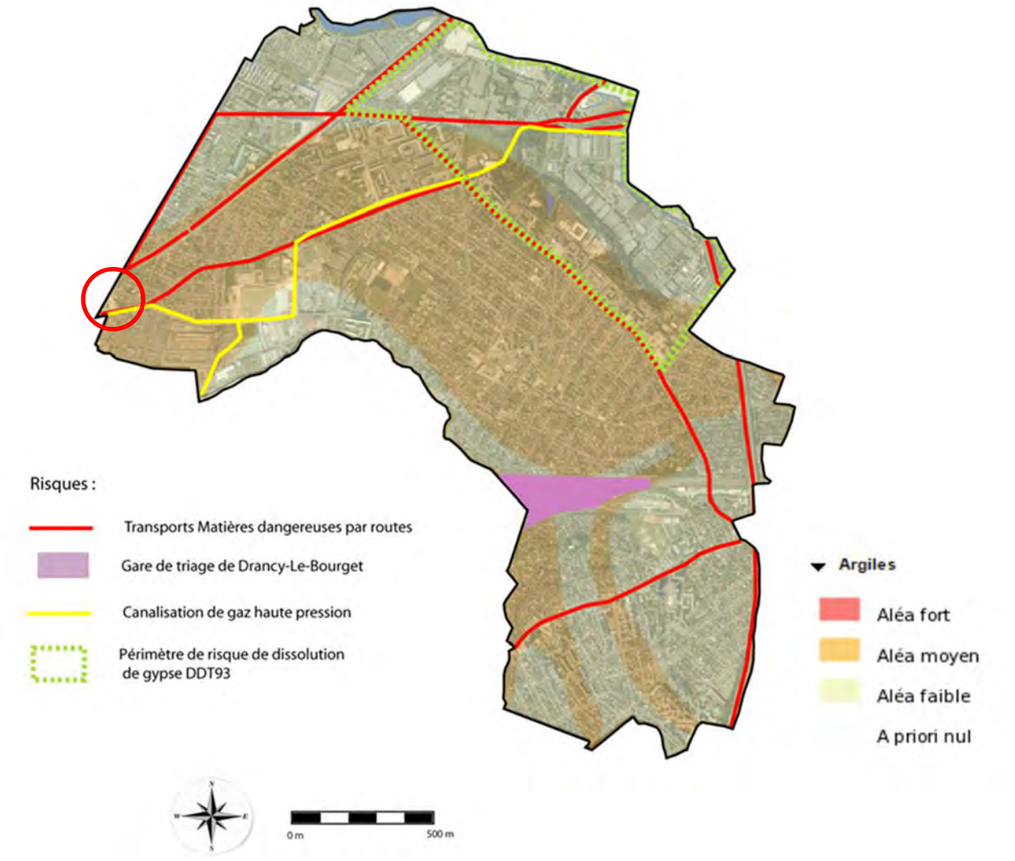
Les transports ferroviaires
La gare de triage de Drancy-Le-Bourget est soumise aux mêmes risques. Toutefois, l'ilot en est éloigné est le risque peu élevé.

2.4.6.6. La synthèse des risques

L'exposition aux risques de l'ilot est la suivante :

- Le risque de mouvements de terrains, dus au retrait-gonflement des argiles, est moyen ;
- Le risque d'effondrement découlant de la dissolution du gypse, limité au nord-est, est inexistant ;
- Le risque d'inondation par ruissellement pluvial et saturation des réseaux lors de forts évènements pluvieux, est faible ;
- Le risque d'inondation par remontées de nappes est faible ;
- Le risque lié au transport de Matières Dangereuses par la route est élevé ;
- Le risque lié à la présence d'une canalisation de gaz à haute pression est élevé dans une bande de 30 mètres ;
- Le risque d'exposition au plomb concerne l'ensemble du département de la Seine-Saint-Denis.

La carte synthétique des risques sur le territoire de Blanc-Mesnil (source : rapport de présentation du P.L.U.)



2.4.6.7. Les sols pollués

La base de données « BASOL » ne recense que 2 sites pollués sur le territoire de Blanc-Mesnil, mais ces deux sites pollués sont éloignés de l'ilot.

La base de données « BASIAS » recense de nombreux sites industriels, susceptibles de recéler des pollutions rémanentes, sur le territoire de Blanc-Mesnil. Trois sites BASIAS sont situés dans l'emprise de l'ilot, et deux sites, situés sur le territoire du Bourget, sont proches de l'ilot.

2.5. Le contexte juridique

2.5.1. LES NORMES SUPRA COMMUNALES

2.5.1.1. Le Schéma Directeur de la Région Ile de France

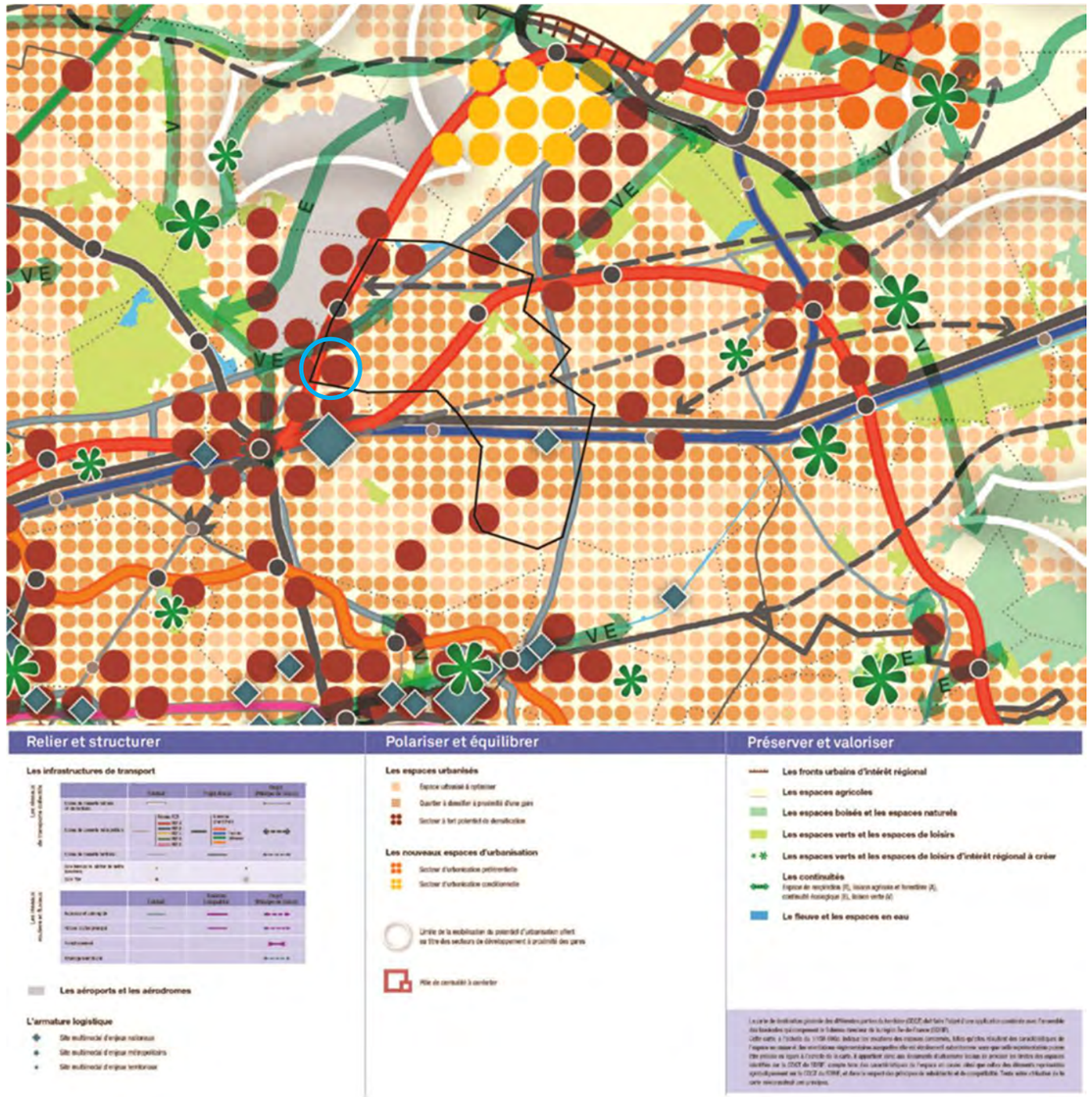
Le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (S.D.R.I.F.), approuvé par le décret du 27 décembre 2013, situe les différentes parties du territoire de Blanc-Mesnil dans les « espaces urbains à optimiser », dans les « quartiers à densifier autour des gares », et dans les « secteurs à fort potentiel de densification », à l'exception des secteurs protégés ; en outre, il inclut la totalité de ce territoire dans la « limite de mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares » (les orles blanches de la carte générale).

Le S.D.R.I.F., par son document graphique, impose au P.L.U. de Blanc-Mesnil des contraintes d'aménagement, que précisent ses orientations réglementaires :

- A l'horizon 2030, le P.L.U. devra permettre une augmentation minimale de 10 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat (le rapport entre le nombre de logements et la superficie des espaces d'habitat) dans espaces urbanisés à optimiser.
- Le P.L.U. devra permettre, à l'horizon 2030, une augmentation minimale de 15 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat dans les quartiers à densifier dans un rayon d'environ 1 000 mètres autour d'une gare ferroviaire ou métropolitaine, existante ou projetée, ou d'environ 500 mètres autour d'une station de transport collectif en site propre, existante ou projetée.
- Le P.L.U. devra permettre l'augmentation et la diversification de l'offre de logements, pour répondre aux besoins locaux et participer à la satisfaction des besoins régionaux, dans les secteurs à fort potentiel de densification comprenant des emprises mutables importantes ou dans les secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation, notamment l'avenue du 8-Mai-1945, face à l'aéroport du Bourget.
- Le P.L.U. doit intégrer la préservation des emprises dédiées au parc urbain.
- Le P.L.U. doit préserver et valoriser une continuité écologique identifiée le long de l'autoroute A 1.
- Le P.L.U. doit préserver le bassin du Pont-Yblon, participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau.
- Outre ces destinations générales, la carte du S.D.R.I.F. repère trois projets de transports collectifs :
- Le projet de métro du Grand Paris, avec les deux lignes n° 16 et n° 17,
- Une liaison « de niveau de desserte territoriale », entre les autoroutes A 3 et A 104 par l'avenue Descartes,
- Une liaison « de niveau de desserte national et international », qui reliera les aéroports de Roissy et du Bourget aux grandes gares de la région francilienne.

L'ilot concentre plusieurs dispositions des orientations réglementaires du S.D.R.I.F. : Il est situé dans un quartier à densifier autour de la future gare « Aéroport-du-Bourget » ; il est situé dans un secteur à fort potentiel de densification autour des installations aéroportuaires du Bourget, et notamment au long de l'avenue du 8 Mai 1945.

La carte de destination générale des territoires du S.D.R.I.F. et sa légende



2.5.1.2. Le Plan des Déplacements Urbains d'Ile de France

Le Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France (P.D.U.I.F.) fixe les objectifs et le cadre de la politique des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport à l'horizon 2020, en vue de faire évoluer l'usage des modes vers une mobilité plus durable.

Pour atteindre ces objectifs, le P.D.U.I.F. fixe une stratégie d'actions articulées en neuf « défis » : Les « défis » 1 à 7 concernent les conditions des déplacements, et les « défis » 8 et 9 les comportements.

Ces neuf défis se déclinent en 34 actions. Ces actions sont des recommandations.

Toutefois, quatre actions ont un caractère prescriptif et contraignent les documents d'urbanisme et les décisions de police des maires, concernant d'une part la priorité des lignes de tramway et des bus T Zen ou autres aux carrefours, ainsi que la réservation d'espaces réservés pour le stationnement des vélos dans l'espace public, concernant d'autre part des normes maximales de stationnement pour les opérations de bureaux.

Le P.L.U. de Blanc-Mesnil doit entretenir une relation de conformité avec ces dernières.

2.5.1.3. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Île-de-France (S.R.C.E.) identifie les composantes de la trame verte et bleue (les réservoirs de biodiversité, les corridors écologiques, les cours d'eau et canaux, les obstacles au fonctionnement des continuités écologiques), identifie les enjeux régionaux de la préservation et de la restauration des continuités écologiques, et définit les priorités régionales dans un plan d'action stratégique, propose enfin les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action.

L'ilot est éloigné des continuités écologiques à préserver ou à restaurer.

2.5.1.4. Le Schéma Régional Climat Air Energie d'Ile de France

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air, et de l'Energie d'Ile-de-France (S.R.C.A.E.) fixe 17 objectifs et 58 orientations stratégiques pour le territoire régional, en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables, et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Le projet, en reconstruisant « la ville sur la ville », en concentrant environ 800 nouveaux habitants sur une emprise de 8 500 m², soit une densité d'environ 940 hab./km², correspond à un mode de développement peu consommateur d'espaces naturels.

2.5.1.5. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin de Seine Normandie

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E.) du bassin de Seine Normandie, qui a été révisé pour la période 2016-2020, fixe les orientations générales pour une gestion équilibrée des eaux dans le bassin, comporte des préconisations, et met en œuvre huit « défis » :

1. La diminution des pollutions ponctuelles par les polluants classiques ;
2. La diminution des pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
3. La réduction de la pollution des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
4. La réduction des pollutions microbiologiques des milieux ;
5. La protection des captages d'eau pour l'alimentation – actuelle et future – en eau potable ;
6. La protection et la restauration des milieux naturels aquatiques ;
7. La gestion de la rareté de la ressource en eau ;
8. La limitation et la prévention du risque d'inondation ;

2.5.1.6. Le schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Croult Enghein Vieille Mer

Le projet du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.A.G.E.) du Croult-Enghien-Vieille-Mer a été approuvé par la Commission Locale de l'Eau, le 28 septembre 2018.

2.5.1.7. Le Plan Départemental d'Elimination des Déchets

Le plan départemental d'élimination des déchets de Seine-Saint-Denis prévoit des mesures pour prévenir l'augmentation de la production de déchets ménagers et assimilés, maîtriser les coûts et fixe des objectifs de valorisation - incinération - enfouissement et de collecte de la moitié de la production de déchets en vue d'un recyclage matière et organique.

2.5.1.8. L'agenda 21 du département

Plus qu'un document porteur de bonnes intentions, l'Agenda 21 du Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis se fixe pour objectif de faire évoluer en profondeur l'action des services départementaux par une meilleure adaptation aux besoins, plus d'évaluation de l'action, plus de transversalité, enfin, encore plus de partenariats.

2.5.1.9. Le Programme Local de l'Habitat

Le Programme Local [communal] de l'Habitat (P.L.H.) de Blanc-Mesnil définit les orientations et les actions visant à répondre aux besoins en logements et en hébergement, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale, à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées, tout en assurant une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements sur le territoire communal.

La Métropole du Grand Paris est désormais chargée d'élaborer, en concertation avec les « territoires » et les communes, un Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (P.M.H.H.), avec 6 axes :

- Maintenir le rythme de la production de logements neufs sur la durée du P.M.H.H. ;
- Tenir compte de la diversité des besoins des ménages et permettre la construction de parcours résidentiels fluides ; développer une offre des logements, mixte et accessible ;
- Favoriser la mobilité et la mixité au sein du parc social et optimiser l'occupation des parcs existants ;
- Permettre un parcours résidentiel des publics en difficulté, en renforçant le lien entre le logement et l'hébergement ;
- Accompagner et renforcer la dynamique de rénovation du parc existant ;
- Assurer la gouvernance partagée, le suivi, et la mise en œuvre du P.M.H.H..

2.5.1.10. Le Plan Climat Air Energie Territorial

Au Blanc-Mesnil, la réalisation du Plan Climat-Energie Territorial (P.C.E.T) n'avait pas encore démarré lors de la révision du P.L.U., mais un Agenda 21 local existait déjà ; le futur P.C.E.T. devait donc constituer le volet « climat » de ce dernier.
Ce P.C.E.T. se superposera au Plan Climat-Air-Energie Territorial (P.C.A.E.T.) de l'E.P.T., au plan climat-air-énergie de la métropole (P.C.A.E.M.), et au Schéma Régional Climat-Air-Energie (S.R.C.A.E.) !
Le P.C.A.E.T. de l'Etablissement Public Territorial de « Grand-Paris-Terres-d'Envol » est en cours d'étude.

2.5.2. Le document d'Urbanisme Local d'Urbanisme

2.5.2.1. Le Plan Local d'Urbanisme

Le premier Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) du Blanc-Mesnil a été approuvé par une délibération du Conseil Municipal du 22 novembre 2007, puis modifié 3 fois, en décembre 2009, en juin 2011, et en décembre 2013.

Par une délibération du 17 novembre 2011, le Conseil Municipal a prescrit la révision générale du P.L.U.
Cette révision du P.L.U. a pour objet de réactualiser et d'adapter le document d'urbanisme aux nombreux projets d'aménagement à venir (comme les gares du Grand Paris), aux documents supra communaux de planification (le nouveau Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France, le nouveau Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France, le Programme Local de l'Habitat, et l'Agenda 21, ainsi que le Contrat de Développement Territorial du pôle métropolitain du Bourget, etc.).
Par cette délibération le Conseil Municipal a fixé les objectifs de la révision générale du P.L.U., actualisés par sa délibération du 15 juillet 2014, à la suite des élections municipales.

Entretemps, depuis le 1 janvier 2016, l'Etablissement Public Territorial, créé par le décret du 11 décembre 2015, et enfin renommé l'Etablissement Public Territorial de « Grand-Paris-Terres-d'Envol », est compétent en ce qui concerne la révision du P.L.U., en lieu et place de la Commune de Blanc-Mesnil et a donc approuvé le P.L.U..

Outre de deux mises à jour des annexes, le P.L.U. de Blanc-Mesnil a été l'objet d'une modification, approuvée par une délibération du 19 juillet 2018.

2.5.3. LES AUTRES CONTRAINTES

2.5.3.1. Le Contrat de Développement Territorial (CDT) du Bourget

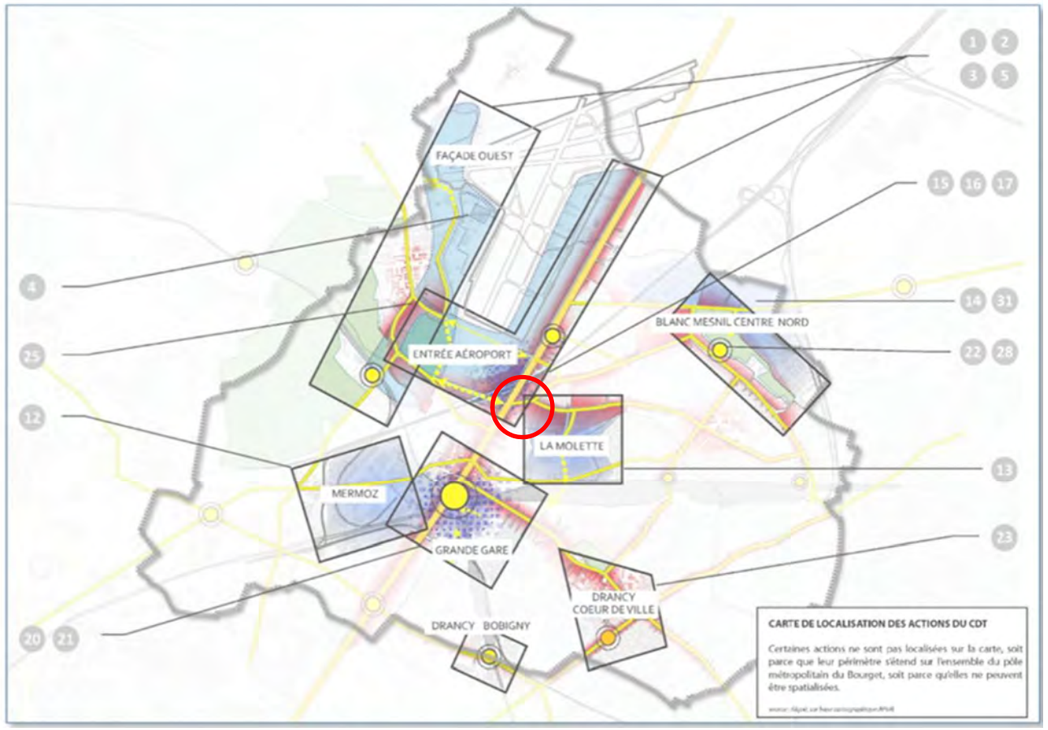
Les sont signés entre l'Etat et les communes, et sont destinés à développer des territoires sur le plan urbain (nouveaux accès et transports, restructuration de routes principales, construction de logements, etc.), économique (nouvelles activités, spécialisation sectorielle, reconversion, etc.), et environnemental.
Au nombre de 21, ils s'inscrivent dans le projet du Grand Paris et du futur réseau de transport public DU Grand Paris Express. Les territoires concernés par les C.D.T. se situent en effet à. Les C.D.T. participent à l'objectif de construire 70 000 logements par an en Ile-de-France et à la maîtrise de l'étalement urbain.
Le projet de Contrats de Développement Territorial (C.D.T.) du Bourget concerne 6 communes du Nord-Est parisien (les communes de La Courneuve, de Drancy, du Bourget, du Blanc-Mesnil, de Dugny, et de Bonneuil-en-France), proches des futures gares du métro périphérique, qui accueillent près de 180 000 habitants et procurent environ 50 000 emplois.
Le projet de C.D.T. du Bourget a été validé le 12 juillet 2013 par l'Etat, puis par son comité de pilotage en janvier 2014, mais il n'a pas encore été signé par tous les partenaires.

Le projet de C.D.T. est fondé sur trois orientations principales :

1. L'affirmation de l'excellence aéronautique et technologique du pôle métropolitain du Bourget, en vue de la création de 24 000 à 27 000 emplois sur 15 ans.
2. Le renforcement de l'offre évènementielle et culturelle du territoire.
3. Le développement d'un cadre de vie de qualité par l'amélioration de l'offre globale de transport, par la création de 5 gares du réseau du Grand Paris Express, et par la réorganisation des transports existants en améliorant les conditions de circulation,

Le C.D.T. comporte une logique de densification et de concentration des efforts portant sur 8 grands secteurs identifiés : L'ilot du projet est situé dans le secteur particulier de « l'entrée de l'Aéroport » (concernant notamment la façade de la R.D. 932), et, accessoirement, dans le secteur de la Molette.

La carte des projets du C.D.T. du Bourget (Source : projet de C.D.T. 2013)



3. DESCRIPTION DES FACTEURS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE AFFECTÉS DE MANIÈRE NOTABLE PAR LE PROJET

3.1. La population et la santé humaine

3.1.1. L'INFLUENCE SUR LA SANTE AU REGARD DE LA QUALITE DES TERRES EN PLACE

Le site de l'opération est décomposé en trois terrains, qui font ou feront l'objet de trois permis de construire. Dans l'état d'avancement des études, SOLPOL a mené des études de sols sur les deux premiers terrains, dit terrain 1 et terrain 2. Sur ces deux terrains SOLPOL a réalisé :

- Une évaluation environnementale,
- Un diagnostic complémentaire comprenant un plan de gestion et un EQRS.

Les études de sol du terrain 3 n'ont pas encore commencé et débuteront courant 2020.

Ces études sont jointes en annexe à l'étude d'impact.

Les grands principes d'une telle évaluation reposent sur une démarche comportant les étapes élémentaires suivantes :

- La caractérisation du site et de l'identification des dangers ;
- L'évaluation de la toxicité des substances ;
- L'évaluation de l'exposition des populations ;
- La caractérisation des risques sanitaires.

Les principales conclusions des deux rapports :

A. Identification des dangers

Synthèse des résultats
Les analyses menées par SOLPOL sur le milieu sol ont montré la présence d'anomalies en métaux lourds et de concentrations notables en BTEX, HAP (dont les volatils) et HCT (dont les semi-volatils).
Les analyses menées sur le milieu gaz de sol ont montré la présence de concentrations en TPH, BTEX et COHV.
Aucune investigation n'a été réalisée sur les eaux souterraines lors de la campagne d'investigations de SOLPOL.

En se basant sur l'usage futur du site, le schéma conceptuel du site et les principaux éléments constructifs identifiés sur les plans de projet, en date de mai 2019, fournis par les NOUVEAUX CONSTRUCTEURS SA (plan de masse du projet, plan et coupe du sous-sol), les zones à occupation permanente par les individus (présents sur site de manière continue) ont pu être identifiées et mises en évidence dans le tableau suivant.
L'identification des usages permet de retenir les scénarii d'études pour le calcul du risque.

Scénarii d'études retenus au droit du site

Identification des zones à occupation permanente	Les usages identifiés	Identification des individus	Voies d'exposition
RDC des bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol pour le terrain 1 et sur 1 niveau de sous-sol pour le terrain 2	Logements	- Adultes résidents - Enfants résidents	- Inhalation de vapeurs à l'intérieur du RDC des bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol pour le terrain 1 et sur 1 niveau de sous-sol pour le terrain 2
Sous-sol des bâtiments	Parkings	- Adultes résidents - Enfants résidents	- Inhalation de vapeurs à l'intérieur du sous-sol
Espaces extérieurs recouverts (recouvrement prévu dans le cadre des aménagements)	Espaces paysagers	- Adultes résidents - Enfants résidents	- Inhalation de vapeurs au droit des espaces extérieurs, - Inhalation de polluants adsorbés sur les poussières de sol (non pris en compte : espaces extérieurs recouverts + la voie d'exposition est négligeable par rapport à la voie inhalation de polluants sous forme gazeuse), - Ingestion de sol et de poussières (non prise en compte : espaces extérieurs recouverts), - Ingestion de végétaux contaminés (non prévue dans le projet d'aménagement futur).

Source : SOL POL, diagnostic environnemental complémentaire et plan de gestion août 2019

B. Risques sanitaires, synthèse des résultats

En raison des concentrations mises en évidence dans les sols et les gaz des sols, les milieux d'exposition air intérieur et extérieur des bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol pour le terrain 1 et sur 1 niveau de sous-sol pour le terrain 2 ont été pris en compte dans le cadre de cette étude.

Trois scenarios sont étudiés :
1- Inhalation de vapeurs à l'intérieur du RDC des bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol ;
2- Inhalation de vapeurs à l'intérieur du sous-sol des bâtiments ;
3- Inhalation de vapeurs à l'extérieur des bâtiments au droit des espaces paysagers recouverts.

Suite aux résultats obtenus, la valeur seuil d'acceptation n'est pas atteinte pour les cibles étudiées (enfants et adultes) pour le risque d'inhalation de vapeur en intérieur (au droit du sous-sol et au droit du RDC) et en extérieur des bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol pour le terrain 1 et sur 1 niveau de sous-sol pour le terrain 2, dans le cadre des scénarii d'aménagements retenus.

En prenant le cas d'un enfant ou d'un adulte, exposés aux trois scénarii, la valeur seuil d'acceptation n'est pas atteinte pour les risques sans seuil (risques cancérigènes) et à seuil (risques non cancérigènes).

En prenant le cas d'un enfant habitant toute sa vie sur site (personne habitant sur site depuis son enfance), le risque est jugé acceptable pour la voie inhalation intérieure de vapeurs pour les risques sans seuil (risques cancérigènes) et à seuil (risques non cancérigènes) : l'état des milieux est compatible en tout point avec l'usage projeté.

3.1.2. L'INFLUENCE SUR LA SANTE AU REGARD DE LA QUALITE DE L'AIR EXTERIEUR

Une étude air et santé a été réalisée par la société Technisim Consultants.

La zone d'étude s'étend sur le territoire des communes du Blanc-Mesnil et du Bourget. La définition de la zone d'étude est présentée au 3.6.3. du présent document.
Elle se compose principalement de zones d'habitation. D'après l'inventaire des émissions de l'Aasqa Airparif, il apparaît que les secteurs résidentiel/tertiaire et le trafic routier sont les principaux émetteurs de polluants au sein de la commune du Blanc-Mesnil.

Après recherches, aucun établissement vulnérable à la pollution atmosphérique n'a été recensé dans la bande d'étude.
Par lieux « vulnérables », est entendu toutes les structures fréquentées par des personnes vulnérables aux effets de la pollution atmosphérique, c'est-à-dire :
- Les établissements accueillant des enfants : les maternités, les crèches, les écoles maternelles et élémentaires, les établissements accueillant des enfants handicapés, etc.
- Les établissements accueillant des personnes âgées : maisons de retraite, etc.
- Les hôpitaux et cliniques.

De manière à compléter les diverses informations, une campagne de mesure sur site (in situ) pour le dioxyde d'azote a été menée du 26 juin au 09 juillet 2019. Les particules en suspension ont également été mesurées sur un point en continu pendant toute la période. Ces campagnes de mesures sont présentées au 3.6.3. du présent document.

A titre indicatif :
- Les mesures de particules ont été observées conformes aux seuils réglementaires annuels.
- Les mesures de dioxyde d'azote se sont avérées supérieures à la valeur limite annuelle pour les points en bordure d'axes routiers à fort trafic (RN2 et RD41).

3.2. La biodiversité

3.2.1. LES ESPACES NATURELS PROTEGES ET LE CONTEXTE ECOLOGIQUE

3.2.1.1. La localisation du site par rapport au réseau Natura 2000

Le site Natura 2000 le plus proche est le site FR1112013 « Sites de Seine Saint Denis » dont un des secteurs, est situé à 1,4km du projet.

Ce site abrite de nombreux oiseaux, et en particulier les oiseaux liés à la présence d'eau :

- Butor étoilé,
- Blongios nain,
- Hibou des marais,
- Martin pêcheur d'Europe,
- Gorgebleue à miroir.

Les menaces principales qui pèsent sur ce site sont l'urbanisation (continue ou discontinue) ou le développement de zones industrielles et commerciales. Consistant en un réaménagement de parcelles déjà urbanisées, le projet ne modifie pas l'urbanisation du secteur et n'étend pas l'artificialisation des terrains. Par ailleurs, les espaces verts anthropiques du site ne permettent pas l'accueil des espèces cibles (oiseaux d'eau et oiseaux forestiers). **Le projet n'impactera de ce fait pas le site Natura 2000**.

3.2.1.2. La localisation du site par rapport aux zones humides

Selon le code de l'environnement, les zones humides sont des « terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ». (Art. L.211-1). **Le projet n'est pas situé dans l'emprise d'une zone humide ou potentiellement humide** d'après la cartographie de la DRIEE Ile-de-France.

3.2.1.3. La localisation du site par rapport aux autres espaces naturels protégés

Le site ne fait partie d'aucun type d'espace naturel sujet à une protection réglementaire en faveur de la biodiversité (Parc National, Parc Naturel Régional, Réserve naturelle, ZICO, Arrêté préfectoral de Protection de Biotope, site RAMSAR, etc.).

3.2.1.4. La localisation du site par rapport aux continuités et corridors écologiques

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique dresse le bilan et les objectifs des trames vertes et bleues. Ce document opposable est la référence en termes de continuités écologiques. Le site d'étude, situé sur la commune du Blanc-Mesnil, ne possède pas d'enjeux concernant les continuités de la trame verte et de la trame bleue. Le site d'étude est fortement enclavé entre des axes routiers majeurs et une voie ferrée, isolant totalement le projet immobilier de toutes continuités écologiques.

Il n'y a ni réservoir de biodiversité, ni trames à préserver ou à restaurer. Il existe juste une trame bleue non fonctionnelle au nord de la commune.

Le projet n'impacte donc pas de continuité régionale, absentes du site du fait des infrastructures présentes. Toutefois, il est souhaitable d'aménager le projet pour le rendre favorable à la biodiversité pour permettre de créer une continuité locale, favorable aux insectes (plantes à fleur), et aux oiseaux.

3.2.2. LES INVENTAIRES DE LA FAUNE ET DE LA FLORE

3.2.2.1. La localisation du site par rapport aux Z.N.I.E.F.F.

Le site d'étude n'est concerné par aucune ZNIEFF.

L'entité la plus proche est une ZNIEFF de type II située à environ 1 km du site du projet. Il s'agit du Parc Départemental de La Courneuve (identifiant 110020475). Une ZNIEFF de type I, intégrée dans la ZNIEFF de type II mentionnée ci-dessus, se situe à environ 1,2km du site du projet il s'agit des Plans d'eau et friches du Parc Départemental de La Courneuve (identifiant 110020468).
Ces entités sont séparées du site de projet par un axe bloquant majeur l'A1. Les échanges écologiques sont donc quasiment impossibles entre le site de projet et ces milieux naturels remarquables

D'autres ZNIEFF de types I et II sont présentes à environ 5,4km du site du projet : le Parc Départemental de Sausset (type II) et ses prairies (type I). Ces ZNIEFF sont trop éloignés pour présenter un lien fonctionnel écologique avec le site d'étude.

3.2.2.2. La faune et la flore locales

A. L'étude

Une étude a été réalisée pour le bureau EEC Ecologie & Environnement dont l'objectif est le recensement des habitats, de la faune et de la flore sur l'emprise du projet Le diagnostic a été réalisé sur l'ensemble de la zone d'étude lorsque les accès aux parcelles ont été possibles (nombreuses parcelles privées clôturées) lors d'un seul passage le 15 juillet 2019.

B. L'état des lieux

La zone d'étude est caractérisée par une artificialisation très importante de nombreux axes routiers et ferroviaires qui enclavent la zone d'étude. Celle-ci est composée de friches dévégétalisées, de jardins et de parkings d'entreprise. La végétation ne pousse que difficilement entre les parties bétonnées et dans les jardins abandonnés.

Au regard de la diversité floristique et de l'intérêt patrimonial, les enjeux sont très faibles sur le site. La faune est très pauvre sur le site malgré des conditions météorologiques particulièrement favorables.

L'intérêt écologique des habitats de la zone d'étude est donc très faible.

Concernant les corridors biologiques, le site est enclavé entre divers axes de transports majeurs qui sont autant de ruptures de la trame verte.

C. Conclusions et recommandations

En l'état actuel, le site des projets immobiliers rue Marcel Paul et rue de la Défense du Bourget présente un très faible intérêt écologique. Les espaces « verts » se limitent à des friches, des jardins plantés et des zones rudérales sur les trottoirs. Le bruit continu des chantiers en cours fait fuir l'avifaune, et la faible abondance de fleurs limite la présence des insectes. Par la présence d'axes de transports importants et un milieu rudéral souvent remobilisé, le site est favorable aux espèces invasives. Les projets en cours n'auront aucun impact sur l'environnement déjà très dégradé.

3.3. La qualité environnementale des terres

3.3.1. L'EXPLOITATION DES BASES DE DONNEES OFFICIELLES

3.3.1.1. Les informations issues de la base de données BASOL

La base de données nationale BASOL recense « les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif ». Le site objet de la présente étude ne fait pas partie des sites listés dans cette base de données.

Le site BASOL le plus proche du site est situé 4, rue du parc au Blanc Mesnil à plus de 500 mètres du site du projet, il s'agit de FIRSTINOX (ex SFRM).

3.3.1.2. Les informations issues de la base de données BASIAS

La base de données BASIAS recense tous les sites industriels abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement : il s'agit de la base de données BASIAS (Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service).

Le site du projet est répertorié dans cette base de données sous la référence n° IDF9301891 sous le nom de Shell Berre. Un extrait de la fiche détaillée de ce site BASIAS est intégré ci-après.

3.3.1.3. La liste des Secteurs d'Information sur les Sols (S.I.S.) définie dans la Seine Saint Denis

La définition officielle d'un Secteur d'Information sur les Sols (S.I.S.) figure à l'article L.125-6 du Code de l'Environnement. Ainsi, selon cet article, « *l'Etat élabore, au regard des informations dont il dispose, des secteurs d'information sur les sols qui comprennent les terrains où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et de mesures de gestion de la pollution pour préserver la sécurité, la santé ou la salubrité publiques et l'environnement.* »

Le site objet du présent dossier fait partie des sites recensés dans la liste des S.I.S. définie en Seine Saint Denis sous l'identifiant n° 93SIS00652.

Informations issues de la fiche détaillée du SIS n°93SIS00652 (Géorisques)

Nom usuel : Shell
Adresse du site : 14-18 avenue du 8 mai 1945 93 007 LE BLANC MESNIL
Parcelle cadastrale concernée : BE 787

Le site a accueilli une station-service jusqu'au 24 novembre 2010. Un diagnostic environnemental est réalisé le 22 octobre 2009 dans le cadre de la cessation d'activité, révélant une pollution des sols aux hydrocarbures, aux BTEX (Benzène, Toluène, Ethylbenzène, Xylène) ainsi qu'au plomb. La nappe n'a pas été touchée.
Entre 2011 et 2014, des travaux de dépollution ont été menés : une partie des terres polluées a été excavée, un traitement par venting a été réalisé. Une surveillance des eaux souterraines a également été mise en place.
L'ARR (Analyse des Risques Résiduels) réalisée a conclu que l'état du site était compatible avec un usage industriel ou commercial.

Etat technique : Site traité avec risque résiduel acceptable (ARR)

Observations :
- 24/11/2010 : diagnostic environnemental
- 16/06/2014 : rapport de fin de travaux + ARR
- 15/04/2016 : rapport de surveillance des eaux souterraines

Un plan de gestion et une EQRS sont réalisés pour le projet objet de l'étude, ils sont joints en annexe de l'étude d'impact.

3.3.2. L'EXPLOITATION DES DONNEES HISTORIQUES

Le site a accueilli une station-service jusqu'au 24 novembre 2010. Un diagnostic environnemental est réalisé le 22 octobre 2009 dans le cadre de la cessation d'activité. Entre 2011 et 2014, des travaux de dépollution ont été menés.

3.3.3. L'EXPLOITATION DES DONNEES ISSUES D'INVESTIGATIONS IN SITU

3.3.3.1. Stratégie d'investigations

SOLPOL a réalisé des investigations in situ :

- Le terrain 1 du site a fait l'objet d'une évaluation environnementale (EVAL phase 2), réalisée par SOLPOL (rapport 180016_v1 du 19/03/2018). Les investigations de terrain ont mis en évidence la présence principalement d'anomalies en métaux lourds au droit des futurs espaces paysagers et d'anomalies en HCT dans les sols, jusqu'à 4 m de profondeur minimum. Concernant les évacuations des terres du site, il a été observé des indices suspects (odeur suspecte sur le sondage T1 et couleur noirâtre sur le sondage T5) ainsi que des anomalies en métaux lourds par rapport à l'arrêté du 12/12/2014 relatif aux critères d'acceptation des terres en décharges inertes.

- Le terrain 2 du site a fait l'objet d'une évaluation environnementale (EVAL phase 2), réalisée par SOLPOL (rapport 180576_v2 du 17/12/2018). Pour des contraintes d'accès, l'intervention sur site s'est limitée à certaines parcelles cadastrées. Les investigations de terrain ont mis en évidence la présence d'une cuve et les résultats d'analyses ont montré la présence principalement d'anomalies en métaux lourds au droit des futurs espaces paysagers, ainsi que des dépassements en antimoine.

- Des investigations complémentaires ont été réalisées sur ces terrains et font l'objet de deux rapport l'un portant sur le terrain 1 et l'autre portant sur le terrain 2. L'objectif de ces rapports, sur la base des études précédentes, du projet d'aménagement, d'un plan d'échantillonnage et des analyses à réaliser, de vérifier les suspicions de pollution des sols et gaz de sol, au droit de la zone d'étude. Un plan de gestion comprenant l'analyse des enjeux sanitaires liée au projet d'aménagement est également réalisé.

Milieux suspectés	Stratégie d'investigations
Terrain 1 : Sol superficiel potentiellement pollué (présence d'anomalies en métaux lourds et d'une anomalie en HCT dans les sols et dépassements en métaux lourds sur lixiviats, fluorures, sulfates et fraction soluble selon l'arrêté du 12/12/2014 (rapport SOLPOL 180016_v1 du 19/03/2018)) Terrain 2 : Sol superficiel potentiellement pollué (présence d'anomalies en métaux lourds dans les sols et de dépassements en antimoine selon l'arrêté du 12/12/2014 (rapport SOLPOL 180576_v2 du 17/12/2018))	Prélèvement complémentaire de sol au droit du projet pour caractérisation des terres restant en place ou évacuées dans le cadre du projet d'aménagement (affiner les observations et résultats obtenus lors des investigations précédentes)
Air ambiant à l'intérieur des futurs bâtiments	Prélèvement de gaz du sol au droit des futurs bâtiments

Pour le terrain 1, les investigations menées ont été les suivantes :
- 5 sondages complémentaires (T8 à T12)
- 2 piézairs (PG1 et PG2) afin d'obtenir des informations sur la tranche des terrains située à 1 m sous la côte finale des futurs bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol.

Pour le terrain 2, les investigations menées ont été les suivantes :
- 4 sondages complémentaires (T4 à T7) afin d'obtenir des informations sur la tranche des terrains située à minima à 1 m sous la côte finale du projet et/ou au droit des sources potentielles de pollution identifiées lors de l'étude précédente
- 2 piézairs (PG1 et PG2) afin d'obtenir des informations sur la tranche des terrains située à 1 m sous la côte finale des futurs bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol selon le projet d'aménagement intermédiaire.

3.3.3.2. Observations lors de la réalisation des investigations

Terrain 1
Les sondages de sol ont mis en évidence la lithologie suivante, sous une couche de graviers (sondages T10 et T11) d'environ 0,1 m d'épaisseur :
- des sables argileux, plus ou moins graveleux, de teinte marron à marron clair, jusqu'à 3 m de profondeur,
- des marnes sableuses à sables marneux, plus ou moins graveleux, de teinte beige à blanchâtre, pouvant présenter des indices organoleptiques suspects (odeur d'hydrocarbures sur le sondage T11), jusqu'au pied des sondages descendus à 7,5 m de profondeur.

Terrain 2
Les sondages de sol ont mis en évidence la lithologie suivante, sous une dalle béton (sondages T4 à T7) d'environ 0,2 à 0,3 m d'épaisseur :
- des limons argileux à sables limoneux, plus ou moins graveleux, de teinte marron à marron clair, pouvant contenir des débris divers (morceaux de briquettes sur le sondage T5) jusqu'à 1 à 2 m de profondeur,
- des argiles à marnes sableuses, plus ou moins graveleuses, de teinte beige à verdâtre, pouvant présenter des indices organoleptiques suspects (odeur d'hydrocarbures sur le sondage T4), jusqu'au pied des sondages descendus à 6,5 m de profondeur maximum.

3.3.3.3. Résultats analytiques

Les résultats d'analyse sur le milieu sol ont été comparés aux référentiels existants en matière de sites et sols pollués (base ASPITET, note CIRE Ile de France du 03 juillet, critères de l'Arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux critères et procédures d'admission dans les décharges de déchets inertes).

Les résultats d'analyse sur le milieu gaz du sol ont été comparés aux limites de quantification du laboratoire. Ils sont intégrés aux calculs de risque de l'Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires.

Synthèse des analyses pour le terrain 1 et 2

D'une manière générale, les analyses sur le milieu sol ont montré la présence de concentrations supérieures aux quantifications du laboratoire en métaux lourds, BTEX (Benzène, Toluène, Ethylbenzène, Xylène), PCB, HAP, HAP volatils, HCT, HCT volatils, HCT semi-volatils.

D'une manière générale, les analyses sur le milieu gaz ont montré également une concentration supérieure aux quantifications du laboratoire en TPH, naphtalène, BTEX et COHV.

Vis-à-vis des évacuations de terres, des seuils supérieurs aux teneurs définies dans la règlementation ont été repérée en BTEX sur matière brute, antimoine sur éluats, fluorures sur éluats, sulfates sur éluats, fraction soluble sur éluats et HCT sur matière brute.

Les investigations ont permis d'établir le plan de gestion comprenant l'analyse des enjeux sanitaires liés au projet dont les principales conclusions sont indiquées au paragraphe 3.1.1. ci avant.

3.4. Le sol

3.4.1. LA TOPOGRAPHIE

Le territoire du Blanc Mesnil offre une quasi-planéité de son relief (43 à 49 mètre au-dessus du niveau de la mer). De ce fait, aucun point géographique naturel ou saillant ou culminant, c'est-à-dire visible de loin, ou permettant une vue large sur le pourtour, n'émerge dans le paysage.
De fait, les seuls éléments physiques qui modifient le relief sont des éléments artificialisés ou construits : les remblais des infrastructures (des autoroutes notamment), les dénivelés du Parc Urbain, puis le Beffroi, le château d'eau, le pont, les tours, les clochers,....

3.4.2. LA GEOLOGIE

3.4.2.1. Le contexte général

D'après la carte géologique de Paris 1/50 000, le projet est situé dans un contexte de plaine constituée par marnes et marnes du gypse (notation e7a). Celle-ci repose sur les Sables de Monceau et les Marno-Calcaires de Saint-Ouen sous-jacents.

3.4.2.2. Les données obtenues à partir de sondages et essais in-situ

Une étude géotechnique a été réalisée par ATLAS GEOTECHNIQUE sur le terrain 1 et sur le terrain 2 qui a permis de définir les fondations nécessaires.

Sur le terrain 1, d'après ATLAS GEOTECHNIQUE et l'étude documentaire et la reconnaissance du site menées, la lithologie mise en évidence sur le terrain 1 sur est la suivante :
- Des Remblais hétérogènes ont été traversés jusqu'à 1,6 / 3,5 m de profondeur ;
- Les Marnes Infragypseuses ont été identifiées jusqu'à 7,2 / 9,0 m, de profondeur ;
- Au-delà, le Calcaire de Saint Ouen a été reconnu jusqu'à l'arrêt volontaire des sondages à 20,0 m de profondeur (28,0 NGF) avec des compacités très hétérogènes. En effet, ce faciès présente une forte altération sur des épaisseurs importantes, marquée par des VIA (vitesses d'avancement de forage) très élevées.

Sur le terrain 2, d'après ATLAS GEOTECHNIQUE et l'étude documentaire et la reconnaissance du site menées, la lithologie mise en évidence sur le terrain 2 sur est la suivante :
- Des Remblais limoneux légèrement sableux noir avec des débris divers, ont été reconnus jusqu'à 0,8 / 1,8 m de profondeur. Des surépaisseurs ne sont pas à exclure, notamment après démolition des constructions existantes ;
- Un Recouvrement limono-sableux légèrement argileux marron foncé a été observé jusqu'à 1,5 / 2,0 m de profondeur présentant des compacités moyennes ;
- Les Marnes Infragypseuses compactes, ont été rencontrées jusqu'à 6,2 / 7,5 m de profondeur ;
- Le Calcaire de Saint-Ouen a été reconnu jusqu'à 15,5 / 16,3 m de profondeur. Il présente de bonne compacité dans l'ensemble ;
- Au-delà, les Sables de Beauchamp, très denses, ont été identifiés jusqu'à l'arrêt volontaire des sondages profonds (20m). Ce faciès, composé de sable plus ou moins argileux grisâtre, renferme des passages indurés (blocs de grès).

3.4.3. LA PERMEABILITE DU SOL

Une étude géotechnique a été menée par ATLAS GEOTECHNIQUE sur le terrain 1 et sur le terrain 2 du projet.

Terrain 1
Deux essais de perméabilité réalisés dans une lanterne d'environ 1,0 m de hauteur entre 2 et 3 m au droit des sondages ST1 et ST2. Le coefficient de perméabilité calculé à partir des différents essais sont résumés comme suit :

Sondages	ST1	ST2
Type Essai	LEFRANC	LEFRANC
Faciès	Remblai sableux marneux beiges	Remblai sableux marneux beiges
Profondeur	2 – 3 mètres	2 – 3 mètres
Coefficient de perméabilité « K » (m/s)	$1{,}05.\ 10^{-6}$	$4{,}05.\ 10^{-7}$

Terrain 2
Deux essais de perméabilité de type NASBERG ont été réalisés au droit des sondages à la tarière ST1 et ST2, entre 2 et 3 m de profondeur. Les coefficients de perméabilité calculés à partir des différents essais sont résumés comme suit :

Sondages	ST1	ST2
Faciès	Argile sableuse jaunâtre	Argile sableuse jaunâtre
Profondeur	2 – 3 mètres	2 – 3 mètres
Coefficient de perméabilité « K » (m/s)	$2{,}66.\ 10^{-6}$	$1{,}01.\ 10^{-6}$

En prenant en compte la nature des terrains et les résultats des essais obtenus, les sols du terrain 1 et du terrain 2 sont peu perméables ou de perméabilité très faible selon les classifications en vigueur.

3.5. L'eau

3.5.1. L'HYDROGRAPHIE

Le site n'est pas traversé ou bordé par des cours d'eau. Le territoire de la commune est irrigué par deux rus : la Morée et la Molette :

- Longeant la limite septentrionale, la Morée est canalisée par des cuvelages en béton et court partiellement à ciel ouvert ; des bassins de retenue ont été aménagés en plusieurs points.
- La Molette traverse le sud du territoire depuis Bondy. Elle remonte jusqu'au square Stalingrad et traverse les voies ferrées pour ensuite dessiner la limite communale avec Drancy. L'intégralité de son cheminement blanc-mesnilois est enterré et cuvelé. La Molette, busée, n'est physiquement plus perceptible en surface.

3.5.2. L'HYDROGEOLOGIE

3.5.2.1. Le contexte général

L'analyse du contexte géologique a été menée par STRATEGEO dans le cadre de l'étude des Niveaux des Plus Hautes Eaux (NPHE) et permet d'identifier un horizon aquifère au droit du projet :

- La nappe superficielle des Sables de Monceau et des Marnes à Pholadomyes, circulant au sein de ces formations et dont la base est constituée par une frange imperméable des sables de Monceau ou du toit des Marno-calcaires de Saint-Ouen. Par ailleurs, compte tenu de l'hydrologie du secteur, celle-ci s'écoule probablement en direction de la Molette qui constitue son exutoire, vers le Sud-Ouest ;
- La nappe du Marno-calcaire de Saint-Ouen, contenue dans la formation éponyme, et dont le niveau varie en fonction des précipitations tombant sur l'ensemble de son bassin versant à l'échelle régionale.

La carte de Fouché et Hirschauer de 2007, présentant la piézométrie en période normale en Seine-Saint-Denis, indique que la nappe phréatique s'établissait à cette date vers +38 m NGF, avec par ailleurs un écoulement dirigé vers l'Ouest.

3.5.2.2. Les données obtenues à partir de piézomètres in-situ

Une étude hydrologique a été réalisée par STRATEGEO en 2018, dans l'objectif d'analyser le contexte hydrolgéologique du site et d'étudier le niveau des plus hautes eaux.

Quatre piézomètres ont été réalisés sur site par ATLAS Géotechnique dans le cadre de l'étude géotechnique au stade G2 AVP et deux piézomètres supplémentaires ont été réalisés dans le cadre de cette étude.

Plan d'implantation des piézomètres

Source : Strategéo, étude NPHE, juillet 2018

Les mesures indiquent des niveaux d'eaux assez hétérogènes : les ouvrages 1 à 8 semblent capter des assises plutôt superficielles jusqu'à 10 m. Entre autre, les ouvrages Pz1, Pz5 et Pz8 captent la nappe superficielle des Sables de Monceau et des Marnes à Pholadomyes, qui semble s'écouler en direction du Sud-Ouest.

Ainsi, sur la base des investigations et des calculs, il est possible de définir que :

- En phase chantier (cote de terrassement estimée à +41,15 m NGF), en période de Hautes Eaux annuelles, le fond de fouille sera impacté par un niveau de nappe,
- En phase d'exploitation, la Maitrise d'Ouvrage devra prévoir de protéger son sous-sol jusqu'à la cote de récurrence souhaitée.

Les effets et mesures sont présentés en partie 4.

Le débit d'exhaure en phase chantier a été estimé et s'élèvera à environ 1 m^3/h en période de Hautes eaux annuelles. Ce débit est susceptible de varier en fonction du régime des eaux de la nappe, des hauteurs d'eau à rabattre et des perméabilités réelles des terrains in-situ.

3.5.3. LES CAPTAGES D'EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

La commune du Blanc Mesnil est concernée par 3 captages d'Alimentation en Eau Potable :

- Forage F13 « Ader »,
- Forage F11 « Jaurès »,
- Forage F10 « Leclerc ».

Les procédures pour les forages F10 et F11 sont à l'étude et le forage F13 un périmètre de protection rapproché a été proposé. L'établissement de l'actualisation des périmètres de captage des eaux en lien avec l'Agence Régionale de l'Eau était en cours lors de la révision du PLU.
Le projet n'est pas concerné par ces forages et les éventuels périmètres de protection associés.

Le site du projet, comme l'ensemble de l'Ile-De-France, est localisé dans une des Zones de Répartition des Eaux (Z.R.E.) du bassin Seine-Normandie correspondant aux nappes de l'Albien et du Néocomien.
Cette Z.R.E. définit par commune une cote à partir de laquelle la réglementation en matière de prélèvement de la ressource s'applique. Ainsi, au droit de la commune de Blanc Mesnil (selon le Système d'information sur l'eau du bassin Seine-Normandie de la D.R.I.E.E. Ile-de-France), cette cote se traduit par une profondeur d'environ - 665 m.

3.5.4. LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE DES EAUX SOUTERRAINES

L'étude hydrologique a été réalisée par STRATEGEO en 2018, a permis d'étudier la qualité de l'eau de la nappe. Un prélèvement d'eau a été réalisé le 02/07/2018, et les résultats indiquent une bonne qualité chimique de l'eau (tous les paramètres sont inférieurs au seuil de rejet dans le réseau, exceptés les matières en suspension totales – les eaux seront décantées avant rejet).

3.6. L'air

Une étude air et santé a été réalisée par la société Technisim Consultants permettant de compléter le chapitre 3.6. relatif à l'air. La première partie de l'étude présente l'état actuel relatif à la qualité de l'air du domaine. Elle permet donc de définir le facteur « air et santé » susceptible d'être affecté par le projet.

L'étude est menée conformément aux préconisations de la Note technique NOR : TRET1833075N du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Il est bien entendu intégré le fait qu'il s'agit d'un projet d'aménagement et non d'infrastructures routières. La méthodologie de ladite note est adaptable pour répondre à une problématique d'aménagement puisque la population potentielle induite par l'aménagement va de fait modifier les flux de trafic de la zone. Par ailleurs cette approche satisfait les services de l'Etat sur cette thématique qui prend de plus en plus d'ampleur, avec notamment le renforcement du sujet de la qualité de l'air dans les plans et programmes locaux.

3.6.1. LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR EN MATIERE DE QUALITE DE L'AIR

Le dossier réalisé par TECHNISIM CONSULTANTS est établit selon la législation en vigueur, et également avec l'appui de documents méthodologiques (instruction de l'Equipement de mars 1996, guide méthodologique sur le volet « Air et Santé » des études d'impact routières de février 2019, normes ISO ou AFNOR correspondant aux protocoles analytiques des différents polluants à analyser).

Le SRCAE [Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie] d'Île-de-France définit une zone 'sensible' comme étant un territoire susceptible de présenter des sensibilités particulières à la pollution de l'air (dépassement de normes, risque de dépassements, etc.) du fait de sa situation au regard des niveaux de pollution, de la présence d'activités ou de sources polluantes significatives, ou de populations plus particulièrement fragiles. Dans ces zones, les actions en faveur de la qualité de l'air sont prioritaires.
Cette zone se caractérise par des densités de population élevées (ou la présence de zones naturelles protégées), et par des dépassements des valeurs limites concernant les particules PM10 et les oxydes d'azote.

La zone d'étude du projet est totalement incluse dans la zone sensible pour la qualité de l'air de l'Île-de-France.

3.6.2. LES DONNEES DU RESEAU DE SURVEILLANCE MIS EN PLACE PAR AIRPARIF

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, dite loi « LAURE », reconnaît à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Aussi, l'Etat assure-t-il - avec le concours des collectivités territoriales - la surveillance de la qualité de l'air au moyen d'un dispositif technique dont la mise en œuvre est confiée à des organismes agréés (Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA)), dont Airparif pour l'Ile-de-France.

L'Aasqa Airparif dispose de stations de mesure avec une typologie similaire à l'environnement du projet.
Ce sont les stations urbaines trafic « Autoroute A1 – Saint-Denis » et « Route nationale 2 – Pantin ». Toutefois, bien que ces stations soient installées dans un environnement plutôt similaire à celui de la zone d'étude, les concentrations en polluants peuvent s'avérer différentes de celles propres au site d'étude.

Ainsi, afin de compléter ces données, une campagne de mesures in situ a été réalisée pour le NO2 et les poussières PM10 et PM2,5.

3.6.3. L'APPRECIATION DE LA QUALITE DE L'AIR AU NIVEAU LOCAL

3.6.3.1. La définition de la zone d'étude

- **Définition du réseau d'étude**

Selon la Note technique du 22 février 2019, le réseau d'étude est un objet linéique composé d'un ensemble de voies, c'est-à-dire :

- Le projet routier étudié (y compris les différentes variantes de tracé) ;
- L'ensemble des voies dont le trafic est affecté significativement par le projet ;
- L'ensemble des projets d'infrastructures routières « existants ou approuvés » ayant fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale ou d'une évaluation environnementale

En milieu interurbain, la variation de trafic est évaluée à partir du Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA).
En milieu urbain, en fonction des données de trafic disponibles et du projet, la variation de trafic est examinée à l'Heure de Pointe la plus chargée (du soir OU du matin) ou à partir du Trafic Moyen Journalier Annuel.

Il a été retenu ici l'ensemble des brins routiers indiqués dans l'étude trafic.

- **Définition de la bande d'étude**

Une bande d'étude est une zone située autour d'un axe routier (objet linéique) dont la largeur est adaptée en fonction de l'influence du projet sur la pollution atmosphérique locale. Elle complète le réseau d'étude en lui apportant une dimension surfacique et est donc définie autour de chaque axe du réseau d'étude (Note technique du 22 février 2019).

La largeur de la bande d'étude varie en fonction du type de composés étudiés (gazeux ou particulaire) et du trafic circulant sur la voie (dans les deux sens de circulation) :

- Pour l'évaluation des polluants présents dans les retombées particulaires, la largeur de la bande d'étude est de 200 m centrée sur l'axe de la voie, quel que soit le trafic ;
- Concernant la pollution gazeuse, la largeur minimale de la bande d'étude dépend du trafic à l'horizon d'étude le plus lointain sur la voie considérée. Elle est définie selon les données du tableau immédiatement suivant.

Largeur minimale de la bande d'étude selon la charge de trafic

TMJA (véh/j) à l'horizon d'étude le plus lointain	Largeur minimale de la bande d'étude, centrée sur l'axe de la voie
> 50 000	600 mètres
25 000 < TMJA ≤ 50 000	400 mètres
10 000 < TMJA ≤ 25 000	300 mètres
≤ 10 000	200 mètres

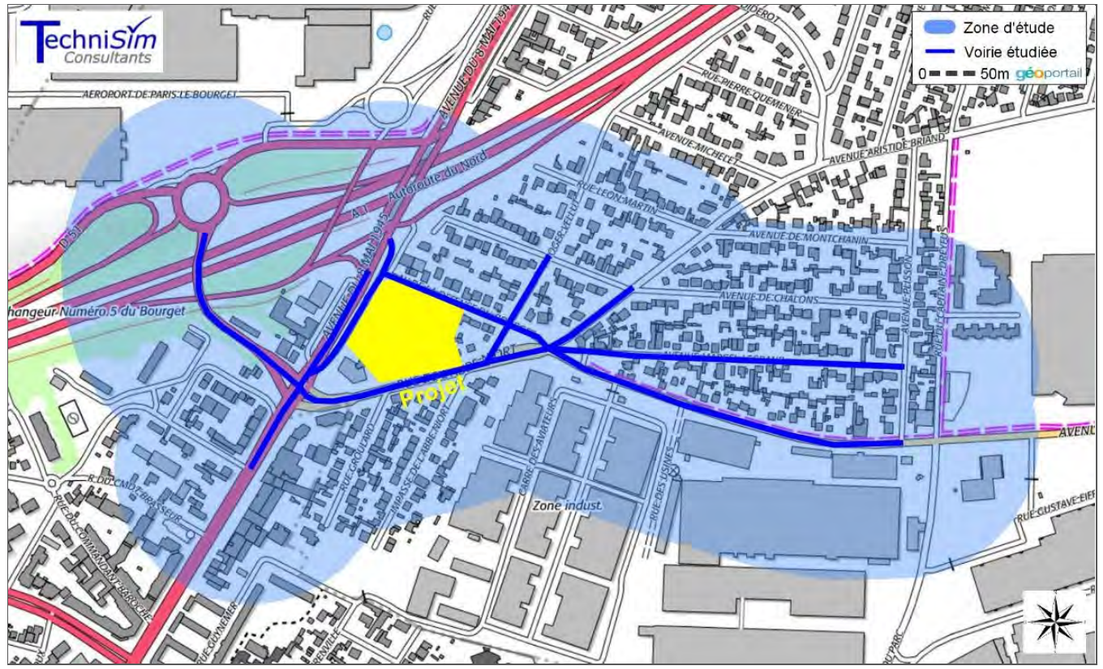
Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

- **Définition de la zone d'étude**

Concernant la définition de la zone d'étude, il a été retenu par excès la largeur de bande d'étude correspondant à la voirie connaissant le trafic le plus important.
Selon les données de l'étude circulation, il s'avère que le trafic maximal sera de l'ordre de 24 000 véhicules par jour à l'horizon de mise en service du projet.

D'après le trafic considéré, la zone d'étude de l'ensemble du réseau routier étudié est définie selon une largeur de 300 mètres, centrée sur la voirie étudiée.

Zone d'étude (bande d'étude de 300 m centrée sur la voirie étudiée) définie pour le volet Air et Santé



Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

3.6.3.2. Les relevés

Une campagne de mesures in situ a été réalisée du 26 juin au 09 juillet 2019 par TECHNISIM CONSULTANTS pour les polluants suivants :

- Le dioxyde d'azote [NO2] ;
- Les poussières – PM10 et PM2,5.

En ce qui concerne les mesures des particules PM10 et PM2,5, celles-ci ont été opérées de manière à évaluer en temps réel la concentration massique des poussières en suspension dans l'air avec un micro-capteur laser, au niveau du point 4.

Les emplacements des points de mesure ont été choisis de manière à couvrir et caractériser au mieux l'ensemble du domaine d'étude.

Lors de la durée des mesures, la vitesse du vent a été similaire aux normales annuelles, tandis que la pluviométrie a été quasiment nulle.
L'ensoleillement et les températures ont été nettement plus importants que la moyenne.
Ces conditions ne permettent pas de décrire une influence particulière sur les concentrations mesurées par rapport à la moyenne annuelle.

3.6.3.3. Les résultats des mesures

- **Les particules PM10 et 2,5**

Il est possible de constater que sur la période du 26 juin au 09 juillet 2019 au niveau du point n°4, les mesures ont respecté les valeurs-seuils règlementaires annuelles pour les particules PM10 (40 µg/m^3) et les particules PM2,5 (25 µg/m^3).

- **Le dioxyde d'azote**

De façon indicative, il est possible de constater qu'au cours de la campagne, les teneurs en dioxyde d'azote ont été supérieures à la valeur limite réglementaire sur les points situés en bordure d'axes routiers à forte circulation (RN2 et RD41). Ces résultats font ressortir l'influence du trafic routier sur la qualité de l'air.

3.6.3.4. Synthèse des résultats

Concernant la campagne de mesures du 26 juin au 09 juillet 2019, les teneurs de particules PM10 et PM2,5 ont – à titre indicatif compte tenu de la durée de la période de mesure – été conformes aux seuils réglementaires au niveau du point n°4 situé Rue de l'Abbé Niort.
A titre indicatif également, les mesures de dioxyde d'azote ont été supérieures à la valeur limite pour les points en bordure d'axes routiers importants (RN2 et RD41).

3.7. L'ensoleillement

Une étude par simulations numériques, de l'impact solaire du projet objet de la présente étude sur son environnement proche a été réalisée en août 2019 par OPTIFLOW. OPTIFLOW a réalisé des cartographies permettant de qualifier les effets du projet sur l'ensoleillement des espaces publics et des bâtiments avoisinants.

Les incidences du projet sont présentées dans le chapitre 4.1.2.15. de la présente étude d'impact.

3.8. Le climat

Les données utilisées par TECHNISIM sont issues la station météorologique de l'aéroport du Bourget, retrouvée à environ 3 km au nord de l'opération projetée.

La gamme de températures moyennes s'étend de 7,4°C à 15,8°C, tandis que la pluviométrie moyenne est de 640,7 mm par an (période 1981-2010).
La durée normale de l'ensoleillement (période 1991-2010) est de 1 637,3 h par an.
Le vent a une vitesse moyenne de 13,3 km/h, et suit préférentiellement un axe nord-nord-est / sud-sud-ouest (cf. figure ci-après).

3.9. Le patrimoine culturel

3.9.1. Les sites inscrits et les sites classes

Le « classement » ou l'« inscription » d'un site ou d'un monument naturel constitue la reconnaissance officielle de sa qualité et la décision de placer son évolution sous le contrôle et la responsabilité de l'Etat :

- Le « classement » constitue le niveau de protection le plus important. Il est généralement réservé aux sites les plus remarquables, en général à dominante naturelle, dont le caractère, notamment paysager, doit être rigoureusement préservé.
- L'« inscription » est attribuée pour des sites moins sensibles ou plus humanisés qui, sans qu'il soit nécessaire de recourir au classement, présentent suffisamment d'intérêt pour être surveillés. Elle constitue une garantie minimale de protection.

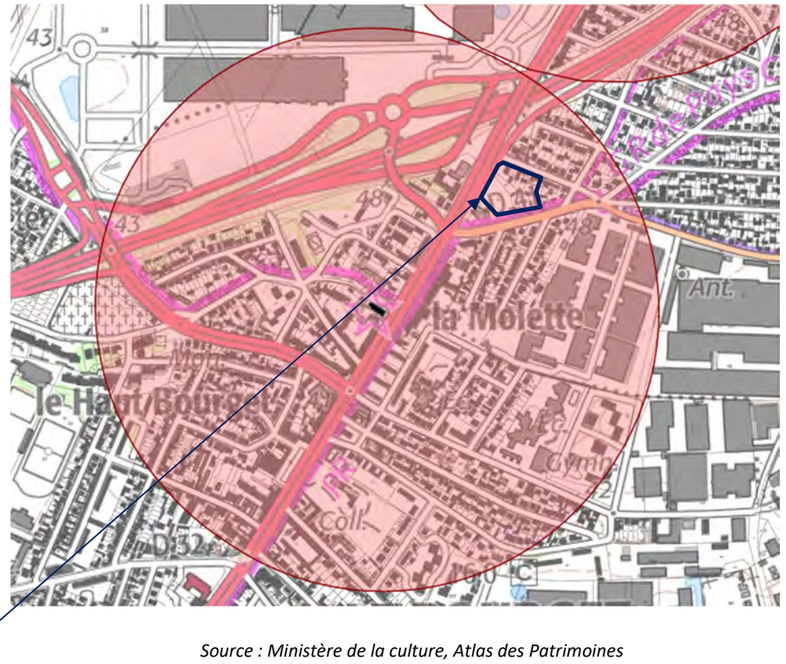
Le territoire de Blanc Mesnil ne compte aucun site inscrit ou classé sur son territoire. Les sites classés et les sites inscrits les plus proches du site sont localisés à plus de 3,5 km, sur les territoires de Stains, Sevran et Clichy-sous-Bois.

3.9.2. Le patrimoine architectural, urbain, paysager et historique

Le site du projet n'est pas situé dans une zone de patrimoine remarquable.

Le site du projet est situé dans un périmètre de protection de 500m associé à un Monument Historique, celui de l'Eglise Saint Nicolas, classée et située au Bourget. Toutefois, selon l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France, le projet n'est pas situé dans le champ de visibilité de l'église.

Périmètre des 500 mètres de l'église Saint Nicolas



Source : Ministère de la culture, Atlas des Patrimoines

Site du projet

3.9.3. Le patrimoine archeologique

Le site n'est pas localisé dans une des trois zones de sensibilités archéologiques identifiées sur le territoire de Blanc Mesnil.

3.9.4. Le patrimoine mondial de l'UNESCO

Le site du projet n'est pas concerné par le patrimoine mondial de l'UNESCO. Le plus proche est à plus de 10 km, il s'agit du site des Rives de la Seine à Paris.

3.9.5. Le patrimoine culturel mobilier

Le site n'accueille aucun élément constitutif du patrimoine culturel mobilier (œuvres d'arts tels que sculptures, peintures, etc).

3.10. L'environnement naturel et le paysage

Les parcelles se situent en zone UAb du Plan Local d'Urbanisme. Le voisinage comprend essentiellement des logements de type pavillonnaire et une station-service.

Terrain 1
Sur le terrain 1, la parcelle est un terrain vague sans végétation, avec la présence d'un seul arbre. Le terrain développe une façade de 55,15m sur la rue Marcel Paul qui est à sens unique, elle longe l'avenue du 8 mai 1945. Cet axe à double sens est très large. Une autre façade de 32,23 m donne sur la rue de l'Abbé Niort. Elle est à double sens, large et relativement passante.

Terrain 2
Sur le terrain 2 des bâtiments sont construits et accueillent des logements (type pavillonnaire) et un commerce. Le terrain développe une façade de 19,02m sur la rue Marcel Paul qui est à sens unique, elle longe l'avenue du 8 Mai 1945. Cet axe à double sens est très large. Une autre façade de 50,7 m donne sur l'avenue de la Défense du Bourget. Elle est à sens unique et étroite. Une autre façade de 8,99m fait un raccord en pan coupé entre les deux rues.

Terrain 3
Le projet sur le terrain 3 qui prolonge les précédents au long de la rue de l'Abbé Niort, et de l'avenue de la Défense du Bourget (plan dans le chapitre 1.1. de l'étude).

3.11. Les sources potentielles d'approvisionnement en énergie du secteur

Une étude de faisabilité en approvisionnement énergétique a été réalisée par le bureau d'études ATPS. Les solutions en énergies renouvelables locales analysés ont été les suivantes : réseaux urbains de chaleur et de froid, aérothermie -bois, le potentiel solaire et éolien.

3.11.1. Les reseaux urbains de chaleur et de froid

Une étude de faisabilité en approvisionnement énergétique a été jointe au permis de construire. La solution retenue est celle de raccordement au réseau de chaleur (chauffage et eau chaude sanitaire).

3.11.2. Aerothermie et bois

Cette solution n'est pas adaptée au projet en raison des difficultés d'approvisionnement en milieu urbain et aux problématiques de stockage et de gestion du bois.

3.11.3. Le potentiel solaire thermique et photovoltaïque

Cette solution n'a pas été retenue par le Maître d'Ouvrage.

3.11.4. Le potentiel eolien

Cette solution n'a pas été retenue en raison de la difficulté d'insertion des éoliennes en milieu urbain.

3.12. La présentation synthétique des enjeux environnementaux

	Niveau de sensibilité			
Thèmes	**Sensible**	**Moyennement sensible**	**Peu sensible**	**Informatif**
Contexte climatique				
Qualité de l'air				
Santé humaine				
Espaces naturels protégés				
Biodiversité				
Géologie				
Qualité environnementale des sols				
Hydrographie				
Hydrogéologie				
Paysage				
Qualité environnementale des eaux souterraines				
Patrimoine culturel				
Potentialités d'approvisionnement en énergies renouvelables				
Circulation automobile				
Circulations douces				
Stationnement				
Transports en commun				
Réseaux techniques divers				
Environnement acoustique				
Risques naturels				
Risques technologiques et industriels				
Autres risques				
Servitudes d'utilité Publique				
Archéologie				
L'ensoleillement				

4. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT, MESURES ASSOCIÉES, ESTIMATION DES DÉPENSES ASSOCIÉES ET MESURES DE SUIVI

Un projet peut présenter deux types d'impacts :

- des impacts directs : ils se définissent par une interaction directe avec une activité, un usage, un habitat naturel, une espèce végétale ou animale dont les conséquences peuvent être négatives ou positives.
- des impacts indirects : ils se définissent comme les conséquences secondaires liées aux impacts directs du projet et peuvent être négatifs ou positifs.

Qu'ils soient directs ou indirects, des impacts peuvent intervenir successivement ou en parallèle et se révéler soit immédiatement, à court, à moyen ou long terme, sur une étendue spatiale plus ou moins importante.

A cela s'ajoute le fait qu'un impact peut se révéler temporaire ou permanent :

- l'impact est temporaire lorsque ses effets ne se font ressentir que durant une période donnée (la phase chantier d'un projet par exemple) ;
- l'impact est pérenne dès lors qu'il persiste dans le temps (par exemple en phase d'exploitation d'un bâtiment neuf).

La durée d'expression d'un impact n'est en rien liée à son intensité : des impacts temporaires peuvent être tout aussi importants que des impacts pérennes. L'intensité d'un impact (forte, modérée, faible, négligeable, nulle) est appréciée selon les conséquences engendrées en particulier sur :

- la modification de la qualité de l'environnement initial ;
- la perturbation de la biodiversité ;
- la perturbation pour les populations avoisinantes.

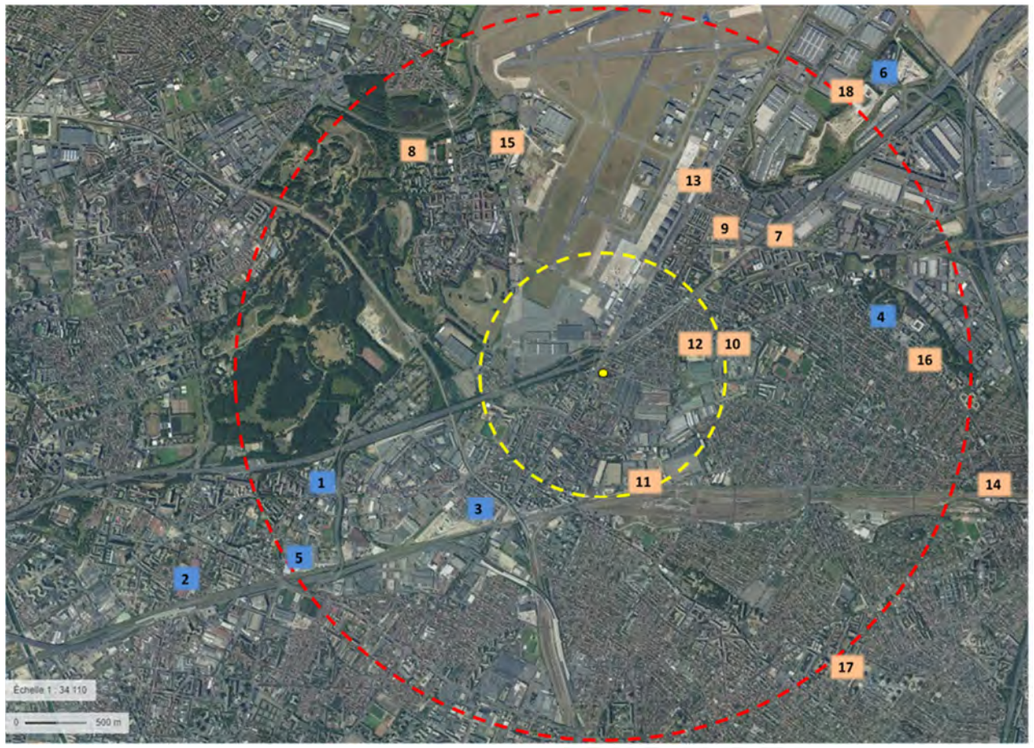
L'analyse des effets d'un projet consiste donc à déterminer l'importance de l'impact probable suivant les différents critères pertinents (étendue, temporalité, intensité).

La méthodologie retenue pour permettre une appréciation juste et réelle des effets du seul projet objet de la présente étude tient compte de l'évolution de l'environnement urbain aux abords du site à l'horizon de la livraison prévisionnelle du projet, soit en 2023. Elle prend donc en considération les principaux projets, en cours ou futurs déjà programmés susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement à cette date, repérés au sein d'un large périmètre d'étude.

Cette méthodologie conduit à identifier en particulier trois situations distinctes, lesquelles, en les comparant l'une à l'autre, permettent alors d'identifier les effets du seul projet objet de la présente étude. Présentées pages suivantes, ces trois situations sont les suivantes, à savoir :

- une « situation au fil de l'eau » établie à l'horizon de l'année de livraison prévisionnelle du projet, soit en 2023, et dans laquelle ce projet n'est pas pris en compte ;
- une « situation projetée » correspondant à la situation au fil de l'eau décrite précédemment dans laquelle toutefois le projet est ajouté, cette situation étant établie au même horizon temporel ;
- une « situation cumulée » correspondant à un horizon plus lointain que la livraison du projet lui-même, prenant en compte l'effet de l'ensemble des autres projets connus pouvant avoir une influence.

Ces simulations nécessitent d'intégrer les projets identifiés dans l'environnement du site appelés notamment à faire évoluer le tissu urbain. Ces projets listés ont été identifiés au regard des critères définis par à l'alinéa 5 e) §. II de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement et serviront également à l'appréciation des incidences cumulées objet du chapitre 4.2 de la présente étude. Les projets pris en compte sont les suivants :



Projets identifiés au titre de l'article R.122-5 du C.E

N°	Nom du projet
1	Projet d'établissement de production de matières premières pharmaceutiques (La Courneuve)
2	Projet urbain « Quartier de la mairie » (La Courneuve)
3	Projet d'aménagement du quartier « Bienvenue-Gare » (Le Bourget)
4	Projet de construction d'un ensemble immobilier (Le Blanc-Mesnil)
5	Construction d'un centre d'hébergement informatique « Digital Center » INTERXION (La Courneuve)
6	Projet de broyeur de déchets métalliques et de véhicules hors d'usage (Gonesse)

Localisation du site de projet

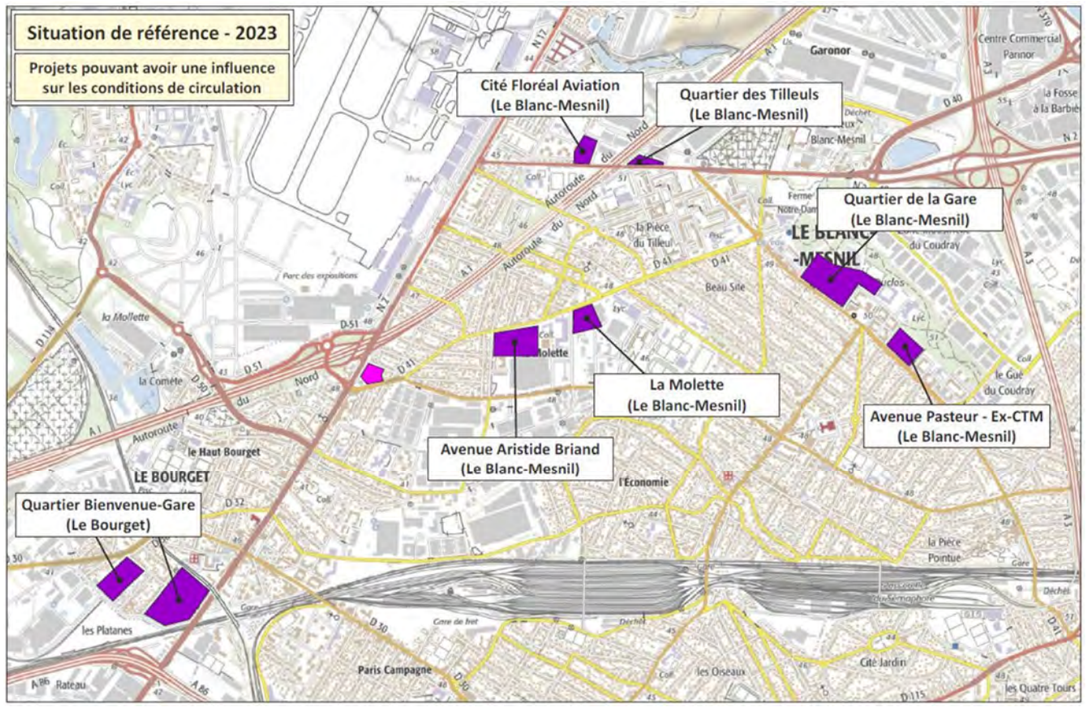
Cercle d'un rayon de 1 000 m par rapport au site du projet

Cercle d'un rayon de 3 000 m par rapport au site du projet

Projets dispensés d'étude d'impact

N°	Nom du projet
7	Projet de construction d'un ensemble immobilier Quartier des Tilleuls (Le Blanc Mesnil)
8	Construction du centre culturel ACMD (Dugny)
9	Construction de logements - Cité Floréal Aviation (Le Blanc Mesnil)
10	Projet d'ensemble immobilier et établissement d'enseignement privé ZA La Molette (Le Blanc-Mesnil)
11	Création de bâtiments VALOR (Le Bourget)
12	Ensemble immobilier de logements collectifs et maisons (Le Blanc Mesnil)
13	Création d'une Plateforme sécurisé pour la conservation d'œuvres d'art (Dugny)
14	Projet de construction d'un ensemble immobilier mixte (Le Blanc Mesnil, Sémard)
15	Projet de construction de logements collectifs et de maisons superposées (Dugny)
16	Construction de logements ex CTM (Le Blanc Mesnil)
17	Constructions de logement et local d'activité (Drancy)
18	Aménagement d'une aire de transit et de stationnement de véhicules et construction de 2 bâtiments pour pièces d'automobile (Gonesse)

Après analyse de cette liste de projets, les bureaux d'études ont identifiés ceux pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation, la pollution de l'air et acoustique, ils sont les suivants :



Source : étude de circulation, COSITREX, septembre 2019

Le présent chapitre de l'étude d'impact comporte deux grands sous-chapitres : le sous-chapitre 4.1.1 relatif aux incidences durant la phase opérationnelle et le sous-chapitre 4.1.2 relatif aux incidences durant la phase d'exploitation. Dans chacun de ces chapitres, sont traités les impacts du projet sur les thèmes énoncés à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement.

A la fin de chaque chapitre, un encadré de couleur bleue résume l'appréciation globale des impacts du projet tel que représenté ci-dessous :

Impact du projet

Il convient de préciser que la démarche progressive de l'étude d'impact implique un ajustement du projet vers le moindre effet. Des mesures de suppression ou de réduction des impacts ont donc été intégrées dans la conception même du projet.

Cependant, malgré cette application du principe de prévention et de correction à la source des atteintes à l'environnement, chaque projet peut induire des effets résiduels. Or, dès lors qu'un effet dûment identifié comme dommageable ne peut être totalement supprimé, le Maître d'Ouvrage a l'obligation de mettre en œuvre des mesures réductrices et, à défaut, compensatoires et d'affecter un budget dédié à ces mesures au titre de l'économie globale du projet. Ces mesures sont développées dans chaque thématique pour lesquelles un effet résiduel a ainsi été identifié.

Dans le souci de rendre le document plus lisible et donc plus facilement compréhensible, les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les éventuels effets négatifs du projet sur l'environnement sont présentés systématiquement à la suite de la présentation des différents effets abordés.

Le budget estimatif prévu pour les différentes mesures pouvant être identifiées à ce stade font l'objet d'un paragraphe particulier à la fin des sous-chapitres 4.1.1. (concernant les incidences durant la phase opérationnelle) et 4.1.2 (concernant les incidences durant la phase d'exploitation).

4.1. Les incidences du projet

4.1.1. LES INCIDENCES DURANT LA PHASE OPERATIONNELLE

4.1.1.1. Les incidences du projet sur le climat et la vulnérabilité du projet au changement climatique

La ville de Blanc Mesnil a lancé son Agenda 21 en 2008. Véritable projet territorial de développement durable, cet Agenda 21 a pour but de définir les actions prioritaires pour le développement durable.

Depuis le 1er janvier 2016, Le Blanc Mesnil et les autres communes de la « Paris Terre d'Envol » forment, avec les communes d'Aulnay sous Bois, Dugny, Drancy, Le Bourget, Sevran, Tremblay en France et Villepinte un des « Territoires » de la de la Métropole du Grand Paris.

Le Plan Climat Air Énergie de la Métropole du Grand Paris (P.C.A.E.M.) concerne 131 communes représentant globalement une superficie de plus de 800 km² et dans lesquelles vivent près de 7 millions d'habitants. Validé par le Conseil de la Métropole le 8 décembre 2017, le projet de ce P.C.A.E.M. vise à définir une stratégie autour de 3 thèmes, à savoir :

- l'adaptation au changement climatique ;
- la reconquête de la qualité de l'air ;
- la transition énergétique.

Le diagnostic de ce P.C.A.E.M., réalisé avec l'aide de différents partenaires (AIRPARIF, APUR, ARENE IDF et IAU IDF), reprend des éléments contenus dans le cinquième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (G.I.E.C.) adopté en novembre 2014.

Selon les indications contenues dans ce rapport, les émissions anthropiques de gaz à effet de serre (G.E.S.), qui ont augmenté depuis l'époque préindustrielle en raison essentiellement de la croissance économique et démographique, n'ont jamais été aussi élevées, ce qui a entraîné des concentrations atmosphériques de dioxyde de carbone, de méthane et d'oxyde nitreux sans précédent (cf. illustrations ci-après).

Pour limiter l'ampleur des changements climatiques, il est donc nécessaire, selon le rapport du GIEC, de réduire fortement et durablement les émissions de GES, ce qui, avec l'adaptation, est susceptible de limiter les risques liés à ces changements.

Sur le territoire francilien, à l'intérieur duquel PARIS et ses environs (dont la commune de COLOMBES fait partie) font déjà l'objet du phénomène d'Ilot de Chaleur Urbain (ICU, cf. §. 3.7.1), il est fort probable que le réchauffement attendu au niveau mondial se traduise par les modifications suivantes :

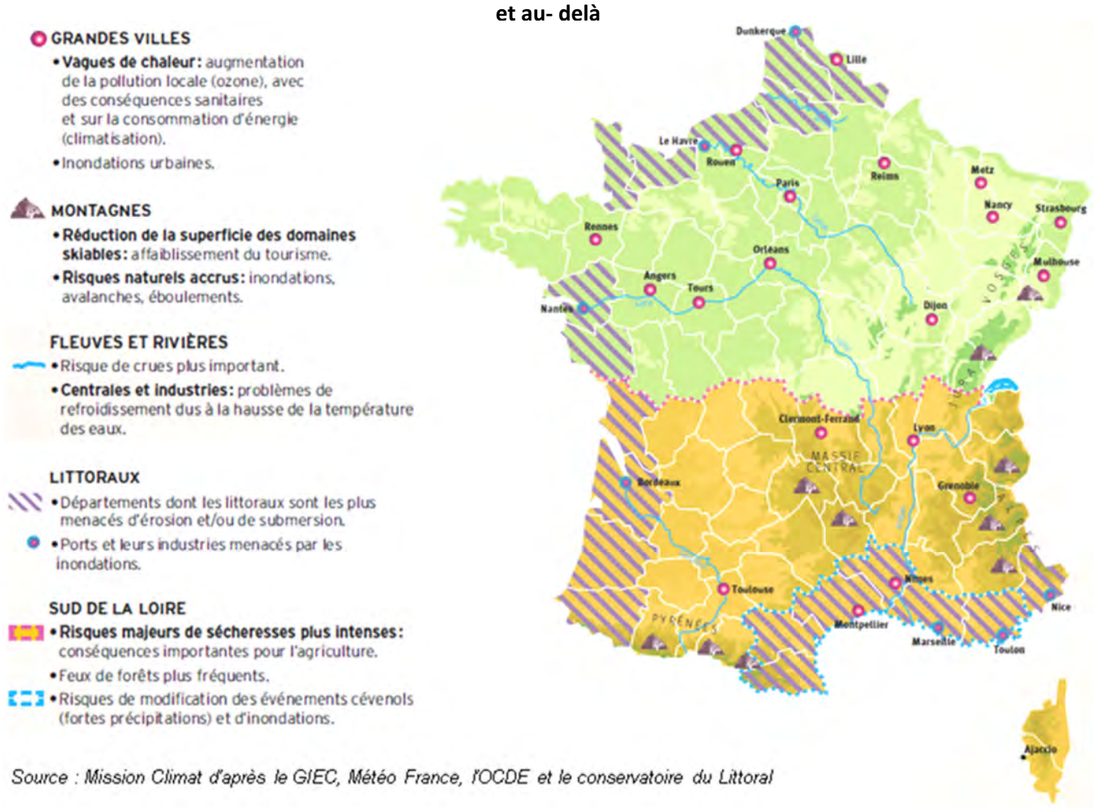
- une forte augmentation des températures tant en période estivale qu'hivernale ;
- un changement des rythmes de précipitation avec une diminution des niveaux de pluie en été et la multiplication d'évènements de précipitations intenses ;
- une forte baisse du nombre de jours de gel et un recul des jours froids sur le territoire.

- **Incidences**

Les travaux prévus pendant le chantier du projet ne sont ni d'ampleur (de par leur étendue géographique et leur durée), ni de nature à bouleverser les conditions climatiques générales actuelles qui prévalent en proche couronne de l'Ile-de-France.

Absence d'incidence négative

Carte schématique des impacts potentiels du changement climatique en France métropolitaine à l'horizon 2050 et au- delà



Source : Mission Climat d'après le GIEC, Météo France, l'OCDE et le conservatoire du Littoral

4.1.1.2. Les incidences sur la qualité de l'air

Les informations de ce chapitre sont issues du volet air et santé réalisée pour le projet par TECHNISIM CONSULTANTS en septembre 2019.

- **Incidences**

Les incidences des activités de chantier

Les travaux nécessaires à la réalisation du projet pourront être à l'origine d'émissions atmosphériques :

- Les gaz d'échappement des machines et engins ;
- Les émissions de poussières ;
- Les émissions des solvants ;
- Les émissions d'Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques [HAP] (bitume).

La quantification des émissions appelant un nombre important de données, il n'est pas possible, à ce stade de l'étude, de quantifier les émissions atmosphériques du chantier avec exactitude.

Selon l'étude circulation, il apparaît que l'augmentation de **trafic due au chantier** sera au maximum de 32 rotations de poids lourds par jour en semaine pour la tranche 1 (juillet 2019 à octobre 2021) (hausse de +0,3 % du trafic total). Compte tenu de la hausse minime du trafic et de la durée limitée de cette augmentation, les effets des trajets des poids lourds lors de la phase chantier ne seront pas de nature à impacter significativement la qualité de l'air.

Pour les tranches 2 et 3, le flux de poids lourds prévu sera de moindre ampleur.

Incidences négatives limitées sur la qualité de l'air

- **Mesures de réduction**

Les mesures liées aux activités de chantier

Tout chantier de construction génère des nuisances sur l'environnement proche.
Aussi, afin de limiter ces nuisances au bénéfice des riverains, des ouvriers et de l'environnement, il sera mis en place une démarche Chantier Propre®.

Cette charte comprend plusieurs axes de réduction des nuisances :

- Sensibilisation des riverains et du personnel
- Poussières et salissures
- Pollution de l'air

4.1.1.3. Les incidences sur les sols et la qualité environnementale des terres

- **Incidences**

Les incidences liées à l'implantation du projet

Le projet nécessite notamment la réalisation d'importants travaux de terrassement, en particulier pour permettre la réalisation des niveaux de sous-sols des constructions prévues.

Ces opérations de terrassement contribueront, dans le respect de la réglementation en vigueur en matière de gestion des sites et des sols pollués, à l'assainissement des sols dans cette zone.

Les mesures plus précises prévues, à ce stade d'avancement des études, pour permettre cet assainissement dans les zones qui ont pu être investiguées à ce jour sont présentées en détail ci-après.

Les incidences des activités de chantier

Chaque chantier présente des risques de pollution des sols. L'usage de solvants et d'huiles, notamment, peut vulnérabiliser les sols.

De même, les laitances de béton, mal ou non décantées, constituent des sources de pollution des sols à ne pas négliger.

Incidences positives sur la qualité environnementale des sols

- **Mesures de réduction**

Terrain 1 :
Dans le cadre des excavations et évacuations de terres, les terres concernées par des pollutions devront être dirigées, à minima, vers une Installation de Stockage de type « Biocentre », vers une Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND) ou vers une filière de type « Comblement de carrière pour terres sulfatées ».

Les autres terres du site, répondant aux critères de l'arrêté du 12 décembre 2014, pourront ainsi être dirigées vers une filière de type Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage.

La totalité de la zone concernée par la création des 2 niveaux de sous-sol a été excavée sur une hauteur de 5 m et les terres ont été évacuées du site.

Terrain 2 :
Dans le cadre des excavations et évacuations de terres, les terres concernées par des pollutions devront être dirigées, à minima, vers une Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND), vers une filière de type « Biocentre » ou vers une Installation de Stockage de Déchets Inertes à Seuils Augmentés (ISDI-SA).

Les autres terres du site, répondant aux critères de l'arrêté du 12 décembre 2014, pourront ainsi être dirigées vers une filière de type Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage.

- **Mesures d'évitement**

Les mesures liées à l'activité de chantier en général

La gestion du chantier intégrera des mesures spécifiques pour limiter des risques de déversement accidentel de produits potentiellement polluants et en s'assurant de la mise en œuvre rapide de toutes les dispositions nécessaires à leur traitement. Le site de chantier sera équipé d'un kit de dépollution, à savoir au minimum matériaux absorbants et cuvettes.

Toutes les mesures seront prises de façon à veiller à ce que le déroulement de ces travaux n'entraine pas de dégradation des milieux à proximité des zones de travaux :

- le chantier devra respecter la réglementation relative à la gestion des huiles et des lubrifiants selon le décret n°77-254 du 8 mars 1977 ;
- les huiles usées et les liquides hydrauliques seront récupérés et stockés dans des réservoirs étanches et évacués par un professionnel agréé ;
- des dispositifs de sécurité liés au stockage de carburant, huiles et matières dangereuses (aire éloignée de l'eau, préservation des déversements accidentels…) seront mis en place ;
- les engins seront entretenus régulièrement et les opérations de maintenance seront réalisées au sein des ateliers et non sur le site, en particulier pour les opérations de vidange ;
- les déchets générés sur place seront systématiquement récupérés, et redistribués vers les filières de collecte de déchets spécifiques ;
- les plus gros travaux de terrassement se feront en dehors des fortes périodes pluvieuses ;
- pendant toute la période du chantier, il sera mis en place des sanitaires temporaires conformes ;
- en fin de travaux toutes les installations de chantier, déblais résiduaires, matériels de chantier seront évacués, et le terrain sera laissé propre ;
- pendant toute la durée des travaux, les différents rejets feront l'objet de contrôles par le service chargé de la maîtrise d'œuvre ;
- des obligations seront également prescrites aux entreprises réalisant les travaux en matière de nettoyage et de circulation de camions ou engins.

- **Mesures de réduction**

Les mesures liées à l'activité de chantier en général
En cas de pollution accidentelle qui n'aurait pas pu être évitée, il conviendra de tenir compte du caractère évolutif de la situation et assurer une collecte certaine des informations afin de permettre un suivi efficace de l'étendue de la pollution.

Les services de l'État (Agence Régionale de Santé (A.R.S.) et Police de l'Eau) seront avertis. Tout incident entraînant une dégradation sera immédiatement porté à la connaissance des services compétents lesquels préconiseront des mesures de sauvegarde.

Un plan d'intervention et d'alerte sera élaboré préalablement.

- **Modalités de suivi**

Les modalités de suivi des mesures mises en œuvre dans le cadre des opérations de dépollution des sols
Un protocole de gestion des terres polluées sera défini de manière à contrôler l'état des terrains excavés dans le but de déterminer la filière de traitement finalement adéquate.
Conformément à la méthodologie nationale, un suivi de la bonne application des mesures préconisées sera mis en œuvre par un bureau d'études technique spécialisé.

En fin de travaux, un contrôle du respect des objectifs de réhabilitation sera effectué. De plus, un rapport de récolement sera établi.

Les modalités de suivi des mesures liées à l'activité de chantier en général
Les entreprises auront à leur disposition, sur le chantier, les Fiches de Données de Sécurité (FDS) indiquant les procédures à mettre en œuvre notamment lors de la manipulation de produits dangereux relatifs à leur lot (réalisation de mélanges, solutions) ainsi que sur la procédure à adopter en cas de déversement accidentel, dans le respect des réglementations en vigueur.

4.1.1.4. Les incidences sur les eaux souterraines

- **Incidences**

Les incidences des activités de chantier
Chaque chantier présente des risques de pollution par déversement accidentel ou lors des manœuvres ou d'entretien des engins de chantier. L'usage de solvants et d'huiles, notamment, peut vulnérabiliser les nappes aquifères.
De même, les laitances de béton, mal ou non décantées, constituent des sources de pollution des eaux à ne pas négliger.
En période de chantier, ces risques de pollution sont donc aléatoires et donc difficilement quantifiables.

Les incidences liées à l'implantation du projet
D'après l'étude réalisée par STRATEGEO, en phase chantier (cote de terrassement estimée à +41,15 m NGF), en période de Hautes Eaux annuelles, le fond de fouille sera impacté par un niveau de nappe, nécessitant la mise en place d'un dispositif d'épuisement en fond de fouille.

Incidences potentiellement négatives sur la qualité environnementale des eaux souterraines

- **Mesures d'évitement**

Les mesures liées à l'activité de chantier en général
Ces mesures sont identiques à celles énoncées dans le paragraphe correspondant dans le chapitre 4.1.1.3 relatif aux incidences sur les sols et la qualité environnementale des terres (cf. précédemment).

4.1.1.5. Les incidences en matière d'assainissement

- **Incidences**

Des chantiers de l'ampleur de celui prévu pour le projet objet de la présente étude nécessitent, au cours des différentes phases qui les caractérisent (opérations de démolition, de terrassement, de construction, etc) d'importants besoins en matière d'assainissement.

Incidences potentiellement négatives en matière d'assainissement

- **Mesures de réduction**

Durant la période des travaux préparatoires, les démarches seront menées afin de raccorder les réseaux provisoires d'assainissement du chantier aux réseaux de la ville.

L'installation comprendra les réseaux d'évacuation de la base vie (cantonnements, bureaux, etc.) et de toutes les emprises de chantier et de toutes les zones de travaux.

Les eaux chargées de laitance ou toute autre matière pouvant rendre les réseaux d'évacuation impropres à leur usage, feront l'objet d'un traitement particulier pour éviter tout risque d'écoulement inapproprié.

Aussi, seuls les rejets dont la nature est conforme au règlement d'assainissement de la ville de Blanc Mesnil pourront se faire par le réseau d'évacuation du chantier.

Les produits susceptibles de présenter un danger pour la qualité des eaux ou la pollution des sols en cas de déversement accidentel sont stockés au-dessus de bacs de rétention. Ils ne seront en aucun cas rejetés dans le réseau d'égout. L'Entreprise Générale procèdera à l'enlèvement de ces produits ou de ces sols pollués par une société spécialisée, conformément à la réglementation en vigueur en cas d'épanchement accidentel.

Les eaux rejetées, quelle que soit leur nature, exemptes de produits toxiques et polluants, sont rejetées dans le réseau d'égout après décantation, si nécessaire, dans un dispositif constitué d'un hydro clone, de bacs de décantation gravitaires à chicane et de tamis divers.

4.1.1.6. Les incidences en matière d'eau potable

- **Incidences**

Des chantiers de l'ampleur de celui prévu pour le projet objet de la présente étude nécessite, au cours des différentes phases qui les caractérisent (opérations de démolition, de terrassement, de construction, etc) d'importants besoins en eau (préparation des matériaux, nettoyage des engins, arrosage pour limiter l'envol de poussières, besoins du personnel, etc).

Incidences potentiellement négatives en matière de consommation en eau potable

- **Mesures de réduction**

Durant la période des travaux préparatoires, un branchement d'eau provisoire de chantier sera installé. Celui-ci sera conforme à la législation en vigueur ainsi qu'aux prescriptions du concessionnaire.

Des dispositions seront prises pour limiter les consommations d'eau potable durant l'ensemble de la période des travaux nécessaires à la réalisation du projet. Le personnel des différentes entreprises amenées à intervenir sur ce chantier y sera sensibilisé, avant même leur première intervention.

- **Modalités de suivi**

Des objectifs de consommation en eau seront fixés et affichés (les objectifs pourront être annuels, mensuels ou globaux sur le chantier). Ces objectifs seront basés sur des expériences d'autres projets et doivent être appropriés selon chaque étape du chantier.

Durant toutes les phases nécessaires au chantier du projet, un suivi des consommations en eau sera assuré afin de prévenir d'éventuelles dérives.

4.1.1.7. Les incidences en matière de biodiversité

- **Incidences**

Les impacts sur la faune et la faune
Les principales incidences potentiellement observables sur la faune et la flore présentes dans l'environnement du site durant la phase travaux de ce type de construction sont généralement les suivantes :

- la pollution atmosphérique (engins de chantier + poussières) ;
- la pollution due à un déversement accidentel ou à une fuite de produits toxiques,
- la pollution visuelle nocturne.

Cependant, le site présente un intérêt écologique faible.

Incidences potentiellement négatives mais faibles sur la faune et la flore

Les incidences sur les continuités écologiques
Les travaux nécessaires au projet, circonscrits aux limites du site, n'auront pas pour effet de porter atteinte aux continuités écologiques identifiées.

Absence d'impact sur les continuités écologiques

Les incidences sur les sites NATURA 2000
Le chantier du projet n'aura aucune incidence sur les différents sites classés au sein du réseau NATURA 2000. Il n'existe, en particulier, aucun échange entre le site sur lequel sera implanté le projet et l'entité la plus proche intégrée au sein de ce réseau d'espaces naturels protégés.

Absence d'incidence sur les sites NATURA 2000

- **Mesures de réduction**

Des dispositions seront prises, avant même le début des travaux du projet, pour éviter voir limiter la dissémination des espèces floristiques invasives lesquelles peuvent être particulièrement colonisatrices sur des secteurs remaniés par des travaux.

Les plans des espèces invasives qui seraient alors présents sur le site seront arrachés et compostés.

Les engins de transport seront être bâchés afin d'éviter tout départ de fragments pendant le trajet. Ils seront être nettoyés rigoureusement au niveau de la plateforme de dépôts avant de repartir afin d'éviter toute dissémination. Le chargement et le déchargement ne devront pas être réalisés lorsqu'il y a du vent.

Aucune des plantes invasives posant problème sur le site n'est listée dans les articles L.411-3 et L415-3 du Code de l'Environnement, ni n'est soumise à autorisation pour leur transport.

Il est possible afin d'éviter les coûts de transport et de limiter l'empreinte CO2 associée d'enfouir les plantes invasives à grandes profondeurs sous les fondations des futurs bâtiments afin qu'elles ne puissent pas proliférer.

Pendant le chantier, les roues et les garde-boue des camions seront lavés afin d'éviter tout risque de dissémination de plantes invasives.

L'arrosage des pistes de circulation et la limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier seront également mises en œuvre dans le but de limiter les émissions de poussières (en particulier durant les périodes de vents et/ou de temps sec) et protéger ainsi les habitats présents aux abords du site. Si cela s'avérait nécessaire, à la fin du chantier, les arbres seront aspergés d'eau pour faire disparaitre les poussières déposés notamment sur les feuilles.

- **Mesures d'évitement**

Si le site ne compte aucun élément écologique présentant un intérêt à être conservé, des mesures seront néanmoins prises pour limiter les nuisances sur la faune durant le chantier.

Des matériels de protection des arbres devront être mises en œuvre (bâche de protection, distance de recul par rapport au diamètre de l'arbre, etc.)

- **Modalités de suivi**

Un suivi sera réalisé régulièrement pendant le chantier, par le responsable Environnement, pour surveiller, d'une part, si le site est contaminé ou non par des espèces invasives et, d'autre part, pour vérifier l'absence d'animaux piégés.

4.1.1.8. Les incidences sur le paysage

- **Incidences**

L'impact des travaux nécessaires à la réalisation du projet sur le paysage et les vues dans ce secteur sera variable en fonction des différentes phases du chantier prévues et des types d'engins utilisés.

Toutefois, les grues seront mises en place pour les travaux de construction (ni avant ni après les travaux) et l'installation des cantonnements sera échelonnée dans le temps en fonction de la montée en effectif du chantier.

Impacts négatifs provisoires sur le paysage

- **Mesures de réduction**

Afin de réduire l'impact visuel du chantier et diminuer ainsi la gêne ressentie par les riverains et, plus généralement, les différents utilisateurs du quartier (salariés des bâtiments voisins, promeneurs, visiteurs, etc), chaque entreprise amenée à intervenir sur le site devra s'engager à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour assurer la propreté de la zone de chantier mais également de ses abords.

Le nettoyage des voies publiques sera assuré de manière permanente par l'Entreprise Générale afin de les maintenir en parfait état de propreté, notamment pendant les périodes les plus salissantes des travaux, en prévoyant le passage quotidien d'une balayeuse.

Des palissades seront disposées autour du site. Ces palissades ainsi que les abords du chantier seront entretenus régulièrement pour limiter les nuisances visuelles.

Les secteurs privatifs du chantier (zones extérieures autour des bureaux, des bennes à déchets, des toilettes de chantier, etc) seront occultés pour ne pas être visibles depuis l'extérieur par les riverains.

4.1.1.9. Les incidences en matière de déchets

- **Incidences**

Un chantier tel que celui pouvant être envisagé pour l'opération projeté génère différents types de déchets (bombes aérosols, verres, isolants, déchets d'équipements, etc.).

Incidences négatives en matière de production de déchets

- **Mesures de réduction**

Les objectifs d'un chantier à faible impact environnemental tel que cela est prévu pour le chantier du projet sont notamment, d'une part, de réduire la production de déchets et, d'autre part, de favoriser leur réutilisation ou leur valorisation.

A proximité du chantier, la réalisation de plates-formes de regroupement des déchets permettra de recevoir les différentes bennes et conteneurs nécessaires au tri.

Les bennes seront bâchées et évacuées dès qu'elles sont remplies, aucun trop plein ne sera toléré.

Une zone spécifique aux déchets organiques sera installée auprès des cantonnements du personnel.

Un ensemble de bennes à ordures ménagères permettant le tri sélectif sera de plus mise en place à proximité des cantonnements.

Objets d'une règlementation particulière, les Déchets Dangereux seront collectés dans des bacs spécifiques. L'enlèvement de ces bacs sera réalisé directement sur le chantier par une société prestataire spécialisée.

La « démarche chantier propre » qui sera rédigée et intégrée parmi les pièces contractuelles en annexe au dossier Marché des entreprises intervenant sur le chantier, reprendra les niveaux d'exigences souhaités sur ce projet ainsi que les prescriptions de la Maître d'Ouvrage en matière de gestion des déchets (tri, valorisation, etc) visant à réduire voire éliminer les nuisances à l'environnement.

Avant le démarrage des travaux, les entreprises intervenant sur le chantier devront élaborer un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED) afin de respecter les exigences réglementaires et environnementales du Maître d'Ouvrage.

L'entreprise proposera une filière de recyclage pour les déchets lors de la signature du marché.

- **Mesures d'évitement et modalités de suivi**

Les constructions à démolir sont peu nombreuses et de faible importance. Néanmoins, un suivi des déchets sera établi.

La dépollution préalable, l'amiante

Des diagnostics amiante, plomb et termites ont été réalisées dans les constructions à démolir par la Société BTP CONSULTANTS et les modalités règlementaires ont été prises et seront mises en œuvre par la Maître d'Ouvrage.

4.1.1.10. Les incidences sur les circulations automobiles

- **Incidences**

L'activité d'un chantier implique nécessairement des mouvements quotidiens de camions (en accès et en sortie du site) susceptibles d'avoir un impact sur les conditions de circulation.

Tranche 1 : Volume de trafic poids-lourds
La tranche 1 est la plus importante en matière de travaux. La période de chantier engendrant généralement les flux poids-lourds les plus importants est la phase de terrassement.

En tablant sur une durée d'évacuation de 8 semaines, soit 40 jours d'évacuation, le flux serait d'environ 32 rotations par jour, soit 5 à 6 rotations par heure.

Il est à noter qu'environ la moitié du terrassement prévu en tranche 1 était déjà évacuée à la mi-septembre 2019.

Tranche 1 : Accès au chantier
Le maître d'ouvrage applique une « démarche chantier propre » visant à limiter les nuisances, qui prévoit en particulier une planification des approvisionnements sur la journée afin d'éviter les livraisons aux heures de pointe.

Pendant la tranche 1, l'accès au chantier se fera depuis la RD41 - Rue de l'Abbé Niort, dans le sens est-ouest.

Un espace de stationnement sera aménagé pour les poids-lourds, de façon à ce qu'ils ne stationnent pas en pleine voie et ne gênent pas la circulation sur la Rue de l'Abbé Niort.
Compte-tenu du volume de trafic attendu et du principe d'accès envisagé, le trafic poids-lourds engendré pendant la phase de chantier ne devrait pas perturber les conditions de circulation dans le secteur.

Tranches 2 et 3
Les travaux des tranches 2 et 3 seront de moindre ampleur que ceux de la tranche 1, et le flux de poids-lourds engendré devrait donc être plus faible.

Incidences faibles sur la circulation automobile aux abords du site

- **Mesures de réduction**

Les approvisionnements seront planifiés sur la journée afin d'éviter les livraisons aux heures de pointe ou à des heures susceptibles de créer des nuisances en périphérie du site. Cette planification se fera lors de la préparation du chantier.

4.1.1.11. Les incidences sur les circulations douces

- **Incidences**

L'accès du chantier sera formellement interdit au public, ainsi qu'aux personnes ne satisfaisant pas aux règles de sécurité (casque, chaussures de sécurité, etc.).

Réalisés dans l'enceinte du site, les travaux nécessaires pendant la phase chantier n'auront pas d'incidence sur la circulation des piétons et des vélos aux abords du site.

Incidences faibles sur les circulations douces

- **Mesures de réduction**

L'organisation du chantier est conçue de façon à limiter le plus possible les encombrements sur la chaussée et un dispositif de signalement spécifique provisoire sera mis en place en cas de modification de l'utilisation des trottoirs.

4.1.1.12. Les incidences sur les transports en commun

- **Incidences**

Compte tenu du volume du trafic attendu et du principe d'accès envisagé, les conditions de desserte par les transports en commun ne seront pas impactées.

Absence d'incidence sur les transports en commun

4.1.1.13. Les incidences sur le patrimoine

- **Incidences**

Le site du projet est situé dans le périmètre de protection de l'Eglise Saint Nicolas, mais n'est pas situé dans son champ de visibilité (voir paragraphe 3.9.2.).

Absence d'incidence sur le patrimoine

4.1.1.14. Les incidences en termes d'émission de bruit et de vibration

- **Incidences**

L'activité des chantiers tels que ceux prévus pour la réalisation du projet créera inévitablement des désagréments d'ordre acoustique et/ou vibratoire pour les riverains et les personnes fréquentant l'environnement proche du site. Néanmoins, l'intensité et la fréquence de ces désagréments seront différentes selon les travaux réalisés.

D'après l'étude de trafic deOsitrex du 12-09-2019, lors de la phase de terrassement, le flux des poids lourds du chantier dans les rues alentour « apparaît marginal par rapport au flux existant ». Par conséquent, l'impact sonore de la modification du trafic dans le quartier lié au chantier sera négligeable. Par contre, les activités de chantier deviendront une source sonore importante, et auront un impact acoustique non négligeable sur les riverains les plus proches. Notons que le Promoteur a élaboré une charte chantier qui liste les bonnes pratiques à respecter pour limiter les nuisances.

Incidences négatives temporaires sur l'environnement acoustique

- **Mesures de réduction**

La charte chantier propre a pour but de mettre en œuvre les mesures nécessaires permettant de limiter les nuisances du chantier.
Les horaires de chantier et le plan de circulation seront déterminés lors de la préparation de chantier afin de limiter les nuisances sonores et diffusés auprès des habitants et riverains.

Les niveaux sonores (pression acoustique) des engins et outils utilisés sur le chantier (hors dispositifs sonores de sécurité) seront inférieurs ou égaux à 80 dB (A) à 10 m de l'engin ou de l'outil (ce qui correspond à un niveau de puissance sonore de l'engin à la source de 115 dB [A]).

4.1.1.15. Les incidences en termes d'émission de lumière

- **Incidences**

Les activités de chantier du projet nécessiteront principalement en hiver, l'utilisation de sources lumineuses supplémentaires à celles existantes aux abords du site, en bordure des voies publiques, pour éclairer la zone du chantier.

Les nuisances potentielles liées à l'usage de ces sources lumineuses additionnelles pendant le chantier concernent aussi bien la faune et la flore que les riverains autour du projet.

Toutefois, ces nuisances seront limitées au sens où une attention particulière sera à la localisation des éclairages nécessaires et leur orientation.

Incidences lumineuses limitées

4.1.1.16. Les incidences sur les biens matériels

Aucun bien matériel ne subira d'effet notable durant le chantier du projet, les démolitions intervenant préalablement.

Absence d'incidence sur les biens matériels

4.1.1.17. Les incidences sur la santé humaine

Ces impacts sont indissociables de ceux sur la qualité environnementale des sols, sur la qualité de l'air, sur l'environnement acoustique, etc, ces thématiques étant en rapport plus ou moins étroit et direct avec la santé humaine.

Pour la phase chantier, ces différentes thématiques étant abordées par ailleurs dans la présente étude, ce chapitre ne reprend pas les effets et les mesures prévues indiquées dans les chapitres correspondants.

Incidences négatives limitées sur la santé humaine

4.1.1.18. Les dépenses estimatives pour la mise en œuvre des mesures prévues durant la phase opérationnelle

A ce stade des études, les dépenses estimatives pour la mise en œuvre des mesures prévues pour la phase opérationnelle sont intégrées au coût du projet et peuvent être difficilement être individualisées. Le coût des mesures en phase d'exploitation figure au chapitre 4.1.2.18. de la présente étude.

4.1.2 LES INCIDENCES DURANT LA PHASE D'EXPLOITATION

4.1.2.1. Les incidences du projet sur le climat et la vulnérabilité du projet au changement climatique

- **Contexte**

D'après les scénarii les plus probables du GIEC, les modifications climatiques suivantes sont attendues sur le territoire francilien :

- une forte augmentation des températures tant en période estivale qu'hivernale ;
- un changement des rythmes de précipitation avec une diminution des niveaux de pluie en été et la multiplication d'évènements de précipitations intenses ;
- une forte baisse du nombre de jours de gel et un recul des jours froids sur le territoire.

- **Incidences**

Les incidences liées à la conception du projet
Le projet n'est ni d'ampleur ni de nature à bouleverser les conditions climatiques générales actuelles qui prévalent en proche couronne de l'Ile-de-France (jardins, densité végétale, raccordement au réseau de chaleur).

Incidences positives en terme de conception au regard de la vulnérabilité au changement climatique

4.1.2.2. Les incidences sur la qualité de l'air

- **Incidences**

L'évaluation des incidences du projet sur la qualité de l'air a été réalisée dans le cadre du Volet « air et santé » rédigé par le bureau d'études TECHNISIM.

Les résultats des estimations, établies sur la base des trafics routiers estimés par le bureau d'études COSITREX montrent que le projet n'aura aucun impact significatif sur la qualité de l'air.

Incidence non significative sur la qualité de l'air

4.1.2.3. Les incidences sur les sols et la qualité environnementale des terres

- **Incidences**

Le projet n'intègre pas d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (I.C.P.E.) de nature à engendrer un impact sur les sols et la qualité environnementale des terres présents sur le site.

Absence d'incidence négative sur les sols et la qualité environnementale des terres

4.1.2.4. Les incidences sur les eaux souterraines

- **Incidences et mesures d'évitement**

D'après les données géologiques du site, le sous-sol sera impacté par la nappe superficielle contenue dans les formations des Sables de Monceau et les Marnes à Pholadomyes.
Ainsi, sur la base des investigations et des calculs, en phase d'exploitation, la Maitrise d'Ouvrage devra prévoir de protéger son sous-sol jusqu'à la cote de récurrence souhaitée. Au-delà, il devra être rendu inondable.

Incidences négatives réduites par les mesures mises en place

4.1.2.5. Les incidences en matière d'assainissement et sur les eaux superficielles

- **Contexte**

Le terrain faisant l'objet de l'opération de construction est aujourd'hui urbanisé (station-service, maisons de ville, garage d'achat-vente de voitures d'occasions).

Le site est desservi par un réseau d'assainissement séparatif. Les eaux de l'ensemble du site, que ce soit la station-service, le garage automobile ainsi que les maisons existantes, sont collectées via un réseau d'eaux pluviales sous voirie et bâtiments afin de rejoindre différents points de raccordement au réseau d'assainissement public sur la rue de l'Abbé de Niort et de la rue Marcel Paul.

Aujourd'hui aucune limite de rejet n'est effectuée dans le réseau et aucune mesure de rétention des eaux n'est fonctionnelle. Les rejets s'effectuent dans différents points de raccordement dans le réseau public existant au droit de la rue de l'Abbé de Niort et la rue Marcel Paul.

- **Incidences**

Situation de référence au fil de l'eau
Comme étant dit précédemment la situation future au droit du terrain, serait globalement la même qu'en situation existante. Les rejets d'eaux pluviales et d'eaux usées s'effectueraient dans les réseaux existants, au droit de la rue du 8 mai 1945 et de la rue de la Défense du Bourget. Les impacts sur les eaux superficielles et souterraines seraient donc limités, du fait de l'étanchéité des réseaux et du rejet en station d'épuration pour un traitement adéquate.

Cependant, nous pouvons affirmer que dans la situation future, les réseaux publics seront de plus en plus saturés (du fait de la croissance et de l'augmentation globale du nombre d'habitants), et les débits dans les réseaux existant seront de plus en plus importants et les risques d'inondation seront bien évidemment augmentés.

En situation future
Le projet retenu, en matière de gestion des eaux, est compatible avec le règlement d'urbanisme de la commune. L'assainissement du projet a été retenu afin de limiter au maximum les impacts de ce dernier sur la ressource en eau et notamment sur le risque inondation. La gestion des eaux retenue sur l'opération est compatible avec les documents de SDAGE Seine-Normandie et SAGE et leurs orientations.

Il n'est pas préconisé d'infiltrer les eaux à la parcelle, compte tenu de plusieurs contraintes liées à la nature et caractéristiques du sol.

En ce qui concerne le traitement des eaux pluviales en phase d'exploitation, le projet ne présentera pas de sources de pollutions particulières, si ce n'est le risque de déversement d'huiles ou d'hydrocarbures, en particulier dans les parkings en sous-sol.

Le coefficient d'imperméabilisation va légèrement augmenter sur le site. Par conséquent, nous pouvons déjà affirmer que la situation future avec le projet présente un impact négatif sur les débits générés sur le site, si aucunes mesures compensatoires n'est adoptée pour le projet.

- **Mesures**

Le dimensionnement des ouvrages de rétention prévus pour la tranche 1 et pour la tranche 2, correspondent à une pluie de retour 100 ans. Au-delà d'une pluie de retour 100 ans, les ouvrages de régulations, seront saturés et une surverse par trop plein s'établira dans les réseaux existants au droit de la rue du 8 mai 1945 et de la rue de la Défense du Bourget.

Simulation des débits de surverse générés par le projet après saturations des ouvrages :
D'après les calculs, les rétentions prévues seront dimensionnées pour une pluie de retour 100ans ; aucune surverse ne sera générée par les deux tranches.

Pollution accidentelle
En cas de pollution accidentelle qui n'aurait pas pu être évitée, des mesures devront être prises. Il faut tenir compte du caractère évolutif de la situation et assurer une collecte certaine des informations afin de permettre un suivi de la pollution (avertissement des services de l'Etat, excavation des terres, retention des eaux, etc.).

Augmentation des débits à l'aval
En période de temps sec ou de faibles précipitations, le rejet des eaux pluviales se fera dans les bassins de régulations (dont les volumes correspondent à des pluies de 100ans) avant rejet dans le réseau existant à 10 l/s/ha. Par conséquent les débits à l'aval du projet, et notamment dans le réseau d'assainissement, seront très faiblement impactés par le projet.

Milieu physique
L'aménagement projeté n'est pas d'une taille ou d'une nature telle qu'il puisse avoir un impact sur la climatologie locale ou globale. Aucune mesure n'est envisagée.
Lors de la phase d'exploitation aucun mouvement de sol ne sera entrepris. La structure des sols ne sera donc pas impactée. Aucune mesure n'est donc envisagée.

Eaux superficielles
Le rejet des eaux pluviales en phase d'exploitation, se fera dans le réseau départemental existant, au droit de la rue du 8 mai 1945 et de la rue de la Défense du Bourget. Le gestionnaire du réseau donnera son autorisation de raccordement et de rejet au moment de l'instruction du permis de construire.
La gestion des eaux pluviales est conforme au Plan Local d'Urbanisme ainsi qu'aux contraintes du département en termes de dimensionnement et de dispositif. Des bassins de rétention étanches permettront de décanter et de tamponner les eaux en amont du raccordement.
Aucun rejet ne s'effectuera dans le milieu superficiel.

Aspects quantitatifs
L'exploitation de l'aménagement ne génère aucun rejet ni prélèvement dans les eaux souterraines. Aucun effet n'est donc attendu. Aucune mesure n'est préconisée.

Aspects qualitatifs
L'exploitation de l'aménagement ne génère aucun rejet dans les eaux souterraines. Aucun effet n'est donc attendu. Aucune mesure n'est à mettre en place.

Usages de l'eau
Aucun changement ne sera engendré par la réalisation du projet sur les usages de l'eau (loisirs, alimentation en eau potable,…). Aucune mesure n'est donc nécessaire.

Incidences négatives sur l'assainissement et les eaux superficielles, mais réduites par les mesures

4.1.2.6. Les incidences en matière d'eau potable

- **Incidences**

Le projet aura pour effet de créer une nouvelle demande en eau potable (sanitaire, réseau incendie, arrosage) distribuée depuis le réseau public dans ce secteur.

Création d'une nouvelle demande en eau potable

4.1.2.7. Les incidences en matière de biodiversité

- **Incidences**

Incidences sur les zones humides
Le projet n'a pas d'incidences sur les « zones humides » protégées par le Code de l'Environnement, le site sur lequel il s'implante n'étant localisé ni dans une zone humide déjà reconnue et délimitée, ni dans une des enveloppes d'alerte laissant présager une probabilité de présence d'une zone humide

Incidences sur les différentes zones naturelles protégées et les ZNIEFF
Le site ne fait partie d'aucun type d'espace naturel sujet à une protection réglementaire en faveur de la biodiversité. Les espaces séparant le site de ces différentes zones, et notamment de la zone Natura 2000 la plus proche, sont très fortement urbanisés limitant ainsi fortement les échanges biologiques.

Le projet n'a donc pas d'incidences auprès des différentes zones naturelles protégées recensées.

Incidences sur les continuités écologiques
En se référant aux données du Schéma Régionale de Cohérence Ecologique (S.R.C.E.) d'Ile-de-France, il apparaît que le site n'est pas localisé sur un axe de déplacement privilégié pour les animaux. Le projet n'est donc pas de nature à porter atteinte aux continuités écologiques. Il n'est pas non plus situé sur un site présentant des enjeux pour le déplacement des oiseaux.

Incidences sur la faune et la flore
En l'état actuel, le site des projets immobiliers rue Marcel Paul et rue de la Défense du Bourget présente un très faible intérêt écologique. Les espaces « verts » se limitent à des friches, des jardins plantés et des zones rudérales sur les trottoirs. Par la présence d'axes de transports importants et un milieu rudéral souvent remobilisé, le site est favorable aux espèces invasives qu'il conviendra d'éliminer.

Absence d'incidence en matière de biodiversité

- **Mesures**

A la suite de l'étude faune-flore continuités écologiques menée par EEC CONSEILS, le maître d'Ouvrage a décidé la suppression des espèces invasives (ou susceptibles de l'être) des projets paysagers, la plantation de fleurs et d'arbustes à fleurs mellifères dans la mesure du possible et l'installation d'hôtels à insectes.

4.1.2.8. Les incidences sur le paysage

Le projet s'inscrit dans une logique de renouvellement urbain de l'entrée dans la ville de Blanc Mesnil.

Incidences positives sur le paysage

4.1.2.9. Les incidences en matière de déchets

- **Incidences**

L'exploitation des différentes surfaces du projet génère différents types de déchets, principalement des ordures ménagères (O.M.), des emballages et du verre (ainsi que des déchets d'entretien des espaces verts ou bien encore des Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (cartouches, toners d'impression, produits électriques et électroniques, etc.)).

- **Mesures**

Chaque hall dispose de son local d'ordures ménagères, dimensionné de façon à rendre le déplacement des conteneurs aisé. A l'extérieur de chaque local OM se trouve un espace de pré-collecte donnant directement sur la rue et permettant le ramassage des ordures par les services dédiés.

Incidences négatives en matière de production de déchets produits, mais réduites par les mesures

4.1.2.10. Les incidences sur les circulations automobiles

- **Incidences**

Les incidences du projet sur les conditions de circulations du secteur ont été appréciées dans le cadre d'une étude technique spécifique réalisée par la société COSITREX, spécialisée dans les problématiques relatives aux déplacements.

Situation de référence
La génération de trafic aux heures de pointe sera principalement constituée des déplacements domicile-travail des futurs habitants du programme. Elle peut être estimée de la façon suivante :
- à l'heure de pointe du matin, émission de 113 UVP/h,
- à l'heure de pointe du soir, attraction de 95 UVP/h.

Ce volume de trafic est peu élevé. Son impact sur les carrefours environnant devrait rester modéré, et ne pas perturber leurs conditions de fonctionnement. En ce qui concerne les accès des parkings, les entrées se faire dans de bonnes conditions, avec de faibles temps d'attente.

Incidences faibles sur les circulations automobiles

4.1.2.11. Les incidences sur les circulations douces

- **Incidences**

Le projet n'a pas d'incidence sur les circulations douces (cheminements piétons et vélos). Les pistes cyclables proches du site sont indiquées au chapitre 2.4.5.7. de la présente étude d'impact. Le projet comprend des emplacements vélos.

Absence d'incidence sur les circulations douces

4.1.2.12. Les incidences sur les transports en commun

- **Incidences**

La mise en service des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express est prévue à l'horizon 2024-2025, avec la station Le Bourget – Aéroport à environ 800m (soit 10 min à pied) du projet. A l'horizon 2024-2025, les lignes 16 et 17 relieront Saint Denis Pleyel, à l'ouest, à Le Bourget – Aéroport au nord de Clichy-Montfermeil à l'est. Vers le nord, la liaison sera prolongée vers le Triangle de Gonesse (2027) puis vers l'aéroport de Roissy et le Mesnil-Amelot (2030). Vers l'est, elle sera prolongée vers Noisy Champs à l'horizon 2030.

Un projet de TCSP reliant Le Bourget à Villepinte par la RD932 (ex-RN2) est à l'étude pour l'horizon 2025.

Absence d'incidence négative sur les transports en commun

4.1.2.13. Les incidences sur le patrimoine

Ainsi que cela est exposé dans le chapitre 3.9. de l'étude, le projet n'a pas d'incidence sur le patrimoine.

Absence d'incidence négative sur le patrimoine

4.1.2.14. Les incidences en termes d'émission de bruit et de vibration

En situation de référence 2023, à l'horizon de la livraison du projet ne prenant pas en compte le projet lui-même mais uniquement les autres projets du secteur il est constaté de jour comme de nuit une évolution négligeable sur l'ensemble du secteur par rapport à l'état initial.
En situation projetée 2023, à l'horizon de la livraison du projet prenant en compte le projet lui-même ainsi que les autres projets du secteur, le niveau sonore est plus élevé devant les façades donnant sur la rue de l'Abbé Niort et la rue Marcel Paul ce qui est dû à la réflexion des futures façades. A l'inverse, le niveau est plus faible dans certaines zones situées à l'opposé de ces rues par rapport aux bâtiments du projet.

Incidences faibles sur l'acoustique

4.1.2.15. Les incidences sur les conditions d'ensoleillement

- **Incidences**

Une étude de l'évolution des conditions d'ensoleillement des immeubles avoisinants suite à la réalisation du projet a été réalisée par le bureau d'études OPTIFLOW dont les conclusions sont les suivantes :

Les retombées du projet en termes d'ensoleillement concernent trois zones :
- Les façades Sud et les toitures des maisons et des bâtiments situées le long du trottoir Nord de l'avenue de la Défense du Bourget.
- Les façades Est des bâtiments situés en face du projet le long de la rue Marcel Paul.
- Les façades Ouest des bâtiments situés le long de l'avenue Aristide Briand à hauteur du projet.

Pour prendre la mesure de ces résultats, il est toutefois primordial de préciser que ces derniers concernent le rayonnement direct théorique maximal, c'est à dire la perte d'ensoleillement dans des conditions de ciel totalement clair, et ce quelle que soit l'heure de la journée. Or il est évident qu'en conditions climatiques de ciel couvert, très largement plus fréquentes dans la région parisienne, l'impact du projet sur l'ensoleillement des ouvrages qui l'entourent sera naturellement négligeable, en particulier en termes de clarté dans ces derniers.

Or, les mesures réalisées par METEO-FRANCE à la station météorologique de l'aérodrome du Bourget au cours des cinq dernières années (2013-2018) montrent que le nombre d'heures d'ensoleillement journaliers en périodes hivernale et en mi-saison sont ainsi respectivement de l'ordre de 2 et 5 heures.

Ces données permettent ainsi de pondérer largement l'ampleur de l'impact solaire du projet sur son environnement proche.

Incidences limitées localisées et temporaires sur les conditions d'ensoleillement des immeubles avoisinants

4.1.2.16. Les incidences sur les biens matériels

Les bâtiments industriels obsolètes qui étaient situés sur le terrain 1 ont été démolis. Sur les autres terrains sont implantés quelques bâtiments appelés à être démolis. Ils ne présentent aucun intérêt matériel, architectural ou patrimonial (cf partie 1.2.2. de l'étude). Aucun bien matériel ne subira d'effet notable durant l'exploitation du projet.

Absence d'incidence négative sur les biens matériels

4.1.2.17. Les incidences sur la santé humaine

- **Incidences**

Les incidences sur le confort acoustique des futurs occupants des constructions prévues
Comme l'indique le chapitre 2.4.5., le site du projet est directement concerné par les « secteurs de bruit » aux abords de l'autoroute A1, autour de l'avenue du 8 mai 1945 (route départementale 932) ainsi que autour de la RD41. L'aéroport du Bourget est également une source de nuisances sonores à prendre en compte dans l'isolation des façades. Toutefois, le site n'est pas situé dans le périmètre du PEB.

Le confort et le bien-être de l'occupant s'affirment par la démarche de développement durable poursuivie, parmi les principales préoccupations de cette opération. Intégrées dès les premières phases de conception, elles se

traduisent notamment par un renforcement des niveaux d'isolement acoustique des façades et en application de la réglementation en vigueur.

Incidences positives sur le confort acoustique des futurs occupants

Les incidences sur la qualité de l'air intérieur des locaux et du projet
La qualité des espaces intérieurs permet d'assurer le confort de ses occupants mais participe également à leur santé. C'est pourquoi, au-delà des considérations énergétiques et environnementales, le projet a été conçu avec la volonté de créer des aménagements intérieurs sains.
La mise en œuvre de débits d'air neuf conformes aux niveaux de pollution ambiants et aux exigences de confort olfactif des certifications environnementales sera également recherchées.

Incidences positives sur la qualité de l'air intérieur des locaux

Les incidences sur la qualité de l'air extérieur
Ces incidences sont traitées au chapitre 4.1.1.2. de la présente étude.

Incidences non significatives sur la qualité de l'air extérieur

Les incidences liées à la dépollution des sols
La société SOLPOL a mené des études de la pollution des sols, dont les conclusions figurent au chapitre 3.1.1. de la présente étude d'impact.

Incidences positives de la dépollution des sols sur la santé humaine

4.1.2.18. Les dépenses estimatives pour la mise en œuvre des mesures prévues durant la phase d'exploitation

- **Coût des aménagements en faveur de la biodiversité**

Les prix Hors Taxes unitaires sont les suivants :
- L'ensemencement de tous les types de prairies (humides, sèches, fleuries) à 600€ pour 1000 m² ;
- Pour les haies et les écotones, le chiffrage se base sur 3 pieds d'arbustes au mètre linéaire avec 1 m d'espacement pour les haies larges. Le coût des arbustes varient de 0,65€ à 1€ le plant de 60 à 90 cm de haut ;
- Hôtel à insectes entre 150 et 300€ ;
- Des journées de main d'œuvre pour les plantations sont prévues et estimées à 750€/j (jour de pelle).

La gestion des invasives a pour prix de base :
- Buddleia, Herbe de Pampa et Robinier à 4,90€/m² comprenant débroussaillage, dessouchage et exportation ;
- Senecio et autres herbacées à 0,90€/m² (fauchage tardif et exportation une fois par an avant l'apparition des graines) ;
- Renouée du Japon à 30€/m² (étrépage des rhizomes sur 30 cm, bâchage (bâche, terre, argile) et végétalisation, destruction sur place des déchets). Si on doit réaliser une exportation en incinération ou en décharge de classe III, le prix passe à 50€/m².

- **Coûts des aménagements en matière de rétention des eaux**

Le coût pour un bassin de rétention est de 1 000 €/m² n stockage enterré.

4.2. Les incidences du projet cumulées avec celles d'autres projets

PREAMBULE

Pour mémoire, l'appréciation des incidences du seul projet tient compte de l'évolution de l'environnement urbain aux abords du site à l'horizon de la livraison prévisionnelle du projet, soit en 2023. La méthodologie ainsi retenue pour faire état de ces incidences a conduit à établir 3 situations distinctes :

1. la « situation de référence » (ou situation n°1) intégrant les projets en cours de travaux ;
2. la « situation au fil de l'eau » (ou également situation n°2) dans laquelle le projet n'est pas pris en compte ;
3. la situation dite « projetée » (dite également situation n°3) dans laquelle a été simplement ajouté le projet.

Conçue à partir de ce schéma, l'appréciation des incidences cumulées nécessitait alors de définir une quatrième situation. Comprenant l'ensemble des projets identifiés une fois réalisés, cette situation (n°4) a été établie à un horizon nécessairement postérieur à l'échéance de réalisation du projet et correspondant à celui du projet identifié dont l'achèvement prévisionnel est le plus tardif, c'est-à-dire celui du projet de la Z.A.C. du Petit Nanterre, soit en 2035.

La liste des projets retenus pour les différentes situations est exposée au chapitre 4.1. de l'étude, préambule.

4.2.1. LES INCIDENCES SUR LE CLIMAT

La localisation géographique des différents projets identifiés dans l'environnement du site du projet et devant être livrés après 2023 ne modifie pas l'analyse des futures conditions d'ensoleillement attendues dans le secteur du projet telles que celles-ci ont été appréciées par le bureau d'études OPTIFLOW. Présentés dans le chapitre 4.1.2.15. du présent document relatif aux incidences du projet seul à l'horizon 2023, les résultats détaillés de cette étude sont donc également valables pour le présent chapitre.

4.2.2. LES INCIDENCES SUR LA QUALITE DE L'AIR

L'évaluation des incidences du projet sur la qualité de l'air a été réalisée dans le cadre du volet air et santé rédigé par TECHNISIM. Les résultats de l'étude montrent que le projet et les autres projets pris en compte pour les effets cumulés n'ont pas d'impact significatif sur la qualité de l'air.
Au-delà de la mise en service du projet, la mise en service des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express et du futur TCSP reliant Le Bourget à Villepinte auront pour effet de diminuer le volume de trafic et par conséquent la pollution de l'air.

4.2.3. LES INCIDENCES SUR LES SOLS ET LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE DES TERRES

La localisation géographique des différents projets identifiés dans l'environnement du site du projet et devant être livrés après 2023 ne modifie pas l'analyse des incidences sur les sols et la qualité environnementale des terres au niveau du site présentés dans le chapitre 4.1.2.3. du présent document relatif aux incidences du seul projet à l'horizon 2023. Cette analyse, se concluant par une absence d'incidences négatives, demeure donc valable pour le présent chapitre.

4.2.4. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

L'utilisation, en phase d'exploitation, d'un dispositif de régulation des eaux pluviales couplé d'un dispositif d'étanchéité contre d'éventuelles remontées de nappe, permet de limiter le risque de pollution des eaux superficielles et des eaux souterraines, et donc du milieu naturel (voir chapitre 4.1.2.4. de l'étude).

En phase chantier, dans un périmètre donné, le risque de pollution accidentelle de la nappe et de sa diffusion augmente inévitablement avec le nombre de chantiers pour lesquels les travaux de terrassement, en particulier, seraient opérés de manière concomitante. Cependant, les projets prévus à l'horizon 2023, identifiés dans le périmètre d'étude défini préalablement pour l'appréciation d'éventuels effets cumulés avec le projet, étant relativement éloignés des uns des autres, le risque de concentration de ces pollutions accidentelles (lesquelles demeurent par ailleurs éventuelles) ne sera pas augmentée.

4.2.5. LES INCIDENCES EN MATIERE D'ASSAINISSEMENT

Nous rappelons de manière indicative, que le futur projet LNC, aura des incidences négatives et positives vis-à-vis de la gestion des eaux, que ce soit pendant les travaux et en phase d'exploitation.

- **Identification des projets se situant sur le même bassin versant**

Le bassin versant hydrogéologique correspond à la masse d'eau HG104 et plus particulièrement la nappe de Saint-Ouen à une distance de 250 maximum. Cette distance d'investigation correspond au rayon d'action, calculé par le prélèvement d'eau dans la nappe lors du rabattement de celle-ci en phase chantier.

- **Impacts cumulés du projet avec les projets voisins, en phase d'exploitation**

En phase d'exploitation le rejet des eaux pluviales et des eaux usées se fait dans le réseau existant au droit de l'avenue du 8 mai 1945 et de la rue de la Défense du Bourget. Par conséquent aucun rejet ne s'effectue dans le milieu naturel directement. Les bassins de rétention prévus dans le cadre du projet sont également étanches du fait du risque de pollution diffus dans le sol et de dissolution de gypse. Aucun prélèvement ou rejet dans la nappe ne sera effectué par le projet en phase d'exploitation. Par conséquent, nous pouvons affirmer, qu'aucun impact du projet ne sera cumulé avec les impacts des projets voisins sur les eaux superficielles et souterraines.

Compte tenu de la situation actuelle du secteur, déjà très urbanisé, nous estimons que les projets futurs les plus proches auront une incidence positive sur la saturation des réseaux. En effet, ces projets interviennent dans le cadre d'une restructuration urbaine de la commune du Blanc-Mesnil et impliquent également une mise aux normes des réseaux d'assainissement dont ils dépendent.

- **Impacts cumulés du projet avec les projets voisins, en phase travaux**

Le risque de pollution accidentelle a été décrit précédemment dans l'étude. En effet ce risque est bien présent dans le cadre du projet, surtout en phase de chantier. Le risque de diffusion d'une pollution accidentelle peut effectivement augmenter. En effet si les travaux de terrassement, de voiries et réseaux divers, fondations, seront réalisés au même moment que le projet LNC, le risque d'une pollution diffuse dans le sol et donc dans la nappe de Saint-Ouen sera augmenté. Cependant les projets étant relativement éloignés des uns des autres, la concentration de cette pollution accidentelle ne sera pas augmentée. Il s'agit uniquement ici, d'une probabilité de diffusion plus importante, si les travaux sont réalisés en simultané.

Le rabattement de la nappe en phase travaux n'impactera aucun projet identifié, du fait d'un rayon de rabattement estimé en régime stable à 250m. Les autres projets identifiés et susceptible de se dérouler en même temps que le projet de la rue Marcel Paul, sont trop éloignés pour avoir une incidence significative sur le niveau de nappe.

4.2.6. LES INCIDENCES EN MATIERE D'EAU POTABLE

Les appréciations quantitative et qualitative globales des incidences de l'ensemble des projets à prendre en compte à l'horizon 2023 en matière d'eau potable sont difficilement réalisables.

Il est cependant utile de préciser que, à l'image du projet, les différents projets dont le développement est prévu d'être achevé à l'horizon 2023 et au delà sont conçus généralement en intégrant une démarche environnementale dans laquelle la gestion de l'eau potable (à travers des dispositifs en permettant d'en limiter l'usage) constitue un critère prépondérant pour l'obtention de certifications et/ou labels environnementaux.

4.2.7. LES INCIDENCES EN MATIERE DE BIODIVERSITE

La localisation géographique des différents projets identifiés dans l'environnement du site du projet et devant être livrés à l'horizon 2023 ne modifie pas l'analyse des impacts sur la faune et la flore et sur les continuités écologiques du secteur dans lequel se trouve le site, ni même sur les sites NATURA 2000 les plus proches présentés dans le chapitre 4.1.2.7. du présent document relatif aux effets du seul projet à l'horizon 2023. Cette analyse demeure donc valable pour le présent chapitre

4.2.8. LES INCIDENCES SUR LE PAYSAGE

Pour être exhaustive, l'appréciation de ces impacts nécessiterait au préalable une modélisation de l'ensemble des projets identifiés dans le périmètre pris en considération. En outre, en fonction de l'état d'avancement spécifique du développement des différentes opérations voisines en cours, certains projets immobiliers ne sont pas encore définis. Pour ces différentes raisons, la réalisation d'une telle modélisation n'est actuellement pas possible.
Il est rappelé que les incidences du projet sur le paysage sont traitées au chapitre 4.1.2.8. de la présente étude. Il n'y a pas d'autre projet proche susceptible de modifier cette analyse.

4.2.9. LES INCIDENCES EN MATIERE DE DECHETS

Les appréciations quantitative et qualitative globales des incidences de l'ensemble des projets à prendre en compte en matière de déchets sont difficilement réalisables.
Les incidences du projet sont traitées au chapitre 4.1.2.9. de la présente étude. Les projets ultérieurs devront prendre en compte les mêmes mesures.

4.2.10. LES INCIDENCES SUR LES CIRCULATIONS AUTOMOBILES

L'étude de déplacements réalisée par COSITREX a pris en compte les différentes situations :

- Situation de référence 2013,
- Situation projetée 2023,
- Situation cumulée au-delà de 2023.

L'étude montre que l'impact du projet, et des projets à prendre en compte dans l'analyse des effets cumulés est modéré, et que les conditions de fonctionnement du trafic ne seront pas perturbés.

4.2.11. LES INCIDENCES SUR LES CIRCULATIONS DOUCES

Le projet n'a pas d'incidences sur les circulations douces (voir chapitre 4.1.2.11.).

4.2.12. LES INCIDENCES SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

La desserte du site par les transports en commun va être fortement améliorée au-delà de 2025 avec la mise en service progressive du Grand Paris Express et le projet de réalisation d'un TSCP sur l'ex RN 2 qui est à l'étude. Ce chapitre est déjà traité au 4.1.2.12. de la présente étude.

4. 2.13. LES INCIDENCES SUR LE PATRIMOINE

L'appréciation globale des incidences de cette nature pour l'ensemble des projets identifiés dans le secteur d'étude pris en compte est difficilement réalisable.

4.2.14. LES INCIDENCES EN TERMES D'EMISSION DE BRUIT ET DE VIBRATION

La situation cumulée correspond à un horizon plus lointain que la livraison du projet. Elle prend en compte la réalisation à 100% de l'ensemble des autres projets pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation dans le secteur. Il est prévu une faible augmentation de trafic aux heures de pointe sur la RD41 (Rue de l'Abbé Niort / Avenue Aristide Briand) et sur la RD932.
Cependant, d'après l'étude deOsitrex, cette augmentation devrait être « largement compensée » par la baisse de trafic induite par la mise en service de nouvelles infrastructures de transport en commun.
La situation cumulée ne présentera donc pas de variation notable du niveau de bruit dans l'environnement par rapport à la situation projetée.

Par rapport à l'état initial, la construction du projet induit d'une part une légère augmentation du niveau sonore devant les façades donnant sur la rue de l'Abbé Niort et la rue Marcel Paul. D'autre part, la construction du projet permet de protéger les riverains de ces deux axes

4.2.15. LES INCIDENCES EN TERMES D'ENSOLEILLEMENT

Les projets sont trop éloignés pour avoir des effets cumulés avec le projet objet de la présente étude.

4.2.16. LES INCIDENCES SUR LA SANTE HUMAINE

Ces impacts sont indissociables de ceux, présentés ci-avant, sur la qualité environnementale des sols, des eaux souterraines, sur l'environnement acoustique, sur la qualité de l'air, etc, ces thématiques étant en rapport plus ou moins étroit et direct avec la santé humaine.

5. DESCRIPTION DES INCIDENCES NÉGATIVES NOTABLES ATTENDUES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT RÉSULTANT DE LA VULNÉRABILITE DU PROJET À DES RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURES EN RAPPORT AVEC LE PROJET

Les différents risques majeurs auxquels est soumis le territoire du département de Seine-Saint-Denis sont recensés dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs (D.D.R.M.) approuvé par arrêté préfectoral n°09-1749 en date du 22 juin 2009. Le D.D.R.M. montre que le département de la Seine-Saint-Denis est concerné notamment par les risques d'inondations, de mouvements de terrain, de tempêtes, d'accidents industriels ou pouvant subvenir dans le cadre de transport de matières dangereuses.

Pour le site du projet, le paragraphe 1.4..1. de la présente étude d'impact indique que les terrains se situent :
- dans une zone d'aléa sismique fort, à l'image de l'ensemble du bassin parisien,
- en dehors du périmètre de risque de dissolution du gypse,
- en dehors des zones inondables par débordement de cours d'eau.

En conséquence, au regard de ces éléments, les incidences négatives résultant de la vulnérabilité possible du projet aux risques majeurs peuvent donc être considérées comme inexistantes.

6. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE & PRINCIPALES RAISONS DU CHOIX DU PROJET

6.1. Phase définition du projet

La société LES NOUVEAUX CONSTRUCTEURS / SCCV BLANC MESNIL DEFENSE DU BOURGET, a missionné l'architecte pour proposer une nouvelle vision de ce que pourrait être cette entrée de ville et de quelle manière il était possible d'aborder la construction d'un ilot aussi important que celui-ci, en accord avec les services de la mairie.

6.2. Phase élaboration du projet

L'architecte a proposé de raconter une histoire, l'histoire d'un quartier qui s'est créé au fil du temps et des époques avec des bâtiments ayant leur propre identité tout en respectant une harmonie globale.
Des façades rythmées par des trames permettent une lecture aisée de l'architecture proposée avec pour chacune de ces séquences des éléments architecturaux remarquables qui offrent leur singularité (porches, tour, serrureries et modénatures, attiques, combles, etc.).

6.3. Les principes d'évolutions en cours d'élaboration

Des évolutions ont été apportées au projet telles que l'accès aux halls depuis le porche, et pour les deux premiers lots, la proposition de limiter les accès au parking à un seul, sur la contre allée de l'avenue du 8 mai 1945. L'ensemble des évolutions ont toujours fait l'objet de réunions avec la mairie pour validation.

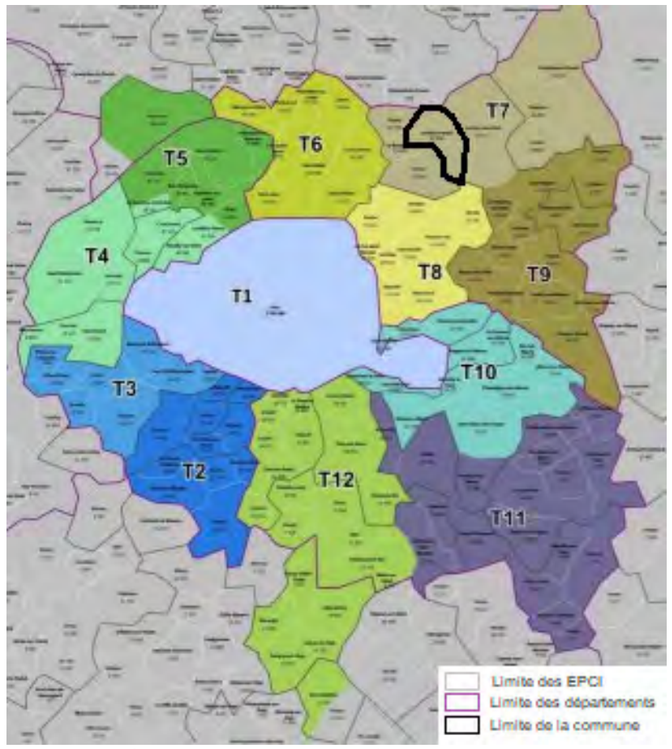
PARTIE 1

LA DESCRIPTION DU PROJET

1.1. LA LOCALISATION DU PROJET

1.1.1. LA LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DU PROJET

Le présent document concerne un projet immobilier, localisé à l'extrémité septentrionale du territoire de BLANC-MESNIL (93), dans la banlieue parisienne. La commune de Blanc-Mesnil est inscrite dans le « Territoire » de « Paris-Terre-d'Envol » [1] (le repère « T7 » sur la carte ci-dessous).



Le découpage territorial de la Métropole du Grand-Paris

L'ilot concerné par le projet est situé dans la « pointe » occidentale du territoire de Blanc-Mesnil, à la proximité de la limite séparant le territoire de Blanc-Mesnil de celui du Bourget. Il est délimité par la rue Marcel-Paul (une contre-allée de la route départementale 932 [l'ancienne route royale des Flandres, devenue la route nationale 2]), à l'ouest, la rue de l'Abbé-Niort (la route départementale 41), au sud, la rue Roger-Vellut, à l'est, et l'avenue de la Défense-du-Bourget, au nord.

Les situations de l'ilot sur le territoire communal et du terrain dans l'ilot

1.1.2. L'EMPRISE FONCIERE DU PROJET

Le projet concerne trois terrains inscrits dans l'ilot :

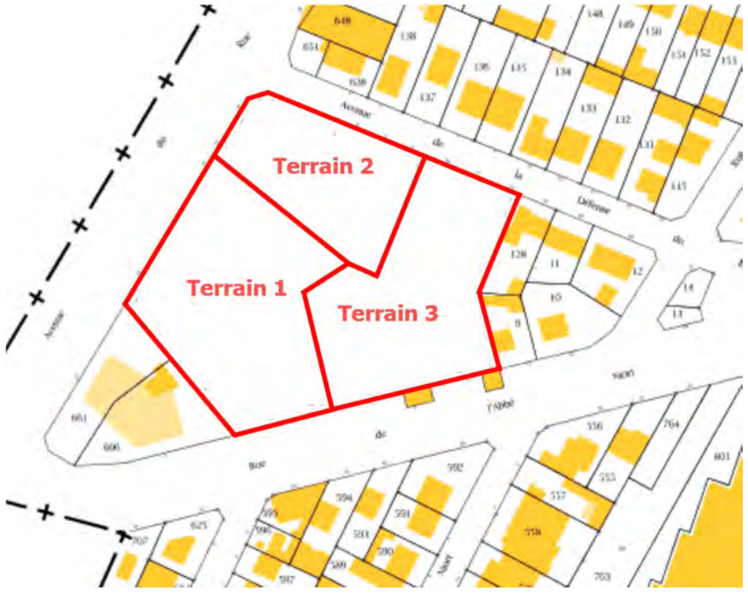
1. Le terrain regroupant les parcelles cadastrées BE 654 et BE 787, couvrant une superficie de 3 514 m² ;
2. Le terrain regroupant les parcelles cadastrées BE 123, BE 124, BE 125, et BE 653, couvrant une superficie de 1 970 m² ;
3. Le terrain regroupant les parcelles BE 4, BE 5, BE 7, BE 8, BE 127, BE 638, et BE 639, couvrant une superficie de 3 060 m².

L'ensemble des trois terrains couvre une superficie totale de 8 544 m².

Pour la commodité de la lecture, dans le cours de la présente étude, le terrain formé des parcelles cadastrées BE 654 et BE 787 sera dénommé le « terrain 1 », le terrain formé des parcelles cadastrées BE 123, BE 124, BE 125, et BE 653, le « terrain 2 », le terrain formé des parcelles cadastrées BE 4, BE 5, BE 7, BE 8, BE 127, BE 638, et BE 639, le « terrain 3 ».

Si les limites du « terrain 2 » sont régulières, quasi-trapézoïdales, issues de la trame parcellaire pavillonnaire, les limites des terrains « 2 » et « 3 » sont contournées, tortueuses, nées du seul enchaînement des promesses de ventes. Comme le maintien hors du site de la station-service, l'absence d'un redécoupage, régulier et cohérent, dans l'emprise du projet pénalise la conception des bâtiments puis le fonctionnement futur des copropriétés. La trame parcellaire de l'ilot formera ainsi une tache dans la trame régulière des alentours.

[1] Le « Territoire » de « Paris-Terre-d'Envol », créé par un décret du 11 décembre 2015, est un des « Territoires » de la Métropole du Grand-Paris, créée le 1er janvier 2016 ; il rassemble huit communes du département de Seine-Saint-Denis (les communes d'Aulnay-sous-Bois, de Blanc-Mesnil, du Bourget, de Drancy, de Dugny, de Sevran, de Tremblay-en-France, et de Villepinte). Le « Territoire » de « Paris-Terre-d'Envol », précisément « l'Etablissement Public Territorial dont le siège est à Aulnay-sous-Bois », son nom officiel au titre du décret du 11 décembre 2015, est administré par un Conseil Territorial constitué de 72 conseillers territoriaux désignés par les conseils municipaux des villes membres, dont 10 conseillers métropolitains désignés par ces mêmes conseils municipaux y siégeant de droit, rejoints par les autres conseillers territoriaux élus.



Le repérage des trois terrains dans l'ilot

■ 1. Le premier terrain (le « terrain 1 ») prolonge une pointe entre la route départementale 932 (l'ancienne route nationale 2) et la route départementale 41, deux axes routiers importants dans le fonctionnement urbain de la partie nord-est de l'agglomération dense parisienne. En outre, derrière le bâtiment conservé de la station-service, il est la « porte d'entrée » sur le territoire de Blanc-Mesnil, venant de Paris par la route départementale 932. De ce fait, il acquiert une dimension stratégique dans le cadre de la rénovation de l'espace urbain de Blanc-Mesnil.

La vue cavalière, depuis le sud, et le repérage du « terrain 1 », avec la station-service au premier plan

Le « terrain 1 » développe une longueur de 55,15 mètres sur la rue Marcel-Paul (la contre-allée de la route départementale 932), et une longueur de 32,23 mètres sur la rue de l'Abbé-Niort (la route départementale 41).

■ 2. Le deuxième terrain (le « terrain 2 ») forme l'angle entre l'avenue du 8-Mai-1945 et l'avenue de la Défense-du-Bourget, dans le prolongement vers le nord-est du « terrain 1 ».

La vue cavalière, depuis le nord-ouest, et le repérage du « terrain 2 »

Le « terrain 2 » développe une longueur de 19,02 mètres sur la rue Marcel-Paul, et une longueur de 50,70 mètres sur l'avenue de la Défense-du-Bourget. Un pan coupé, large de 8,99 mètres, assure l'articulation entre les deux voies.

■ 3. Le troisième terrain (le « terrain 3 ») prolonge les deux précédents au long de la rue de l'Abbé-Niort et de l'avenue de la Défense-du-Bourget, mais en excluant la pointe orientale de l'ilot (les parcelles BE 9, BE 10, BE 11, BE 12, et BE 128) ; il forme ainsi une sorte de chevron irrégulier entre les deux voies.
Le « terrain 3 » développe une longueur de 53,46 mètres sur la rue Marcel-Paul, et une longueur de 32,01 mètres sur l'avenue de la Défense-du-Bourget. Un pan coupé, large de 8,99 mètres, assure l'articulation entre les deux voies.

Les 3 terrains sont relativement plats à l'échelle du projet, avec des altimétries variant entre 47,6 et 47,9 mètres N.G.F..

1.1.3. LE CONTEXTE DU PROJET

Les trois terrains, circonscrits et décrits au chapitre précédent, sont appelés à recevoir des bâtiments, qui composent un projet global, couvrant plus de 10 000 m² de surface de planchers. Dès lors, cette surface construite excède le seuil fixé par l'annexe de l'article R.122-2 du Code de l'Environnement : Au titre de cette annexe, et en particulier de sa rubrique 39, sont soumis à une étude d'impact, après un examen « au cas par cas », « *les travaux et constructions qui créent une surface de plancher, au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme, ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme, comprise entre 10 000 et 40 000 m²* ».

La Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Ile-de-France (M.R.A.E.I.d.F.) a été saisie par un courrier du 17 avril 2019.

Par sa décision n° DRIEE-SDDTE-2019-122 du 29 mai 2019, la M.R.A.E.I.d.F. a imposé une étude d'impact du projet, aux motifs que le projet était situé dans un périmètre de protection d'un monument historique, au nord d'une station-service aux sols pollués, près de l'aéroport du Bourget, etc.

Dans le cadre de la présente étude d'impact, est examiné l'ensemble des impacts potentiels du projet sur l'environnement. Toutefois, en l'état, seules deux demandes de permis de construire ont été déposées auprès de la Mairie de Blanc-Mesnil :

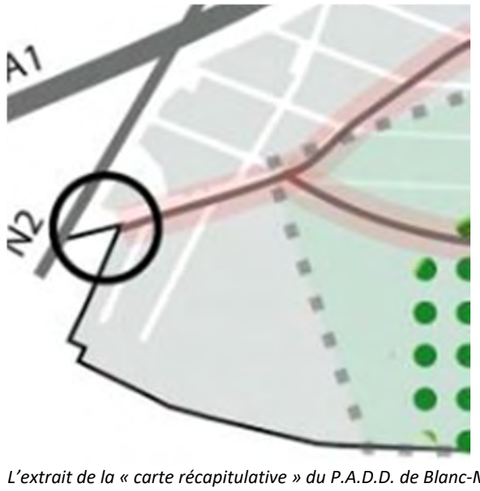
1. Une demande portant sur le terrain formé des parcelles cadastrées BE 654 et BE 787 ;
2. Une demande portant sur le terrain formé des parcelles cadastrées BE 123, BE 124, BE 125, et BE 653.

1.1.3.1. L'ilot dans le document local d'urbanisme

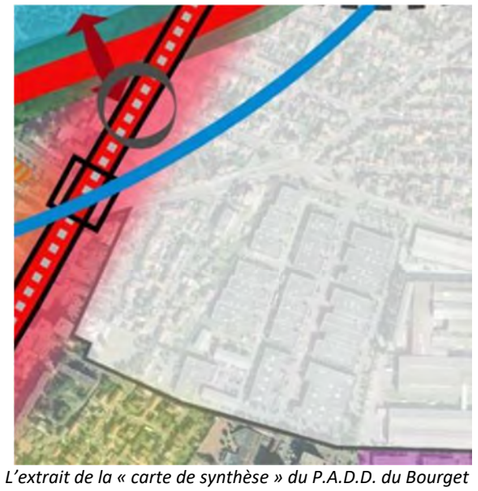
L'aménagement du territoire communal de Blanc-Mesnil est régi par un Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.). Le P.L.U. a toutefois été approuvé par une délibération du Conseil Territorial de l'E.P.T. n° 7 [2], du 21 mars 2016.

L'ilot est visé par deux orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.), exprimées par la « carte récapitulative » du document :

- Améliorer la qualité des entrées de ville, à l'angle entre l'avenue du 8-Mai-1945 (la route départementale 932) et la rue de l'Abbé-Niort (la route départementale 41) (le cercle évidé noir, incluant l'ilot) ;
- Requalifier la voirie et les abords de la rue de l'Abbé-Niort, au profit des modes doux (le double trait rose) ;
- Dans les abords immédiats de l'ilot, soigner les transitions, atténuer les ruptures d'échelle, entre le tissu pavillonnaire du quartier et la zone industrielle de la Molette (le pointillé gris).



L'extrait de la « carte récapitulative » du P.A.D.D. de Blanc-Mesnil



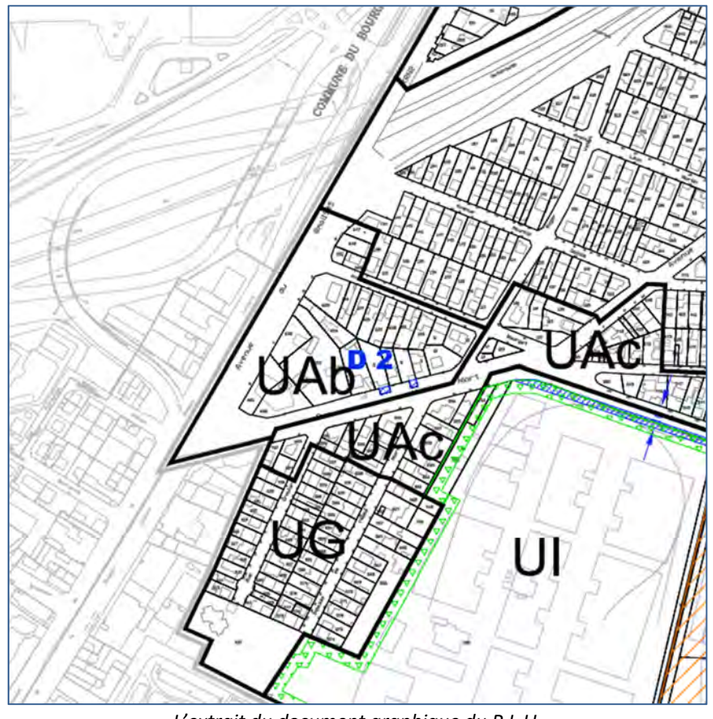
L'extrait de la « carte de synthèse » du P.A.D.D. du Bourget

L'ilot, certes situé sur le territoire de Blanc-Mesnil, est aussi impacté par deux orientations générales du P.A.D.D. du P.L.U. du Bourget, exprimées par la « carte de synthèse » du document :

- Développer le réseau cyclable sur l'avenue de la Division-Leclerc (la route départementale 932) (le pointillé jaune sur le trait rouge) ;
- Restructurer le carrefour entre l'avenue de la Division-Leclerc (la route départementale 932) et la route départementale 41 (le carré évidé noir) ;
- Affirmer le secteur de la gare « Aéroport-du-Bourget » comme un haut lieu de l'aéronautique (l'orle anthracite).

Les orientations du P.A.D.D. du P.L.U. du Bourget ne sont pas incompatibles avec celles du P.A.D.D. du P.L.U. du Blanc-Mesnil. L'aménagement du carrefour entre l'avenue de la Division-Leclerc, au Bourget, l'avenue du 8-Mai-1945 et la rue de l'Abbé-Niort, à Blanc-Mesnil, est même un projet partagé entre les deux communes.

L'ilot est inscrit dans la zone UA, et en particulier dans le secteur UAb, du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de Blanc-Mesnil. :



L'extrait du document graphique du P.L.U.

La zone UA, d'une superficie d'environ 278 hectares, représente 34.5 % du territoire, et correspond à une zone mixte de densité variable en fonction de ses trois secteurs : Le secteur UAb, en particulier, correspond à une zone d'immeubles collectifs et de grands projets. Outre les grands ensembles, ce large secteur couvre les tissus urbains dégradés sur lesquels la ville projette d'importantes opérations de renouvellement urbain, notamment les emprises à proximité de la future gare du Grand-Paris-Express, dont le potentiel de mutation est fort.

Les objectifs urbains poursuivis dans cette zone sont :

- Favoriser la requalification des tissus anciens (les rues Henri-Barbusse, Pierre-et-Marie-Curie, etc.) dans la continuité du nouveau Cœur de Ville ;
- Favoriser la mutation des ensembles d'immeubles collectifs dans un esprit de Cités-Jardins, notamment à proximité des gares ;
- Permettre le renouvellement urbain le long des grands axes, mieux tenir les rues, tout en assurant des transitions douces avec les tissus environnants ;
- Maintenir et développer le caractère multifonctionnel des tissus pour favoriser l'émergence des cœurs des « villages ».

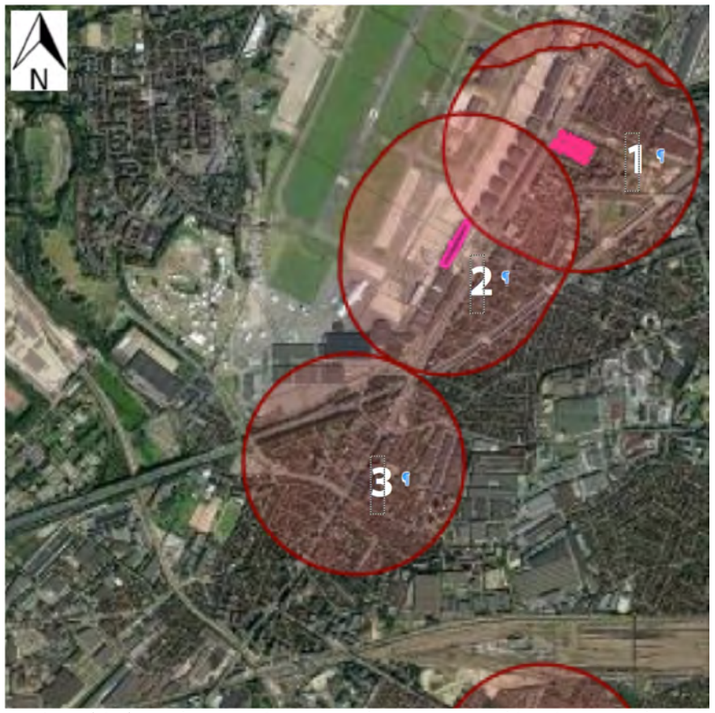
[2] *Cf.* supra*, la note sur les dénominations successives de l'Etablissement Public Territorial.*

Les emplacements réservés au bénéfice du département de Seine-Saint-Denis, repérés « D2 » sur ce document graphique, sont destinés à achever l'élargissement de la rue de l'Abbé-Niort à 20 mètres de largeur ; ils couvrent une superficie de 76 m^2, et ne concernent que deux petits pavillons, saillant sur le nouvel alignement. Ils permettront d'aménager des pistes cyclables sur la rue ainsi élargie.

Enfin, le projet est situé dans le périmètre d'une Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.), la Z.A.C. Gustave-Eiffel, initiée et gérée par la Ville de Blanc-Mesnil, dont le dossier de réalisation a été approuvé par une délibération du Conseil Municipal du 23 novembre 2006 (cf. *infra*).

1.1.3.2. L'ilot et les Servitudes d'Utilité Publique

En outre, l'ilot est entièrement inscrit dans le périmètre de protection autour de l'église Saint-Nicolas du Bourget, classée au titre des monuments historiques en 1912, comme le montre le schéma ci-dessous, où le numéro 3 désigne le périmètre autour de ladite église Saint-Nicolas :

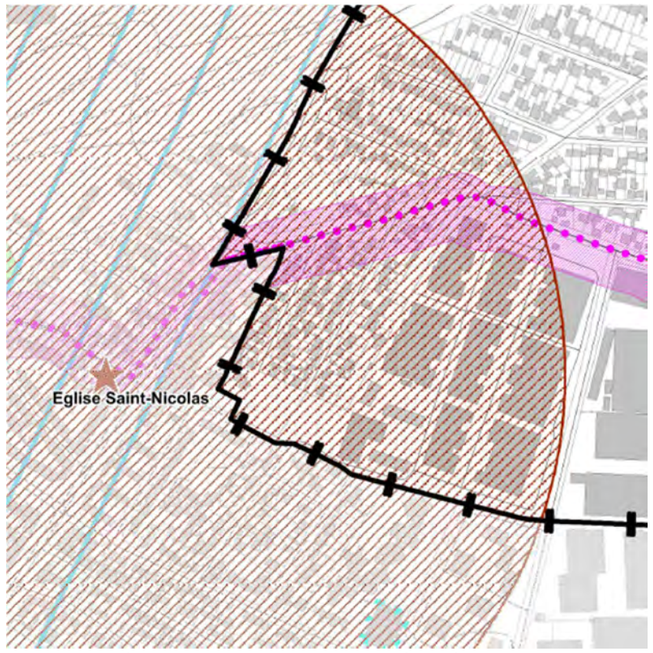


Les périmètres de protection autour des monuments historiques proches

L'inscription dans un tel périmètre implique l'application de la notion de champ de visibilité, ou de co-visibilité, d'un monument : Si le monument est visible depuis le terrain, ou si le terrain ou le bâtiment projeté est visible depuis le monument, ou encore s'ils sont visibles ensemble d'un tiers point, il y a co-visibilité. Dans ce cas, l'Architecte des Bâtiments de France (A.B.F.) émet un avis conforme (contraignant) sur le projet, objet de la demande de permis de construire ; dans le cas contraire, l'A.B.F. émet un avis simple (non-contraignant).

Toutefois, ni le « terrain 1 », ni le « terrain 2 », ne sont situés dans le champ de visibilité de l'église Saint-Nicolas, selon l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France, pour le « terrain 1 », du 25 juillet 2018.

Outre la servitude de protection autour de l'église Saint-Nicolas, l'ilot est soumis à une servitude d'utilité publique : Une servitude de maîtrise de l'urbanisation (le trait rose, suivant la rue de l'Abbé-Niort) à proximité des canalisations de transport de gaz (le tireté touge), sur une profondeur de 30 mètres (cf. le paragraphe 2.4.6.3.).



L'extrait du plan des servitudes d'utilité publique

Ces servitudes d'utilité publique sont prises en compte dans le projet.

1.1.3.3. L'ilot et les inventaires du patrimoine naturel

La zone d'étude n'est située dans aucun site NATURA 2000, dans aucune Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (Z.N.I.E.F.F.), ni dans aucun espace protégé à un titre quelconque.

Le réseau « Natura 2000 » est un réseau écologique européen destiné à préserver la biodiversité tout en tenant compte des exigences économiques, sociales et culturelles ainsi que des particularités locales. Il vise à assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels (définis par des groupements végétaux) et des habitats d'espèces de faune et de flore d'intérêt communautaire.

La Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique, et Floristique (la Z.N.I.E.F.F.) est un inventaire local ou régional du patrimoine faunistique et floristique :

- La Z.N.I.E.F.F. de type I est un secteur limité, caractérisé par la présence d'essences, d'espèces, ou d'associations d'essences et d'espèces, qui sont caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional ;
- La Z.N.I.E.F.F. de type II est un grand espace naturel, présentant des équilibres écologiques maintenus et des potentialités biologiques importantes.

Un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (A.P.P.B.) vise à prévenir la disparition des espèces protégées au titre des articles L.411-1 et L.411-2 du Code de l'Environnement (les espèces animales non domestiques ou les essences végétales non cultivées) par des mesures de conservation des biotopes nécessaires à leur alimentation, à leur reproduction, à leur repos, ou à leur survie.

La localisation de l'ilot (en jaune) par rapport aux milieux naturels remarquables, NATURA 2000, Z.N.I.E.F.F., A.P.B., etc. (source : Géoportail interrogation 2019)

Le site Natura 2000 le plus proche est localisé à 1,4 km à l'est (le site n° FR 1112013 des « Sites de Seine-Saint-Denis ») ; il intègre la Z.N.I.E.F.F. de type 2 du « parc départemental de la Courneuve », à 963,50 mètres, et la Z.N.I.E.F.F. de type 1 des « Plans d'eau et Friches du parc départemental de la Courneuve », située à 1,2 kilomètre.
Ces trois entités sont séparées de l'ilot par un axe bloquant majeur, l'autoroute A 1. Les échanges écologiques sont donc quasiment impossibles entre le site du projet et ces milieux naturels remarquables :

1.1.3.4. L'ilot et les autres contraintes

1.1.3.4.a. Le Contrat de Développement Territorial du Bourget

L'ilot est situé dans le secteur particulier de « l'entrée de l'Aéroport » (concernant notamment la façade de la route départementale 932 [l'ancienne route nationale 2]), et, accessoirement, dans le secteur de la Molette, du projet de Contrat de Développement Territorial (C.D.T.) du Bourget (cf. le paragraphe 2.5.3.1.).

1.1.3.4.b. Le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France

L'ilot concentre plusieurs dispositions des orientations réglementaires du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (S.D.R.I.F.) : Il est situé dans un « quartier à densifier » autour des futures gares du Grand Paris (les pastilles bistres), et notamment de la future gare « Aéroport-du-Bourget » ; il est situé dans un « secteur à fort potentiel de densification » autour des installations aéroportuaires du Bourget (les pastilles brunes), et notamment au long de l'avenue du 8-Mai-1945 (cf. le paragraphe 2.5.1.1.).

1.1.3.5. La ZAC Gustave Eiffel

L'ilot est partiellement situé dans le périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) Gustave-Eiffel [3].
Le dossier de création de la Z.A.C. a été approuvé par une délibération du Conseil Municipal en 2005, le dossier réalisation par une délibération du Conseil Municipal du 23 novembre 2006.

Situé à l'ouest de la ville, le périmètre de la Z.A.C., couvrant environ 20 hectares, comprend une partie de la zone d'activités de la Molette, créée en 1925 pour accueillir en priorité des activités industrielles lourdes, et des emprises dégradées de ses alentours, ainsi que plusieurs voies (la rue Marcel-Paul, la rue de l'Abbé-Niort, l'avenue Charles-Floquet, la rue du Parc, la rue de la Victoire).

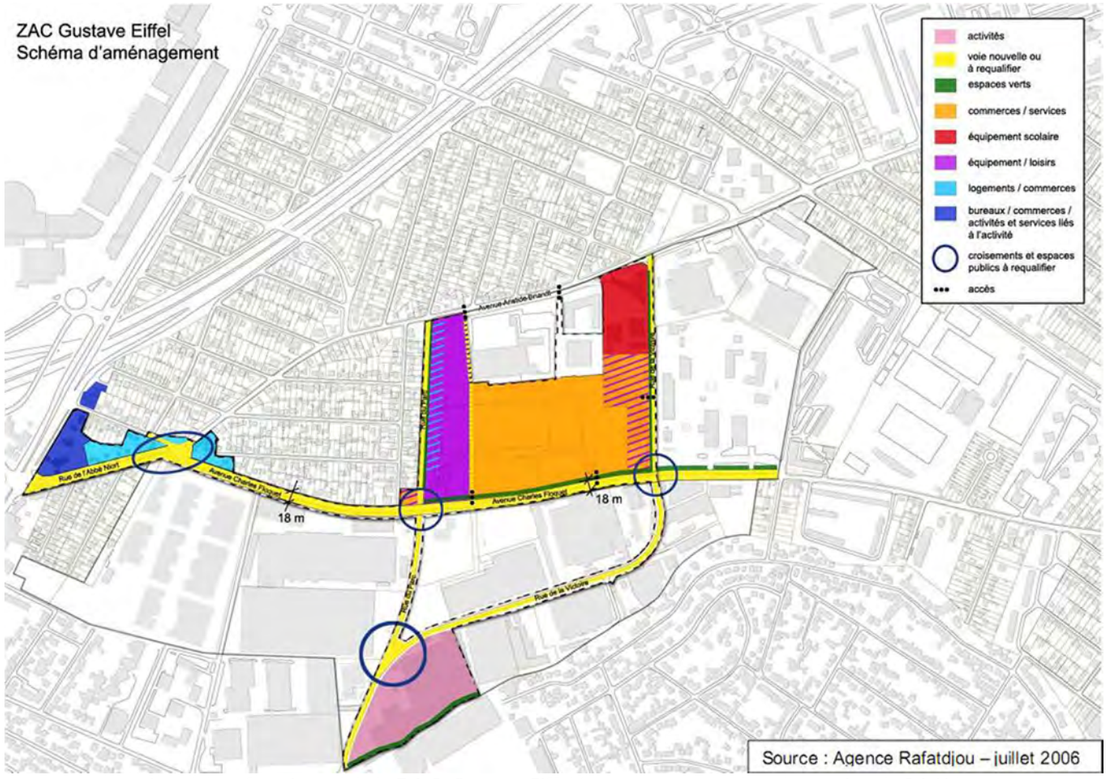
Le périmètre de la Z.A.C. Gustave-Eiffel (source : A.P.U.R., monographie du quartier de la gare Le-Bourget-Aéroport)

L'objectif de la Z.A.C. Gustave-Eiffel est de transformer cette zone industrielle et ses abords en un quartier de ville mixte, desservi par de nouveau équipement de qualité. Il est aussi, en ce qui concerne plus particulièrement l'ilot, de requalifier l'entrée de ville par l'avenue du 8-Mai-1945.
Les premières réalisations ont concerné :

- La « résidence du Parc », livrée en 2013, est un ensemble de 70 logements distribués selon une typologie de maison de ville en bordure de la rue du Capitaine-Dreyfus et un immeuble collectif au cœur de l'ilot ;
- Le centre commercial Plein-Air (19 615 m² de surface de vente), ouvert en 2011 ;
- Le nouveau collège (600 élèves), livré en 2014 ;
- La requalification de plusieurs voies (l'avenue Charles-Floquet, la rue Iqbal-Masih [l'ancienne rue du Parc], la rue du Capitaine-Dreyfus [l'ancienne rue de la Victoire]).

[3] Toutefois les parcelles cadastrées BE 123, BE 124, BE 125, BE 127, et BE 128, sont curieusement exclues de ce périmètre, alors que, à l'exception de la dernière, elles sont comprises dans l'emprise du projet.

Le programme de la Z.A.C. prévoit également le réaménagement de l'entrée de ville, l'angle entre l'avenue du 8-Mai-1945 et la rue de l'Abbé-Niort : Ce secteur est ciblé pour la réalisation d'un programme dense et mixte de logements, de bureaux, et de commerces [4].



Le schéma fonctionnel de la Z.A.C. Gustave-Eiffel (source : rapport de présentation du P.L.U.)

1.2. LE CONTEXTE URBAIN DU PROJET

1.2.1. LA FORMATION DU QUARTIER ET DU SITE

Les photographies aériennes suivantes, provenant essentiellement de l'Institut Géographique National (I.G.N.), permettent d'avoir un aperçu des diverses activités qui se sont succédées au fil du temps sur l'ilot et ses environs. Leur analyse montre que le site est resté longtemps agricole, accueillant dans un premier temps des petits jardins potagers ou maraîchers, cultivés par des résidents du Bourget et équipés de quelques cabanes sommaires. Une première urbanisation a commencé par la construction de quelques logements individuels, peu denses, encore aérés, par l'effet du développement urbain en tentacules autour de Paris, au long des grands axes comme la route nationale 2 et la route départementale 41. A partir des années 1950, des petits bâtiments industriels ont remplacé peu à peu les maisons individuelles. Le secteur du projet s'est ainsi développé à cette période avec l'arrivée de plusieurs industries liées au développement de l'Aéroport du Bourget, au nord du site. A partir des années 2010, à la suite du transfert de l'aéroport, à l'exception de l'aéroport d'affaires, et à l'issue d'une longue période de désindustrialisation, des friches industrielles, des pavillons dégradés, voire insalubres, des délaissés urbains, ont remplacé peu à peu les bâtiments et les activités.

XVIII[e] siècle : Sur la carte de l'abbé Delagrive, le site est un espace agricole vierge, mais cultivé, pincé entre la route royale des Flandres (l'actuelle route départementale 932) et un chemin rural reliant le proche village du Bourget à celui de Blanc-Mesnil, à plus de 2 kilomètres au nord-est (l'actuelle route départementale 41) ; sur le plan géographique et dans son fonctionnement territorial, le site est plus un prolongement du village du Bourget qu'un écart de Blanc-Mesnil.

XIX[e] siècle : Sur la carte d'Etat-Major, le site reste un espace agricole vierge, même si le village du Bourget a vu sa surface bâtie croître, autour de l'église Saint-Nicolas.

[4] A l'exception de l'entreprise de location de véhicules, existante et maintenue, ni le « programme 1 », ni le « programme 2 » ne comportent d'espaces réservés pour des bureaux ou des commerces.

1921 [la première campagne de photographie aérienne sur le site] :
Autour de l'ilot, malgré la création, avant la Grande Guerre, de l'aérodrome du Bourget, le site reste agricole : La future zone industrielle de la Molette est encore un vaste champ ; les impasses Groulard et Abbé-Niort [5] sont tracés, et seuls quelques pavillons déjà construits ; les abords bâtis de la route nationale sont constitués de fermes agricoles ou d'ateliers artisanaux, avec leurs bâtiments édifiés à l'alignement et des cours et jardins arborés au fond des parcelles ; entre l'avenue de la Défense-du-Bourget et la rue Léon-Martin, est un large champ, avec une ferme. La route nationale conserve son caractère, avec la régularité de ses alignements bâtis et son double alignement arboré.
La pointe de l'ilot est occupée par une grande maison bourgeoise, isolée au cœur d'un parc arboré ; au nord, plusieurs pavillons individuels sont présents au bord de la route nationale, au bout de lanières d'origine agricole ; un long hangar existe au cœur de l'ilot ; sur la route départementale et sur un chemin neuf coupant la pointe (l'actuelle « avenue » de la Défense-du-Bourget), les autres bâtiments sont des cahutes maraîchères, liées à l'exploitation des parcelles agricoles couvrant encore la moitié de l'ilot.

1931 :
L'aménagement de l'aéroport du Bourget s'est traduit par l'apparition de pistes « en dur » et de larges hangars. Les impasses Groulard et Abbé-Niort ont été densifiées, ne laissant que de rares terrains libres ; la rue Maurice-Gallais a été tracée, et quelques pavillons ont été édifiés ; une petite usine a été construite sur le champ de la Molette.
L'ancienne maison bourgeoise a été détruite, le parc cependant conservé ; quelques pavillons ont remplacé les cahutes agricoles.

1935 : L'environnement bâti a peu évolué à la veille de la Seconde Guerre Mondiale, à l'exception de la démolition de quelques hangars sur l'aéroport du Bourget et de la construction de quelques pavillons, autour et dans l'ilot.

1949 : Dans les abords de l'ilot, quelques bâtiments industriels ont été édifiés sur d'anciennes parcelles agricoles, regroupées ; des équipements aéroportuaires neuf ont été construits sur l'aéroport ; l'usine de la Molette a été agrandie.
Sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, comme sur la rue de l'Abbé-Niort (la route départementale), quelques pavillons neuf ont concouru à la densification de l'ilot.

[5] . *Afin de faciliter la compréhension de la formation du quartier, les noms des voies citées sont les noms actuels.*

1961 : La route nationale a été réaménagée, avec un double alignement arboré. Sur le territoire du Bourget, des bâtiments industriels ont été édifiés au bord de la route nationale, une cité a été aménagée, dans l'axe de la rue de l'Abbé-Niort. Sur le territoire de Blanc-Mesnil, l'usine de la Molette a été encore étendue.
Dans l'ilot, un bâtiment industriel ou commercial a été construit au bord de la route nationale, le reste du terrain restant arboré ; un bâtiment commercial a été édifié sur un terrain vague à l'angle de l'avenue du 8-Mai-1945 et de l'avenue de la Défense-du-Bourget.

1971 : Construite à partir de 1964 et mise en service en 1966, l'autoroute A 1 a éventré le tissu pavillonnaire au sud de l'aéroport, au nord-ouest de l'ilot, avec un échangeur débouchant sur la route nationale. La rue Roger-Vellut a été percée, entamant la pointe orientale de l'ilot et isolant un pavillon, à partir de la rue de l'Abbé-Niort.
Dans l'ilot, le reste du parc de l'ancienne maison bourgeoise a été défriché, et remplacé par des entrepôts et des parkings aériens ; la gare routière a été remplacée par un autre parking aérien, et le carrefour dénaturé par des aménagements purement routiers à l'occasion de l'aménagement d'un échangeur sur la nouvelle autoroute A 1 ; la route nationale a aussi été dénaturée par des aménagements routiers, au nord de l'ilot, lui faisant perdre ses qualités urbaines. Le reste de l'ilot a été nettement densifié.

1981 : Sur le territoire du Bourget, à l'angle de l'avenue du 8-Mai-1945 et de la rue de l'Abbé-Niort, un haut immeuble a été édifié, marquant les flancs du carrefour ; au bord de la route nationale, entre l'autoroute et la bretelle de l'échangeur, des bâtiments commerciaux ont été édifiés, remplaçant les anciens bâtiments agricoles.
Sur le territoire du Blanc-Mesnil, la pointe de l'ilot a été encore réaménagée à l'occasion de la construction d'un nouveau bâtiment commercial, une station-service.
Entre 1976 et 2000, le statut de l'aéroport de Paris-Le-Bourget a évolué avec l'arrêt des vols réguliers et l'expansion de l'aviation d'affaires, puis l'aménagement du Parc des Expositions et la création du musée de l'Air et de l'Espace en 1987, déplaçant les activités aéroportuaires majeures autour de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

1999 : Le paysage de l'ilot et de ses abords est globalement figé.

2011 : La route nationale 2 a été déclassée dans le réseau départemental, et est devenue la route départementale 932. Un carrefour giratoire a été aménagé sur l'échangeur de l'autoroute ; la rue de l'Abbé-Niort a été partiellement élargie, aggravant le caractère routier des abords de l'ilot. L'usine de la Molette a été rasée, et remplacés par une dense zone industrielle, le « Carré des Aviateurs », et un centre commercial, le centre commercial Plein-Air.
Sur l'ancien parc de la maison bourgeoise, les bâtiments industriels, devenus obsolètes et inutilisés, ont été démolis.

2018 [la dernière campagne de photographie aérienne sur le site] : Le paysage de l'ilot et de ses abords est figé.

1.2.2. L'OCCUPATION ACTUELLE DU SITE ET LA CONSOMMATION DES ESPACES NATURELS

1.2.2.1. L'occupation actuelle du site

L'ilot est enserré entre plusieurs infrastructures lourdes qui scindent le territoire en relatifs isolats et contraignent le développement des liens urbains entre les quartiers de Blanc-Mesnil (l'autoroute A1 et son échangeur, la route départementale 932, la route départementale 41, l'emprise de l'aéroport du Bourget, etc.).
Il reste donc perçu comme une dépendance, une sortie, du noyau villageois du Bourget, plus que comme une entrée sur un autre espace urbain.

■ **1. Le « terrain 1 »** est actuellement une friche, les bâtiments industriels obsolètes ayant été préalablement démolis.

La friche du « terrain 1 », vue depuis la rue Marcel-Paul

La friche du « terrain 1 », vue depuis la rue de l'Abbé-Niort

■ **2. Le « terrain 2 »** est occupé par plusieurs bâtiments, appelés à être démolis (cf. *infra*) :

- A l'angle de l'avenue du 8-Mai-1945 et de l'avenue de la Défense-du-Bourget, une casemate abritant les services d'une entreprise de location de véhicules utilitaires ;
- Au long de l'avenue de la Défense-du-Bourget, trois pavillons bas (R+C et R+1+C) et leurs dépendances (vérandas et garages).

Ces bâtiments ne présentent aucun intérêt architectural, culturel, ou patrimonial.

Le « terrain 2 », vu depuis l'avenue de la Défense-du-Bourget

Le « terrain 2 », vu depuis le carrefour entre l'avenue du 8-Mai-1945 et l'avenue de la Défense-du-Bourget

■ **3. Le « programme 3 »** est une partie du projet global, objet de la présente étude d'impact. Il n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. L'étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

La station-service de la pointe de l'ilot

1.2.2.2. Le bilan de la consommation des espaces naturels

Le territoire du Blanc-Mesnil est aujourd'hui en quasi-totalité urbanisé. La carte des modes d'occupation du sol (M.O.S.), réalisée par l'I.A.U.R.I.F. en 2012 montre que :

- Les espaces naturels, agricoles, ou forestiers représentent 0,98 % du territoire (7,86 hectares). Le bassin du Pont-Yblon, avec 5,80 hectares, est le principal espace naturel identifié. Quelques espaces agricoles ou semi-naturels sont également repérés au nord du parc urbain (le secteur des serres municipales).
- Les espaces ouverts artificialisés représentent 11,80 % du territoire (86,48 hectares). Le parc urbain constitue un espace ouvert majeur (près de 24 hectares) ; d'autres espaces importants sont repérés dans cette catégorie : Le cimetière, les équipements sportifs, ainsi que quelques friches. Compte tenu de la quasi-absence d'espaces naturels, agricoles, ou forestiers sur le territoire, ces espaces ouverts ont un rôle prépondérant dans le maintien de la biodiversité.
- Les espaces construits artificialisés couvrent 87,22 % du territoire (714.15 hectares), répartis entre le tissu pavillonnaire (350,41 hectares), les « grands ensembles » (88,01 hectares), et les zones d'activités (134,92 hectares).

En 2012, l'ilot est identifié comme un espace construit artificialisé d'habitat collectif (la pointe, avec la station-service), comme un espace ouvert artificialisé (la friche centrale), et comme un espace construit artificialisé d'habitat individuel (le solde).

En 2017, l'ilot reste découpé entre ces trois catégories [6] :

L'ilot sur la carte des M.O.S., en 2017 (source : I.A.U.-I.d.F.)

La réalisation du projet se traduira donc, dans le prochain relevé des modes d'occupation du sol (M.O.S.), réalisé par l'I.A.U.-I.d.F., par la consommation de 0,35 hectare d'espaces ouverts artificialisés.

[6] Les espaces ouverts artificialisés sont représentés par l'aplat vert, les espaces construits artificialisés d'habitat collectif par l'aplat bistre, les espaces construits artificialisés d'habitat individuel par l'aplat beige.

1.2.3. LE DIAGNOSTIC FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE DU SITE

Un diagnostic faunistique et floristique a été réalisé lors d'un seul passage le 15 juillet 2019, sur l'ensemble des trois terrains lorsque les accès aux parcelles ont été possibles (de nombreuses parcelles privées sont clôturées).
La loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature a fixé les principes et les objectifs de la politique nationale de la protection de la faune et de la flore sauvages. Les espèces protégées en droit français sont les espèces animales et végétales dont les listes sont fixées par arrêtés ministériels en application du Code de l'Environnement (L.411-1 et L.411-2). Lors de tout aménagement, un état initial faune flore doit être réalisé afin de déterminer l'impact du projet sur les espèces sauvages en place et leurs habitats, pour définir les effets directs et indirects du projet sur ceux-ci. Si impact avéré il y a, des mesures d'atténuations et des mesures compensatoires seront proposées. L'objectif étant in fine d'établir une gestion cohérente du milieu afin de maximiser la valeur écologique du site en fonction des travaux projetés.

1.2.3.1. La flore

Les abords de l'ilot sont caractérisés par une artificialisation très importante, notamment autour des nombreux axes routiers et ferroviaires. Le cœur de l'ilot est composé de friches dévégétalisées (le « terrain 1 »), de jardins privés (le « terrain 2 » et le « terrain 3 »), et de parkings aériens bétonnés (le « terrain 3 »). La végétation ne pousse que difficilement entre les parties bétonnées et dans les jardins abandonnés ou mal entretenus.
Si 10 espèces exotiques invasives sont recensées sur la commune du Blanc-Mesnil, seules trois de la liste sont présentes sur le site (l'Erable negundo [*Acer negundo*], le Buddléia du Père David [*Buddleia davidii*], et le Robinier faux-acacia [*Robinia pseudoacacia*]), auxquels s'ajoutent 7 autres identifiées lors de la prospection du 15 juillet 2019 (la Vergerette du Canada [*Erigeron canadensis*], le Bambou, la Balsamine de l'Himalaya [*Impatiens glandulifera*], la Vigne vierge américaine [*Parthenocissus quinquefolia*], le Paulownia [*Paulownia tomentosa*], le Sumac de Virginie [*Rhus typhina*], et le Solidage du Canada [*Solidago canadensis*]).
Leur localisation doit être faite afin d'éviter leur dissémination pendant les travaux. La prolifération de ces espèces est la seconde cause de perte de biodiversité après la destruction des habitats.
Aucune des espèces observées n'a de statut de protection ou de patrimonialité. Les 2 % d'espèces assez rares ne sont pas patrimoniales car ce sont des espèces subspontanées issues des jardins d'agrément des alentours (le Fenouil et le Framboisier). Au regard de la diversité floristique et de l'intérêt patrimonial, les enjeux sont ainsi très faibles sur le site.

1.2.3.2. La faune

La faune est très pauvre sur le site malgré des conditions météorologiques particulièrement favorables lors du passage du 15 juillet 2019.
Cinq espèces de l'avifaune ont été recensées. Elles sont communes en Ile-de-France, à l'exception du Moineau domestique (*Passer domesticus*), qui, depuis 2018, est classé comme vulnérable sur la liste rouge des espèces d'Ile-de-France.
Quatre espèces de l'entomofaune ont été recensées. Elles sont très communes en Ile-de-France, bien que l'Abeille des sables (*Andrena cineraria*) et le Bourdon des champs (*Bombus pascuorum*) soient en régression du fait de l'usage abusif des pesticides.
Au total 9 espèces ont été recensées, ce qui est très faible au regard des conditions favorables. Les enjeux sont également faibles sur le site avec une extrême pauvreté

L'ilot présente ainsi une patrimonialité globale et un intérêt écologique faibles à l'échelle du site comme à l'échelle de la région.

1.3. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

Pour la commodité de la lecture, dans le cours de la présente étude, le programme développé sur les parcelles cadastrées BE 654 et BE 787 sera dénommé le « programme 1 », le programme concernant les parcelles cadastrées BE 123, BE 124, BE 125, et BE 653, le « programme 2 », le programme concernant les parcelles cadastrées BE 4, BE 5, BE 7, BE 8, BE 127, BE 638, et BE 639, le « programme 3 ».

1.3.1. LA PRESENTATION GENERALE DU PROGRAMME

1.3.1.1. La présentation générale

L'opération globale développe une constructibilité de 20 079 m2 de surface de planchers, décomposées en trois tranches, soumises chacune à une demande de permis de construire.
Le projet consiste en la construction de plusieurs bâtiments pour un programme mixte de 338 logements et une activité de location de voitures. Il comprend la réalisation d'environ 350 places de parking sur un ou deux niveaux de sous-sol, selon les tranches.
Ce programme est inscrit dans une logique de renouvellement urbain de l'entrée sur le territoire et dans la ville de Blanc-Mesnil.

Le plan de masse des trois tranches du projet

1.3.1.2. Le programme immobilier

■ 1. Le « programme 1 » concerne la réalisation d'un ensemble de 142 logements collectifs, desservis par trois entrées communes :

1. Le hall A comprend 35 logements (2 studios, 13 'T2', 12 'T3', et 8 'T4') ;
2. Le hall B comprend 55 logements (31 'T2', 18 'T3', et 6 'T4') ;
3. Le hall C comprend 52 logements (19 'T2', 26 'T3', et 7 'T4') ;

La surface totale de planchers couvre 8 438 m^2.

Le « programme 1 » comprend aussi un sous-sol sur deux niveaux, accueillant un parking pour véhicules légers, de 158 places, un parking à vélos, et des locaux techniques.

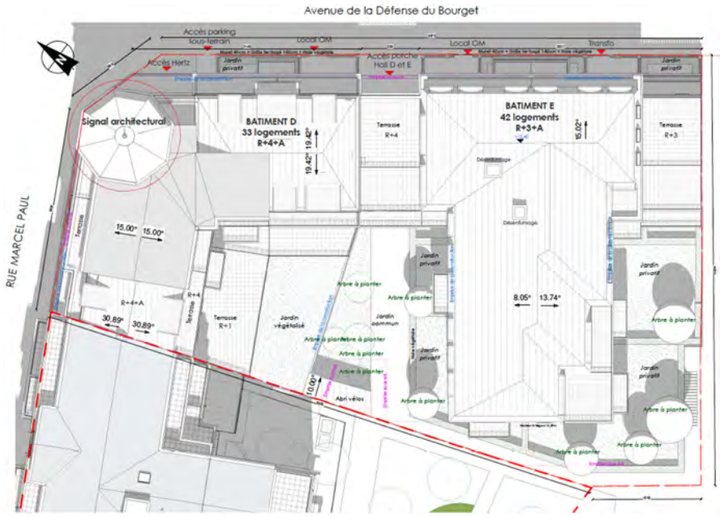
Le plan de masse du « programme 1 »

■ 2. Le « programme 2 » concerne la réalisation d'un ensemble de 75 logements collectifs, desservis par une entrée unique sous une voûte :

4. Le hall D comprend 33 logements (1 studio, 18 'T2', 9 'T3', et 5 'T4') ;
5. Le hall E comprend 42 logements (14 'T2', 25 'T3', et 3 'T4').

La surface totale de planchers couvre 4 451,72 m^2, dont 4 383,37 m^2 affectés aux logements, et 68,35 m^2 affectés à un commerce au rez-de-chaussée.

Le « programme 2 » comprend aussi un sous-sol, accueillant un parking pour véhicules légers, de 74 places, un parking à vélos, et des locaux techniques.



Le plan de masse du « programme 2 »

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.3.2. LE PROJET URBAIN & ARCHITECTURAL

1.3.2.1. Le projet urbain

1.3.2.1.a. La situation des bâtiments dans le quartier

L'ouest de l'ilot forme une pointe entre l'avenue du 8-Mai-1945, flanquée de la rue Marcel-Paul (la route départementale 932) et la rue de l'Abbé-Niort (la route départementale 41), deux axes routiers importants dans le fonctionnement urbain de la partie nord-est de l'agglomération dense parisienne. Il est donc la « porte d'entrée » sur le territoire de Blanc-Mesnil, venant de Paris par l'ancienne route nationale ou par l'autoroute et son échangeur, débouchant sur la pointe.
Toutefois, le maintien de la station service, à l'angle des deux rues, renvoie à une date ultérieure la formation de cette « porte d'entrée ».

Les trois tranches de l'opération visent à substituer un ilot neuf à un tissu urbain dégradé. Elles sont donc complétées, dans la logique d'une opération globale, couvrant l'ensemble de l'ilot, par deux autres opérations :

- Sur la pointe orientale de l'ilot, une opération d'environ 80 logements, portée par un autre promoteur ; cette opération est déjà engagée.
- Sur la pointe occidentale, une opération destinée à substituer un immeuble d'habitation ou un hôtel à la station–service ; cette opération est renvoyée à une date ultérieure.

1.3.2.1.b. L'insertion des bâtiments dans la silhouette urbaine

Sur le territoire du Bourget, les abords de la route départementale 932 comportent plusieurs ensembles d'habitations collectives, de hauteurs variables (R+4 à R+7), entrecoupés d'immeubles bas. En particulier, un immeuble haut (R+7) forme un flanc du carrefour, entre l'avenue de la Division-Leclerc (la route départementale 932) et la rue de l'Abbé-Niort (la route départementale 41). La réalisation de l'opération permet de compléter les parois du carrefour, sans que ce dernier, du fait de la volumétrie des bâtiments existants et projetés, puisse acquérir la qualité d'une place urbaine.
Sur le territoire de Blanc-Mesnil, les mêmes abords comprennent quelques immeubles hauts, mais seulement aux abords de l'aéroport. Entre les deux, la tranchée de l'autoroute A 1 reste une césure.
Sur le flanc méridional de la rue de l'Abbé-Niort, comme sur le bord septentrional de l'avenue de la Défense-du-Bourget, les abords sont formés de pavillons bas (R+1+C). La construction de bâtiments hauts sur le pourtour de l'ilot formera un front bâti dont l'échelle, notamment près de l'ancienne route nationale, tranchera avec celle de la zone pavillonnaire. Malgré l'absence de percée entre les faux corps du projet, la diminution de la hauteur, de l'ancienne route nationale à la rue Roger-Vellut, de R+7 à R+2, assurera une transition, sinon par les volumes, du moins par les hauteurs, entre l'ilot et la nappe pavillonnaire circonvoisine.
Enfin, placé à l'angle de l'avenue du 8-Mai-1945 et de l'avenue de la Défense-du-Bourget, le « signal urbain » que forme la coupole à R+7 rompt la silhouette urbaine du nouvel quartier, sans que ce « signal » trouve sa justification dans sa position dans l'ilot.

1.3.2.1.c. L'insertion des espaces libres dans la trame verte

La principale continuité verte, repérée sur le schéma du P.A.D.D. relie le parc de la ferme Notre-Dame à l'aéroport du Bourget, en suivant sensiblement l'avenue Aristide-Briand. Quoique cette continuité ne soit guère traduite sur le terrain, les jardins de la nappe pavillonnaire restant clos, elle est éloignée de l'ilot.
La trame verte, autour de l'ilot, est donc constituée de l'ensemble de ces jardins de la nappe pavillonnaire.
Les pavillons, dans les ilots voisins, sont principalement implantés en retrait des voies, laissant ainsi une bande, parfois plantée, parfois imperméabilisée, entre les clôtures et les maisons. Les jardins aux cœurs des ilots restent toutefois perceptibles du fait des nombreux arbres à haute-tige qui dépassent du *velum* bas, ou visibles par les failles entre des pavillons non-mitoyens.
Le projet inverse le modèle pavillonnaire des alentours : Les bâtiments du projet sont tous mitoyens, formant un front urbain minéral et continu ; le jardin commun est relégué au cœur de l'ilot, ce qui le rend invisible depuis les rues. Seules les entrées charretières sur l'avenue du 8-Mai-1945 et sur l'avenue de la Défense-du-Bourget laissent imaginer la présence du jardin.

1.3.2.1.d. Le traitement des abords des bâtiments

Dans la mesure où les bâtiments du « programme 1 » sont implantés à l'alignement, les abords immédiats en sont limités aux trottoirs. Des aménagements seront réalisés par la Ville de Blanc-Mesnil, sur l'espace public, pour assurer le passage (les « bateaux ») entre les voies circonvoisines et le cœur de l'ilot au droit des accès.

1.3.2.2. Le projet architectural

1.3.2.2. Les perspectives globales validée en amont

L'ensemble de l'ilot est l'objet d'un projet architectural global, incluant donc l'emprise de la station-service et celle des derniers pavillons donnant sur l'avenue de la Défense-du-Bourget et la rue de l'Abbé-Niort.
Ce projet global est exprimé par trois perspectives globales, ci-dessous reproduites.
Le Maire de Blanc-Mesnil a choisi ces « perspectives d'ambiances » comme étant l'expression du projet de la Ville pour cette entrée de ville.

Dans l'ilot, mais hors l'emprise visée par la présente étude, l'entrée sur le territoire communal, sur l'emprise de la station-service, est souligné par deux tours, massives et faussement symétriques, ressortissant de « styles » hétéroclites et déplacés. Si elles sont bien scandées en plusieurs bâtiments mitoyens, exprimés par des séquences différenciées, ce qui insuffle au projet un certain rythme, les façades sur les trois voies publiques accumulent les « références » stylistiques, inappropriées dans une ville de la banlieue parisienne, *a fortiori* à Blanc-Mesnil, dont l'urbanisation a été illustrée par l'architecture moderne, dépouillée mais raffinée, de l'œuvre d'André Lurçat.

Les façades du projet global sur le carrefour et l'avenue du 8-Mai-1945

Les façades du projet global sur la rue de l'Abbé-Niort

Les façades du projet global sur l'avenue de la Défense-du-Bourget

1.3.2.2.b. Le terrain et l'implantation des bâtiments

■ 1. Le « terrain 1 » comprend deux alignements, l'un sur la rue Marcel-Paul (la contre-allée de la route départementale 932), l'autre sur la rue de l'Abbé-Niort (la route départementale 41).
Sur la rue Marcel-Paul, les bâtiments sont implantés sur l'alignement. Toutefois, au-delà de 4,30 mètres au-dessus du trottoir (R+2), des saillies sur l'espace public permettent d'aménager des balcons sur une profondeur – une saillie – de 1,30 mètre. Toutefois, un retrait partiel, au centre de la façade, au-dessus d'une voûte, marque l'entrée dans la résidence, sur une profondeur d'environ un mètre.
Sur la rue de l'Abbé-Niort, les bâtiments sont implantés en retrait de l'alignement, avec un reculement de plus de 2,00 mètres. Ce retrait permet de prolonger les appartements du rez-de-chaussée par des terrasses privatives, séparées et dissimulées de l'espace public par une clôture maçonnée, sur une hauteur de 0,40 mètres, un barreaudage métallique, haut de 1,40 mètres, et une épaisse haie végétale.
L'implantation des bâtiments sur les emprises publiques respecte ainsi les dispositions de l'article 6 du règlement applicable au secteur UAb, à l'exception du retrait partiel sur la rue Marcel-Paul.

Sur le « terrain 1 », les bâtiments sont implantés sur les limites séparatives, sur la rue Marcel-Paul comme sur la rue de l'Abbé-Niort, dans la bande de 25 mètres de profondeur, prescrite par le règlement du P.L.U.. Toutefois des retraits partiels permettent de délimiter des terrasses au niveau de l'attique.
L'implantation des bâtiments sur les limites séparatives respecte ainsi les dispositions de l'article 7 du règlement applicable au secteur UAb.

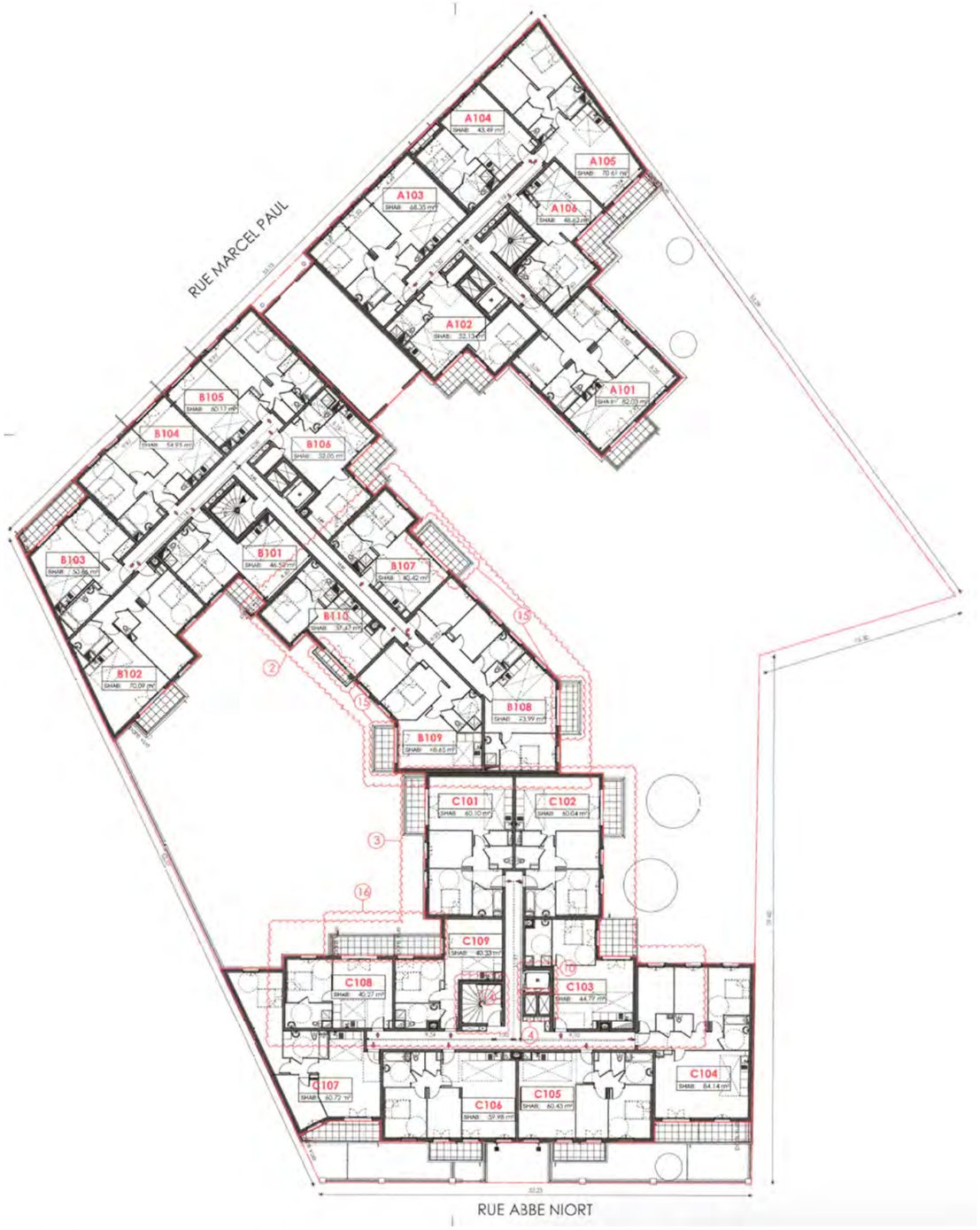
■ 2. Le « terrain 2 » comprend aussi deux alignements, l'un sur la rue Marcel-Paul (la contre-allée de l'avenue du 8-Mai-1945), commun avec le « terrain 1 », l'autre sur l'avenue de la Défense-du-Bourget.
Sur la rue Marcel-Paul, les bâtiments sont implantés sur l'alignement sur les deux premiers niveaux ; aucune saillie n'empiète sur l'espace public. Les autres étages sont dessinés en retrait de l'alignement ; les balcons sont disposés dans le retrait et non en saillie sur l'espace public.
Sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, les bâtiments sont implantés en retrait de l'alignement, avec un reculement de plus de 2,00 mètres. Ce retrait permet de prolonger les appartements du rez-de-chaussée par des terrasses privatives, séparées et dissimulées de l'espace public par une clôture maçonnée, sur une hauteur de 0,40 mètres, un barreaudage métallique, haut de 1,40 mètres, et une épaisse haie végétale. Toutefois ce retrait est interrompu, près de l'angle, au niveau de la boutique du loueur et de l'entrée du parking, élargissant ainsi le trottoir. En outre, un retrait partiel, au centre de la façade sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, marque l'entrée dans la résidence, sur une profondeur d'environ deux mètres.
L'implantation des bâtiments sur les emprises publiques respecte ainsi les dispositions de l'article 6 du règlement applicable au secteur UAb, à l'exception du retrait partiel sur l'avenue de la Défense-du-Bourget.
Sur le « terrain 2 », comme sur le « terrain 1 », les bâtiments sont implantés sur les limites séparatives, sur la rue Marcel-Paul comme sur l'avenue de la Défense-du-Bourget. Toutefois des retraits partiels permettent de délimiter des terrasses, notamment du côté de la tranche 3.

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

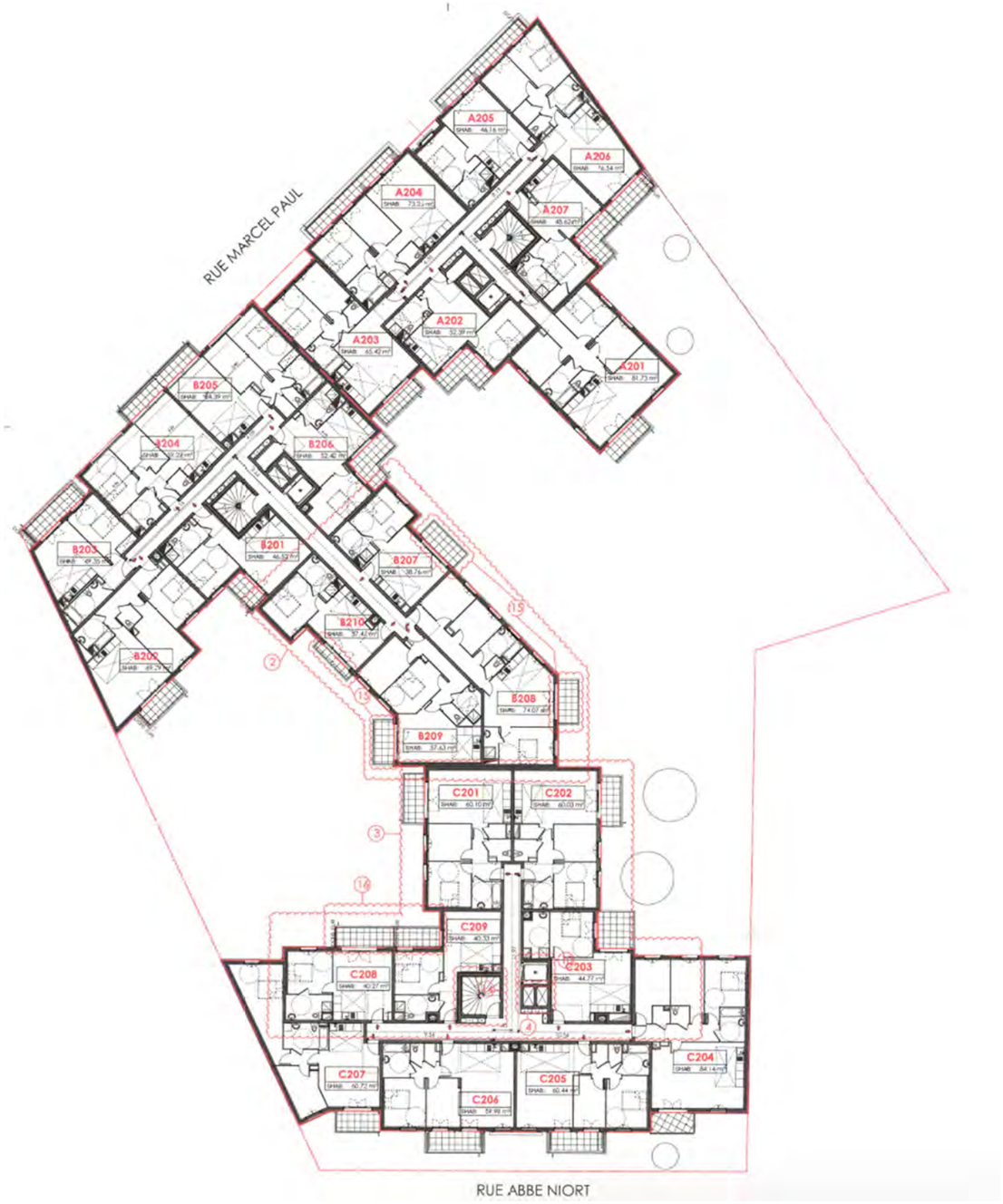
1.3.2.2.c. La volumétrie et l'organisation des bâtiments

■ 1. Le « programme 1 » est composé d'un rez-de-chaussée, surmonté de 4 étages carrés, et d'un attique en retrait ; soit un immeuble à R + 5 au-dessus des rues Marcel-Paul et de l'Abbé-Niort.
Le « programme 1 » est complété par un sous-sol, sur deux niveaux.
Les bâtiments sont organisés en trois « T », deux sur la rue Marcel-Paul, un sur la rue de l'Abbé-Niort, dont les barres sont parallèles à l'alignement et les hampes tournées perpendiculairement vers le cœur de l'ilot : au sud-ouest, un corps grossièrement pentagonal, surmonté de terrasses, assure la liaison entre les deux hampes (les bâtiments B et C). A l'exception de ce dernier, les attiques des trois « T » sont couverts de toitures aux pentes basses.
Outre les terrasses, ces toitures ont des pentes variées, participant de la complexité de la volumétrie : 10° sur quelques mètres, puis 25° et 30° sur la rue Marcel-Paul, de part et d'autre de l'entrée.

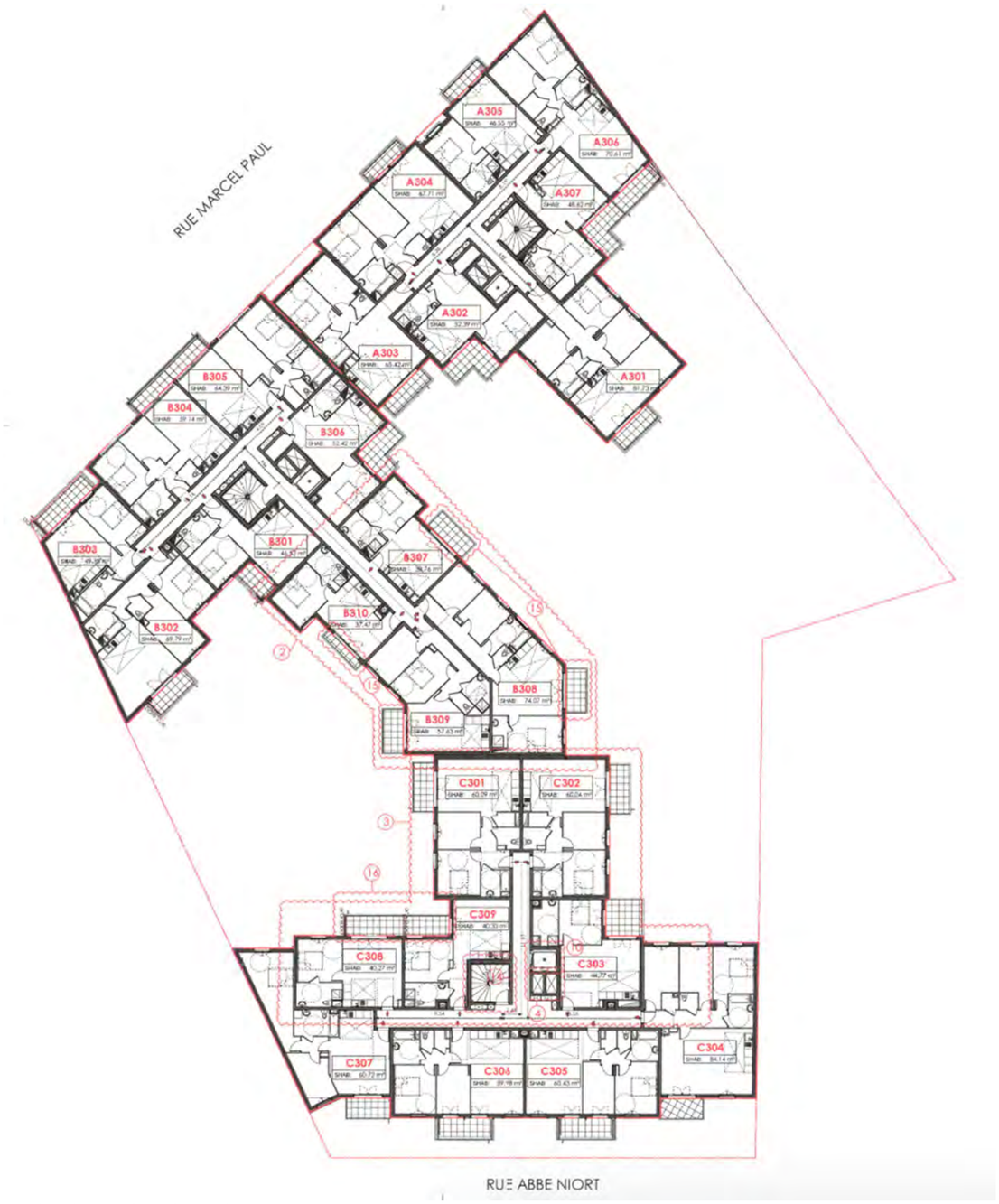
Le plan du rez-de-chaussée du « programme 1 »



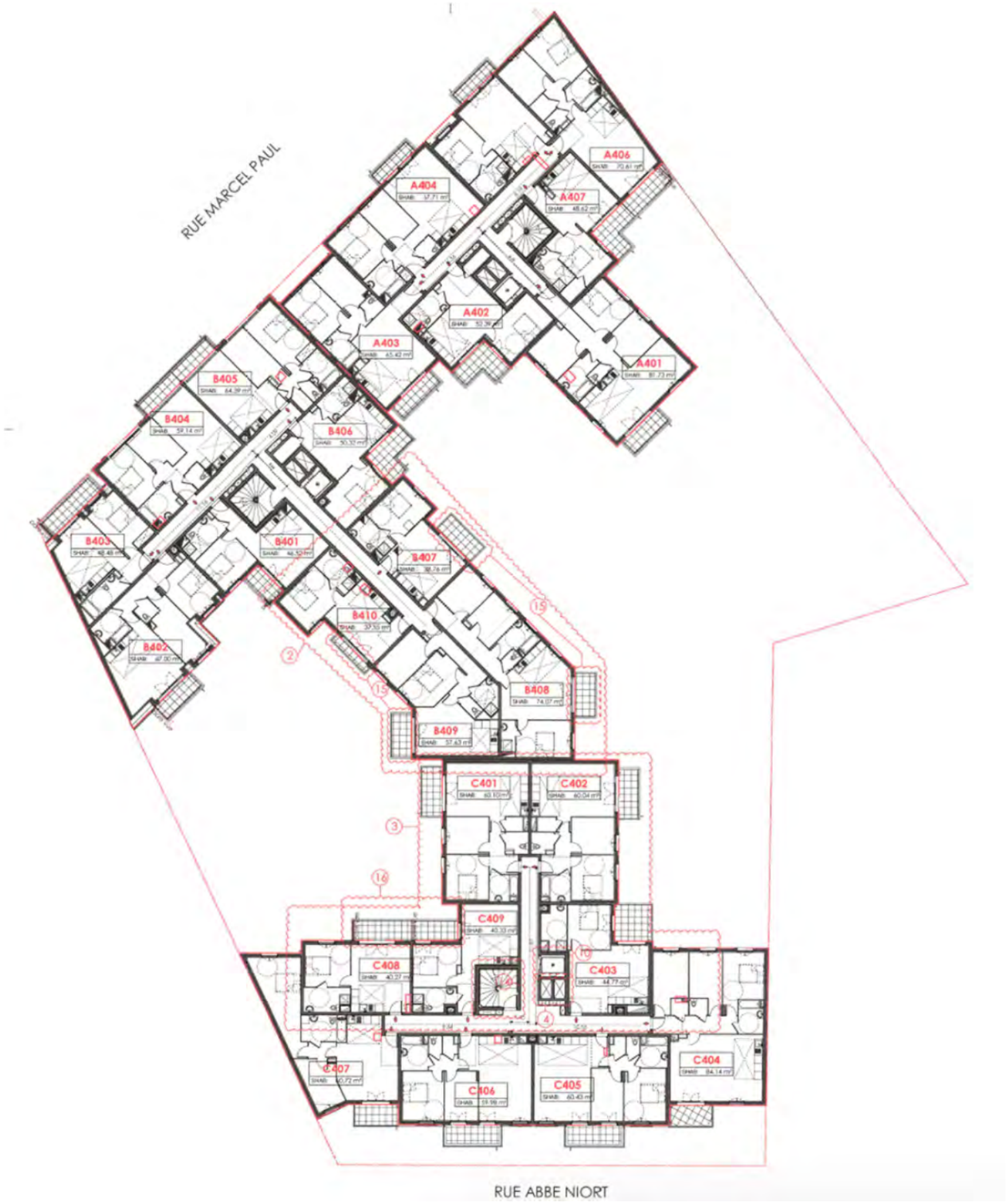
Le plan du premier étage carré du « programme 1 »



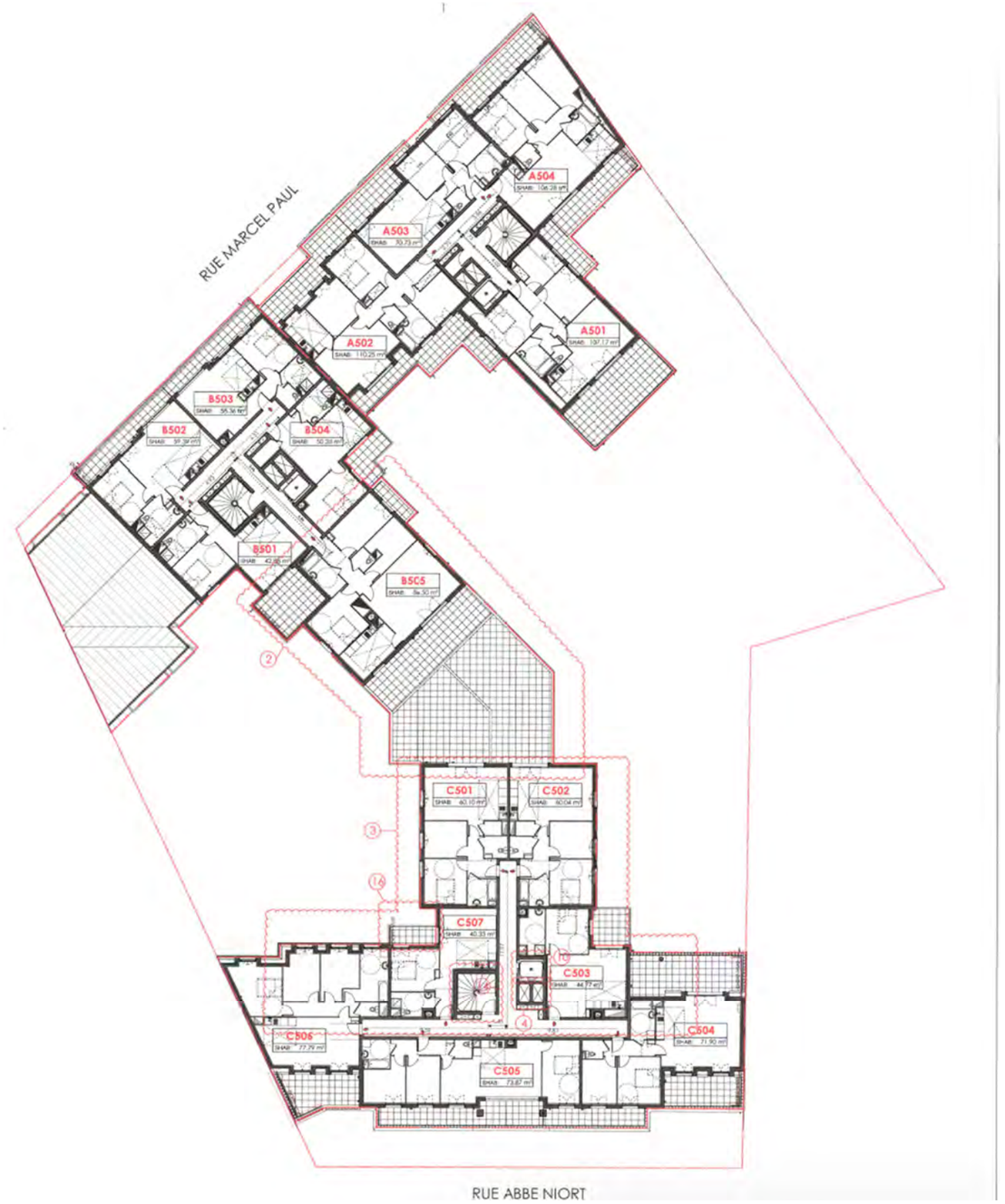
Le plan du deuxième étage du « programme 1 »



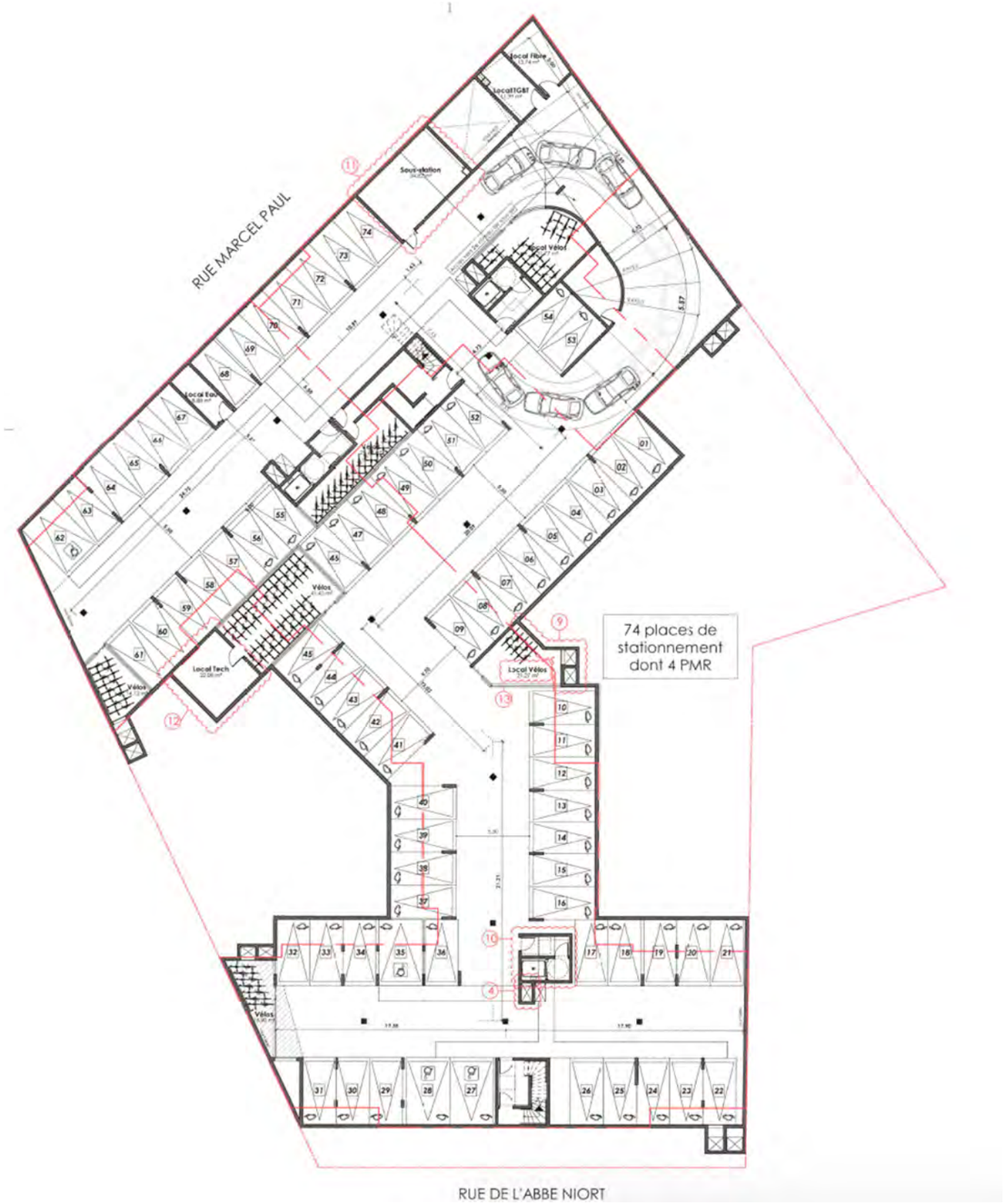
Le plan du troisième étage du « programme 1 »



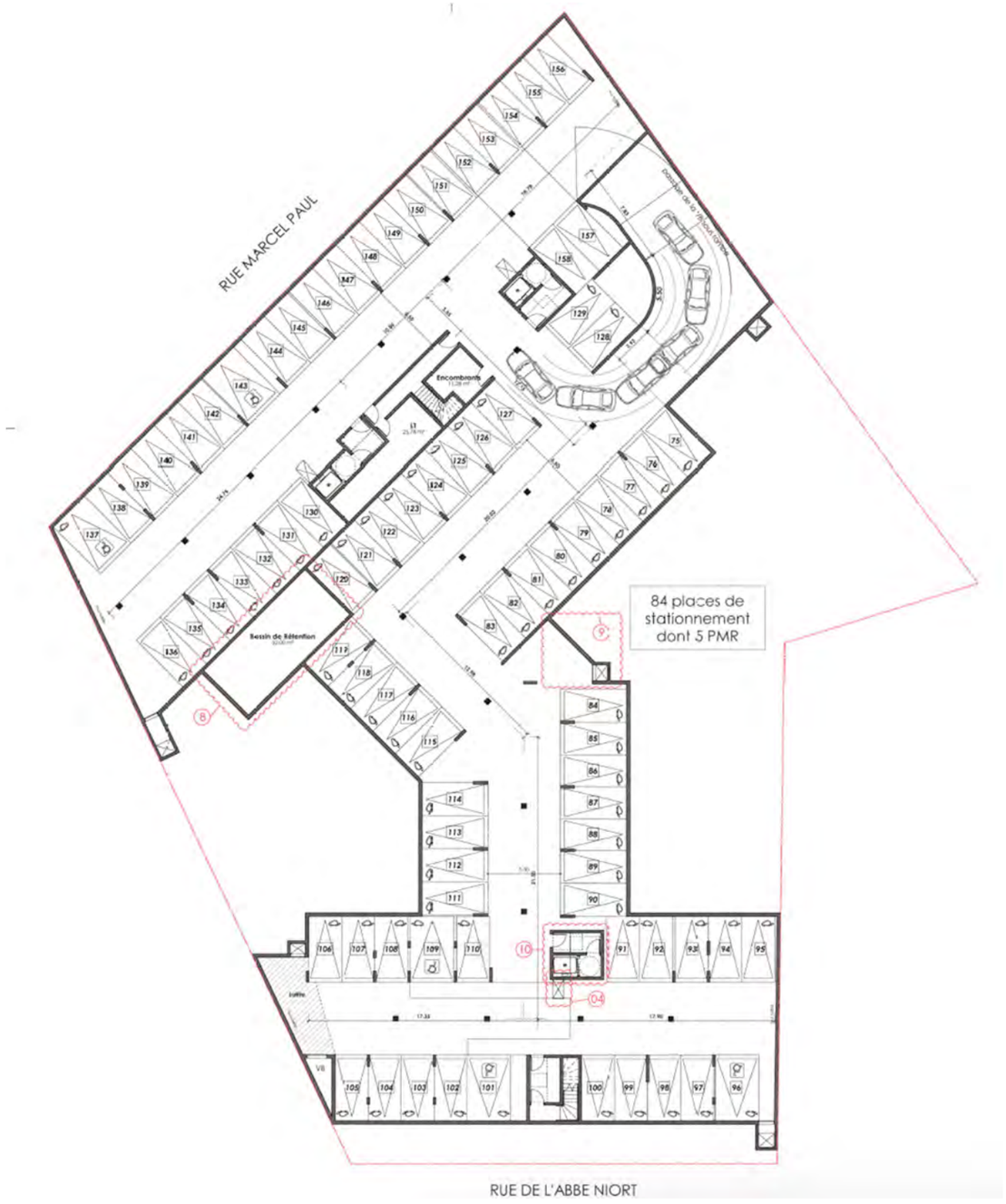
Le plan du quatrième étage du « programme 1 »



Le plan du cinquième étage (« l'attique ») du « programme 1 »



Le plan du premier sous-sol du « programme 1 »



Le plan du second sous-sol du « programme 1 »

■ 2. Le « programme 2 » est composé, sur l'avenue du 8-Mai-1945, d'un rez-de-chaussée et d'un entresol, formant un soubassement, surmonté de 3 étages carrés, et d'un attique en retrait, et, sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, d'un rez-de-chaussée, surmonté de 3 étages carrés, et d'une toiture « à la parisienne » en retrait, sauf au-dessus de l'entrée et du côté de la tranche 3. Près de l'angle de l'avenue du 8-Mai-1945 et de l'avenue de la Défense-du-Bourget, une excroissance surmontée d'une coupole à 8 pans, culmine à R+7.
Le « programme 2 » est complété par un sous-sol, sur un niveau.
Le rez-de-chaussée du bâtiment D forme une « galette » couvrant l'ensemble de la part du terrain, à l'ouest de l'entrée commune. Cette « galette » est occupée par le hall D, par des locaux communs de la résidence, par un appartement, et le solde par les bureaux et le parking privé de l'entreprise de location de véhicules ; ce dernier, accessible par la rue Marcel-Paul, comporte 6 places destinées aux véhicules utilitaires loués par l'entreprise.
Le bâtiment D du « programme 2 » forme un « L » sur l'angle, dont les deux branches, parallèles à l'alignement, sont presque articulées par l'excroissance octogonale. Le bâtiment E forme un « T » dont la barre est parallèle à l'alignement et la hampe tournée perpendiculairement vers le cœur de l'ilot.
Outre les terrasses, au-dessus de l'entrée et du côté de la tranche 3, les toitures ont des pentes non-uniformes, participant de l'éclatement de la volumétrie : Sur la rue Marcel-Paul, 31° sur quelques mètres, puis 15°, ainsi qu'une pente variable sur la « coupole » ; sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, 19° et 15° ; sur le jardin, 8° et 14°.

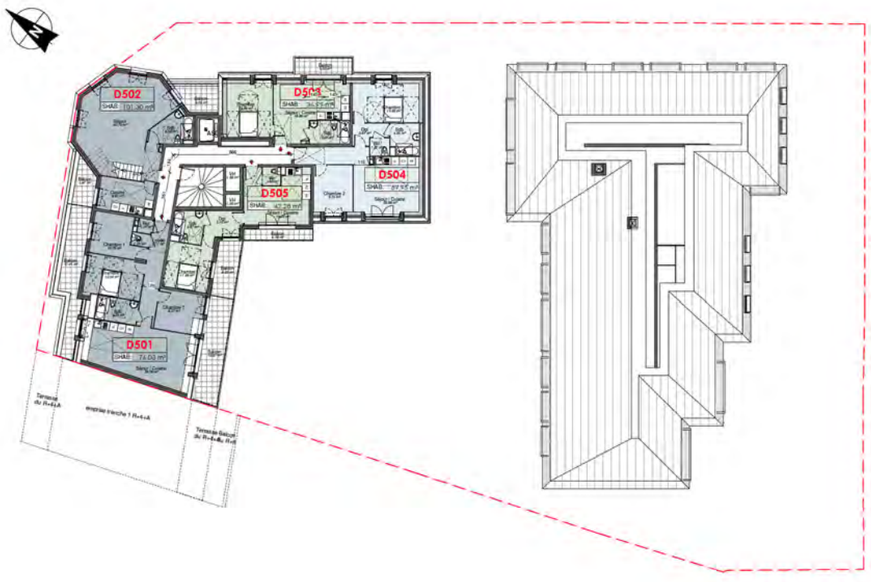
Le plan du rez-de-chaussée du « programme 2 »

Le plan du premier étage du « programme 2 »

Le plan du troisième étage du « programme 2 »

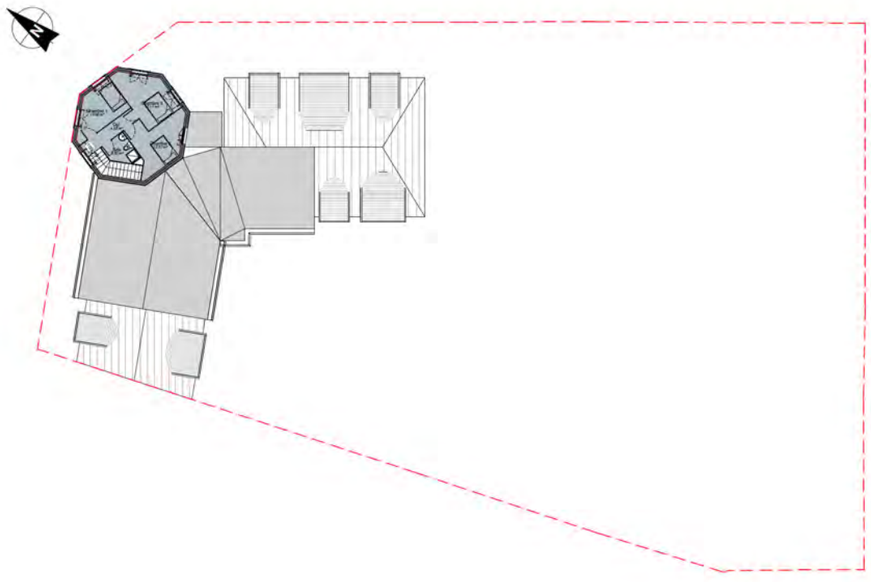
Le plan du deuxième étage du « programme 2 »

Le plan du quatrième étage du « programme 2 »



Le plan du cinquième étage du « programme 2 »

Le plan du sous-sol du « programme 2 »



Le plan du sixième étage du « programme 2 »

■ 3. Le « programme 3 » n’est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d’impact sera donc complétée ultérieurement.

1.3.2.2.d. Les matières, les matériaux, et les couleurs des bâtiments

■ 1. Les façades du « programme 1 » sont constituées de parois de béton, recouverts, selon les endroits, de pierre naturelle collée, d'enduit gratté fin, et de briquettes de parement. Les menuiseries sont en PVC. Les serrureries (les grilles des clôtures et les garde-corps) sont en acier thermolaqué. Les gouttières et les descentes des eaux pluviales sont en zinc.

La façade du « programme 1 » sur l'avenue du 8-Mai-1945 aspect diurne)

La façade du « programme 1 » sur l'avenue du 8-Mai-1945 (aspect nocturne)

Les couleurs sont naturelles pour les pierres collées et les briquettes, variées pour les enduits (blanche, beige, écrue), blanches pour les menuiseries, et grises foncées pour les serrureries.
Les pentes des toitures sont recouvertes, selon les pans, d'ardoise et de zinc (sur les brisis et les tarrassons des toitures faussement désignées « à la Mansart »), d'ardoise, ou de bacs en acier.

La façade du « programme 1 » sur la rue de l'Abbé-Niort (aspect diurne)

La façade du « programme 1 » sur la rue de l'Abbé-Niort (aspect nocturne)

Les façades du « programme 1 » présentent une collection de « styles », mixant l'architecture industrielle (les parois de briques et les larges baies vitrées), l'architecture haussmannienne (les toitures « à la parisienne », qualifiées faussement « à la Mansart »), l'architecture faussement classique (la symétrie, les bossages, les balustres et les frontons), etc. Le seul mérite de ces pastiches est d'ajouter un rythme vertical qui rompt, notamment sur l'avenue du 8-Mai-1945, la masse des bâtiments.

■ 2. Les façades du « programme 2 » sur l'avenue de la Défense-du-Bourget présentent, avec les mêmes matériaux que ceux du « programme 1 », une autre collection de « styles », certes moins connotés et moins lourdement exprimés.
En outre, le projet prévoit un « signal architectural », destiné à marquer l'entrée sur le territoire de Blanc-Mesnil. Ce « signal » est constitué d'une rotonde [7] engravée dans la masse bâtie et surmontée de deux niveaux supplémentaires surmontés d'une coupole évoquant l'architecture des grands magasins parisiens du XIX^{e} siècle. Mais ce « signal » est implanté à l'angle de la rue Marcel-Paul et de l'avenue de la Défense-du-Bourget, et non à l'angle de l'avenue du 8-Mai-1945 et de la rue de l'Abbé-Niort, ce qui en atténue la pertinence.

La façade du « programme 2 » sur l'avenue de la Défense-du-Bourget

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.3.2.2.e. Le traitement des espaces libres

■ 1. Au cœur de l'ilot, dans le « programme 1 », est aménagé un jardin couvrant une surface de 850 m^2 et comportant un « kiosque » dans le prolongement de la troisième hampe. Les parties privatives sont séparées des parties communes par des haies végétales. 16 arbres sont prévus, ainsi que 8 cépées, en remplacement d'un unique arbre existant, tant dans les parties communes que dans les parties privatives du jardin.

[7] *Ou plutôt d'un corps octogonal.*

Le traitement des espaces libres et les plantations du « programme 1 »

Les 16 arbres de haute-tige proposés sont le Hêtre commun (*Fagus sylvatica*), l'Orme rouge (*Ulmus rubra*), le Frêne commun (*Fraxinus excelsior*), l'Arbre de Judée (*Cercis siliquastrum*), la Parrotie de Perse (*Parrotia persica*), l'Orme de Sibérie (*Zelkova green vase*), le Cerisier du Tibet (*Prunus serrula*), le Katsura (*Cercydphyllum japonicum*).
Les 8 cépées proposées sont le Pommier Evereste (*Malus evereste*), l'Amélanchier de Lamarck (*Amelanchier lamarckii*), et le Cerisier du Japon (*Prunus serrulata*).
Les essences proposées pour les haies communes et privatives sont le Coudrier (*Corylius avellana*), le Troène commun (*Lugustrum vulgare*), le Prunellier (*Prunus spinosa*), l'Eglantier (*Rosa canina*), le Sureau des montagnes (*Sambucus racemosa*), le Sureau noir (*Sambucus nigra*), l'Epine vinette (*Berberis julianæ*), l'Olearia haastii (*Olearia haasti*), le Photinia (*Photinia x Fraseri*), le Sarocoque d'Orient (*Sarcococca orientalis*), le Skimmia du Japon (*Skimmia japonica*), auxquelles s'ajoutent celles des « massifs décoratifs » [8].

■ 2. Au cœur de l'ilot, dans le « programme 2 », est aménagé un jardin prolongeant celui du « programme 1 ». 11 arbres sont prévus, en remplacement d'un unique arbre existant, tant dans les parties communes que dans les parties privatives du jardin.

[8] *De nombreuses espèces exotiques sont intégrées dans ces projets : La plupart des arbres et des cépées proposés proviennent d'Asie. Même si ces espèces exotiques ne sont pas actuellement considérées comme invasives, à l'exception du Pennisetum (*Pennisetum setaceum*), elles peuvent le devenir du fait du réchauffement climatique. De nombreuses essences locales peuvent être utilisées en place de ces espèces non locales.*

Le traitement des espaces libres et les plantations du « programme 2 »

Les 11 arbres de haute-tige proposés sont la Parrotie de Perse (*Parrotia persica*), le Katsura (*Cercydphyllum japonicum*), le Cédrèle de Chine (*Cedrela sinensis*), le Cerisier du Tibet (*Prunus serrula*), et l'Orme de Sibérie (*Zelkova green vase*).
Les essences proposées pour les haies communes et privatives sont l'Eléagnus (*Elaeagnus ebbingei*), le Photinia (*Photinia x Fraseri red robin*), le Séneçon (*Baccharis halimifolia*), la Deutzie grêle (*Deutzia gracilis*), le Gratillier (*Vitex agnuscastus*), la Ketmie (*Hibiscus syriacus*), la Filaire à feuilles étroites (*Phillyrea angustifolia*), auxquelles s'ajoutent celles des « massifs décoratifs ».

Une « vue d'artiste » du jardin commun

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.3.3. LE FONCTIONNEMENT DU PROJET

1.3.3.1. L'accessibilité au site

1.3.3.1.a. Le réseau routier

La situation de l'ilot dans le faisceau routier :

L'ilot est particulièrement bien desservi par les infrastructures routières :

- Il est proche d'un échangeur sur l'autoroute A 1, qui permet de liaisons directes avec le nord de Paris, avec les pôles tertiaires de La Défense et de Cergy-Pontoise, et avec la zone industrielle de Garonor et la zone aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle.
- Il est longé par la route départementale 932 (l'ancienne route nationale 2), rectiligne, qui permet des liaisons directes avec le nord-est de Paris, et avec le pôle aéroportuaire du Bourget.
- Il est aussi longé par la rue de l'Abbé-Niort, qui permet, par l'avenue Charles-Floquet et l'avenue de la République, une liaison, certes indirecte et malcommode, avec l'autoroute A 3 et le pôle d'Aulnay-sous-Bois.

Toutefois ces différents axes sont quotidiennement saturés, ce qui complique les déplacements et entraîne, pour le voisinage, des nuisances lourdes (une pollution aérienne tenace, des nuisances sonores et olfactives, des pathologies brocho-respiratoires) : Environ 180 000 véhicules circulent chaque jour sur l'autoroute A 1, environ 32 500 véhicules sur l'avenue de la Division-Leclerc (la R.D. 932 sur le territoire du Bourget), et près de 26 500 véhicules sur l'avenue du 8-Mai-1945 (la R.D. 932 sur le territoire de Blanc-Mesnil) en 2013 (Conseil Départemental 93).

La route départementale 932 (l'avenue de la Division-Leclerc au Bourget et l'avenue du 8-Mai-1945 à Blanc-Mesnil) :

La route départementale 932 (l'ancienne route nationale 2) est un axe structurant du département de Seine-Saint-Denis ; elle relève du réseau routier principal de la Région Île-de-France. Elle traverse la Seine-Saint-Denis depuis Paris (la Porte de la Villette) jusqu'au Val-d'Oise (à Bonneuil-en-France et Gonesse). Elle est connectée à l'autoroute A1 par un échangeur complet à proximité immédiate du projet (l'échangeur n° 5 du Bourget).

À la hauteur du projet, la route départementale 932 comporte deux files de circulation dans sa section courante, séparées par un terre-plein-central, et flanquées par une contre-allée sur son flanc orientale, la rue Marcel-Paul ; la vitesse y est limitée à 50 km/h.

Elle supporte un volume de trafic de l'ordre de 2 000 voitures particulières par heure aux heures de pointe du matin et du soir (cf. les mesures Cositrex en juin 2019), et d'environ 170 bus et poids-lourds par heure (8,5 %) à l'heure de pointe du matin et 60 véhicules par heure (3,0 %) à l'heure de pointe du soir. La circulation y est chargée aux heures de pointe dans les deux sens.

La route départementale 932 (l'avenue de la Division-Leclerc au Bourget) (source : COSITREX)

La route départementale 932 (l'avenue du 8-Mai-1945 à Blanc-Mesnil) (source : COSITREX)

La rue Marcel-Paul :

La rue Marcel-Paul est une voie locale, tenant lieu de contre-allée à la route départementale 932, et desservant, outre le « terrain 1 », une station service, une agence de location de voitures, et une station de lavage. La vitesse y est limitée à 50 km/h.
Elle est en sens unique du sud au nord.
Elle supporte un faible volume de trafic de l'ordre de 70 à 90 voitures particulières par heure aux heures de pointe (cf. les mesures Positrex en juin 2019).
La circulation est fluide aux heures de pointe.

La rue Marcel-Paul (la contre-allée de l'avenue du 8-Mai-1945 à Blanc-Mesnil) (source : COSITREX)

La route départementale 41 (la rue de l'Abbé-Niort et l'avenue Aristide-Briand) :

La route départementale 41 traverse d'ouest en est la commune du Blanc-Mesnil, reliant l'autoroute A1 (l'échangeur n° 5 du Bourget) à l'autoroute A3. Elle dessert le quartier de la Pièce du Tilleul et le Parc Jacques-Duclos, ainsi que la gare du R.E.R. « B » du Blanc-Mesnil. La vitesse y est limitée à 50 km/h.

Au sud du projet, la rue de l'Abbé-Niort comporte deux files de circulation par sens, mal signalées.
Elle supporte un volume de trafic de l'ordre de 1 200 voitures particulières par heure aux heures de pointe du matin et du soir (cf. les mesures Positrex en juin 2019), et d'environ 75 bus et poids-lourds par heure (6,3 %) à l'heure de pointe du matin et 40 véhicules par heure (3,0 %) à l'heure de pointe du soir. La circulation y est chargée aux heures de pointe dans les deux sens. La Rue de l'Abbé-Niort supportait en 2011 un trafic moyen journalier annuel de 12 118 véhicules par jour (source : Conseil Départemental 93).
La circulation est surtout chargée à l'heure de pointe du soir sur la Rue de l'Abbé-Niort en direction de l'est.

À l'est du projet l'avenue Aristide-Briand comporte une seule file de circulation par sens.
Elle supporte un volume de trafic de l'ordre de 500 à 600 voitures particulières par heure aux heures de pointe du matin et du soir (cf. les mesures Positrex en juin 2019), et d'environ 18 bus et poids-lourds par heure (3,5 %) à l'heure de pointe du matin et 11 véhicules par heure (1,9 %) à l'heure de pointe du soir. La circulation y est chargée aux heures de pointe dans les deux sens. L'avenue Aristide-Briand supportait en 2011 un trafic moyen journalier annuel de 7 600 véhicules par jour (source : Conseil Départemental 93).

La circulation est fluide sur l'Avenue Aristide-Briand.

La route départementale 41 (la rue de l'Abbé-Niort) (source : COSITREX)

La route départementale 41 (l'avenue Aristide-Briand) (source : COSITREX)

L'avenue de la Défense-du-Bourget :

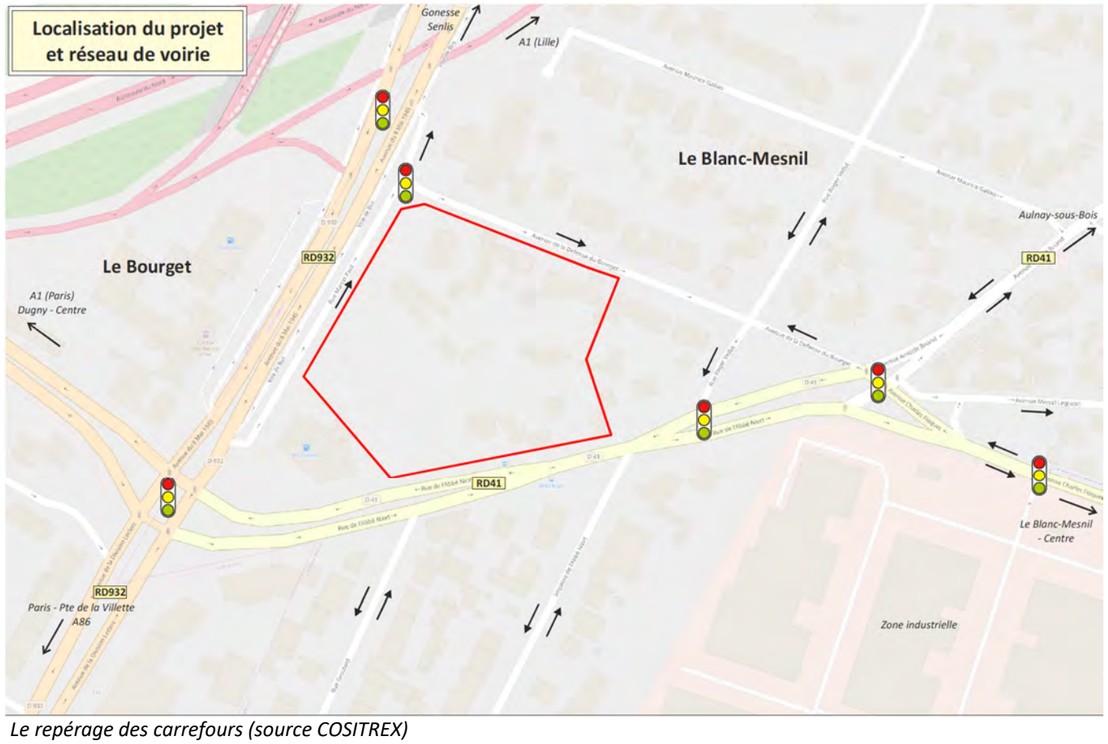
L'avenue de la Défense-du-Bourget est une voie locale, desservant un secteur résidentiel. La vitesse y est limitée à 50 km/h.
Elle est en sens unique d'ouest en est, depuis la rue Marcel-Paul vers la rue Roger-Vellut. Le stationnement se fait sur la chaussée, d'un côté ou de l'autre suivant les secteurs, laissant une file de circulation libre.
Elle supporte un très faible volume de trafic de l'ordre de 10 à 15 voitures particulières par heure à l'heure de pointe du matin et de 30 véhicules par heure à l'heure de pointe du soir.

La circulation est fluide aux heures de pointe.

L'avenue de la Défense-du-Bourget (source : COSITREX)

Les comptages :

Une enquête de circulation a été réalisée par la société COSITREX dans le secteur du projet en juin 2019, avec des comptages directionnels sur 5 carrefours entourant l'ilot, aux heures de pointe du matin et du soir d'un jour ouvré.



Le repérage des carrefours (source COSITREX)

Les 5 carrefours étudiés :

C1. Le carrefour entre l'avenue de la Division-Leclerc (la route départementale 932) et la Rue de l'Abbé-Niort (la route départementale 41) ;

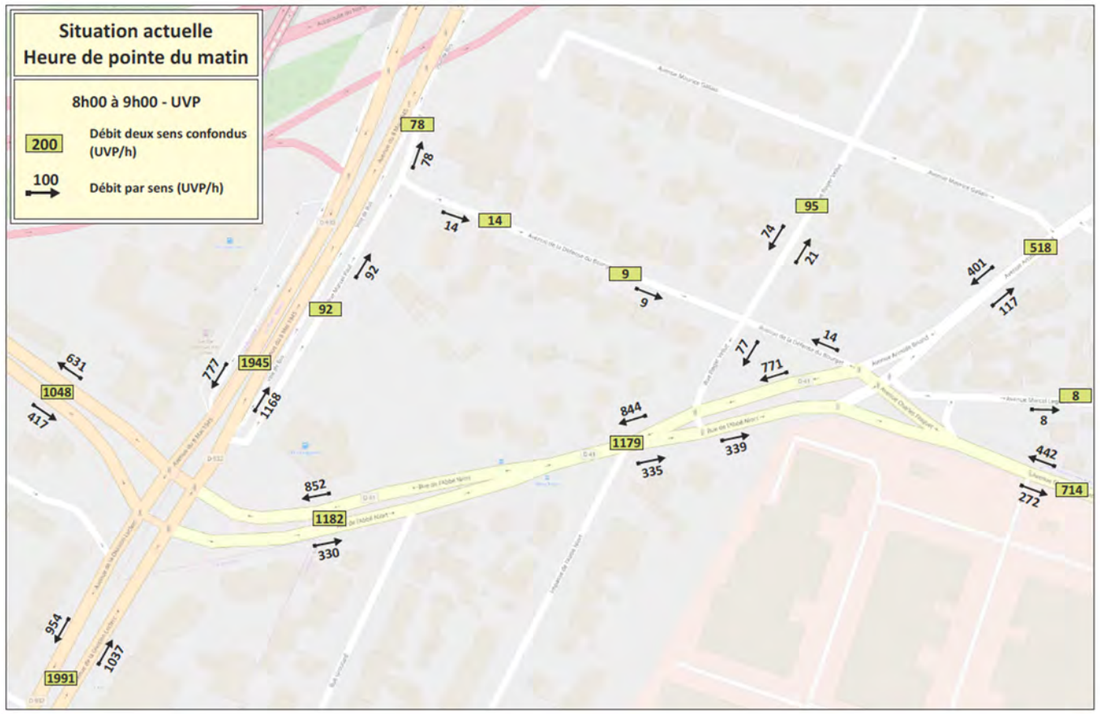
C2. Le carrefour entre la rue de l'Abbé-Niort et la Rue Roger-Vellut,

C3. Le carrefour entre la rue de l'Abbé-Niort, l'avenue Aristide-Briand, l'avenue Marcel-Legrand, et l'avenue Charles-Floquet (et, accessoirement, l'avenue de la Défense-du-Bourget) ;

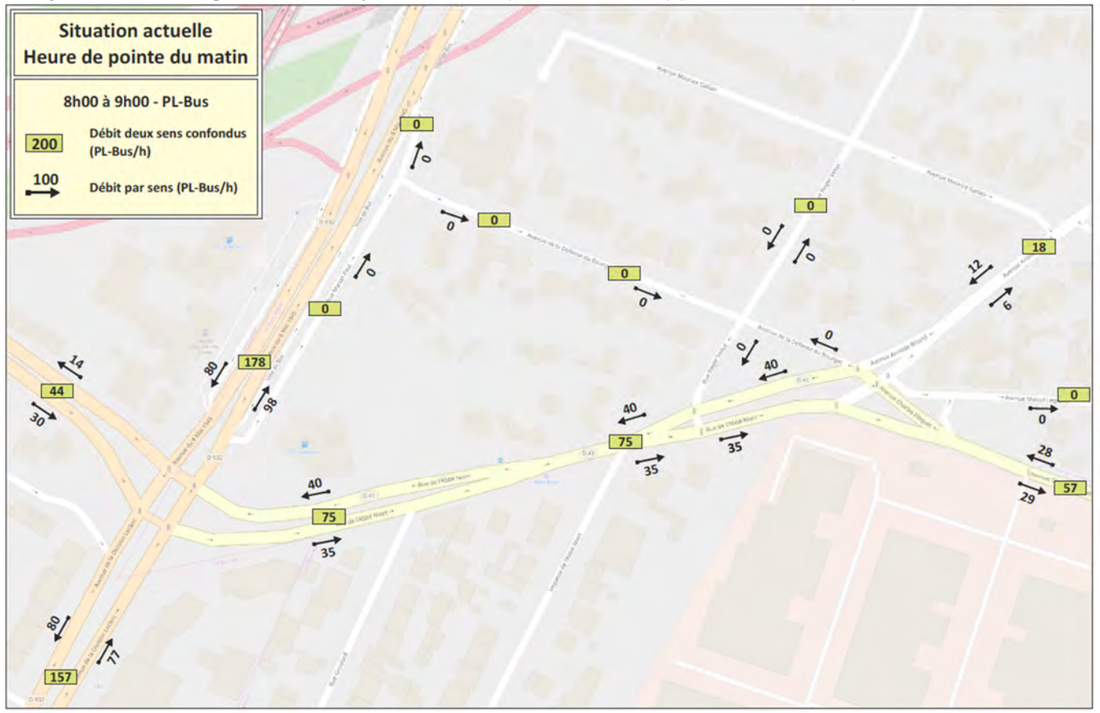
C4. Le carrefour entre l'avenue de la Défense-du-Bourget et la rue Roger-Vellut ;

C5. Le carrefour entre l'avenue de la Défense-du-Bourget et la Rue Marcel-Paul (la contre-allée de l'avenue du 8-Mai-1945).

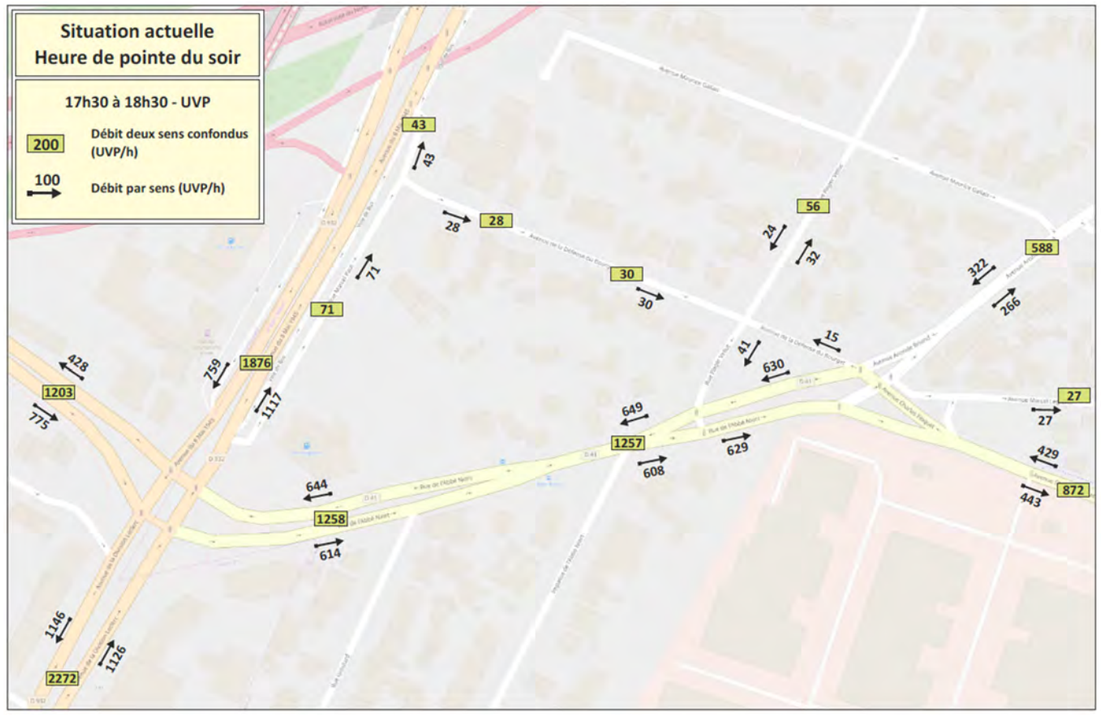
Les cartes suivantes présentent les volumes de trafic en section et les flux directionnels des véhicules légers dans les carrefours, ainsi que les volumes de trafic des poids-lourds et des bus.



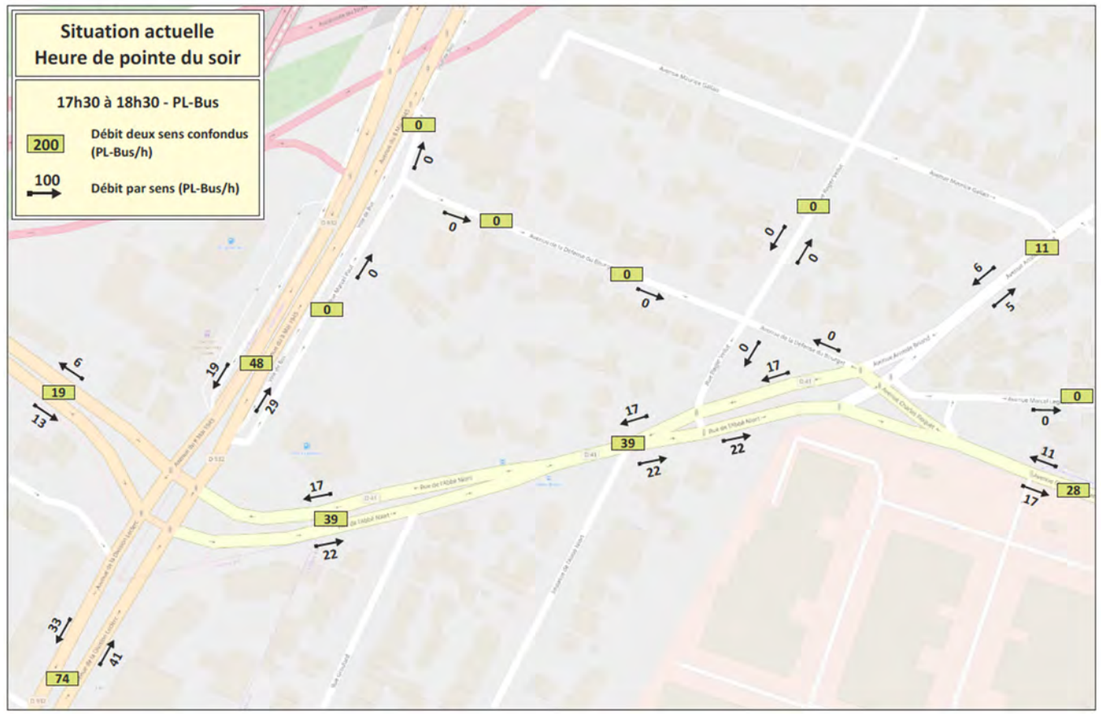
Le trafic des véhicules légers à l'heure de pointe du matin (de 8 : 00 à 9 : 00) (source : COSITREX)



Le trafic des poids-lourds et des bus à l'heure de pointe du matin (de 8 : 00 à 9 : 00) (source : COSITREX)



Le trafic des véhicules légers à l'heure de pointe du soir (de 17 : 30 à 18 : 30) (source : COSITREX)



Le trafic des poids-lourds et des bus à l'heure de pointe du soir (de 17 : 30 à 18 : 30) (source : COSITREX)

Le carrefour entre l'avenue du 8-Mai-1945 et la rue de l'Abbé-Niort (C 1) :

Ce carrefour en croix est géré par des feux tricolores, avec un cycle classique à deux phases, d'une durée de 120 secondes aux heures de pointe.
Le cycle comporte un décalage à la fermeture pour les entrées par la R.D. 932 : l'avenue de la Division-Leclerc passe au rouge avant l'avenue du 8-Mai-1945, pour faciliter le « tourne-à-gauche » depuis cette dernière vers la rue de l'Abbé-Niort.
À l'heure de pointe du matin, des remontées de file depuis le nord (depuis le débouché de la bretelle de sortie de l'autoroute A1) viennent parfois ponctuellement perturber le fonctionnement du carrefour.
À l'heure de pointe du soir, des remontées de file depuis le sud (depuis le carrefour entre la R.D. 932 et la R.D. 50) viennent perturber le fonctionnement du carrefour par moments.

L'entrée par l'avenue de la Division-Leclerc sur le carrefour C 1 (source : COSITREX)

L'entrée par la rue de l'Abbé-Niort sur le carrefour C 1 (source : COSITREX)

Le carrefour entre la rue de l'Abbé-Niort et la rue Roger-Vellut (C 2) :

La rue Roger-Vellut débouche en sens unique dans le carrefour. Ce carrefour en T est géré par des feux tricolores, avec un cycle classique à deux phases d'une durée de 106 secondes aux heures de pointe.
Le cycle est coordonné avec celui du carrefour voisin, celui de la rue de l'Abbé-Niort et de l'avenue Charles-Floquet.
Le cycle comporte un important décalage à la fermeture pour les entrées par la R.D. 41 : l'entrée occidentale passe au rouge 45 secondes avant l'entrée orientale.
Le fonctionnement du carrefour est fluide à l'heure de pointe du matin.
À l'heure de pointe du soir, l'entrée depuis la rue de l'Abbé-Niort ouest est parfois saturée en raison du faible temps de feu vert, et les véhicules doivent parfois attendre plus d'un cycle de feux pour passer.

L'entrée par la rue de l'Abbé-Niort sur le carrefour C 2 (source : COSITREX)

Le débouché de la rue Roger-Vellut sur le carrefour C 2 (source : COSITREX)

Le carrefour entre la rue de l'Abbé-Niort et l'avenue Charles-Floquet (C 3) :

Ce carrefour à 5 branches est géré par des feux tricolores.
Le carrefour ne comporte que trois entrées, l'avenue Marcel-Legrand et l'avenue de la Défense-du-Bourget étant en sens unique sortant.
Les feux fonctionnent avec un cycle classique à deux phases d'une durée de 106 secondes : une phase pour la rue de l'Abbé-Niort et l'avenue Charles-Floquet, avec un décalage, à la fermeture, d'une dizaine de secondes pour faciliter le passage des « tourne-à-gauche » depuis la première ; une phase ensuite pour l'avenue Aristide-Briand.
Le cycle est coordonné avec celui du carrefour précédent.
Le fonctionnement du carrefour est fluide aux heures de pointe.

L'entrée par la rue de l'Abbé-Niort sur le carrefour C 3 (source : COSITREX)

L'entrée par l'avenue Charles-Floquet sur le carrefour C 3 (source : COSITREX)

Le carrefour entre l'avenue de la Défense-du-Bourget et la rue Roger-Vellut (C 4) :

Ce carrefour en croix est géré par un système de priorités.

Les deux branches de l'avenue de la Défense-du-Bourget, en sens unique entrant, débouchent avec un « cédez-le-passage ».

La branche sud de la rue Roger-Vellut est en sens unique sortant au sud du carrefour.

Le carrefour supporte un faible volume de trafic et fonctionne de façon fluide aux heures de pointe.

L'entrée par la rue Roger-Vellut sur le carrefour C 4 (source : COSITREX)

L'entrée par la rue Marcel-Paul sur le carrefour C 5 (source : COSITREX)

Le carrefour entre l'avenue de la Défense-du-Bourget et la rue Marcel-Paul (C 5) :

Ce carrefour en T, fonctionne avec une seule entrée depuis la rue Marcel-Paul. Sur la sortie par la rue Marcel-Paul, un feu tricolore gère le débouché de cette dernière dans la R.D. 932.
Le carrefour supporte un faible volume de trafic aux heures de pointe et fonctionne de façon fluide.
Le trafic est faible et le feu fonctionne de façon fluide aux heures de pointe.

Les conclusions :
À l'heure de pointe du matin (de 8 : 00 à 9 : 00), les axes les plus chargés sont l'avenue du 8-Mai-1945 dans les deux sens, entre le carrefour et le village du Bourget (autour de 1 000 véhicules légers par jour), l'avenue du 8-Mai-1945 entre le carrefour et l'aéroport du Bourget (environ 1 150 véhicules légers dans ce sens contre environ 780 dans le sens contraire), et la rue de l'Abbé-Niort entre le centre de Blanc-Mesnil et le carrefour (environ 850 véhicules particuliers dans ce sens contre environ 330 dans le sens contraire). Cette dernière rabat donc les véhicules du centre de Blanc-Mesnil vers l'autoroute A 1 et les pôles d'activité des aéroports du Bourget et de Roissy-Charles-de-Gaulle, ainsi que vers les zones industrielles et commerciales de leurs alentours. Les proportions et conclusions sont similaires en ce qui concerne les poids-lourds et les bus. Le trafic est marginal sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, qui reste un axe de desserte locale. Il est plus élevé sur la rue Roger-Vellut, qui sert comme un axe de délestage local et contribue à concentrer les véhicules sur la rue de l'Abbé-Niort.

À l'heure de pointe du soir (de 17 : 30 à 18 : 30), les axes les plus chargés sont l'avenue du 8-Mai-1945 dans les deux sens, entre le village du Bourget et le carrefour (autour de 1 150 véhicules légers par jour), l'avenue du 8-Mai-1945 entre le carrefour et l'aéroport du Bourget environ 1 120 véhicules légers dans ce sens contre environ 760 dans le sens contraire) ; en revanche, le trafic sur la rue de l'Abbé-Niort est équilibré (environ 630 véhicules dans chaque sens). Il apparaît donc que les véhicules légers qui, le matin, empruntent la rue de l'Abbé-Niort entre le centre de Blanc-Mesnil et le carrefour pour rejoindre les pôles d'activités, « coupent », le soir, leur trajet par les rues de la nappe pavillonnaire, dont l'avenue de la Défense-du-Bourget (9 à 14 véhicules le matin, 28 à 30 le soir) et la rue Roger-Vellut (95 véhicules le matin, dont 74 vers le sud, 56 le soir, dont seulement 32 vers le nord).

1.3.3.1.b. Le réseau collectif routier

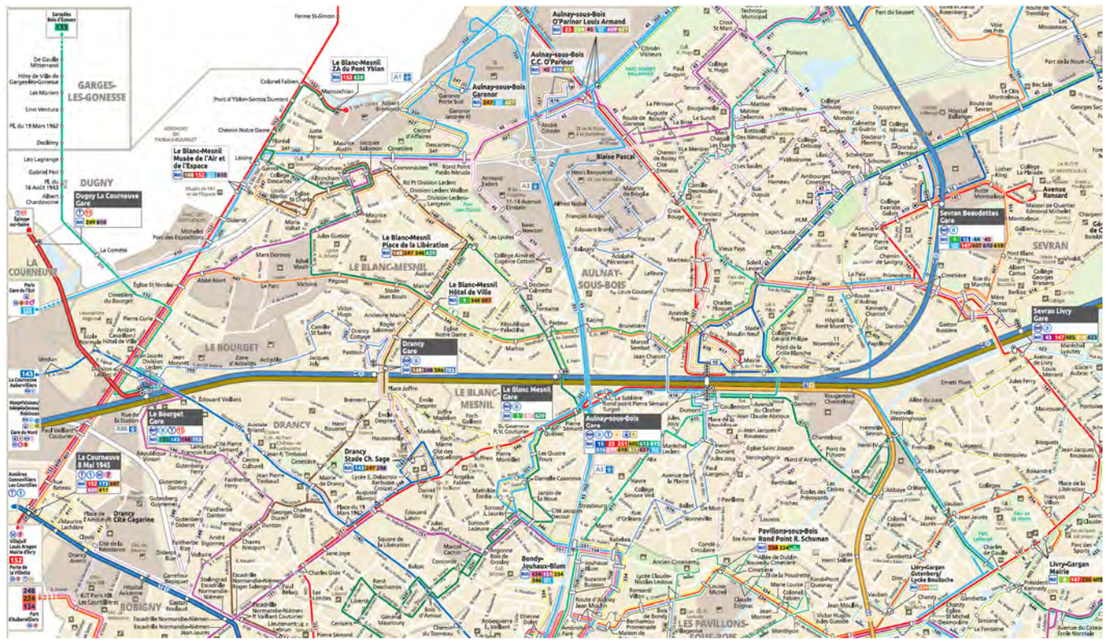
La commune est desservie par 15 lignes de bus, exploitées par la société Keolis, la R.A.T.P., et le réseau Transdev (cf la partie 2).

Toutefois, seules trois lignes desservent l'ilot :

1. La ligne 152, exploitée par la R.A.T.P., qui relie la Porte de la Villette (et la ligne 7 du métro parisien), à Paris, à la Z.A.C. des Tulipes, à Gonesse, et à la Z.A. du Pont-Yblon, à Bonneuil-en-France et Gonesse ; la fréquence est d'un bus toutes les 9 à 10 minutes aux heures de pointe.
2. La ligne 607, exploitée par Transdev, qui relie la place du 8-Mai-1945 (et la ligne 7 du métro parisien), à La Courneuve, à la gare du R.E.R. de Sevran-Beaudottes, à Sevran [9] .
3. La ligne 609, exploitée par Transdev, qui relie la place du 8-Mai-1945 (et la ligne 7 du métro parisien), à La Courneuve, à la gare du R.E.R. de Villepinte, à Villepinte ; la fréquence est d'un bus toutes les 9 à 10 minutes aux heures de pointe.

[9] *Et, dans certains cas, à la gare du R.E.R. de Villepinte, à Villepinte.*

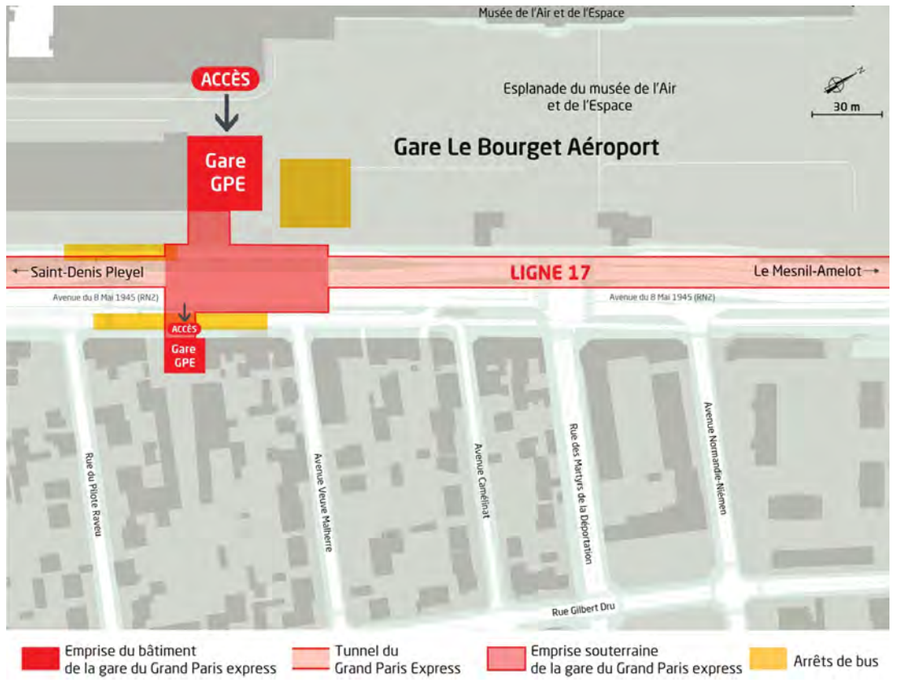
Les plus proches arrêts sont l'arrêt « Eglise-Saint-Nicolas », au Bourget, sur les lignes 152, 607, et 609, et l'arrêt « Abbé-Niort », au bord de l'ilot, sur les lignes 607 et 609.
Cependant, la disparité des exploitants et la faible fréquence des passages pénalisent l'utilisation des transports collectifs par leurs usagers potentiels.



L'extrait du « plan de bassin » de la Seine-Saint-Denis-Nord.

1.3.3.1.c. Le réseau ferroviaire

Le site est relativement éloigné du réseau ferré de la ligne « B » du R.E.R. : La gare du Bourget est à environ 1 800 mètres de l'ilot, ce qui représente environ 20 minutes de marche à pied, en suivant la route départementale 932 et en en subissant donc les nuisances.
Vers l'an 2025, la commune de Blanc-Mesnil sera desservie par deux lignes (les lignes n° 16 et n° 17), et deux gares, du futur réseau du Grand-Paris-Express. Les deux nouvelles gares desserviront la partie Nord de la commune.
Située sur la route départementale 932 (l'avenue du 8-Mai-1945), à l'interface entre les territoires de Blanc-Mesnil et du Bourget, face à l'aéroport du Bourget, la gare « Aéroport-du-Bourget » desservira, outre deux grands équipements à proximité du site (l'aéroport du Bourget et le parc des expositions), le village du Bourget, la zone d'activités de la Molette, et la partie occidentale du territoire de Blanc-Mesnil. Implantée sur la ligne de métro n° 17, cette gare permettra de relier les pôles de Saint-Denis-Pleyel et de Mesnil-Amelot en passant par Le Bourget (un tronc commun avec la ligne n° 16), Gonesse, et l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.
Elle constituera également un pôle structurant pour les quartiers d'habitation du Blanc-Mesnil, situés à l'est de la route départementale 932.



Le schéma de la future gare « Aéroport du Bourget », source Société du Grand Paris

1.3.3.1.d. Le réseau cyclable

Il existe très peu d'aménagements cyclables dans le secteur. Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée sur le trottoir nord de l'avenue Charles-Floquet.
Cette piste cyclable mène vers l'est pendant environ 800 mètres, et dessert la zone d'activités de la Molette ainsi que le centre commercial Plein-Air. Le P.A.D.D. du P.L.U. prévoit le prolongement de cette voie sur la rue de l'Abbé-Niort, au travers du carrefour C 3, jusqu'à l'avenue du 8-Mai-1945. Les deux emplacements réservés sur le document graphique du P.L.U. permettront, à l'occasion de la réalisation du projet, de créer les emprises nécessaires sur la voie publique.

1.3.3.2. L'organisation des accès aux bâtiments

■ 1. Chaque bâtiment du « programme 1 » dispose d'une entrée séparée :

- Sur la rue Marcel-Paul, un porche et un passage sous une voûte donnent accès au jardin central ; les accès aux halls A et B sont ouverts sur le passage sous la voûte.
- Sur la rue de l'Abbé-Niort, une poterne avec un portillon donne accès à un passage aménagé sur le retrait puis au hall C.

Toutefois, l'accès – unique - aux parkings en sous-sol est implanté sur la rue Marcel-Paul, à l'angle extérieur du bâtiment B.

■ 2. Chaque bâtiment du « programme 2 » dispose aussi d'une entrée séparée :

- Sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, un porche et un passage sous une voûte donnent accès au jardin commun avec le « programme 1 » ; les accès aux halls D et E sont ouverts sur le passage sous la voûte.
- L'accès – unique - aux parkings en sous-sol est implanté sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, presque à l'angle de la rue Marcel-Paul [10].

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.3.3.3. La gestion du stationnement et des livraisons

■ 1. Le « programme 1 » comprend 158 places de stationnement, dont 9 sont réservées pour les P.M.R., soit, pour un total de 142 logements, un ratio de 1,04 place par logement. L'article 12 du règlement prévoit une place par logement au moins.
Le même article 12 impose une surface, affectée au stationnement des vélos, de 0,75 m2 pour les T1 et T2 et de 1,50 m2 pour les appartements plus grands. Compte tenu de la répartition des logements (cf. *supra*), le « programme 1 » comprend 170,00 m^2 d'espaces réservés aux vélos, ce qui excède légèrement la surface de 169,50 m^2, requise par l'article 12. Toutefois, seul un local de 16,39 m^2 est aménagé au rez-de-chaussée du bâtiment « A », relégué au bout d'un long couloir commun ; les autres locaux sont disséminés en 6 unités au premier sous-sol des trois bâtiments.

■ 2. Le « programme 2 » comprend 82 places de stationnement, dont 4 sont réservées pour les P.M.R., soit, pour un total de 75 logements, un ratio de 1,09 place par logement. L'article 12 du règlement prévoit une place par logement au moins.
Compte tenu de la répartition des logements (cf. *supra*), le « programme 2 » comprend 88,92 m^2 d'espaces réservés aux vélos, ce qui excède la surface de 87,75 m^2, requise par l'article 12. Le projet prévoit plusieurs locaux répartis au rez-de-chaussée des halls D et E, un local au sous-sol, et un abri à vélos dans la cour interne.

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.3.3.4. Le fonctionnement des bâtiments

1.3.3.4.a. Les circulations verticales

■ 1. Chaque bâtiment du « programme 1 » est desservi par un ascenseur unique, et par un escalier clos et aveugle. Les sous-sols sont desservis par les mêmes ascenseurs et par des escaliers séparés, débouchant, l'un sous la voûte donnant sur la rue Marcel-Paul, l'autre dans le hall donnant sur la rue de l'Abbé-Niort.

■ 2. Chaque bâtiment du « programme 2 » est aussi desservi par un ascenseur unique, et par un escalier clos et aveugle. Le sous-sol est desservi par les mêmes ascenseurs et par un escalier dédié, débouchant directement sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, à côté de la boutique du loueur ; le parking de ce dernier, au rez-de-chaussée dispose de sa propre entrée sur la rue Marcel-Paul.

[10] *La notice descriptive jointe à la demande de permis de construire indique que «* l'accès au parking en sous-sol se fait par du sous-sol de la parcelle à côte, entrée située en rue Marcel Paul *». Or le plan du premier sous-sol du « programme 1 » montre qu'aucun passage entre les deux sous-sols n'est prévu ; en outre, le plan de masse du « programme 2 » positionne l'entrée du parking su l'avenue de la Défense-du-Bourget.*

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.3.3.4.b. Les espaces servants

■ 1. Chaque hall du « programme 1 » comprend un local de dépôt des déchets ménagers, adapté à la manœuvre des conteneurs. Chaque local comprend un « espace de pré-collecte », donnant directement sur les rues, couverts sur la rue Marcel-Paul et aérien sur la rue de l'Abbé-Niort, permettant le ramassage des ordures par les véhicules intercommunaux.

Le « programme 1 » comprend donc trois ensembles :

1. Dans le hall « A », un local de 14,93 m^2 et un « espace de pré-collecte » de 6,30 m^2 ;
2. Dans le hall « B », un local de 14,07 m^2 et un « espace de pré-collecte » de 5,17 m^2 ;
3. Dans le hall « A », un local de 15,07 m^2 et un « espace de pré-collecte » de 6,10 m^2 .

La collecte des ordures ménagères et assimilées est assurée 3 fois par semaine (la collecte « C 3 »), celle des ordures préalablement triées est assurée 1 fois par semaine (la collecte « C 1 »). Les locaux du « programme 1 » sont dimensionnés pour contenir 7 bacs de 770 litres pour les ordures ménagères et assimilées et 16 bacs de 770 litres pour le tri.
Un transformateur électrique est implanté au rez-de-chaussée du bâtiment « A », desservant l'ensemble du « programme 1 » ; le local est accessible directement depuis la rue Marcel-Paul.
Un local « eau » est implanté au premier sous-sol, sous l'alignement de la rue Marcel-Paul.
Une chaufferie commune est insérée dans la concavité de la rampe du parking, au premier sous-sol.

■ 2. Chaque hall du « programme 2 » comprend aussi un local de dépôt des déchets ménagers, adapté à la manœuvre des conteneurs. Chaque local comprend un « espace de pré-collecte », couvert, donnant directement sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, permettant le ramassage des ordures par les véhicules intercommunaux.
Un transformateur électrique, desservant l'ensemble du « programme 2 », est implanté au rez-de-chaussée; le local est accessible directement depuis l'avenue de la Défense-du-Bourget.
Un local « eau » est implanté au premier sous-sol, sous l'alignement de l'avenue de la Défense-du-Bourget.
La chaufferie est partagée avec celle du « programme 1 ».

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4. LES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU PROJET

1.4.1. LES OPERATIONS PREALABLES

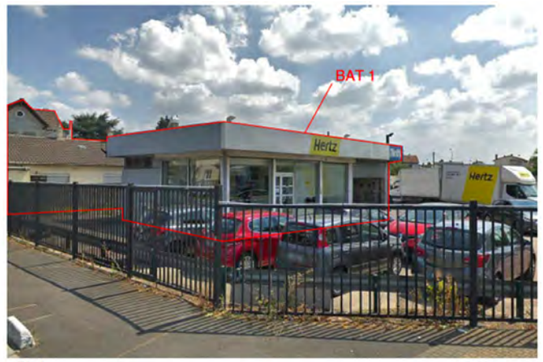
1.4.1.1. Les démolitions préalables

■ 1. Le « terrain 1 » étant actuellement une friche, les bâtiments industriels obsolètes ayant été préalablement démolis, aucune démolition préalable n'est nécessaire.

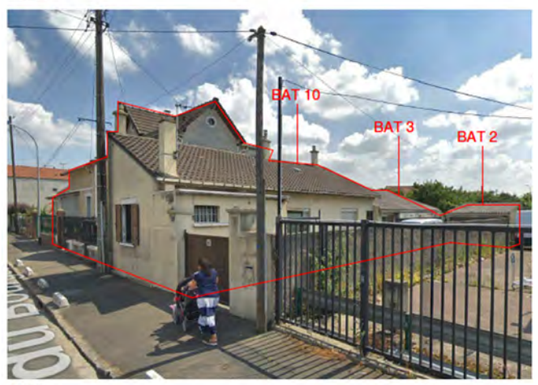
■ 2. Le « terrain 2 » est occupé par plusieurs bâtiments, ne présentant aucun intérêt architectural, culturel, ou patrimonial ; ces bâtiments seront démolis :

- A l'angle de l'avenue du 8-Mai-1945 et de l'avenue de la Défense-du-Bourget, une casemate abritant les services d'une entreprise de location de voitures ;
- Au long de l'avenue de la Défense-du-Bourget, trois pavillons bas (R+C et R+1+C) et leurs dépendances (vérandas et garages).

VUE 1



VUE 2



VUE 3

VUE 4

Les bâtiments démolis sur l'avenue de la Défense-du-Bourget

VUE 5

VUE 6

Les bâtiments démolis sur l'avenue de la Défense-du-Bourget

Ces démolitions préalables doivent tenir compte de la présence d'amiante dans certaines parties des bâtiments :

- Dans le pavillon sis au 4 avenue de la Défense-du-Bourget, une conduite en amiante-ciment dans le sous-sol, 4 mitres en amiante-ciment sur la toiture, et une plaque en amiante-ciment sur le garage ;
- Dans le pavillon sis au 6 avenue de la Défense-du-Bourget, des plaques en amiante-ciment sur le garage ;
- Dans le pavillon sis au 8 avenue de la Défense-du-Bourget, une plaque en amiante-ciment sur le garage et une imposte en amiante-ciment sur une dépendance.

Ces démolitions préalables doivent aussi tenir compte de la présence de plomb sur un mur du pavillon sis au 4 avenue de la Défense-du-Bourget, avec une concentration supérieure à 1 mg/cm².

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.1.2. La dépollution préalable

Trois sites repérés par la base BASIAS sont situés dans l'emprise de l'ilot :

1. La station-service ESSO, pour sa partie située au 2 avenue 8-Mai-1945 (le site IDF 930 1892) ;
2. La même station-service ESSO, pour sa partie située au 6 rue de l'Abbé-Niort (le site IDF 930 1893) ;
3. Le poste SHELL BERRE, situé au 14 avenue 8-Mai-1945, dans l'enceinte du loueur de voitures (le site IDF 930 1891).

Seul le poste SHELL BERRE, situé dans l'enceinte du loueur de voitures et donc dans l'emprise du « terrain 2 », a été l'objet d'une étude spécifique.

Les sites industriels, susceptibles de recéler des pollutions rémanentes, près de l'ilot (source : BASIAS)

En outre, deux sites, proches de l'ilot, sont situés sur le territoire du Bourget :

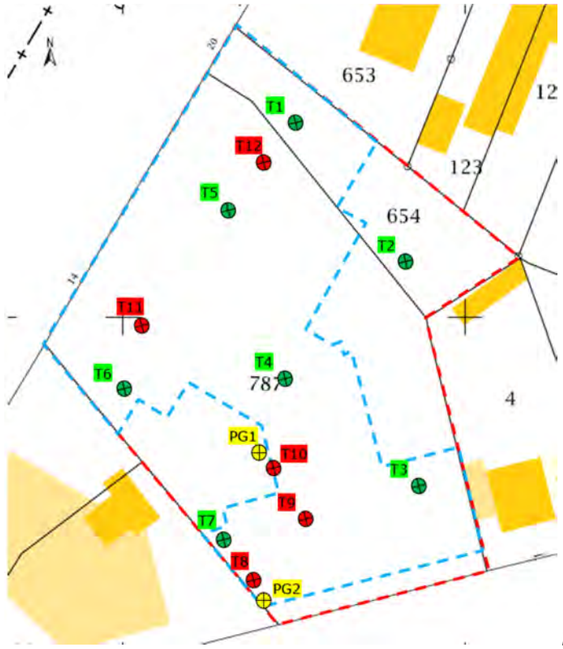
- Le GARAGE des NATIONS-UNIES – PEUGEOT-TALBOT, situé au 5 avenue 8-Mai-1945 le site IDF 930 3534) ;
- La station-service RELAIS GOUTTE d'OR, située au 7 avenue 8-Mai-1945 (le site IDF 930 1840) ;

■ 1. Le « terrain 1 » étant actuellement une friche, déjà excavée, aucune source potentielle de pollution n'a été repérée lors des études géotechniques préalables, réalisées le 19 mars 2018 et le 9 août 2019 par la Société SOLPOL.

Cinq sondages complémentaires ont été réalisés avec 1 à 5 échantillons par sondage, entre 1,0 et 7,5 mètres de profondeur, au droit des futurs logements sur un niveau de sous-sol, afin d'obtenir des informations sur la tranche des terrains située à 1,0 mètre au moins sous la cote finale du projet (ou des sources potentielles de pollution éventuellement repérés lors de la première visite) ; en outre, 2 piézairs ont été descendus entre 1,3 et 6 mètres de profondeur, afin d'obtenir des informations sur la tranche des terrains située à 1,0 mètre sous la côte finale des futurs bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol.

Les prélèvements, mesures, et analyses effectués lors de la seconde visite des échantillons confirment :

- La forte vulnérabilité concernant l'usage futur des sols, vis-à-vis des enjeux sanitaires :
  - La présence dans les sols de concentrations notables de substances volatiles (BTEX, HAP volatils, HCT volatils) et semi-volatiles (HCT semi-volatils), dans les terrains restant en place dans le cadre du projet d'aménagement, au droit des futurs bâtiments sur deux niveaux de sous-sol débordant ;
  - L'absence dans les sols d'anomalies en métaux lourds et de concentration notable en PCB et COHV, dans les terrains restant en place dans le cadre du projet d'aménagement, au droit des futurs bâtiments sur deux niveaux de sous-sol débordant,
  - L'absence d'anomalies en métaux lourds et de concentration notable en PCB, HCT (dont les volatils et semi-volatils), HAP (dont les volatils), BTEX et COHV, dans les terrains restant en place dans le cadre du projet d'aménagement, au droit des espaces paysagers projetés (les teneurs en PCB, HAP, et HCT détectées dans les sols ne sont pas retenues au regard des concentrations mesurées et/ou des aménagements projetés),
  - La présence de concentrations élevées en BTEX (sur un sondage), dans les terrains restant en place dans le cadre du projet d'aménagement, au droit des futurs bâtiments sur deux niveaux de sous-sol, jusqu'à 6 mètres de profondeur, pouvant être assimilées à des pollutions concentrées,
  - La présence de concentrations en substances volatiles (TPH, BTEXN, et COHV), dans les gaz du sol, dans les terrains restant en place dans le cadre du projet d'aménage ment, au droit des futurs bâtiments sur deux niveaux de sous-sol débordant et des espaces paysagers projetés ;
- Vis-à-vis des enjeux économiques liés aux excavations et évacuations de terres du site (la réalisation de deux niveaux de sous-sol débordant) :
  - La présence d'indices organoleptiques suspects (une odeur d'hydrocarbures sur un sondage) et/ou d'anomalies en BTEX sur matière brute (sur le même sondage) et/ou antimoine (sur un autre sondage) et/ou fluorures (sur le même sondage) et/ou sulfates et fraction soluble sur éluats (sur le premier sondage) pour les observations et analyses réalisées sur les sols, à différentes hauteurs entre (0,1 et 7,5 mètres de profondeur), vis-à-vis des critères de l'arrêté du 12 décembre 2014, impliquant une gestion différenciée d'une partie des terres excavées, vers des filières de stockages adaptées,
  - L'absence d'anomalies vis-à-vis de l'arrêté du 12 décembre 2014, relatif aux critères et procédures d'admission dans les décharges de déchets inertes, pour les observations et analyses réalisées sur tous les autres échantillons analysés, sélectionnés pour l'ensemble des paramètres de l'arrêté.



La localisation des sondages effectués sur le « terrain 1 »

Les observations et résultats mis en évidence sont extrapolés à l'ensemble du « terrain 1 », au regard du maillage des investigations réalisées (5 sondages complémentaires et 2 piézairs en complément des 7 sondages réalisés lors de la première étude environnementale).

Les teneurs en PCB, BTEX, HAP, et HCT, identifiées sur le « terrain 1 », semblent liées à la qualité moyenne des terres/remblais présents au droit du site, rencontrées classiquement au droit des parcelles dans des zones urbaines, ainsi qu'aux activités exercées à proximité du site (la station-service). Les teneurs en fluorures, sulfates,

et fraction soluble identifiées dans les sols semblent quant à elles liées à la nature de la lithologie rencontrée (des dépassements d'origine naturelle dans certains terrains marneux et argileux).

■ 2. Dans le cadre d'une étude géotechnique préalable, réalisée le 12 novembre 2018 par la Société SOLPOL, deux sources potentielles de pollution ont été repérées sur le « terrain 2 » :

- La présence d'une cuve à fioul, enterrée, localisée sous la terrasse derrière le pavillon de la parcelle BE 124 [11].
- La présence d'une entreprise de location de véhicules au droit de la parcelle BE 653.

Trois sondages ont été réalisés avec 1 à 4 échantillons par sondage, entre 1,5 et 4,0 mètres de profondeur, au droit des futurs logements sur un niveau de sous-sol et de la partie accessible des sources potentielles de pollution, afin d'obtenir des informations sur la tranche des terrains située à 1,0 mètre au moins sous la cote finale du projet ou des sources potentielles de pollution ; les prélèvements, mesures, et analyses des échantillons montrent :

- La présence d'une activité potentiellement polluante, à savoir une entreprise de location de véhicules au droit de la parcelle BE 653, et la présence d'une source potentielle de pollution visible sur le site, à savoir la présence d'une cuve enterrée à fioul sous la parcelle BE 124 ;
- La vulnérabilité des sols et des eaux souterraines compte tenu de la présence de l'activité potentiellement polluante, de la source potentielle de pollution, et de l'absence de couverture sur une partie du sol actuel ;
- La forte vulnérabilité concernant l'usage futur des sols, vis-à-vis des enjeux sanitaires :
  - La présence dans les sols d'anomalies en métaux lourds, dans les terrains restant en place dans le cadre du projet d'aménagement, au droit du futur bâtiment sur un niveau de sous-sol débordant et des espaces paysagers projetés, jusqu'à 4 mètres de profondeur minimum (la teneur identifiée en métaux lourds au droit du bâtiment sur un niveau de sous-sol débordant n'est pas retenue au regard de la concentration mesurée et des aménagements projetés (une dalle en béton à la base du bâtiment),
  - L'absence dans les sols de concentration notable en PCB, HAP volatils et non-volatils, HCT volatils et semi-volatils, BTEX, et COHV, dans les terrains restant en place dans le cadre du projet d'aménagement, au droit du futur bâtiment sur un niveau de sous-sol débordant et des espaces paysagers projetés, jusqu'à 4 mètres de profondeur minimum ;
- Vis-à-vis des enjeux économiques liés aux excavations et évacuations de terres du site (la réalisation d'un niveau de sous-sol débordant) :
  - La présence d'anomalies en métaux lourds sur éluats sur un sondage unique, entre 0,1 et 3,0 mètres de profondeur, vis-à-vis des critères de l'arrêté du 12 décembre 2014, impliquant une gestion différenciée des terres éventuellement excavées vers des filières adaptées de stockage,
  - L'absence d'anomalies vis-à-vis de l'arrêté du 12 décembre 2014, relatif aux critères et procédures d'admission dans les décharges de déchets inertes, pour les observations et analyses réalisées sur tous les autres échantillons analysés, sélectionnés pour l'ensemble des paramètres de l'arrêté.

Les métaux lourds présents dans les sols, au droit des espaces paysagers projetés, présentent un risque potentiel, principalement, dans les cas de contacts cutanés, d'ingestion de sol, ou d'inhalation de poussières.

La localisation des sondages effectués sur le « terrain 2 »

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.2. LES SOLS ET LES FONDATIONS

1.4.2.1. Le contexte géologique

En ce qui concerne le risque sismique, délimité par le nouveau zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante, l'ilot se trouve dans une zone de sismicité très faible, où il n'y a pas de prescription parasismique particulière pour les ouvrages « à risque normal ».

En ce qui concerne les argiles, l'ilot, donc les trois terrains, se trouvent dans une zone d'aléa moyen, selon le site http://www.georisques.gouv.fr :

[11] *Seules les parcelles cadastrées BE 123, BE 124, et BE 125, ont été étudiées lors de la visite du 12 novembre 2018, soit une surface d'environ 1 133 m², sur un total de 1 970 m².*

L'extrait de la carte de l'aléa de retrait/gonflement des argiles

En ce qui concerne le risque de dissolution du gypse, le site se trouve en dehors du périmètre de risque de dissolution du gypse antéludien, présent seulement au nord du territoire communal.

En outre, en ce qui concerne le risque d'inondation, l'ilot se trouve en dehors des zones inondables par débordement de cours d'eau.

1.4.2.2. La nature des sols

■ 1. Dans le cadre d'une étude géotechnique préalable, ont été réalisé, du 6 février au 13 septembre 1017, puis le 28 février 2018, les tests suivants sur le « terrain 1 » :

- 6 sondages pressiométriques, dont 4 menés à 10 mètres de profondeur et 2 à 20 mètres de profondeur, avec les enregistrements numériques des paramètres ;
- 48 essais pressiométriques, repartis dans les sondages précédents, tous les 1,0 à 1,5 mètre ;
- 2 sondages à la tarière mécanique, menés à 2 mètres de profondeur ;
- 2 essais d'infiltration de type Lefranc ou Nasberg, menés entre 2 et 3 mètres de profondeur ;
- La mesure du niveau d'eau en fin de chantier, et une mesure complémentaire effectuée le 28 février 2018.

Ces tests ont été renouvelés et complétés, du 6 au 13 février 2018, par 4 sondages au pénétromètre dynamique lourd, menés jusqu'à 8 mètres de profondeur ou jusqu'à l'altimétrie de refus.

Ces tests ont permis de définir les horizons géologiques suivants :

1. Des Remblais limoneux légèrement sableux noirs avec des graviers beiges, de 0 à 2 mètres de profondeur ;
2. Des Marnes à pholadomyes et Sables de Monceau indifférenciés, de 2 à 6 mètres de profondeur ;
3. Du Calcaire de Saint-Ouen, de 8 à 15 mètres de profondeur ;
4. Au-delà, des Sables de Beauchamp, sur plus de 10 mètres de profondeur.

■ 2. Dans le cadre d'une étude géotechnique préalable, ont été réalisés, du 12 novembre au 15 novembre 2018, les tests suivants sur le « terrain 2 » :

- 4 sondages pressiométriques, dont 2 menés à 10,0 mètres de profondeur et 2 à 20,0 mètres de profondeur, avec les enregistrements numériques des paramètres ;
- 36 essais pressiométriques, répartis dans les sondages précédents, tous les 1,0 à 1,5 mètre ;
- 2 sondages à la tarière mécanique, menés jusqu'à 3,0 mètres de profondeur ;
- 2 essais d'infiltration de type Nasberg, au sein des sondages précédents, entre 2,0 et 3,0 mètres de profondeur.

Ces tests ont permis de définir les horizons géologiques suivants :

5. Des Remblais limoneux légèrement sableux noirs avec des débris divers, jusqu'à 0 ,8 à 1,8 mètre de profondeur, soit vers 47,0 à 45,9 mètres N.G.F.[12] ;
6. Un Recouvrement limono-sableux légèrement argileux marron foncé, jusqu'à 1,5 à 2,0 mètres de profondeur, soit vers 46,3 à 45,8 mètres N.G.F. ;
7. Des Marnes Infragypseuses jusqu'à 6,2 à 7,5 mètres de profondeur, soit vers 41,6 à 40,2 mètres N.G.F. ;
8. Du Calcaire de Saint-Ouen, jusqu'à l'arrêt volontaire des sondages courts à 10,0 mètres de profondeur, soit vers 37,7 mètres N.G.F., et jusqu'à 15,5 à 16,3 mètres de profondeur au droit des sondages profonds, soit vers 32,3 à 31,4 mètres N.G.F. ;
9. Au-delà, des Sables de Beauchamp, jusqu'à l'arrêt volontaire des sondages profonds à 20,0 mètres de profondeur, soit vers 27,6 mètres N.G.F. ; ce faciès composé de sable plus ou moins argileux grisâtre renferme des passages indurés (blocs de grès).

Les essais réalisés au sein du recouvrement limono-sableux montrent un terrain de compacité moyenne. Les Marnes Infragypseuses possèdent des compacités élevées à très élevées, indiquant la présence de passages indurés. Le Calcaire de Saint-Ouen est compact dans l'ensemble. Cependant, des passages altérés sont présents à partir de 10,5 mètres avec des compacités moyennes. Au-delà, les Sables de Beauchamp sont très denses et présentent des niveaux ultra-indurés.
Le niveau de la nappe a été recoupé vers 8,6 à 8,8 mètres de profondeur, soit vers 39,1 à 38,9 mètres N.G.F. ; il s'agit de la nappe de l'Eocène Supérieur, dont les fluctuations sont saisonnières et dépendantes de la pluviométrie.

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

[12] *Des surépaisseurs ne sont pas à exclure, notamment après la démolition des constructions existantes.*

1.4.2.3. La hauteur des nappes souterraines

L'analyse du contexte géologique ci-dessus décrit permet d'identifier un horizon aquifère présent au droit du projet :

1. **La** nappe superficielle des Marnes à Pholadomyes et des Sables de Monceau, circulant au sein de ces formations, dont la base est constituée par une frange imperméable des sables de Monceau ou du toit de la nappe des Marno-calcaires de Saint-Ouen ; elle est présente de manière hétérogène au droit du site et réagit principalement à la pluviométrie du secteur.
2. La nappe du Marno-Calcaire de Saint-Ouen**,** contenue dans la formation éponyme, dont le niveau varie en fonction des précipitations tombant sur l'ensemble de son bassin versant à l'échelle régionale.

Le projet sera ainsi concerné exclusivement par les variations de la nappe superficielle des Sables de Monceau et des Marnes à Pholadomyes.

■ 1. Le niveau de la nappe a été recoupé à 7,66 mètres de profondeur, soit vers 40,33 mètres N.G.F. ; la cote décennale des plus hautes eaux (p.h.e.) à **5,46 mètres** de profondeur**, soit à 42,54** mètres N.G.F. (soit environ 60 centimètre au-dessus de la cote du plancher bas du second niveau du sous-sol) ; leur cote centennale à 4,76 mètres, soit à **43,24** mètres N.G.F.. Pendant le chantier (une cote de terrassement estimée à 41,15 mètres N.G.F.), en période de hautes eaux annuelles, le fond de fouille sera impacté par un niveau de nappe, nécessitant la mise en place d'un dispositif d'épuisement en fond de fouille ; en phase d'exploitation, le sous-sol devra être protégé jusqu'à la cote de récurrence souhaitée.

■ 2. Le niveau de la nappe a été recoupé vers 8,6 à 8,8 mètres de profondeur, soit vers 39,1 à 38,9 mètres N.G.F. ; il s'agit de la nappe de l'Eocène Supérieur, dont les fluctuations sont saisonnières et dépendantes de la pluviométrie.

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.2.4. Les fondations

■ 1. A ce stade d'avancement des études géotechniques, le principe retenu, pour les fondations du « programme 1 », est celui d'un radier général armé : Compte tenu de la succession de passages altérés au sein du Calcaire de Saint-Ouen, les tassements calculés pour la réalisation de semelles superficielles sont très élevés et ne sont pas admissibles par la structure (13 mm pour 240 tonnes et 17 mm pour 300 tonnes avec une contrainte de 3 bars). La solution du radier armé permet de compenser une partie des charges de l'ouvrage par celles des terres extraites sur la hauteur des terrassements.
Le niveau des plus hautes eaux (p.h.e.) d'occurrence décennale état arrêté à 42,54 mètres N.G.F.
(cf. le paragraphe ci-dessus), celui des eaux exceptionnelles d'occurrence centennale à 43,24 mètres N.G.F., les parties enterrées devront être protégées de la présence et remontée de la nappe, par le biais d'un cuvelage étanche jusqu'à une cote de protection à fixer au moins au niveau des p.h.e. d'occurrence décennale.

■ 2. A ce stade d'avancement des études techniques, le principe retenu, pour les fondations du « programme 2 », est un système de fondations superficielles de type semelles isolées, sous les poteaux, ou filantes, sous les voiles, ancrées au minimum de 0,50 mètre au sein des Marnes argilo-sableuses jaunâtres, présentant des passages très indurés (les Marnes Infragypseuses), et, localement, au sein du Calcaire de Saint-Ouen (les Marnes argileuses beiges blanchâtres), à partir du fond de la fouille. Compte tenu de la présence de passages altérés, observés au sein du Calcaire de Saint-Ouen, le système de fondations sera renforcé, afin que la structure ait un comportement monolithique.
Le niveau bas du sous-sol a été estimé par l'étude géotechnique à la cote 42,2 mètres N.G.F., soit enterré de 5,5 mètres de profondeur par rapport à l'avenue de la Défense-du-Bourget, ce qui permet de s'affranchir des Remblais et du Recouvrement limono-sableux, de compacités moyennes.

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.3. LES STRUCTURES

A ce stade d'avancement des études techniques, la nature des structures des différents bâtiments des « programme 1 », « 2 », et « 3 », n'est pas encore arrêtée. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.4. LES RACCORDEMENTS AUX RESEAUX TECHNIQUES

1.4.4.1. Les raccordements au réseau d'alimentation en eau potable

■ 1. Les bâtiments du « programme 1 » seront alimentés en eau potable depuis des regards de comptage implantés dans les locaux dédiés, situés en sous-sol, sous l'alignement de la rue Marcel-Paul. Le réseau interne sera branché sur la conduite existant sous l'avenue du 8-Mai-1945.

■ 2. Les bâtiments du « programme 2 » seront alimentés en eau potable depuis un autre regard de comptage implanté dans un local spécifique, situé en sous-sol, sous l'alignement de l'avenue de la Défense-du-Bourget. Le réseau interne sera branché sur la conduite existant sous cette avenue.

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.4.2. Les raccordements au réseau d'évacuation des eaux pluviales

Les nouvelles constructions doivent privilégier la déconnexion totale ou partielle du réseau par l'infiltration ou l'utilisation des eaux pluviales. Dans le cas où une étude démontre l'inaptitude du sol à l'infiltration à la parcelle, le débit du rejet des eaux pluviales non-déconnectées dans le réseau public d'évacuation desdites eaux pluviales doit être limité. La limitation est déterminée par le règlement du service départemental d'assainissement, en fonction de son plan de zonage, et à 10 l/s/ha dans le secteur du projet.

■ 1. Le « programme 1 » couvrant une superficie d'environ 0,3 hectare, le débit de fuite maximal autorisé est d'environ 3,5 l/s.
Les eaux pluviales recueillies dans les conduites transitent donc, dans l'ilot, par un bassin de rétention ou de stockage de 86 m^3, apte à couvrir le risque décennal (69 m^3 au moins). Ce bassin est accessible et visitable, par un

regard équipé d'une échelle. Les eaux pluviales sont évacuées ensuite dans la conduite ⦸ 300 sous l'avenue du 8-Mai-1945.
En outre, le ruissellement des eaux pluviales est ralenti par des espaces en pleine terre et des revêtements poreux, au cœur de l'ilot.

■ 2. Le « programme 2 » couvrant une superficie d'environ 0,2 hectare, le débit de fuite maximal autorisé est d'environ 2,0 l/s.
Les eaux pluviales recueillies dans les conduites transitent donc, dans l'ilot, par un bassin de rétention ou de stockage de 61 m^3, implanté au sous-sol. Ce bassin est accessible et visitable, par un regard équipé d'une échelle.
En outre, le ruissellement des eaux pluviales est ralenti par des espaces en pleine terre et des revêtements poreux, au cœur de l'ilot.

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

Par ailleurs, sur le territoire communal de Blanc-Mesnil, la nappe souterraine est susceptible de monter à un niveau proche du sol naturel, lors d'importants épisodes pluvieux. Le projet est protégé des variations du niveau de la nappe par un cuvelage étanche des deux niveaux de parkings en sous-sol.
Les eaux de ruissellement sur les rampes des parkings, éventuelles ces rampes étant couvertes dans le « programme 1 » comme dans le « programme 2 », sont recueillies par le réseau interne des eaux pluviales (cf. ci-dessus).
Enfin, les eaux de fuite et de lavage des parkings en sous-sol transitent par un séparateur d'hydrocarbures à obturation automatique avant leur rejet dans le réseau des eaux usées.

1.4.4.3. Les raccordements au réseau d'évacuation des eaux usées

■ 1. Le réseau d'assainissement du secteur est de type unitaire. Toutefois, l'assainissement du « programme 1 », dans son emprise, est réalisé en type séparatif. Le raccordement des eaux usées et des eaux pluviales est effectué sur le collecteur départemental ⦸ 300 sous l'avenue du 8-Mai-1945 et sur le collecteur ⦸ 500 sous la rue de l'Abbé-Niort. Ce branchement est accessible et visitable, par un double regard, sur la limite du terrain.

■ 2. L'assainissement du « programme 2 », dans son emprise, est aussi réalisé en type séparatif. Le raccordement des eaux usées et des eaux pluviales est effectué sur le collecteur départemental, situé sous la rue Marcel-Paul. Ce branchement est accessible et visitable, par une boîte semi-visitable, sur la limite du terrain.

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.4.4. Les raccordements au réseau d'alimentation en électricité

■ 1. Les bâtiments du « programme 1 » seront alimentés en électricité depuis un local technique, incluant un transformateur commun, situé au rez-de-chaussée, accessible directement depuis la rue Marcel-Paul.

■ 2. Les bâtiments du « programme 2 » seront alimentés en électricité depuis un local technique, incluant un transformateur commun, situé au rez-de-chaussée, accessible directement depuis l'avenue de la Défense-du-Bourget.
La puissance totale pour le « programme 2 » est de 372 kilovoltampère (kVA), répartis en 105,60 kVA pour le bâtiment D, 137,76 kVA pour le bâtiment E, 24,00 kVA pour les services généraux, 69,24 kVA pour l'alimentation des véhicules électriques dans le parking, et 36,00 kVA pour les locaux tertiaires.

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.4.4.5. Les raccordements au réseau d'alimentation en gaz

Les programmes 1 et 2 seront alimentés en gaz à partir de la conduite ⦸ 63 de l'avenue du 8-Mai-1945. Les bâtiments des tranches 1 et 2 seront chauffés depuis une chaufferie unique, située au premier sous-sol du « programme 1 », dans la concavité de la rampe des parkings. Une chaudière à gaz assurera le chauffage des appartements, le traitement de l'air, et le traitement de l'eau chaude sanitaire.

1.4.4.6. Les raccordements au réseau de télécommunications

Le programme sera branché sur la fibre à partir du branchement existant sur l'avenue du 8-Mai-1945. Les tranches 1 et 2 sont desservies par un local unique, placé au premier sous-sol du « programme 1 », sous la rampe d'accès aux parkings.
L'accès à la télévision sera assuré par une antenne collective.

1.5. LA CONCEPTION DU PROJET AU REGARD DES PRINCIPALES RÉGLEMENTATIONS TECHNIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

1.5.1. LA CONCEPTION DU PROJET AU REGARD DE LA REGLEMENTATION THERMIQUE

La règlementation thermique en vigueur, applicable au projet, est la R.T. 2012.
■ 1. Dans le « programme 1 », la ventilation des logements est assurée par une ventilation mécanique contrôlée hydroréglable. Les bouches hydroréglables d'entrée de l'air frais sont réparties dans les pièces principales ; les bouches hydroréglables d'extraction de l'air vicié sont situées dans les pièces humides.
L'isolation des bâtiments est assurée par l'intérieur, par des panneaux constitués d'une plaque de plâtre encollée sur un composé isolant, fixés sur les parois en béton de 16 centimètres d'épaisseur. Les autres parois sont isolées en fonction de leur exposition aux déperditions.

1.5.2. LA CONCEPTION DU PROJET AU REGARD DE LA REGLEMENTATION SUR L'ACCESSIBILITE AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR)

Les « programmes 1, 2, & 3 » seront conformes aux dispositions de la loi n° 2005-102 du 12 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation, et la citoyenneté des personnes handicapées, et des textes législatifs et réglementaires ultérieurs.

1.5.3. LA CONCEPTION DU PROJET AU REGARD DE LA REGLEMENTATION SUR LES INSTALLATIONS CLASSEES POUR L'ENVIRONNEMENT (ICPE)

Depuis la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976, les établissements occasionnant des nuisances ou présentant un risque sont soumis à une simple déclaration lorsque l'impact est mineur, ou à une autorisation préalable lorsque le risque est conséquent. Depuis l'ordonnance du 11 juin 2009, certaines installations sont soumises à un enregistrement préalable, un régime intermédiaire entre les régimes de déclaration et d'autorisation.
Le projet ne comporte aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (I.C.P.E.), soumise au régime de l'autorisation, mais une I.C.P.E., soumise au régime de la déclaration simple.

1.5.4. LA CONCEPTION DU PROJET AU REGARD DE LA REGLEMENTATION SUR L'EAU

La réalisation du projet implique, du fait de la profondeur des ouvrages prévus, de la nature des sols, et de la proximité des eaux, le rabattement de la nappe pendant le chantier autour des excavations. Ce rabattement impose un dépôt préalable d'une déclaration, au titre de la loi n° 92-3, dite la loi sur l'Eau, auprès du service de la police de l'eau.

1.5.5. LA CONCEPTION DU PROJET AU REGARD DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE

Une bouche à incendie existe sur l'avenue du 8-Mai-1945. Une seconde bouche, piquée sur le réseau Ø 100 mm existant, est prévue sur l'avenue de la Défense-du-Bourget. Ces deux poteaux, branchés sur le réseau d'eau sous pression, assureront un débit de 120 m^3/h pendant deux heures.

■ 1. Au regard de la protection des bâtiments contre l'incendie, les halls du « programme 1 » sont ainsi classés au titre de l'arrêté du 31 janvier 1986, modifié :

1. Les habitations collectives du hall A sont classées dans la 3e famille A ;
2. Les habitations collectives du hall B sont classées dans la 3e famille B ;
3. Les habitations collectives du hall C sont classées dans la 3e famille B.

La rue Marcel-Paul et la rue de l'Abbé-Niort sont accessibles aux engins de secours, au regard des prescriptions de l'arrêté du 31 janvier 1986, modifié.
L'isolement des logements par rapport aux tiers et aux parkings du sous-sol est assuré par des parois et des planchers coupe-feu de degré 2 heures au moins, de même que les éléments porteurs participant à la tenue mécanique de ces parois et de ces planchers. Les éléments porteurs verticaux des logements sont stables au feu de degré 1 heure au moins, de même que les planchers intermédiaires. Les parois verticales de l'enveloppe de chaque logement, à l'exclusion des façades, sont coupe feu de degré 0,50 heure au moins. Enfin, les blocs-portes des portes palières des logements sont pare-flamme de degré 0,25 heures au moins.

■ 2. Au regard de la protection des bâtiments contre l'incendie, les halls du « programme 2 » sont ainsi classés :

4. Les habitations collectives du hall D sont classées dans la 3e famille A ;
5. Les habitations collectives du hall E sont classées dans la 3e famille B .

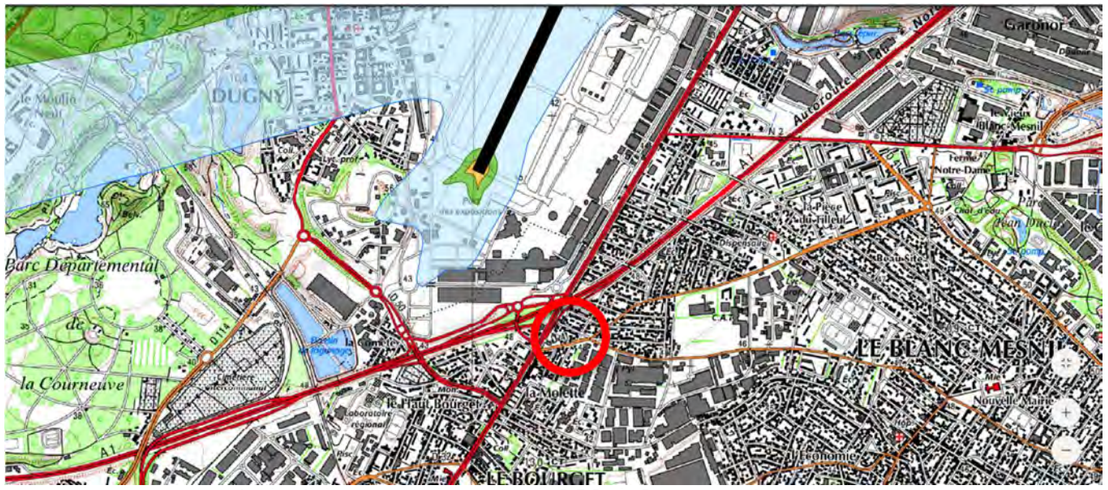
L'avenue de la Défense-du-Bourget est accessible aux engins de secours.

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.5.6. LA CONCEPTION DU PROJET AU REGARD DE LA LUTTE CONTRE LE BRUIT

1.5.6.1. Le bruit des mouvements aériens

Bien que l'ilot soit proche de l'aéroport du Bourget, avec environ 54 000 mouvements par an, il ne se situe dans aucune zone réglementée du Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.) de l'aéroport (cf. le sous-paragraphe 2.4.5.8.a.) :



Le détail des zones réglementées du P.E.B. du Bourget au niveau de l'ilot

1.5.6.2. Le bruit des infrastructures routières

Cependant l'ilot est entièrement situé dans la zone de protection acoustique de catégorie 1 (300 mètres) autour de l'autoroute A 1, et partiellement dans la zone homologue de catégorie 3 (100 mètres) autour de l'avenue du 8-Mai-1945 (la route départementale 932), ainsi que, sur sa frange méridionale, dans la zone homologue de catégorie 4 (30 mètres) autour de la rue de l'Abbé-Niort (la route départementale 41). Dans ces zones, les constructions sont soumises aux dispositions de l'arrêté préfectoral n° 00-0784 du 13 mars 2000, relatif à l'isolement acoustique des immeubles d'habitation contre le bruit des infrastructures de tansports terrestres.

Dans le cadre du projet immobilier, une étude acoustique a été réalisée par AVLS, de manière à caractériser, dans un premier temps, l'environnement sonore attribuable aux infrastructures routières existantes autour de l'ilot.
Le modèle de l'état initial inclut les bâtiments existants et les infrastructures routières existantes présentes sur les cartes de comptage fournies par Positrex (cf. supra, le paragraphe 1.3.3.1.). Il inscrit les routes en tant que sources linéiques. Seuls les axes principaux suivants ont été considérés dans l'étude (le bruit dû au trafic aérien de l'aéroport du Bourget n'est pas pris en compte, l'ilot étant situé hors les zones de bruit de l'infrastructure aéroportuaire) :

- L'avenue du 8-Mai-1945,
- L'avenue de la Division Leclerc,
- La bretelle d'insertion sur l'autoroute A.1,
- La rue de l'Abbé-Niort,
- La rue Marcel-Paul,
- L'avenue de la Défense-du-Bourget,
- La rue Roger-Vellut,
- L'avenue Aristide-Briand,
- L'avenue Charles-Floquet,
- L'avenue Marcel-Legrand.

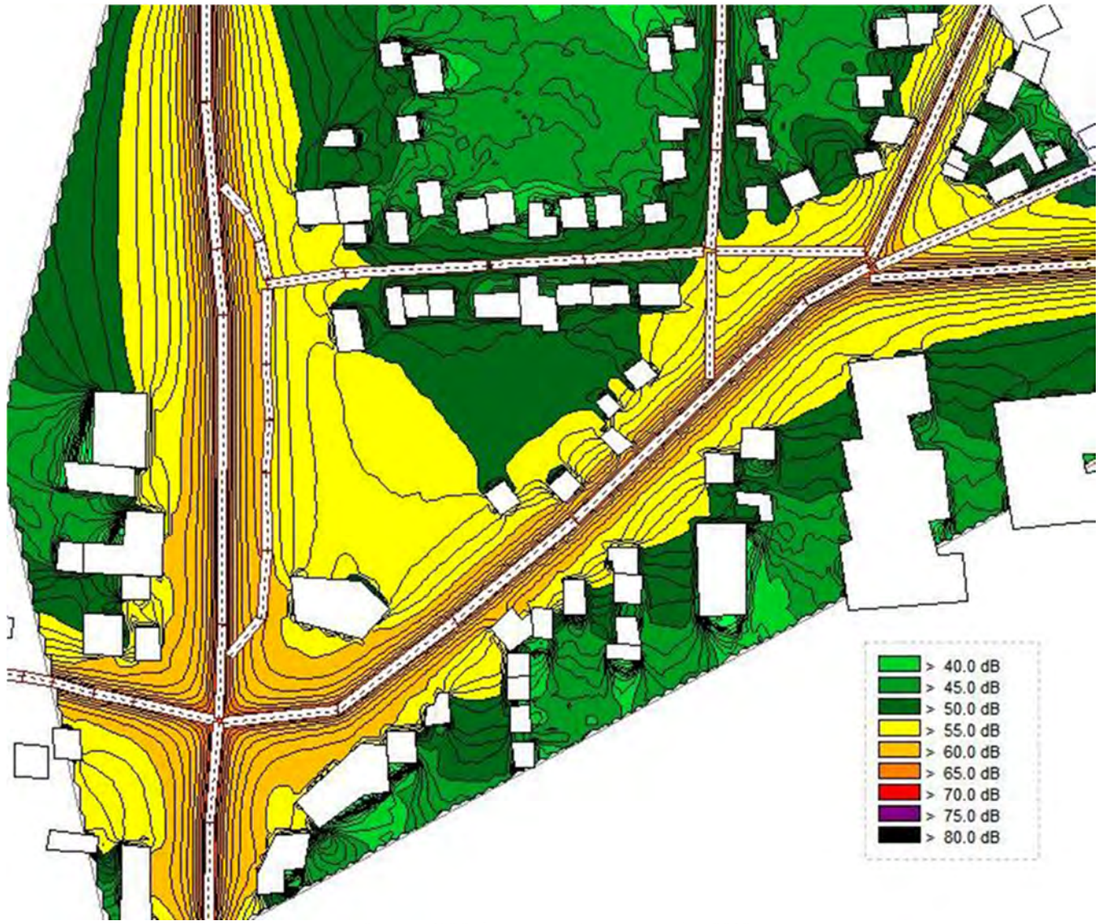
Le niveau de puissance acoustique de chaque route est calculé à partir du T.M.J.A. (Trafic Moyen Journalier Annuel) et de la vitesse de circulation autorisée.

Les figures ci-après présentent les résultats de niveaux sonores $L_{Aeq\ [6h\text{-}22h]}$ et $L_{Aeq\ [22h\text{-}6h]}$ à une hauteur de 1.5 mètre par rapport au sol :

La cartographie des niveaux sonores diurnes $L_{Aeq\ [6h\text{-}22h]}$

Source : AVLS, étude acoustique, septembre 2019

La cartographie des niveaux sonores nocturnes $L_{Aeq\ [22h-6h]}$



Source : AVLS, étude acoustique, septembre 2019

Les secteurs les plus bruyants sont situés aux abords des deux principaux axes routiers, la route départementale 932 (l'avenue de la Division-Leclerc au Bourget et l'avenue du 8-Mai-1945 à Blanc-Mesnil) et la route départementale 41 (la rue de l'Abbé-Niort).
Les façades Ouest et Sud du projet seront donc longées par des axes routiers bruyants tandis que les autres, sur la rue Roger-Vellut et surtout sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, seront plus protégées du bruit.

Les bâtiments respectent donc les isolements acoustiques :

- De 40 à 41 dB sur l'avenue du 8-Mai-1945, et de 40 dB dans l'axe de l'entrée principale ;
- De 39 à 31 dB sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, et de 37 dB dans l'axe de l'entrée principale ;
- De 36 dB sur la rue de l'Abbé-Niort, et de 32 dB dans l'axe de l'entrée ;
- Et de 30 et 32 dB sur les façades intérieures du projet.

Les isolements acoustiques différentiés selon les façades des trois programmes

1.6. LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE

1.6.1. L'ORGANISATION DU CHANTIER

■ 1. Tout chantier de construction génère des nuisances sur son environnement immédiat. Un chantier respectueux de l'environnement est le prolongement naturel des efforts de qualité environnementale, mis en place lors de la conception d'un bâtiment. L'enjeu d'un chantier « propre » est de limiter ces nuisances au bénéfice des riverains, des ouvriers, et de l'environnement. Le chantier du « programme 1 » est ainsi régi par une charte, rédigée par le Maître d'Ouvrage et intitulée « Principe et contenu de la démarche chantier propre », signée avant leur intervention par les entreprises intervenant sur le chantier.

Cette charte applique les principes dits de chantier « propre » en lien avec le référentiel H. & E. :

- Limiter les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier ;
- Limiter les risques sur la santé des ouvriers ;
- Limiter les pollutions de proximité lors du chantier ;
- Limiter la quantité de déchets de chantier mis en décharge.

Le plan de l'installation du chantier du « programme 1 »

■ 2. L'organisation du chantier du « programme 2 » n'est pas encore arrêtée lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

■ 3. L'organisation du chantier du « programme 3 » n'est pas encore arrêtée lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

1.7. LES ESTIMATIONS DES TYPES ET DES QUANTITÉS DES RÉSIDUS ET DES ÉMISSIONS ATTENDUS

1.7.1. LES EXIGENCES EN MATIERE D'UTILISATION DES TERRES PENDANT LA CONSTRUCTION ET PENDANT LE FONCTIONNEMENT DES BATIMENTS.

1.7.1.1. Le planning du chantier

Le calendrier prévisionnel du chantier est réparti selon 3 phases, correspondant au « programme 1 », au « programme 2 », et au « programme 3 » :

- Pour la tranche 1, le début des travaux est prévu en juillet 2019, la fin des travaux en octobre 2021 ;
- Pour la tranche 2, le début des travaux est prévu en mai 2020, la fin des travaux en mai 2022 ;
- Pour la tranche 3, le début des travaux est prévu en mai 2021, la fin des travaux en octobre 2023.

1.7.1.2. Les exigences en matière d'utilisation des terres pendant la construction des bâtiments

■ 1. La réalisation du « programme 1 » produira environ 16 550 m^3 de terres excavées.

■ 2. Dans l'hypothèse où l'ensemble de la zone concernée par la création du niveau de sous-sol débordant (environ 1 759 m^3) serait excavé sur une hauteur de 3 m environ (information approchée d'après les plans de l'existant et les plans de principe fournis), la réalisation du « programme 2 » produira environ 5 277 m^3 de terres excavées.
Les observations et analyses effectuées sur les sols ont montré, sur une partie des terres du site, des indices organoleptiques suspects et/ou des anomalies en HCT sur la matière brute et/ou en antimoine sur les éluats et/ou sulfates et fraction soluble sur les éluats, non conformes aux critères de l'arrêté du 12 décembre 2014 (cf. *supra*).
Les terres concernées devront être dirigées, à minima, vers une Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (I.S.D.N.D.) pour celles présentant des anomalies en antimoine sur les éluats, supérieures à 3 fois la valeur de l'arrêté, ou vers une filière de type « Biocentre » pour celles présentant, entre autres, des indices organoleptiques suspects et/ou des anomalies en HCT sur la matière brute, ou vers une Installation de Stockage de Déchets Inertes à Seuils Augmentés (I.S.D.I.-S.A.) pour celles présentant des anomalies en antimoine sur les éluats, inférieures à 3 fois la valeur de l'arrêté, sous la réserve de l'acceptation de la part des installations de stockage.
Les autres terres du site, répondant aux critères de l'arrêté, pourront ainsi être dirigées vers une filière de type Installation de Stockage de Déchets Inertes (I.S.D.I.), sous la réserve de l'acceptation de la part de l'installation de stockage.

Sur un volume total d'environ 5 277 m^3 :

- 183 m^3 de matériaux, soit environ 329 tonnes, pourraient être destinés à une I.S.D.N.D.,
- 1 163 m^3 de matériaux, soit environ 2 093 tonnes, pourraient être destinés à une I.S.D.I.-S.A.,
- 3 931 m^3 de matériaux, soit environ 5 110 m^3 foisonnés, pourraient être destinés à une I.S.D.I..

■ 3. Le « programme 3 » n'est pas encore arrêté lors de la rédaction de la partie 1. La présente étude d'impact sera donc complétée ultérieurement.

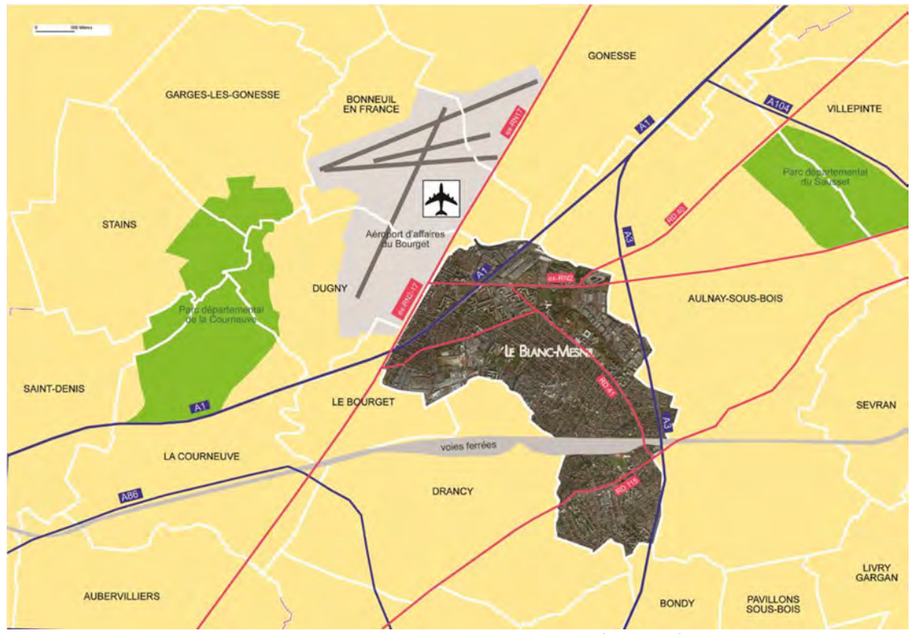
PARTIE 2

L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DU SITE

LE PRÉAMBULE

Les données contenues dans cette partie sont issues du Rapport de Présentation du Plan Local d'Urbanisme de la commune du Blanc-Mesnil. Certains « zooms » sur le secteur du projet sont issus, soit de la « *Monographie du quartier de gare Le Bourget-Aéroport Ligne 17* », réalisée par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (A.P.Ur.) en avril 2016 dans le cadre de son observatoire du Grand Paris, soit des études spécifiques destinées à fonder la présente étude d'impact (sur l'air, la santé, l'acoustique, la géotechnique, l'eau, la faune, la flore, la circulation, l'ensoleillement).

Le territoire de Blanc-Mesnil constitue aujourd'hui un des axes majeurs du développement de la région d'Ile-de-France. On y relève en effet dans des environs la présence d'équipements à vocation économique et culturelle de rayonnement national, voire international : Les plates-formes aéroportuaires du Bourget et de Roissy-Charles-de-Gaulle, le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, la Cité de la Musique et le Parc de la Villette, les Parcs d'Expositions de Villepinte et du Bourget, les zones économiques de Tremblay-Villepinte (Paris-Nord-II), de la Molette, de Garonor, de Parinor, le pôle de développement tertiaire, industriel, et hôtelier de Roissy... La Plaine-Saint-Denis, avec le Stade de France, ainsi que les zones de développement d'Aubervilliers, par leur proximité et la qualité des moyens de transports, existants (tramway, autoroutes A 1 et A 86, R.E.R....) ou projetés (lignes n° 16 et n° 17 du Grand-Paris, train express entre les aéroports du Bourget et de Roissy-Charles-de-Gaulle, et le centre de Paris), concourent à fonder son développement.



La situation de Blanc-Mesnil dans le quadrant nord-est de l'agglomération parisienne

L'affectation du territoire de la commune de Blanc-Mesnil
(source : rapport de présentation du P.L.U.)

Emplacement de l'ilot

2.1. L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

2.1.1. LE CLIMAT ET LA QUALITE DE L'AIR

Les données météorologiques sont issues de la station météo du Bourget, située à la limite occidentale du territoire communal.

2.1.1.1. Les données générales

Le territoire de Blanc-Mesnil est soumis à un climat océanique dégradé. La localisation de la commune au sein de l'urbanisation dense de l'agglomération parisienne provoque une légère élévation de la température d'un ou deux degrés, en fonction des conditions climatiques, par rapport aux zones rurales d'Île-de-France, en particulier par temps calme et anticyclonique. Cet écart est particulièrement notable au lever du jour. La température moyenne annuelle est de 11,2° C, le mois le plus le froid est janvier avec + 4,7° C, les mois les plus chauds juillet et août avec une moyenne supérieure à 20° C.

Mois	Janv	Fév	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Année
Températures minimales moyennes (°C)	0,9	1,3	2,9	5	8,3	11,2	12,9	12,7	10,6	7,7	3,8	1,7	6,6
Températures moyennes (°C)	4	4,5	7,3	9,7	13,7	16,5	18,9	18,8	15,5	11,5	7	5	11,9
Températures maximales moyennes (°C)	6	7,6	10,8	14,4	18,2	21,5	24	23,8	20,9	16	10,1	6,8	15
Moyennes mensuelles de précipitations (mm)	54,3	46,1	53,5	46,5	63,3	57,8	53,6	51,6	53,8	55,5	55,8	55,6	647,3
Moyennes mensuelles d'ensoleillement (h)	55,6	87,5	129,4	172,8	201,4	218,8	239,1	221,1	173,3	125,8	75,2	50,6	1749,5

Ville	Ensoleillement (h/an)	Pluie (mm/an)	Neige (j/an)	Orage (j/an)	Brouillard (j/an)
Moyenne nationale	1 973	770	14	22	40
Le Blanc-Mesnil	**1 749**	**647**	**env. 15**	**env. 19**	**env. 13**
Paris	1 630	642	15	19	13
Nice	2 660	767	1	31	1
Strasbourg	1 633	610	30	29	65
Brest	1 492	1 109	9	11	74

Les données générales du climat à la station du Bourget entre 1971 et 2010 (Source Météo-France)

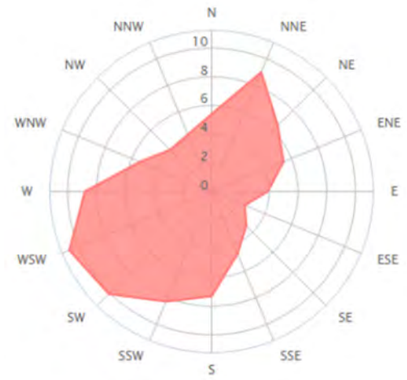
Le nombre de jours de gel (une température minimale inférieure à O° C) atteint 45,9 jours par an, entre octobre et avril.

2.1.1.2. Les précipitations

Les informations fournies par la station météorologique du Bourget pour la période de 1971 à 2010 indiquent des précipitations moyennes annuelles de l'ordre de 647 mm, avec un maximum de précipitation pour le mois de mai (63,3 mm.).

2.1.1.3. Les vents

Les vents dominants sont caractérisés par des vitesses de l'ordre de 9 knots (environ 16,7 km/h) en provenance du sud-sud-ouest (l'azimuth 240) et du nord-est (l'azimuth 20).
Les vents plus violents sont de provenance du sud-ouest majoritairement.
Les vents violents (une vitesse supérieure à 8 m/s) sont peu fréquents.



La rose des vents à la station du Bourget (Source Météo-France)

2.1.1.4. La qualité de l'air

L'activité humaine entraîne l'émission de nombreux polluants. La pollution de l'atmosphère découle de deux sources principales :

- Les sources fixes (le chauffage des bâtiments, les rejets des activités industrielles) ;
- Les sources mobiles (les voitures et véhicules utilitaires près du sol, les avions dans la haute atmosphère, sauf aux abords des aéroports).

Les principaux polluants atmosphériques se classent en deux groupes distincts, les polluants primaires et les polluants secondaires.

- Les polluants primaires sont directement issus des sources de la pollution, quelle que soit leur origine, fixe ou mobile, domestique ou industrielle (les oxydes de carbone, les oxydes de souffre, les oxydes d'azote…) ;
- Les polluants secondaires sont issus de la mutation, dans la basse atmosphère, par le rayonnement solaire et la chaleur, des polluants primaires (l'ozone, les P.A.N. ou nitrates de peroxyacétyle, aldéhydes…).

Les principaux polluants suivis sont le dioxyde de soufre (SO_2), les oxydes d'azote (NO_X), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines PM_{10} et $PM_{2,5}$ (des particules de diamètre inférieur à 10,0 et 2,5 micromètres), l'ozone O_3, et les composés organiques volatils (COV).

La situation de l'Ile-de-France vis-à-vis des polluants normés est satisfaisante pour les polluants indicateurs de la pollution industrielle. Par contre, la situation est particulièrement défavorable pour le dioxyde d'azote et l'ozone. La pollution due au dioxyde d'azote affecte surtout le cœur dense de l'agglomération. La pollution par l'ozone est marquée dans les zones périurbaines et rurales éloignées, particulièrement au sud de la région.

Sur le territoire de Seine-Saint-Denis, le résidentiel-tertiaire et le trafic routier sont les secteurs d'activités les plus fortement émetteurs, en raison de la densité de la population et de l'importance du trafic routier. En quantités moindres, l'industrie manufacturière, principalement le chauffage des locaux industriels, est aussi émettrice. Enfin, en quantités sensiblement plus faibles, la plate-forme aéroportuaire, les chantiers du B.T.P., et le traitement des déchets. Entre 2000 et 2010, les émissions ont diminué sur l'ensemble des polluants des différents secteurs d'activités.
Conformément à la loi sur l'air du 30 décembre 1996, AIRPARIF, organisme chargé de la surveillance de l'air dans l'Ile-de-France, mesure la teneur de l'air, anticipe les épisodes de pollution, évalue l'impact des mesures prises pour réduire les émissions polluantes, informe les autorités et les citoyens.
Dans la région parisienne, AIRPARIF surveille le dioxyde de soufre (SO_2), les particules fines (PM 10 et PM 25), les oxydes d'azote (NOx), l'ozone (O_3), le monoxyde de carbone (CO), et les composés organiques volatils (COV).

Le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, l'ozone, le monoxyde de carbone, et les composés organiques volatils, sont des composés gazeux.
Les particules fines sont des substances solides de diamètre inférieur à 100 µm. Celles d'une taille inférieure à 10 µm, dites PM 10, se répandent dans l'air ambiant, tandis que les autres se déposent à proximité de leur point d'émission.

L'indice européen « CITEAIR » [1] intègre dans un indice, comparable au niveau européen, les mêmes polluants atmosphériques : L'ozone O_3, les dioxydes d'azote NOx, et les particules PM 10,0 (les polluants obligatoires), ainsi que le dioxyde de soufre SO_2, le monoxyde de carbone CO, et les particules PM 2,5 (les polluants complémentaires). Les mesures faites sur la qualité de l'air au cours de l'année 2018 à Blanc-Mesnil, donnent les résultats suivants :

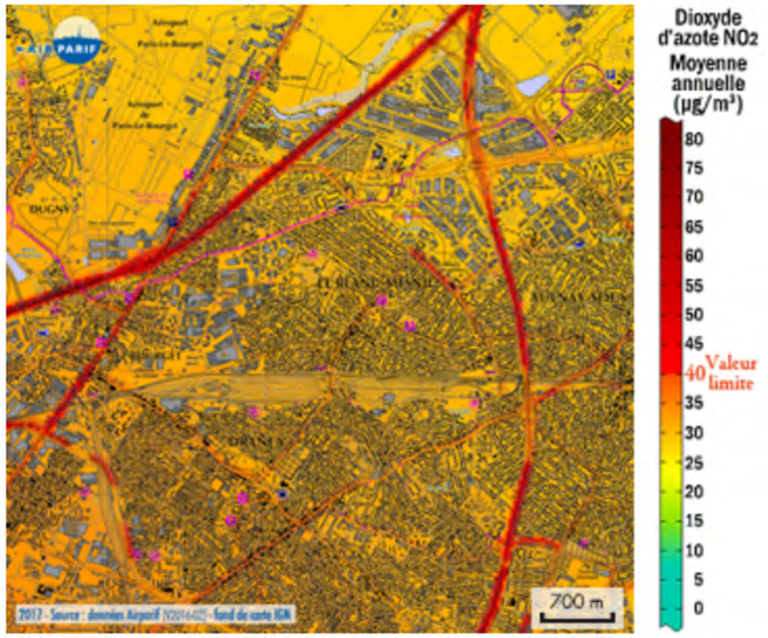
INDICE	NOMBRE DE JOURS	% DU NOMBRE DE JOURS	% DU NOMBRE DE JOURS EN 2014
[0 – 24]	11	3,01 %	2,20 %
[25 – 49]	270	73,97 %	75,55 %
[50 – 74]	78	21,37 %	19,23 %
[75 – 100]	6	1,04 %	2,47 %
[> 100]	0	0,00 %	0,55 %

Source : www.airparif.asso.fr/indices/historique-indice

Les données d'AIRPARIF montrent que les pollutions aériennes proviennent essentiellement de la circulation routière (les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone, les composés organiques volatils, les particules fines, et le dioxyde de carbone), sauf pour le dioxyde de souffre dont la pollution provient du chauffage. Le territoire de Blanc-Mesnil étant desservi par un réseau de gaz, les émanations d'oxydes de carbone sont plus élevées.
En outre, les données recueillies en 2018 dans le cadre de l'indice européen « Citeair » ne montrent aucune évolution notable par rapport aux données publiées en 2014, sinon une légère amélioration concernant les nombres de jours à la pollution « très faible » et « très forte », mais une dégradation concernant le nombre de jours à la pollution « moyenne ».

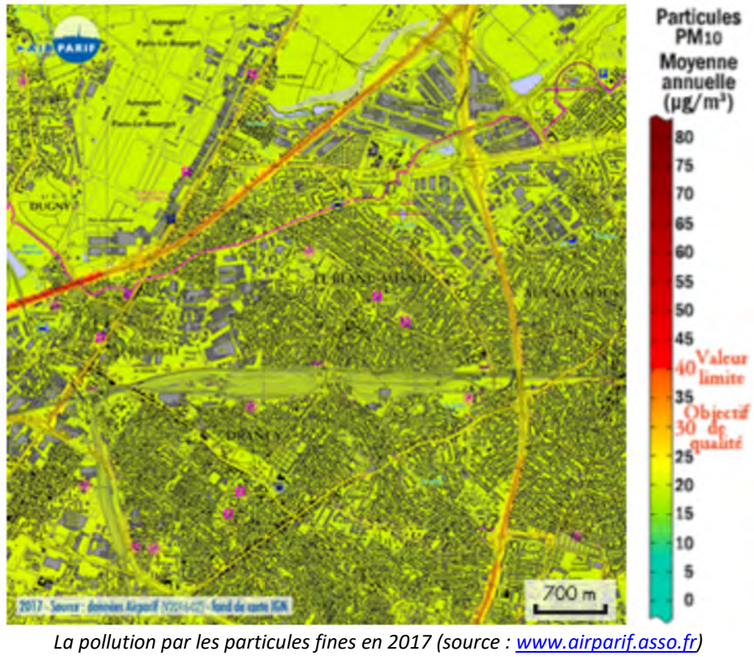
Les cartes à l'échelle des communes présentent les concentrations annuelles en dioxyde d'azote (NO_2) et en particules (PM 10), les deux polluants les plus problématiques dans la région, compte tenu du dépassement chronique de leurs valeurs limites règlementaires.
Pour le dioxyde d'azote sur la commune en 2017, les secteurs concernés par des dépassements des valeurs limites sont les principales voies de circulation, sur un linéaire d'environ 6 kilomètres. Il est estimé que 4 000 habitants de la commune sont affectés par ces dépassements.

La réalisation du projet exposera les 800 futurs résidents, notamment les résidents dont les logements donneront sur l'avenue du 8-Mai-1945 et, dans une moindre mesure, sur la rue de l'Abbé-Niort.



La pollution par le dioxyde d'azote en 2017 (source : www.airparif.asso.fr)

Pour les particules PM 10, les secteurs concernés des dépassements de valeurs limites se concentrent autour des autoroutes A 1 et A 3, sur un linéaire d'environ 5 kilomètres, et, dans une moindre mesure, sur l'avenue du 8-Mai-1945 et la rue de l'Abbé-Niort. Il est estimé que 2 000 habitants de la commune sont affectés par ces dépassements.



La pollution par les particules fines en 2017 (source : www.airparif.asso.fr)

[1] . *L'indice français « ATMO » est relayé par l'indice européen « Citeair » depuis le 1er janvier 2011.*

Les sites sensibles à la pollution atmosphérique sont :

- Les structures d'accueil des enfants en bas-âge (crèches, haltes garderies, etc.) ;
- Les établissements scolaires (écoles maternelles et primaires, collèges, lycées) ;
- Les structures d'accueil des personnes âgées (maisons de retraite, foyers pour personnes âgées) ;
- Les établissements de santé (hôpitaux, cliniques) ;
- Les lieux dédiés à la pratique du sport en extérieur (stades non couverts, piscines non couvertes, tennis non couverts, zones de baignade, parcs, etc.).

On retrouve ces différents types d'établissements sur le territoire de Blanc-Mesnil.

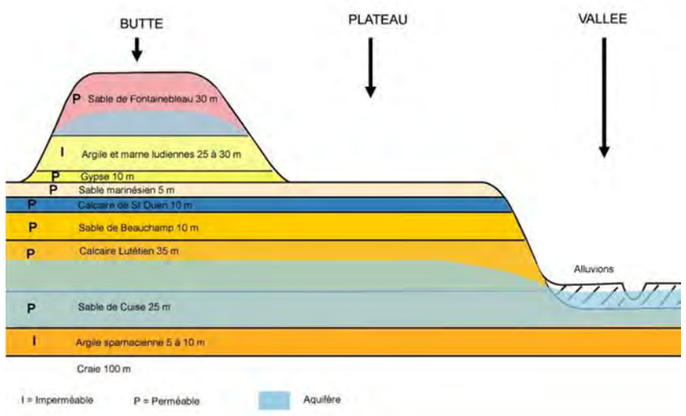
2.1.2. LES SOLS

2.1.2.1. Le relief

Le territoire du Blanc-Mesnil offre une quasi-planéité de son relief : L'altimétrie varie de 43 (au creux de la vallée de la Morée, au nord) à 49 mètres N.G.F. (au niveau de l'avenue Descartes). De ce fait, aucun point géographique naturel saillant ou culminant, c'est-à-dire visible de loin, ou permettant une vue large sur le pourtour, n'émerge dans le paysage.
De fait, les seuls éléments physiques qui modifient le relief sont des éléments artificialisés ou construits : les remblais des infrastructures (des autoroutes notamment), les dénivelés du Parc Urbain, puis le beffroi, le château d'eau, le pont, les tours, les clochers.

2.1.2.2. La géologie

2.1.2.2.a. Les généralités :

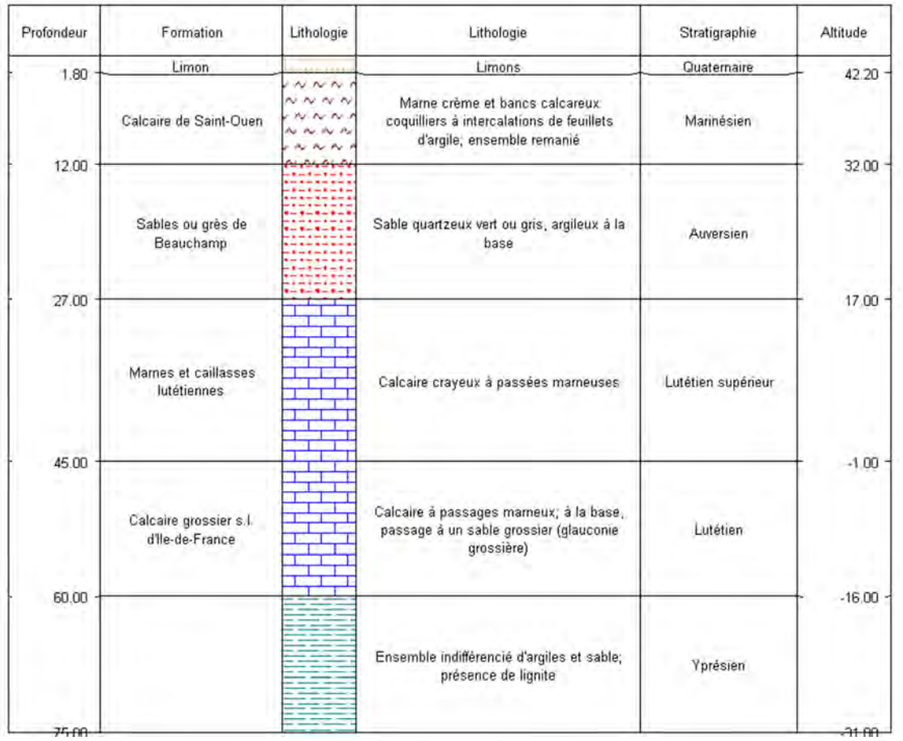


La coupe géologique (source : rapport de présentation du P.L.U.)

La géologie du département de Seine-Saint-Denis s'inscrit dans celle du bassin sédimentaire parisien. Son relief se caractérise selon l'orientation spécifique de l'anticlinal de Bray. Cette orientation de la plaque tectonique a dirigé les retraits des eaux dans la direction nord-ouest/sud-est, dont découlent l'orientation de la Seine et, au nord de Paris, l'émergence des buttes témoins.
Le sous-sol du département est exclusivement constitué de roches sédimentaires dont l'origine est l'accumulation des dépôts détritiques apportés par les vents, les fleuves, et surtout par les grandes étendues d'eau qui se sont succédées (les mers, les lacs, puis les lagunes) et qui occupaient le bassin à l'ère Tertiaire (plus précisément durant l'Eocène et l'Oligocène).
L'analyse morphologique du département révèle l'existence de 3 étages successifs créés par l'érosion différentielle caractérisant le relief. Ces étages se traduisent par :

- Des buttes témoins de l'érosion (formées durant l'Eocène supérieur et l'Oligocène) ;
- Des plateaux (constitués majoritairement de calcaire) ;
- Des vallées creusées dans les plateaux par les cours d'eau (les alluvions).

Dans le nord de la région parisienne, l'anticlinal de Bray fait affleurer les formations lutétiennes et yprésiennes. Ces formations composées de couches calcaires et sableuses sont légèrement inclinées et relativement parallèles entre elles. Elles présentent un pendage moyen de l'ordre de 0,3 %, sans jamais dépasser 3 %.
Les phénomènes d'érosion, dus aux différents cycles de drainage, ont provoqué un enfoncement du réseau hydrographique qui a entaillé les assises géologiques de dureté inégale, créant de petites vallées, dont celle du Croult.



La coupe géologique schématique au droit du Parc Jacques-Duclos (source : rapport de présentation du P.L.U.)

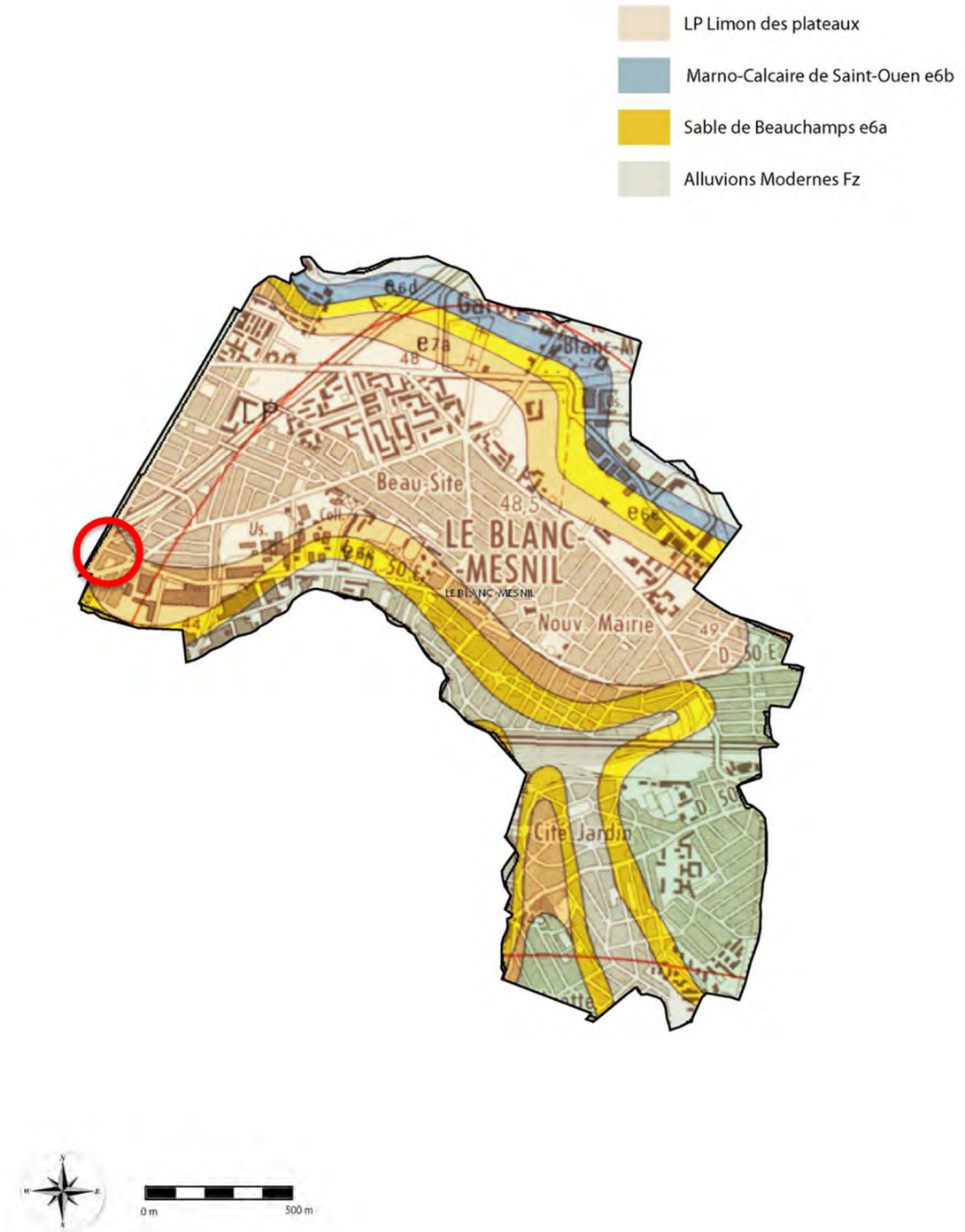
La coupe ci-dessus est précisée au niveau de l'ilot dans la partie 1 de la présente étude.

2.1.2.2.b. Les formations superficielles sur le territoire communal :

- Les limons des plateaux (notés LP sur la carte) : Ces formations, brunes jaunâtres, meubles et assez peu plastiques, sont essentiellement issues de l'érosion durant les dernières glaciations et de l'accumulation des poussières apportées par les vents, qui se sont accumulées au pied des pentes et sur le plateau alors que l'essentiel de la morphologie actuelle était dessinée ; leur épaisseur varie de quelques décimètres à plus de 3 mètres.
- Les alluvions modernes (notées Fz) : Cette formation est particulièrement bien développée dans les vallées de l'Oise et de ses affluents, comme dans les vallées du Croult et du Petit Rosne ; cette couche est assez épaisse ; sur ces secteurs, les alluvions sont souvent marécageuses et peuvent renfermer des niveaux de tourbe de 2 mètres d'épaisseur.

2.1.2.2.c. Les formations du substrat

- Le marno-calcaire de Saint-Ouen (noté e6b) : Cette formation présente des alternances de calcaires lacustres, blancs rosés, crèmes ou grisâtres, tantôt lithographiques, tantôt grumeleux, parfois marneux ou siliceux et d'argiles grasses ou maigres ; la partie supérieure montre des bancs calcaires plus durs, lithographiques, à cassures conchoïdales, parfois silicifiés de gros silex, ainsi que, localement, des niveaux de marnes, d'argiles magnésiennes, et de gypse. Cette formation constitue le support du plateau agricole et affleure en marge des vallées au niveau du haut de versant. Son épaisseur est variable de 5 à 15 mètres.
- Les sables de Beauchamp (notés e6a) : L'Auversien, composé de trois faciès principaux dans la région de Paris, présente un faciès sableux dans le secteur du Parisis. Cette formation assez homogène de sables fins plus ou moins argileux, est traversée par des dalles de grès relativement continues. Ces sables sont localisés sur les versants et ont été érodés au droit du vallon où ils ne subsistent plus qu'à l'état de lambeaux discontinus éboulés. Leur épaisseur varie entre 8 à 13 mètres au niveau du versant.
- Les marnes et caillasses du Lutétien (notés e5) : La partie supérieure du Lutétien a une épaisseur de 10 à 15 mètres ; elle comprend généralement deux niveaux, à sa partie supérieure, des marnes blanches compactes avec des petits bancs calcaires, à sa partie inférieure des calcaires compacts et des caillasses siliceuses associées à des marnes blanches.
- Le calcaire grossier du Lutétien (noté e5) : Cette formation est composée de faciès calcaires (calcaire grossier moyen et supérieur), qui présentent une succession de bancs massifs durs plus ou moins sableux et fossilifères séparés par des bancs marneux tendres. Dans l'ensemble, ces bancs, qui peuvent atteindre plusieurs mètres, sont très compacts mais se chargent de sable vers leur base. Une formation détritique grossière (calcaire grossier inférieur) est toujours présente à la base du Lutétien. Sa coloration verte est due à la glauconie ; on y trouve des grains de Quartz, de Feldspath, de silex, et même des galets verdis qui peuvent atteindre plusieurs centimètres. Le calcaire grossier a dans son ensemble une épaisseur de 35 à 40 mètres, il est très fortement diaclasé.
- Les sables de Cuise (notés e4) : Le Cuisien est constitué par les sables de Cuise, tantôt fins, argileux, verts, et micacés, tantôt plus grossiers et feldspathiques. La couche sableuse présente de nombreuses lentilles argileuses stratiformes et son épaisseur varie de 10 à 15 mètres.
- L'ensemble stratigraphique repose sur les argiles sparnaciennes imperméables.



La carte géologique du territoire de Blanc-Mesnil (source I.G.N.)

2.1.2.3. Le risque de mouvement de terrain

2.1.2.3.a. Le risque de retrait / gonflement des argiles

La strate des marnes est repérée sur la base de données « argiles » du Bureau de Recherche Géologique et Minière (B.R.G.M.) comme étant susceptible de subir des mouvements en fonction de la teneur en eau des sols : Des gonflements à la suite de fortes pluies, des retraits dans les périodes de sécheresse, ainsi que des glissements dans les cas de talutage. Selon la base de données, l'aléa est faible à moyen sur la quasi-totalité du territoire.

Sans danger pour les vies humaines, ce risque concerne principalement les constructions aux fondations peu profondes. La prévention de ce risque n'interdit pas la constructibilité d'un terrain mais implique des règles de construction à adapter en fonction de la nature du sol rencontré.

L'ilot est bien situé dans un secteur présentant un **aléa moyen.**

2.1.2.3.b. Le risque de dissolution du gypse.

Le gypse, un produit naturel, est la matière première du plâtre et est également utilisé pour l'élaboration des ciments. Il a été largement exploité à ciel ouvert mais aussi dans des galeries souterraines (cf. le sous-paragraphe 1.1.2.c.). Les éléments constitutifs du gypse pouvant réagir avec l'eau, les caractéristiques mécaniques de la roche gypseuse vont dépendre essentiellement de l'action de l'eau (l'infiltration le ruissellement, l'humidité) aussi bien dans une carrière abandonnée que dans les fractures naturelles affectant les couches de gypse.
Dans le milieu naturel, des poches, des conduits, ou des galeries de dissolution vont ainsi se développer rapidement tant que les approvisionnements en eaux agressives vis-à-vis du gypse perdurent, conduisant à un risque d'effondrement ou d'affaissement du terrain.
Des études et un repérage du gypse antéludien ont été menés par l'Inspection Générale des Carrières. Un arrêté préfectoral du 21 mars 1986, modifié le 18 avril 1995, délimite les zones de risques liés à la présence d'anciennes carrières souterraines ou à l'existence de poches de dissolution du gypse antéludien.

L'emprise concernée par ce risque est délimité par la limite communale au nord, la limite communale et la rue de La Fontaine à l'est, l'avenue Pasteur, l'avenue de la Division-Leclerc, la rue des Cosmonautes, et l'avenue Descartes, au sud, et par l'autoroute A 1 à l'ouest.

L'ilot est bien situé dans un secteur éloigné des zones soumises au risque de dissolution du gypse**.**

La carte des aléa de retrait / gonflement des argiles (source : www.argiles.fr)

2.1.3. L'EAU

2.1.3.1. Les eaux aériennes

Le territoire de Blanc-Mesnil repose sur un ample bombement de la Plaine de France, ceinturé par trois dépressions :

- Au nord, la vallée de la Morée, dont l'altitude varie de 43 mètres à 41 mètres ;
- A l'est, la confluence de la Morée et du Sausset, dont l'altitude est de 47 mètres ;
- Au sud, la vallée de la Molette, un affluent de la Morée.

Le territoire est donc irrigué par deux rus, la Morée et la Molette :

- Longeant la limite septentrionale, la Morée est canalisée par des cuvelages en béton et court partiellement à ciel ouvert ; des bassins de retenue ont été aménagés en plusieurs points. Une partie de ses abords a été traitée en espaces paysagers, dans le cadre d'un projet d'usine de traitement des eaux usées, formant une coulée verte de qualité.
- La Molette traverse le sud du territoire communal depuis celui de Bondy. Elle remonte jusqu'au Square Stalingrad et traverse les voies ferrées pour ensuite dessiner la limite communale avec Drancy. L'intégralité de son cheminement blanc-mesnilois est enterré et cuvelé. La Molette, busée, n'est physiquement plus perceptible en surface.

La Molette rejoint la Morée en aval, entre Dugny et le parc de la Courneuve, où est aménagé le site du centre de régulation et d'épuration des eaux pluviales d'Ile de France, où de nombreux et vastes bassins ont été creusés pour recueillir les eaux de ruissellement de la région.

Le bassin du parc Jacques-Duclos

Le bassin du Pont-Yblon

Les deux rus servent d'exutoire aux eaux pluviales et sont donc raccordés aux réseaux d'assainissement départementaux.
Dans le cadre de ses travaux pour la diminution des zones inondables, le Département de Seine-Saint-Denis et la commune de Blanc-Mesnil ont créé une série de bassins de rétention.

- Le bassin du Pont-Yblon, aménagé par le Département au nord-ouest du territoire communal, présente des milieux intéressants pour la faune et la flore.
- Un bassin a été aménagé au début des années 1990 dans le parc Jacques-Duclos ; il couvre une superficie d'environ 1 900 m² et rafraîchit le parc en été.
- Un second bassin a été ouvert dans la Z.A.C. du Cœur de Ville en 2005 ; la Place Gabriel-Péri (aussi appelé la «Place de l'Eau»), accompagnée d'un ruisseau et d'un bassin « à marée », offre une halte rafraîchissante en centre-ville.

Les premiers aménagements prenant en compte le rejet des eaux pluviales à la parcelle grâce au règlement du P.L.U., développent des espaces hydrophiles de qualité (notamment au niveau du lycée Jean-Moulin et du centre commercial Plein-Air).
Le niveau de la nappe phréatique est assez élevé, notamment au sud, ce qui entraîne une contrainte pour les constructions (notamment le cuvelage des parkings souterrains). La limitation de l'imperméabilisation du sol ainsi que la réalisation d'aménagement de surface, participant à la gestion du ruissellement, contribuent à diminuer les risques d'inondation.

2.1.3.2. Les zones humides

L'ilot est éloigné, à la fois des rus, ouverts ou busés, et des zones humides, avérées ou potentielles, définies par l'article 2 de la loi du 3 janvier 1992 (la « Loi sur l'Eau »), et recensées par une étude de la D.I.R.E.N.. Ces dernières sont situées au long de la vallée de la Morée, dans le parc Jacques-Duclos, et autour du collège Descartes.

Les zones humides et potentiellement humides sur le territoire blanc-mesnilois (source : rapport de présentation du P.L.U.)

2.1.3.3. Les eaux souterraines

Le territoire du Blanc-Mesnil est concerné par deux nappes souterraines :

- La nappe alluviale, au droit du ruisseau de la Morée ;
- La nappe de l'Éocène du Valois, et plus particulièrement la nappe des Sables de Beauchamp et la nappe du Lutétien-Yprèsien, sur tout le territoire communal (la masse d'eau HG 104).

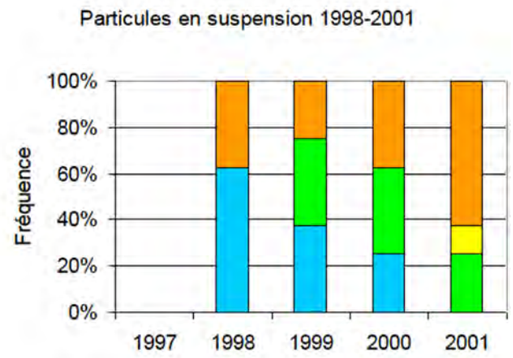
2.1.3.3.a. La nappe de l'éocène du Valois

La nappe de l'Éocène du Valois, au nord-est de Paris, correspond à l'affleurement des formations de l'Oligocène supérieur (qui se poursuit également dans la masse d'eau 3 105). La masse d'eau est limitée au sud par la Marne, au sud-ouest par la Seine. Elle concerne la plaine de France et la plaine du Valois.
La nappe des sables de Beauchamp est souvent en équilibre avec les rivières, car elle communique avec les nappes alluviales. L'Ourcq est un axe de drainage particulièrement important de la nappe du Lutétien-Yprésien.

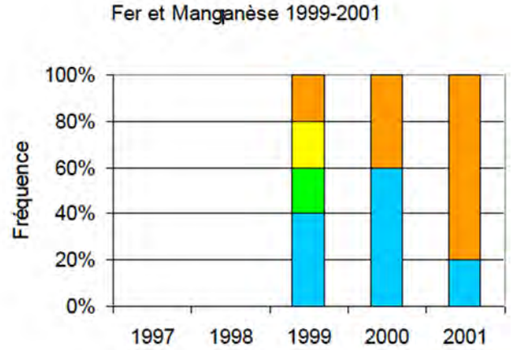
D'après le Système d'Information pour la Gestion des Eaux Souterraines (S.I.G.E.S.) de Seine-Normandie, la nappe se situe à un niveau d'environ 30 mètres N.G.F..

La nappe HG 104 présente une qualité variée, en fonction des critères :

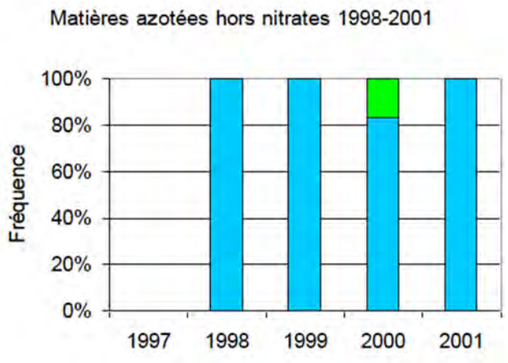
L'altération par les particules en suspension :



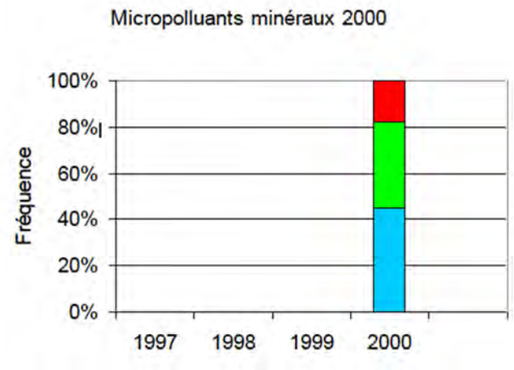
L'altération par le fer et le manganèse :



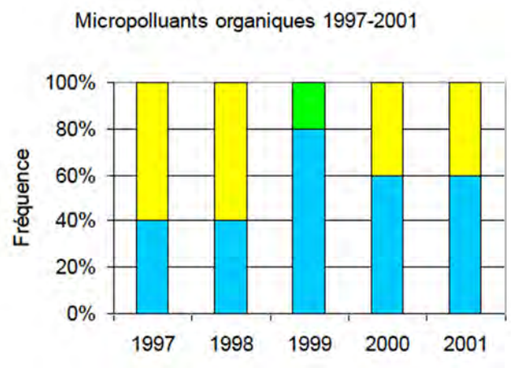
L'altération par les matières azotées hors nitrates (l'ammonium et éventuellement les nitrites) :



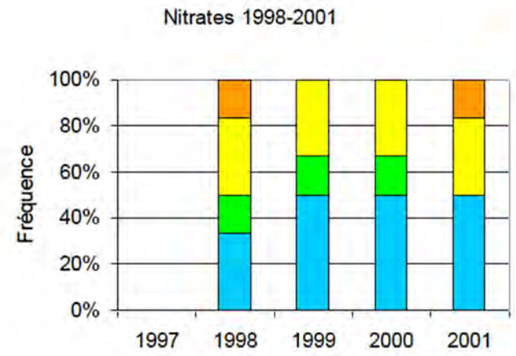
L'altération par les micropolluants minéraux (les métaux) :



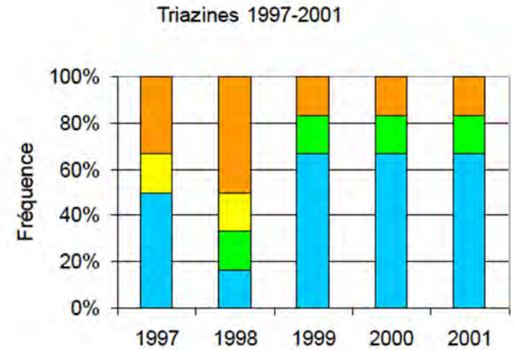
L'altération par les micropolluants organiques (les solvants chlorés [HAP], les PCB, et éventuellement les OHV) :



L'état patrimonial Nitrates :



L'état patrimonial phytosanitaire l'altération par les Pesticides, l'altération par les Triazines :



2.1.3.4. Le risque d'inondation

La commune du Blanc-Mesnil est concernée par :

- Un risque d'inondation par ruissellement pluvial ;
- Un risque d'inondation par débordement indirect, dû à la remontée de la nappe phréatique.

2.1.3.4.a. Le risque d'inondation par ruissellement pluvial

Le relief relativement plat du territoire communal l'expose aux inondations. Les orages violents d'été restent actuellement le principal risque. L'accélération de l'urbanisation du territoire à partir des années 1950 a également conduit à une imperméabilisation accrue des sols et à l'augmentation du ruissellement rapide pluvial lors des orages violents.
Ces phénomènes climatiques ont fait l'objet d'arrêtés de catastrophe naturelle (6 arrêtés entre 1990 et 2001). Cette maîtrise du ruissellement est donc un enjeu en matière d'urbanisme. En cas de fortes pluies, lors des orages violents, la commune peut être concernée par des inondations pluviales comme ce fut le cas en juin 1994 et en août 1995 dans le secteur situé au sud de la route départementale 41, ce secteur correspondant au réseau unitaire de collecte des eaux pluviales.

Malgré tous les efforts engagés par le Département de la Seine-Saint-Denis et la commune du Blanc-Mesnil, ce risque d'inondation n'est pas à exclure lors des orages violents, à la suite d'une pluviométrie exceptionnelle.

La prévention est l'objet de plusieurs mesures :

- L'alerte météorologique : Pour assurer la sécurité météorologique des personnes et des biens, Météo-France est chargée, pour cette mission, de fournir l'information nécessaire aux services de la Sécurité Civile en matière d'évènements météorologiques dangereux, qualifiés d'exceptionnels, et d'informer le grand public par la voie radiophonique et télévisuelle.
- L'information préventive : Une information préventive des populations sur les risques encourus et les mesures de sauvegarde prises pour les en protéger est faite par la Ville à partir des informations transmises par le préfet.

Des travaux préventifs ont en outre été réalisés : Quatre bassins de rétention ont été implantés sur le territoire de Blanc-Mesnil ; ces bassins permettent de contenir le trop-plein des eaux pluviales en cas de fortes précipitations :

1. Le bassin du Pont-Yblon,
2. Le bassin du Vieux-Blanc-Mesnil, situé au rond-point Pablo-Néruda,
3. Le bassin du Plateau-Montillet, situé près de l'avenue Jean-Jaurès,
4. Le bassin du Square Stalingrad.

Ces ouvrages sont apparus comme le moyen le mieux adapté pour soulager le réseau d'assainissement par temps de pluie, et limiter le risque d'inondation. En maîtrisant les écoulements et en favorisant la décantation des matières en suspension, les bassins réduisent aussi la quantité de polluants envoyée dans les rivières.
Lors d'une pluie, le niveau d'eau peut monter de plusieurs mètres dans les égouts. À partir d'un certain niveau, une partie de l'eau passe par-dessus un seuil pour aller dans le bassin, et y être stockée pendant quelques heures.

En tout état de cause, l'ilot est situé dans une zone soumise à un faible risque d'inondation.

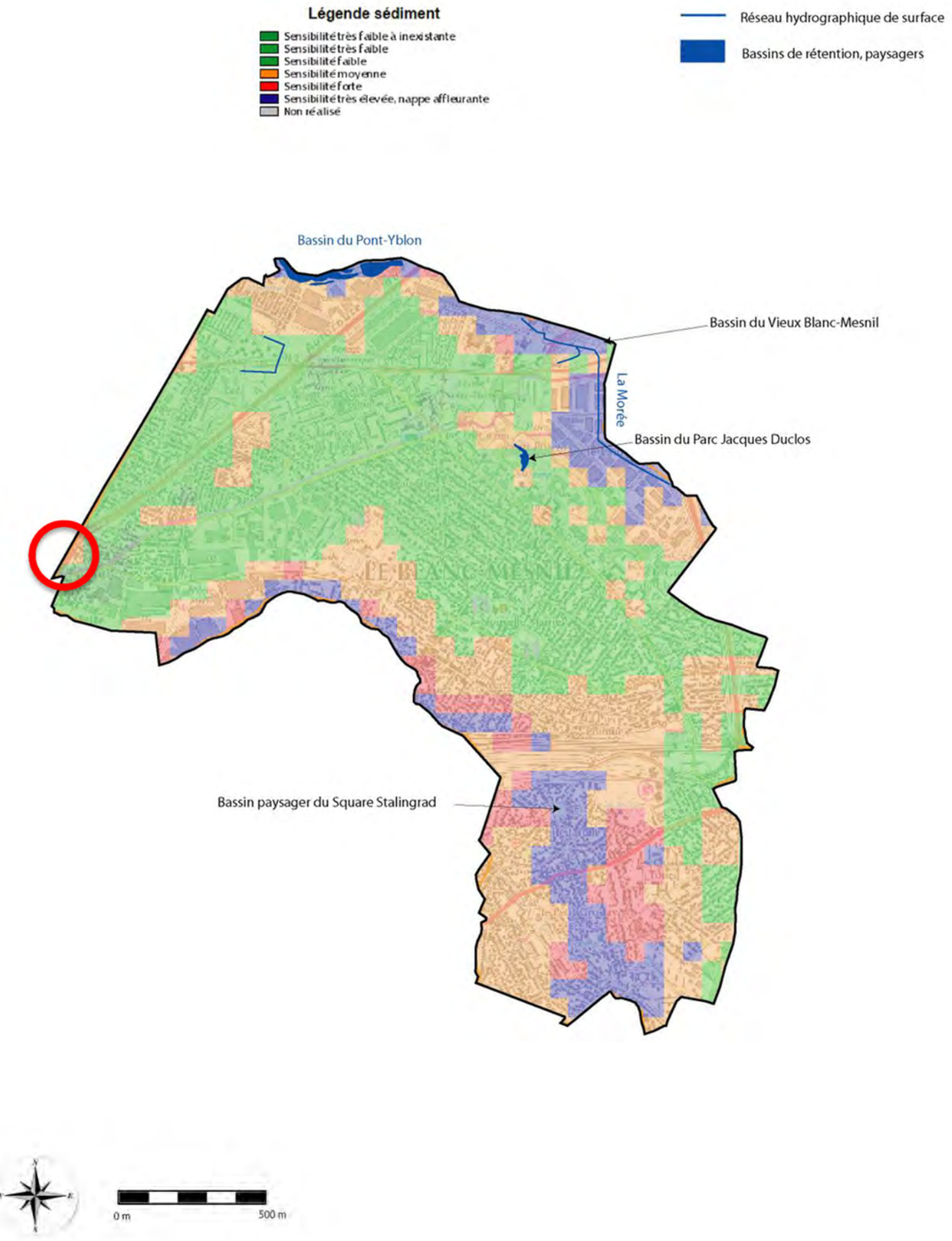
2.1.3.4.b. Le risque d'inondation par remontée de la nappe phréatique

Sur le territoire de Blanc-Mesnil, le risque d'inondation par une remontée de la nappe découle de la topographie du territoire ainsi que des axes de ruissellement. En effet, les zones où le risque de remontée de nappe est élevé, correspondent aux zones où les ruissellements se concentrent. Est ainsi identifiée une corrélation entre les zones à fortes sensibilités de la remontée de la nappe et les possibilités de saturation des réseaux d'évacuation des eaux pluviales.
Ces phénomènes peuvent ainsi, accroître le risque d'inondation sur certains secteurs.

En tout état de cause, l'ilot est situé dans une zone soumise à un faible risque d'inondation.

2.1.3.4.c. La prévention du risque d'inondation

Aucun Plan de Prévention des Risques d'Inondation (P.P.R.I.) n'est prescrit sur le territoire de Blanc-Mesnil à ce jour.



Le risque d'inondation sur la commune du Blanc-Mesnil (source : rapport de présentation du P.L.U.)

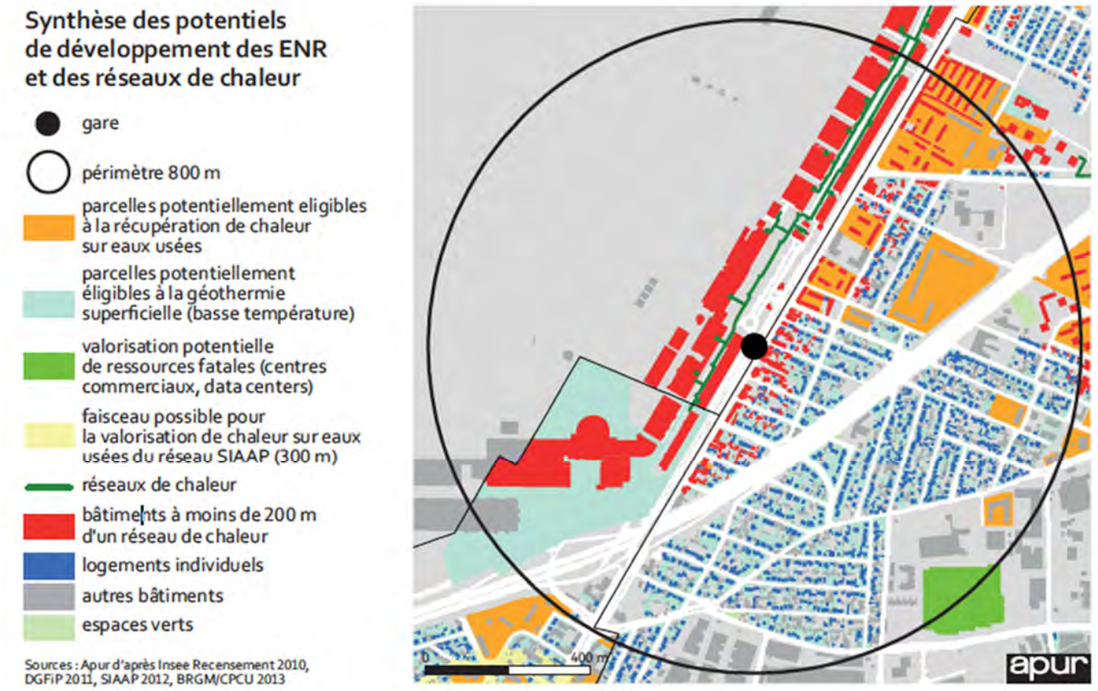
2.1.4. L'ENVIRONNEMENT THERMIQUE

Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence dans le quartier des îlots de chaleur importants, correspondant aux grandes emprises d'activités présentes dans le quartier, à commencer par la zone aéroportuaire du Bourget et la zone industrielle de la Molette au sud-est, auxquelles s'ajoute la traversée de l'autoroute A 1. Les jardins privés peinent à jouer un rôle de régulateur thermique, les espaces verts des grands ensembles comme la Cité de la Justice ou la plaine Just-Héras paraissant plus efficaces en la matière.
L'ilot n'est impacté que sur sa frange donnant sur l'avenue du 8-Mai-1945.

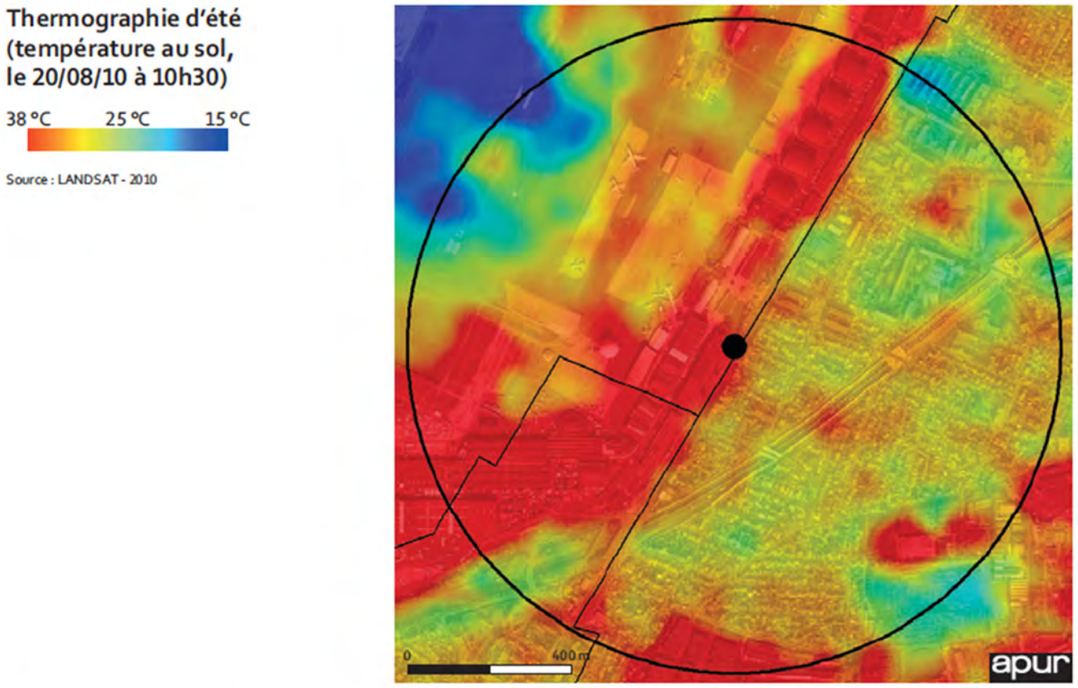
Des relevés thermographiques d'hiver montrent de leur côté les déperditions de chaleur occasionnées par des bâtiments mal isolés, notamment au niveau des locaux d'activités.

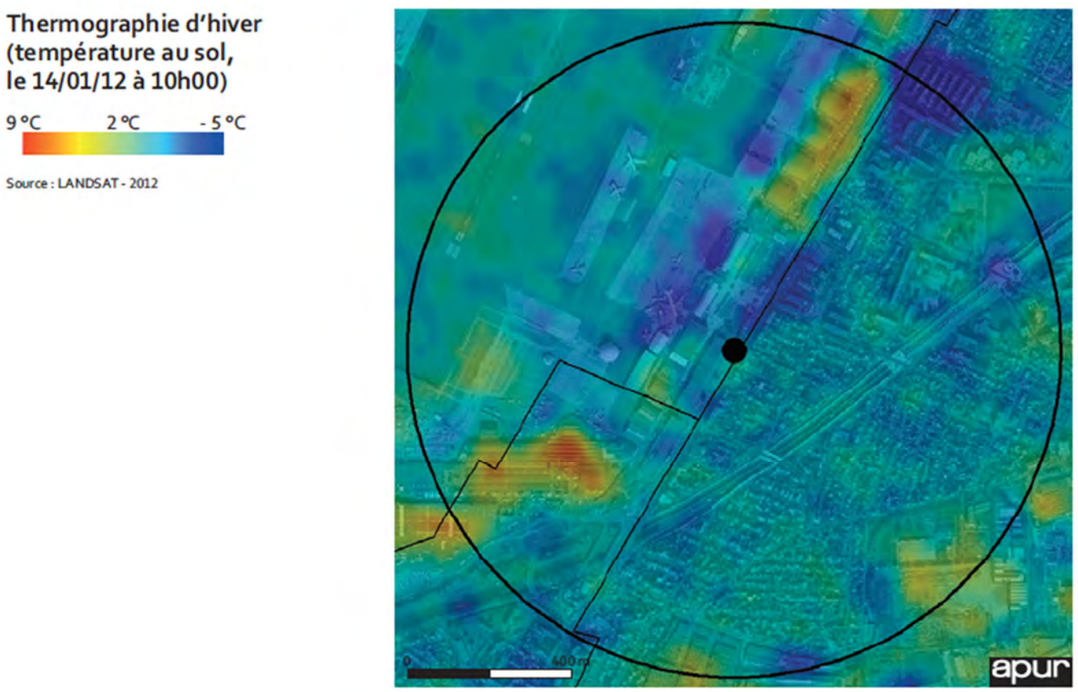
Deux réseaux de chaleur se trouvent d'ores et déjà dans le quartier ou à proximité :
- Le réseau chaud d'Aéroports de Paris ne concerne actuellement que l'aéroport,
- Le réseau du Blanc-Mesnil, dont Blanc-Mesnil-Energie-Services (du groupe Coriance-Nord) est l'opérateur, irrigue une grande partie du grand ensemble des Tilleuls.

Les bâtiments colorés en rouge sur le carte ci-dessous correspondent ainsi à ceux situés dans un rayon de 200 mètres autour d'un de ces réseaux et pouvant potentiellement bénéficier d'une densification du réseau.
L'ilot n'est inscrit dans ce rayon que sur le « terrain 2 » :



La carte de synthèse des potentiels de développement des énergies renouvelables et des réseaux de chaleur (source : A.P.U.R., monographie du quartier de la gare Le-Bourget-Aéroport)





Les relevés thermographiques d'été et d'hiver dans le quartier (source : A.P.U.R., monographie du quartier de la gare Le-Bourget-Aéroport)

2.2. L'ENVIRONNEMENT NATUREL

2.2.1. L'ENVIRONNEMENT NATUREL, LA TRAME VERTE

Après un riche passé agricole, la commune du Blanc-Mesnil est aujourd'hui presque totalement urbanisée. Les exploitations ont disparu, et les espaces naturels, boisés ou cultivés, de grande superficie sont rares :

- Le Parc Jacques-Duclos, qui couvre près de 24 hectares au Nord de la commune, développe des ambiances bucoliques intéressantes, avec des peuplements forestiers avantageux autour des bassins de retenue en eau, complétés par une plaine de jeux dégagée en rive de l'avenue Descartes,
- Au nord de la commune également, le complexe des bassins de rétention géré par le Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis développe un paysage végétalisé de bonne ampleur (mais il n'est pas accessible au public, et ne se livre que difficilement au regard, au pied d'un échangeur autoroutier...),
- Plusieurs grands secteurs sportifs (le stade Jean-Bouin, le stade Paul-Eluard, le stade J.-Héras...) offrent également des horizons dégagés dans le paysage urbanisé, même si la nature « végétale » des lieux reste un peu artificielle,

Les franges de certaines infrastructures, comme les talus en remblai de l'autoroute A3 par exemple, sont largement boisées, bien que peu accessibles.

Sur une superficie totale de 807 hectares, la ville de Blanc-Mesnil compte 68 hectares d'espaces verts publics répartis sur 190 sites, soit 1/12^{e} de son territoire. Le ratio est donc de 12,7 m² par habitant.

L'ilot est éloigné des principaux jardins ouverts au public : Le Parc Jacques-Duclos, le bassin du Pont-Yblon, les jardins familiaux du Vert-Mesnil.

La trame verte (le couvert végétal existant) est donc massivement constituée par des éléments épars, parfois contigus :

- Les jardins privatifs des secteurs pavillonnaires (qui couvrent près de la moitié du territoire communal) ;
- Les espaces verts des quartiers d'habitat collectifs, souvent largement arborés ;
- Les plantations d'alignement sur diverses voies de la commune (le quartier du Square-Stalingrad notamment, l'avenue de la Division-Leclerc, l'avenue Pasteur, etc...) ;
- Les mails et places, les squares et carrefours, abondamment fleuris par les soins du Service des Espaces Verts de la commune ;
- Les alignements d'arbres de haute-tige (des peupliers le plus souvent, du fait de la présence de l'eau à une faible profondeur) au droit de l'emprise de la S.N.C.F., ou au Sud de la commune.

Néanmoins, la présence végétale sur les espaces publics reste disparate, voire insuffisante, et ne complète pas avec beaucoup d'évidence la trame urbaine.

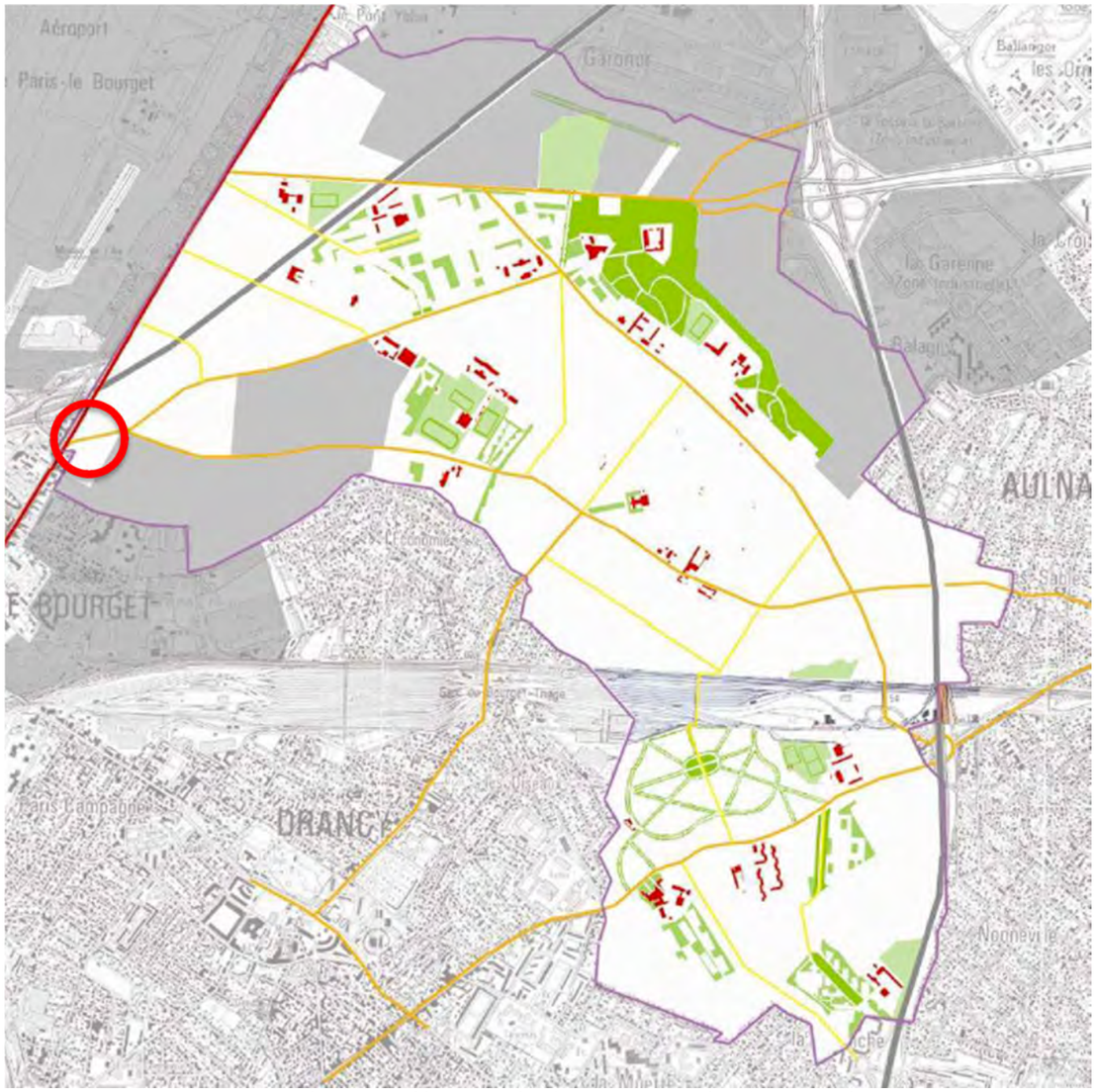
La ville gère 4,5 hectares de squares et de jardins, 2 800 m² de massifs fleuris, et 42 hectares de pelouses, ainsi que 140 jardinières posées sur des barrières, 136 jardinières implantées au sol, 44 bac d'orangerie, 61 mâts fleuris, 22 kilomètres de plantation d'alignement, 4 967 arbres et 4 883 arbres isolés (soit près de 15 700 arbres sur le domaine public).

Le parc Jacques-Duclos (source : rapport de présentation du P.L.U.)

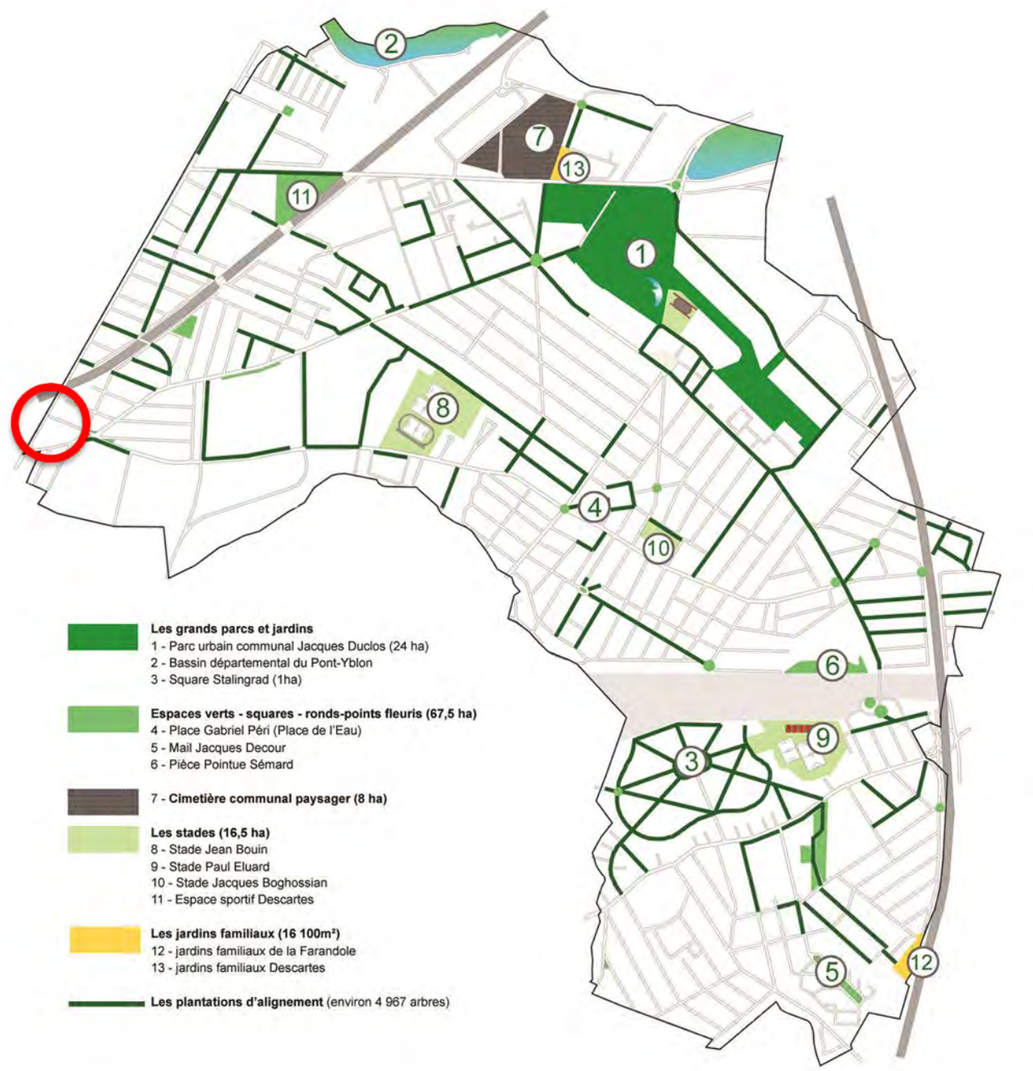
Une allée du Square-Stalingrad
(Source : rapport de présentation du P.L.U.)

L'avenue de la Division-Leclerc

L'ilot est bordé par un unique alignement d'arbres, planté sur le terre-plein séparant l'avenue du 8-Mai-1945 de la rue Marcel-Paul, sa contre-allée. Cet alignement est doublé, quoique de manière plus lâche, par celui planté sur la partie occidentale de l'avenue, sur le territoire de Bourget.
Un autre alignement existe sur le flanc méridional de l'avenue Charles-Floquet, au droit de la zone industrielle de la Molette.
Enfin, le carrefour entre la rue de l'Abbé-Niort, l'avenue Charles-Floquet, l'avenue Aristide-Briand, et la rue Marcel-Legrand, à la pointe orientale de l'ilot, comporte sur ses terre-pleins latéraux, plusieurs arbres isolés, formant deux squares minuscules, sur la pointe entre les deux dernières voies, et sur le triangle entre la rue de l'Abbé-Niort, l'avenue de la Défense-du-Bourget, et la rue Roger-Vellut.



La trame verte du territoire blanc-mesnilois (source : rapport de présentation du P.L.U.)



Les parcs, les jardins, et les alignements d'arbres du territoire blanc-mesnilois (source : rapport de présentation du P.L.U.)

2.2.2. L'ENVIRONNEMENT, LA FAUNE ET LA FLORE

2.2.2.1. La faune

À Blanc-Mesnil, dont le territoire est presque entièrement urbanisé, la faune est représentée par les espèces caractéristiques de la petite faune urbaine.
À l'exception de la faune domestique, seules les espèces adaptées – ou adaptables - à un tissu urbain dense et à une population importante, parviennent à survivre : des rongeurs divers, des renards parfois, des moineaux et des pigeons domestiques… Certaines, inféodées aux activités humaines et trouvant leur pitance dans les déchets urbains, connaissent un développement notable, et parfois préoccupant pour la santé et la salubrité publiques.

La biodiversité dans les espaces urbains reste néanmoins insuffisante. Le développement de la trame verte dans la nappe pavillonnaire favorisera les échanges entre les habitats, et renforcera la richesse de la biodiversité.

Dans les zones pavillonnaires peu denses, la faune avicole est plus étendue : les nombreux arbres, dont les arbres fruitiers, sauvages ou cultivés, apportent des ressources diverses et abondantes aux espèces rencontrées.

Aucune espèce n'est particulièrement protégée sur le territoire de Blanc-Mesnil.

2.2.2.2. La flore

S'il ne délimite aucun espace boisé classé au titre de l'article L.113-1 du Code de l'Urbanisme, le document graphique du P.L.U. de Blanc-Mesnil délimite plusieurs « *espaces verts protégés au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme* » : Le parc Jacques-Duclos et ses prolongements, le square Stalingrad, l'allée centrale du boulevard Jacques-Decour, notamment. Ces espaces verts regroupent les principaux massifs boisés du territoire communal.

Près de l'ilot, le document graphique du P.L.U. délimite une bande de « plantations à réaliser » autour du Carré des Aviateurs. Visibles depuis l'avenue Charles-Floquet, ces « plantations » permettront de dissimuler un peu les bâtiments industriels du Carré depuis l'espace public.

Toutefois, la espaces libres de la nappe pavillonnaire, comme les « espaces verts » des « grands ensembles », comportent de très nombreux arbres, qui donnent un caractère très vert à l'espace urbain ; les cœurs arborés des ilots sont cependant peu perceptibles des rues, sauf autour des « grands ensembles », tant les pavillons sont rapprochés, et souvent mitoyens, tant les jardins sont parfois encombrés d'annexes, de garages, ou d'abris divers.

La flore urbaine de Blanc-Mesnil ne comprend pas d'essence protégée à un titre particulier.

2.3. L'ENVIRONNEMENT URBAIN

2.3.1. LE PAYSAGE URBAIN

2.3.1.1. La formation du tissu urbain

2.3.1.1.a. De l'époque gallo-romaine à l'aube des temps modernes

Le territoire de l'actuelle commune de Blanc-Mesnil, se situe sur la frange orientale de l'ancienne route gallo-romaine menant de Lutèce aux contrées Nord de l'Empire (la route des Flandres, devenue la route nationale 2, puis la route départementale 932), où quelques collectivités humaines étaient établies depuis les temps reculés.
La première trace du lieudit de Blanc-Mesnil apparaît dans un acte royal de 1060, sous le nom de *Mansionale Blavum*, devenu, au fil du temps, Blanc-Mesnil (la Maison-Blanche) au XII^{e} siècle.

Pendant près de quatre cents ans, la petite seigneurie du Blanc-Mesnil reste sous l'autorité de l'Abbaye de Senlis, et la construction d'une "chapelle du titre de Notre-Dame" suscite un pèlerinage du XIV^{e} au XVI^{e} siècle, puis de façon plus modeste au XVII^{e} siècle. Le village du Bourget reste un fief vassal du fief de Blanc-Mesnil.
L'accès aisé à la chapelle Notre-Dame, à partir de la Voie Royale de Paris à Soissons (l'actuelle avenue du 8-Mai-1945), par le Chemin dit de Notre-Dame, (l'actuelle avenue Descartes) ainsi que le rayonnement du pèlerinage, entraînent un certain développement du hameau, autour du lieu marial et de ses dépendances (l'actuel « Vieux Pays »).

En 1475, l'Abbaye de Senlis cède le domaine de Blanc-Mesnil à un riche laïc parisien, qui bâtit un château, au centre d'un dispositif formé de l'allée domaniale, greffée sur la route royale, et d'une allée transverse, menant au fief du Coudray [2], et d'un parc agrémenté de terrasses et de jardins.

Un essai de restitution du château de Blanc-Mesnil (source : Franck Devedjian, Restitutions 3D art et archéologie antique et moderne)

Au XVIII^{e} siècle, la chapelle Notre-Dame de Blanc-Mesnil n'est plus qu'une médiocre église paroissiale, mal entretenue par une fabrique trop pauvre ; elle traverse non sans dommages la période révolutionnaire, et est abattue sans autre forme de procès en 1823, du fait de son mauvais état.
Abandonné et pillé pendant la période révolutionnaire, le château disparaît en 1800.

[2] *La première est l'actuelle avenue Descartes, la seconde est l'actuelle avenue Massenet ; toutefois, la dissolution de cette dernière au niveau du parc Jacques-Duclos, l'absence de traitement qualitatif de la première, et les aménagement routiers, voire autoroutiers, de la route nationale 2, ont fait disparaître les traces du passé au détriment de la qualité urbaine.*

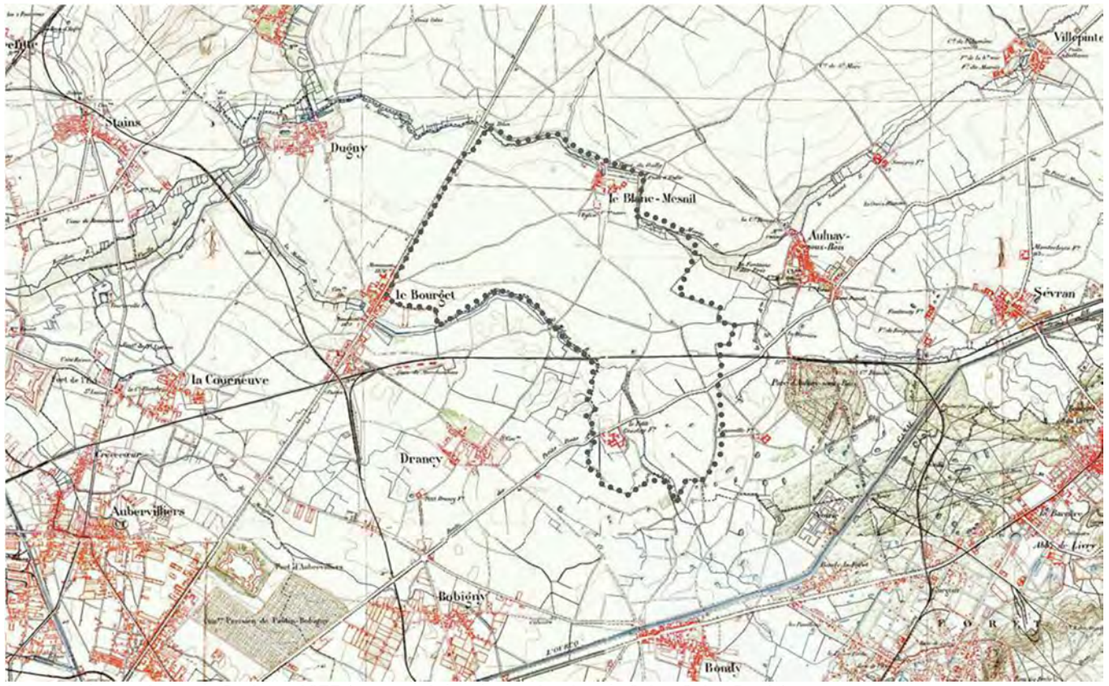
De l'époque gallo-romaine à l'aube des temps modernes, le territoire de Blanc-Mesnil a finalement peu changé.

La carte de l'abbé Delagrive et le dispositif autour du château

En vertu du décret du 14 septembre 1789, la paroisse de Blanc-Mesnil, qui compte alors 110 habitants, est rattachée à la municipalité d'Aulnay-les-Bondy, puis le 9 décembre 1792, érigée en une commune autonome.

2.3.1.1.b. L'arrivée du chemin de fer et le début des lotissements

La construction de la ligne de chemin de fer de Paris à Soissons, en 1858, ainsi que l'aménagement d'une gare à Drancy, en 1868 (puis à Blanc-Mesnil, en 1980), vont marquer le véritable essor de la commune.
Ensuite, en 1896, la Compagnie des Chemins de Fer du Nord fait construire, sur une bande de terre jouxtant la voie ferrée, une dizaine de pavillons qu'elle vend à des cheminots. Au début du XX^{e} siècle, le "Hameau des Sables" (du nom du lieudit) s'étend à près de 270 pavillons individuels avec leurs jardins potagers, vendus à crédit. Le "Hameau des Sables" est le premier lotissement de Blanc-Mesnil, suivi, dès 1905, par 17 lotissements, puis 29 lotissements et 6 000 pavillons en l'espace de douze ans. Une nouvelle trame viaire, diverse, mal raboutée, se superpose à la maigre trame de l'époque agricole (des trames orthogonales associées des lotissements les plus anciens aux formes autonomes, curvilignes, de la cité Stalingrad ou rayonnantes du lotissement du Gué-du-Coudray).



La carte des environs de Paris en 1877 (source : Atlas du patrimoine de Seine-Saint-Denis)

Face à un développement urbain incontrôlé et médiocre (les « mal-lotis » des années 20), la Ville de Blanc-Mesnil engage au cours des années 30 un effort d'équipement des quartiers neufs, notamment en construisant des rues et des réseaux d'adduction en eau potable et d'évacuation des eaux usées.
L'essentiel de la nappe pavillonnaire couvre la partie centrale de la commune, mais également les abords de l'ancienne route nationale et, selon les opportunités foncières, l'ensemble des quartiers sud, dans la continuité des quartiers pavillonnaires d'Aulnay-sous-Bois et de Drancy.
Le "barycentre" du Blanc-Mesnil ripe alors naturellement vers les nouvelles zones habitées : Dès 1912 (la commune compte alors 1 770 habitants), la mairie quitte le "Vieux Pays" pour le cœur des nouveaux quartiers.
De 3 893 habitants en 1921, la commune passe alors à 10 688 habitants en 1926, puis 19 343 en 1931. En dix ans, la population du Blanc-Mesnil est ainsi multipliée par 5. L'expansion des lotissements trouve sa limite aux alentours de 1935, faute de lots disponibles.
Ainsi, morceau par morceau, près de 340 hectares ont été lotis en l'espace de trente à quarante ans, ce qui représente plus de 40 % de la superficie du territoire communal.
Dès la fin de la Première Guerre Mondiale, la zone industrielle de la Molette est aménagée à proximité de la voie de chemin de fer.

2.3.1.1.c. L'aménagement de l'aéroport du Bourget et le développement des activités industrielles

A proximité du Blanc-Mesnil, alors que des activités aéronautiques se sont développées dès 1910 sur le territoire voisin du Bourget, la création d'un aérodrome, dénommé "Aéropolis", est décidée sur un vaste espace non bâti, distant de six kilomètres seulement de Paris.

A partir de cette époque, le terrain d'aviation du Bourget s'étend, jusqu'à attirer de nombreux constructeurs et compagnies d'aviation qui installent leurs hangars autour de l'aérogare et au long de la route nationale 2.

Ces activités industrielles entraînent la construction des premières habitations à bon marché, destinées à accueillir les ouvriers nécessaires au développement des entreprises. La croissance pavillonnaire, dite continue, est alors limitée dès le milieu des années 1930 par quelques obstacles physiques (les emprises ferroviaires avec l'installation de la gare de triage du Bourget, les emprises industrielles de la Molette).
Avant la Seconde Guerre Mondiale, la commune de Blanc-Mesnil est donc devenue une vraie ville, avec son centre, ses quartiers d'habitat pavillonnaire ou collectif, ses équipements publics, une zone industrielle reliée à la gare de triage du Bourget. Seul, l'ancien village, le "Vieux Pays", reste encore à cette époque isolé dans un environnement rural.

2.3.1.1.d. La reconstruction et la période des grands ensembles

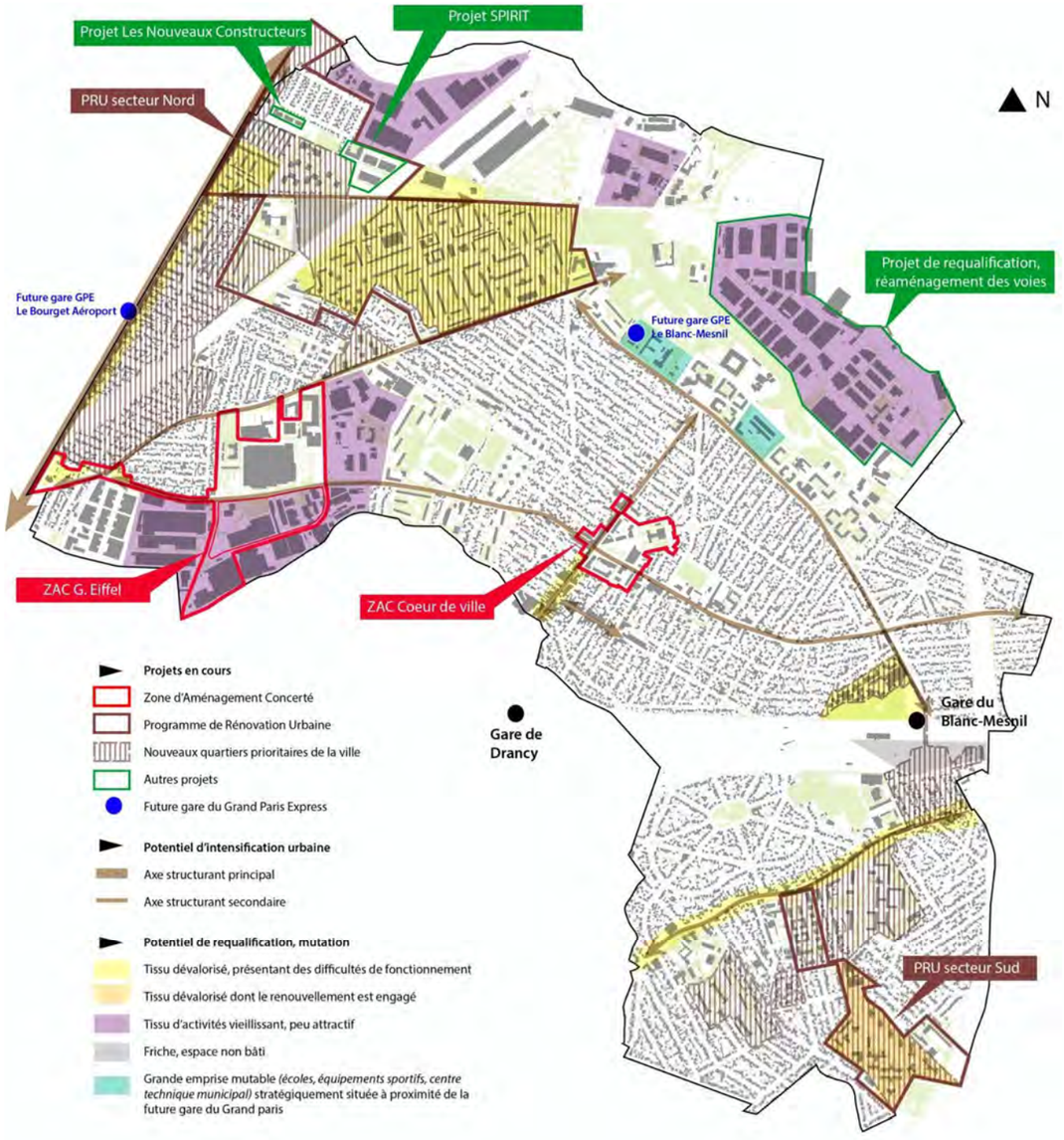
Au sortir de la Seconde Guerre Mondiale, la ville est sinistrée à plus de 40 % en raison de sa proximité avec l'aéroport du Bourget et de la gare de triage du Bourget. Elle compte alors déjà 18 113 habitants. Elle doit faire face à un besoin énorme de logements neufs, tant au niveau communal qu'au niveau de l'ensemble du pays.
Un "plan d'aménagement communal", en 1949, affecte des vastes zones encore agricoles à des opérations de construction de logements, selon les médiocres principes du « zoning » et de « l'urbanisme du chemin de grue », au détriment de l'insertion urbaine ou de l'intégration paysagère, et au mépris de l'histoire territoriale.
Ainsi, entre 1957 et 1974, au cours des "trente glorieuses", 31 cités sont construites par de grands bailleurs parisiens ou nationaux au Blanc-Mesnil, en périphérie de la zone urbaine pavillonnaire, au rythme parfois de deux ou trois par an. Plus de 7 000 logements collectifs sont livrés durant cette période, en majorité locatifs sociaux, accentuant la ségrégation territoriale.
Cette nouvelle période de croissance, massive en termes de population, apparaît totalement discontinue en termes d'échelle, de paysage, et de raccord aux tissus urbains existants.
Entre 1962 et 1965, débute la construction de l'Autoroute du Nord (l'autoroute A 1), qui coupe le territoire communal en son milieu, et détruit les derniers restes du noyau villageois (la ferme du château et la chapelle).
Dans le même temps, l'urbanisation progresse au nord de la commune. A l'occasion de la réalisation des autoroutes A 1 et A 3, s'implantent près des échangeurs de nombreuses zones d'activités industrielles, tertiaires, ou commerciales, achevant la partition du tissu urbain (le centre d'affaires Parinor, les zones industrielles du Coudray, du Pont-Yblon, etc.).
Au milieu des années 1970, le territoire communal est pratiquement totalement urbanisé, mais la croissance de la population reste modérée (48 328 habitants en 1968, pour 56 346 en 2016).

2.3.1.1.e. La période actuelle

Depuis le milieu des années 1970, correspondant à la fin de la production des "grands ensembles", la commune n'a connu en fait qu'un développement ponctuel de l'habitat, à l'exception de la Z.A.C. « Pierre-Sémard », près de la gare S.N.C.F. (225 logements), de l'opération immobilière des "Résidentiales Guynemer" (86 logements), de la Z.A.C. "Cœur-de-Ville " (609 logements livrés), parmi les plus importantes.
Héritière donc d'un passé urbain marqué par des phases de croissance extrêmement saccadées jusqu'à la fin des années 1970, la commune du Blanc-Mesnil est aujourd'hui confrontée à plusieurs défis :

- Requalifier ses zones d'habitat et/ou d'activités dans le sens d'une meilleure intégration urbaine, sociale, et fonctionnelle ;
- Préserver ses qualités et renforcer son identité (centralité, espaces publics, équipements, etc.) ;
- Développer la mobilité sociale (parcours résidentiels, adéquation emploi/habitat, etc.) ;
- Promouvoir une meilleure prise en compte des critères du "développement durable" (maîtrise de la circulation, accessibilité de la ville, qualité de l'environnement, place du végétal, etc.).

Plusieurs opérations dites de "renouvellement urbain" sont en cours dans les quartiers d'habitat collectif (comme le Programme de Rénovation Urbaine [P.R.U.]), sur certaines zones d'activités économiques, et sur des secteurs particuliers, comme l'ilot objet de cette étude. En outre, des opérations de couverture ou de requalification des principaux axes routiers (l'autoroute A 1 entre 2002 et 2004 et la route départementale 932 entre 2009 et 2011) ont réduit les nuisances et les coupures entre les quartiers.



Les projets en cours lors de la rédaction du P.L.U. (source : rapport de présentation du P.L.U.)

2.3.1.2. La structure urbaine

Si de nombreuses traces du passé historique de la commune ou des qualités du site originel ont été effacées, subsiste une certaine permanence de tracés viaires ou cadastraux : Les grands lotissements du début du XX^{e} siècle, puis les “grands ensembles” de la seconde moitié du XX^{e} siècle, se sont insérés dans la maille urbaine et foncière héritée des activités agricoles passés. Et, malgré son morcellement apparent, l’armature urbaine de la commune reste fondamentalement calée sur les tracés anciens :

- L’axe de l’avenue de la Division-Leclerc et de l’avenue Pasteur, menant d’Est en Ouest, correspond à l'ancien tracé du « Chemin de Notre-Dame »,
- L’axe de l’avenue Aristide-Briand, menant de l’entrée de ville au Rond-Point de la Division-Leclerc, correspond à l'ancien tracé du « Chemin du Bourget au Blanc-Mesnil »,
- L’axe Nord-Sud de l’avenue Henri-Barbusse, reliant la Place de la Libération à la gare de Drancy, correspond à l'ancien tracé du « Chemin de la Salle des Frênes »,
- L’axe Est-Ouest de l’avenue Charles-Floquet et de l’avenue de la République, correspond à l'ancien tracé du « Chemin des Haricotiers »,
- L’axe de l’avenue Paul-Vaillant-Couturier, irriguant le chapelet des cités H.L.M. et les zones pavillonnaires des quartiers Sud, correspond à l'ancien tracé de la « Route des Petits-Ponts »,
- L’axe de l’avenue Descartes (la route nationale 2), longeant le grand ensemble des “Tilleuls”, correspond à l'ancien tracé de « l'Allée du Château »,
- L’axe tangentiel de l’avenue du 8-Mai-1945, avec sa bande urbaine en façade sur l’aéroport, correspond au tracé de la route royale de Paris à Lille.

Ces axes, de natures diverses et irriguant fonctionnellement le tissu de façon contrastée constituent la trame historique sur laquelle s’établit la trame viaire blanc-mesniloise. Ils confèrent au territoire son identité propre.

Mais des tracés ou des éléments historiques (comme l’ancien domaine forestier de la ferme du Coudray) ont disparu, ou ont été fortement dégradés, notamment par des aménagements routiers mal insérés dans le tissu urbain :

- Le débouché de l’avenue de la Division-Leclerc sur l’avenue du 8-Mai-1945, remplacé par le nouveau tronçon de l’avenue Descartes,
- Le débouché de l’avenue Aristide-Briand sur l’ancienne ferme Notre-Dame,
- La continuité de l’avenue Pasteur jusqu’à l’entrée de ville du côté d’Aulnay (l’avenue Paul-Vaillant-Couturier),

Certaines perspectives également qui auraient pu continuer, ou commencer d’exister, ont été délibérément bloquées, comme le prolongement de la rue Henri-Barbusse jusqu’à l’échangeur et au secteur du Coudray.
A l’exception de l’avenue du 8-Mai-1945, à l’ouest, et de l’autoroute A3, à l’est, les anciennes limites visibles du territoire communal ont été effacées :

- Les secteurs pavillonnaires proches de la rue Henri-Barbusse sont imbriqués avec ceux de Drancy,
- Le secteur industriel de la Molette est imbriqué avec celui du Bourget jusqu’à la gare de triage, sans que l’ancien tracé de la rivière de la Molette, qui marquait historiquement la limite administrative de la commune, reste perceptible,
- Les quartiers situés au Sud de la voie ferrée sont isolés du reste du tissu urbain blanc-mesnilois, et mêlés avec les horizons composites du tissu urbain de Drancy,
- Au Nord, les secteurs industriels du Coudray et du Pont-Yblon sont intégrés dans l’ensemble de Parinor-Garonor, sans autre limite visuelle que celles définies par l’autoroute A3 et ses échangeurs.

En outre, les saignées artificielles dans le paysage (les autoroutes A 1 et A 3, la gare de triage...) ont isolé au passage des pans entiers du tissu urbain.
Toutefois, ce paysage apparemment déstructuré de “banlieue”, qui caractérise le tissu urbain de Blanc-Mesnil, exprime et manifeste *in fine* au contraire un tissu vivant, caractérisé par sa diversité et sa capacité de mutation, d’adaptation, et de multipolarisation.

2.3.1.3. La silhouette urbaine *(source : rapport de présentation du P.L.U.)*

Les ensembles bâtis présentent une grande diversité d’aspects et de volumes, avec des oppositions parfois tranchées entre les quartiers, voire, dans les quartiers, entre les bâtiments. De fait, les ruptures d’échelle sont importantes entre la nappe pavillonnaire (qui couvre encore plus de la moitié du territoire communal) et les grands ensembles collectifs, ou les volumes longilignes des entrepôts logistiques. Si, sur le territoire du Bourget, les immeubles hauts ne manquent pas autour de l’avenue de la Division-Leclerc (dont l’immeuble sur le carrefour entre cette dernière et la rue de l’Abbé-Niort), sur le territoire de Blanc-Mesnil, la hauteur du bâti ne dépasse pas 7 mètres de hauteur (à l’exception de rares immeubles sur l’avenue du 8-Mai-1945, au droit de l’aéroport du Bourget).

L’habitat pavillonnaire, issu majoritairement des constructions des “mal-lotis” du début du XX^{e} siècle, présente généralement, malgré le charme de ses jardinets, une image architecturale sans grand caractère. Les parcelles sont sauf exception très étroites, n’offrant que peu de perméabilité au regard vers les jardins des cœurs d’îlots. Les reculs sur la rue sont également souvent resserrés, avec une disparité déconcertante dans les types de clôture. Les opérations récentes de reconstruction ou de densification effectuées par des particuliers sont souvent de facture très traditionnelle. Peu d’opérations de logements individuels groupés ont été réalisées au cours des dernières décennies.

Un exemple de tissu pavillonnaire Blanc-Mesnilois (source : rapport de présentation du P.L.U.)

Les ensembles collectifs illustrent dans leur ensemble la simplicité et le systématisme constructif typique de l’architecture du logement de masse, sans grande recherche d’écriture ou de rapports d’échelle convenables. Certaines opérations ont particulièrement vieilli, et sont promises à la démolition. Les opérations les plus récentes (la Z.A.C. du Centre-Ville, le quartier du Forum...) témoignent cependant d’une recherche architecturale plus poussée et plus soucieuse de la qualité urbaine, quoique versant souvent dans le pastiche (balcons, porches d’entrée, modénatures de façade, jeux de volumes et de toitures, ligne de ciel travaillée, etc...).

Un exemple de "grand ensemble", Blanc-Mesnilois (source : rapport de présentation du P.L.U.)

Le territoire est par ailleurs maillé par de très nombreux équipements publics, qui fournissent autant de points de rencontre, et pourraient constituer des points de repère dans le paysage et le tissu urbain. Malheureusement, en dehors de la mise en scène du bâtiment de l'Hôtel de Ville sur sa place diagonale (la place Gabriel-Péri), ou de l'installation du complexe du «Forum» sur la place de la Libération, la plupart des équipements collectifs existants offrent l'image de bâtiments que l'on pourrait qualifier de « fonctionnalistes», rattachés à une époque et un contexte que l'on trouve dans d'autres communes de la Seine-Saint-Denis. Les équipements publics réalisés plus récemment témoignent d'un renouveau de l'écriture architecturale, peut-être plus représentatif d'une certaine volonté de monumentalisation des réalisations publiques municipales. Mais certain équipements n'entretiennent qu'un rapport ténu, et finalement assez peu signifiant, avec le tissu environnant et la trame viaire existante, perdant ainsi leur chance de les qualifier et de former véritablement des repères dans la ville.

Les gares de la S.N.C.F. (et tout particulièrement la gare du Blanc-Mesnil, située aux abords du quartier Pierre-Sémard, malgré la récente requalification du bâtiment des voyageurs) manquent totalement d'envergure et d'image architecturale à la hauteur d'équipements qui sont censés former les « portes d'entrée » dans la ville pour le visiteur...

Les zones d'activités existantes offrent par endroits le spectacle d'emprises foncières devenues des friches industrielles ou des terrains en déshérence.
Dans d'autres, le paysage un peu déshumanisé des entrepôts alignés le long des voies de desserte (cf. le secteur Danzas-Garonor, ou le secteur du Coudray, en cours de requalification également). Reste le paysage évocateur mais peu soigné des grandes emprises du triage de la S.N.C.F....

La zone industrielle de la Molette (source : rapport de présentation du P.L.U.)

Certains secteurs de la ville offrent enfin une image urbaine relativement dégradée, avec une grande disparité de volumes, d'affectations, et d'enseignes (comme la façade sur l'avenue du 8-Mai-1945, en face des aérogares du Bourget notamment).

La façade sur l'avenue du 8-Mai-1945 au droit de l'aéroport du Bourget (source : rapport de présentation du P.L.U.)

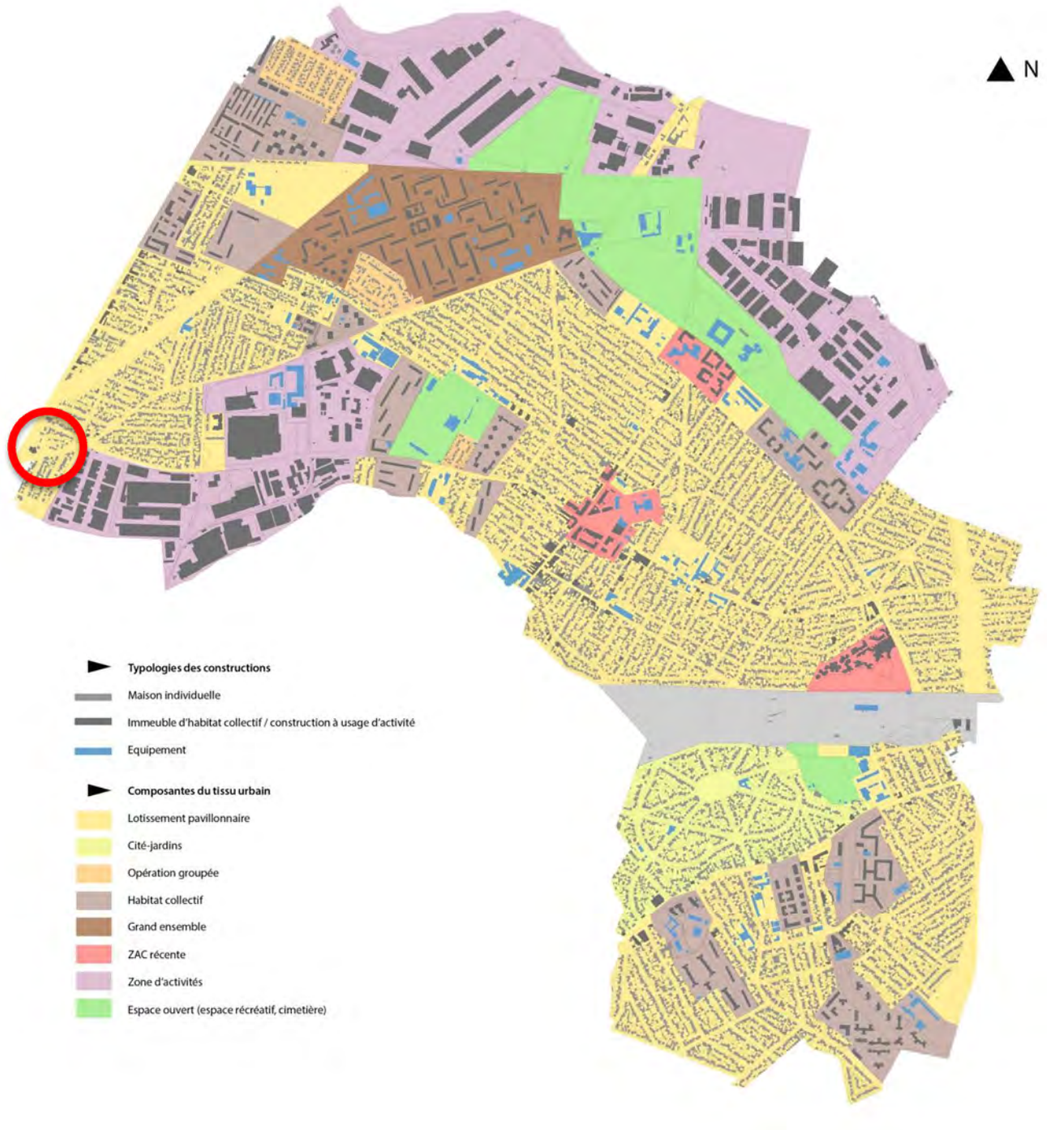
Pour le visiteur, l'ilot appartient, par sa situation à l'entrée sur le territoire Blanc-Mesnilois, venant de Paris ou du Bourget, à cette dernière séquence : La succession d'une station-service, d'une friche, et d'un parking, contribue à l'image dégradée, éclatée, de l'avenue du 8-Mai-1945. Dans l'ilot, la masse des constructions projetées, le traitement folklorique des façades, ainsi que la cocasserie du « signal architectural », ne contribueront pas à apaiser la séquence.
L'ilot appartient aussi, sur la rue de l'Abbé-Niort et sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, à la nappe pavillonnaire ci-dessus décrite dans le rapport de présentation du P.L.U..

2.3.1.4. Les différents quartiers et les tissus différenciés

L'aménagement de la commune ne correspond pas au schéma classique de l'organisation spatiale d'un noyau encore villageois, ceint par des fauxbourgs anciens, puis par des ensembles pavillonnaires et des cités collectives. En effet, ces différents types d'habitations, cohabitent au sein des trois principaux quartiers, le sud, le centre, et le nord. Toutefois ces trois quartiers, séparés et donc identifiés par les césures des grandes infrastructures (un large faisceau de voies ferrées pour le quartier sud, la route nationale 2 pour le quartier nord) et par l'attrait des services publics des communes voisines (la proximité du lycée de Drancy pour le quartier sud), mêlent des tissus urbains très différents :

- Le tissu pavillonnaire issu des lotissements du début du XX^{e} siècle, qui couvre plus de la moitié du territoire ;
- La « cité jardin » du Square-Stalingrad, implantée autour d'une composition paysagère ;
- Les opérations groupées (le square Kotas, le lotissement des Carrières, la cité H.B.M. Jean-Bouin) ;
- L'habitat collectif, réalisé sous la forme de «pièces urbaines» ;
- Les "grands ensembles", "autonomes" par rapport aux autres tissus urbains et répartis sur 20 cités gérées par une dizaine de bailleurs et quelques copropriétés ;
- Les zones d'aménagement concerté (les Z.A.C.), installant une certaine diversité de fonctions (la Z.A.C. du Cœur de Ville, l'ancienne Z.A.C. Pierre-Sémard, l'ancienne Z.A.C. Libération, et l'ancienne Z.A.C. de la Molette) ;
- Les entités exclusivement dédiées à l'activité (la zone industrielle de la Molette, en cours de reconversion [la Z.A.C. Gustave-Eiffel], le parc d'activités du Coudray, la zone industrielle plus récente de Parinor, en limite du vieux village de Blanc-Mesnil, accueillant des entreprises liées à l'environnement, et à la logistique).
- Les espaces ouverts, comme les espaces récréatifs et certains équipements (le parc urbain, les ensembles sportifs, ou le cimetière).

L'ilot est compris dans le tissu pavillonnaire issu des lotissements du début du XX^{e} siècle, et proche de la zone industrielle de la Molette.



Les tissus urbain de Blanc-Mesnil (source : rapport de présentation du P.L.U.)

2.3.1.5. Le patrimoine urbain et architectural

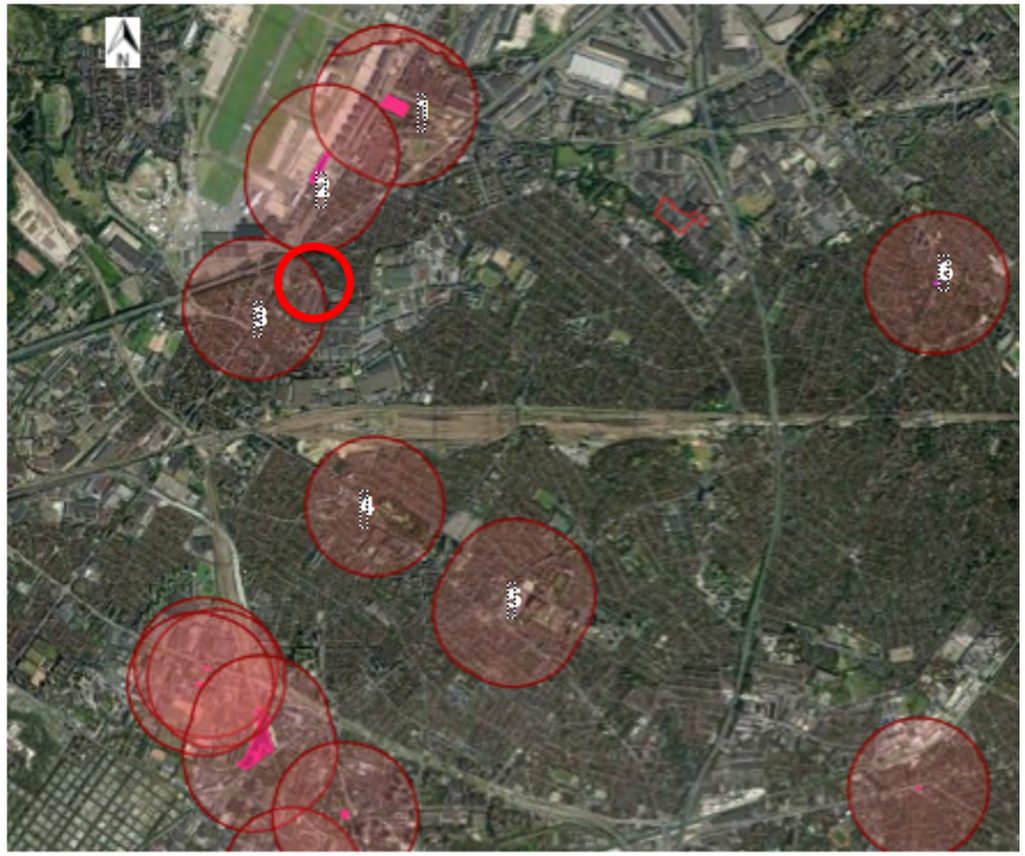
Sur le territoire de Blanc-Mesnil, les éléments anciens du patrimoine, antérieurs à la fin du XIX^{e} siècle, sont rares, hors les restes des deux fermes de Notre-Dame et de Groslay (toutes deux transformées en des équipements publics municipaux), ou de quelques alignements d'anciennes bâtisses d'origine rurale dans le secteur du Vieux-Village.

Le territoire communal compte quelques témoignages remarquables du patrimoine architectural contemporain avec notamment la cité de l'architecte Germain Dorel et les nombreux ouvrages et bâtiments dus à l'architecte André Lurçat, dont on trouve, regroupée au Blanc-Mesnil, une part significative de la production :

- La cité dite du « 212 », construite à l'intention des salariés de l'aéroport du Bourget, dont l'architecture doit notoirement à l'influence des cités ouvrières du Karl-Marx-Hof de Vienne (Autriche) en 1927, 1933 à 1936 (Germain Dorel, architecte) ;
- L'église du Sacré-Cœur, dans le quartier Stalingrad, années 1930, (Paul Lambert et Henry Lhéritier, architectes), désormais dévolue au culte orthodoxe ;
- Le groupe scolaire Paul-Vaillant-Couturier, Avenue Maxime-Gorki, 1950 (André Lurçat, architecte) ;
- La consultation de la P.M.I., Avenue Jean-Jaurès, 1950 (André Lurçat, architecte) ;
- Vingt logements économiques, Rue Victor-Hugo, 1953 (André Lurçat, architecte) ;
- L'école maternelle Jules-Guesde, Rue du Capitaine-Fonck, 1955 (André Lurçat, architecte) ;
- La cité Danièle-Casanova (190 logements), Avenue Léonie, 1955-1957 (André Lurçat, architecte) ;
- La cité Victor-Hugo (238 logements), Avenue Charles-Floquet, 1958 (André Lurçat, architecte) ;
- L'entrée du Cimetière, Avenue Aristide-Briand, 1958-1959 (André Lurçat, architecte) ;
- Le centre de consultation de la P.M.I., Rue Paul-Vaillant-Couturier, 1959-1960 (André Lurçat, architecte) ;
- La cité des Quinze-Arpents (250 logements), Avenue Léonie, 1959-1960 (André Lurçat, architecte) ;
- La cité des Blés d'Or (290 logements), Rue Joséphine, 1959-1962 (André Lurçat, architecte) ;
- Le centre médical Fernand-Lamaze, Rue Paul-Vaillant-Couturier, 1960-1961 (André Lurçat, architecte) ;
- Les ateliers municipaux, Avenue Pasteur, 1960-1962 (André Lurçat, architecte) ;
- La cité Emmaüs (216 logements), Avenue Léonie, 1961-1963 (André Lurçat, architecte) ;
- Le groupe scolaire Joliot-Curie, Avenue Charles-Floquet, 1964-1965 (André Lurçat, architecte) ;
- L'école maternelle Jules-Ferry, Rue Paladilhe, 1964-1965 (André Lurçat, architecte) ;
- L'Hôtel-de-Ville, Avenue Jean-Jaurès, 1964-1967 (André Lurçat, architecte) ;
- Groupe Scolaire Henri Wallon, Avenue Aristide-Briand, 1965-1966 (André Lurçat, architecte) ;
- Le Complexe Sportif Jean-Bouin, Avenue Jean-Jaurès, 1967 (André Lurçat, architecte) ;

Les autres édifices cultuels et certains équipements publics, tels que les châteaux d'eau, ou l'école élémentaire Jules-Vallès, ou encore l'impressionnante passerelle en béton franchissant les voies ferrées, s'ils constituent des témoignages non négligeables de leur époque, présentent un intérêt historique moindre.

Certains secteurs de la commune enfin offrent une image urbaine et paysagère digne d'être préservée, moins en tant qu'œuvres d'architecture au sens propre que comme témoignages d'une organisation spatiale et urbaine caractéristique d'une époque et d'une certaine pensée sur la ville : Par exemple la « cité-jardin » du Square-Stalingrad.



Les bâtiments classés ou inscrits dans les environs du site :

1 : La cité d'habitat à bon marché, dite du « 212 »,

2 : L'aérogare du Bourget (au Bourget),

3 : L'église Saint-Nicolas (au Bourget),

4 : L'asile de Drancy et la grille du parc (à Drancy),

5 : L'ancien parc à l'anglaise du duc d'Orléans (à Pavillons-sous-Bois),

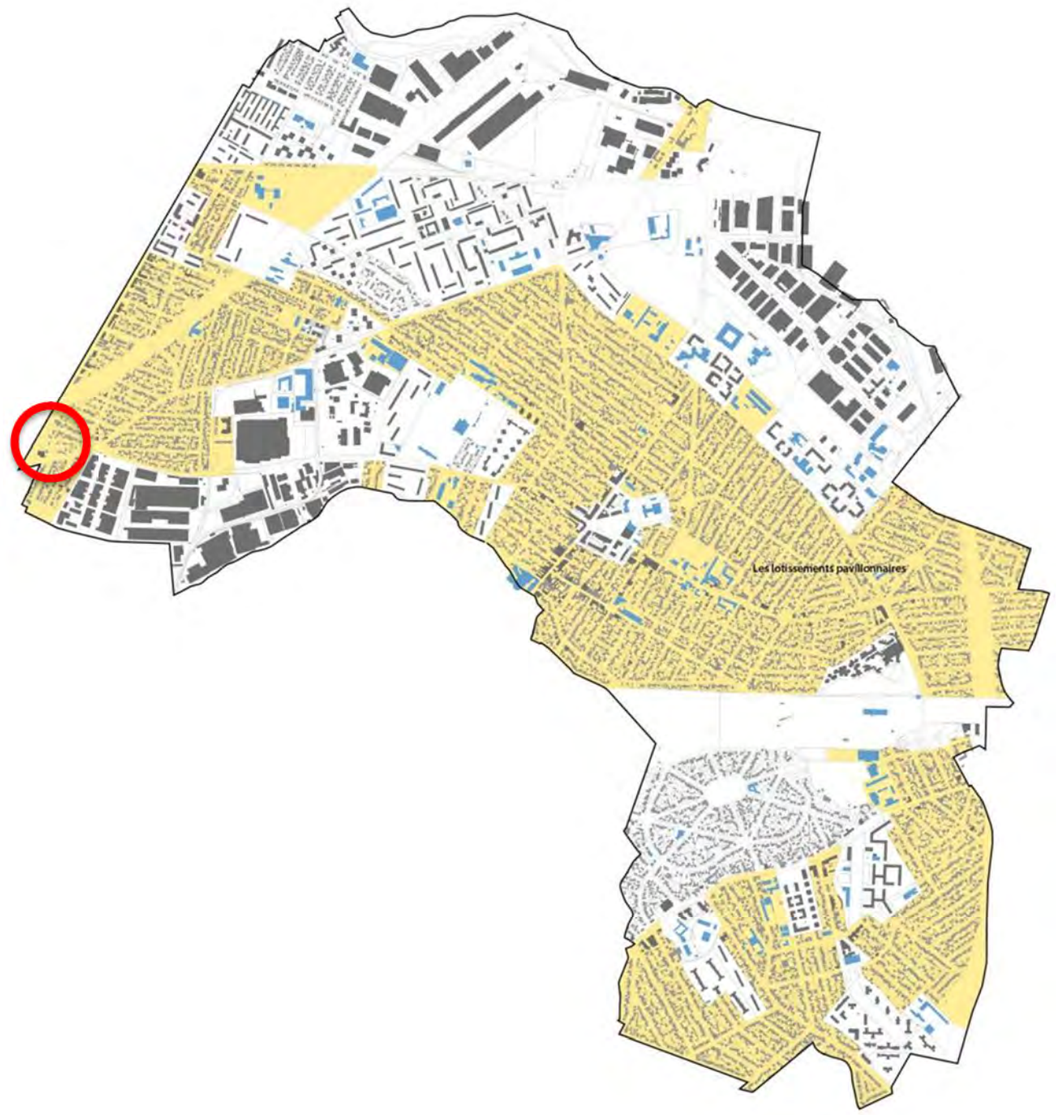
6 : L'église Saint-Sulpice (à Aulnay-sous-Bois).

Source : Atlas.patrimoines.culture.fr - janvier 2016 - Ministère de la Culture et de la Communication

2.3.2. LE QUARTIER

2.3.2.1. Le tissu pavillonnaire

Par sa situation sur le territoire communal, l'ilot appartient au tissu pavillonnaire issu des lotissements du début du XX^{e} siècle :



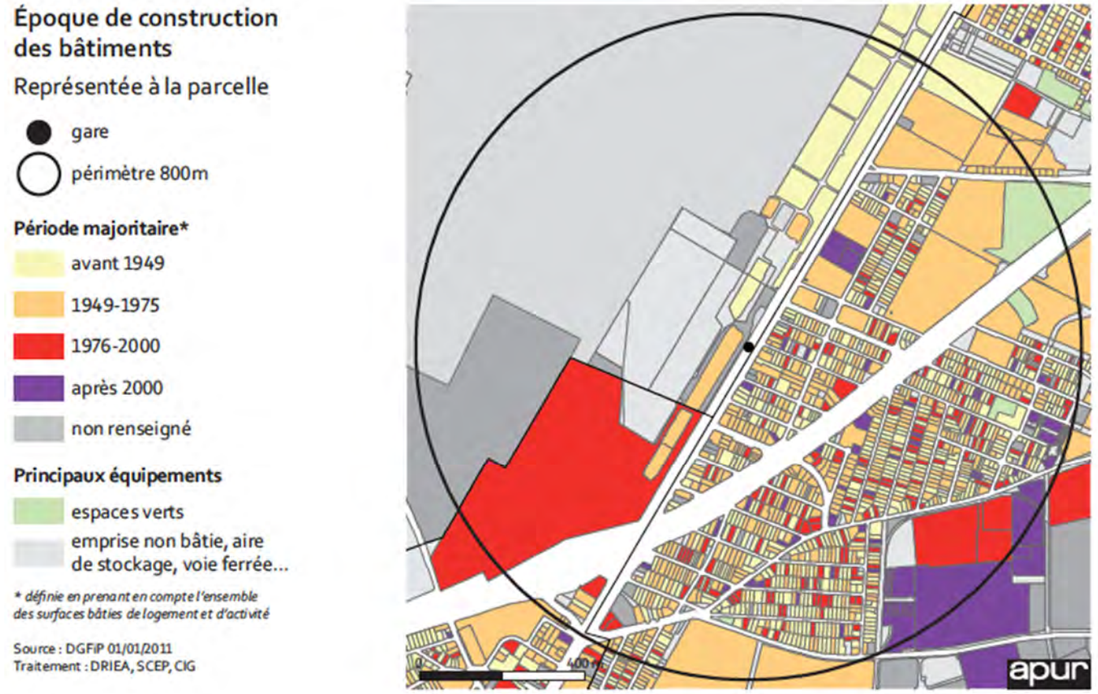
Les tissus pavillonnaires à Blanc-Mesnil (source : rapport de présentation du P.L.U.)

Par sa situation sur le territoire communal, l'ilot apparaît aussi plus comme une dépendance, une extension, du centre du Bourget que comme un quartier de Blanc-Mesnil, une entrée sur le territoire blanc-mesnilois. Cette perception est renforcée par la présence, au nord de l'ilot, au-delà de l'avenue de la Défense-du-Bourget, de la large tranchée de l'autoroute A 1. Cette dernière apparaît ainsi comme une frontière artificielle entre les deux villes.
Sur l'avenue de la Défense-du-Bourget, comme sur les rue voisines (l'avenue Maurice-Gallais, la rue Léon-Martin, l'avenue Marcel-Legrand, l'avenue de Châlons, la rue Roger-Vellut, etc.), le maillage des voies est rectiligne, quasi-perpendiculaire, et forme des îlots réguliers, quasi-rectangulaires. Cependant, la rue de l'Abbé-Niort, un ancien chemin agricole conservé dans la trame moderne, forme un biais qui rompt l'orthogonalité de la trame.

Les trames viaire et parcellaire du quartier (source : Géoportail)

Ce biais entraîne une déformation de la trame parcellaire, qui, dans, l'ilot, quasi-triangulaire, recrée, tant bien que mal, des parcelles aux limites perpendiculaires à l'axe de la rue de l'Abbé-Niort.
Cette déformation se retrouve dans quelques ilots voisins (entre les avenues de Montchanin et de Châlons, comme entre cette dernière et l'avenue Marcel-Legrand), mais pas dans les autres (entre la rue Groulard et l'impasse de l'Abbé-Niort, entre la rue Léon-Martin et l'avenue Maurice-Gallais), où la trame reste orthogonale. Les biais sont ainsi reportés au cœur de l'ilot sur une ligne médiane, plus ou moins régulière, formant des parcelles trapézoïdales, imperceptibles depuis l'espace public.

Si elle est figée dans sa trame parcellaire [3], la nappe pavillonnaire n'est pas figée dans ses constructions.
De nombreuses substitutions de maisons neuves aux pavillons dégradés ont eu lieu dans les ilots proches de l'ilot concerné ; mais les regroupements de parcelles sont rares :



L'époque de construction des bâtiments dans le quartier (source : A.P.U.R., monographie du quartier de la gare Le-Bourget-Aéroport)

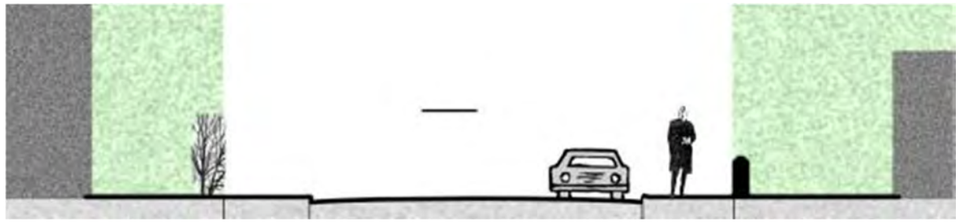
2.3.2.2. La zone industrielle de la Molette

L'ilot est proche de la Zone Industrielle de la Molette**,** la plus ancienne zone d'activités de Blanc-Mesnil (créée dans les années 1920 à l'occasion de l'ouverture de l'aéroport du Bourget), qui couvre environ 100 hectares, dont 56 sur le territoire de Blanc-Mesnil. Elle accueille, à proximité de l'échangeur entre l'autoroute A 1 et la route départementale 932, 170 établissements et 1 800 emplois (en décembre 2014), qui génèrent un chiffre d'affaires supérieur à 152 000 000 euros.
Depuis l'entrée de ville sur l'avenue du 8-Mai-1945 et la rue de l'Abbé-Niort, elle est principalement desservie par l'avenue Charles-Floquet et l'avenue Aristide-Briand, ce qui accroit les nuisances autour de ces voies.
La zone industrielle de la Molette constitue une rupture à différentes échelles (le fonctionnement urbain, la trame foncière, la trame paysagère...), qui en fait une quasi-enclave au sein du tissu urbain communal. Ses voies dessinent une trame incomplète et mal entretenue. Ses bâtiments, certes de hauteur modérée (R à R+2), sont souvent vétustes et inadaptés à la demande actuelle. Durement frappés par les délocalisations, de nombreux sites désaffectés participent à l'image déshéritée de la zone.
Le Carré des Aviateurs, aménagé récemment sur une emprise de 6 hectares au sein de la zone industrielle de la Molette, concourt toutefois à la revalorisation du quartier.

[3] . L'étroitesse et la faible profondeur des parcelles issues des lotissements du début du XX^e siècle ne permettent guère leur redécoupage, en largeur ni en profondeur.

2.3.3. L'ENVIRONNEMENT BATI PROCHE

Sur le territoire de Blanc-Mesnil, l'environnement bâti proche présente une forte densité d'occupation du sol, un important linéaire de voirie, une absence d'espace public autre que ladite voirie. Le plus souvent à sens unique, les voies de desserte permettent un stationnement longitudinal des véhicules sur la voie publique, et souvent sur les trottoirs qui sont ainsi *de facto* privatisés, au détriment des piétons et des P.M.R.. L'absence de plantation (comme des frontages) favorise le stationnement sauvage et l'image minérale de ces voies.



La coupe des voies de la nappe pavillonnaire autour de l'ilot (source : rapport de présentation du P.L.U.)

Les « jardins » sont majoritairement répartis en une bande étirée au bord de la rue et une entité plus confortable à l'arrière de l'habitation. Environ 60 % des parcelles des environs présentent cette configuration.
L'espace est systématiquement clos sur la rue. Les clôtures sont relativement homogènes, constituées pour la plupart d'un muret bas simplement enduit et d'une grille parfois doublée par une haie épaisse. Plus de la moitié des terrains situés entre les constructions et la rue sont artificialisés, notamment pour accueillir des aires de stationnement, peu utilisées, voire par des garages ou des appentis, peu valorisants pour l'espace public.
L'espace est plus profond au cœur de l'ilot, et souvent planté. Les jardins mitoyens forment ainsi un vaste espace vert, commun par la végétation sinon par l'usage. Toutefois, ces jardins sont souvent envahis par des petits bâtiments, des garages, des appentis, des cabanes, qui, outre leur médiocre apparence, contribuent à imperméabiliser les sols et à réduire la trame verte.

2.4. L'ÉCOUMÈNE

2.4.1. LA DEMOGRAPHIE

2.4.1.1. Les données passées

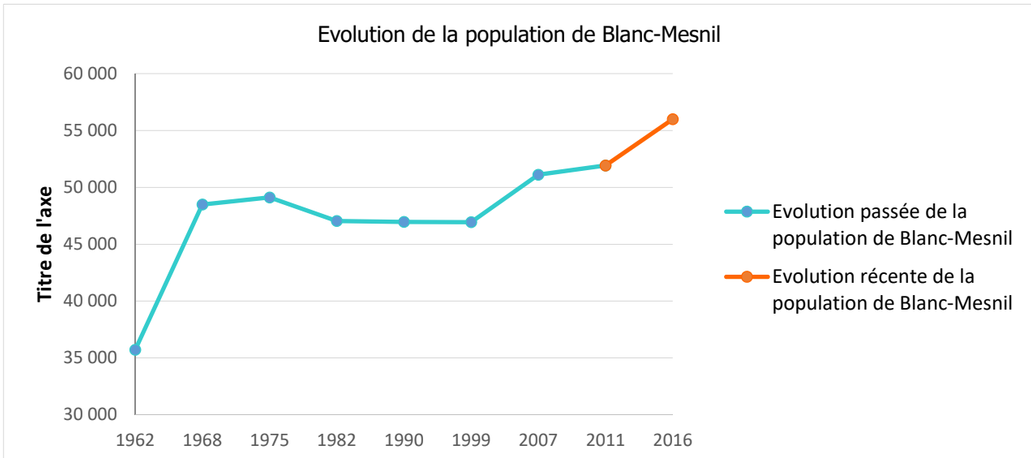
Lors du recensement exhaustif de la population en mars 1999, la commune de Blanc-Mesnil comptait 46 936 habitants. Ce chiffre n'avait pratiquement pas changé entre 1982 et 1999, témoignant d'une grande stabilité alors que la population de la Seine-Saint-Denis connaissait sur la même période une progression de + 5%.
En 2011, lors de la révision du P.L.U., la commune accueillait 51 916 habitants. La population a donc connu une croissance démographique importante entre 1999 et 2011 : 4 953 habitants supplémentaires, soit une progression de + 10.5 % sur la période. Le nombre des habitants a dépassé le seuil des 50 000 habitants en 2006. La densité de population avait nettement progressé, passant de 5 818 à 6 449 hab./km² entre 1999 et 2011.

2.4.1.2. Les données récentes

Les populations légales « millésimées 2016 » sont entrées en vigueur le 1er janvier 2019. Elles ont été calculées conformément aux normes définies par le décret n° 2003-485 du 5 juin 2003.
Selon les données officielles au 1er janvier 2019, la commune de Blanc-Mesnil accueille donc :

- Une « population municipale » de 55 987 habitants ;
- Une « population comptée à part » de 359 habitants ;
- Une « population totale » de 56 346 habitants.

Ces données constituent les « populations légales » de Blanc-Mesnil. Elles montrent que la croissance démographique est demeurée importante entre 2011 et 2016 : 4 430 habitants supplémentaires, soit une progression de + 8.5 % sur la période. La densité de population a ainsi encore progressé, passant de 6 449 à 6 955 hab./km² entre 2011 et 2016.



1962	1968	1975	1982	1990	1999	2006	2011	2016
35 708	48 487	49 107	47 037	46 956	46 936	51 109	51 916	55 987

Depuis la révision du P.L.U., en 2016 [4], les données récentes montrent les évolutions suivantes :

- La répartition de la population par grandes tranches d'âges est restée stable, avec 44,7 % de personnes de moins de 30 ans (44,8 % en 2011) et 16,0 % de personnes de plus de 60 ans (15,2 % en 2011) ;
- L'indicateur de jeunesse (le rapport entre les moins de 20 ans et les plus de 60 ans) est resté stable, et particulièrement élevé, autour de 2 ;
- La taille moyenne des ménages a sensiblement augmenté, de 2,80 à 2,83 personnes par ménage ;
- Le nombre des ménages d'une personne a crû légèrement (26,7 % contre 25,8 % en 2011), le nombre des « familles monoparentales » plus sensiblement (15,4 % contre 13,7 % en 2011, après une forte hausse [+ 25 %] entre 1999 et 2011) ;
- Le nombre des familles de plus de 3 enfants a continué de croître (20,0 % de familles de 3 enfants et plus en 2016, contre 19,2 % en 2011, et seulement 15 % en 1999) [5] ;
- La population étrangère a continué de croître (27,1 % contre 23,0 % en 2011, après une hausse de 45 % entre 1999 et 2011) ;
- La population est restée attachée à la commune (92,0 % habitaient le même logement un an auparavant, 2,4 % un autre logement de Blanc-Mesnil) ;
- La répartition de la population par catégories socio-professionnelles est demeurée stable, avec une forte dominante des employés et des ouvriers ;
- Le nombre des personnes actives ayant un emploi a baissé (56,0 % contre 58,0 % en 2011), a contrario, le taux de chômage a nettement augmenté (21,9 % contre 19,5 % en 2011) ;
- Le solde naturel est resté stable, et dynamique, autour de 1,4 % par an [6], le solde migratoire est redevenu positif, à 0,1 %.

En 2012, les quartiers du Nord et du Centre concentraient respectivement 37 % et 38 % de la population, soit 18 793 et 19 824 habitants, les quartiers du Sud 25 % de la population, soit 13 016 habitants.
Cette répartition de la population dans les quartiers restait similaire à celle de 1999, mais les nombreuses constructions à venir sur le sud et sur le centre de la ville, dont celles de l'ilot, ainsi que les nombreux projets d'aménagement, ont commencé de la modifier.

En 2016, la médiane du revenu disponible par unité de consommation est de 15 804 € (14 140 € en 2011), la part des ménages fiscaux imposés est de 42,2 % (42,7 % en 2011).

[4] Le diagnostic du P.L.U. était basé sur les chiffres du recensement de 2011, les données actuelles, publiées le 9 août 2019, sont issues du recensement de 2016.

[5] La part des grandes familles (24 %) et des familles monoparentales (20 %) est considérable dans les quartiers nord ; ces structures familiales sont les plus confrontées à la précarité et aux difficultés sociales et économiques, voire aux replis communautaristes.

[6] Le taux de natalité a crû, sur la même période, de 17,8 ‰ à 19,3 ‰, montrant la part croissante des familles nombreuses à Blanc-Mesnil (6,1 % de familles de 4 enfants et plus en 2016, contre 5,7 % en 2011).

2.4.2. LE LOGEMENT

2.4.2.1. Le parc global

Depuis la révision du P.L.U., en 2016 [7], les données récentes montrent les évolutions suivantes :

- Le nombre des logements a crû de 19 162 à 20 928 unités ;
- La part des résidences principales a diminué de 95,8 % à 94,5 % ;
- *A contrario*, le nombre des résidences occasionnelles ou secondaires a plus que doublé (de 85 à 209 unités), et le nombre des logements vacants a légèrement crû (de 721 à 945 unités) ;
- La part des maisons individuelles a baissé (de 40,6 % à 37,5 %), leur nombre ne croissant que de 72 unités ;
- *A contrario*, la part des appartements dans les résidences principales a augmenté (de 58,5 % à 60,8 %), leur nombre passant de 11 209 à 12 718 unités, soient 1 509 appartements supplémentaires ;
- Si le nombre moyen des pièces des pavillons est resté stable (4,2 pièces par pavillon), celui des appartements a baissé (de 3,0 à 2,9 pièces) ;
- La part des propriétaires des résidences principales a baissé de 44,0 % à 41,2 %.

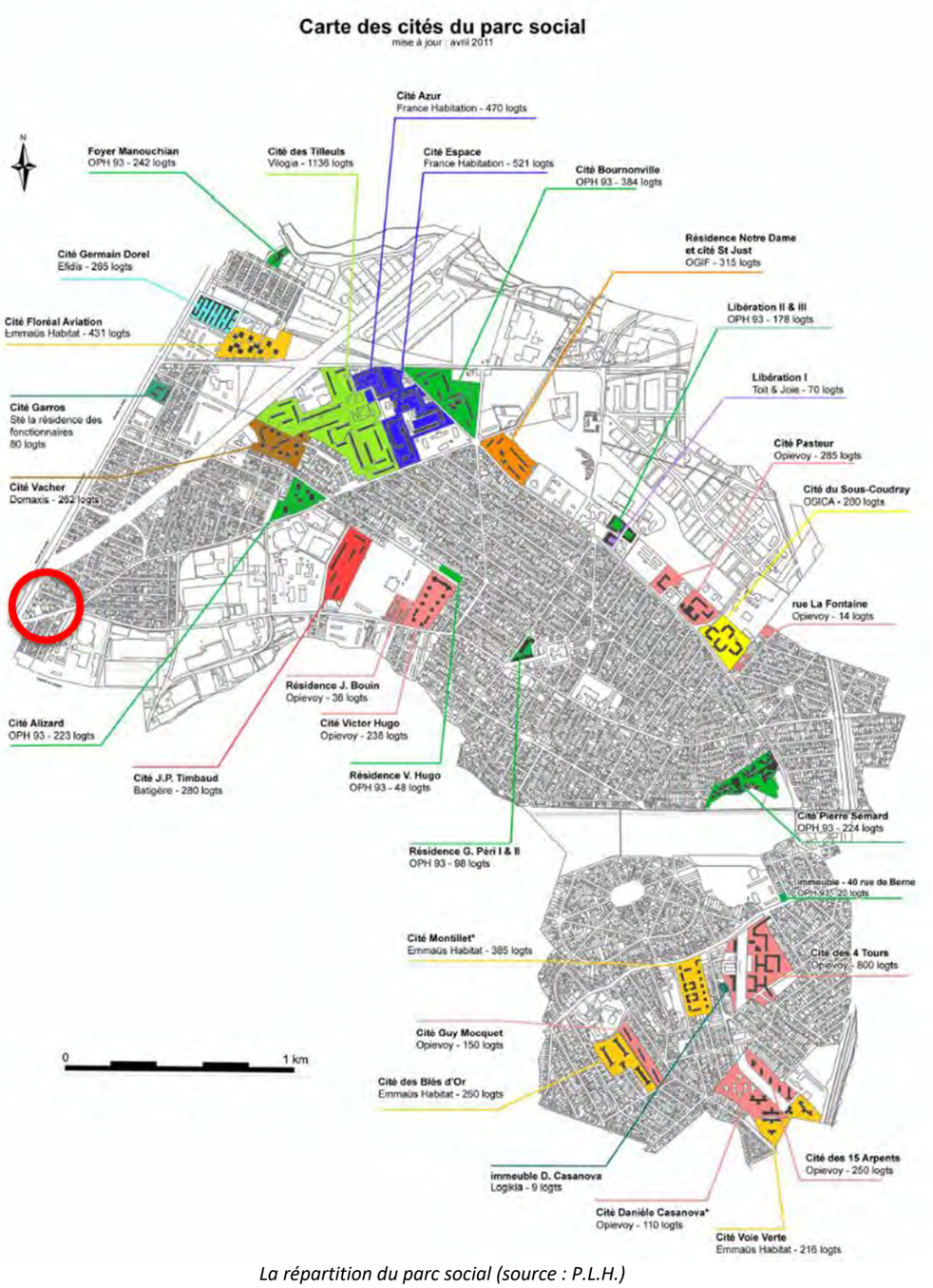
Le programme envisagé dans l'ilot implique la démolition préalable de quelques pavillons, et contribuera à augmenter la part des appartements dans le parc des résidences principales de Blanc-Mesnil (environ 338 appartements remplaçant 11 pavillons unifamiliaux). De même, le « programme 1 » ne comportant que 2,67 pièces par logement, et le « programme 2 » que 2,65, la réalisation du projet contribuera à abaisser le nombre moyen des pièces dans les logements de Blanc-Mesnil.

2.4.2.2. Le parc social

La commune de Blanc-Mesnil compte environ 8 085 logements sociaux au 1er janvier 2014, soit 42.5 % des résidences principales. La ville ne dispose pas d'office municipal d'H.L.M. mais elle met à la disposition des habitants le service habitat-logement qui reçoit les demandes de logement, les instruit et les transmet à la Préfecture. Ce service aide les locataires dans leurs démarches auprès des bailleurs privés comme publics. 12 bailleurs sociaux officient sur le territoire communal.
Malgré cette part très élevée de logements sociaux au Blanc-Mesnil, plus de 1 800 demandeurs y sont recensés chaque année. Le nombre de demandeurs d'un logement social continue de progresser. Une demande croissante que les nouvelles constructions ne peuvent satisfaire.
Les logements sociaux sont inégalement répartis sur les trois quartiers, avec des différences notables de composition selon les cités, dues aux différentes époques de construction, et aux financements. A lui seul, le grand ensemble des Tilleuls concentre 2 434 logements sociaux.
En 2011, près de la moitié (47 %) des locataires d'une H.L.M. résident dans le quartier Nord, où sont concentrés notamment tous les programmes des S.C.I.. Le parc social est moins développé dans le centre, malgré les constructions récentes dans la Z.A.C. du Cœur de Ville et dans l'ancienne Z.A.C. Pierre-Sémard.

[7] Le diagnostic du P.L.U. était basé sur les chiffres du recensement de 2011, les données actuelles, publiées le 9 août 2019, sont issues du recensement de 2016.

• **Le parc d'habitat social et assimilé**



La répartition du parc social (source : P.L.H.)

Morphologiquement, le parc social est surtout constitué de bâtiments d'une hauteur modérée (R+4). Il existe cependant quelques exceptions notables, dans le secteur des Tilleuls où il existe plusieurs tours d'une hauteur de R+10 ou R+12 et dans le quartier Sud, avec le programme des Quatre-Tours (R+12).
Pour l'essentiel, la construction du parc date de la fin des années 1950 et des années 1960 et pose aujourd'hui des questions liées au vieillissement et à la modernisation des logements et des autres bâtiments des cités.

2.4.3. L'ECONOMIE

2.4.3.1. Les données récentes

Depuis la révision du P.L.U., en 2016, les données récentes montrent les évolutions suivantes :

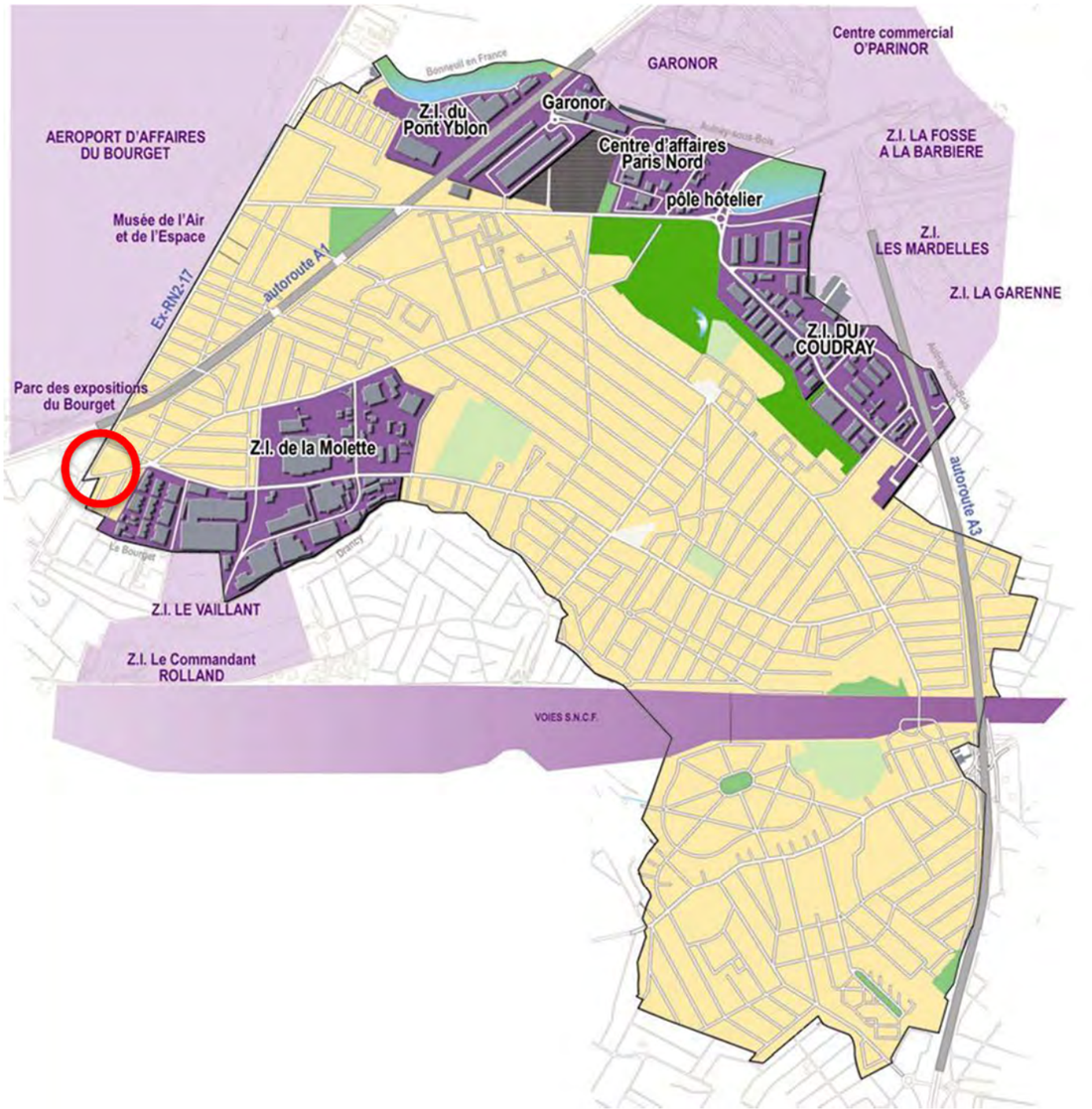
- Le nombre des emplois proposés dans la commune de Blanc-Mesnil a augmenté entre 2011 et 2016, de 11 404 à 11 467 emplois, après une baisse sensible entre et 2011 ;
- Le nombre des personnes actives, ayant un emploi et résidant dans la commune de Blanc-Mesnil, a augmenté entre 2011 et 2016, de 19 719 à 20 728 employés ;
- La part des emplois de cadres et de professionnels intellectuels supérieurs a baissé (13,1 % contre 15,0 % en 2011)
- La part de l'industrie dans les emplois proposés a baissé (8,6 % pour 6,1 % en 2011), de la construction aussi (9,4 % contre 8,4 % en 2011), au profit des emplois proposés dans le commerce, les transports, les services divers, l'administration publique, l'enseignement, la santé, l'action sociale.

Le nombre des emplois proposés dans la commune ayant moins augmenté (0,6 % en cinq ans) que celui des personnes actives, ayant un emploi et résidant dans la commune (2,8 %), l'indicateur de concentration d'emploi a baissé, de 57,8 à 56,6. La commune de Blanc-Mesnil attire donc moins d'emplois nouveaux que d'habitants nouveaux, ce qui résulte de la politique continue de désindustrialisation, mais entraîne le déploiement d'une « ville-dortoir ». Le programme envisagé sur l'ilot ne comporte aucune surface commerciale ou tertiaire (à l'exception de l'entreprise existante de location de véhicules), sa réalisation contribuera à la baisse de l'indicateur de concentration d'emploi.

En 2018, 757 entreprises nouvelles ont été créées, dont 520 entreprises individuelles. 411 entreprises nouvelles, dont 289 entreprises individuelles, ont été créées dans les domaines du commerce, du transport, de l'hébergement, et de la restauration, 131, dont 60 entreprises individuelles, dans le secteur de la construction, et 152, dont 121 entreprises individuelles, dans les services marchands aux entreprises ; la part de l'industrie reste fortement minoritaires, avec seulement 8 entreprises nouvelles.
AU 31 décembre 2018, le territoire de Blanc-Mesnil accueille 3 150 entreprises, dont 94 (3,0 %) dans l'industrie, 719 (22,8 %) dans la construction, 1 369 (43,5 %) dans le commerce, le transport, l'hébergement, et la restauration, 536 (17,0 %) dans les services marchands aux entreprises, et 432 (13,7 %) dans les services marchands aux particuliers.

2.4.3.2. Les pôles économiques

L'essentiel de l'emploi est localisé dans six zones d'activités qui concentrent le potentiel de redéveloppement économique de la ville. Ces zones sont situées à l'ouest et au nord de la commune, loin de l'ilot, sauf la zone industrielle de la Molette.



Les pôles d'activités économique à Blanc-Mesnil (source : rapport de présentation du P.L.U.)

2.4.3.2.a. La zone industrielle de la Molette

La zone industrielle de la Molette est, sur le territoire de Blanc-Mesnil, le principal pôle des emplois proposés aux futurs résidents de l'ilot.
Son activité a débuté au XIX^{e} siècle, par les implantations successives et désordonnées d'ateliers industriels. Le parc d'activité de la Molette a été créé en 1925, avec la vocation d'accueillir principalement de l'industrie lourde. Elle s'étend sur les communes du Blanc-Mesnil, du Bourget, et de Drancy. Elle couvre 56 hectares sur le territoire de Blanc-Mesnil.
Le parc de la Molette, sur le territoire communal, accueille environ 170 établissements, dont 75 entreprises ayant un chiffre d'affaires supérieur à 152 000 000 euros et environ 1 800 emplois.

Aujourd'hui, compte tenu de la taille des locaux, et de l'encombrement des environs, l'industrie a laissé place, en majorité à la logistique et au stockage (AIR LIQUIDE, STERLING RELOCATION, ORGANIDEM), et en partie à l'activité industrielle moyenne (PAPREC) ou tertiaire (AIR LIQUIDE, CHAPPEE, J.J.A.). Des P.M.E. dynamiques y sont implantées, dont des entreprises liées à des grands groupes étrangers (BOTT, JOHN GUEST, MESNIL ACCESSOIRES, STANNAH).
Cette zone est aujourd'hui l'objet d'une mutation importante, engagée par la création du Carré des Aviateurs, l'installation du centre commercial Plein-Air, et poursuivie par la réalisation de la Z.A.C. Gustave-Eiffel.

2.4.3.2.b. Le Carré des Aviateurs

Créé en 2004, le Carré des Aviateurs, situé dans la zone de la Molette, est un parc d'activité et de stockage offrant une surface totale mais divisible de 30 000 m². De nombreuses P.M.I.-P.M.E. y sont hébergées. Ce site accueille une vingtaine d'entreprises qui emploient près de 500 salariés. La réalisation du Carré des Aviateurs a été le premier temps de la mutation de la zone industrielle de la Molette.

2.4.3.2.c. La Z.A.C. Gustave-Eiffel

La Z.A.C. Gustave-Eiffel constitue la première phase opérationnelle de la reconversion du site de la Molette. L'opération vise à développer un quartier mixte autour notamment d'un centre commercial, d'un collège, de logements, d'équipements, et de bureaux. Le programme de la Z.A.C. prévoit en particulier, à l'angle entre l'avenue du 8-Mai-1945 et la rue de l'Abbé-Niort, la réalisation d'un programme dense et mixte de logements, de bureaux, et de commerces.
Le détail de l'opération et son avancement sont présentés dans la partie 1 (cf. le paragraphe 1.1.3.5.).

2.4.3.2.d. Les autres pôles de Blanc-Mesnil

Les autres pôles blanc-mesnilois d'activités sont éloignés de l'ilot, et mal accessibles par les transports collectifs depuis le site :

- La zone du Coudray s'étend sur 43 hectares (dont 39 au Blanc-Mesnil), accueille environ 130 établissements, et environ 1 250 emplois salariés sur le territoire communal. Elle compte des P.M.E. très dynamiques, notamment dans le Centre Albert-Einstein, crée en 1987 à l'initiative de la commune. Ce centre de 13 600 m² de locaux d'activités, rempli à 90 %, répond à la demande d'entreprises en phase de développement de leur activité.
- Créé en 1970, le parc d'activités de Garonor se situe sur les communes du Blanc-Mesnil et d'Aulnay-sous-Bois, entre Paris et le pôle aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle ; il s'étend sur 75 hectares (dont 14 hectares au Blanc-Mesnil et 61 hectares à Aulnay-sous-Bois) et plus de 350 000 m² de locaux. Il est un pôle économique de référence du nord de l'Ile-de-France. Le site de Garonor comprend aujourd'hui des locaux destinés aux activités de fret aérien, de logistique, ou de messagerie, à l'intersection des autoroutes A 1 et A 3, à proximité immédiate de l'autoroute A 104 et de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Sur le territoire du Blanc-Mesnil, le site accueille 17 entreprises pour plus de 90 emplois.
- Créée en 1971, la zone du Pont-Yblon s'étend sur 13,5 hectares, avec pour vocation d'accueillir principalement des activités de transport et de logistique. Elle accueille 22 entreprises et près de 200 emplois. L'activité logistique importante générée par cette zone industrielle pose le problème des infrastructures de transports. Est également présent sur la zone un hôtel-restaurant dont l'activité est liée à la proximité de l'aéroport du Bourget.
- Situé à proximité des zones logistiques de Garonor et du Pont-Yblon, le Centre d'Affaires de Paris-Nord, créé en 1973, s'étend dans un parc entièrement clos de 4 hectares. L'ensemble tertiaire couvre 52 000 m² dans 3

immeubles (l'immeuble Bonaparte [13 000 m²], l'immeuble Continental [13 000 m²], et l'immeuble Ampère (20 000 m²]) [8], et accueille aujourd'hui une soixantaine d'établissements, essentiellement des T.P.E. (excepté SOCOTEC), et deux services publics, le Pôle Emploi et la Maison de l'Emploi et du Développement Economique. Cependant, le site est vieillissant, mal entretenu, et sous-occupé (le taux de vacance dépasse 75 % en 2015).

- Créé en 1991, l'espace Descartes s'étend sur 2 hectares et accueille 3 hôtels du Groupe Louvre Hôtels (le Kyriad Prestige, le Campanile, et le Première-Classe) et un hôtel destiné à l'hébergement d'urgence, (l'Appart-Hôtel). La capacité d'accueil est de 550 chambres.

Enfin, installée au centre d'affaires de Paris-Nord depuis janvier 2010, la Maison de l'Emploi et du Développement Economique rassemble, dans 500 m² de bureaux :

- La Mission locale dédiée aux jeunes de moins de 25 ans, destinée à faciliter leur insertion dans le monde du travail,
- L'association Blanc-Mesnil-Développement, destinée aux projets à plus longs termes et aux créateurs d'activités,
- Le service du développement économique, chargé de favoriser l'accueil et l'information des entreprises installées sur le territoire.
- La Boutique du Commerce, dédiée aux commerçants (sédentaires et non sédentaires) et aux artisans.

2.4.3.2.e. Le pôle métropolitain du Bourget

La plate-forme du Bourget est le premier aéroport d'affaires d'Europe, avec des équipements majeurs (l'aérogare d'affaires, le parc des expositions, le Musée de l'Air) et des entreprises actives dans le domaine de l'aéronautique, regroupées au sein d'une vaste zone d'activité regroupant plus de 4 500 salariés.
La plate-forme (560 hectares) est située sur les deux départements de la Seine-Saint-Denis (sur les communes de La Courneuve, de Dugny, de Drancy, du Bourget, du Blanc-Mesnil, et de Stains) et du Val d'Oise (sur les communes de Bonneuil-en-France, de Garges-les-Gonesse, et de Gonesse).
Pour faire face à la demande des entreprises qui souhaitent implanter ou étendre leurs activités autour l'aéroport, la direction de Paris-Le-Bourget a entrepris un ambitieux programme de développement et de modernisation de la plate-forme :

- Une nouvelle entrée centrale «Aviation d'affaires» sera créée au niveau de la zone centrale, mise en valeur par une esplanade aménagée à proximité immédiate des terminaux privés des clients d'Aéroports de Paris ;
- Un pôle d'hébergements et de services (dont un nouveau restaurant interentreprises) sera implanté à l'entrée de la future esplanade ;
- Un village d'entreprises sera créé et proposera, à terme, jusqu'à 15 000 m² de bureaux et de locaux d'activités.

Le pôle du Bourget fait partie des territoires stratégiques du développement métropolitain du Grand Paris, pour lequel un Contrat de Développement Territorial (C.D.T.) a été validé par l'Etat le 20 mars 2012. Cet accord place le projet économique et l'emploi au cœur de la stratégie de développement du territoire et ambitionne d'articuler quatre dimensions complémentaires les unes des autres, par le renforcement des activités et des filières existantes :

- Le développement de l'aviation d'affaires et des services qui lui sont liés,
- La constitution d'un *cluster* aéronautique autour du nouvel établissement d'Eurocopter et d'E.A.D.S.-I.W. et d'un projet de Technocampus ;
- La constitution d'un pôle de formation professionnelle dans les domaines de l'aérien et de l'aéronautique ;
- Et enfin le renforcement des activités évènementielles et la modernisation des équipements professionnels et publics, et notamment celles du Musée de l'Air et de l'Espace.

Ce projet combine des enjeux de développement économique, des enjeux de régénération et de qualité urbaine, et de valorisation des activités événementielles et culturelles. Il confirme l'énorme potentiel métropolitain des communes du pôle du Bourget et a fait émerger sept grandes lignes de force :

1. Le réaménagement de toute la partie méridionale de l'aéroport afin de créer un ensemble urbain singulier et une nouvelle façade à l'ouest de l'aéroport ;
2. La construction d'une grande gare multimodale pour permettre l'accès à l'ensemble de l'agglomération parisienne (cf. *infra*) ;
3. La création d'une autre gare au Musée de l'Air et de l'Espace, desservi par le Grand-Paris-Express ;
4. La requalification de la route départementale 932, avec des promenades paysagères et piétonnières entre les deux gares du Grand Paris Express ;
5. De nouvelles liaisons d'ouest en est, permettant les déplacements entre les communes grâce à de nouvelles avenues connectées aux deux gares du Grand Paris Express ;
6. Le franchissement des voies ferrées entre Drancy et Blanc-Mesnil ;
7. La mutation progressive notamment des zones d'activités industrielles de la Molette et Jean-Mermoz.

2.4.3.2.f. Les pôles métropolitains des environs

Plusieurs projets, dans les alentours, sont susceptibles de conforter le développement du cluster du Bourget :

- Le centre commercial Aéroville à Tremblay-en-France et Roissy-en-France rassemble sur 65 000 m² plusieurs activités commerciales, une surface alimentaire de 5 000 m², plus de 140 commerces, de nombreux services, et des restaurants ;
- L'extension du Parc International des Expositions de Paris-Nord Villepinte prévoit 70 hectares et 150 000 m² de nouvelles surfaces d'exposition par l'agrandissement des halls existants et la construction de nouveaux bâtiments (le parc proposera à terme 350 000 m² de surfaces d'exposition, complétées par une offre hôtelière et des services) ;
- L'extension de l'Aérogare de Roissy-Charles-de-Gaulle avec l'ouverture du Satellite 4 (S 4) sur 100 000 m², dédié aux vols long-courriers et capable d'accueillir 7,8 millions de passagers (l'aéroport pourra ainsi accueillir 80 millions de passagers au total par an) ;
- La densification de Paris-Nord-2 avec de nouvelles surfaces d'activités et de services destinés aux entreprises et aux salariés ;
- La Z.A.C. Sud-Roissy, à la limite sud de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et sur près de 200 hectares, afin de créer un parc d'activités à vocation internationale, destiné à des entreprises recherchant la proximité de la plate-forme aéroportuaire ;
- Le Triangle de Gonesse, un vaste territoire de 1 000 hectares de terres agricoles sacrifiées au profit d'un quartier d'affaires, d'un centre commercial, et d'une base de loisirs.

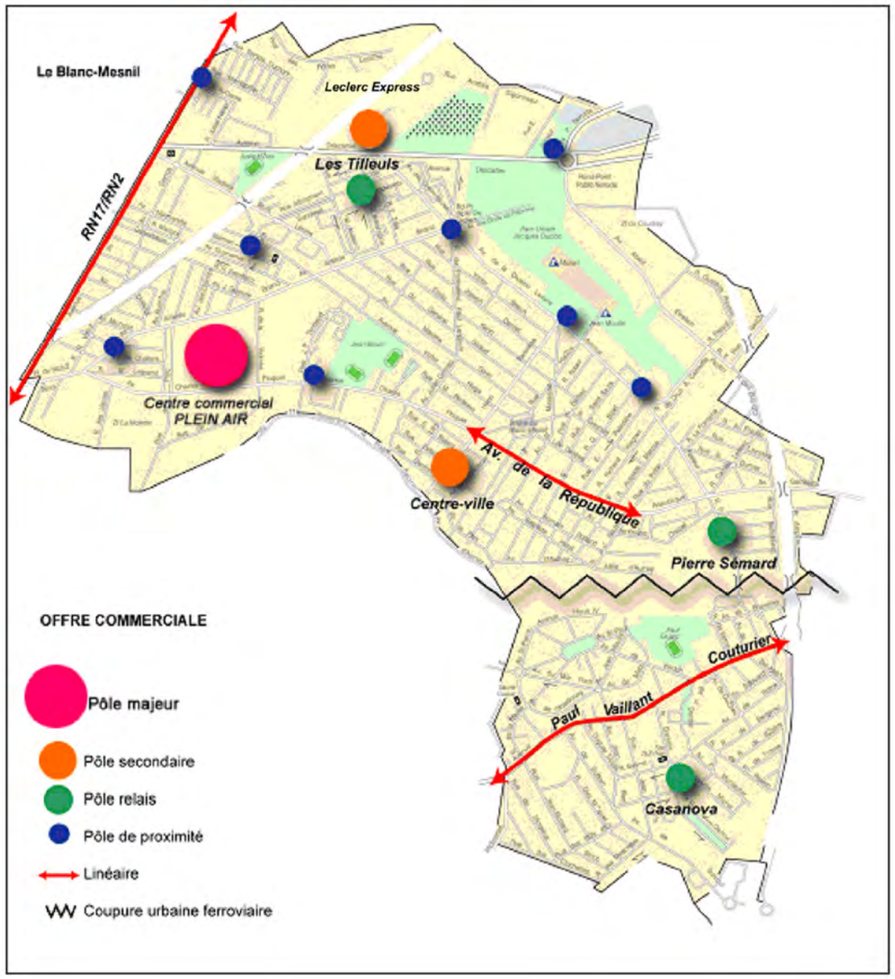
[8] *L'immeuble Bonaparte a cependant été partiellement démoli en 2013.*

2.4.3.3. Les pôles commerciaux

2.4.3.3.a. Les pôles commerciaux sur le territoire de Blanc-Mesnil

La ville compte 460 commerces en 2015. Les deux principaux pôles commerciaux sont le centre commercial Plein-Air et le centre-ville. Le commerce au centre-ville a connu ces dernières années une vitalité nouvelle, liée à l'aboutissement des projets immobiliers de la Z.A.C. du Cœur de Ville et à l'installation de nouveaux restaurants et de boutiques de qualité (une boulangerie, une librairie…). Cependant, dans le centre comme sur le reste du territoire, le petit commerce blanc-mesnilois souffre d'une forte concurrence extra ou intramuros, due aux vastes centres commerciaux périphériques, comme le centre commercial « O'Parinor » à Aulnay-sous-Bois, que la crise économique n'a fait que renforcer.

L'ilot est proche d'un pôle de proximité, comportant plusieurs petits magasins au long de l'avenue Aristide-Briand. Il est plus éloigné du récent centre commercial Plein-Air (environ 1 kilomètre), et, *a foriori*, des commerces du centre.



L'offre commerciale à Blanc-Mesnil (source : rapport de présentation du P.L.U.)

2.4.3.3.b. Le Centre commercial Plein-Air

Le Centre commercial Plein-Air est situé dans le nouveau quartier Gustave-Eiffel, sur l'avenue Charles-Floquet. Ouvert en octobre 2011, celui-ci comprend un hypermarché Leclerc, une galerie marchande de 50 boutiques, et une moyenne surface (l'enseigne Kiabi). Ce pôle présente une offre alimentaire importante et différentiée, complétée par une offre dense et diversifiée d'autres marchandises (l'habillement, l'équipement de la personne et de la maison, les services, la restauration, etc.). Cependant la rentabilité de la galerie marchande apparaît encore fragile.
En outre, l'éloignement de l'ilot (environ 1 kilomètre) et la faible fréquence des bus, rapportée à la faible distance, contribueront à accroître l'usage des véhicules personnels par les résidents de l'ilot pour leurs achats.

2.4.3.3.c. Les commerces du centre-ville

Les commerces du centre-ville sont répartis sur les rues Henri-Barbusse et Pierre-et-Marie-Curie. La rue Henri-Barbusse comprend un supermarché Casino de 1 200 m², qui est la locomotive du centre-ville, des enseignes courantes (Picard, Halles aux Chaussures), et divers commerces (des restaurants rapides, des bazars…). La rue Pierre-et-Marie-Curie comprend des boutiques et des services ainsi qu'un Franprix, d'une surface inférieure à 300 m². Enfin, la place de l'Eau accueille des restaurants nouvellement implantés, dont une brasserie.
Toutefois, ces commerces sont éloignés (près de 3 kilomètres) et ne pourront satisfaire que les besoins extra-quotidiens des futurs résidents de l'ilot.

2.4.3.3.d. Les autre pôles commerciaux de Blanc-Mesnil

Eloignés du site, les autres pôles commerciaux de Blanc-Mesnil sont rappelés pour mémoire :

- Le centre commercial des Tilleuls, organisé autour de quelques commerces de proximité, mais mal achalandé, peu sûr, et peu attractif (plusieurs commerces fermés) ;
- Le centre commercial Danièle-Casanova, proposant un pannel complet mais peu valorisé et fermé sur lui-même ;
- Le linéaire commercial de l'avenue Paul-Vaillant-Couturier, étiré au long de l'avenue, et centré sur les commerces hard-discount, alimentaires, et automobile ;
- Le linéaire commercial de la route départementale 932, étiré au long de la route, et centré sur la restauration et l'hébergement.

A ces pôles commerciaux fixes, s'ajoutent les marchés forains (ou alimentaires) utiles à la cohésion et au développement des quartiers :

1. Le marché du Centre, le jeudi et le dimanche de 8 : 00 à 13 : 00 ;
2. Le marché Danièle-Casanova, le mercredi et le samedi de 8 : 00 à 13 : 00 ;
3. Le marché des Tilleuls, le vendredi de 8 : 00 à 13 : 00.

Toutefois, ces marchés forains sont aussi éloignés de l'ilot que les pôles commerciaux fixes, à l'exception du centre commercial Plein-Air.

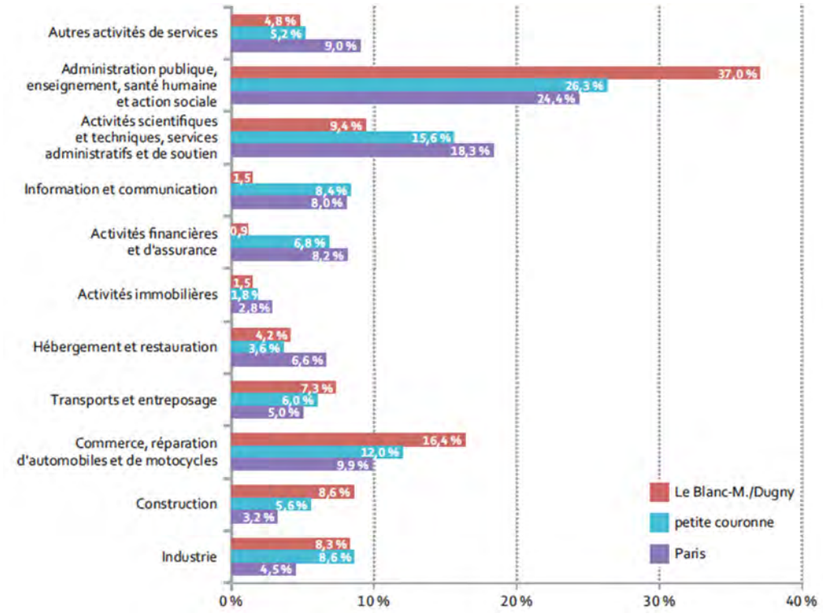
2.4.3.3.e. La vie associative

La vie associative regroupe plus de 200 associations, rassemblant quelque 11 000 adhérents et plus de 2 200 bénévoles. Elle est soutenue par le service municipal en charge des relations extérieures et de la vie associative.

Les locaux de l'ancien cinéma Louis-Daquin ont été réaménagés pour accueillir, en mars 2014, la Maison des Associations, qui est un lieu partagé de rencontres et de débats, avec une salle de conférence, une salle de projection, une adresse de domiciliation, et un pôle de ressources documentaires.

2.4.3.4. L'emploi

Dans les communes du Blanc-Mesnil et de Dugny, une majorité d'emplois offerts appartiennent au secteur de l'administration, de la santé, et de l'enseignement (37 %), dans une proportion supérieure à celle observée en petite couronne par exemple (26 %). De la même manière, les emplois des secteurs du commerce (16 %) et de la construction (9 %) sont surreprésentés par rapport à la petite couronne. Dans le quartier, les employeurs principaux apparaissent liés au site de l'aéroport du Bourget et du Musée de l'Air et de l'Espace, de même que les équipements scolaires en lien avec les secteurs résidentiels.
L'avenue du 8-Mai-1945 comprend des commerces en rez-de-chaussée, surtout au droit de l'aéroport et du musée, mais les emplois commerciaux majeurs semblent associés à la zone d'activités de la Molette et en particulier au centre commercial Plein-Air au sud-est du quartier de la future gare.



La répartition des emplois proposés par secteur d'activité sur le territoire des communes de Blanc-Mesnil et Dugny (source : A.P.U.R., monographie du quartier de la gare Le-Bourget-Aéroport)

2.4.4. L'EQUIPEMENT

La ville de Blanc-Mesnil comporte une offre importante d'équipements et de services. Ce maillage très dense est réparti sur la totalité du territoire communal, dotant chaque quartier des équipements nécessaires à la vie urbaine. L'effort en équipement de la ville est dû aussi à l'éclatement de son territoire qui l'oblige, pour apporter des réponses aux besoins des habitants, à diversifier les pôles d'équipement.

2.4.4.1. Les équipements édilitaires et administratifs

L'Hôtel de Ville, le centre des finances publiques, le commissariat, la caserne des pompiers, la poste, et le pôle de solidarité Emile-Kahn sont essentiellement situés au centre-ville, autour de l'Hôtel de Ville ; ils constituent l'armature centrale des équipements publics à Blanc-Mesnil.

L'hôtel de Ville de Blanc-Mesnil (architecte : André Lurçat)

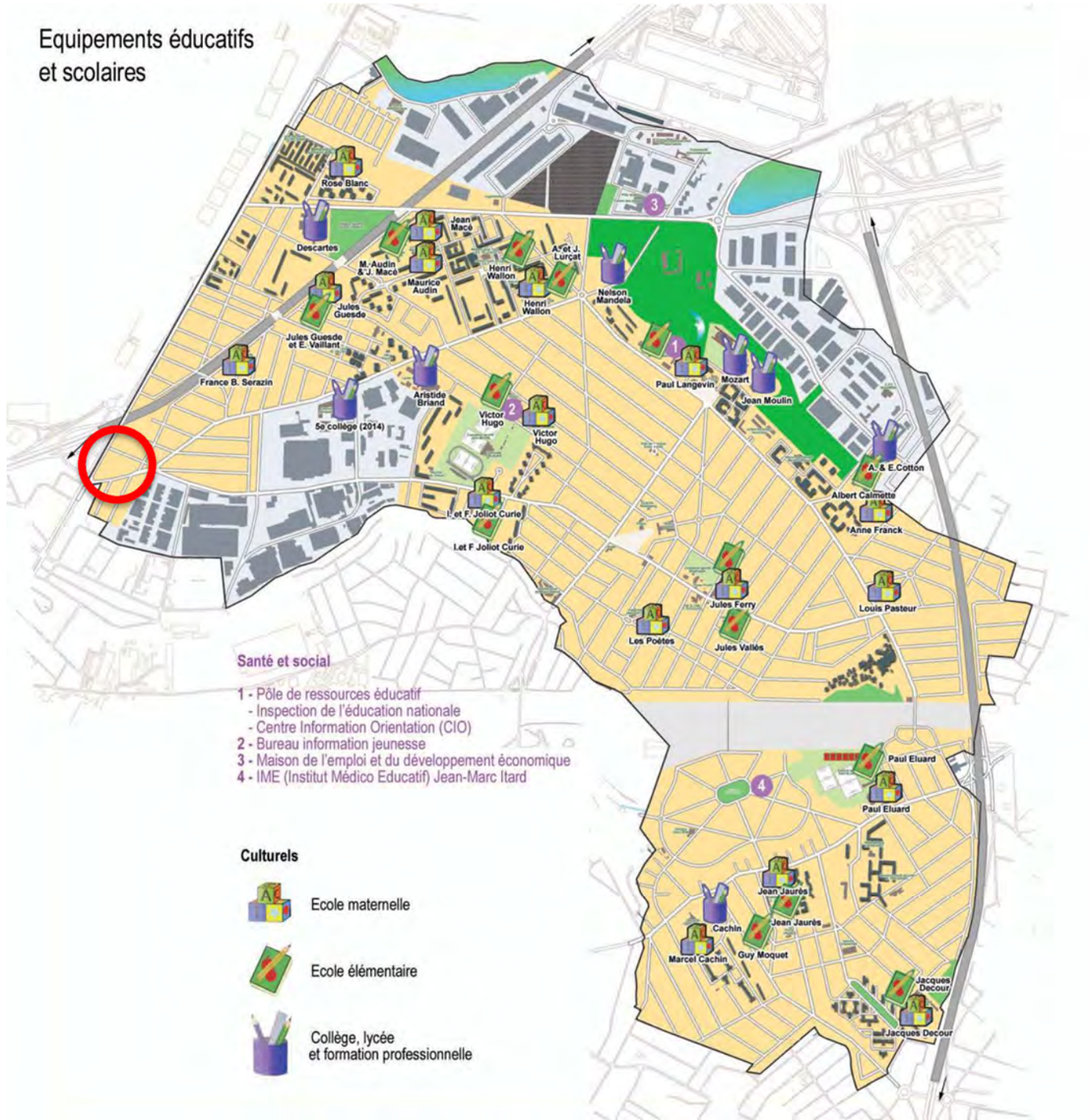
L'Hôtel de Ville est composé de trois bâtiments rectangulaires, de hauteurs différentes (R+1 à R+2). La façade principale du corps antérieur, parfaitement symétrique, comprend un escalier à double révolution encadrant un beffroi qui fonctionne comme un signal urbain, visible de loin. Des grandes loggias disposées en redents permettent d'éclairer généreusement les trois salles principales de la mairie : la salle du conseil municipal, la salle des fêtes, et la salle de réception. L'entrée est précédée d'un porche en béton. Le bâtiment postérieur est conçu comme un hall qui accueille et distribue les services administratifs de la Ville.
L'édifice est devenu une référence architecturale dans l'œuvre de Lurçat, parfois même au point d'occulter le reste de sa production locale : l'Hôtel de Ville est le témoignage d'un classicisme architectural dépouillé, caractéristique du modernisme français de l'entre-deux-guerres, bien qu'il ait été construit bien après.

2.4.4.2. Les équipements scolaires et péri-scolaires

2.4.4.2.a. Les crèches

La Ville compte 4 structures destinées à la petite enfance qui proposent des accueils réguliers et des accueils occasionnels du lundi au vendredi (sauf les jours fériés) : La structure multi-accueil Robert-Frégossy (86 places), la crèche municipale Fa-Mi-Sol (60 places), la structure multi-accueil Ethel-&-Julius-Rosenberg (60 places), et la structure multi-accueil des Tilleuls (27 places), ainsi que les chèches privées Babilou (27 places) et Graines-de-Génie (19 places).
Elles fonctionnent par groupes d'âge sauf la structure multi-accueil des Tilleuls et la halte Robert-Frégossy.
La crèche municipale Fa-Mi-Sol, sise dans le quartier des Tilleuls, et la structure multi-accueil des Tilleuls, sise 7 square Maurice-Audin dans le même quartier des Tilleuls, sont les plus proches de l'ilot. Elles sont toutefois

distantes d'environ 2 500 mètres, ce qui les rend peu pratiques pour les futurs résidents du site. Lors de la révision du P.L.U., il était envisagé la création d'une nouvelle structure dans le Carré des Aviateurs, à proximité du centre commercial Leclerc, dans le quartier Gustave-Eiffel. Cette nouvelle structure, distante d'environ un kilomètre de l'ilot, pourra répondre aux besoins des futurs résidents. Cependant, la faible fréquence des bus, rapportée à la faible distance, contribuera à accroître l'usage des véhicules personnels par les résidents de l'ilot.



(source : rapport de présentation du P.L.U.)

2.4.4.2.b. Les écoles maternelles et élémentaires

La commune du Blanc-Mesnil est équipée de 17 écoles maternelles et de 17 écoles élémentaires (dont 26 regroupées dans 12 groupes scolaires et 7 écoles isolées), qui, réparties de manière homogène sur les trois secteurs Sud, Centre, et Nord, maillent l'ensemble du territoire communal.
Plusieurs écoles maternelles sont arrivées à saturation, voire ont dépassé les normes recommandées par le ministère de l'Education Nationale (27 élèves par classe ordinaire et 25 par classe de Z.E.P.) : Les écoles Paul-Langevin, Louis-Pasteur, Jules-Ferry, au centre, Henri-Wallon, Jules-Guesde, et France-Bloch-Sérazin, au nord.
Plusieurs écoles élémentaires sont également arrivées à saturation, voire dépassent même les normes recommandées, telles que les écoles Victor-Hugo, Albert-Calmette, et Edouard-Vaillant.
Cette tendance risque par ailleurs de perdurer avec la hausse du taux de natalité et la croissance des familles nombreuses (cf. *supra*), observés à l'échelle communale.
Pour répondre à ces besoins, le schéma d'orientation pour l'évolution des équipements scolaires et périscolaires, initié en 2014, prévoit différentes actions :

- Des ouvertures de nouvelles classes dans les écoles existantes à court terme ;
- Des restructurations d'écoles à moyen terme (les écoles Wallon-Lurçat, Rose-Blanc, Victor-Hugo, Jean-Jaurès, Guesde-Vaillant, Jules-Vallès, Marcel-Cachin, Guy-Môcquet) ;
- La construction de deux nouveaux groupes scolaires à long terme (10 à 15 ans), sur le secteur de la Molette et sur le secteur de Paris-Nord.

Les équipements scolaires accueillent pour la plupart des structures périscolaires. Toutes les écoles disposent d'un restaurant scolaire et assurent l'accueil des enfants en dehors des horaires de prise en charge scolaire (de 7 : 30 à 8 : 30, de 12 : 00 à 13 : 50, et de 15 : 30 à 18 : 30 pour les maternelles, mais également pour les élémentaires, pour lesquels certains regroupements ont été opérés au regard du plus faible effectif d'enfants).
Les maisons de l'enfance, implantées dans tous les quartiers, assurent également des activités périscolaires tous les mercredis et pendant les congés scolaires pour les enfants de 2 à 14 ans.

L'école maternelle France-Bloch-Sérazin (55 avenue Devaux) et l'école élémentaire Edouard-Vaillant (75 avenue Normandie-Niemen) sont les plus proches de l'ilot. Elles sont toutefois distantes de près de 1 500 mètres de l'ilot.

2.4.4.2.c. Les collèges et les lycées

La commune est dotée de 5 collèges, depuis l'ouverture en 2014 du collège Jacqueline-de-Romilly dans la Z.A.C. Gustave-Eiffel. Ce dernier, situé à environ un kilomètre de l'ilot, répond aux besoins des futurs résidents.
La commune est dotée de 3 lycées : Les lycées Aristide-Briand et Jean-Moulin dispensent des enseignements professionnels, l'un technique (avec notamment une filière tournée vers l'aéronautique), l'autre commercial ; le lycée Wolfgang-Amadeus-Mozart, construit en 1993, dispense un enseignements général. Les lycées Jean-Moulin et Wolfgang-Amadeus-Mozart sont concentrés à proximité du quartier de la Libération, tandis que le lycée Aristide-Briand est situé plus à l'ouest, le long de l'avenue du même nom. Ce dernier, un lycée d'enseignement technique, est le plus proche de l'ilot.

2.4.4.3. Les équipements culturels

La Ville possède de nombreux établissements culturels répartis sur le territoire avec la volonté de proposer aux blanc-mesnilois un accès large à la culture et une tarification attractive. Des interventions culturelles dans les écoles sont organisées de même que l'accueil des scolaires dans les lieux culturels.
Certains des plus importants équipements se concentrent autour de la place de la Libération : Le Théâtre Neuf, ouvert en 1993, avec une salle de spectacle de 600 places, un auditorium de 350 à 480 places, et une galerie d'exposition sur environ 280 m² ; l'Ecole Nationale de Musique et de Danse**,** divisée en quatre antennes (le centre musical et chorégraphique Erik-Satie, avenue Charles-Floquet, le centre Maurice-Audin, allée Perrault, le centre Paul-Eluard, avenue Paul-Vaillant-Couturier, et le centre Paul-Langevin, avenue de la Division-Leclerc) ; le Deux-Pièces-Cuisines, un équipement municipal dédié aux musiques actuelles et regroupant 7 studios de répétition et d'enregistrement, une salle de concert de 400 places avec une scène de 65 m², et un studio de 120 m² ; **le** Cinéma Municipal Louis-Daquin, place Gabriel-Péri, avec trois salles numérisées et 447 places ; la médiathèque Edouard-Glissant, voisine du Théâtre Neuf, aménagée sur 3 000 m² et trois niveaux.

Il existe en outre quatre Maisons pour Tous réparties dans différents quartiers de la ville : la Maison pour Tous Jean-Jaurès dans le quartier sud, la Maison pour Tous Chemin-Notre-Dame dans le quartier Nord-Aviation, et la Maison pour Tous des Tilleuls dans le quartier du même nom, ainsi que la Maison pour Tous Gustave-Eiffel à proximité du stade Jean-Bouin. Dans ces lieux, des associations, riches de leur diversité et de leur identité, proposent de nombreuses activités, du sport, des ateliers de formation, d'alphabétisation, de soutien scolaire, de théâtre, d'arts plastiques…

(source : rapport de présentation du P.L.U.)

2.4.4.4. Les équipements sanitaires et sociaux

L'offre publique en matière de prévention est assez dense :

- Deux Centres Municipaux de Santé (C.M.S) facilitent l'accès aux soins pour tous, le C.M.S. Pierre-Rouquès, dans le centre-ville, avenue de la République, et le C.M.S. Fernand-Lamaze, dans le quartier Sud, avenue Paul-Vaillant-Couturier ;
- Trois centres de Protection Maternelle et Infantile (P.M.I.) assurent le suivi des futures mères, des mères, et des enfants jusqu'à l'âge de 6 ans, la P.M.I. Pierre-Rouquès, dans le centre-ville, rue Jacques-Demolin, la P.M.I. Fernand-Lamaze, dans le quartier Sud, avenue Paul-Vaillant-Couturier, et la P.M.I. Berthie-Albrecht, dans le quartier Nord, rue Emile-Zola ;
- L'antenne départementale de P.M.I. Marcel-Alizard, dans le quartier Nord, avenue Marcel-Alizard ;
- La résidence Maria-Valtat pour personnes âgées, dans le quartier Nord, avenue Marcel-Alizard ;
- La maison de retraite Gaston-Monmousseau, une maison de retraite publique et médicalisée de 80 places ;
- Le service de soins infirmiers à domicile pour les personnes âgées (S.S.I.A.D.) au centre ville, rue Emile-Kahn ;
- Le centre médico-sportif du stade Jean-Bouin, avenue Charles-Floquet ;
- Le service communal d'hygiène et de santé dans l'Hôtel-de-Ville, place Gabriel-Péri ;
- Le centre de soins, d'accompagnement, et de prévention en addictologie (C.S.A.P.A.) C.A.P. 93, dans le centre-ville, rue Louis-Lemesle ;
- L'institut médico-éducatif Jean-Marc-Itard, dans le quartier Sud, rue de Verdun.

En matière de santé, la population de Blanc-Mesnil est accueillie, pour les soins, dans un hôpital public Intercommunal, le Centre Hospitalier Intercommunal (C.H.I.) Robert-Ballanger, à Aulnay-sous-Bois, et dans une clinique privée, l'hôpital privé de la Seine-Saint-Denis, dans le centre de Blanc-Mesnil.

(source : rapport de présentation du P.L.U.)

2.4.4.5. Les équipements sportifs

La commune offre une large palette d'activités sportives. Elle accueille 57 associations ou clubs sportifs, pour des pratiques qui vont du loisir jusqu'au sport de haut niveau, et qui bénéficient de l'accès aux 8 structures et équipements sportifs gérés par le service municipal des sports :

- Le stade Jean-Bouin (106 avenue Charles-Floquet), avec un terrain gazonné éclairé pour le football, une piste d'athlétisme de 400 mètres, des tribunes couvertes de 1 000 places, un terrain synthétique éclairé pour le *football*, un terrain stabilisé éclairé pour le *football*, un terrain gazonné et éclairé pour le *rugby* avec la Maison du *Rugby*, trois zones de jeux réservées à la pétanque avec la Maison de la Pétanque, deux terrains de *sand-ball*, un *skate-park* ;
- Le stade Paul-Eluard (avenue de Verdun et avenue de Bruxelles), avec deux terrains gazonnés et éclairés pour le *football* et le *rugby*, un gymnase multisports, un mur d'escalade, les courts de tennis Arthur-Ashe (4 courts de tennis couverts et 6 courts de tennis extérieurs) ;
- Le stade Jacques-Boghossian (35 avenue de la République), avec une salle spécialisée en haltérophilie et musculation, un terrain de *football*, et des terrains de boule lyonnaise ;
- Le gymnase Auguste-Delaune (106 avenue Charles-Floquet), dans l'enceinte du stade Jean-Bouin, avec un gymnase multisports avec tribune, un tatami pour les arts martiaux, un mur d'escalade, et une salle de musculation ;
- Le gymnase Eugénie-Cotton (rue du Docteur-Calmette), avec un gymnase multisports et un terrain multisports synthétique en extérieur ;
- Le gymnase Jacques-Decour (avenue Louise-Michel), avec un gymnase omnisports et un plateau extérieur d'évolution ;
- Le gymnase Paul-Langevin (avenue de la Division-Leclerc), avec une salle séparée en trois surfaces de tatamis ;
- La piscine Henri-Wallon (201 avenue Aristide-Briand), avec un bassin de 25 mètres et un solarium extérieur ;
- Le plateau Mozart (avenue Charles-de-Gaulle), avec une piste de 200 mètres et un plateau multisports ;
- La salle de gymnastique Macé-Le-Mansois, avec une salle spécialisée de gymnastique artistique et une salle omnisports de 800 m² ;
- Une salle d'activités motrices pour des activités de *baby gym*.

L'offre sportive se manifeste également par dix équipements de plein air, ouverts librement au public : Des *city-stades*, des *skate-parc*, un anneau de *jogging*.

(source : rapport de présentation du P.L.U.)

2.4.4.6. Les équipements sécuritaires

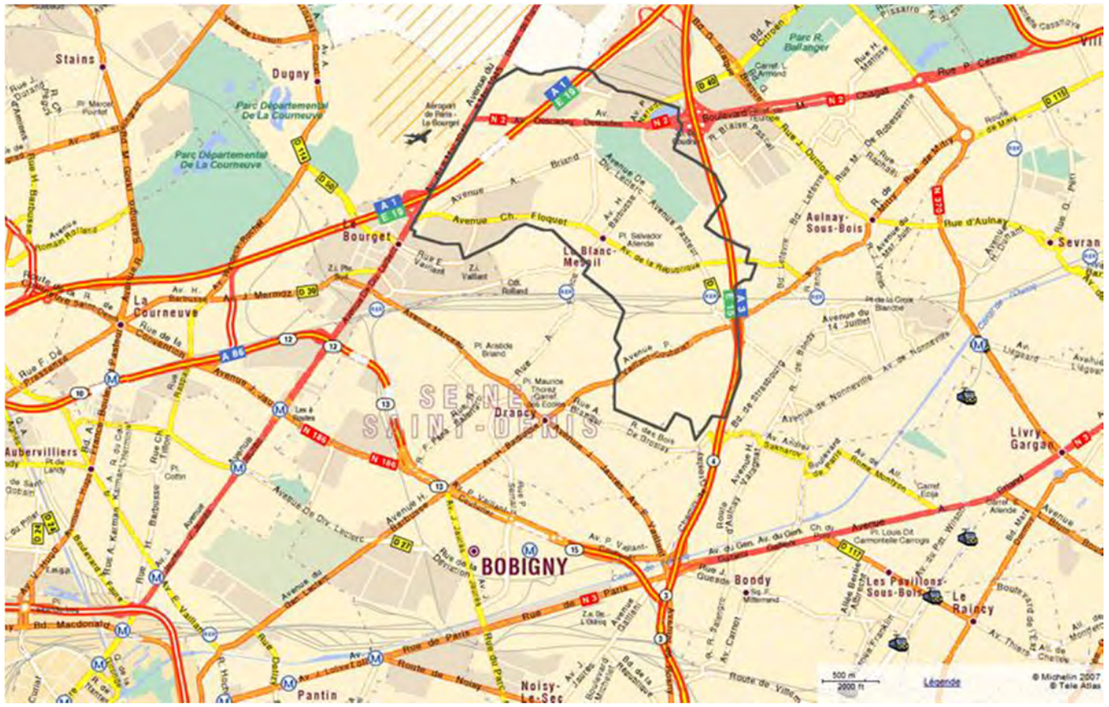
Le Pôle Tranquillité Publique (7 rue Emile-Kahn*)*, destiné à animer et à assurer la mise en place et le suivi du Contrat Local de Sécurité, signé le 30 septembre 1999, dispense des conseils juridiques prodigués par des avocats et des médiateurs familiaux.
La Maison de la Justice et du Droit (7 rue Emile-Kahn*)*, située dans les mêmes locaux, complète la politique de rapprochement de la justice et des citoyens : le traitement de la petite délinquance et l'amélioration de l'accès aux droits, aux conseils juridiques, et aux médiations.

2.4.5. LA MOBILITE ET LES TRANSPORTS

2.4.5.1. La mobilité

Le territoire du Blanc-Mesnil est traversé ou encadré par d'importantes infrastructures routières, autoroutières, et ferroviaires de portée régionale, nationale, et internationale :

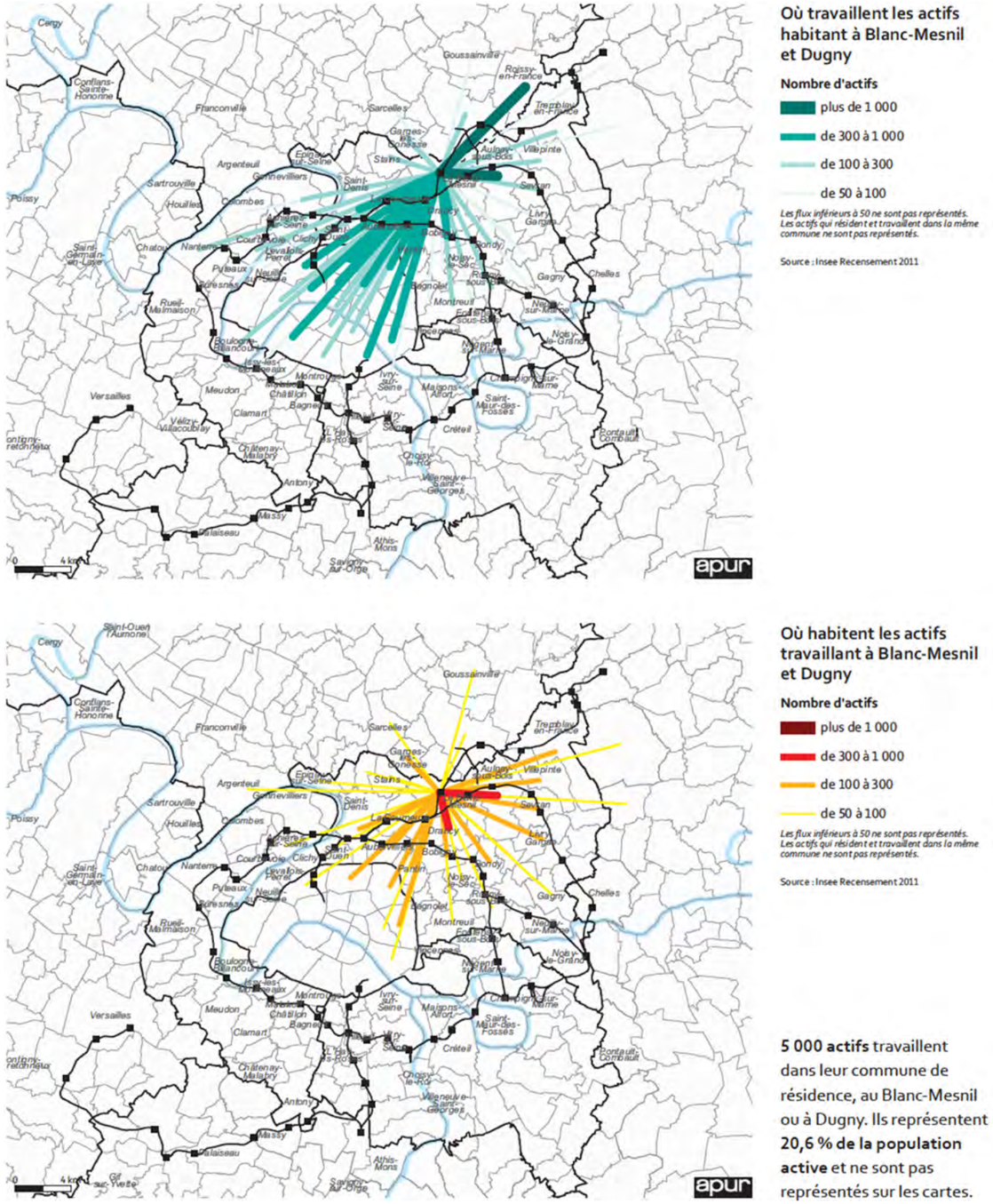
- L'autoroute A 1 à l'ouest et au nord, et l'autoroute A 3 à l'est,
- La route départementale 932 (l'ancienne route nationale 2) à l'ouest, la route nationale 2 au nord, et la route nationale 17 au nord-est, vers Aulnay-sous-Bois,
- Les voies ferrées du transport de voyageurs et du transport de marchandises, au travers du territoire communal.



Les principales infrastructures de transport sur le territoire blanc-mesnilois (source : rapport de présentation du P.L.U.)

Ces infrastructures garantissent une bonne accessibilité régionale en voiture et en transports collectifs, grâce au R.E.R. B qui assure des liaisons rapides entre le Blanc-Mesnil et Paris et entre le Blanc-Mesnil et l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.
Au contraire, à l'échelle locale, ces infrastructures nuisent aux liaisons avec les communes voisines, et aux échanges entre les quartiers du nord et du sud de la commune, alors que la majorité des pôles générateurs de déplacements se trouvent au nord. Les habitants des quartiers du sud sont isolés du reste de la ville et ce quel que soit le jour de la semaine et le moment de la journée.

Entre 2011 et 2016, la part des résidents de Blanc-Mesnil, ayant un emploi et travaillant sur le territoire de Blanc-Mesnil est passée de 17,3 % à 20,0 %, accroissant le besoin de déplacements intra-communaux.

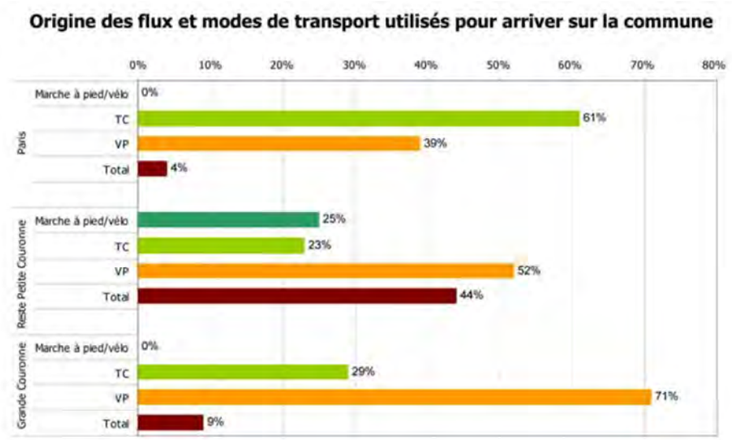


Les oursins illustrant les déplacements domicile-travail des actifs résidant ou travaillant dans les communes du Blanc-Mesnil et de Dugny quartier (source : A.P.U.R., monographie du quartier de la gare Le-Bourget-Aéroport)

Les oursins ci-contre illustrent les déplacements domicile-travail des actifs résidant ou travaillant dans les communes du Blanc-Mesnil et de Dugny (les deux communes proches de la future gare du Grand-Paris-Express [cf. *infra*]) ; ils mettent en évidence la dynamique plus résidentielle de ces deux communes et leur faible taux d'emploi (0,38). En effet, les deux communes apparaissent peu attractives à l'échelle de la métropole : les actifs habitant dans une autre commune et travaillant à Blanc-Mesnil ou à Dugny proviennent plutôt de communes proches, en particulier d'Aulnay-sous-Bois et de Drancy, de Seine-Saint-Denis, ou des arrondissements du nord-est parisien.

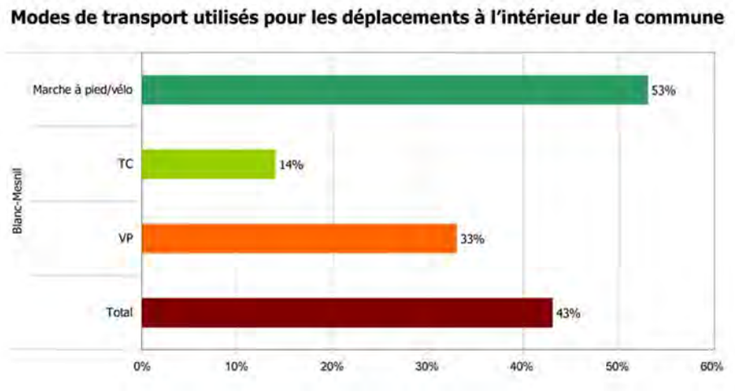
Sur la commune du Blanc-Mesnil, selon une étude réalisée en 2011 par Entreprises et Mobilités Services, la majorité des personnes (45 %) qui viennent, partent, ou circulent sur le territoire communal, le font en voiture particulière, les autres (34 %) le font en « modes actifs » (la marche à pied et le vélo) ou en transports collectifs (21 %).

Ces données varient en fonction de la provenance des personnes :



- 52 % des personnes venant des communes de la « petite couronne » circulent en voiture particulière, 25 % en modes actifs, et 23 % en transports collectifs ;
- 39 % des personnes venant de Paris (4 % seulement) circulent en voiture particulière, 61 % en transports en commun [9] ;
- 71%, des personnes en provenance de la « grande couronne » (9 %) circulent en voiture particulière, 29 % en transports en commun.

Elles varient aussi dans les déplacements à l'intérieur de la commune :



- Presque la moitié des déplacements dans la commune (43 %) sont des déplacements intra-communaux ;
- 33 % des personnes circulant exclusivement dans la commune (43 %) circulent en voiture particulière, 53 % en modes actifs, et 14 % en transports collectifs.

Depuis la révision du P.L.U., en 2016 [10], la part des résidents de Blanc-Mesnil, possédant au moins un véhicule, a toutefois baissé de 72,2 % à 70,0 % ; mais, sur ces derniers, la part de ceux possédant deux véhicules au moins a crû de 20,0 % à 20,4 %.

2.4.5.2. Le réseau viaire

Le territoire communal est traversé par l'autoroute A 1, qui comprend un échangeur desservant l'aéroport du Bourget et la zone industrielle de la Molette. L'échangeur débouche sur l'avenue du 8-Mai-1945 au niveau du site du projet. Le territoire communal est aussi longé, à l'est, par l'autoroute A 3, qui comprend un vaste échangeur avec la route nationale 2, au bout de l'avenue Descartes.
Les axes urbains structurants du réseau viaire principal sont constitués de voies départementales et de voies communales desservant principalement la commune suivant un axe est-ouest. Desservant des entités fonctionnelles variées, leurs parcours se distinguent par une succession de séquences urbaines aux ambiances multiples. Ce réseau principal s'appuie sur d'anciens tracés communaux et départementaux.
La route départementale 932 (correspondant dans sa première partie à l'avenue du 8-Mai-1945) et la route nationale 2 (correspondant dans la partie septentrionale à l'avenue Descartes [l'ancienne allée domaniale]) relie l'échangeur du Bourget sur l'autoroute A 1 à l'autoroute A 3, longeant l'aéroport du Bourget, le grand ensemble des Tilleuls, la zone d'activités, et, partiellement, le parc Jacques-Duclos.

La route départementale 41 est constituée de deux parties :

- La partie orientale (correspondant aux avenues des Cosmonautes, de la Division-Leclerc, et Pasteur) relie la branche ouest-est de la route nationale 2 à l'autoroute A 3, et borde à la fois les grandes zones pavillonnaires, les emprises de logements collectifs (la cité Notre-Dame, le quartier de la Libération, les résidences Pasteur et du Coudray) et des équipements communaux majeurs ;
- La partie occidentale (correspondant à l'avenue Aristide-Briand et à la rue de l'Abbé-Niort) relie la précédente (du rond-point de la Division-Leclerc) à la route départementale 932, au débouché de

[9] *Ce résultat montre l'efficacité du R.E.R. B pour relier Paris et la commune du Blanc-Mesnil par les transports en commun.*

[10] *Le diagnostic du P.L.U. était basé sur les chiffres du recensement de 2011, les données actuelles, publiées le 9 août 2019, sont issues du recensement de 2016.*

l'échangeur du Bourget, et dessert les zones pavillonnaires, la Z.A.C. Gustave-Eiffel, et le flanc oriental du grand ensemble des Tilleuls.

A ces voies, s'ajoutent deux axes communaux :

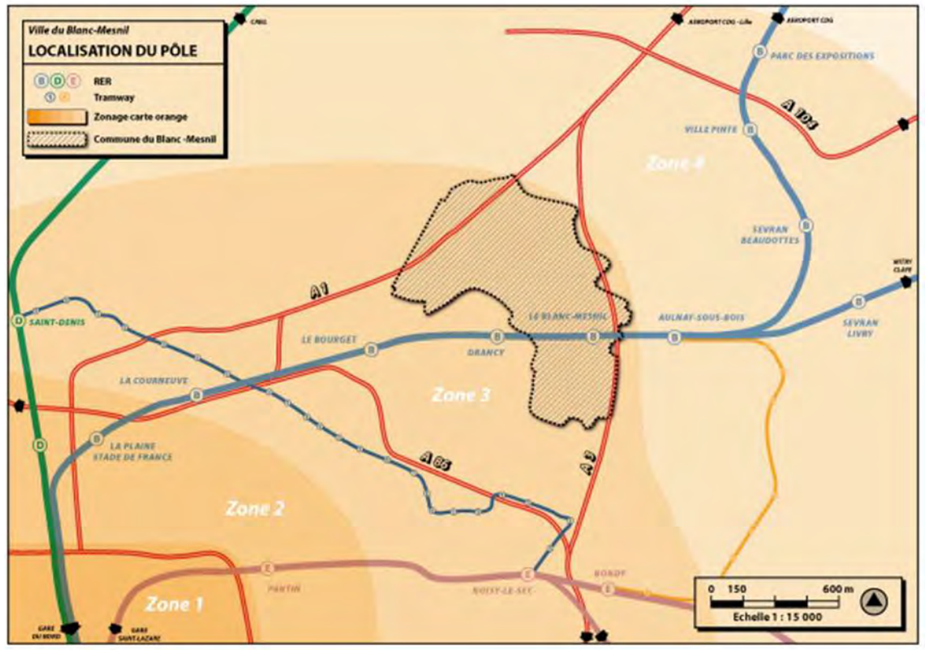
- Les avenues Charles-Floquet et République relient l'entrée de ville du côté du Bourget au quartier Pierre-Sémard, desservant la zone d'activité de la Molette, une partie de la Z.A.C. Gustave-Eiffel, les cités Jean-Pierre-Timbaud et Victor-Hugo, et les secteurs pavillonnaires ;
- L'avenue Henri-Barbusse relie la commune à la gare de Drancy depuis la place de la Libération, en passant par le centre-ville commerçant ;
- Enfin, la route départementale 115 (correspondant à l'avenue Paul-Vaillant-Couturier) relie l'entrée de ville desservie par l'échangeur de Drancy sur l'autoroute A3 aux grands ensembles et à la zone pavillonnaire.
- Le réseau viaire communal principal, déjà saturé aux heures de pointe, n'est pas adapté pour supporter un fort trafic de transit.

La trame du réseau viaire secondaire, affecté à la desserte des terrains, est organisée principalement suivant les axes est-ouest et nord-sud. Il forme un réseau dense et régulier, qui se signale par un caractère homogène, relativement indifférencié et mal hiérarchisé, à l'exception de celui du quartier Stalingrad, caractérisé par un réseau viaire organisé suivant un système concentrique, générant des îlots triangulaires et un parcellaire en lanières aux superficies inégales.

2.4.5.3. Le réseau ferroviaire

Parmi les 21 % des personnes empruntant les transports collectifs sur le Blanc-Mesnil, 39 % utilisent les « modes lourds » (le R.E.R., le métro, et le tramway) dans leur chaîne de déplacement. A contrario, 61 % utilisent uniquement le réseau des bus pour se déplacer sur la commune.

Le « mode lourd » peut être le dernier mode utilisé ou bien complété par un trajet en bus ou à pied. Les gares de Blanc-Mesnil et de Drancy sur la ligne B du R.E.R., se trouvant à la limite territoriale du Blanc-Mesnil, drainent chacune 13 % des 21 % de personnes arrivant sur la commune en transport en commun. Le mode d'arrivée qui vient en troisième lieu est le trajet empruntant le métro ligne 7 jusque La Courneuve-8-Mai-1945, puis le tramway T1.



La ligne « B » du R.E.R. et les deux gares desservant Blanc-Mesnil

La commune de Blanc-Mesnil est desservie par deux gares de la ligne « B » du R.E.R. : l'une sur le territoire de Drancy, à 10 minutes du centre-ville, et l'autre sur le territoire du Blanc-Mesnil, au sud à proximité du quartier Pierre-Sémard.
Aux heures de pointe, tous les trains s'arrêtent à toutes les gares et ce afin de réduire le temps d'attente des usagers. La ligne accueille donc dix trains par heure, sur chaque branche (Roissy, Mitry-Mory) et 20 trains par heure sur le tronc commun.

2.4.5.4. Le projet du Grand Paris Express

Lancé dès 2007 par l'État, en vue de donner une nouvelle dimension à la région capitale, le projet de métro automatique du Grand-Paris a pour vocation, d'une part de répondre aux besoins des Franciliens dans leurs déplacements de banlieue à banlieue, et d'autre part de relier entre eux les pôles de développement qui sont aussi des pôles d'emploi et d'habitat.

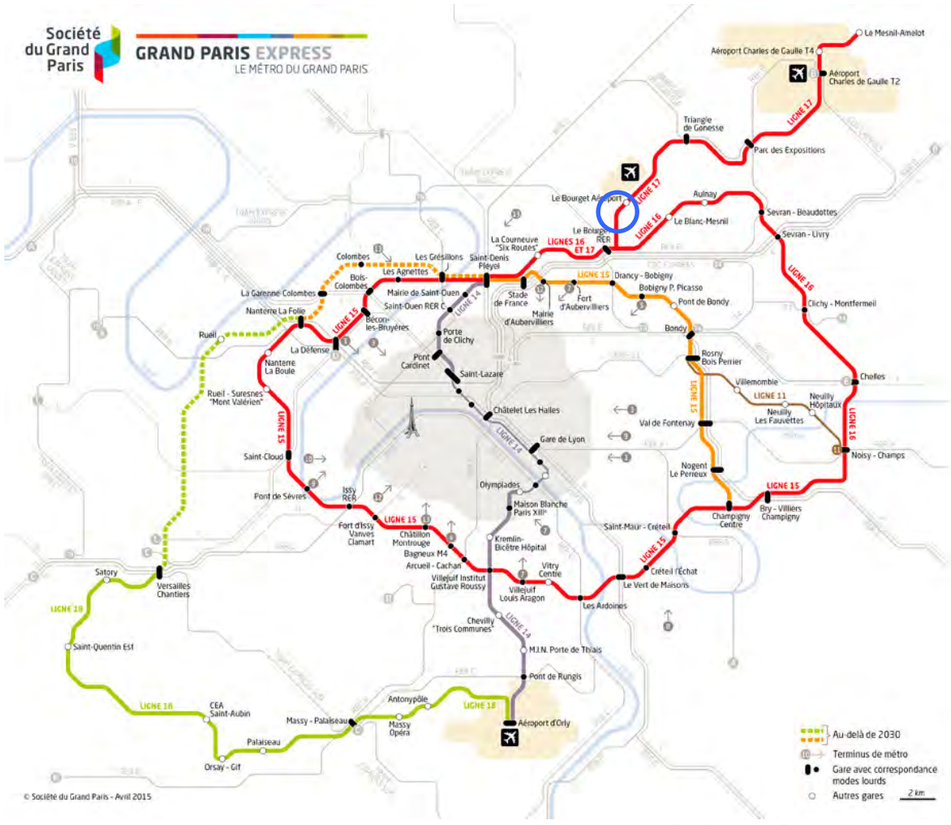
Le Grand-Paris-Express prévoit la construction de 205 kilomètres de voies et de 72 nouvelles gares pour limiter la saturation des transports en Ile-de-France, désenclaver les territoires, et stimuler la construction de logements et la croissance économique autour de ces gares. Il sera constitué de différents projets d'infrastructures connectés aux lignes existantes :

- Une rocade, la ligne n° 15, entre Noisy-Champs-sur-Marne, Champigny-Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, Rosny-sous-Bois-Perrier, et Champigny-Centre ;
- La ligne n° 16, de Noisy-Champs-sur-Marne à Pleyel via Clichy-Montfermeil et Aulnay-sous-Bois ;
- La ligne n) 17, de Pleyel au Mesnil-Amelot via Le Bourget, Gonesse, et Roissy-Charles-de-Gaulle ;
- La ligne n° 18, de l'aéroport d'Orly au plateau de Saclay via Massy-Palaiseau ;

A ces lignes nouvelles, s'ajoutent les prolongements des lignes n° 14 vers le Nord et vers le Sud, et n° 11 vers l'Est jusqu'à Noisy-Champs-sur-Marne via Rosny-Bois-Perrier.

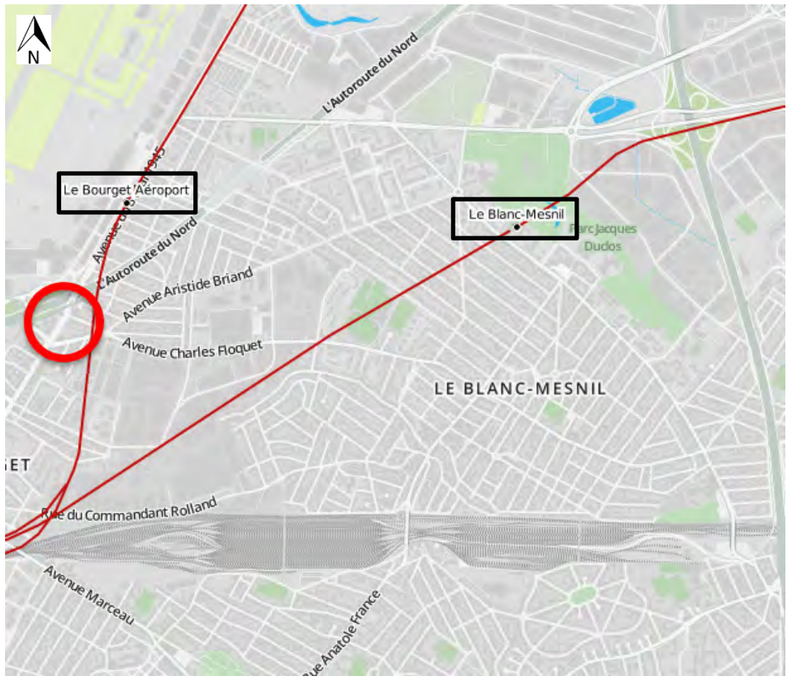
Aujourd'hui le quartier de l'aéroport du Bourget n'est desservi par aucun réseau de transport collectif lourd, rendant son accessibilité au territoire métropolitain limité. À titre d'exemple, seuls le nord de la Seine-Saint-Denis et une partie du nord de Paris, correspondant aux gares du R.E.R. B, sont accessibles par un trajet de 45 minutes en transports collectifs au départ de l'emplacement de la future gare « Aéroport-du-Bourget ». À l'horizon 2030, cette accessibilité du quartier à la métropole sera complètement transformée : il sera alors possible, en 45 minutes de transports collectifs, d'atteindre depuis le quartier la totalité des arrondissements de Paris et du territoire de la Seine-Saint-Denis, ainsi que la moitié nord des départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, incluant ainsi des pôles d'emplois comme celui de la Défense, de Gennevilliers, de Créteil, ou de Noisy-Champs-sur-Marne, soit un territoire 4 fois plus étendu qu'aujourd'hui. À l'inverse, l'Aéroport du Bourget, le Musée de l'Air et de l'Espace, le Parc des Expositions, ainsi que les quartiers riverains, seront eux aussi plus aisément accessibles autrement qu'en voiture, et donc plus attractifs.

En 2023-2025, la commune du Blanc-Mesnil sera donc desservie par deux lignes (les lignes n° 16 et n° 17), et deux gares (les gares « Aéroport-du-Bourget » et « Blanc-Mesnil ») du futur réseau du Grand-Paris-Express. Les deux nouvelles gares desserviront la partie septentrionale de la commune.



La carte du futur réseau métropolitain (source : Société du Grand-Paris)

Emplacement indicatif du site



Les lignes et les gares du Grand-Paris-Express à Blanc-Mesnil (source : Société du Grand-Paris)

Les futures gares du Grand Paris Express situées sur la commune du Blanc-Mesnil

La gare « Blanc-Mesnil », de la ligne n° 16, sera localisée sur la commune du Blanc-Mesnil, en lisière du parc Jacques-Duclos et au carrefour du centre-ville, du quartier des Tilleuls, et de la zone économique du Coudray. Elle ne sera pas reliée à la gare de l'avenue du 8-Mai-1945, mais connectée directement à la gare du R.E.R. « B » au Bourget, l'extrémité occidentale de la rocade Est du Grand-Paris-Express.
La gare « Aéroport-du-Bourget », sur la ligne n° 17, sera aussi connectée directement à la gare du R.E.R. « B » au Bourget. Située sur l'avenue du 8-Mai-1945, à l'interface entre les territoires de Blanc-Mesnil et du Bourget, face à l'aéroport du Bourget, elle desservira, outre deux grands équipements à proximité du site (l'aéroport du Bourget et le parc des expositions), le village du Bourget, la zone d'activités de la Molette, et la partie occidentale du territoire de Blanc-Mesnil. Elle desservira donc l'îlot, dont elle sera plus proche que la gare du R.E.R. « B » au Bourget.

La situation de l'îlot permettra un accès facile à la future gare « Aéroport-du-Bourget », située à environ 800 mètres (soit moins de 10 minutes de marche), malgré la césure, visuelle et pratique, de l'autoroute et malgré les nuisances, sonores et olfactives, de l'avenue du 8-Mai-1945, malgré aussi la contrainte et la dangerosité du franchissement de la route départementale 932 au droit de la future gare.

2.4.5.5. Le réseau routier

Ce réseau lourd d'échelle régionale est complété par un réseau de bus pour la desserte locale. En 2012, la commune est desservie par 16 lignes de bus du lundi au samedi (dont 1 ligne fonctionnant le dimanche également), le jour, et 1 ligne la nuit.
Ces bus sillonnent la commune et la relient principalement à Paris, aux autres villes du département, dont notamment Bobigny, la préfecture de la Seine-Saint-Denis.

Sur ces 16 lignes :

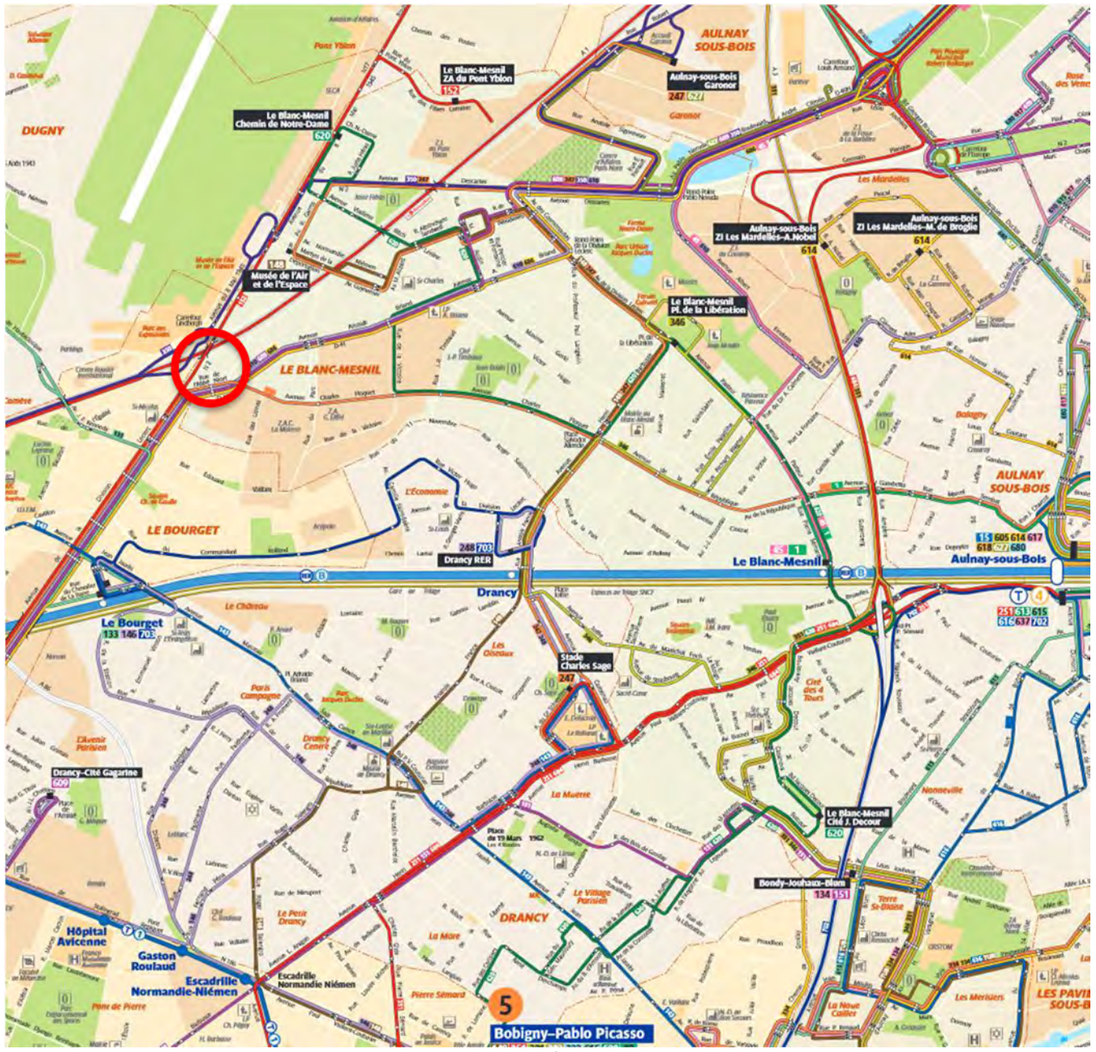
- 5 lignes sont structurantes et garantissent un niveau d'offre suffisant pour offrir une alternative crédible à la voiture,
- 5 lignes sont intermédiaires et permettent de mailler le territoire mais ne sont pas suffisamment attractives pour séduire les automobilistes,
- 5 lignes de maillage proposent une offre très insuffisante en termes de fréquence pour séduire des personnes dépendantes des transports en commun.

La desserte la ville par le réseau de bus présente certaines qualités :

- La gare de Drancy est bien desservie, mais la gare du Blanc-Mesnil manque de desserte,
- Les quartiers d'habitat collectifs au nord et au sud de la commune sont bien desservis par des lignes structurantes,
- Une ligne de nuit permet de relier le Blanc Mesnil à la capitale.

Elle présente aussi des points faibles :

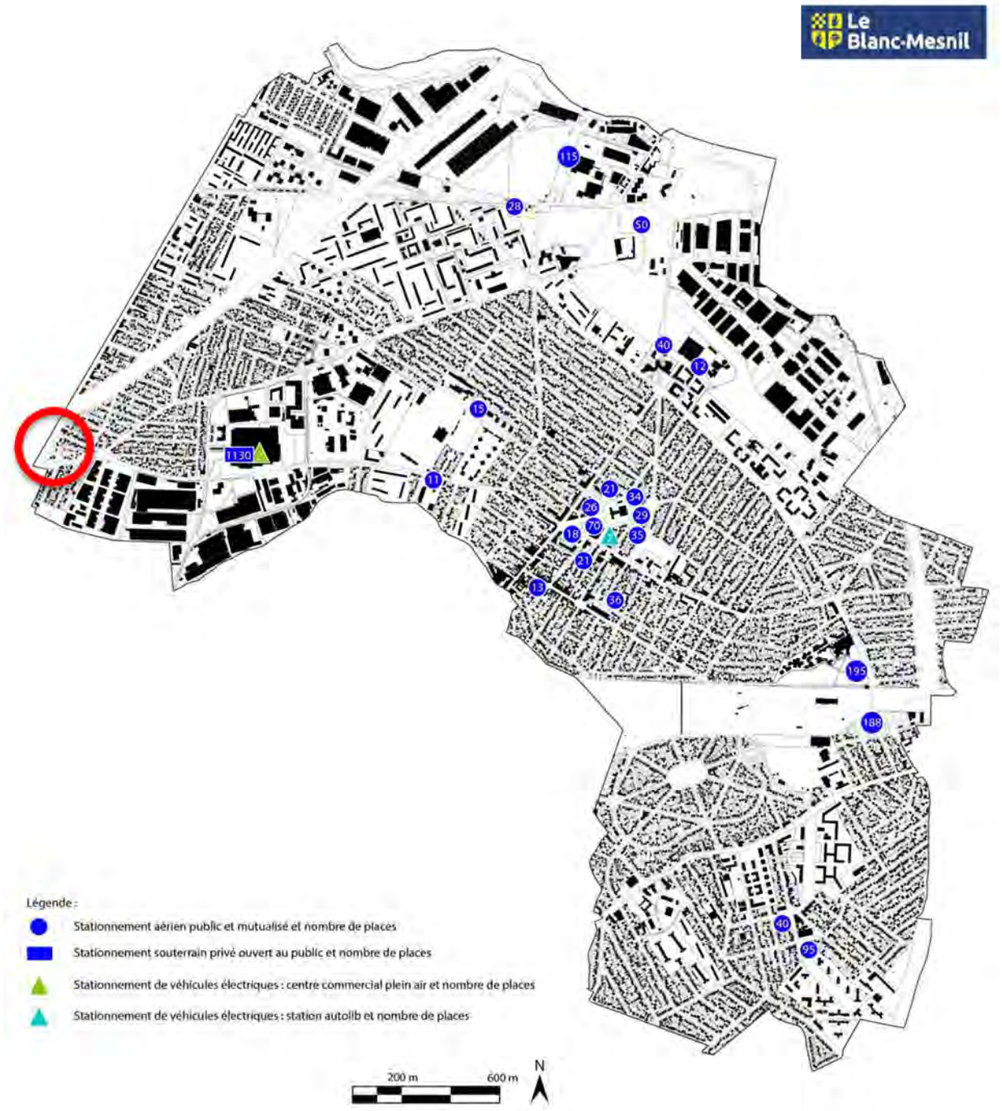
- Une offre insuffisante de transports structurants (seulement 3 lignes sur les 5 identifiées traversent le territoire et ne sont pas des lignes situées à la frontière de la commune),
- Le nouveau centre commercial Plein-Air n'est pas desservi par une ligne structurante,
- Dans le quartier sud, les cités densément habitées sont isolées des pôles générateurs de déplacements, localisés au nord des voies ferrées du RER B.
- Un manque de liaison nord–sud directe et simple (sans correspondance) contribue à rendre difficile l'accès aux pôles d'activités situés au nord pour les habitants du sud.



La carte du réseau des bus

2.4.5.6. Le stationnement

Les principales difficultés en matière de stationnement découlent de la pratique intensive de la voiture particulière, qui transforme un grand nombre de rues en parking.
Si le problème n'est pas spécifique au territoire du Blanc-Mesnil, néanmoins l'étendue de la voirie (environ 76 kilomètres), et celle de la nappe pavillonnaire lui confèrent une importance majeure pour l'évolution à venir de la vie urbaine et sociale à Blanc-Mesnil.
Les principaux parcs publics sont concentrés, dans le centre-ville, autour de l'Hôtel de Ville. Le seul parc, proche de l'ilot, est celui du nouveau centre commercial ; du fait de son éloignement, il ne répond pas aux besoins des futurs résidents de l'ilot.



La localisation des principaux parcs de stationnement ouverts au public (source : rapport de présentation du P.L.U.)

2.4.5.7. Les voies cyclables

Quelques pistes cyclables existent sur les axes majeurs de la commune : L'avenue Descartes, l'avenue Pasteur, et l'avenue Charles-Floquet. Toutefois, le réseau est encore discontinu.
Dans les abords de l'ilot :

- Une piste cyclable existe au long de l'avenue du 8-Mai-1945, aménagée par le Département ;
- Une piste cyclable est programmée sur la rue de l'Abbé-Niort et sur l'avenue Aristide-Briand, aménagée par le Département et inscrite dans le P.A.D.D. (cf.*supra*) ;
- Une bande cyclable existe au long de l'avenue Charles-Floquet, entre l'ilot et le centre commercial, aménagée par la Commune.

Cette dernière, mal séparée de la chaussée et du trottoir, et mal reliée aux deux autres, est en outre interrompue pas de nombreux potelets, marquant les entrées sur les terrains riverains, ce qui en rend l'usage malcommode.

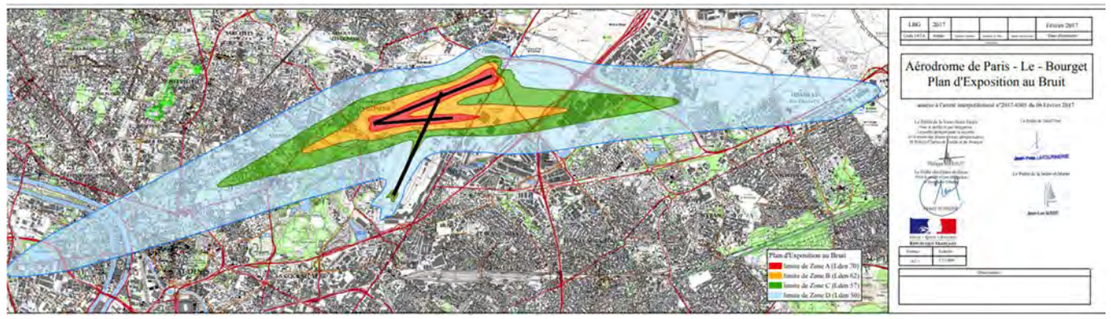
La bande cyclable de l'avenue Charles-Floquet (source : COSITREX)

2.4.5.8. Les nuisances sonores

Les sources majeures de bruit, identifiées autour ou sur le territoire de Blanc-Mesnil sont l'aéroport du Bourget, source de nuisances sonores aériennes, et les voies routières de la ville, sources de nuisances sonores terrestres. Aucune source liée aux activités industrielles présentes sur le territoire n'a été identifiée, sinon très ponctuellement. Les sources de bruit, liées à ces activités industrielles, sont essentiellement celles découlant du trafic des poids-lourds et de la livraison ou de l'emport des marchandises.

2.4.5.8.a. Les nuisances sonores aériennes

Malgré la proximité des aéroports du Bourget et de Roissy-Charles-de-Gaulle, le site du projet n'est situé dans aucun Plan d'Exposition aux Bruit (P.E.B.).



Les zones réglementées du P.E.B. du Bourget

2.4.5.8.a. Les nuisances sonores terrestres

En dehors des activités humaines fixes, hors le trafic aérien (cf. ci-dessus), la circulation automobile et ferroviaire constitue la principale source de bruit existant sur le territoire de Blanc-Mesnil.
Le territoire subit quatre sources majeures de nuisances sonores liées au trafic routier : L'autoroute A 1, l'autoroute A 3, la route départementale 932 (l'ancienne route nationale 2), ainsi que la route départementale 115 (l'avenue Paul-Vaillant-Couturier).
Le territoire subit aussi une source de nuisances sonores liées au trafic ferroviaire : La voie ferrée du R.E.R., à laquellle s'ajoute la gare de triage de Drancy.

L'arrêté préfectoral n° 99-5493 du 31 décembre 1999, relatif à la lutte contre le bruit, modifié par l'arrêté préfectoral n°00-2797 du 18 juillet 2000, recense et classe les infrastructures routières et ferroviaires en fonction du niveau sonore et du trafic. Il détermine le niveau des nuisances sonores à prendre en compte pour les constructions des bâtiments et les prescriptions techniques.
Les infrastructures sont classées en cinq catégories et correspondent à une des largeurs maximales affectées par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure.
Les niveaux sonores de référence déterminent des secteurs ou les constructions doivent prendre en compte l'isolement acoustique.

INFRASTRUCTURE	CATÉGORIE	NIVEAU SONORE EN JOURNÉE	NIVEAU SONORE LA NUIT	LARGEUR AFFECTÉE
Autoroute A 1, Autoroute A 3, Voie ferrée S.N.C.F.	1	83 dB	78 dB	300 mètres
	2	79 dB	74 dB	250 mètres
Avenue du 8-Mai-1945, Avenue Paul-Vaillant-Couturier, Pont Sémard / Coudray	3	73 dB	68 dB	100 mètres
Rue de l'Abbé-Niort, Avenue Aristide-Briand, Avenue Descartes, Avenue de la Division-Leclerc, Avenue Pasteur	4	68 dB	63 dB	30 mètres
Avenues Charles-Floquet, Avenue de la République, Avenue Henri-Barbusse	5	63 dB	58 dB	10 mètres

(source : rapport de présentation du P.L.U.)

L'ilot est entièrement situé dans la zone de protection acoustique de catégorie 1 (300 mètres) autour de l'autoroute A 1, et partiellement dans la zone homologue de catégorie 3 (100 mètres) autour de l'avenue du 8-Mai-1945 (la route départementale 932), ainsi que, sur sa frange méridionale, dans la zone homologue de catégorie 4 (30 mètres) autour de la rue de l'Abbé-Niort (la route départementale 41).

2.4.6. LES INFRASTRUCTURES

2.4.6.1. L'alimentation en eau potable

La commune de Blanc-Mesnil est une des rares villes de la région parisienne à produire sa propre eau potable. Par l'intermédiaire de puits, l'eau est captée dans la couche du Sparnacien, située à moins de 100 mètres de profondeur, et présente des caractéristiques comparables aux eaux minérales distribuées dans le commerce [11].
La collectivité dispose de quatre stations de pompage, dont trois sont situées sur le territoire communal, qui assurent une production annuelle d'environ 3 millions de m^3, volume distribué à ses 51 000 habitants via 160 kilomètres de canalisations.

L'eau distribuée aux Blanc-Mesnilois est de bonne qualité et répond parfaitement à tous les critères de potabilité. Les contrôles sanitaires effectués régulièrement montrent que cette eau potable présente très bonne qualité bactériologique, ne contenant pas de nitrate ni de pesticide, et ayant une minéralisation élevée. Du point de vue du prix, il est inférieur à 0,4 centimes du litre pour un abonné, ce qui en fait une des eaux les moins chères en Seine-Saint-Denis.

La commune de Blanc-Mesnil a fait le choix de l'indépendance en restant propriétaires de ses installations**.** La société S.A.U.R., l'opérateur délégataire, assure aujourd'hui la distribution, la surveillance, et la maintenance du réseau, ainsi que la facturation aux usagers. Elle est l'opérateur de distribution dans l'attente de la signature du nouveau contrat dont le prochain signataire n'était pas encore connu lors de la révision du P.L.U..

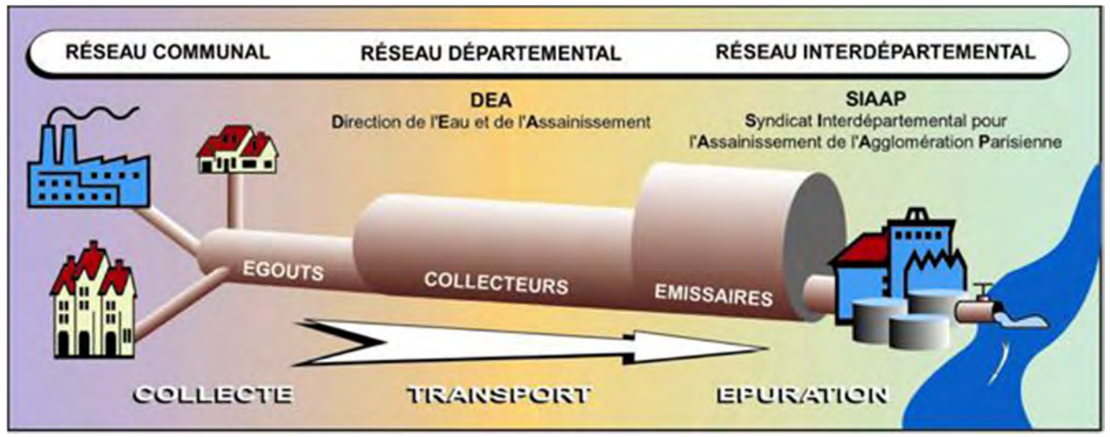
L'établissement des périmètres de captage des eaux, en lien avec l'Agence Régionale de Santé, était en cours lors de la révision du P.L.U..
Par ailleurs, la Ville investit dans le maillage d'interconnexion de ses réseaux pour une meilleure qualité des eaux distribuées. Elle présente de bonnes performances en ce qui concerne l'entretien du réseau avec un rendement supérieur à 93 % en 2011.

[11] *Cf. le sous-paragraphe 1.1.3.3.a.*

2.4.6.2. L'assainissement

2.4.6.2.a. Le fonctionnement

Le réseau d'assainissement communal collecte les eaux pluviales et les eaux usées des usagers. Il est constitué de plus de 120 kilomètres d'égouts enterrés jusqu'à 5 mètres de profondeur, qui bénéficient d'un entretien régulier et préventif.
Ensuite, ces eaux rejoignent le réseau d'assainissement départemental, composé de collecteurs (de 2,50 mètres à 4,00 mètres de diamètre), qui assurent leur transport jusqu'aux cinq usines du Syndicat pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (le S.I.A.A.P.), pour leur traitement avant leur rejet dans la rivière.



Le schéma de principe du réseau d'assainissement (Source : Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis)

Dans l'optique de soulager la station Seine-Aval d'Achères (70 % des eaux usées de l'agglomération parisienne), une nouvelle station d'épuration, Seine-Morée, la 6e de l'agglomération parisienne, a été construite et mise en service par le S.I.A.A.P. en 2013 sur la commune de Blanc-Mesnil. Elle traite les eaux polluées d'une zone abritant 200 000 habitants, constituée par les communes d'Aulnay-sous-Bois, de Sevran, de Tremblay, de Vaujours, de Villepinte, et par une partie de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.
Les eaux sales sont désormais traitées au plus près de leur lieu de production. Les eaux traitées sont ensuite rejetées dans la Seine, avec un abattement des pollutions conforme à la réglementation. Les boues sont traitées et épandues, ou enfouies dans un Centre d'Enfouissement Technique (C.E.T.) dans le cas de boues non conformes.

Enfin, une partie de l'eau traitée à l'usine Seine-Morée est rendue à la collectivité : Les agents de la voirie et de la salubrité utilisent cette eau pour alimenter leurs balayeuses, leurs laveuses, et leurs hydrocureuses.
La mise en service de cette usine a permis de mettre à jour une partie de la Morée, le petit cours d'eau qui traverse le nord de la commune, enterré sur la quasi-totalité de son parcours et considéré depuis le XIXe siècle comme un égout départemental.

2.4.6.2.b. Le schéma départemental A.U.D.A.C.E.

Le schéma départemental « Assainissement Urbain Départemental et Actions Concertées pour l'Eau » (A.U.D.A.C.E.) fixe le cadre des actions du service public départemental d'assainissement et suggère des pistes de travail avec les partenaires. Il a pour ambition de rendre lisible l'action départementale pour les acteurs locaux et de créer une dynamique entraînant ses partenaires.

Le schéma A.U.D.A.C.E. s'articule autour de 4 orientations et constitue un document directeur de l'activité de la Direction de l'Eau et de l'Assainissement. Il incarne la politique départementale en matière d'eau et d'assainissement sur le territoire séquano-dionysien. Il comprend 89 engagements et ajuste les grands axes de l'activité inscrits dans le précédent schéma 2003-2012. Il définit les principaux investissements et les principales actions pour lutter contre les inondations, pour assurer la pérennité du patrimoine, et pour améliorer le fonctionnement du réseau, maîtriser la qualité des rejets aux milieux aquatiques, et développer une gestion solidaire de la ressource en eau.

2.4.6.2.c. Le règlement du service d'assainissement de la Seine-Saint-Denis pour l'assainissement collectif

Le règlement du service d'assainissement de la Seine-Saint-Denis pour l'assainissement collectif définit les droits et les obligations entre, d'une part, l'usager propriétaire ou occupant et, d'autre part, le service départemental chargé du service public de l'assainissement collectif sur le réseau dont le Département est propriétaire. Il intègre les dernières évolutions législatives et réglementaires intervenues dans le domaine de l'eau et de l'assainissement, ainsi que les exigences du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E.) du bassin de Seine-Normandie.
La présente version de ce règlement est opposable à toute personne physique ou morale ayant l'obligation ou souhaitant se raccorder au réseau dont le Département de la Seine-Saint-Denis est propriétaire, en vertu de la délibération du Conseil Départemental du 13 février 2014.
Ce règlement se substitue au règlement d'assainissement départemental antérieur. Le Département a élaboré ce règlement de service, dans une logique de cohérence territoriale ; il peut être adopté par l'ensemble des collectivités gestionnaires d'un réseau d'assainissement en Seine-Saint-Denis.

2.4.6.2.d. Le Schéma Directeur d'Assainissement

Le Schéma Directeur d'Assainissement (S.D.A.) définit, délimite, et réglemente les types d'assainissement à instaurer sur la commune de Blanc-Mesnil. L'article 35 de la loi sur l'Eau, du 3 janvier 1992, oblige chaque commune à se doter d'un S.D.A. au plus tard le 31 décembre 2005.
Le S.D.A. permet de définir et de mettre en place les solutions les mieux adaptées aux contraintes physiques locales et à la typologie de l'habitat actuel et futur de la commune (les zones inondables, les zones humides, les périmètres de protection des captages, les zones situées sous le niveau du réseau de collecte, les captages d'eau de source ou de ruissellement…).
Il est précédé d'une étude diagnostic ayant pour objet d'identifier et d'évaluer tous les facteurs de pollution et de définir les actions à entreprendre pour assurer la protection du milieu naturel.

2.4.6.3. L'alimentation en gaz

Un réseau de canalisations de gaz haute pression exploité par Gaz de France, concerne toutes les communes de la Seine-Saint-Denis.
Le transport de gaz par canalisation est l'objet d'une réglementation spécifique, imposant des prescriptions de construction et de contrôle lors de la mise en place d'une canalisation, ainsi que lors de la construction de bâtiments autour de la canalisation.
Une importante canalisation passe sous la route départementale 41 : La canalisation de diamètre 150 à 40 bars de pression. La présence de cette canalisation restreint les possibilités de construire, notamment des Immeubles de Grande Hauteur (I.G.H.) et des Etablissements Recevant du Public (E.R.P.) accueillant des effectifs supérieurs à

100 personnes, dans les trois périmètres définis, la zone permanente d'interdiction, la zone intermédiaire de restriction, et la zone d'information :

CANALISATION	E.L.S.	P.E.L.	I.R.E.
DN 150 et PMS 40 bar	5 mètres	30 mètres	30 mètres

Le projet ne comporte aucun I.G.H. ni aucun E.R.P..

Les canalisations de gaz haute pression

2.4.6.4. Le développement des énergies renouvelables

La Ville du Blanc-Mesnil a développé de nouvelles productions d'énergie comme la géothermie et puis la cogénération :

- La Ville dispose d'une unité de chaufferie utilisant la géothermie pour chauffer par un réseau 3 000 équivalents-logements ainsi que des établissements publics (la piscine, les gymnases, les écoles) dans les quartiers des Tilleuls, de Bournonville, de Notre-Dame, et de Floréal. La géothermie est exploitée par le Syndicat d'Equipement et d'Aménagement des Pays de France et de l'Aulnoye (S.E.A.P.F.A.), qui rassemble les villes d'Aulnay-sous-Bois, de Blanc-Mesnil, de Sevran, de Tremblay-en-France, de Villepinte, et la Communauté d'Agglomération des Terres de France. Le rendement est de l'ordre de 200 m^3 d'eau/ heure à 67° C. La géothermie permet de capter la chaleur contenue dans le sous-sol et de la diffuser à travers un réseau souterrain à différents bâtiments équipés d'une pompe à chaleur. Plus économique et plus écologique, l'énergie géothermique est renouvelable sur le long terme, contrairement aux énergies fossiles.
- La Ville a également développé la cogénération, permettant d'améliorer significativement l'efficacité énergétique du chauffage. Des moteurs alimentés par du gaz produisent de l'électricité et dégagent de la chaleur qui est récupérée et introduite dans le réseau de chaleur urbain. L'électricité est revendue à E.d.F.. Ce système est 20 % plus économe en énergie fossile que des systèmes classiques. La réduction des rejets de gaz carbonique et donc de l'effet de serre ainsi qu'une parfaite isolation phonique font de la cogénération une source de production d'électricité et de chaleur bien adaptée à la protection de l'environnement.

2.4.6.5. Le transport de matières dangereuses

2.4.6.5.a. Les transports routiers

Le territoire de Blanc-Mesnil est fortement urbanisé. Cela a pour conséquence un important développement des transports routiers.
Ainsi, du fait de la densité des infrastructures routières (cf. supra), de nombreuses matières dangereuses traversent la commune par la voie routière. Le transit s'effectue généralement par les grands axes routiers (les autoroutes A 1 et A 3, sauf du fait d'interdictions particulières, et la route nationale) ; tandis que les livraisons aux entreprises industrielles et surtout aux stations-services, utilisent, non seulement les axes principaux, mais aussi les voies locales. Toutes les routes de la commune présentent un risque, du fait, d'une part de la proximité d'importants pôles industriels, d'autre part du nombre important et de la localisation très variable des points de livraison.

Par sa situation au bord de la route départementale 932 (l'ancienne route nationale), reliant les pôles industriels de la région d'Ile-de-France, et, accessoirement, de la route départementale 41, desservant la zone industrielle de la Molette, l'ilot est donc soumis à un risque. Les principaux dangers liés au transport des matières dangereuses sont l'explosion, l'incendie, le nuage toxique, la pollution de l'atmosphère, de l'eau, et du sol.

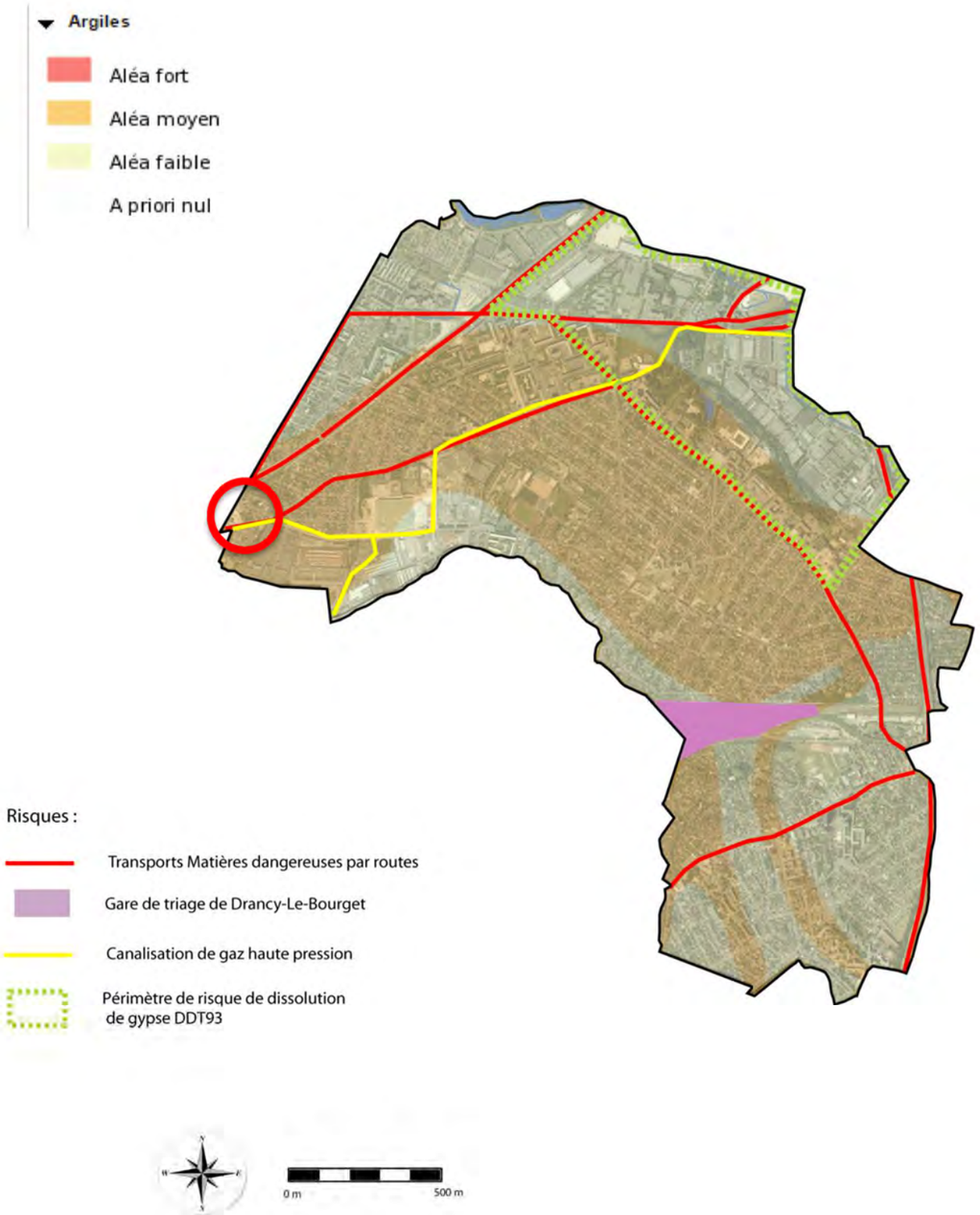
2.4.6.5.b. Les transports ferroviaires

Chaque année, la gare de triage de Drancy-Le-Bourget, située au centre du Blanc-Mesnil et donc au cœur d'une zone urbaine dense, traite 150 000 à 300 000 wagons par an, dont plus de 20 000 transportant des matières dangereuses : Des hydrocarbures, des produits chimiques divers (dont du chlore). La gare est donc soumise aux mêmes risques.
Toutefois, l'ilot en est éloigné est le risque peu élevé.

2.4.6.6. La synthèse des risques

L'exposition aux risques de l'ilot est la suivante :

- Le risque de mouvements de terrains, dus au retrait-gonflement des argiles, est moyen ;
- Le risque d'effondrement découlant de la dissolution du gypse, limité au nord-est, est inexistant ;
- Le risque d'inondation par ruissellement pluvial et saturation des réseaux lors de forts évènements pluvieux est faible ;
- Le risque d'inondation par remontées de nappes est faible ;
- Le risque lié au transport de Matières Dangereuses par la route est élevé ;
- Le risque lié à la présence d'une canalisation de gaz à haute pression est élevé dans une bande de 30 mètres ;
- Le risque d'exposition au plomb concerne l'ensemble du département de la Seine-Saint-Denis.



La carte synthétique des risques sur le territoire de Blanc-Mesnil (source : rapport de présentation du P.L.U.)

2.4.7. LES SOLS POLLUES

La base de données « BASOL » (la BAse de données des sites et SOls pollués) regroupe les informations relatives aux sites et sols pollués, et connus. Elle n'est pas exhaustive, mais est un outil utile aux actions préventives ou curatives menées par les pouvoirs publics.

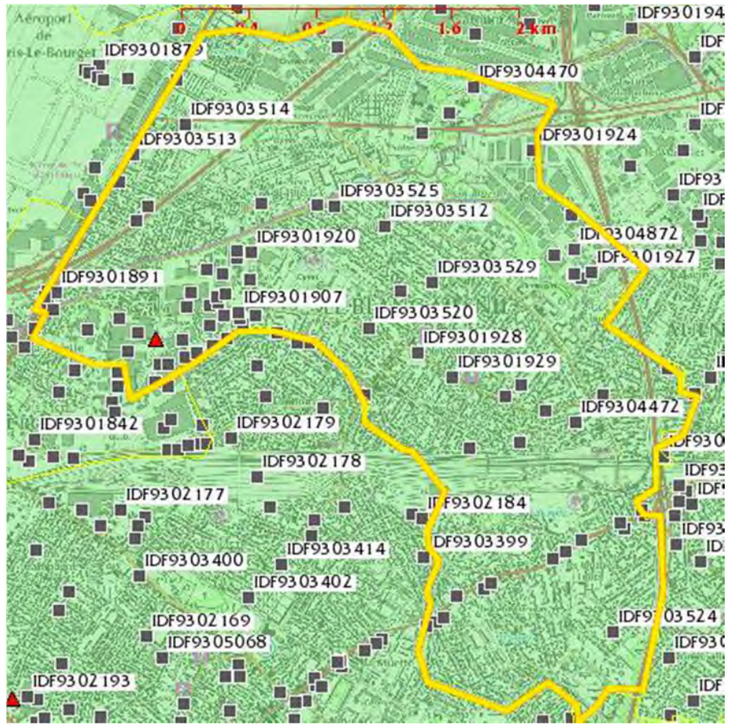
La base BASOL recense 2 sites pollués sur le territoire de Blanc-Mesnil :

- Une station-service British Petroleum, située 171 avenue Paul-Vaillant-Couturier et exploitée depuis 1970 (désormais en libre-service avec une surveillance extérieure), au cœur d'une zone pavillonnaire ;
- Une ancienne fonderie d'aluminium, située 4 rue du Parc, exploitée de 1989 à 1995.

Ces deux sites pollués sont éloignés de l'ilot.

La base de données « BASIAS » (la Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service), regroupe les informations relatives aux anciens sites industriels, susceptibles de recéler des pollutions rémanentes. Elle n'est pas exhaustive, mais est un outil utile aux actions préventives ou curatives menées par les pouvoirs publics.

La base BASIAS recense de nombreux sites industriels, susceptibles de recéler des pollutions rémanentes, sur le territoire de Blanc-Mesnil.



Les sites industriels, susceptibles de recéler des pollutions rémanentes, à Blanc-Mesnil (source : BASIAS)

Trois sites BASIAS sont situés dans l'emprise de l'ilot, et deux sites, situés sur le territoire du Bourget, sont proches de l'ilot (cf. le paragraphe 1.4.1.2 de la partie 1).

2.5. LE CONTEXTE JURIDIQUE

2.5.1. LES NORMES SUPRACOMMUNALES

2.5.1.1. Le Schéma Directeur de la Région D'Ile-de-France

Au terme d'une procédure de près de dix années, le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (S.D.R.I.F.) a été arrêté par une délibération du Conseil Régional du 25 octobre 2012, puis adopté par une délibération du 18 octobre 2013. Il a enfin été approuvé par le décret prévu par l'article L.141-1 du Code de l'Urbanisme, alors en vigueur, le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013.
Le S.D.R.I.F. est un document d'orientation générale qui a pour principal objectif, dans le cadre d'une croissance maîtrisée de l'Ile-de-France, de rééquilibrer l'espace régional.
La stratégie de la mise en œuvre de cet objectif fondamental repose sur une organisation polycentrique, structurant l'évolution de la région, appuyée sur des pôles urbains et des équipements majeurs. Un réseau de transports adaptés aux priorités de l'aménagement régional, dans le respect de la préservation des espaces naturels, contribue à l'atteinte de cet objectif.

Le S.D.R.I.F. situe les différentes parties du territoire de Blanc-Mesnil dans les « *espaces urbains à optimiser* », dans les « *quartiers à densifier autour des gares* », et dans les « *secteurs à fort potentiel de densification* », à l'exception des secteurs protégés ; en outre, il inclut la totalité de ce territoire dans la « *limite de mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares* » (les orles blanches de la carte générale).

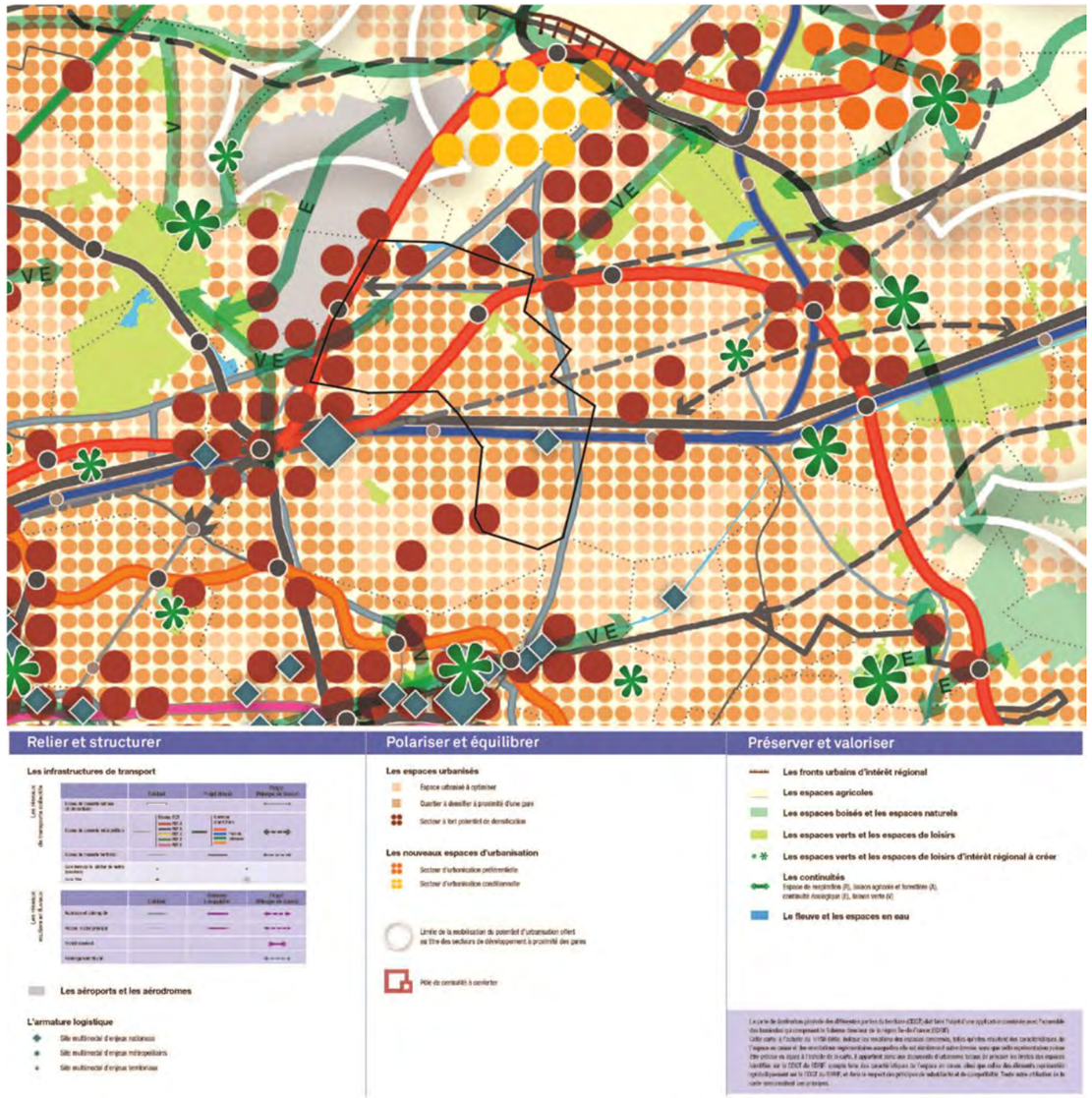
Le S.D.R.I.F., par son document graphique, impose au P.L.U. de Blanc-Mesnil des contraintes d'aménagement, que précise ses orientations réglementaires :

- Les espaces urbanisés à optimiser (les pastilles beiges) sont constitués de secteurs accueillant des logements, des activités économiques, et des équipements, ainsi que des espaces ouverts urbains (des espaces verts publics, des jardins privés, des jardins familiaux, des friches urbaines…). A l'échelle communale, ceux-ci sont principalement situés dans la partie méridionale du territoire.
- A l'horizon 2030, le P.L.U. devra permettre une augmentation minimale de 10 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat (le rapport entre le nombre de logements et la superficie des espaces d'habitat) dans ce type de secteurs.
- Les quartiers à densifier autour des gares (les pastilles bistres) sont définis par un rayon de l'ordre de 1 000 mètres autour d'une gare ferroviaire ou métropolitaine, existante ou projetée, ou de l'ordre de 500 mètres autour d'une station de transport collectif en site propre, existante ou projetée. Presque toute la commune, à l'exception de sa pointe méridionale, est concernée par cette orientation réglementaire. liée à la fois à la présence du R.E.R. (les gares de Drancy et du Blanc-Mesnil) et aux projets de gares du Grand Paris.
- Le P.L.U. devra permettre, à l'horizon 2030, une augmentation minimale de 15 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat dans ces quartiers.
- Les secteurs à fort potentiel de densification (les pastilles brunes) comprennent des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation. A l'échelle communale, ces secteurs concernent notamment l'avenue du 8-Mai-1945, face à l'aéroport du Bourget, et des emprises au nord et au sud de la commune.

Le potentiel de mutation majeur de ces secteurs ne doit pas être compromis. Au contraire, ils doivent être les lieux d'efforts accrus en matière de densification du tissu urbain, tant dans les secteurs réservés aux activités que dans les secteurs affectés à l'habitat, ces derniers devant contribuer de façon significative à l'augmentation et à la diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins locaux et participer à la satisfaction des besoins régionaux (cf. *supra*).

- Une zone d'espaces verts (l'aplat vert pâle) est repérée sur la commune, qui correspond au parc urbain et exclut toute nouvelle urbanisation.
- Le P.L.U. doit intégrer la préservation des emprises dédiées à ce parc.
- Une continuité écologique à préserver et à valoriser est identifiée le long de l'autoroute A 1.
- Cette continuité doit être maintenue ou créée sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement.
- Un espace en eau est identifié au nord de la commune, le bassin du Pont-Yblon.
- Cet élément naturel, participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau, ne doit pas être dégradé par les aménagements et les constructions.
- Outre ces destinations générales, la carte du S.D.R.I.F. repère trois projets de transports collectifs :
  - Le projet de métro du Grand Paris, qui desservira la commune par deux lignes, désormais dénommées 16 et 17,
  - Un principe de liaison « de niveau de desserte territoriale », qui ferait le lien entre les autoroutes A 3 et A 104 par l'avenue Descartes,
  - Un principe de liaison « de niveau de desserte national et international », qui reliera les aéroports de Roissy et du Bourget aux grandes gares de la région francilienne.

L'ilot concentre plusieurs dispositions des orientations réglementaires du S.D.R.I.F. : Il est situé dans un quartier à densifier autour des futures gares du Grand Paris (les pastilles bistres), et notamment de la future gare « Aéroport-du-Bourget » ; il est situé dans un secteur à fort potentiel de densification autour des installations aéroportuaires du Bourget (les pastilles brunes), et notamment au long de l'avenue du 8-Mai-1945.



La carte de destination générale des territoires du S.D.R.I.F. et sa légende

2.5.1.2. Le Plan des Déplacements Urbains d'Ile de France

Le Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France (P.D.U.I.F.) a été approuvé par un arrêté interpréfectoral du 19 juin 2014. Le P.D.U.I.F. fixe les objectifs et le cadre de la politique des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport à l'horizon 2020. Les actions à mettre en œuvre pendant la période concernée ont l'ambition de faire évoluer l'usage des modes vers une mobilité plus durable.

Afin de respecter et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre avant 2020, le P.D.U.I.F. vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7 % :

- Une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- Une croissance de 10 % des déplacements en modes alternatifs (la marche et le vélo) ;
- Une diminution de 2 % des déplacements en voiture et en deux-roues motorisés.

Pour atteindre ces objectifs, il fixe une stratégie d'actions articulées en neuf « défis » : Les « défis » 1 à 7 concernent les conditions des déplacements, et les « défis » 8 et 9 les comportements.

Ces neuf défis se déclinent en 34 actions. Ces actions sont des recommandations.
Toutefois, quatre actions ont un caractère prescriptif et contraignent les documents d'urbanisme et les décisions de police des maires :

- Les gestionnaires de voirie doivent assurer la priorité des lignes de tramway et T Zen [12] aux carrefours (l'action 2.3), assurer la priorité des bus aux carrefours (l'action 2.4), réserver des espaces réservés pour le stationnement des vélos dans l'espace public (l'action 4.2) ;
- Les élus municipaux doivent intégrer dans les P.L.U., des normes maximales de stationnement pour les opérations de bureaux (l'action 5.3).

Le P.L.U. de Blanc-Mesnil entretient une relation de compatibilité avec le P.D.U.I.F.. Toutefois, il doit entretenir une relation de conformité avec certaines normes relatives au stationnement des véhicules, notamment autour des gares.

2.5.1.3. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Île-de-France (S.R.C.E.), adopté en 2013, est le volet régional de la trame verte et bleue. Co-élaboré par l'État et le Conseil Régional entre 2010 et 2013, il a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

A ce titre :

- Il identifie les composantes de la trame verte et bleue (les réservoirs de biodiversité, les corridors écologiques, les cours d'eau et canaux, les obstacles au fonctionnement des continuités écologiques) ;
- Il identifie les enjeux régionaux de la préservation et de la restauration des continuités écologiques, et définit les priorités régionales dans un plan d'action stratégique ;
- Il propose les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action.

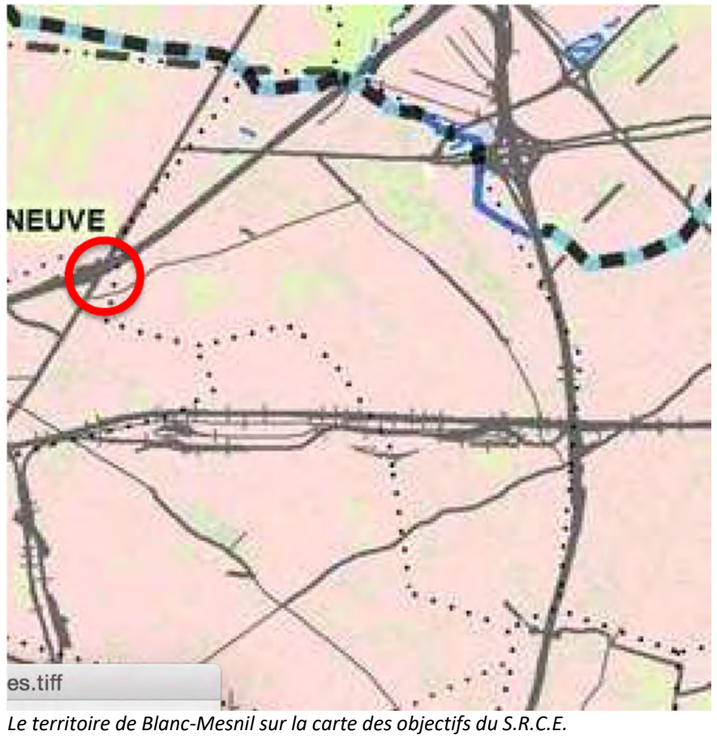
L'ilot est éloigné des continuités écologiques à préserver ou à restaurer :

- La Morée, sur le territoire de Blanc-Mesnil est un cours d'eau souterrain, susceptible d'être l'objet, au titre du S.R.C.E., d'une opération de réouverture.

La Morée coule en effet en limite nord du territoire communal.

[12] . *T Zen est le nom commercial du réseau des bus à haut niveau de service (B.H.N.S.) en site propre d'Ile-de-France, géré par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (S.T.I.F.)*

Le territoire de Blanc-Mesnil sur la carte des composantes du S.R.C.E.



Le territoire de Blanc-Mesnil sur la carte des objectifs du S.R.C.E.

2.5.1.4. Le Schéma Régional Climat Air Energie d'Ile de France

Après avoir été approuvé à l'unanimité par le Conseil Régional le 23 novembre 2012, le préfet de la région Ile-de-France a arrêté le 14 décembre 2012 le Schéma Régional du Climat, de l'Air, et de l'Energie d'Ile-de-France (S.R.C.A.E.).
Le S.R.C.A.E. d'Ile-de-France fixe 17 objectifs et 58 orientations stratégiques pour le territoire régional, en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables, et d'adaptation aux effets du changement climatique.
Le S.R.C.A.E. définit les trois grandes priorités régionales en matière de climat, d'air et d'énergie :

- Le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel,
- Le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalents logements raccordés d'ici 2020,
- La réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (les particules fines, le dioxyde d'azote).

Le projet, en reconstruisant « la ville sur la ville », en concentrant environ 800 nouveaux habitants sur une emprise de 8 500 m^2, soit une densité d'environ 940 hab./km^2, correspond à un mode de développement peu consommateur d'espaces naturels.

2.5.1.4. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin de Seine-Normandie

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E.) du bassin de Seine Normandie a été approuvé – révisé – pour la période 2016-2020 par l'arrêté du 1 décembre 2015 [13]. Le schéma fixe les orientations générales pour une gestion équilibrée des eaux dans le bassin et comporte des préconisations :

- Intégrer pleinement l'eau dans la conception des équipements structurants ;
- Assurer la cohérence hydraulique de l'occupation des sols, limiter le ruissellement et l'érosion ;
- Réduire l'incidence de l'extraction des granulats sur l'eau et les milieux aquatiques ;
- Maîtriser les rejets polluants sur l'ensemble du bassin versant.

Le S.D.A.G.E., pour la période 2016-2020, met en œuvre huit « défis » :

1. La diminution des pollutions ponctuelles par les polluants classiques ;
2. La diminution des pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
3. La réduction de la pollution des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
4. La réduction des pollutions microbiologiques des milieux ;

[13] Par des jugements des 19 et 26 décembre 2018, le Tribunal Administratif de Paris, sur les requêtes de délégations locales de l'Union Nationale des Industries de Carrières Et Matériaux de construction, de chambres départementales et régionales d'agriculture, ainsi que de fédérations départementales et régionales des syndicats d'exploitants agricoles, a annulé l'arrêté du 1er décembre 2015, adoptant le S.D.A.G.E. du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands pour la période 2016-2021 et arrêtant le programme de mesures pour la période 2016-2021, au motif de l'irrégularité de l'avis de l'autorité environnementale : En effet, à l'époque, le préfet coordonnateur de bassin, qui a approuvé le S.D.A.G.E., a également signé l'avis de l'autorité environnementale, en application du droit alors en vigueur ; cette organisation administrative a, depuis, été jugée non conforme au principe d'indépendance de l'autorité environnementale, prévu par la directive européenne relative à l'évaluation des plans et programmes. Le jugement annulant l'arrêté préfectoral du 1er décembre 2015 remet expressément en vigueur l'arrêté du 20 novembre 2009 approuvant le S.D.A.G.E. 2010-2015.

5. La protection des captages d'eau pour l'alimentation – actuelle et future – en eau potable ;
6. La protection et la restauration des milieux naturels aquatiques ;
7. La gestion de la rareté de la ressource en eau ;
8. La limitation et la prévention du risque d'inondation.

2.5.1.5. Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Croult-Enghien-Vieille-Mer

Le projet du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.A.G.E.) du Croult-Enghien-Vieille-Mer a été approuvé par la Commission Locale de l'Eau, le 28 septembre 2018 [14].

Le S.A.G.E. du Croult-Enghien-Vieille-Mer est composé de :

1. Un Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (P.A.G.D.) : Le P.A.G.D. fixe les objectifs stratégiques et spécifiques du S.A.G.E., en définissant les priorités du territoire en matière d'eau et de milieux aquatiques, les moyens techniques et financiers à mettre en œuvre pour y parvenir. L'ensemble des décisions administratives dans le domaine de l'eau s'appliquant sur le territoire du S.A.G.E. doit être compatible avec le P.A.G.D..
2. Les objectifs du S.A.G.E. et les moyens de sa mise en œuvre, l'évaluation des moyens matériels et financiers nécessaires à sa mise en œuvre et à son suivi : Le règlement fixe les règles pour la réalisation des objectifs exprimés dans le P.A.G.D.. Il définit notamment les priorités d'usage de la ressource en eau. Ces règles sont opposables aux services publics et aux tiers. Les décisions prises dans le domaine de l'eau doivent être conformes avec les règles du S.A.G.E..
3. Des annexes.

2.5.1.6. Le Plan Départemental d'Elimination des Déchets

Le plan départemental d'élimination des déchets de Seine-Saint-Denis prévoit :

- Des mesures pour prévenir l'augmentation de la production de déchets ménagers et assimilés, maîtriser les coûts ;
- Un inventaire prospectif établi sur 5 et 10 ans des quantités de déchets à éliminer selon leur nature et leur origine ;
- Des objectifs de valorisation - incinération - enfouissement et de collecte de la moitié de la production de déchets en vue d'un recyclage matière et organique ;
- Le recensement des installations d'élimination des déchets en service et l'énumération des installations qu'il sera nécessaire de créer.

2.5.1.7. L'agenda 21 du Département

Le Conseil Départemental de la Seine Saint Denis a élaboré et adopté son Agenda 21. Il définit cinq orientations stratégiques :

- - L'égalité et la promotion sociale,
- - Un nouveau modèle urbain,
- Un moteur métropolitain,
- Une gouvernance partagée,
- Une administration éco-responsable.

Plus qu'un document porteur de bonnes intentions, l'Agenda 21 du Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis se fixe pour objectif de faire évoluer en profondeur l'action des services départementaux par une meilleure adaptation aux besoins, plus d'évaluation de l'action, plus de transversalité, enfin, encore plus de partenariats.

2.5.1.8. Le Programme Local de l'Habitat

Approuvé par une délibération du Conseil Municipal du 16 février 2012, le Programme Local [communal] de l'Habitat (P.L.H.) de Blanc-Mesnil est applicable à compter du 21 avril 2012 pour une durée de 6 ans, soit jusqu'en 2017.
Le P.L.H. définit les orientations et les actions visant à répondre aux besoins en logements et en hébergement, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale, à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées, tout en assurant une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements sur le territoire communal.

La Métropole du Grand Paris est désormais chargée d'élaborer, en concertation avec les « territoires » et les communes, un Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (P.M.H.H.). L'élaboration en a été prescrite par une délibération du 10 février 2017, le projet en a été arrêté par une délibération du Conseil Métropolitain du Grand-Paris, du 28 juin 2018.
Les orientations concernent 6 axes :

- Maintenir le rythme de la production de logements neufs sur la durée du P.M.H.H. ;
- Tenir compte de la diversité des besoins des ménages et permettre la construction de parcours résidentiels fluides ; développer une offre des logements, mixte et accessible ;
- Favoriser la mobilité et la mixité au sein du parc social et optimiser l'occupation des parcs existants ;
- Permettre un parcours résidentiel des publics en difficulté, en renforçant le lien entre le logement et l'hébergement ;
- Accompagner et renforcer la dynamique de rénovation du parc existant ;
- Assurer la gouvernance partagée, le suivi, et la mise en œuvre du P.M.H.H..

2.5.1.9. Le Plan Climat-Air-Energie Territorial

Le Grenelle de l'Environnement a rendu obligatoire pour les régions, les départements, les communautés d'agglomération, ainsi que les communes de plus de 50 000 habitants, l'établissement d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre et la réalisation d'un Plan Climat-Energie Territorial (P.C.E.T).
Au Blanc-Mesnil, la réalisation du P.C.E.T. n'avait pas encore démarré, mais un Agenda 21 local existait déjà ; le futur P.C.E.T. devait donc constituer le volet « climat » de ce dernier.
Entretemps, l'article 59 de la loi sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (la loi N.O.T.Re.) a confié aux établissements publics territoriaux la charge d'élaborer un Plan Climat-Air-Energie Territorial (P.C.A.E.T.). Ce plan doit comprendre un programme d'actions permettant, dans les domaines de compétence du territoire, d'atteindre les objectifs fixés par le plan climat-air-énergie de la métropole (P.C.A.E.M.).

[14] *Le périmètre du S.A.G.E. du Croult-Enghien-Vieille-Mer s'étend sur une superficie d'environ 450 km² et concerne 87 communes des départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise.*

Le P.C.A.E.T. est un document-cadre, à la fois stratégique et opérationnel, qui prend en compte l'ensemble de la problématique du climat, de l'air, et de l'énergie, autour de plusieurs axes d'actions :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre (G.E.S.) ;
- L'adaptation au changement climatique ;
- La sobriété énergétique ;
- La qualité de l'air ;
- Le développement des énergies renouvelables.

Ce document est donc amené à intégrer des problématiques liées à l'aménagement, aux transports, et aux réseaux de chaleur.
Le P.C.A.E.T. de l'Etablissement Public Territorial de « Grand-Paris-Terres-d'Envol » est en cours d'étude.

2.5.2. LE DOCUMENT LOCAL D'URBANISME

2.5.2.1. Le Plan Local d'Urbanisme

Le premier Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) du Blanc-Mesnil a été approuvé par une délibération du Conseil Municipal du 22 novembre 2007, abrogeant *de facto* l'ancien Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.). Il constitue le principal document de planification de l'urbanisme à l'échelle de la commune.
Ce P.L.U. a été l'objet de trois procédures de modifications, approuvées par des délibérations du Conseil Municipal en décembre 2009, en juin 2011, et en décembre 2013 ; ces modifications ont permis d'effectuer quelques ajustements mineurs notamment dans son règlement, sans remettre en cause l'économie générale du document.

Par une délibération du 17 novembre 2011, le Conseil Municipal a prescrit la révision générale du P.L.U.
Cette révision du P.L.U. a pour objet de réactualiser et d'adapter le document d'urbanisme aux nombreux projets d'aménagement à venir (comme les gares du Grand Paris), aux documents supra communaux de planification (le nouveau Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France, le nouveau Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France, le Programme Local de l'Habitat, et l'Agenda 21, ainsi que le Contrat de Développement Territorial du pôle métropolitain du Bourget, etc.).

Par cette délibération le Conseil Municipal a fixé les objectifs suivants à la révision générale du P.L.U. :

- Anticiper les évolutions urbaines à venir dans le cadre des projets d'implantation des deux gares du Grand Paris,
- Intégrer les orientations du nouveau Programme Local de l'Habitat, récemment adopté,
- Prendre en compte les mesures de l'Agenda 21 de la Ville, et notamment celles relatives à la construction d'une ville durable,
- Définir les besoins en équipements publics de la commune et les futurs élargissements de voies,
- Intégrer les dernières évolutions législatives (les lois sur le « Grenelle de l'Environnement », la réforme de la fiscalité de l'aménagement, etc.),
- Adopter des mesures en faveur de la préservation du patrimoine architectural, urbain, et paysager,
- Renforcer la qualité architecturale des nouvelles constructions, leur insertion dans l'environnement, et améliorer les liens entre l'espace public et le domaine privé,
- Améliorer la clarté et la lisibilité du document d'urbanisme.

Par sa délibération du 15 juillet 2014, le Conseil Municipal a actualisé ces objectifs initiaux, à la suite des élections municipales :

- Actualiser le projet de territoire afin de prendre en compte le nouveau contexte législatif et l'évolution du contexte démographique, économique, et environnemental dans une démarche de développement durable,
- Maîtriser de façon plus cohérente et proportionnée le développement urbain dans les quartiers pavillonnaires en tenant compte de la qualité de vie des Blanc-Mesnilois et du respect de l'identité des paysages du Blanc-Mesnil,
- Lutter contre les modes d'occupation du sol préjudiciable à l'image de la commune, au caractère et à la vie des quartiers,
- Lutter contre l'habitat indigne et dégradé,
- Organiser le renouvellement urbain sur les secteurs présentant un enjeu fort pour le devenir de la commune comme la zone d'activités de la Molette, le centre d'affaires ParisNord, les quartiers en Programme de Rénovation Urbaine,
- Valoriser de façon plus efficace les espaces verts, boisés et les parcs (le parc Jacques-Duclos, le mail Jacques-Decour, le bassin départemental de la Morée...) dans une perspective de protection de la biodiversité, de structuration des continuités écologiques, et de créations d'espaces verts ouverts à la promenade et aux loisirs,
- Favoriser le développement économique du territoire afin de développer l'attractivité de la commune, luttant ainsi contre l'image d'une «ville-dortoir»,
- Prendre en compte les nouvelles mobilités, favoriser les modes de déplacements doux, améliorer l'accessibilité autour du pôle de la gare et des futures stations du Grand Paris,
- Prévenir les risques naturels et/ou technologiques, ainsi que les pollutions ou nuisances de toutes natures.

Enfin, par une délibération du 21 mars 2016, le Conseil Territorial a approuvé la révision du P.L.U.. Depuis le 1 janvier 2016, en effet, l'Etablissement Public Territorial, créé par le décret n° 2016-1160 du 11 décembre 2015, provisoirement nommé « l'Etablissement Public Territorial dont le siège est à Aulnay-sous-Bois » ou « l'Etablissement Public Territorial n° 7 » [15], et renommé depuis « l'Etablissement Public Territorial de « Grand-Paris-Terres-d'Envol », est compétent en ce qui concerne la gestion du P.L.U., en lieu et place de la Commune de Blanc-Mesnil ; mais, la révision du P.L.U. ayant été prescrite avant cette date, la Commune de Blanc-Mesnil a « demandé » à l'Etablissement Public Territorial, par une délibération du 14 décembre 2015, d'achever l'élaboration de son P.L.U..

Outre de deux mises à jour des annexes, le P.L.U. de Blanc-Mesnil a été l'objet d'une modification, approuvée par une délibération du 19 juillet 2018. Cette modification a porté sur les terrains situés à l'angle de l'avenue Aristide-Briand et de la rue du Capitaine-Dreyfus dans la zone UAc, avec les objectifs suivants :

- Lever en partie, sur le plan de zonage, le « périmètre de gel » sur le secteur de projet ;
- Créer un sous-secteur UAc1 afin d'introduire quelques dispositions d'urbanisme spécifiques pour garantir la cohérence de ce projet d'aménagement d'ensemble, en termes notamment de desserte et de paysage,
- Modifier à la marge l'O.A.P. portant sur le secteur de la Molette.

---

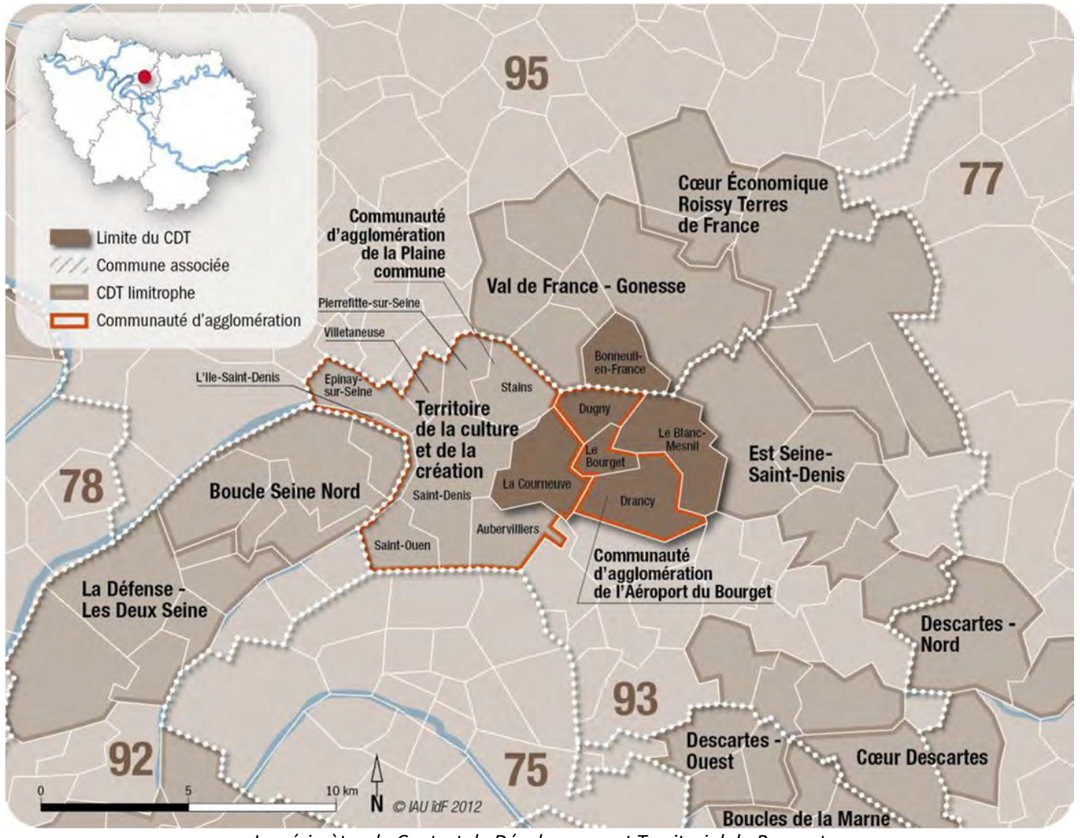
[15] . La Métropole du Grand Paris (M.G.P.) a été instaurée par les articles 12 à 14 de la loi n° 201458 du 27 janvier 2014, dite la « loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles » (la Loi M.A.P.T.A.M.). Dixhuit mois plus tard, l'article 59 de la loi n° 2015911, portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (la loi N.O.T.Re.) a réformé ces articles 12 et 14, en en étendant les compétences et en instituant les Etablissements Publics Territoriaux…

La M.G.P. couvre la ville de Paris, les 3 départements de la « petite couronne », et 7 villes attenantes, mais ressortissant d'autres départements. Elle accueille 6 968 051 habitants (en 2013) sur une superficie de 814 km². Les communes membres de la métropole (sauf celle de Paris) sont réparties en 11 E.P.C.I., dont l'Etablissement Public Territorial n° 7, aux statuts particuliers et dérogatoires.

2.5.3. LES AUTRES CONTRAINTES

2.5.3.1. Le Contrat de Développement Territorial (C.D.T.) du Bourget

Les Contrats de Développement Territorial (C.D.T.) sont signés entre l'Etat et les communes, et sont destinés à développer des territoires sur les plans urbain (nouveaux accès et transports, restructuration de routes principales, construction de logements, etc.), économique (nouvelles activités, spécialisation sectorielle, reconversion, etc.), et environnemental.
Au nombre de 21, ils s'inscrivent dans le projet du Grand Paris et du futur réseau de transport public du Grand-Paris-Express. Les territoires concernés par les C.D.T. se situent en effet à proximité des futures gares de ce métro périphérique. Les C.D.T. participent à l'objectif de construire 70 000 logements par an en Ile-de-France et à la maîtrise de l'étalement urbain.



Le périmètre du Contrat de Développement Territorial du Bourget

Le projet de C.D.T. du Bourget concerne 6 communes du Nord-Est parisien (les communes de La Courneuve, de Drancy, du Bourget, du Blanc-Mesnil, de Dugny, et de Bonneuil-en-France), qui accueillent près de 180 000 habitants et procurent environ 50 000 emplois.
Le projet de C.D.T. du Bourget a été validé le 12 juillet 2013 par l'Etat. Il a été validé par son comité de pilotage en janvier 2014, et signé par la majorité des signataires, mais de fait il ne pouvait pas être considéré comme définitivement approuvé lors de la révision du P.L.U.. L'approbation d'un C.D.T. nécessite en effet la signature de l'ensemble des parties liées par le contrat.

Le projet de C.D.T. est fondé sur trois orientations principales :

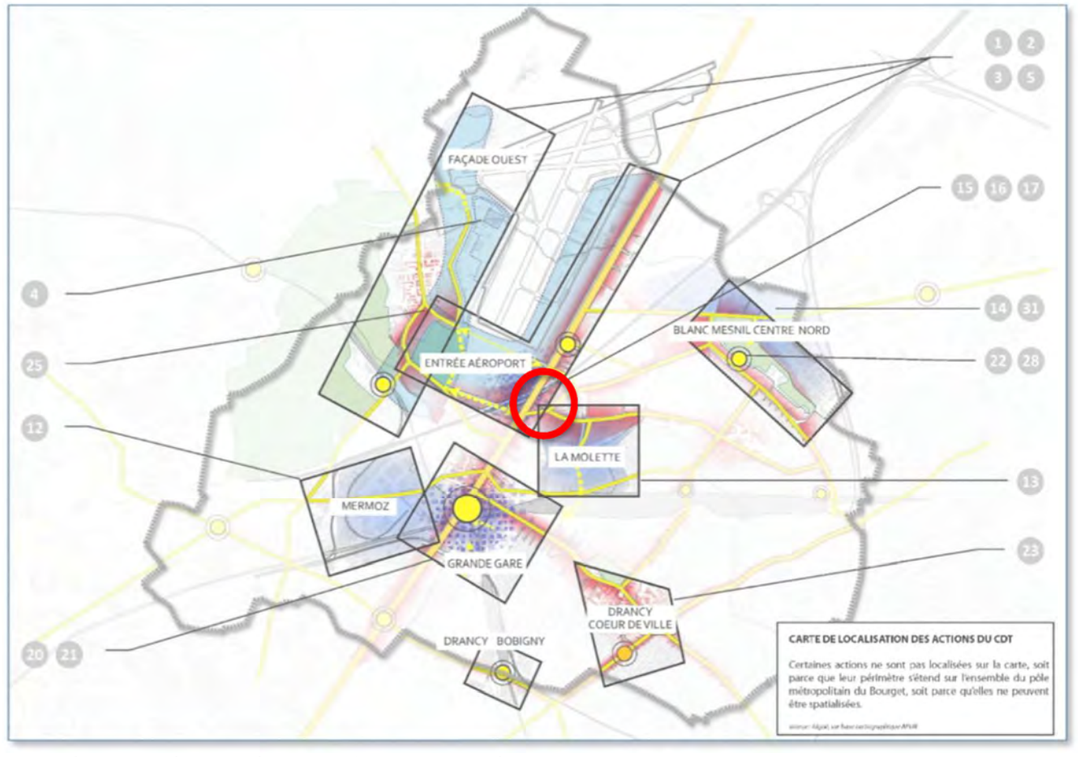
1. L'affirmation de l'excellence aéronautique et technologique du pôle métropolitain du Bourget, à travers le développement de la filière autour d'un «cœur de cluster» aéronautique et aéroportuaire, en lien avec la présence de l'aéroport d'affaires du Bourget et des activités de production industrielle ou de maintenance. Cette ambition se traduit par divers objectifs :
   a. La structuration du *cluster* de l'aéronautique et de l'aéroportuaire,
   b. Le développement de la recherche et de l'offre de formation,
   c. L'accompagnement des entreprises du territoire…

Le C.D.T. prévoit la création de 24 000 à 27 000 emplois sur 15 ans.

2. Le renforcement de l'offre évènementielle et culturelle du territoire, par des objectifs visant à valoriser et développer les capacités évènementielles et culturelles existantes (le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace, le Musée de l'Air et de l'Espace, l'Aire des Vents, etc.), et à organiser l'ancrage urbain de l'activité évènementielle sur l'entrée sud est de l'aéroport.
3. Le développement d'un cadre de vie de qualité qui doit permettre :
   a. D'améliorer l'offre globale de transport, par la création de 5 gares du réseau du Grand Paris Express, la réorganisation des transports existants en améliorant les conditions de circulation,
   b. De promouvoir un aménagement durable de l'ensemble du pôle urbain, permettant l'augmentation de la production de logement.

Le C.D.T. prévoit la construction de 1 020 logements par an.

Le C.D.T. comporte une logique de densification et de concentration des efforts portant sur 8 grands secteurs identifiés :
L'ilot du projet est situé dans le secteur particulier de « l'entrée de l'Aéroport » (concernant notamment la façade de la route départementale 932), et, accessoirement, dans le secteur de la Molette.



La carte des projets du C.D.T. du Bourget (Source : projet de C.D.T. 2013)

PARTIE 3

DESCRIPTION DES FACTEURS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE AFFECTÉS DE MANIÈRE NOTABLE PAR LE PROJET

3.1. LA POPULATION ET LA SANTE HUMAINE

3.1.1. L'INFLUENCE SUR LA SANTE AU REGARD DE LA QUALITE DES TERRES EN PLACE

Le site de l'opération est décomposé en trois terrains, qui font ou feront l'objet de trois permis de construire. Dans l'état d'avancement des études, SOLPOL a mené des études de sols sur les deux premiers terrains, dit terrain 1 et terrain 2. Sur ces deux terrains SOLPOL a réalisé :

- Une évaluation environnementale,
- Un diagnostic complémentaire comprenant un plan de gestion et un EQRS.

Les études de sol du terrain 3 n'ont pas encore commencé et débuteront courant 2020.

Ces études sont jointes en annexe à l'étude d'impact.

Les grands principes d'une telle évaluation reposent sur une démarche comportant les étapes élémentaires suivantes :

- La caractérisation du site et de l'identification des dangers : cette étape consiste à répertorier les substances ou agents rejetés dans l'environnement et les informations sur les dangers (effet sanitaire indésirable) afférents à chacun d'entre eux.

- L'évaluation de la toxicité des substances : cette étape consiste à rassembler, analyser et éventuellement choisir les Valeurs Toxicologiques de Référence (VTR) qui seront mises en regard des niveaux d'exposition de la population concernée. Elles sont le lien entre la dose de la substance et l'occurrence de l'effet étudié dans la population. Deux types de VTR sont disponibles : celles établies pour des effets qui surviennent au-delà d'un seuil de dose (effets à seuil) et celles qui traduisent un effet qui apparaît quelle que soit la dose d'exposition (effets sans seuil).

- L'évaluation de l'exposition des populations : cette estimation conduit à déterminer la dose de polluant qui arrive au contact ou qui pénètre dans l'organisme. Selon la nature du polluant et des effets qu'il engendre, cette estimation s'effectue séparément pour chaque voie d'exposition ou bien de matière combinée. Les paramètres clés de cette détermination sont la fréquence, la durée et l'intensité des contacts entre la population et la substance. La fréquence et la durée caractérisent le temps de contact de l'organisme avec le polluant, l'intensité représente la concentration du polluant dans les milieux environnementaux. A défaut de mesures faites directement sur les personnes, les doses auxquelles sont exposées les populations sont calculées en s'appuyant sur des scénarios d'exposition réalistes et plausibles tenant compte, autant que faire se peut, des caractéristiques et habitudes locales.

- La caractérisation des risques sanitaires : cette étape combine les informations issues des trois précédentes étapes. Elle établit le calcul du risque encouru pour les substances pour lesquelles un danger et une VTR associée existent et une exposition a été déterminée. S'agissant des effets survenant à partir d'un seuil, le résultat est exprimé sous forme d'un quotient de danger (QD). Pour les effets sans seuil, quelle que soit la dose, le résultat est un excès de risque individuel (ERI).

Considérant l'objet de la présente partie de l'étude d'impact, à savoir la description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet, le présent chapitre rapportera uniquement les principales informations issues de cette EQRS concernant la caractérisation du site et l'identification du danger.
Les principaux résultats de cette EQRS ainsi que le schéma conceptuel après la réalisation du projet sont présentés dans le chapitre 4.1.2.17. concernant les incidences du projet sur la santé.

Les principales conclusions des deux rapports

A. Identification des dangers

Synthèse des résultats
Les analyses menées par SOLPOL sur le milieu sol ont montré la présence d'anomalies en métaux lourds et de concentrations notables en BTEX, HAP (dont les volatils) et HCT (dont les semi-volatils).
Les analyses menées sur le milieu gaz de sol ont montré la présence de concentrations en TPH, BTEX et COHV.
Aucune investigation n'a été réalisée sur les eaux souterraines lors de la campagne d'investigations de SOLPOL.

Niveau de risques résiduels
L'évaluation quantitative des risques sanitaires est établie dans le cadre du projet de construction de bâtiments de logements sur 2 niveaux de sous sol débordants pour le terrain 1 et sur 1 niveau de sous-sol débordant pour le terrain 2 et de création d'espaces paysagers pour le compte des NOUVEAUX CONSTRUCTEURS SA.
Compte tenu de la présence de teneurs résiduelles principalement en métaux lourds, BTEX, HCT (dont les semi-volatils) et HAP (dont les volatils) dans les sols et en éléments volatils dans les gaz de sol (TPH, BTEX et COHV), mises en évidence lors de l'étude environnementale réalisée par SOLPOL, une Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires (EQRS), a été réalisée au travers d'une approche des calculs de risques basée sur des prélèvements de sols et gaz de sol au droit du site.
Afin d'identifier les sources, les milieux de transferts, les enjeux à protéger ainsi que les expositions retenues, on présente dans le paragraphe suivant le schéma conceptuel du site.

Le schéma conceptuel est une représentation qui permet de visualiser de façon schématique les différentes expositions sur un site. Les informations issues des études environnementales permettent d'établir ce schéma conceptuel. La quantification du risque sera réalisée autour des axes suivants :

- Sources : au regard des aménagements, il a été retenu uniquement les substances présentes dans les gaz de sol (milieu intégrateur) auxquelles les individus sont exposés, à savoir les TPH, BTEX et COHV. Ces substances ont enregistré des dépassements par rapport à la limite de quantification du laboratoire. Concernant les substances identifiées sur matière brute et restant en place sur les zones de pleine terre, celles-ci n'ont pas été retenues au regard de la mise en place d'un recouvrement en surface prévu dans le cadre du projet d'aménagement,

- Cibles : le projet d'aménagement prévoit la construction de logements collectifs sur 2 niveaux de sous-sol débordants pour le terrain 1 et sur 1 niveau de sous-sol débordant pour le terrain 2 et la création d'espaces paysagers. Les cibles considérées sont les enfants et adultes résidents amenés à être présents quotidiennement au sein des logements,

- Transfert : les milieux d'exposition sur site, pris en compte dans l'étude, sont l'air à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol débordants pour le terrain 1 et sur 1 niveau de sous-sol débordant pour le terrain 2. Les risques principaux liés à un transfert de la source vers les cibles sont l'inhalation de vapeur dans les bâtiments au sous-sol, au rez-de-chaussée et à l'extérieur des bâtiments (espaces paysagers).

Schéma conceptuel du site avant la réalisation de l'EQRS sur le terrain 1

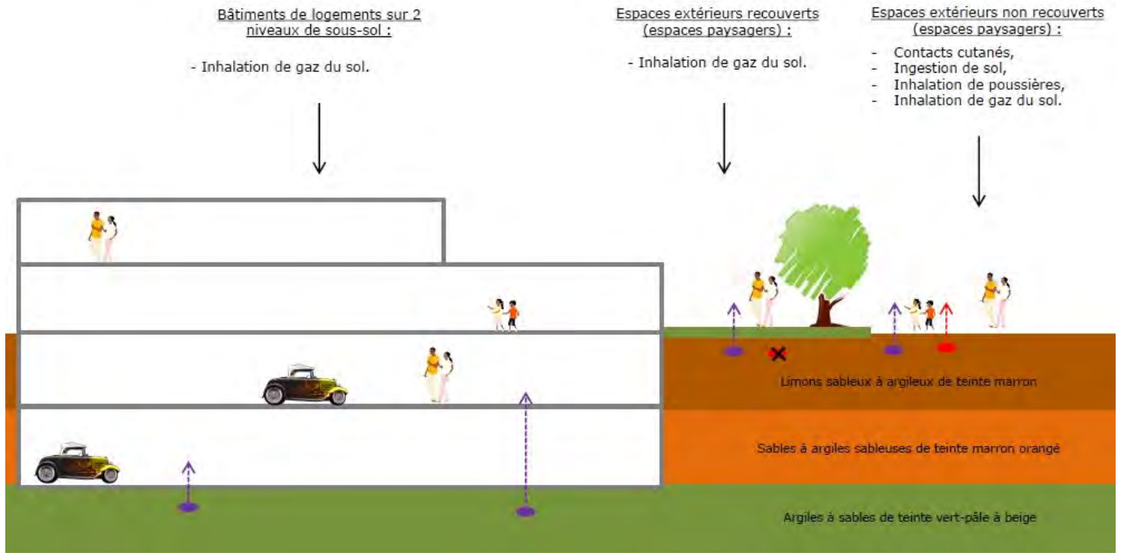
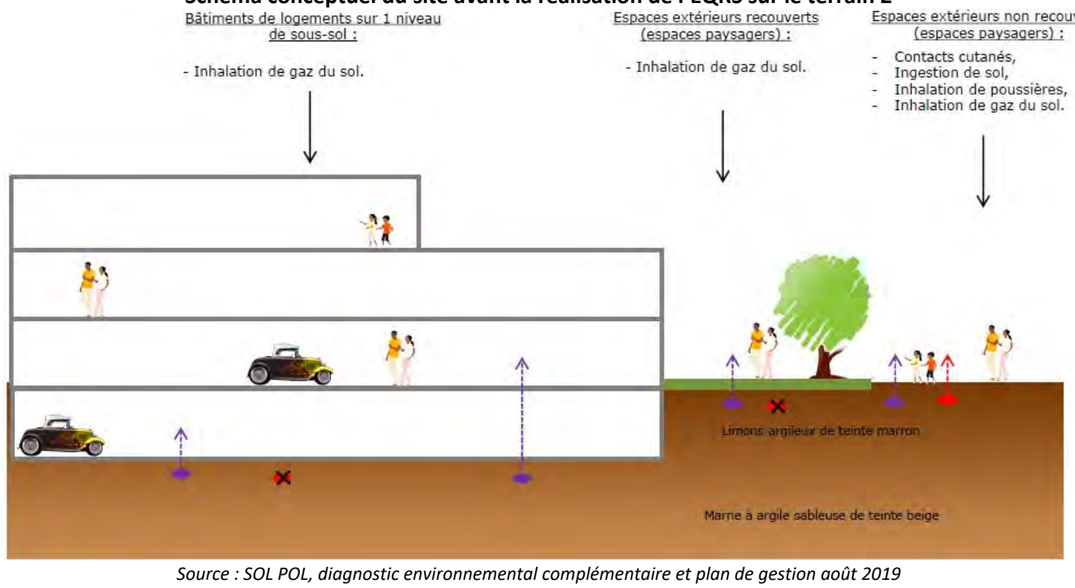


Schéma conceptuel du site avant la réalisation de l'EQRS sur le terrain 2



Source : SOL POL, diagnostic environnemental complémentaire et plan de gestion août 2019

Légende commune :

Ainsi en se basant sur l'usage futur du site, le schéma conceptuel du site et les principaux éléments constructifs identifiés sur les plans de projet, en date de mai 2019, fournis par les NOUVEAUX CONSTRUCTEURS SA (plan de masse du projet, plan et coupe du sous-sol), les zones à occupation permanente par les individus (présents sur site de manière continue) ont pu être identifiées et mises en évidence dans le tableau suivant.
L'identification des usages permet de retenir les scénarii d'études pour le calcul du risque.

Scénarii d'études retenus au droit du site

Identification des zones à occupation permanente	Les usages identifiés	Identification des individus	Voies d'exposition
RDC des bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol pour le terrain 1 et sur 1 niveau de sous-sol pour le terrain 2	Logements	- Adultes résidents - Enfants résidents	- Inhalation de vapeurs à l'intérieur du RDC des bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol pour le terrain 1 et sur 1 niveau de sous-sol pour le terrain 2
Sous-sol des bâtiments	Parkings	- Adultes résidents - Enfants résidents	- Inhalation de vapeurs à l'intérieur du sous-sol
Espaces extérieurs recouverts (recouvrement prévu dans le cadre des aménagements)	Espaces paysagers	- Adultes résidents - Enfants résidents	- Inhalation de vapeurs au droit des espaces extérieurs, - Inhalation de polluants adsorbés sur les poussières de sol (non pris en compte : espaces extérieurs recouverts + la voie d'exposition est négligeable par rapport à la voie inhalation de polluants sous forme gazeuse), - Ingestion de sol et de poussières (non prise en compte : espaces extérieurs recouverts), - Ingestion de végétaux contaminés (non prévue dans le projet d'aménagement futur).

Source : SOL POL, diagnostic environnemental complémentaire et plan de gestion août 2019

B. Risques sanitaires, synthèse des résultats

En raison des concentrations mises en évidence dans les sols et les gaz des sols, les milieux d'exposition air intérieur et extérieur des bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol pour le terrain 1 et sur 1 niveau de sous-sol pour le terrain 2 ont été pris en compte dans le cadre de cette étude.
Les tableaux suivants reprennent l'ensemble des résultats obtenus pour les différents scénarii, l'exposition des individus est calculée pour les risques sans seuil (risques cancérigènes) et avec seuil (risques non cancérigènes). Suite aux résultats obtenus, la valeur seuil d'acceptation n'est pas atteinte pour les cibles étudiées (enfants et adultes) pour le risque d'inhalation de vapeur en intérieur (au droit du sous-sol et au droit du RDC) et en extérieur des bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol pour le terrain 1 et sur 1 niveau de sous-sol pour le terrain 2, dans le cadre des scénarii d'aménagements retenus.
En prenant le cas d'un enfant ou d'un adulte, exposés aux trois scénarii, la valeur seuil d'acceptation n'est pas atteinte pour les risques sans seuil (risques cancérigènes) et à seuil (risques non cancérigènes).

Synthèse des résultats pour chaque individu pour le terrain 1

Enfant et adulte sur site	Quotient de danger (QD)		Excès de risques individuels (ERI)	
Voies d'exposition	Enfant	Adulte	Enfant	Adulte
Scénario 1 : Inhalation de vapeurs à l'intérieur du RDC des bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol	3,75E-03	2,75E-03	2,06E-08	7,54E-08
Scénario 2 : Inhalation de vapeurs à l'intérieur du sous-sol des bâtiments	1,01E-04	1,01E-04	5,55E-10	2,78E-09
Scénario 3 : Inhalation de vapeurs à l'extérieur des bâtiments au droit des espaces paysagers recouverts	2,08E-04	1,02E-04	1,25E-09	3,07E-09
Total des expositions	**4,06E-03**	**2,95E-03**	**2,24E-08**	**8,13E-08**
Cumul des scénarii d'exposition*	**7,01E-03**		**1,04E-07**	
Seuil	**1,00**		**1,00E-05**	

* Le cumul des scénarii d'exposition a été pris en compte pour un enfant habitant sur site, puis une fois adulte, résident toujours sur le même site.

Synthèse des résultats pour chaque individu pour le terrain 2

Enfant et adulte sur site	Quotient de danger (QD)		Excès de risques individuels (ERI)	
Voies d'exposition	Enfant	Adulte	Enfant	Adulte
Scénario 1 : Inhalation de vapeurs à l'intérieur du RDC des bâtiments sur un niveau de sous-sol	7,85E-03	5,75E-03	2,94E-08	1,08E-07
Scénario 2 : Inhalation de vapeurs à l'intérieur du sous-sol des bâtiments	2,12E-04	2,12E-04	7,95E-10	3,98E-09
Scénario 3 : Inhalation de vapeurs à l'extérieur des bâtiments au droit des espaces paysagers recouverts	1,93E-04	9,47E-05	6,85E-10	1,68E-09
Total des expositions	**8,26E-03**	**6,06E-03**	**3,09E-08**	**1,14E-07**
Cumul des scénarii d'exposition*	**1,43E-02**		**1,45E-07**	
Seuil	**1,00**		**1,00E-05**	

* Le cumul des scénarii d'exposition a été pris en compte pour un enfant habitant sur site, puis une fois adulte, résident toujours sur le même site.

Source des deux tableaux : SOL POL, diagnostic environnemental complémentaire et plan de gestion août 2019

En prenant le cas d'un enfant habitant toute sa vie sur site (personne habitant sur site depuis son enfance), le risque est jugé acceptable pour la voie inhalation intérieure de vapeurs pour les risques sans seuil (risques cancérigènes) et à seuil (risques non cancérigènes) : l'état des milieux est compatible en tout point avec l'usage projeté.

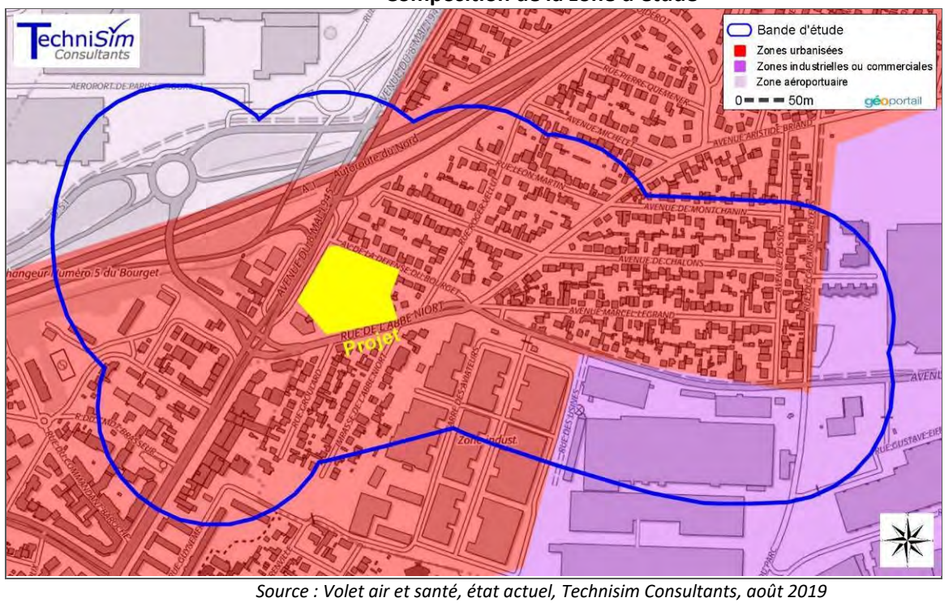
3.1.2. L'INFLUENCE SUR LA SANTE AU REGARD DE LA QUALITE DE L'AIR EXTERIEUR

Une étude air et santé a été réalisée par la société Technisim Consultants.

L'étude est menée conformément aux préconisations de la Note technique NOR : TRET1833075N du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Il est bien entendu intégré le fait qu'il s'agit d'un projet d'aménagement et non d'infrastructures routières. La méthodologie de ladite note est adaptable pour répondre à une problématique d'aménagement puisque la population potentielle induite par l'aménagement va de fait modifier les flux de trafic de la zone.

La zone d'étude s'étend sur le territoire des communes du Blanc-Mesnil et du Bourget. La définition de la zone d'étude est présentée au 3.6.3. du présent document.
Elle se compose principalement de zones d'habitation. D'après l'inventaire des émissions de l'Aasqa Airparif, il apparaît que les secteurs résidentiel/tertiaire et le trafic routier sont les principaux émetteurs de polluants au sein de la commune du Blanc-Mesnil.

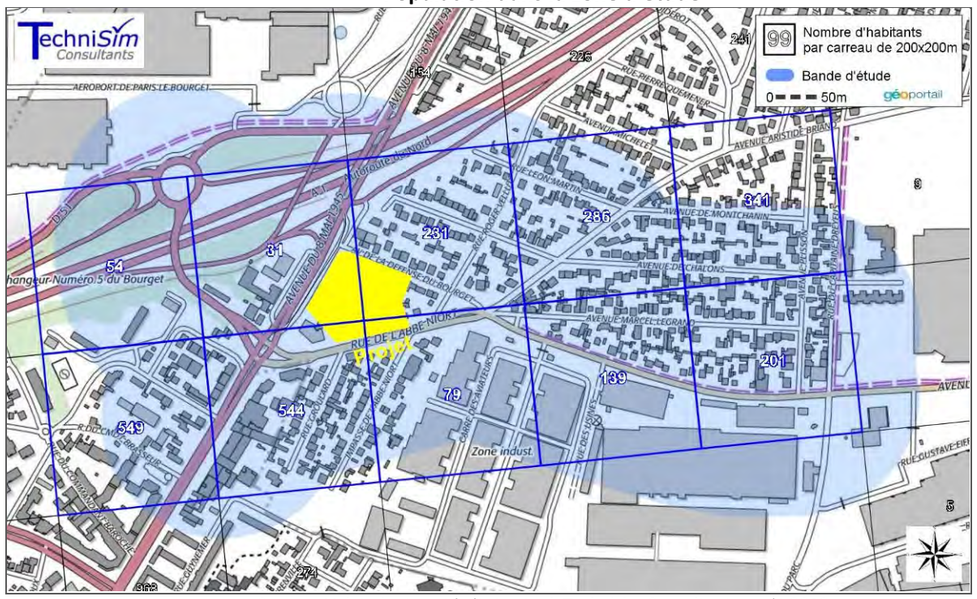
Composition de la zone d'étude



Source : Volet air et santé, état actuel, Technisim Consultants, août 2019

La figure ci-dessous illustre les carreaux INSEE présents dans la zone d'étude.
La zone d'étude a une densité de population de 4 120 habitants / km² et comprend 2 454 résidents.

Population dans la zone d'étude



Source : Volet air et santé, état actuel, Technisim Consultants, août 2019

Après recherches, aucun établissement vulnérable à la pollution atmosphérique n'a été recensé dans la bande d'étude.
Par lieux « vulnérables », est entendu toutes les structures fréquentées par des personnes vulnérables aux effets de la pollution atmosphérique, c'est-à-dire :

- Les établissements accueillant des enfants : les maternités, les crèches, les écoles maternelles et élémentaires, les établissements accueillant des enfants handicapés, etc.
- Les établissements accueillant des personnes âgées : maisons de retraite, etc.
- Les hôpitaux et cliniques.

De manière à compléter les diverses informations, une campagne de mesure sur site (in situ) pour le dioxyde d'azote - composé traceur de la pollution automobile - a été menée par tubes passifs du 26 juin au 09 juillet 2019. Les particules en suspension PM10 et PM2,5 ont également été mesurées sur un point en continu pendant toute la période. Ces campagnes de mesures sont présentées au 3.6.3. du présent document.

A titre indicatif :

- Les mesures de particules PM10 et PM2,5 ont été observées conformes aux seuils réglementaires annuels.
- Les mesures de dioxyde d'azote se sont avérées supérieures à la valeur limite annuelle pour les points en bordure d'axes routiers à fort trafic (RN2 et RD41).

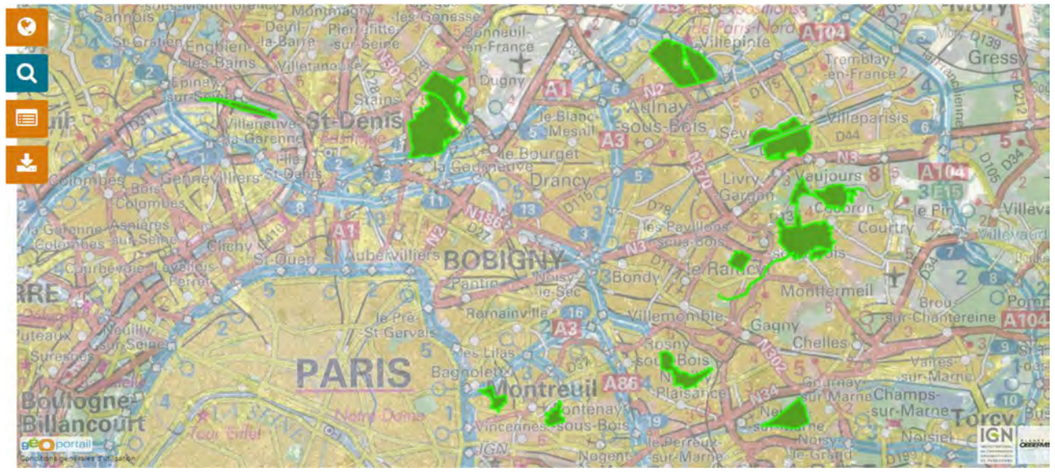
3.2. LA BIODIVERSITE

3.2.1. LES ESPACES NATURELS PROTEGES ET LE CONTEXTE ECOLOGIQUE

3.2.1.1. La localisation du site par rapport au réseau Natura 2000

Le site Natura 2000 le plus proche est le site FR1112013 « Sites de Seine Saint Denis » dont un des secteurs, est situé à 1,4km du projet. Ce site composite, comprenant de nombreux sites à travers le département de Seine Saint Denis, est défini dans le cadre de la Directive Oiseaux. La carte ci-dessous indique l'emplacement des éléments de ce site d'intérêt communautaire :

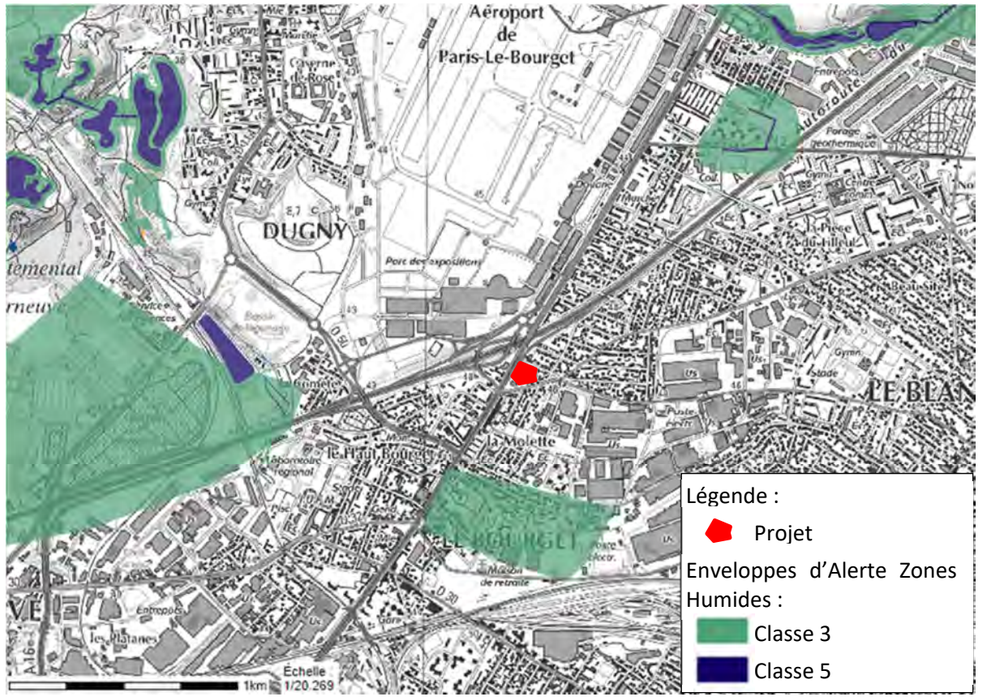
Localisation des différents éléments du site Natura 2000 FR1112013 (issue du site www.inpn.mnhn.fr)


St-Denis
BOBIGNY
PARIS
Montreuil
Boulogne-Billancourt
Drancy
Aulnay-sous-Bois
Le Bourget
Le Blanc-Mesnil
Villepinte
Tremblay-en-France
Villeparisis
Livry-Gargan
Clichy
Bondy
Rosny-sous-Bois
Noisy-le-Sec
Romainville
Montfermeil
Gagny
Chelles
Torcy
Champs-sur-Marne
Noisiel
Vincennes
Nogent-sur-Marne
Le Perreux-sur-Marne
Bagnolet
Montreuil
Montfermeil
Gagny
Chelles
Torcy
Champs-sur-Marne
Noisiel

3.2.1.2. La localisation du site par rapport aux zones humides

Selon le code de l'environnement, les zones humides sont des « terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ». (Art. L.211-1).

Le projet n'est pas situé dans l'emprise d'une zone humide ou potentiellement humide d'après la cartographie de la DRIEE Ile-de-France, présentée ci-dessous.



Source : DRIEE Ile-de-France, Identification des enveloppes d'alerte potentiellement humides en région Ile de France

3.2.1.3. La localisation du site par rapport aux autres espaces naturels protégés

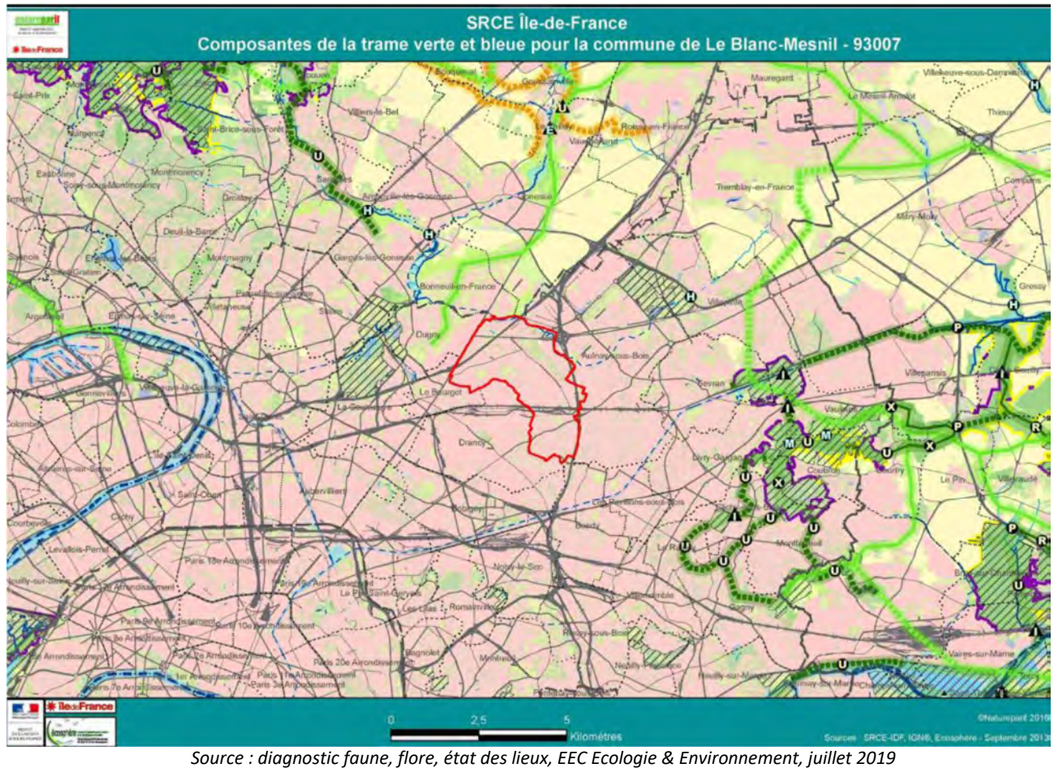
Le site ne fait partie d'aucun type d'espace naturel sujet à une protection réglementaire en faveur de la biodiversité (Parc National, Parc Naturel Régional, Réserve naturelle, ZICO, Arrêté préfectoral de Protection de Biotope, site RAMSAR, etc).

3.2.1.4. La localisation du site par rapport aux continuités et corridors écologiques

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique dresse le bilan et les objectifs des trames vertes et bleues. Ce document opposable est la référence en termes de continuités écologiques. Le SRCE d'Ile de France a été approuvé le 21 octobre 2013.

Le site d'étude, situé sur la commune du Blanc-Mesnil, ne possède pas d'enjeux concernant les continuités de la trame verte et de la trame bleue. Sur la commune, il n'apparaît sur la carte des composantes de la TVB que quelques parcelles boisées isolées sans continuité entre elles (carte ci-dessous). Le site d'étude est fortement enclavé entre des axes routiers majeurs et une voie ferrée, isolant totalement le projet immobilier de toutes continuités écologiques.

Composante de la TVB sur la commune du Blanc-Mesnil (http://refsrce.natureparif.fr/cartes?id=93007)



Source : diagnostic faune, flore, état des lieux, EEC Ecologie & Environnement, juillet 2019

Il n'y a ni réservoir de biodiversité, ni trames à préserver ou à restaurer. Il existe juste une trame bleue non fonctionnelle au nord de la commune.

Le projet n'impacte donc pas de continuité régionale, absentes du site du fait des infrastructures présentes. Toutefois, il est souhaitable d'aménager le projet pour le rendre favorable à la biodiversité pour permettre de créer une continuité locale, favorable aux insectes (plantes à fleur), et aux oiseaux.
Les mesures décidées par le Maître d'Ouvrage sont indiquées au D de la partie 3.2.2.2. du présent dossier.

3.2.2. LES INVENTAIRES DE LA FAUNE ET DE LA FLORE

3.2.2.1. La localisation du site par rapport aux Z.N.I.E.F.F.

Les ZNIEFF sont classées en deux catégories :

- ZNIEFF de type I : secteur de superficie en général limitée, défini par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional ;
- ZNIEFF de type II : grand ensemble naturel riche ou peu modifié ou offrant des potentialités biologiques importantes.

Le site d'étude n'est concerné par aucune ZNIEFF.

Localisation des ZNIEFF dans l'environnement du site

Source : Géoportail, IGN, INPN, MTES, MNHN, espaces protégés

L'entité la plus proche est une ZNIEFF de type II située à environ 1 km du site du projet. Il s'agit du Parc Départemental de La Courneuve (identifiant 110020475). Une ZNIEFF de type I, intégrée dans la ZNIEFF de type II mentionnée ci-dessus, se situe à environ 1,2km du site du projet il s'agit des Plans d'eau et friches du Parc Départemental de La Courneuve (identifiant 110020468).
Ces entités sont séparées du site de projet par un axe bloquant majeur l'A1. Les échanges écologiques sont donc quasiment impossibles entre le site de projet et ces milieux naturels remarquables

D'autres ZNIEFF de types I et II sont présentes à environ 5,4km du site du projet : le Parc Départemental de Sausset (type II) et ses prairies (type I).
Ces ZNIEFF sont trop éloignés pour présenter un lien fonctionnel écologique avec le site d'étude.

3.2.2.2. La faune et la flore locales

A. L'étude

Une étude a été réalisée pour le bureau EEC Ecologie & Environnement dont l'objectif est le recensement des habitats, de la faune et de la flore sur l'emprise du projet Le diagnostic a été réalisé sur l'ensemble de la zone d'étude lorsque les accès aux parcelles ont été possibles (nombreuses parcelles privées clôturées) lors d'un seul passage le 15 juillet 2019.

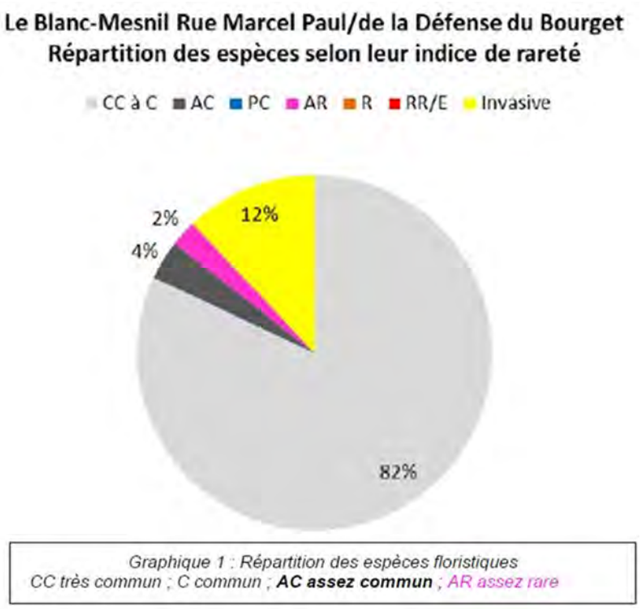
La loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature a fixé les principes et les objectifs de la politique nationale de la protection de la faune et de la flore sauvages. Les espèces protégées en droit français sont les espèces animales et végétales dont les listes sont fixées par arrêtés ministériels en application du code de l'environnement (L411-1 et 2). Lors de tout aménagement, un état initial faune flore doit être réalisé afin de déterminer l'impact du projet sur les espèces sauvages en place et leurs habitats, pour définir les effets directs et indirects du projet sur ceux-ci. Si impact avéré il y a, des mesures d'atténuations et des mesures compensatoires seront proposées. L'objectif étant in fine d'établir une gestion cohérente du milieu afin de maximiser la valeur écologique du site en fonction des travaux projetés.

B. L'état des lieux

La zone d'étude est caractérisée par une artificialisation très importante de nombreux axes routiers et ferroviaires qui enclavent la zone d'étude. Celle-ci est composée de friches dévégétalisées, de jardins et de parkings d'entreprise. La végétation ne pousse que difficilement entre les parties bétonnées et dans les jardins abandonnés.

Au niveau des habitats, la zone d'étude est totalement anthropique, fréquemment remaniée, avec de gros travaux en cours. Il n'existe pas de nomenclature correspondant aux milieux observés, milieux réduits à des colonisations de trottoir et des friches dévégétalisées. Seule la friche végétalisée peut être assimilée à une zone rudérale (87.2 selon la nomenclature Corine Biotope) et les jardins à l'habitat 85.3 selon la même nomenclature.
L'intérêt écologique des habitats de la zone d'étude est donc très faible.

Au niveau de la flore, 83 taxons ont été recensés le 15 juillet 2019 (Cf. Liste en annexe 1) sur l'ensemble de la zone d'étude dont 18 plantées et 10 invasives
Aucune des espèces observées n'a de statut de protection ou de patrimonialité. Les 2% d'espèces assez rares ne sont pas patrimoniales car ce sont des espèces subspontanées issues des jardins d'agrément (Fenouil et Framboisier).



Graphique 1 : Répartition des espèces floristiques
*CC très commun ; C commun ; **AC assez commun** ; AR assez rare*

Source : diagnostic faune, flore, état des lieux, EEC Ecologie & Environnement, juillet 2019

Au regard de la diversité floristique et de l'intérêt patrimonial, les enjeux sont très faibles sur le site.

Au niveau de l'avifaune, cinq espèces ont été recensées. Elles sont communes en Ile de France, à l'exception du Moineau qui depuis 2018 est classé comme vulnérable sur la liste rouge des espèces d'Ile de France.
Au niveau des insectes, quatre espèces sont recensées, toutes très communes en Ile de France, bien que l'Abeille des sables et le Bourdon des champs soient en régression du fait de l'usage abusif des pesticides.
Au total 9 espèces ont été recensées en juillet 21019, ce qui est très faible au regard des conditions favorables.
La faune est très pauvre sur le site malgré des conditions météorologiques particulièrement favorables.

C. Synthèse patrimoniale

Le tableau ci-dessous résume la valeur patrimoniale du site pour chacun des groupes étudiés suivant l'échelle de valeur suivante :
Faible, **Assez faible, Moyenne, Assez forte, Forte, Exceptionnel**.

Echelle	Site d'étude
Habitats	Faible
Flore	Faible
Mammifères	Faible
Oiseaux	Faible
Reptiles	Faible
Insectes	Faible
GLOBALE	FAIBLE

Pour **les habitats**, le site étant essentiellement représenté par des jardins soit en friche soit ornementaux.
Pour la flore, la diversité observée est faible et l'intérêt écologique faible.

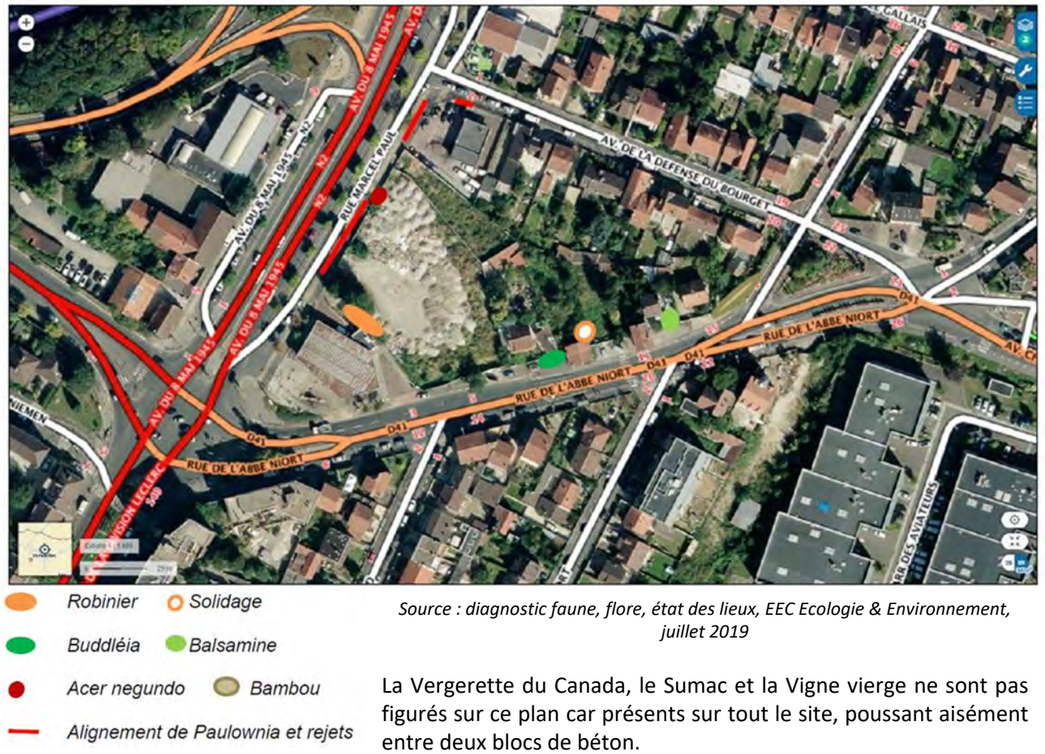
Pour **la faune**, l'intérêt est également faible sur le site avec une extrême pauvreté.

Le site présente une **patrimonialité globale faible** à l'échelle du site et à l'échelle régionale.

Concernant les corridors biologiques, le site est enclavé entre divers axes de transports majeurs qui sont autant de ruptures de la trame verte.

Les principaux foyers observés sont localisés sur la carte suivante.

Localisation des espèces invasives



Source : diagnostic faune, flore, état des lieux, EEC Ecologie & Environnement, juillet 2019

La Vergerette du Canada, le Sumac et la Vigne vierge ne sont pas figurés sur ce plan car présents sur tout le site, poussant aisément entre deux blocs de béton.

D. Conclusions et recommandations

En l'état actuel, le site des projets immobiliers rue Marcel Paul et rue de la Défense du Bourget présente un très faible intérêt écologique. Les espaces « verts » se limitent à des friches, des jardins plantés et des zones rudérales sur les trottoirs. Le bruit continu des chantiers en cours fait fuir l'avifaune, et la faible abondance de fleurs limite la présence des insectes. Par la présence d'axes de transports importants et un milieu rudéral souvent remobilisé, le site est favorable aux espèces invasives. Les projets en cours n'auront aucun impact sur l'environnement déjà très dégradé.

3.3. LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE DES TERRES

3.3.1. L'EXPLOITATION DES BASES DE DONNEES OFFICIELLES

3.3.1.1. Les informations issues de la base de données BASOL

La base de données nationale BASOL recense « les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif ».

Comme le montrent les illustrations figurant sur cette page, le site objet de la présente étude ne fait pas partie des sites listés dans cette base de données.

Le site BASOL le plus proche du site est situé 4, rue du parc au Blanc Mesnil à plus de 500 mètres du site du projet, il s'agit de FIRSTINOX (ex SFRM).

3.3.1.2. Les informations issues de la base de données BASIAS

La base de données BASIAS recense tous les sites industriels abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement : il s'agit de la base de données BASIAS (Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service).

Le site du projet est répertorié dans cette base de données sous la référence n° IDF9301891 sous le nom de Shell Berre. Un extrait de la fiche détaillée de ce site BASIAS est intégré ci-après.

Localisation des sites répertoriés dans les bases de données BASIAS et BASOL

Source : Géorisques, cartes interactives, BASIAS, BASOL

0 ——— 100 m ▲ Sites répertoriés dans la base de données BASOL ■ Sites répertoriés dans la base de données BASIAS

IDF9301891

Imprimer le descriptif

Fiche Synthétique
Fiche Détaillée

Fiche Détaillée

Pour connaitre le cadre réglementaire et la méthodologie de l'inventaire historique régional, consultez le préambule départemental

1 - Identification du site

Unité gestionnaire : IDF
Date de création de la fiche : (*) 19/05/2003
Raison(s) sociale(s) de l'entreprise :

Raison sociale	Date connue (*)
SHELL BERRE	

Etat de connaissance : Inventorié
Autre(s) identification(s) :

Numéro	Organisme ou BD associée
10013	DREIF

2 - Consultation à propos du site

3 - Localisation du site

Adresses :

Numéro	Bis Ter	Type voie	Nom voie	Date modification (*)
14		avenue	8 mai 1945 du	20/04/2018

Dernière adresse : 14 avenue 8 mai 1945 du
Code INSEE : 93007
Commune principale : LE BLANC-MESNIL (93007)
Zone Lambert initiale : Lambert I

Projection	L.zone (centroïde)	L2e (centroïde)	L93 (centroïde)	L2e (adresse)
X (m)	607 020	607 024	658 416	607 109
Y (m)	137 891	2 438 132	6 871 415	2 438 334
Préc.XY				numéro

Altitude (m) : 45
Précision altitude (Z) en m : NGF
Carte géologique :

Carte	Numéro carte	Huitième
PARIS	183	4

Carte(s) et plan(s) consulté(s) :

Carte consultée	Echelle	Année édition	Présence du site	Référence dossier
Pages Jaunes	1/10000	2002	Oui	

Autre(s) commune(s) concernée(s) :

Code INSEE	Nom	Arrondissement
93007	LE BLANC-MESNIL	

5 - Activités du site

Etat d'occupation du site : En activité
Date de première activité : (*) 01/01/1992
Origine de la date : DCD=Date connue d'après le dossier
Historique des activités sur le site :

N° activité	Libellé activité	Code activité	Date début (*)	Date fin (*)	Importance	groupe SEI	Date du début	Ref. dossier	Autres infos
1	Commerce de gros, de détail, de désserte de carburants en magasin spécialisé (station service de toute capacité de stockage)	G47.30Z	01/01/1992	31/12/2002		1er groupe	DCD=Date connue d'après le dossier	Pages Jaunes	
2	Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.)	V89.03Z	01/01/1992	31/12/2002		1er groupe	DCD=Date connue d'après le dossier	Pages Jaunes	

Exploitant(s) du site :

Nom de l'exploitant ou raison sociale	Date de début d'exploitation (*)	Date de fin d'exploitation (*)
SHELL BERRE	01/01/1992	31/12/2002

Source : Géorisques, fiches détaillées Basias, IDF IDF9301891

3.3.1.3. La liste des Secteurs d'Information sur les Sols (S.I.S.) définie dans la Seine Saint Denis

La définition officielle d'un Secteur d'Information sur les Sols (S.I.S.) figure à l'article L.125-6 du Code de l'Environnement. Ainsi, selon cet article, « *l'Etat élabore, au regard des informations dont il dispose, des secteurs d'information sur les sols qui comprennent les terrains où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et de mesures de gestion de la pollution pour préserver la sécurité, la santé ou la salubrité publiques et l'environnement.* »

Leur élaboration permet donc une classification et un recensement de ce type de terrains pollués, opérations qui doivent être réalisés d'ici au 1er janvier 2019. À partir de cette date, le préfet doit réviser annuellement la liste de S.I.S., et toute modification sera soumise à consultation aux mairies et E.P.C.I. exactement de la même façon que lors de la création initiale de ces secteurs (c'est-à-dire jusqu'en janvier 2019).

Cette démarche a deux grands objectifs :

- Informer le public : une fois la liste des S.I.S. instituée par arrêté préfectoral, elle est intégrée aux documents d'urbanisme (elle figure alors notamment en annexe du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) et communiquée aux propriétaires et aux bailleurs qui ont pour obligation d'en informer les acquéreurs et locataires,
- S'assurer de la compatibilité des usages potentiels avec l'état des sols pour préserver la sécurité, la santé et l'environnement. Les demandes de permis de construire - en vertu des dispositions prévues à l'article R.431-16 du Code de l'Urbanisme - ou d'aménager portant sur des terrains couverts par des S.I.S. doivent contenir une attestation délivrée par un bureau d'études certifié qui garantit la réalisation de l'étude de sols et sa prise en compte dans la conception du projet.

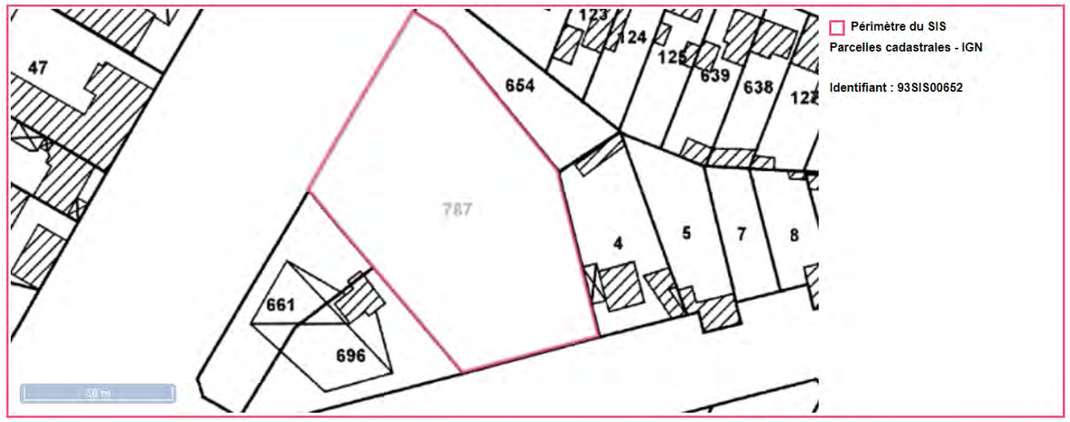
Le site objet du présent dossier fait partie des sites recensés dans la liste des S.I.S. définie en Seine Saint Denis sous l'identifiant n° 93SIS00652.

Localisation du SIS n°93SIS00652

Source : Géorisques, Cartes interactives, SIS

Informations issues de la fiche détaillée du SIS n°93SIS00652 (Géorisques)

Nom usuel : Shell
Adresse du site : 14-18 avenue du 8 mai 1945 93 007 LE BLANC MESNIL
Parcelle cadastrale concernée : BE 787



Source : Géorisques, fiche détaillée, SIS 93SIS00652

Le site a accueilli une station-service jusqu'au 24 novembre 2010. Un diagnostic environnemental est réalisé le 22 octobre 2009 dans le cadre de la cessation d'activité, révélant une pollution des sols aux hydrocarbures, aux BTEX (Benzène, Toluène, Ethylbenzène, Xylène) ainsi qu'au plomb. La nappe n'a pas été touchée.
Entre 2011 et 2014, des travaux de dépollution ont été menés : une partie des terres polluées a été excavée, un traitement par venting a été réalisé. Une surveillance des eaux souterraines a également été mise en place.
L'ARR (Analyse des Risques Résiduels) réalisée a conclu que l'état du site était compatible avec un usage industriel ou commercial.

Etat technique : Site traité avec risque résiduel acceptable (ARR)

Observations :

- 24/11/2010 : diagnostic environnemental
- 16/06/2014 : rapport de fin de travaux + ARR
- 15/04/2016 : rapport de surveillance des eaux souterraines

Un plan de gestion et une EQRS sont réalisés pour le projet objet de l'étude, ils sont joints en annexe de l'étude d'impact.

3.3.2. L'EXPLOITATION DES DONNEES HISTORIQUES

Le site a accueilli une station-service jusqu'au 24 novembre 2010. Un diagnostic environnemental est réalisé le 22 octobre 2009 dans le cadre de la cessation d'activité. Entre 2011 et 2014, des travaux de dépollution ont été menés.

3.3.3. L'EXPLOITATION DES DONNEES ISSUES D'INVESTIGATIONS IN SITU

3.3.3.1. Stratégie d'investigations

SOLPOL a réalisé des investigations in situ.

Le terrain 1 du site a fait l'objet d'une évaluation environnementale (EVAL phase 2), réalisée par SOLPOL (rapport 180016_v1 du 19/03/2018). Les investigations de terrain ont mis en évidence la présence principalement d'anomalies en métaux lourds au droit des futurs espaces paysagers et d'anomalies en HCT dans les sols, jusqu'à 4 m de profondeur minimum. Concernant les évacuations des terres du site, il a été observé des indices organoleptiques suspects (odeur suspecte sur le sondage T1 et couleur noirâtre sur le sondage T5) ainsi que des anomalies en métaux lourds sur lixiviats, fluorures, sulfates et fraction soluble par rapport à l'arrêté du 12/12/2014 relatif aux critères d'acceptation des terres en décharges inertes.

Le terrain 2 du site a fait l'objet d'une évaluation environnementale (EVAL phase 2), réalisée par SOLPOL (rapport 180576_v2 du 17/12/2018). Pour des contraintes d'accès, l'intervention sur site s'est limitée aux parcelles cadastrées BE123, BE124 et BE125. Les investigations de terrain ont mis en évidence la présence d'une cuve au droit de la parcelle BE124. Les résultats d'analyses ont montré la présence principalement d'anomalies en métaux lourds au droit des futurs espaces paysagers. Des dépassements en antimoine, selon l'arrêté du 12 décembre 2014, ont été observés au droit du sondage T3 entre 0 et 3 m de profondeur.

Des investigations complémentaires ont été réalisées sur ces terrains et font l'objet de deux rapport l'un portant sur le terrain 1 et l'autre portant sur le terrain 2.
L'objectif de ces rapports, sur la base des études précédentes, du projet d'aménagement, d'un plan d'échantillonnage et des analyses à réaliser, de vérifier les suspicions de pollution des sols et gaz de sol, au droit de la zone d'étude. Un plan de gestion comprenant l'analyse des enjeux sanitaires liée au projet d'aménagement est également réalisé.

Les investigations complémentaires (A200 et A230) ont été programmées en vue d'établir un état des lieux au regard des enjeux de santé publique et environnementaux liés au projet d'aménagement.

Milieux suspectés	Stratégie d'investigations
Terrain 1 : Sol superficiel potentiellement pollué (présence d'anomalies en métaux lourds et d'une anomalie en HCT dans les sols et dépassements en métaux lourds sur lixiviats, fluorures, sulfates et fraction soluble selon l'arrêté du 12/12/2014 (rapport SOLPOL 180016_v1 du 19/03/2018)) Terrain 2 : Sol superficiel potentiellement pollué (présence d'anomalies en métaux lourds dans les sols et de dépassements en antimoine selon l'arrêté du 12/12/2014 (rapport SOLPOL 180576_v2 du 17/12/2018))	Prélèvement complémentaire de sol au droit du projet pour caractérisation des terres restant en place ou évacuées dans le cadre du projet d'aménagement (affiner les observations et résultats obtenus lors des investigations précédentes)
Air ambiant à l'intérieur des futurs bâtiments	Prélèvement de gaz du sol au droit des futurs bâtiments

Pour le terrain 1, les investigations menées ont été les suivantes :

- 5 sondages complémentaires (T8 à T12) descendus entre 1 et 7,5 m de profondeur (3 sondages entre 6 et 7,5 m de profondeur répartis à proximité du sondage T7 (anomalie en HCT et concentrations en métaux sur lixiviats), 1 sondage à 6 m de profondeur à proximité du sondage T6 (concentrations en métaux sur lixiviats et fluorures) et 1 sondage à 1 m de profondeur entre les sondages T1 et T5 (odeur suspecte et couleur noirâtre)), afin d'obtenir des informations sur la tranche des terrains située à minima à 1 m sous la côte finale du projet et/ou au droit des sources potentielles de pollution identifiées lors de l'étude précédente, pour la réalisation des prélèvements, mesures, observations et/ou analyses sur les sols (code A200),
- 2 piézairs (PG1 et PG2) descendus entre 1,3 et 6 m de profondeur, afin d'obtenir des informations sur la tranche des terrains située à 1 m sous la côte finale des futurs bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol, pour la réalisation des prélèvements, mesures, observations et/ou analyses sur les gaz de sol (code A230).

Plan d'implantation des sondages sur le terrain 1

Source des deux tableaux : SOL POL, diagnostic environnemental complémentaire et plan de gestion août 2019

Pour le terrain 2, les investigations menées ont été les suivantes :

- 4 sondages complémentaires (T4 à T7) descendus entre 3 et 6 m de profondeur (3 sondages descendus entre 6 et 6,5 m de profondeur à proximité de la cuve enterrée de la parcelle BE124 et au droit du garage de la parcelle BE653 et 1 sondage à 3 m de profondeur à proximité du sondage T3 (identification d'une anomalie en antimoine)), afin d'obtenir des informations sur la tranche des terrains située à minima à 1 m sous la côte finale du projet et/ou au droit des sources potentielles de pollution identifiées lors de l'étude précédente, pour la réalisation des prélèvements, mesures, observations et/ou analyses sur les sols (code A200),
- 2 piézairs (PG1 et PG2) descendus à 6 m de profondeur, afin d'obtenir des informations sur la tranche des terrains située à 1 m sous la côte finale des futurs bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol selon le projet d'aménagement intermédiaire, pour la réalisation des prélèvements, mesures, observations et/ou analyses sur les gaz de sol (code A230).

Plan d'implantation des sondages sur le terrain 2

Plan du projet

LEGENDE :

Limite de la zone d'étude

Limite du niveau de sous-sol

T — Sondage à la tarière réalisé en novembre 2018

T — Sondage complémentaire réalisé en juillet 2019

PG — Piézairs

Source des deux tableaux : SOL POL, diagnostic environnemental complémentaire et plan de gestion août 2019

Les analyses chimiques ont été réalisées par un laboratoire agréé (AGROLAB) possédant les accréditations reconnues COFRAC et agréments du MEDDE (Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie) nécessaires à leur réalisation.

3.3.3.2. Observations lors de la réalisation des investigations

Terrain 1

L'intervention sur site s'est déroulée le 10 juillet 2019 pour les prélèvements de sol et le 15 juillet 2019 pour les prélèvements de gaz du sol.

Les sondages de sol ont mis en évidence la lithologie suivante, sous une couche de graviers (sondages T10 et T11) d'environ 0,1 m d'épaisseur :

- des sables argileux, plus ou moins graveleux, de teinte marron à marron clair, jusqu'à 3 m de profondeur,
- des marnes sableuses à sables marneux, plus ou moins graveleux, de teinte beige à blanchâtre, pouvant présenter des indices organoleptiques suspects (odeur d'hydrocarbures sur le sondage T11), jusqu'au pied des sondages descendus à 7,5 m de profondeur.

Terrain 2

L'intervention sur site s'est déroulée les 10 et 17 juillet 2019 pour les prélèvements de sol et le 22 juillet 2019 pour les prélèvements de gaz du sol.

Les sondages de sol ont mis en évidence la lithologie suivante, sous une dalle béton (sondages T4 à T7) d'environ 0,2 à 0,3 m d'épaisseur :

- des limons argileux à sables limoneux, plus ou moins graveleux, de teinte marron à marron clair, pouvant contenir des débris divers (morceaux de briquettes sur le sondage T5) jusqu'à 1 à 2 m de profondeur,
- des argiles à marnes sableuses, plus ou moins graveleuses, de teinte beige à verdâtre, pouvant présenter des indices organoleptiques suspects (odeur d'hydrocarbures sur le sondage T4), jusqu'au pied des sondages descendus à 6,5 m de profondeur maximum.

3.3.3.3. Résultats analytiques

Les résultats d'analyse sur le milieu sol ont été comparés aux référentiels existants en matière de sites et sols pollués, notamment :

- pour les métaux lourds : base ASPITET de l'INRA (Teneurs totales en éléments traces métalliques dans les sols, Denis BAIZE, 1997), puis la note CIRE Ile de France du 03 juillet 2006 définissant les teneurs à partir desquelles une étude de risques sanitaires doit être menée,
- pour les substances ne possédant aucune valeur de référence : constat d'absence/présence en référence à des teneurs inférieures ou supérieures aux limites de quantification du laboratoire,
- pour les terres excavées/évacuées d'un site : les critères de l'Arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux critères et procédures d'admission dans les décharges de déchets inertes.

Les résultats d'analyse sur le milieu gaz du sol ont été comparés aux limites de quantification du laboratoire. Ils sont intégrés aux calculs de risque de l'Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires.

Synthèse des analyses pour le terrain 1

D'une manière générale, les analyses sur le milieu sol ont montré :

- la présence d'une anomalie en métaux lourds, sur 1 des 5 échantillons analysés, prélevé entre 5 et 5,5 m de profondeur sur le sondage T8, avec une teneur en arsenic (40 mg/kg) supérieure à la gamme de valeurs définie par la base ASPITET de l'INRA (1 à 25 mg/kg),
- la présence de concentrations en BTEX sur 2 des 11 échantillons analysés, prélevés à différentes hauteurs entre 5 et 7,5 m de profondeur sur le sondage T11, avec des teneurs en :
  - Benzène (0,55 mg/kg), supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,05 mg/kg),
  - Toluène (entre 6,3 et 21 mg/kg), supérieures à la limite de quantification du laboratoire (0,05 mg/kg),
  - Ethylbenzène (entre 4,7 et 36 mg/kg), supérieures à la limite de quantification du laboratoire (0,05 mg/kg),
  - Somme des Xylènes (entre 24 et 190 mg/kg), supérieures à la limite de quantification du laboratoire (0,05 mg/kg).
- la présence de concentrations en PCB sur 4 des 7 échantillons analysés, prélevés à différentes hauteurs entre 0,1 et 5 m de profondeur sur les sondages T10 et T11, avec des teneurs, pour la somme des 7 PCB (entre 0,001 et 0,045 mg/kg), supérieures ou égales à la limite de quantification du laboratoire (0,001 mg/kg),
- la présence de concentrations en HAP sur 7 des 11 échantillons analysés, prélevés à différentes hauteurs entre 0,1 et 7,5 m de profondeur sur les sondages T10 et T11, avec des teneurs, pour la somme des 16 HAP (entre 0,063 et 13,6 mg/kg), supérieures à la limite de quantification du laboratoire (0,05 mg/kg),
- la présence de concentrations en HAP volatils sur 3 des 11 échantillons analysés, prélevés à différentes hauteurs entre 2 et 7,5 m de profondeur sur le sondage T11, avec des teneurs, pour le naphtalène (entre 0,063 et 12,4 mg/kg), supérieures à la limite de quantification du laboratoire (0,05 mg/kg),
- la présence de concentrations en HCT sur 7 des 11 échantillons analysés, prélevés à différentes hauteurs entre 0,1 et 7,5 m de profondeur sur les sondages T10 et T11, avec des teneurs pour les HCTC10-C40 (entre 23,6 et 360 mg/kg) supérieures à la limite de quantification du laboratoire (20 mg/kg),
- la présence de concentrations en HCT volatils sur 2 des 11 échantillons analysés, prélevés à différentes hauteurs entre 5 et 7,5 m de profondeur sur le sondage T11, avec des teneurs pour les HCTC10-C12 (entre 28,8 et 310 mg/kg) supérieures à la limite de quantification du laboratoire (4 mg/kg),
- la présence de concentrations en HCT semi-volatils sur 2 des 11 échantillons analysés, prélevés à différentes hauteurs entre 3 et 6 m de profondeur sur le sondage T11, avec des teneurs pour les HCTC12-C16 (entre 8,9 et 50 mg/kg) supérieures à la limite de quantification du laboratoire (4 mg/kg),
- l'absence de concentration notable en COHV sur tous les échantillons analysés.

D'une manière générale, les analyses sur le milieu gaz ont montré :

- la présence de concentrations en TPH sur 1 des 2 échantillons analysés sur le piézair PG1, avec des teneurs en :
  - Somme des fractions aliphatiques (0,615 mg/m3) supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,042 mg/m3),
  - Somme des fractions aromatiques (0,882 mg/m3) supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,001 mg/m3),
- la présence d'une concentration en naphtalène sur 1 des 2 échantillons analysés sur le piézair PG1, avec une teneur (0,006 mg/m3) supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,002 mg/m3)
- la présence de concentrations en BTEX sur 1 des 2 échantillons analysés sur le piézair PG1, avec des teneurs en :
  - Benzène (0,014 mg/m3) supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,001 mg/m3),
  - Toluène (0,051 mg/m3) supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,002 mg/m3),
  - Ethylbenzène (0,045 mg/m3) supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,002 mg/m3),
  - Somme xylènes (0,246 mg/m3) supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,002 mg/m3).
- la présence de concentrations en COHV sur 1 des 2 échantillons analysés sur le piézair PG1, avec des teneurs en :
  - Trichloroéthylène (0,003 mg/m3) supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,001 mg/m3),
  - 1,1,1-Trichloroéthane (0,008 mg/m3) supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,004 mg/m3).

Vis-à-vis des évacuations de terre :

- la présence d'anomalies en BTEX sur matière brute sur 2 des 11 échantillons analysés, prélevés à différentes hauteurs entre 5 et 7,5 m de profondeur sur le sondage T11, avec des teneurs en BTEX total (entre 35,36 et 240 mg/kg) supérieures à la valeur seuil définie par l'arrêté du 12 décembre 2014 (6 mg/kg),
- la présence d'une anomalie en antimoine sur éluats sur 1 des 7 échantillons analysés, prélevé entre 0,1 et 1 m de profondeur sur le sondage T10, avec une teneur (0,27 mg/kg) supérieure à la valeur seuil définie par l'arrêté du 12 décembre 2014 (0,06 mg/kg),
- la présence d'une anomalie en fluorures sur éluats sur 1 des 7 échantillons analysés, prélevé entre 0,1 et 1 m de profondeur sur le sondage T10, avec une teneur (14 mg/kg) supérieure à la valeur seuil définie par l'arrêté du 12 décembre 2014 (10 mg/kg),
- la présence d'anomalies en sulfates sur éluats sur 2 des 7 échantillons analysés, prélevés à différentes hauteurs entre 0,1 et 3 m de profondeur sur le sondage T11, avec des teneurs (entre 1 100 et 3 500 mg/kg) supérieures à la valeur seuil définie par l'arrêté du 12 décembre 2014 (1 000 mg/kg). Conformément à l'arrêté du 12 décembre 2014, la valeur en fraction soluble analysée sur l'échantillon T11 (2 – 3 m), respectant le seuil défini, l'anomalie en sulfates sur éluats de cet échantillon ne sera pas prise en compte pour la définition de la filière d'orientation des terres excavées,
- la présence d'anomalies en fraction soluble sur éluats sur 2 des 7 échantillons analysés, prélevés à différentes hauteurs entre 0,1 et 2 m de profondeur sur les sondages T10 et T11, avec des teneurs (entre 5 300 et 5 900 mg/kg) supérieures à la valeur seuil définie par l'arrêté du 12 décembre 2014 (4 000 mg/kg). Conformément à l'arrêté du 12 décembre 2014, la valeur en sulfates analysée sur l'échantillon T10 (0,1 – 1 m), respectant le seuil défini, l'anomalie en fraction soluble sur éluats de cet échantillon ne sera pas prise en compte pour la définition de la filière d'orientation des terres excavées,
- des concentrations en HCT, HAP, PCB, COT sur matière brute, indice phénol, COT et chlorures sur éluats toutes inférieures aux valeurs seuils définies par l'arrêté du 12 décembre 2014, sur tous les échantillons analysés dans le cadre des évacuations des terres du site.

Synthèses des analyses pour le terrain 2

D'une manière générale, les analyses sur le milieu sol ont montré :

- la présence de concentrations en BTEX sur 1 des 14 échantillons analysés, prélevé entre 3 et 4 m de profondeur sur le sondage T4, avec des teneurs en :

  - Toluène (0,065 mg/kg), légèrement supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,05 mg/kg),
  - Ethylbenzène (0,17 mg/kg), supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,05 mg/kg),
  - Somme des Xylènes (0,68 mg/kg), supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,05 mg/kg).
- la présence d'une concentration en PCB sur 1 des 11 échantillons analysés, prélevé entre 0,3 et 2 m de profondeur sur le sondage T5, avec une teneur, pour la somme des 7 PCB (0,009 mg/kg), légèrement supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,001 mg/kg),
- la présence de concentrations en HAP sur 4 des 14 échantillons analysés, prélevés à différentes hauteurs entre 0,3 et 6 m de profondeur sur les sondages T4 et T5, avec des teneurs, pour la somme des 16 HAP (entre 0,074 et 2,52 mg/kg), supérieures à la limite de quantification du laboratoire (0,05 mg/kg),
- la présence de concentrations en HAP volatils sur 2 des 14 échantillons analysés, prélevés à différentes hauteurs entre 3 et 6 m de profondeur sur les sondages T4 et T5, avec des teneurs, pour le naphtalène (respectivement 0,44 et 0,074 mg/kg), supérieures à la limite de quantification du laboratoire (0,05 mg/kg),
- la présence de concentrations en HCT sur 7 des 14 échantillons analysés, prélevés à différentes hauteurs entre 0,2 et 6,5 m de profondeur sur les sondages T4, T5 et T6, avec des teneurs pour les HCTC10-C40 (entre 24 et 5 300 mg/kg) supérieures à la limite de quantification du laboratoire (20 mg/kg),
- la présence de concentrations en HCT semi-volatils sur 2 des 14 échantillons analysés, prélevés à différentes hauteurs entre 0,3 et 4 m de profondeur sur les sondages T4 et T5, avec des teneurs pour les HCTC12-C16 (respectivement 7,7 et 4,6 mg/kg) légèrement supérieures à la limite de quantification du laboratoire (4 mg/kg),
- l'absence d'anomalies en métaux lourds et de concentration notable en COHV sur tous les échantillons analysés.

D'une manière générale, les analyses sur <u>le milieu gaz</u> ont montré :

- la présence de concentrations en TPH sur les 2 échantillons analysés sur les piézairs PG1 et PG2, avec des teneurs en :
  - Somme des fractions aliphatiques (respectivement 1,925 et 0,474 mg/m3 sur les piézairs PG1 et PG2) supérieures à la limite de quantification du laboratoire (0,042 mg/m3),
  - Somme des fractions aromatiques (respectivement 0,517 et 0,082 mg/m3 sur les piézairs PG1 et PG2) supérieures à la limite de quantification du laboratoire (0,001 mg/m3),
- la présence de concentrations en BTEX sur les 2 échantillons analysés sur les piézairs PG1 et PG2, avec des teneurs en :
  - Benzène (respectivement 0,004 et 0,002 mg/m3 sur les piézairs PG1 et PG2) légèrement supérieures à la limite de quantification du laboratoire (0,001 mg/m3),
  - Toluène (respectivement 0,002 et 0,005 mg/m3 sur les piézairs PG1 et PG2) légèrement supérieures ou égales à la limite de quantification du laboratoire (0,002 mg/m3),
  - Ethylbenzène (0,004 mg/m3 sur le piézair PG2) légèrement supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,002 mg/m3),
  - Somme xylènes (respectivement 0,002 et 0,047 mg/m3 sur les piézairs PG1 et PG2) légèrement supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,002 mg/m3).
- la présence de concentrations en COHV sur les 2 échantillons analysés sur les piézairs PG1 et PG2, avec des teneurs en :
  - Trichloroéthylène (respectivement 0,025 et 0,410 mg/m3 sur les piézairs PG1 et PG2) supérieures à la limite de quantification du laboratoire (0,001 mg/m3),
  - Tétrachloroéthylène (0,060 mg/m3 sur le piézair PG1) supérieure à la limite de quantification du laboratoire (0,004 mg/m3),
  - Cis-1,2-Dichloroéthène (respectivement 0,008 et 0,029 mg/m3 sur les piézairs PG1 et PG2) supérieures à la limite de quantification du laboratoire (0,004 mg/m3).

Vis-à-vis des évacuations de terre :

- la présence d'une anomalie en HCT sur matière brute sur 1 des 14 échantillons analysés, prélevé entre 3 et 4 m de profondeur sur le sondage T4, avec une teneur pour les HCTC10-C40 (5 300 mg/kg) supérieure à la valeur seuil définie par l'arrêté du 12 décembre 2014 (500 mg/kg),
- la présence d'une anomalie en antimoine sur éluats sur 1 des 11 échantillons analysés, prélevé entre 0,3 et 2 m de profondeur sur le sondage T5, avec une teneur (0,12 mg/kg) supérieure à la valeur seuil définie par l'arrêté du 12 décembre 2014 (0,06 mg/kg),
- la présence d'une anomalie en sulfates sur éluats sur 1 des 11 échantillons analysés, prélevé entre 0,3 et 2 m de profondeur sur le sondage T5, avec une teneur (3 000 mg/kg) supérieure à la valeur seuil définie par l'arrêté du 12 décembre 2014 (1 000 mg/kg),
- la présence d'une anomalie en fraction soluble sur éluats sur 1 des 11 échantillons analysés, prélevé entre 0,3 et 2 m de profondeur sur le sondage T5, avec une teneur (6 000 mg/kg) supérieure à la valeur seuil définie par l'arrêté du 12 décembre 2014 (4 000 mg/kg),
- des concentrations en BTEX, HAP, PCB, COT sur matière brute, indice phénol, fluorures, COT et chlorures sur éluats toutes inférieures aux valeurs seuils définies par l'arrêté du 12 décembre 2014, sur tous les échantillons analysés dans le cadre des évacuations des terres du site.

Les investigations ont permis d'établir le plan de gestion comprenant l'analyse des enjeux sanitaires liés au projet dont les principales conclusions sont indiquées au paragraphe 3.1.1. ci avant.

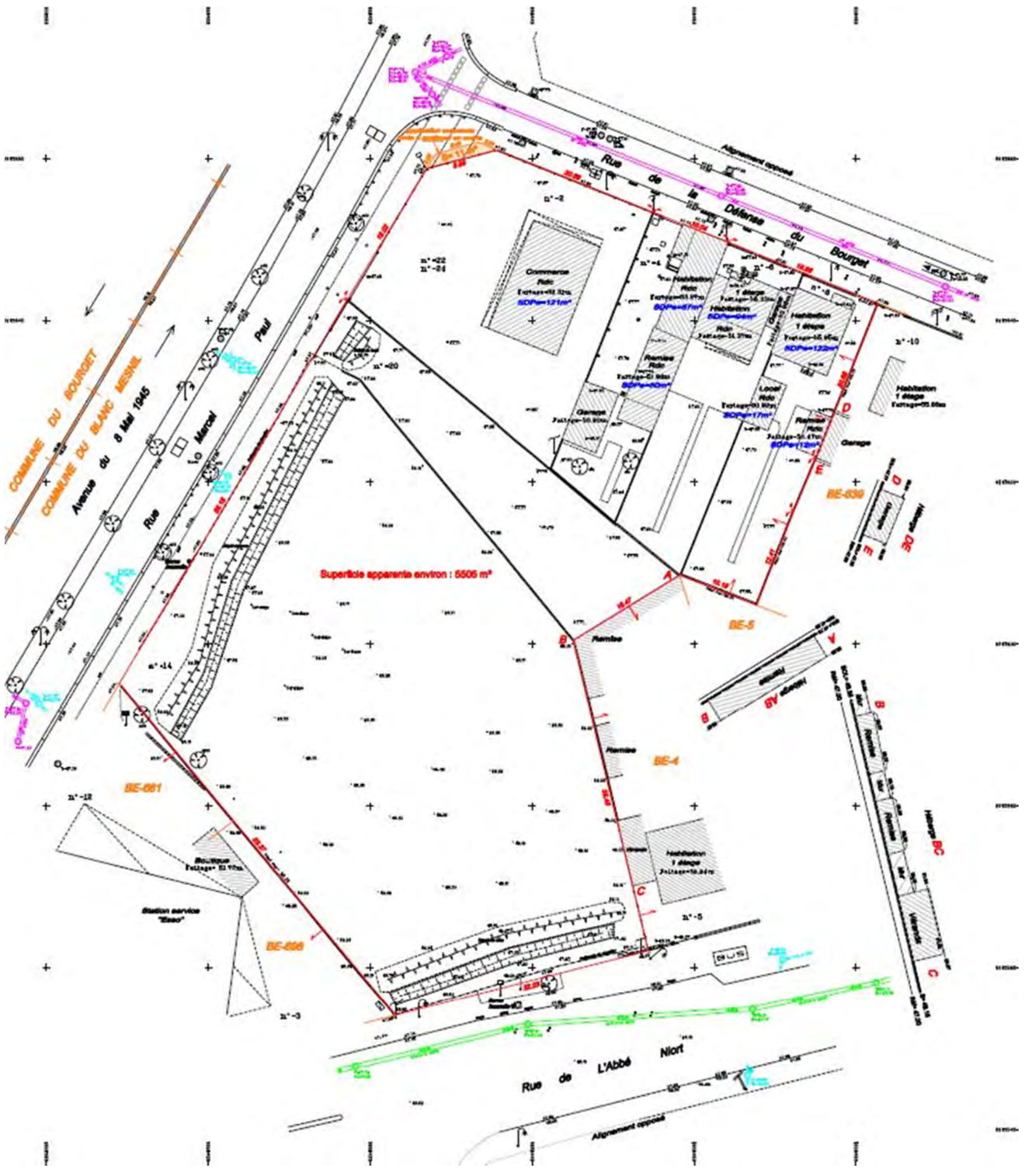
3.4. LE SOL

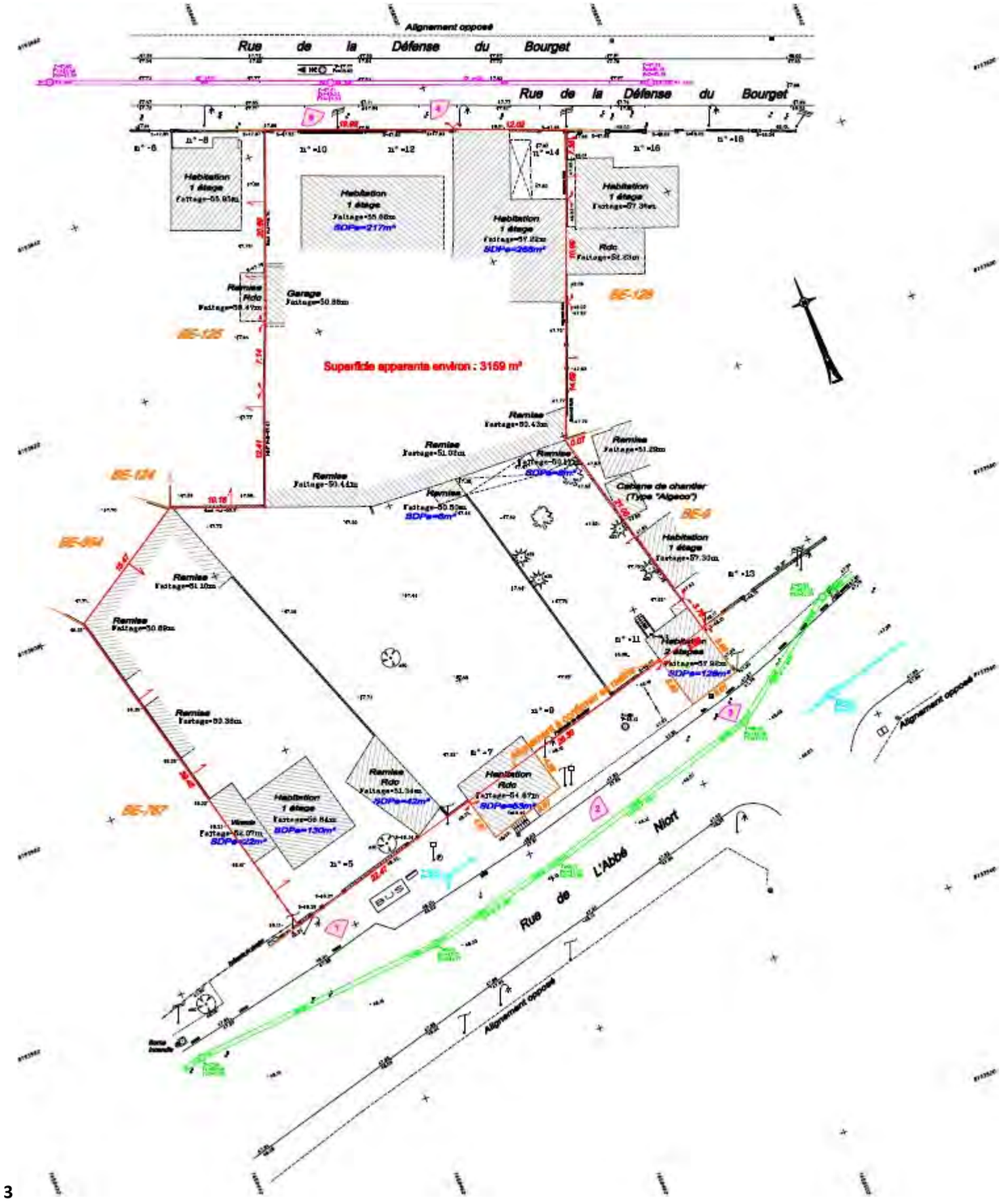
3.4.1. LA TOPOGRAPHIE

Le territoire du Blanc Mesnil offre une quasi-planéité de son relief : l'altimétrie varie de 43 (au creux de la vallée de La Morée, au nord) à 49 mètre NGF (au niveau de l'avenue Descartes). De ce fait, aucun point géographique naturel ou saillant ou culminant, c'est-à-dire visible de loin, ou permettant une vue large sur le pourtour, n'émerge dans le paysage.
De fait, les seuls éléments physiques qui modifient le relief sont des éléments artificialisés ou construits : les remblais des infrastructures (des autoroutes notamment), les dénivelés du Parc Urbain, puis le Beffroi, le château d'eau, le pont, les tours, les clochers,....

Les plans topographiques insérés ci après sont réalisés par Géomètres Experts Foncier, janvier 2018

Terrains 1 et 2



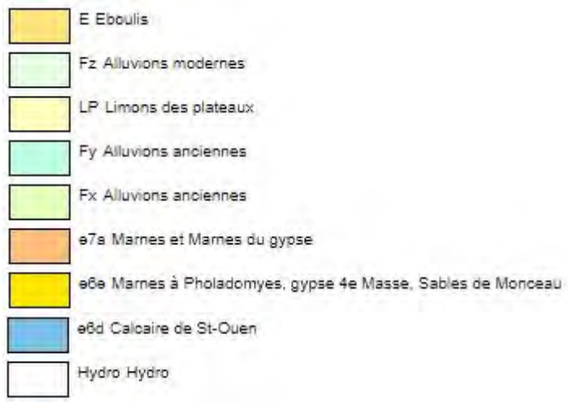

Alignement opposé
Rue de la Défense du Bourget
Rue de la Défense du Bourget
Superficie apparente environ : 3169 m²
Habitation 1 étage
Garage
Remise
Rdc
Cabane de chantier (Type "Algeco")
Rue de L'Abbé Niort
Alignement opposé

Terrain 3

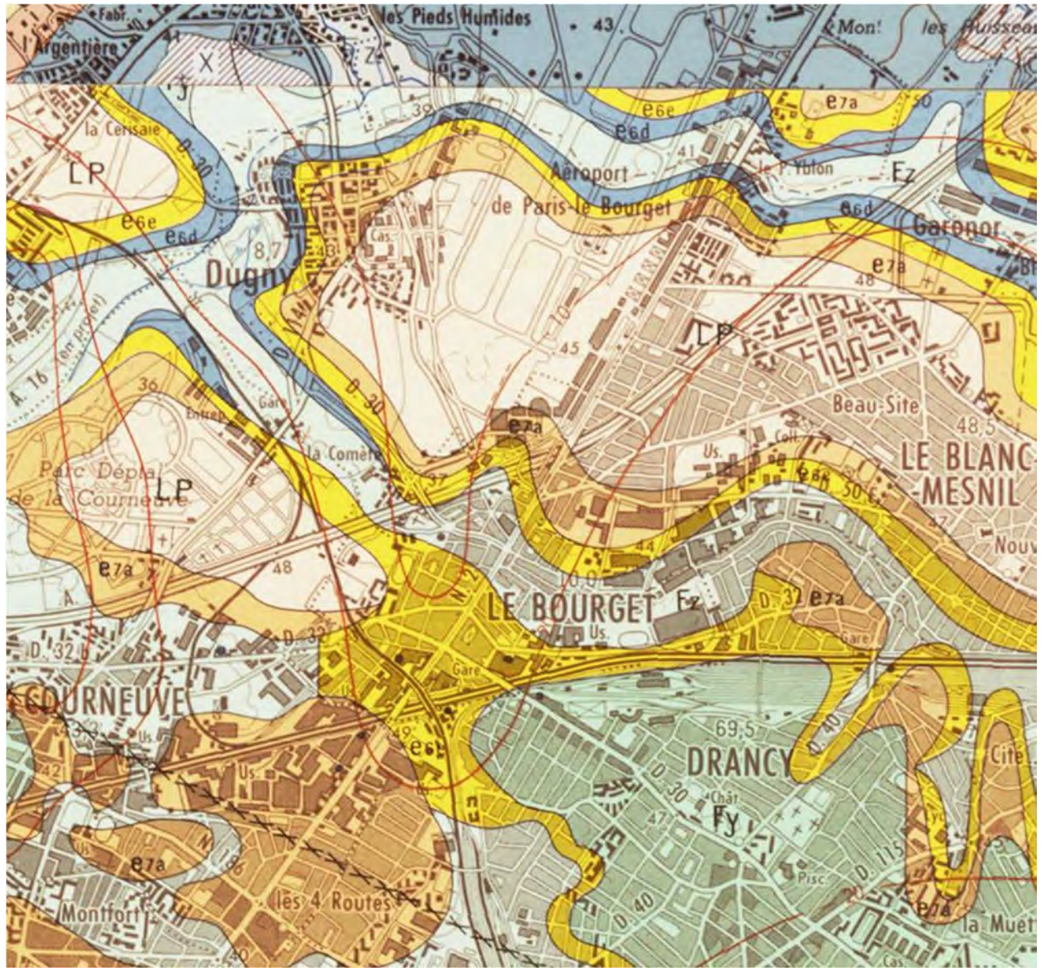
3.4.2. LA GEOLOGIE

3.4.2.1. Le contexte général

D'après la carte géologique de Paris 1/50 000, le projet est situé dans un contexte de plaine constituée par marnes et marnes du gypse (notation e7a). Celle-ci repose sur les Sables de Monceau et les Marno-Calcaires de Saint-Ouen sous-jacents.



Extrait de la carte géologique (au 1/50 000) de PARIS



Source : infoterre BRGM Cartes géologiques

0 ——— 500 m

3.4.2.2. Les données obtenues à partir de sondages et essais in-situ

Une étude géotechnique a été réalisée par ATLAS GEOTECHNIQUE sur le terrain 1 et sur le terrain 2 qui a permis de définir les fondations nécessaires. Les rapports s'inscrivent dans le cadre d'une mission G2 AVP soit une étude géotechnique de Conception phase avant projet (terrain 1 et 2) et G2 PRO, soit une Etude Géotechnique de Conception en phase Projet (terrain 1) selon la dernière version de la norme NFP94-500 du 30 novembre 2013.

Sur le terrain 1, ATLAS GEOTECHNIQUE a réalisé, du 06/02 au 13/02/2018, les travaux suivants :

- 6 sondages pressiométriques, dont 4 ont été menés à 10 m de profondeur pour SP1, SP3, SP5 et SP6 et à 20 m de profondeur pour SP2 et SP4,
- 48 essais pressiométriques repartis dans les sondages SP précédents, tous les 1,0 / 1,5 m,
- Les sondages SP1, SP5 et SP6 ont été équipés d'un tube PVC crépiné pour une mesure ponctuelle du niveau d'eau,
- Sondages au pénétromètre dynamique lourd, noté P1 à P4, menés jusqu'à 8 m et/ou refus,
- 2 sondages à la tarière mécanique noté ST1 et ST2 menée à 2 m de profondeur,
- 2 essais d'infiltration de type Lefranc a été mené dans ST1 et ST2 entre 2 et 3 m de profondeur,
- Mesure du niveau d'eau en fin de chantier et une mesure complémentaire effectuée le 28/02/2018.

L'implantation des sondages sur le terrain 1 figure dans la carte ci-contre.

Nivellement des sondages, à titre indicatif :

Sondage Pressiométrique						
Sondages	SP1 + PZ	SP2	SP3 + PZ	SP4	SP5	SP6
Côtes (NGF)	47,7	48,0	48,1	48,2	48,3	48,1
Profondeur	10,0	20,0	10,0	20,0	10,0	10,0

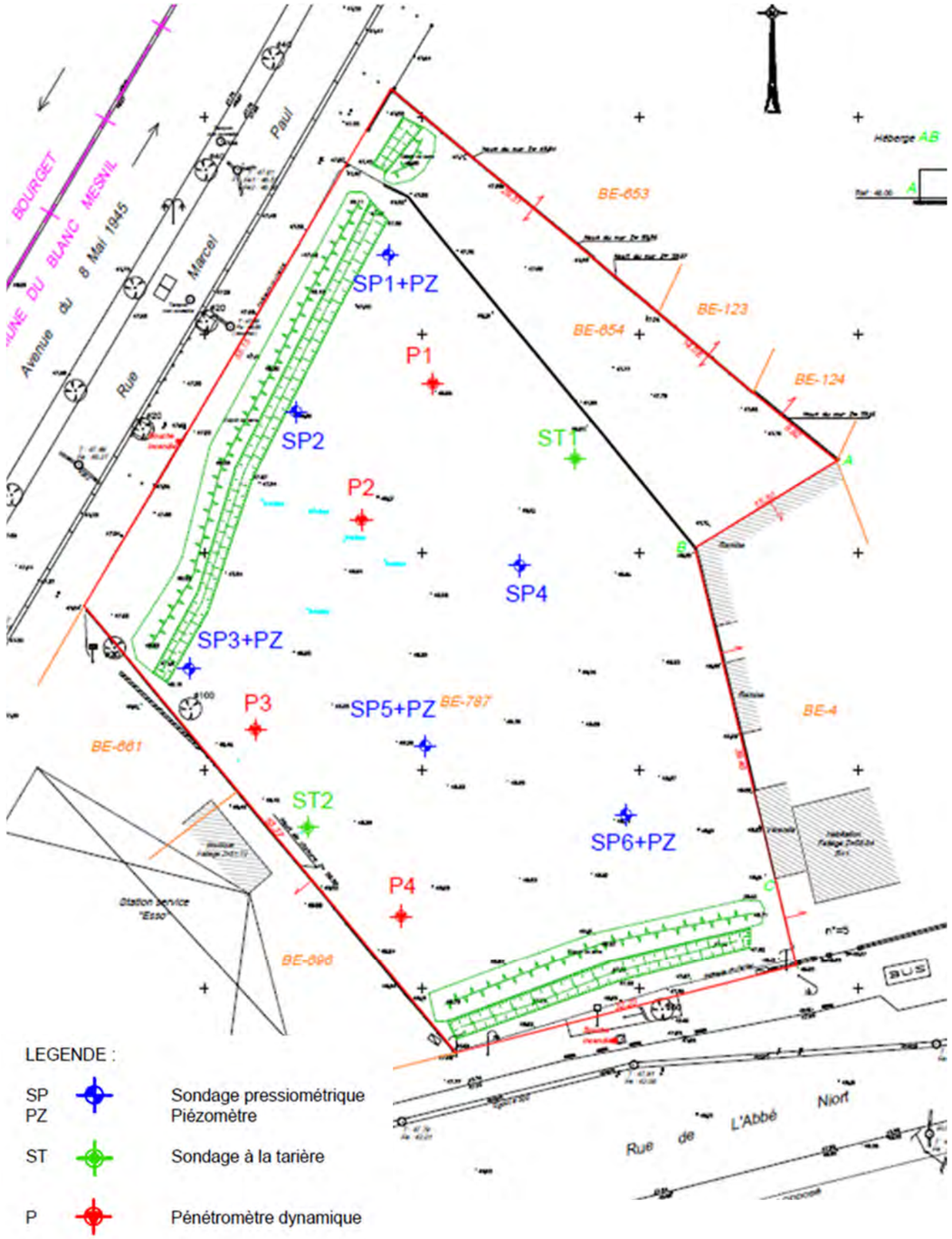
Sondage au pénétromètre dynamique type B				
Sondages	P1	P2	P3	P4
Côtes (NGF)	48,2	48,1	48,4	48,2
Profondeur	2,7	4,5	3,1	3,0

Sondage à la tarrière mécanique		
Sondages	ST1	ST2
Côtes (NGF)	48,2	48,4
Profondeur	3,0	3,0

En conclusion, d'après ATLAS GEOTECHNIQUE et l'étude documentaire et la reconnaissance du site menées, la lithologie mise en évidence sur le terrain 1 sur est la suivante :

- Des Remblais hétérogènes ont été traversés jusqu'à 1,6 / 3,5 m de profondeur, soit jusqu'à 46,1 / 44,5 NGF. Cet horizon présente des caractéristiques mécaniques assez hétérogènes.
- Les Marnes Infragypseuses ont été identifiées jusqu'à 7,2 / 9,0 m, de profondeur (soit jusqu'à 40,5 / 38,7 NGF), présentant des caractéristiques mécaniques élevées,
- Au-delà, le Calcaire de Saint Ouen a été reconnu jusqu'à l'arrêt volontaire des sondages à 20,0 m de profondeur (28,0 NGF) avec des compacités très hétérogènes. En effet, ce faciès présente une forte altération sur des épaisseurs importantes, marquée par des VIA (vitesses d'avancement de forage) très élevées.

Implantation des sondages sur le terrain 1



Source : Atlas géotechnique, G2 AVP, mars 2018

Sur le terrain 2, ATLAS GEOTECHNIQUE a réalisé, du 12/11 au 15/11/18, les travaux suivants :

- 4 sondages pressiométriques, dont 2 menés à 10,0 m de profondeur (sondages SP1 et SP4) et 2 menés à 20,0 m de profondeur (sondages SP2 et SP3), avec les enregistrements numériques des paramètres,
- 36 essais pressiométriques répartis dans les sondages précédents, tous les 1,0 / 1,5 m,
- 2 sondages à la tarière mécanique, notés ST1 et ST2, menés jusqu'à 3,0 m de profondeur,
- 2 essais d'infiltration de type Nasberg au sein des sondages précédents entre 2,0 et 3,0 m de profondeur,
- Les sondages SP1 et SP4 ont été équipés d'un tube PVC crépiné pour une mesure ponctuelle du niveau d'eau,
- Une mesure du niveau d'eau en fin de chantier et une mesure complémentaire effectuée le 20/11/2018.

L'implantation des sondages sur le terrain 2 figure dans la carte ci-contre.

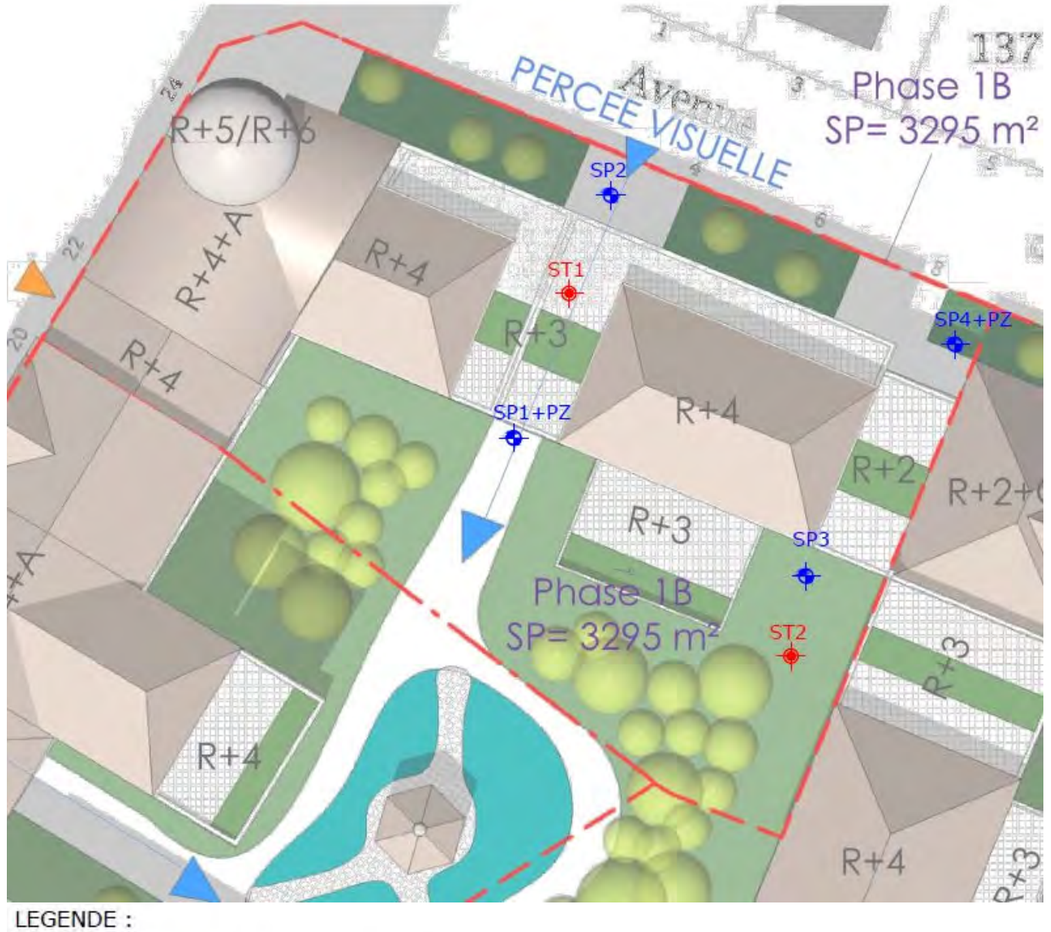
Nivellement des sondages, à titre indicatif :

Sondage Pressiométrique						
Sondages	SP1 + PZ	SP2	SP3	SP4 + PZ	ST1	ST2
Côtes (NGF)	47,8	47,7	47,8	47,7	47,7	47,8
Profondeur	10,0	20,0	10,0	20,0	3,0	3,0

En conclusion, d'après ATLAS GEOTECHNIQUE et l'étude documentaire et la reconnaissance du site menées, la lithologie mise en évidence sur le terrain 2 sur est la suivante :

- Des Remblais limoneux légèrement sableux noir avec des débris divers, ont été reconnus au droit des sondages SP1, SP2 et SP4 jusqu'à 0,8 / 1,8 m de profondeur, soit vers 47,0 / 45,9 NGF. Des surépaisseurs ne sont pas à exclure, notamment après démolition des constructions existantes,
- Un Recouvrement limono-sableux légèrement argileux marron foncé a été observé jusqu'à 1,5 / 2,0 m de profondeur, soit vers 46,3 / 45,8 NGF, présentant des compacités moyennes,
- Les Marnes Infragypseuses compactes, ont été rencontrées jusqu'à 6,2 / 7,5 m de profondeur, soit vers 41,6 / 40,2 NGF. Il s'agit d'une marne argilo-sableuse jaunâtre,
- Le Calcaire de Saint-Ouen a été reconnu jusqu'à 15,5 / 16,3 m de profondeur, soit vers 32,3 / 31,4 NGF. Il s'agit d'une marne argileuse beige blanchâtre avec des passages de blocs. Il présente de bonne compacité dans l'ensemble, à l'exception de passages altérés à partir de 10,5 m de profondeur avec des compacités moyennes. Des passages très indurés pourront localement être traversés au sein de cet horizon,
- Au-delà, les Sables de Beauchamp, très denses, ont été identifiés jusqu'à l'arrêt volontaire des sondages profonds (SP2 et SP3) à 20,0 m de profondeur, soit vers 27,6 NGF. Ce faciès, composé de sable plus ou moins argileux grisâtre, renferme des passages indurés (blocs de grès).

Implantation des sondages sur le terrain 2



Source : Atlas géotechnique, G2 AVP, janvier 2019

3.4.3. LA PERMEABILITE DU SOL

Une étude géotechnique a été menée par ATLAS GEOTECHNIQUE sur le terrain 1 et sur le terrain 2 du projet, dont les investigations sont présentées dans le 3.4.2.2. ci-dessus.

Terrain 1
Deux essais de perméabilité réalisés dans une lanterne d'environ 1,0 m de hauteur entre 2 et 3 m au droit des sondages ST1 et ST2. Le coefficient de perméabilité calculé à partir des différents essais sont résumés comme suit :

Sondages	ST1	ST2
Type Essai	LEFRANC	LEFRANC
Faciès	Remblai sableux marneux beiges	Remblai sableux marneux beiges
Profondeur	2 – 3 mètres	2 – 3 mètres
Coefficient de perméabilité « K » (m/s)	$1{,}05.\ 10^{-6}$	$4{,}05.\ 10^{-7}$

Terrain 2
Deux essais de perméabilité de type NASBERG ont été réalisés au droit des sondages à la tarière ST1 et ST2, entre 2 et 3 m de profondeur. Les coefficients de perméabilité calculés à partir des différents essais sont résumés comme suit :

Sondages	ST1	ST2
Faciès	Argile sableuse jaunâtre	Argile sableuse jaunâtre
Profondeur	2 – 3 mètres	2 – 3 mètres
Coefficient de perméabilité « K » (m/s)	$2{,}66.\ 10^{-6}$	$1{,}01.\ 10^{-6}$

En prenant en compte la nature des terrains et les résultats des essais obtenus, les sols du terrain 1 et du terrain 2 sont peu perméables ou de perméabilité très faible selon les classifications en vigueur.

3.5. L'EAU

3.5.1. L'HYDROGRAPHIE

Le site n'est pas traversé ou bordé par des cours d'eau. Le territoire de la commune est irrigué par deux rus : la Morée et la Molette :

- Longeant la limite septentrionale, la Morée est canalisée par des cuvelages en béton et court partiellement à ciel ouvert ; des bassins de retenue ont été aménagés en plusieurs points.
- La Molette traverse le sud du territoire depuis Bondy. Elle remonte jusqu'au square Stalingrad et traverse les voies ferrées pour ensuite dessiner la limite communale avec Drancy. L'intégralité de son cheminement blanc-mesnilois est enterré et cuvelé. La Molette, busée, n'est physiquement plus perceptible en surface.

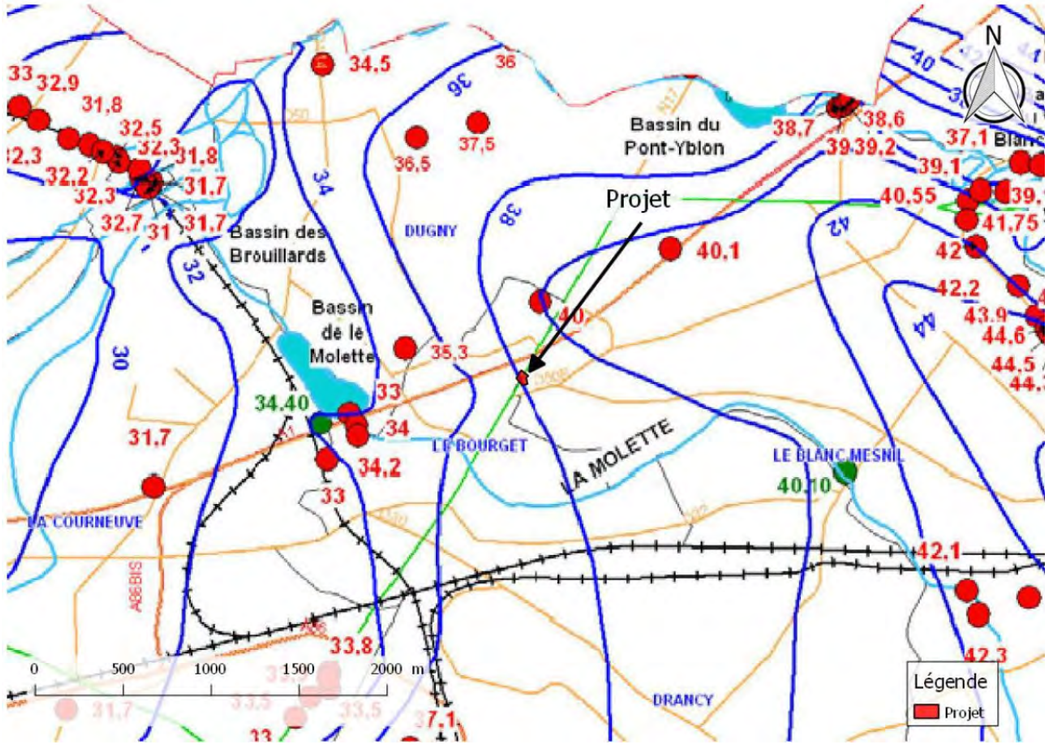
3.5.2. L'HYDROGEOLOGIE

3.5.2.1. Le contexte général

L'analyse du contexte géologique a été menée par STRATEGEO dans le cadre de l'étude des Niveaux des Plus Hautes Eaux (NPHE) et permet d'identifier un horizon aquifère au droit du projet :

- La nappe superficielle des Sables de Monceau et des Marnes à Pholadomyes, circulant au sein de ces formations et dont la base est constituée par une frange imperméable des sables de Monceau ou du toit des Marno-calcaires de Saint-Ouen. Elle est présente de manière hétérogène au droit du site et réagit principalement à la pluviométrie du secteur. Par ailleurs, compte tenu de l'hydrologie du secteur, celle-ci s'écoule probablement en direction de la Molette qui constitue son exutoire, vers le Sud-Ouest ;
- La nappe du Marno-calcaire de Saint-Ouen, contenue dans la formation éponyme, et dont le niveau varie en fonction des précipitations tombant sur l'ensemble de son bassin versant à l'échelle régionale.

La carte de Fouché et Hirschauer de 2007 ci-dessous, présentant la piézométrie en période normale en Seine-Saint-Denis, indique que la nappe phréatique s'établissait à cette date vers +38 m NGF, avec par ailleurs un écoulement dirigé vers l'Ouest.



Source : Strategéo, étude NPHE, juillet 2018, Carte piézométrique de la nappe phréatique « en période normale » à Saint-Denis (O. Fouchée et A. Hirschauer, 2007)

3.5.2.2. Les données obtenues à partir de piézomètres in-situ

Une étude hydrologique a été réalisée par STRATEGEO en 2018, dans l'objectif d'analyser le contexte hydrolgéologique du site et d'étudier le niveau des plus hautes eaux.

Quatre piézomètres ont été réalisés sur site par ATLAS Géotechnique dans le cadre de l'étude géotechnique au stade G2 AVP et deux piézomètres supplémentaires ont été réalisés dans le cadre de cette étude.

Plan d'implantation des piézomètres

Source : Strategéo, étude NPHE, juillet 2018

Synthèse des mesures de niveaux d'eau

Ouvrage	Altitude de la tête de l'ouvrage	Hauteur crépinée	Formation captée	Niveaux d'eau mesurés par Atlas		Niveaux d'eaux mesurés par STRATEGEO			
				09/02/2018 (fin de chantier)	28/02/2018	27/06/2018	02/07/2018	05/07/2018	10/07/2018
Pz 1	+47,95 m NGF	1 à 10 m	Remblais + Marnes + Sables de Monceau + Marno-Calcaires de Saint-Ouen	-8,50 m /TN +39,45 m NGF	-6,50 m/TN +41,45 m NGF	-7,05 m/TN +40,90 m NGF	-	-7,90 m/TN +40,35 m NGF	-7,89 m/TN +40,34 m NGF
Pz 3	+48,22 m NGF			-9,00 m/TN +39,22 m NGF	-	Sec à -9,22 m/TN +39,00 m NGF	Sec à -9,22 m/TN +39,00 m NGF	-	Sec à -9,22 m/TN +39,00 m NGF
Pz 5	+48,42 m NGF			-9,13 m/TN +39,29 m NGF	-8,20 m/TN +40,22 m NGF	-8,66 m/TN +39,76 m NGF	-9,23 m/TN +39,19 m NGF	-9,25 m/TN +39,17 m NGF	-9,26 m/TN +39,16 m NGF
Pz 6	+48,16 m NGF			-9,30 m/TN +38,86 m NGF	-8,90 m/TN +39,26 m NGF	Sec à -9,23 m/TN +38,93 m NGF	Sec à -9,23 m/TN +38,93 m NGF	Sec à -9,23 m/TN +38,93 m NGF	Sec à -9,23 m/TN +38,93 m NGF
Pz 7	+48,36 m NGF	6 à 10 m	Marnes + Sables de Monceau + Marno-Calcaires de Saint-Ouen	-	-	-	Sec à -9,87 m/TN +38,49 m NGF	Sec à -9,87 m/TN +38,49 m NGF	Sec à -9,87 m/TN +38,49 m NGF
Pz 8	+48,32 m NGF	6 à 12 m		-	-	-	-	-7,87 m/TN +40,45 m NGF	-8,43 m/TN +39,89 m NGF
Pz	~+48,40 m NGF	Fond à 16 m		-	-	-	-11,70 m/TN +36,70 m NGF	-11,74 m/TN +36,66 m NGF	-11,80 m/TN +36,60 m NGF

Source : Strategéo, étude NPHE, juillet 2018

Les mesures indiquent des niveaux d'eaux assez hétérogènes. En effet, les ouvrages 1 à 8 semblent capter des assises plutôt superficielles jusqu'à 10 m, des remblais jusqu'au toit des Marno-calcaires de Saint-Ouen, et montrent des niveaux secs (Pz3, Pz6 et Pz7) ou bien s'établissant au-dessus du toit des Marno-Calcaires de Saint Ouen (Pz1, Pz5 et Pz8).
Par ailleurs, l'ouvrage Pz capte un niveau au sein des Marno-Calcaires de Saint Ouen s'établissant un peu plus bas, à +36,66 m NGF le 02/07/2018.
Les ouvrages Pz1, Pz5 et Pz8 captent donc la nappe superficielle des Sables de Monceau et des Marnes à Pholadomyes, qui semble s'écouler en direction du Sud-Ouest avec un gradient hydraulique estimé à environ 2,5%.

A partir des relevés et des calculs réalisés par STRATEGEO, les différents Niveaux des Plus Hautes Eaux en fonction de la phase projet et de la récurrence ont été définis et sont présentés dans le tableau suivant.

Variation du niveau de la nappe				
Cote du terrain naturel		+48,00 m NGF		
Cote du RDC		+48,05 / +47,85 m NGF		
Cote du plancher bas du 1er sous-sol		+44,65 m NGF		
Cote du plancher bas du 2ème sous-sol		+41,95 m NGF		
Cote du fond de fouille théorique		+41,15 m NGF		
Paramètres de variation		**Elévation théorique (m)**	**Cote de la nappe (m NGF)**	**Profondeur de la nappe (m/TN)**
Niveau d'étiage considéré (niveau actuel)	EB	-	**+40,34**	**-7,66 m**
Variations saisonnières annuelles	VS	+1,10		
Variations exceptionnelles dues à la pluviométrie - 5 ans Chantier	VP 1/5	+0,90	-	-
Variations exceptionnelles dues à la pluviométrie - 10 ans	VP 1/10	+1,10	-	-
Variations exceptionnelles dues à la pluviométrie - 100 ans	VP 1/100	+1,80	-	-
Onde de Crue	CR	+0,00	-	-
Arrêt de pompage	AP	+0,00	-	-
Estimation en période chantier				
Hautes Eaux annuelles (phase chantier)	EF	+1,10	+41,44	-6,56
Hautes Eaux annuelles exceptionnelles (phase chantier)	EF_{max}	+2,00	+42,34	-5,66
Estimation en période d'exploitation				
NPHE 10 ans	**EH**	+2,20	**+42,54**	**-5,46**
NPHE 100 ans	**EE**	+2,90	**+43,24**	**-4,76**

Source : Strategéo, étude NPHE, juillet 2018

Ainsi, sur la base des investigations et des calculs, il est possible de définir que :

- En phase chantier (cote de terrassement estimée à +41,15 m NGF), en période de Hautes Eaux annuelles, le fond de fouille sera impacté par un niveau de nappe,
- En phase d'exploitation, la Maitrise d'Ouvrage devra prévoir de protéger son sous-sol jusqu'à la cote de récurrence souhaitée.

Les effets et mesures sont présentés en partie 4.

Le débit d'exhaure en phase chantier a été estimé et s'élèvera à environ 1 m^3/h en période de Hautes eaux annuelles. Ce débit est susceptible de varier en fonction du régime des eaux de la nappe, des hauteurs d'eau à rabattre et des perméabilités réelles des terrains in-situ.

3.5.3. LES CAPTAGES D'EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

La commune du Blanc Mesnil est concernée par des captages d'Alimentation en Eau Potable :

- Forage F13 « Ader »,
- Forage F11 « Jaurès »,
- Forage F10 « Leclerc ».

Les procédures pour les forages F10 et F11 sont à l'étude et le forage F13 un périmètre de protection rapproché a été proposé.

Le projet n'est pas concerné par ces forages et les éventuels périmètres de protection associés.
L'établissement de l'actualisation des périmètres de captage des eaux en lien avec l'Agence Régionale de l'Eau était en cours lors de la révision du PLU.

Le site du projet, comme l'ensemble de l'Ile-De-France, est localisé dans une des Zones de Répartition des Eaux (Z.R.E.) du bassin Seine-Normandie correspondant aux nappes de l'Albien et du Néocomien.
Cette Z.R.E. définit par commune une cote à partir de laquelle la réglementation en matière de prélèvement de la ressource s'applique. Ainsi, au droit de la commune de Blanc Mesnil (selon le Système d'information sur l'eau du bassin Seine-Normandie de la D.R.I.E.E. Ile-de-France), cette cote se traduit par une profondeur d'environ - 665 m.

3.5.4. LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE DES EAUX SOUTERRAINES

L'étude hydrologique a été réalisée par STRATEGEO en 2018, a permis d'étudier la qualité de l'eau de la nappe.
Un prélèvement d'eau a été réalisé le 02/07/2018, et les résultats sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

Paramètres	Valeurs mesurées	Exemple de Seuil pour rejet au réseau
Matière en suspension totales (MEST)	210 mg/L *	<35 mg/L
Demande biochimique en oxygène (DBO5)	1 mg/L	<125 mg/L
Demande chimique en oxygène (DCO)	9 mg/L	<30 mg/L
Azote Kjeldahl (NTK)	1,9 mg/L	<15 mg/L
Phosphore total	0,15 mg/L	<2 mg/L

Paramètres	Valeurs mesurées	Exemple de Seuil pour rejet au réseau
Indice phénols	<0,01 mg/L	<0,3 mg/L
Cyanures	<0,002 mg/L	<0,1 mg/L
Chrome hexavalent et composés (Cr)	<0,005 mg/L	<0,1 mg/L
Plomb et composés (Pb)	< 0,005 mg/L	<0,5 mg/L
Cuivre et composés (Cu)	<0,004 mg/L	<0,5 mg/L
Chrome et composés (Cr)	<0,004 mg/L	<0,1 mg/L
Nickel et composés (Ni)	<0,01 mg/L	<0,5 mg/L
Zinc et composés (Zn)	0,040 mg/L	<2 mg/L
Manganèse et composés (Mn)	0,037 mg/L	<1 mg/L
Etain et composés (Sn)	<0,03 mg/L	<2 mg/L
Fer, aluminium et composés (Fe+Al)	1,44 mg/L*	<5 mg/L
Composés organiques halogénés (AOX)	0,031 mg/L	<1 mg/L
Hydrocarbures totaux	<0,050 mg/L	<5 mg/L
Fluor et composés (F)	0,54 mg/L	<15 mg/L
pH	7,2	5,5 - 8,5
HAP	nd	<0,05 mg/L
COHV	<0,035	<1 mg/L

** Les eaux seront décantées avant rejet au réseau.*

Source : Strategéo, étude NPHE, juillet 2018

3.6. L'AIR

Une étude air et santé a été réalisée par la société Technisim Consultants permettant de compléter le chapitre 3.6. relatif à l'air. La première partie de l'étude présente l'état actuel relatif à la qualité de l'air du domaine. Elle permet donc de définir le facteur « air et santé » susceptible d'être affecté par le projet.

L'étude est menée conformément aux préconisations de la Note technique NOR : TRET1833075N du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Il est bien entendu intégré le fait qu'il s'agit d'un projet d'aménagement et non d'infrastructures routières. La méthodologie de ladite note est adaptable pour répondre à une problématique d'aménagement puisque la population potentielle induite par l'aménagement va de fait modifier les flux de trafic de la zone. Par ailleurs cette approche satisfait les services de l'Etat sur cette thématique qui prend de plus en plus d'ampleur, avec notamment le renforcement du sujet de la qualité de l'air dans les plans et programmes locaux.

3.6.1. LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR EN MATIERE DE QUALITE DE L'AIR

En France, la législation qui encadre la réalisation de l'étude Air et Santé pour les projets d'aménagements repose sur les textes suivants :

- La Loi n°76/629 du 10/07/1976 relative à la protection de la nature et au contenu des études d'impact ;
- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, dite loi « LAURE », n°96/1236 du 30/02/1996 ;
- Le Décret modifié 77-1141 du 12 octobre 1977, pris pour l'application de l'article 2 de la loi n°768-629 du 25 février 1993 relatif aux études d'impact et champ d'application des enquêtes publiques ;
- Le Décret 93-245 du 25 février 1993 relatif aux études d'impact et champ d'application des enquêtes publiques ;
- La Circulaire n°87-88 du 25 octobre 1987 relative à la construction et à l'aménagement des autoroutes concédées ;
- La Circulaire Mate n°98/36 du 17/02/98 relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie complétant les études d'impact des projets d'aménagements ;
- La Circulaire DGS n°185/2001 du 11/04/2001 relative à l'analyse des effets sur la santé des études d'impact sanitaire ;
- La Circulaire du ministère de l'environnement n°93-73 du 27 septembre 1993 prise pour l'application du décret n°93-245 du 25 février 1993 relatifs aux études d'impact et au champ d'application des enquêtes publiques et modifiant le décret n°77-1141 du 12 octobre 1977 et l'annexe au décret n°85-453 du 23 avril 1985 ;
- La Note technique NOR : TRET1833075N du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère des solidarités et de la santé du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

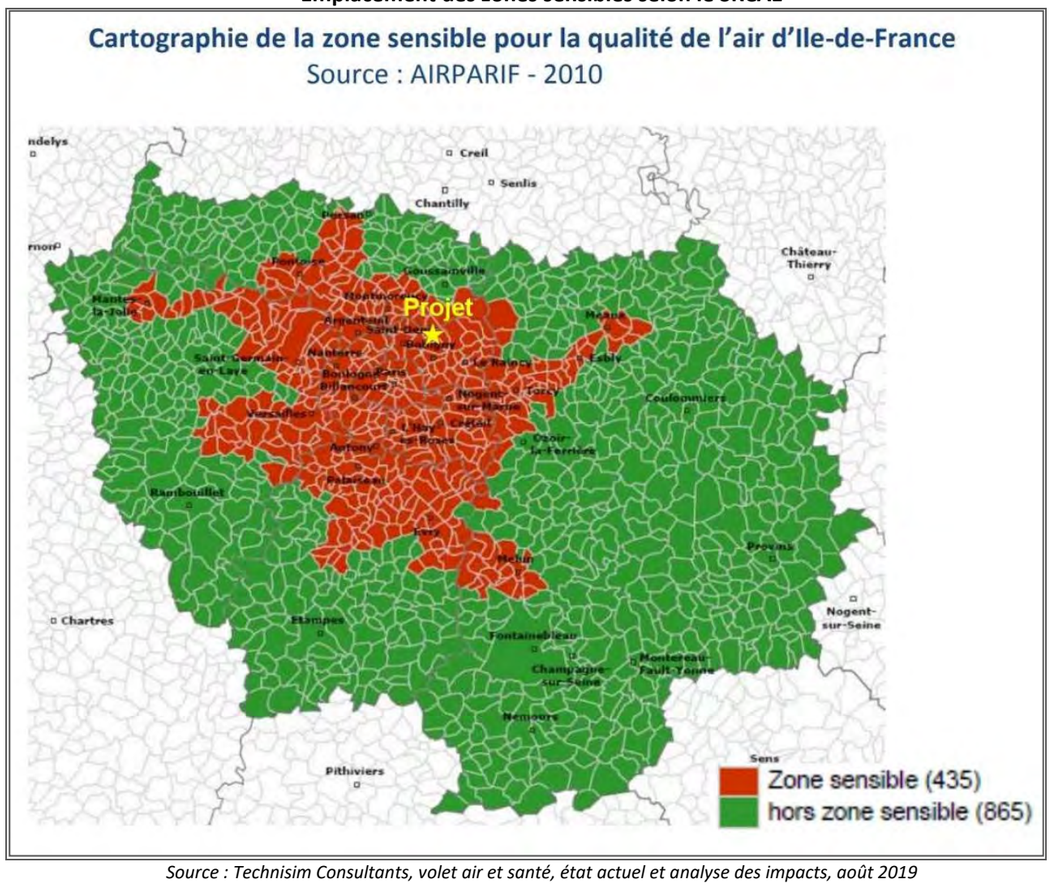
Le dossier réalisé par TECHNISIM CONSULTANTS est établit selon les textes listés ci-dessus, et également avec l'appui des documents suivants :

- Méthodologie définie dans l'instruction de l'Equipement de mars 1996 relative à la prise en compte de l'environnement et du paysage dans la conception et la réalisation des projets routier ;
- Guide méthodologique sur le volet « Air et Santé » des études d'impact routières de février 2019 (annexe de la Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impacts des infrastructures routières) ;
- Normes ISO ou AFNOR correspondant aux protocoles analytiques des différents polluants à analyser.

Le SRCAE [Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie] d'Île-de-France définit une zone 'sensible' comme étant un territoire susceptible de présenter des sensibilités particulières à la pollution de l'air (dépassement de normes, risque de dépassements, etc.) du fait de sa situation au regard des niveaux de pollution, de la présence d'activités ou de sources polluantes significatives, ou de populations plus particulièrement fragiles. Dans ces zones, les actions en faveur de la qualité de l'air sont prioritaires.
Cette zone se caractérise par des densités de population élevées (ou la présence de zones naturelles protégées), et par des dépassements des valeurs limites concernant les particules PM10 et les oxydes d'azote.

La cartographie de la zone sensible (cf. figure ci-dessous) englobe la totalité des habitants potentiellement impactés par un dépassement des valeurs limites de NO2. Elle couvre également 99,9 % de la population potentiellement impactée par un risque de dépassement des valeurs limites de PM10.
La zone d'étude du projet est totalement incluse dans la zone sensible pour la qualité de l'air de l'Île-de-France.

Emplacement des zones sensibles selon le SRCAE



Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

3.6.2. LES DONNEES DU RESEAU DE SURVEILLANCE MIS EN PLACE PAR AIRPARIF

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, dite loi « LAURE », reconnaît à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Aussi, l'Etat assure-t-il - avec le concours des collectivités territoriales - la surveillance de la qualité de l'air au moyen d'un dispositif technique dont la mise en œuvre est confiée à des organismes agréés.
Il s'agit des Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA).
Ces associations sont régies par la loi « 1901 ».
La surveillance de la qualité de l'air (objectifs de qualité, seuils d'alerte et valeurs limites) est entrée en vigueur avec la mise en place du Décret n°98360 du 16 mai 1998.
Un autre décret datant lui aussi du 16 mai 1998 (n°98-361) porte sur l'agrément des organismes de la qualité de l'air.

Le rôle essentiel de ces organismes est l'information du public sur la qualité de l'air ambiant.
Ces associations de surveillance de la qualité de l'air ont le plus souvent une compétence régionale, mais il existe plusieurs associations à compétence territoriale plus limitée.

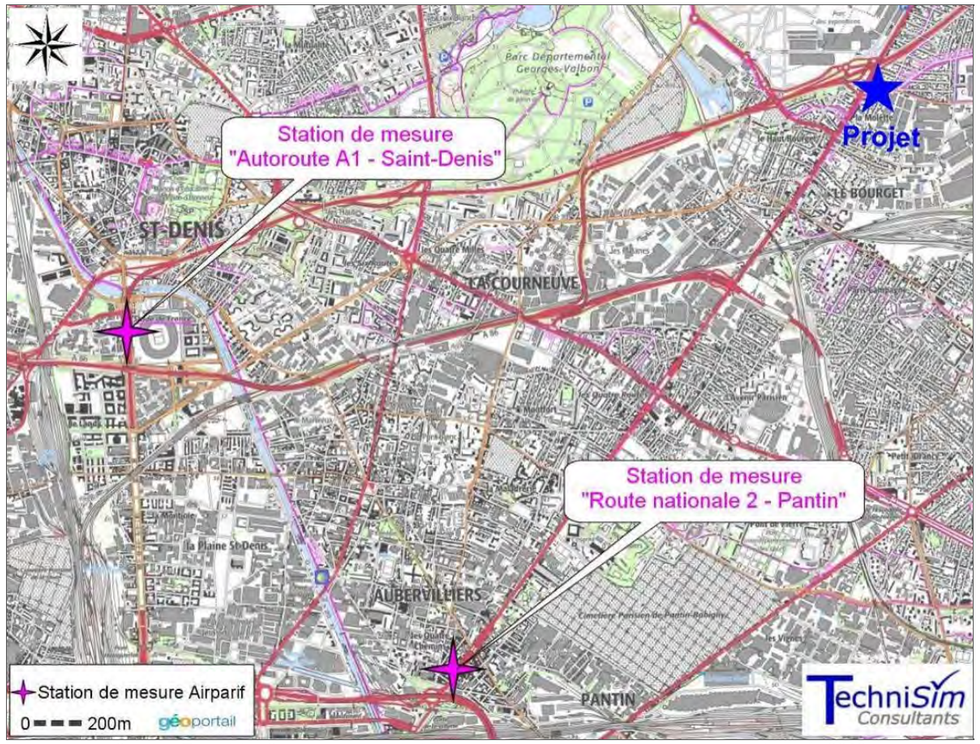
Concernant la région Île-de-France, l'organisme en charge de cette mission est l'association Airparif.

L'Aasqa Airparif dispose de stations de mesure avec une typologie similaire à l'environnement du projet.
Ce sont les stations urbaines trafic « Autoroute A1 – Saint-Denis » et « Route nationale 2 – Pantin ».

Toutefois, bien que ces stations soient installées dans un environnement plutôt similaire à celui de la zone d'étude, les concentrations en polluants peuvent s'avérer différentes de celles propres au site d'étude.
Ainsi, afin de compléter ces données, une campagne de mesures in situ a été réalisée pour le NO2 et les poussières PM10 et PM2,5 et sont présentés au chapitre 3.6.3. ci-après.

Caractéristiques des stations de mesure AirParif

STATIONS	Type	Localisation	Polluants mesurés
Autoroute A1 – Saint-Denis	Station trafic	A1 – 361 Avenue du Président Wilson 93210 Saint-Denis (≈ 5,8 km à l'ouest du projet)	- NO_2 - CO - PM10 - PM2,5
Route nationale 2 – Pantin	Station trafic	54 Avenue Jean-Jaurès 93500 Pantin (≈ 5,3 km au sud-ouest du projet)	- NO_2 - Benzène - PM10

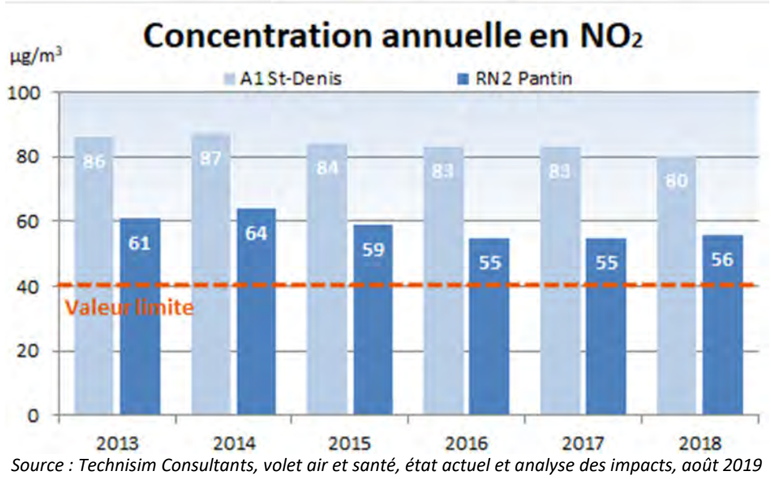


Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

- **Dioxyde d'azote (NO2)**

Le graphique ci-dessous illustre les taux de dioxyde d'azote mesurés en moyenne annuelle sur les stations « Autoroute A1 – Saint-Denis » et « Route nationale 2 – Pantin ».

En situation trafic, il est possible d'observer que les concentrations en dioxyde d'azote sont élevées et dépassent la valeur limite réglementaire.

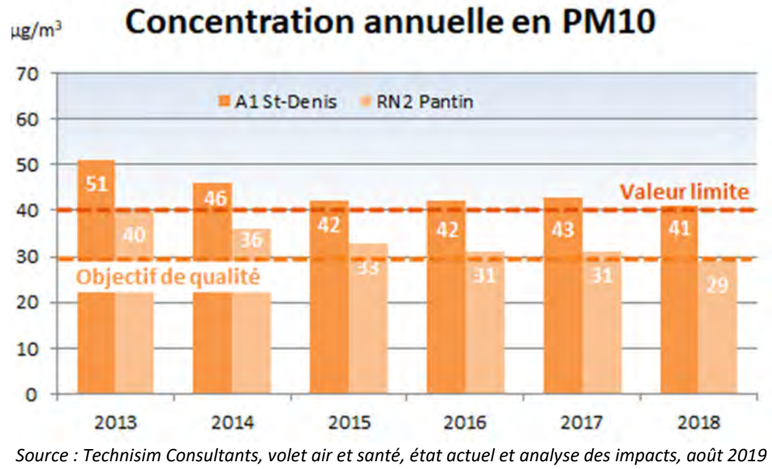


Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

- **Particules PM10**

Le graphique ci-dessous présente les concentrations de particules PM10 mesurées sur les stations « Autoroute A1 – Saint-Denis » et « Route nationale 2 – Pantin », en moyenne annuelle.

Les concentrations en particules PM10 mesurées sur la station « RN2 – Pantin » sont inférieures au seuil réglementaire annuel depuis plusieurs années.
En revanche, les teneurs en particules PM10 sur la station « Autoroute A1 – Saint-Denis » ne respectent pas encore la valeur limite annuelle fixée, soit 40 µg/m^3.
Néanmoins, les concentrations diminuent de façon régulière et devraient être inférieures au seuil réglementaire au cours des prochaines années.

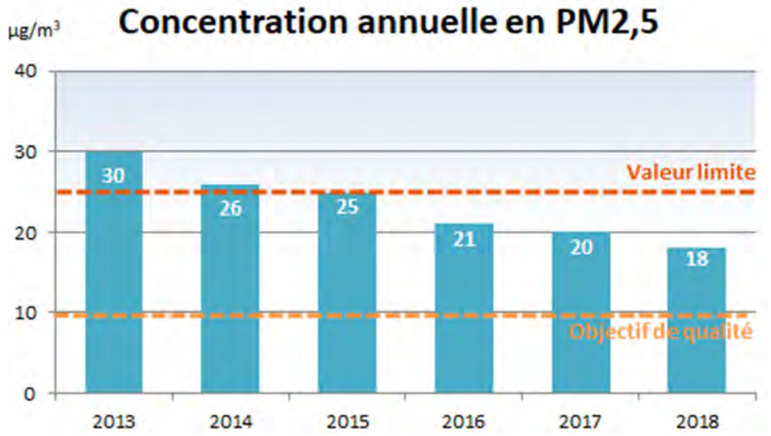


Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

- **Particules PM2,5**

Le graphique ci-dessous présente les taux de particules PM2,5 mesurés par la station « Autoroute A1 – Saint-Denis », en moyenne annuelle.

Il est observé que les teneurs en particules PM2,5 diminuent régulièrement.
Ainsi, depuis 2015, les concentrations respectent la valeur limite (25 µg/m^3), même si elles demeurent toutefois supérieures à l'objectif de qualité de 10 µg/m^3.

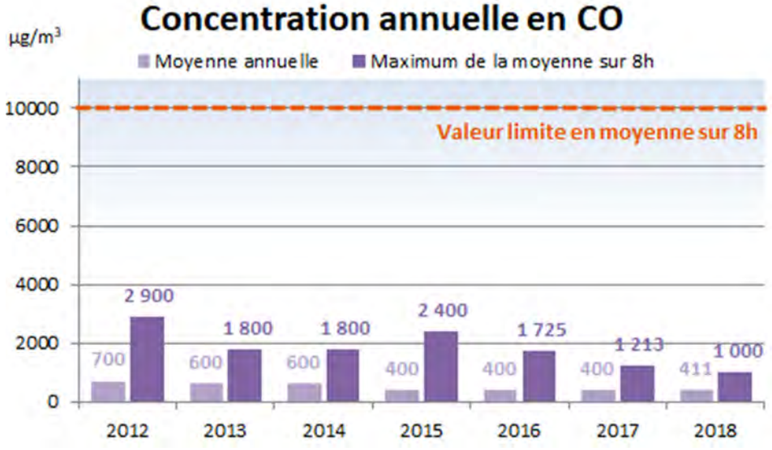


Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

- **Monoxyde de carbone (CO)**

Le graphique ci-dessous schématise les concentrations en monoxyde de carbone mesurées sur la station « Autoroute A1 – Saint-Denis », en moyenne annuelle et pour le maximum de la moyenne sur 8 h.

Il est constaté que les teneurs en monoxyde de carbone sont largement inférieures à la valeur réglementaire en moyenne sur 8 heures de 10 000 µg/m³.



Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

Les résultats des mesures de l'Aasqa Airparif à proximité du projet indiquent que - en situation trafic - les concentrations ont tendance à diminuer, tout en restant toutefois supérieures aux valeurs limites pour le dioxyde d'azote et les particules PM10.
Les teneurs en particules PM2,5 en situation de trafic sont conformes à la valeur limite, bien qu'encore supérieures à l'objectif de qualité.
Les concentrations en monoxyde de carbone sont nettement inférieures à la valeur réglementaire.

3.6.3. L'APPRECIATION DE LA QUALITE DE L'AIR AU NIVEAU LOCAL

3.6.3.1. La définition de la zone d'étude

- **Définition du réseau d'étude**

Selon la Note technique du 22 février 2019, le réseau d'étude est un objet linéique composé d'un ensemble de voies, c'est-à-dire :

- Le projet routier étudié (y compris les différentes variantes de tracé) ;

- L'ensemble des voies dont le trafic est affecté significativement par le projet.

Il est intéressant de retenir que deux cas de figure sont distingués pour les trafics :

- Supérieurs à 5 000 véhicules / jour : la modification du trafic engendrée par la mise en service du projet est considérée comme significative lorsque la variation relative de trafic entre le scénario au 'Fil de l'eau' et le scénario projet de référence au même horizon est supérieure à 10 %, en positif ou bien en négatif ;
- Inférieurs à 5 000 véhicules / jour : la modification de trafic engendrée par la mise en service du projet est considérée comme significative lorsque la variation absolue de trafic entre le scénario au 'Fil de l'eau' et le scénario projet de référence au même horizon est supérieure à 500 véhicules / jour, en positif ou en négatif.

- L'ensemble des projets d'infrastructures routières « existants ou approuvés » tels que définis dans l'article R 122-5 paragraphe II.5 e) du Code de l'Environnement, c'est-à-dire les projets qui, lors du dépôt de l'étude d'impact ont fait l'objet :
  - d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;
  - d'une évaluation environnementale au titre du Code précité et pour lesquels un avis de l'Autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caducs, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage.

En milieu interurbain, la variation de trafic est évaluée à partir du Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA).
En milieu urbain, en fonction des données de trafic disponibles et du projet, la variation de trafic est examinée à l'Heure de Pointe la plus chargée (du soir OU du matin) ou à partir du Trafic Moyen Journalier Annuel.

Il a été retenu ici l'ensemble des brins routiers indiqués dans l'étude trafic.

- **Définition de la bande d'étude**

Une bande d'étude est une zone située autour d'un axe routier (objet linéique) dont la largeur est adaptée en fonction de l'influence du projet sur la pollution atmosphérique locale. Elle complète le réseau d'étude en lui apportant une dimension surfacique et est donc définie autour de chaque axe du réseau d'étude (Note technique du 22 février 2019).

La largeur de la bande d'étude varie en fonction du type de composés étudiés (gazeux ou particulaire) et du trafic circulant sur la voie (dans les deux sens de circulation) :

- Pour l'évaluation des polluants présents dans les retombées particulaires, la largeur de la bande d'étude est de 200 m centrée sur l'axe de la voie, quel que soit le trafic ;

- Concernant la pollution gazeuse, la largeur minimale de la bande d'étude dépend du trafic à l'horizon d'étude le plus lointain sur la voie considérée. Elle est définie selon les données du tableau immédiatement suivant.

Largeur minimale de la bande d'étude selon la charge de trafic

TMJA (véh/j) à l'horizon d'étude le plus lointain	Largeur minimale de la bande d'étude, centrée sur l'axe de la voie
> 50 000	600 mètres
25 000 < TMJA ≤ 50 000	400 mètres
10 000 < TMJA ≤ 25 000	300 mètres
≤ 10 000	200 mètres

Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

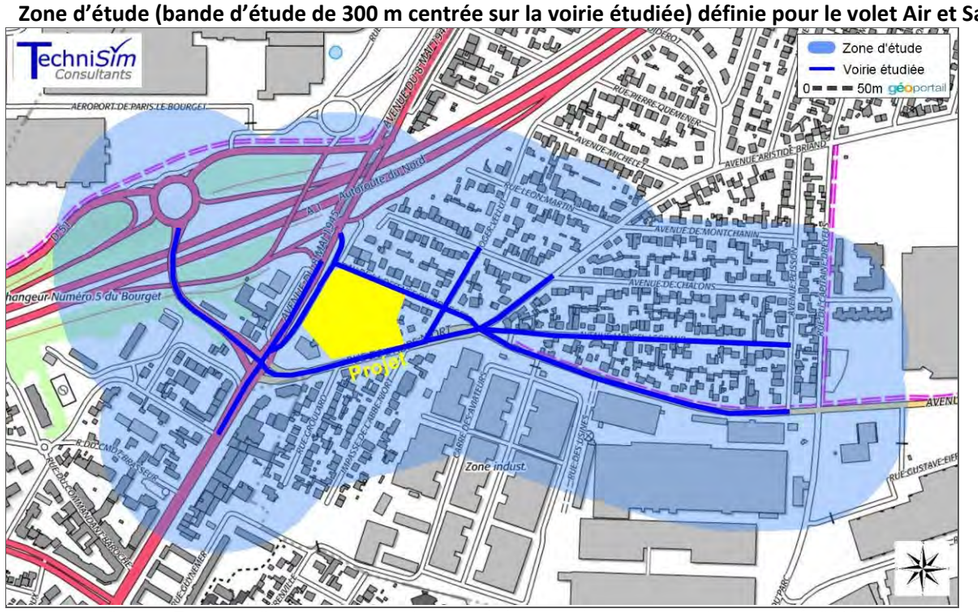
- **Définition de la zone d'étude**

L'ensemble des bandes d'études définies autour de chaque voie du réseau d'étude permet de circonscrire les calculs de dispersion et les populations à prendre en compte dans le volet santé (Note technique du 22 février 2019).

Concernant la définition de la zone d'étude, il a été retenu par excès la largeur de bande d'étude correspondant à la voirie connaissant le trafic le plus important.
Selon les données de l'étude circulation, il s'avère que le trafic maximal sera de l'ordre de 24 000 véhicules par jour à l'horizon de mise en service du projet.

D'après le trafic considéré, la zone d'étude de l'ensemble du réseau routier étudié est définie selon une largeur de 300 mètres, centrée sur la voirie étudiée.

Zone d'étude (bande d'étude de 300 m centrée sur la voirie étudiée) définie pour le volet Air et Santé



Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

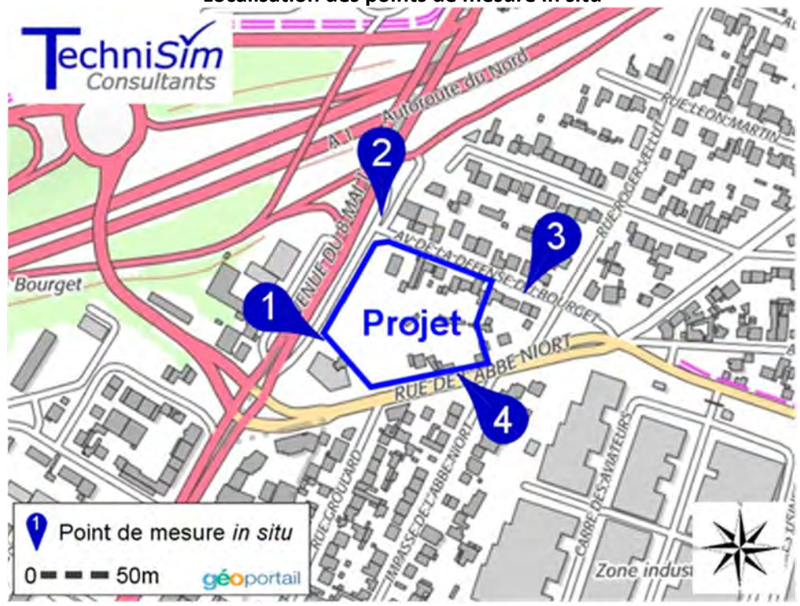
3.6.3.2. Les relevés

Une campagne de mesures in situ a été réalisée du 26 juin au 09 juillet 2019 par TECHNISIM CONSULTANTS pour les polluants suivants :

- Le dioxyde d'azote [NO2] ;
- Les poussières – PM10 et PM2,5.

En ce qui concerne les mesures des particules PM10 et PM2,5, celles-ci ont été opérées de manière à évaluer en temps réel la concentration massique des poussières en suspension dans l'air avec un micro-capteur laser, au niveau du point 4.

Localisation des points de mesure in situ



Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

Les emplacements des points de mesure ont été choisis de manière à couvrir et caractériser au mieux l'ensemble du domaine d'étude.

Lors de la durée des mesures, la vitesse du vent a été similaire aux normales annuelles, tandis que la pluviométrie a été quasiment nulle.
L'ensoleillement et les températures ont été nettement plus importants que la moyenne.
Ces conditions ne permettent pas de décrire une influence particulière sur les concentrations mesurées par rapport à la moyenne annuelle.

3.6.3.3. Les résultats des mesures

- **Les particules PM10 et 2,5**

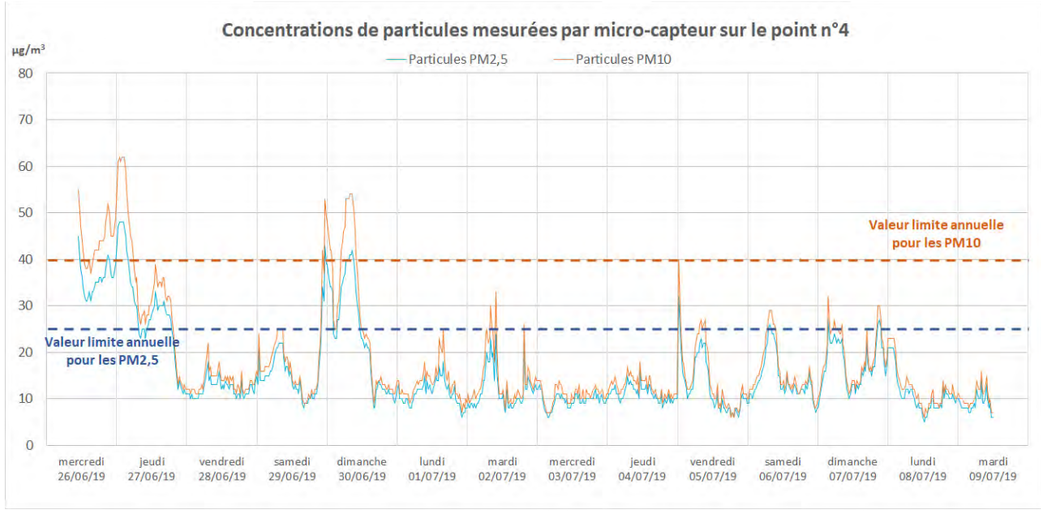
Les mesures couvrent la période du 26 juin au 09 juillet 2019 au niveau du point no4. Les résultats des mesures sont reportés dans le tableau ci-dessous.

Résultats de mesures en continu des particules PM10 et PM2,5

DATE	Représentativité	Moyenne PM10 (µg/m³)	Moyenne PM2,5 (µg/m³)	Rapport PM2,5 / PM10
26 juin 2019	55 % de la journée	44,5 (Maximum : 56)	36,1 (Maximum : 45)	81 %
27 juin 2019	100 % de la journée	33,7 (Maximum : 62)	28,3 (Maximum : 48)	84 %
28 juin 2019	100 % de la journée	13,7 (Maximum : 22)	12,2 (Maximum : 18)	89 %
29 juin 2019	100 % de la journée	18,6 (Maximum : 53)	16,4 (Maximum : 43)	88 %
30 juin 2019	100 % de la journée	28,2 (Maximum : 54)	23,6 (Maximum : 42)	84 %
01 juillet 2019	100 % de la journée	13,4 (Maximum : 25)	11,3 (Maximum : 18)	84 %
02 juillet 2019	100 % de la journée	14,2 (Maximum : 33)	12,0 (Maximum : 24)	84 %
03 juillet 2019	100 % de la journée	10,9 (Maximum : 14)	9,6 (Maximum : 13)	88 %
04 juillet 2019	100 % de la journée	12,6 (Maximum : 18)	11,2 (Maximum : 17)	88 %
05 juillet 2019	100 % de la journée	14,5 (Maximum : 40)	12,6 (Maximum : 32)	87 %
06 juillet 2019	100 % de la journée	15,7 (Maximum : 29)	14,3 (Maximum : 26)	91 %
07 juillet 2019	100 % de la journée	19,3 (Maximum : 32)	17,6 (Maximum : 27)	91 %
08 juillet 2019	100 % de la journée	12,4 (Maximum : 23)	11,0 (Maximum : 21)	89 %
09 juillet 2019	50 % de la journée	10,5 (Maximum : 16)	9,0 (Maximum : 14)	86 %
TOTAL	**93 % de la période de 14 jours**	**18,7**	**16,1**	**87 %**

Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

Bien entendu, compte tenu de la durée de la période de mesure, ces résultats ne peuvent pas être comparés directement aux valeurs limites annuelles.
Néanmoins, à titre indicatif, il est possible de constater que sur la période du 26 juin au 09 juillet 2019 au niveau du point n°4, les mesures ont respecté les valeurs-seuils règlementaires annuelles pour les particules PM10 (40 µg/m³) et les particules PM2,5 (25 µg/m³).



Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

- **Le dioxyde d'azote**

Sur plusieurs points, deux tubes ont été utilisés afin de vérifier la bonne répétabilité des mesures.
Les résultats sont retrouvés dans le tableau ci-après.

Résultats des mesures de dioxyde d'azote [µg/m³]

Dioxyde d'azote			
Points	**Durée d'exposition**	**Moyenne**	**Ecart standard**
N°1	313,8 h	47,8 µg/m³	9,4 %
N°2	313,9 h	69,5 µg/m³	2,0 %
N°3	313,9 h	37,3 µg/m³	-
N°4	314,0 h	64,1 µg/m³	-

Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

Validité des résultats

Les écarts doublets ou écarts relatifs entre les doublons d'un point de mesure de NO_2 sont calculés selon la formule suivante :

$$ER[\%] = 100 \times \left| \frac{m - a}{m} \right|$$

avec :
$$m = \frac{a + b}{2}$$
a : Concentration mesurée pour l'échantillonneur A
b : Concentration mesurée pour l'échantillonneur B

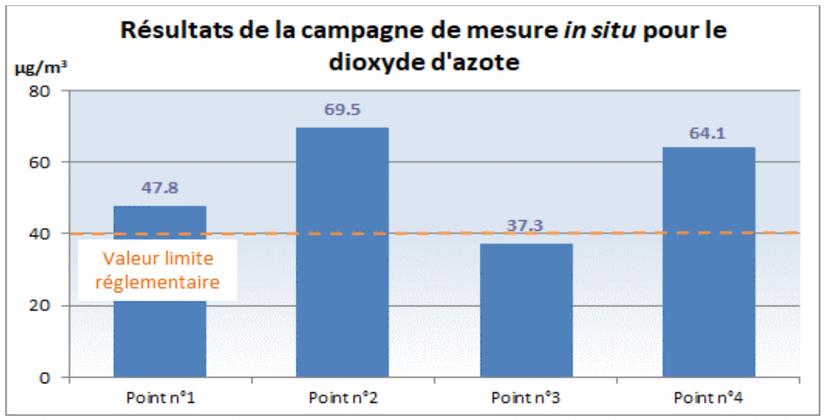
Ces écarts relatifs procurent une information sur la dispersion des résultats.
Pour le point de mesure n°2, l'écart des doublets est inférieur à 5 %, ce qui confirme une répétabilité correcte de la méthode de mesure.
En revanche, l'écart pour le point n°1 est plus élevé (9 %) sans que l'on puisse déterminer une raison particulière à cette occurrence.

Interprétation des résultats

Pour rappel, les seuils réglementaires sont les suivants :

- 40 µg/m³ en moyenne annuelle ;
- 200 µg/m³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 175 heures/an.

Le graphe suivant résume les teneurs en dioxyde d'azote.



Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

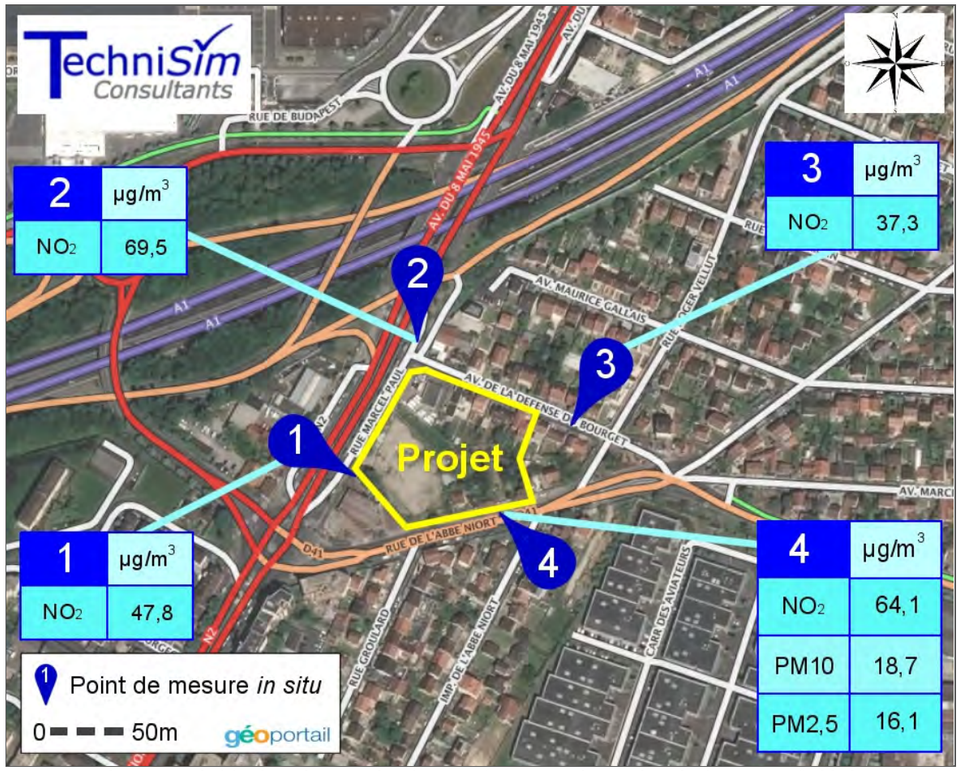
De façon indicative, il est possible de constater qu'au cours de la campagne, les teneurs en dioxyde d'azote ont été supérieures à la valeur limite réglementaire sur les points situés en bordure d'axes routiers à forte circulation (RN2 et RD41). Ces résultats font ressortir l'influence du trafic routier sur la qualité de l'air.

A titre de comparaison, les mesures de la station Airparif « Route nationale 2 – Pantin » sont similaires à celles du point n°1 en bordure de la RN2 (respectivement 48,0 et 47,8 µg/m³). De même, les résultats sur la station « Autoroute A1 – Saint-Denis » coïncident avec ceux du point n°2 proche de l'autoroute A1 (respectivement 69,2 et 69,5 µg/m³).

3.6.3.4. Synthèse des résultats

Concernant la campagne de mesures du 26 juin au 09 juillet 2019, les teneurs de particules PM10 et PM2,5 ont – à titre indicatif compte tenu de la durée de la période de mesure – été conformes aux seuils réglementaires au niveau du point n°4 situé Rue de l'Abbé Niort.

A titre indicatif également, les mesures de dioxyde d'azote ont été supérieures à la valeur limite pour les points en bordure d'axes routiers importants (RN2 et RD41).



Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

3.7. L'ENSOLEILLEMENT

Une étude par simulations numériques, de l'impact solaire du projet objet de la présente étude sur son environnement proche a été réalisée en août 2019 par OPTIFLOW. OPTIFLOW a réalisé des cartographies permettant de qualifier les effets du projet sur l'ensoleillement des espaces publics et des bâtiments avoisinants.

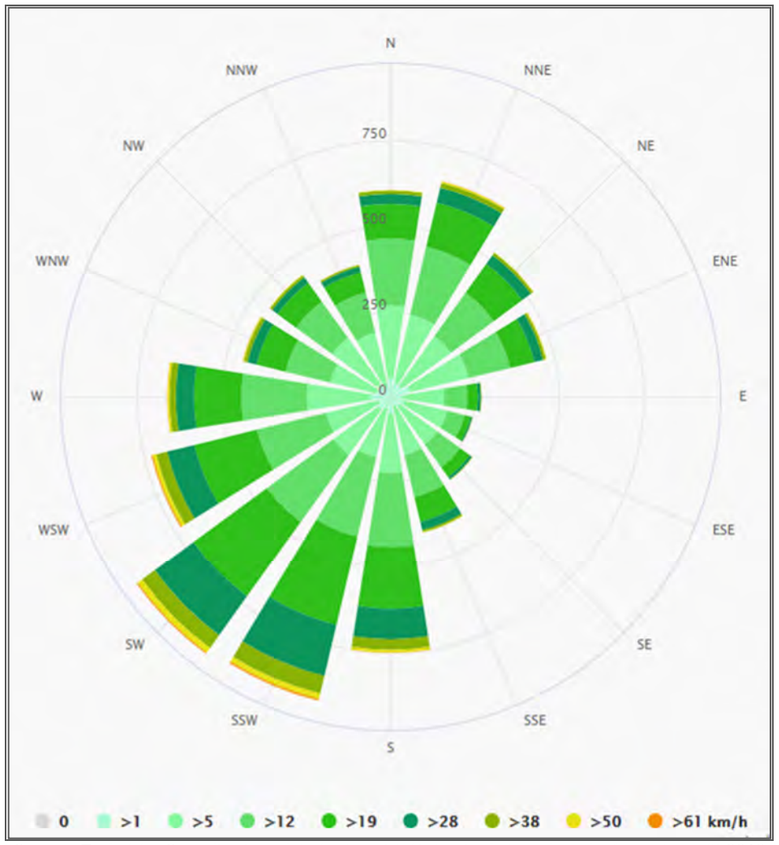
Les incidences du projet sont présentées dans le chapitre 4.1.2.15. de la présente étude d'impact.

3.8. LE CLIMAT

Les données présentées ci-après sont issues de l'étude air & santé réalisée par TECHNISIM. Les données utilisées par TECHNISIM sont issues la station météorologique de l'aéroport du Bourget, retrouvée à environ 3 km au nord de l'opération projetée.

La gamme de températures moyennes s'étend de 7,4°C à 15,8°C, tandis que la pluviométrie moyenne est de 640,7 mm par an (période 1981-2010).
La durée normale de l'ensoleillement (période 1991-2010) est de 1 637,3 h par an.
Le vent a une vitesse moyenne de 13,3 km/h, et suit préférentiellement un axe nord-nord-est / sud-sud-ouest (cf. figure ci-après).

Rose des Vents



Source : Technisim Consultants, volet air et santé, état actuel et analyse des impacts, août 2019

3.9. LE PATRIMOINE CULTUREL

3.9.1. LES SITES INSCRITS ET LES SITES CLASSES

Issue de la loi du 2 mai 1930, la préservation des monuments naturels et des sites dont le caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque relève de l'intérêt général, est désormais organisée par les articles L.341-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Le « classement » ou l'« inscription » d'un site ou d'un monument naturel constitue la reconnaissance officielle de sa qualité et la décision de placer son évolution sous le contrôle et la responsabilité de l'Etat :

- Le « classement » constitue le niveau de protection le plus important. Il est généralement réservé aux sites les plus remarquables, en général à dominante naturelle, dont le caractère, notamment paysager, doit être rigoureusement préservé.
- L'« inscription » est attribuée pour des sites moins sensibles ou plus humanisés qui, sans qu'il soit nécessaire de recourir au classement, présentent suffisamment d'intérêt pour être surveillés. Elle constitue une garantie minimale de protection.

Le territoire de Blanc Mesnil ne compte aucun site inscrit ou classé sur son territoire. Comme le montre l'illustration ci-dessous, les sites classés et les sites inscrits les plus proches du site sont localisés à plus de 3,5 km, sur les territoires de Stains, Sevran et Clichy-sous-Bois. .

Localisation des sites classés et inscrits les plus proches du site de projet

Source : DRIEE Ile de France, nature, paysage et biodiversité

3.9.2. LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL, URBAIN, PAYSAGER ET HISTORIQUE

Le site du projet n'est pas situé dans une zone de patrimoine remarquable.

Le site du projet est situé dans un périmètre de protection de 500m associé à un Monument Historique, celui de l'Eglise Saint Nicolas, classée et située au Bourget. Toutefois, selon l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France, le projet n'est pas situé dans le champ de visibilité de l'église.

Périmètre des 500 mètres de l'église Saint Nicolas

Source : Ministère de la culture, Atlas des Patrimoines

Courrier de l'Architecte des Bâtiments de France sur le permis n°PC00718c0067

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA CULTURE

Direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France
Unité départementale de l'architecture et du patrimoine de la Seine-Saint-Denis

Dossier suivi par : Betty LELIEVRE
Objet : demande de permis de construire

VILLE DU BLANC-MESNIL
HOTEL DE VILLE - SERVICE URBANISME
PLACE GABRIEL PÉRI
93156 BLANC-MESNIL

A Saint-Denis, le 25/07/2018

numéro : pc00718c0067

adresse du projet : 14 rue Marcel Paul et rue de l'Abbé Niort 93150 BLANC-MESNIL (LE)
nature du projet : Construction logement collectif
déposé en mairie le : 16/05/2018
reçu au service le : 28/05/2018
servitudes liées au projet : LCAP - hors sites et hors abords - Aérogare du Bourget (Dugny)

demandeur :
SCCV BLANC MESNIL MARCEL PAUL - M. DOMINIQUE TEYSSEDOU
50 route de la Reine
92100 BOULOGNE BILLANCOURT

Cet immeuble n'est pas situé dans le périmètre délimité des abords ou dans le champ de visibilité d'un monument historique. Il n'est pas situé dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable ou d'un site classé ou inscrit. Par conséquent, l'accord de l'architecte des Bâtiments de France n'est pas obligatoire.

Ce projet n'appelle pas d'observation.

L'architecte des Bâtiments de France

Virginie STELMACH

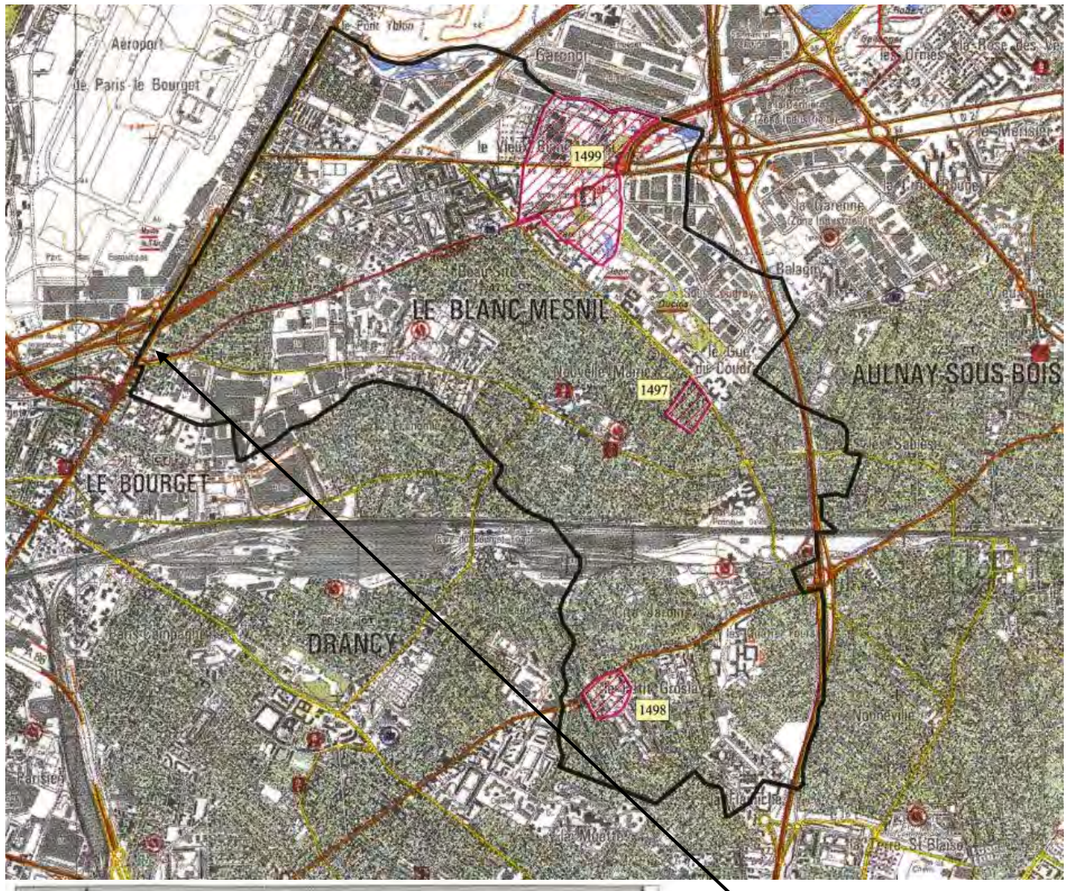
14 boulevard de la Commune de Paris 93200 Saint-Denis - Téléphone : 01 42 43 00 71 - Télécopie : 01 42 43 98 07
sdap.seine-saint-denis@culture.gouv.fr - www.culturecommunication.gouv.fr/Regions/
Page 1 sur 1

3.9.3. LE PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Les principales dispositions relatives au patrimoine archéologique sont issues de la loi du 1er août 2003 modifiant la loi du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive et ont été codifiées au sein du Code du Patrimoine.

Conformément à l'article L.510-1 dudit code, « *constituent des éléments du patrimoine archéologique tous les vestiges et autres traces de l'existence de l'humanité, dont la sauvegarde et l'étude, notamment par des fouilles ou des découvertes, permettent de retracer le développement de l'histoire de l'humanité et de sa relation avec l'environnement naturel.* »

Le site n'est pas localisé dans une des trois zones de sensibilités archéologiques identifiées sur le territoire de Blanc Mesnil, comme le montre la carte ci-dessous.



Code	Intitulé / attribution chronologique
1497	Zone de saisine : Site médiéval
1498	Zone de saisine : Site médiéval
1499	Zone de saisine : Occupations préhistorique, gallo-romaine et médiévale

Source : Annexes du Plan Local d'Urbanisme, Le Blanc Mesnil

3.9.4. LE PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO

Le site du projet n'est pas concerné par le patrimoine mondial de l'UNESCO. En effet, en Ile-de-France, quatre biens sont inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO :

- les « Rives de la Seine » à PARIS (1991) ;
- le « Palais de VERSAILLES et son parc » (1979) ;
- le « Palais de FONTAINEBLEAU et son parc » (1981) ;
- la « Ville médiévale de PROVINS » (2001).

Le plus proche est à plus de 10 km, il s'agit du site des Rives de la Seine à Paris.

3.9.5. LE PATRIMOINE CULTUREL MOBILIER

Le site n'accueille aucun élément constitutif du patrimoine culturel mobilier (œuvres d'arts tels que sculptures, peintures, etc).

3.10. L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET LE PAYSAGE

Les parcelles de trois se situent en zone UAb du Plan Local d'Urbanisme.
Le voisinage comprend essentiellement des logements de type pavillonnaire et une station service.

Terrain 1
Sur le terrain 1, la parcelle est un terrain vague sans végétation, avec la présence d'un seul arbre. Le terrain développe une façade de 55,15m sur la rue Marcel Paul qui est à sens unique, elle longe l'avenue du 8 mai 1945. Cet axe à double sens est très large. Une autre façade de 32,23 m donne sur la rue de l'Abbé Niort. Elle est à double sens, large et relativement passante.

Terrain 2
Sur le terrain 2 des bâtiments sont construits et accueillent des logements (type pavillonnaire) et un commerce. Le terrain développe une façade de 19,02m sur la rue Marcel Paul qui est à sens unique, elle longe l'avenue du 8 Mai 1945. Cet axe à double sens est très large. Une autre façade de 50,7 m donne sur l'avenue de la Défense du Bourget. Elle est à sens unique et étroite. Une autre façade de 8,99m fait un raccord en pan coupé entre les deux rues.

Terrain 3
Le projet sur le terrain 3 qui prolonge les précédents au long de la rue de l'Abbé Niort, et de l'avenue de la Défense du Bourget (plan dans le chapitre 1.1. de l'étude).

3.11. LES SOURCES POTENTIELLES D'APPROVISIONNEMENT EN ENERGIE DU SECTEUR

Une étude de faisabilité en approvisionnement énergétique a été réalisée par le bureau d'études ATPS. Les solutions en énergies renouvelables locales analysés ont été les suivantes : réseaux urbains de chaleur et de froid, aérothermie -bois, le potentiel solaire et éolien.

3.11.1. LES RESEAUX URBAINS DE CHALEUR ET DE FROID

Une étude de faisabilité en approvisionnement énergétique a été jointe au permis de construire. La solution retenue est celle de raccordement au réseau de chaleur (chauffage et eau chaude sanitaire).

3.11.2. AEROTHERMIE ET BOIS

Cette solution n'est pas adaptée au projet en raison des difficultés d'approvisionnement en milieu urbain et aux problématiques de stockage et de gestion du bois.

3.11.3. LE POTENTIEL SOLAIRE THERMIQUE ET PHOTOVOLTAÏQUE

Cette solution n'a pas été retenue par le Maître d'Ouvrage.

3.11.4. LE POTENTIEL EOLIEN

Cette solution n'a pas été retenue en raison de la difficulté d'insertion des éoliennes en milieu urbain.

3.12. LA PRESENTATION SYNTHETIQUE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

	Niveau de sensibilité			
Thèmes	**Sensible**	**Moyennement sensible**	**Peu sensible**	**Informatif**
Contexte climatique				
Qualité de l'air				
Santé humaine				
Espaces naturels protégés				
Biodiversité				
Géologie				
Qualité environnementale des sols				
Hydrographie				
Hydrogéologie				
Paysage				
Qualité environnementale des eaux souterraines				
Patrimoine culturel				
Potentialités d'approvisionnement en énergies renouvelables				
Circulation automobile				
Circulations douces				
Stationnement				
Transports en commun				
Réseaux techniques divers				
Environnement acoustique				
Risques naturels				
Risques technologiques et industriels				
Autres risques				
Servitudes d'utilité Publique				
Archéologie				
L'ensoleillement				

PARTIE 4

ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT, MESURES ASSOCIÉES, ESTIMATION DES DÉPENSES ASSOCIÉES ET MESURES DE SUIVI

PREAMBULE

Un projet peut présenter deux types d'impacts :

- des impacts directs : ils se définissent par une interaction directe avec une activité, un usage, un habitat naturel, une espèce végétale ou animale dont les conséquences peuvent être négatives ou positives.
- des impacts indirects : ils se définissent comme les conséquences secondaires liées aux impacts directs du projet et peuvent être négatifs ou positifs.

Qu'ils soient directs ou indirects, des impacts peuvent intervenir successivement ou en parallèle et se révéler soit immédiatement, à court, à moyen ou long terme, sur une étendue spatiale plus ou moins importante.

A cela s'ajoute le fait qu'un impact peut se révéler temporaire ou permanent :

- l'impact est temporaire lorsque ses effets ne se font ressentir que durant une période donnée (la phase chantier d'un projet par exemple) ;
- l'impact est pérenne dès lors qu'il persiste dans le temps (par exemple en phase d'exploitation d'un bâtiment neuf).

La durée d'expression d'un impact n'est en rien liée à son intensité : des impacts temporaires peuvent être tout aussi importants que des impacts pérennes. L'intensité d'un impact (forte, modérée, faible, négligeable, nulle) est appréciée selon les conséquences engendrées en particulier sur :

- la modification de la qualité de l'environnement initial ;
- la perturbation de la biodiversité ;
- la perturbation pour les populations avoisinantes.

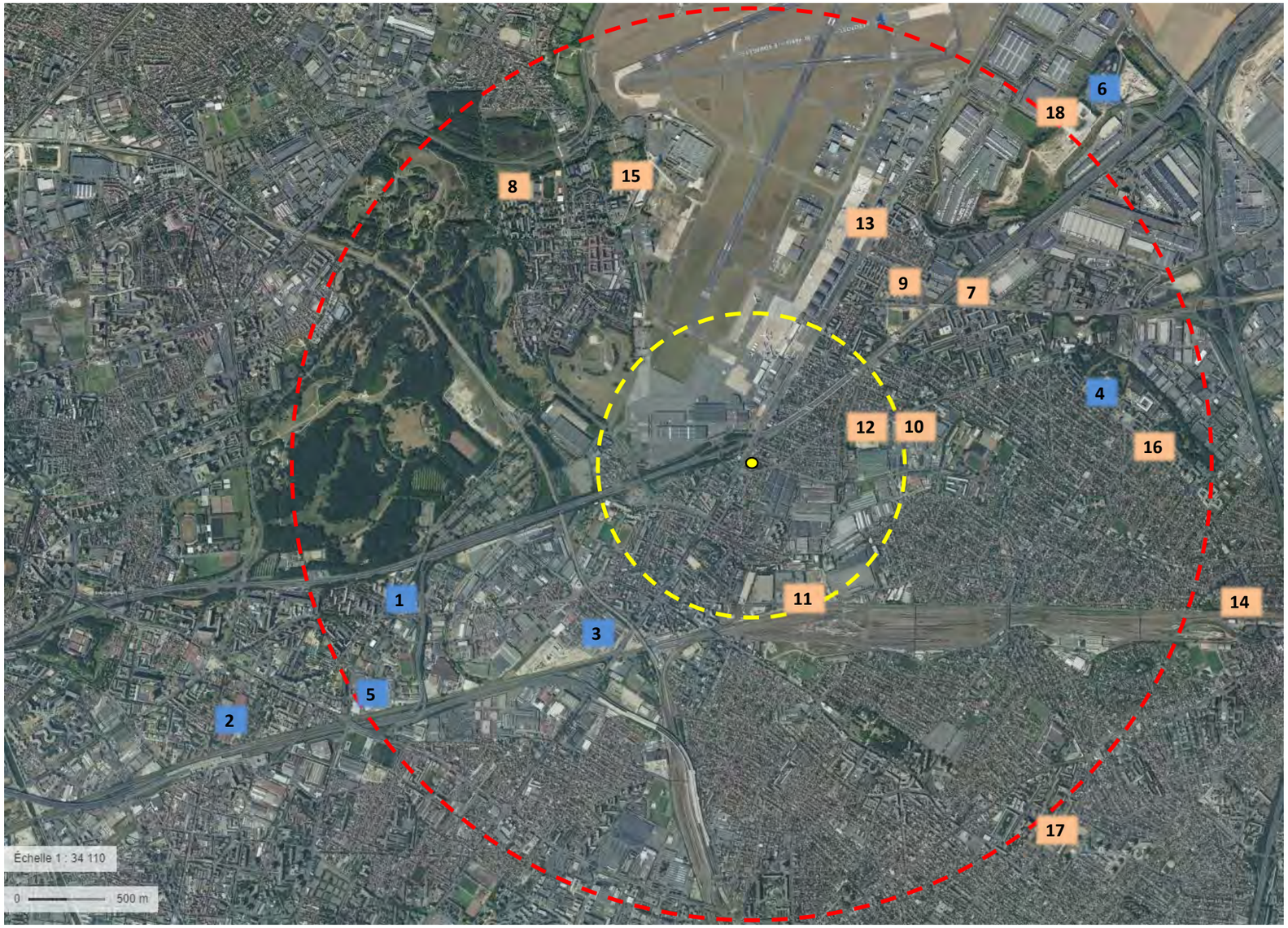
L'analyse des effets d'un projet consiste donc à déterminer l'importance de l'impact probable suivant les différents critères pertinents (étendue, temporalité, intensité).

La méthodologie retenue pour permettre une appréciation juste et réelle des effets du seul projet objet de la présente étude tient compte de l'évolution de l'environnement urbain aux abords du site à l'horizon de la livraison prévisionnelle du projet, soit en 2023. Elle prend donc en considération les principaux projets, en cours ou futurs déjà programmés susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement à cette date, repérés au sein d'un large périmètre d'étude.

Cette méthodologie conduit à identifier en particulier trois situations distinctes, lesquelles, en les comparant l'une à l'autre, permettent alors d'identifier les effets du seul projet objet de la présente étude. Présentées pages suivantes, ces trois situations sont les suivantes, à savoir :

- une « **situation au fil de l'eau** » établie à l'horizon de l'année de livraison prévisionnelle du projet, soit en 2023, et dans laquelle ce projet n'est pas pris en compte ;
- une « **situation projetée** » correspondant à la situation au fil de l'eau décrite précédemment dans laquelle toutefois le projet est ajouté, cette situation étant établie au même horizon temporel ;
- une « **situation cumulée** » correspondant à un horizon plus lointain que la livraison du projet lui-même, prenant en compte l'effet de l'ensemble des autres projets connus pouvant avoir une influence.

Ces simulations nécessitent d'intégrer les projets identifiés dans l'environnement du site appelés notamment à faire évoluer le tissu urbain. Ces projets listés ont été identifiés au regard des critères définis par à l'alinéa 5 e) §. II de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement et serviront également à l'appréciation des incidences cumulées objet du chapitre 4.2 de la présente étude. Les projets pris en compte sont les suivants :



Localisation du site de projet

Cercle d'un rayon de 1 000 m par rapport au site du projet

Cercle d'un rayon de 3 000 m par rapport au site du projet

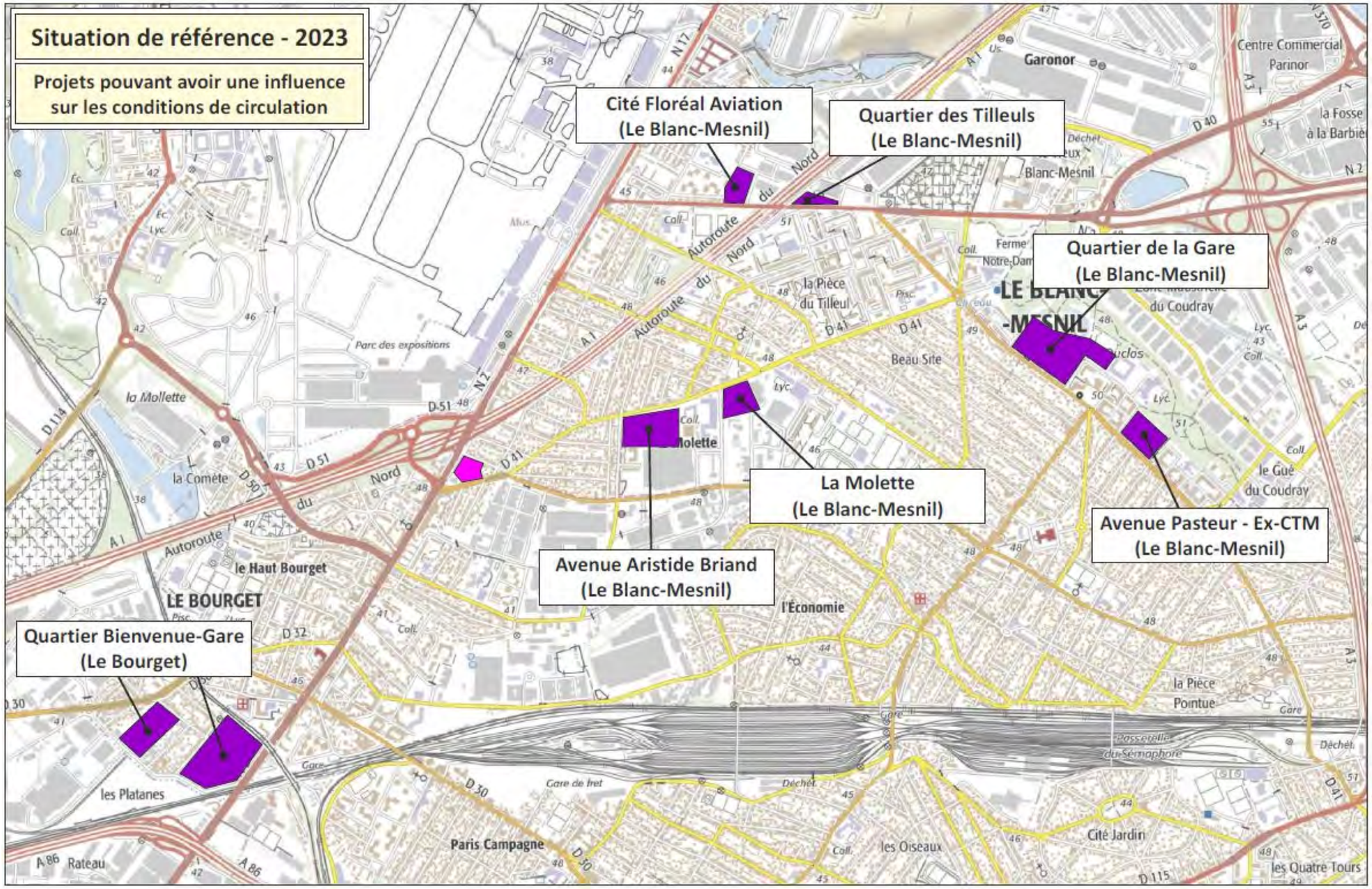
Projets identifiés au titre de l'article R.122-5 du C.E

N°	Nom du projet
1	Projet d'établissement de production de matières premières pharmaceutiques (La Courneuve)
2	Projet urbain « Quartier de la mairie » (La Courneuve)
3	Projet d'aménagement du quartier « Bienvenue-Gare » (Le Bourget)
4	Projet de construction d'un ensemble immobilier (Le Blanc-Mesnil)
5	Construction d'un centre d'hébergement informatique « Digital Center » INTERXION (La Courneuve)
6	Projet de broyeur de déchets métalliques et de véhicules hors d'usage (Gonesse)

Projets dispensés d'étude d'impact

N°	Nom du projet
7	Projet de construction d'un ensemble immobilier Quartier des Tilleuls (Le Blanc Mesnil)
8	Construction du centre culturel ACMD (Dugny)
9	Construction de logements - Cité Floréal Aviation (Le Blanc Mesnil)
10	Projet d'ensemble immobilier et établissement d'enseignement privé ZA La Molette (Le Blanc-Mesnil)
11	Création de bâtiments VALOR (Le Bourget)
12	Ensemble immobilier de logements collectifs et maisons (Le Blanc Mesnil)
13	Création d'une Plateforme sécurisé pour la conservation d'œuvres d'art (Dugny)
14	Projet de construction d'un ensemble immobilier mixte (Le Blanc Mesnil, Sémard)
15	Projet de construction de logements collectifs et de maisons superposées (Dugny)
16	Construction de logements ex CTM (Le Blanc Mesnil)
17	Constructions de logement et local d'activité (Drancy)
18	Aménagement d'une aire de transit et de stationnement de véhicules et construction de 2 bâtiments pour pièces d'automobile (Gonesse)

Après analyse de cette liste de projets, les bureaux d'études ont identifiés ceux pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation, la pollution de l'air et acoustique, ils sont les suivants :



Source : étude de circulation, COSITREX, septembre 2019

Le présent chapitre de l'étude d'impact comporte deux grands sous-chapitres : le sous-chapitre 4.1.1 relatif aux incidences durant la phase opérationnelle et le sous-chapitre 4.1.2 relatif aux incidences durant la phase d'exploitation. Dans chacun de ces chapitres, sont traités les impacts du projet sur les thèmes énoncés à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement.

A la fin de chaque chapitre, un encadré de couleur bleue résume l'appréciation globale des impacts du projet tel que représenté ci-dessous :

Impact du projet

Il convient de préciser que la démarche progressive de l'étude d'impact implique un ajustement du projet vers le moindre effet. Des mesures de suppression ou de réduction des impacts ont donc été intégrées dans la conception même du projet.

Cependant, malgré cette application du principe de prévention et de correction à la source des atteintes à l'environnement, chaque projet peut induire des effets résiduels. Or, dès lors qu'un effet dûment identifié comme dommageable ne peut être totalement supprimé, le Maître d'Ouvrage a l'obligation de mettre en œuvre des mesures réductrices et, à défaut, compensatoires et d'affecter un budget dédié à ces mesures au titre de l'économie globale du projet. Ces mesures sont développées dans chaque thématique pour lesquelles un effet résiduel a ainsi été identifié.

Dans le souci de rendre le document plus lisible et donc plus facilement compréhensible, les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les éventuels effets négatifs du projet sur l'environnement sont présentés systématiquement à la suite de la présentation des différents effets abordés.

Le budget estimatif prévu pour les différentes mesures pouvant être identifiées à ce stade font l'objet d'un paragraphe particulier à la fin des sous-chapitres 4.1.1. (concernant les incidences durant la phase opérationnelle) et 4.1.2 (concernant les incidences durant la phase d'exploitation).

4.1. LES INCIDENCES DU PROJET

4.1.1. LES INCIDENCES DURANT LA PHASE OPERATIONNELLE

4.1.1.1. Les incidences du projet sur le climat et la vulnérabilité du projet au changement climatique

La ville de Blanc Mesnil a lancé son Agenda 21 en 2008. Véritable projet territorial de développement durable, cet Agenda 21 a pour but de définir les actions prioritaires pour le développement durable.

Depuis le 1er janvier 2016, Le Blanc Mesnil et les autres communes de la « Paris Terre d'Envol » forment, avec les communes d'Aulnay sous Bois, Dugny, Drancy, Le Bourget, Sevran, Tremblay en France et Villepinte un des « Territoires » de la de la Métropole du Grand Paris.

Le Plan Climat Air Énergie de la Métropole du Grand Paris (P.C.A.E.M.) concerne 131 communes représentant globalement une superficie de plus de 800 km² et dans lesquelles vivent près de 7 millions d'habitants. Validé par le Conseil de la Métropole le 8 décembre 2017, le projet de ce P.C.A.E.M. vise à définir une stratégie autour de 3 thèmes, à savoir :

- l'adaptation au changement climatique, les objectifs prioritaires ainsi poursuivis étant :
  - d'atteindre la neutralité carbone à 2050, c'est-à-dire zéro émission nette, en alignement avec la trajectoire 2°C issue de l'Accord de Paris et avec le Plan Climat national ;
  - d'atteindre le facteur 4 à l'horizon 2050 en alignement avec le S.R.C.A.E. d'Ile-de-France de 2012 et la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 ;
  - d'accroître la résilience de la métropole face aux effets du changement climatique.
- la reconquête de la qualité de l'air, en ramenant les concentrations en polluants atmosphériques à des niveaux en conformité avec les seuils fixés par l'Organisation Mondiale de la Santé (O.M.S.).
- la transition énergétique, les objectifs prioritaires ainsi poursuivis étant :
  - de réduire massivement les consommations énergétiques finales, notamment pour les secteurs résidentiels et tertiaires, ainsi que du transport ;
  - d'obtenir un mix énergétique diversifié et décarboné, grâce au développement des énergies renouvelables et de récupération.

Les actions en matière de planification climat-énergie sont structurées par les Schémas Régionaux du Climat, de l'Air et de l'Energie (S.R.C.A.E.) donnant un cadre aux collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants lesquelles doivent élaborer un P.C.E.T. qui doit être pris en compte dans les documents d'urbanisme locaux (notamment dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.)).

Les principaux objectifs du S.R.C.A.E. d'Ile-de-France approuvé fin 2012 sont :

- le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel ;
- le développement du chauffage urbain (réseaux de chaleur) alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent-logements raccordés ;
- la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

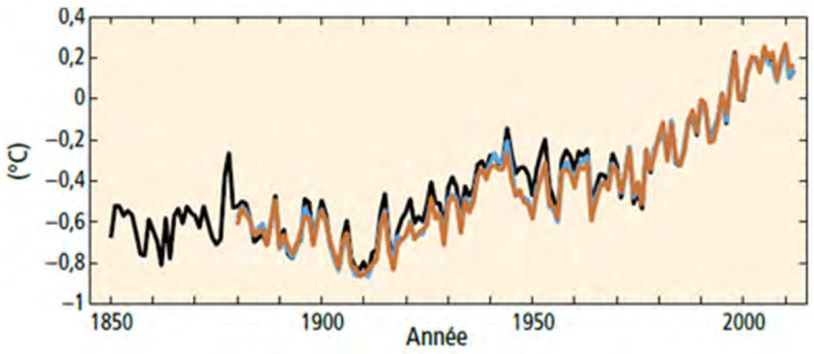
Ces objectifs s'insèrent plus globalement dans les engagements internationaux de la France visant en particulier :

- A l'horizon 2020 :
  - à réduire de 20 % des émissions de gaz à effet de serre (G.E.S.) par rapport à 2005,
  - à améliorer son efficacité énergétique de 20 % (en baissant sa demande en énergie d'autant),
  - et, enfin, à faire en sorte que 23 % de sa consommation énergétique finale soit couverte par des énergies renouvelables.
- A l'horizon 2050, de diviser par 4 ses émissions de G.E.S.

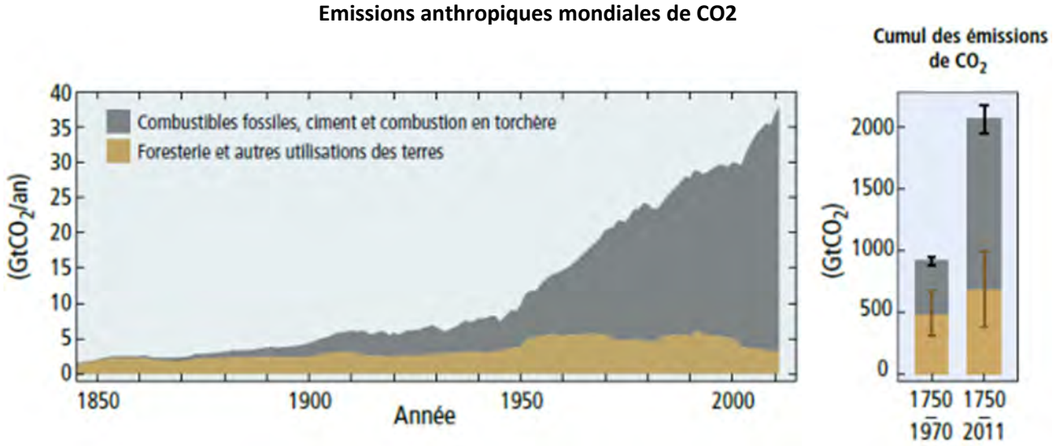
Le diagnostic de ce P.C.A.E.M., réalisé avec l'aide de différents partenaires (AIRPARIF, APUR, ARENE IDF et IAU IDF), reprend des éléments contenus dans le cinquième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (G.I.E.C.) adopté en novembre 2014. Ce dernier document illustre notamment le phénomène, jugé sans équivoque, de réchauffement du système climatique à l'échelle de la planète, beaucoup de changements observés étant sans précédent depuis des décennies voire des milliers d'années (en particulier le réchauffement de l'atmosphère et des océans, la diminution de la couverture de neige et de glace ou bien encore l'élévation du niveau des mers).

Selon les indications contenues dans ce rapport, les émissions anthropiques de gaz à effet de serre (G.E.S.), qui ont augmenté depuis l'époque préindustrielle en raison essentiellement de la croissance économique et démographique, n'ont jamais été aussi élevées, ce qui a entraîné des concentrations atmosphériques de dioxyde de carbone, de méthane et d'oxyde nitreux sans précédent (cf. illustrations ci-après).

Moyenne mondiale des anomalies de la température en surface combinant les terres émergées et les océans



Emissions anthropiques mondiales de CO2



Source : 5ème Rapport d'évaluation du GIEC, Novembre 2014

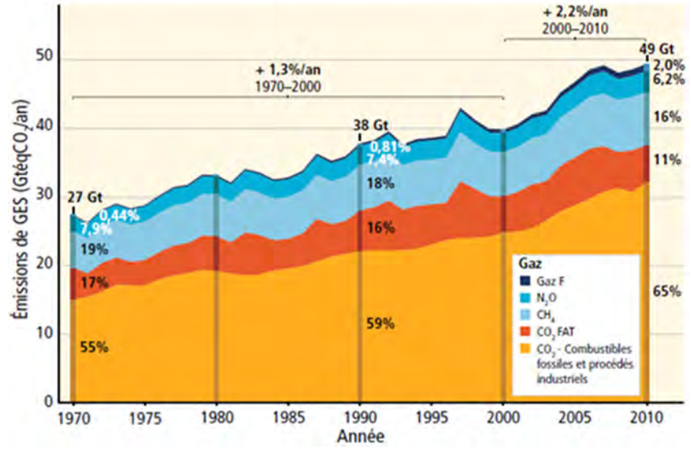
Leurs effets, associés à ceux d'autres facteurs anthropiques, ont été détectés dans tout le système climatique et, selon le G.I.E.C., il est extrêmement probable qu'ils aient été la cause principale du réchauffement observé depuis le milieu du XXème siècle.

Si elles se poursuivent, les émissions de G.E.S. provoqueront un réchauffement supplémentaire et une modification durable de toutes les composantes du système climatique, ce qui augmentera la probabilité de conséquences graves, généralisées et irréversibles pour les populations et les écosystèmes. Les projections réalisées sur la base de différents scénarios d'émissions indiquent une augmentation de la température de surface au cours du XXIème siècle. L'évolution du climat sera fonction à la fois :

- de l'inertie du réchauffement dû aux émissions anthropiques passées (cf. illustration ci-avant),
- des émissions anthropiques à venir,
- et de la variabilité naturelle du climat.

Ainsi, selon les projections définies, le changement de la température moyenne à la surface du globe pour la période 2016-2035 relativement à la période 1986-2005, sera analogue pour les quatre scénarios (entre + 0,3°C et + 0,7°C). A compter du milieu du XXIème siècle, l'ampleur des changements projetés dépend fortement du choix du scénario d'émissions pris en compte. Probablement supérieur + 2°C en 2050, le réchauffement pourrait atteindre + 4,8°C vers 2100.

Total annuel des émissions anthropiques de GES par groupes de gaz entre 1970 et 2010

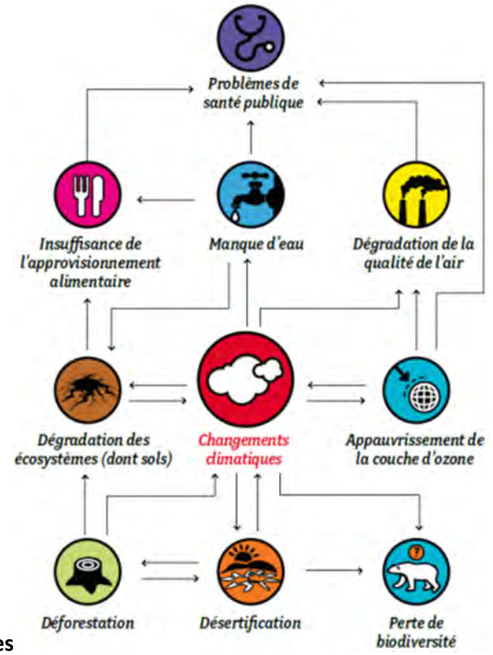


Source : 5ème Rapport d'évaluation du GIEC, Novembre 2014

A l'échelle mondiale, ce réchauffement entraînera les changements climatiques suivants :

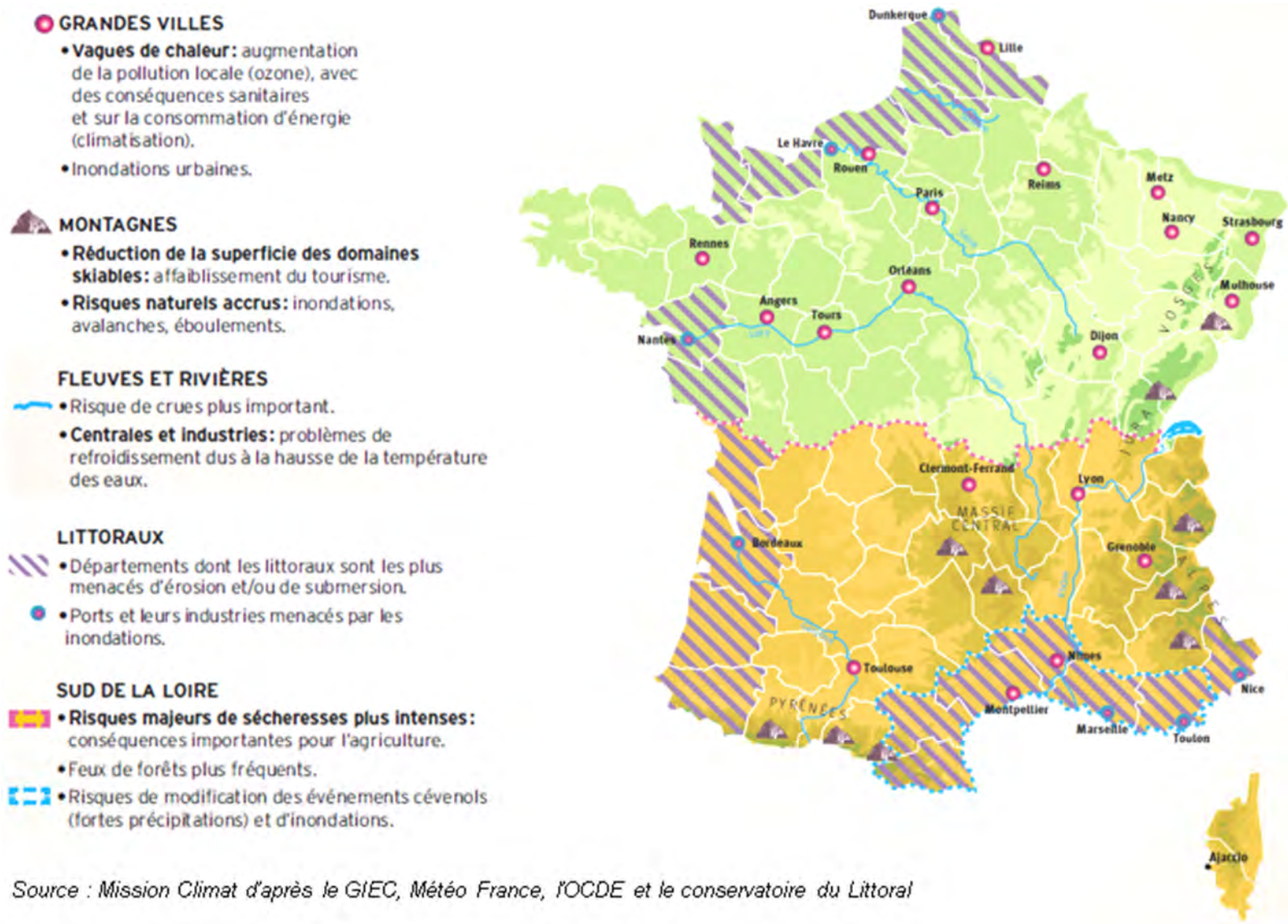
- Les océans vont continuer de se réchauffer et de s'acidifier et le niveau moyen de la mer de s'élever.
- La fréquence et la durée des vagues de chaleur augmenteront et les précipitations extrêmes vont devenir plus intenses et plus fréquentes dans de nombreuses régions.
- Les réserves d'eau douce en sous-sol et les débits des cours d'eau vont diminuer. L'accès à l'eau potable rendu plus limité entraînera le déplacement de nombreuses populations.

Ces changements climatiques sont au cœur d'un certain nombre d'enjeux cruciaux tels que représentés ci-après.



Les enjeux liés aux changements climatiques

Carte schématique des impacts potentiels du changement climatique en France métropolitaine à l'horizon 2050 et au- delà



Source : Mission Climat d'après le GIEC, Météo France, l'OCDE et le conservatoire du Littoral

Pour limiter l'ampleur des changements climatiques, il est donc nécessaire, selon le rapport du GIEC, de réduire fortement et durablement les émissions de GES, ce qui, avec l'adaptation, est susceptible de limiter les risques liés à ces changements.

Sur le territoire francilien, à l'intérieur duquel PARIS et ses environs (dont la commune de COLOMBES fait partie) font déjà l'objet du phénomène d'Ilot de Chaleur Urbain (ICU, cf. §. 3.7.1), il est fort probable que le réchauffement attendu au niveau mondial se traduise par les modifications suivantes :

- une forte augmentation des températures tant en période estivale qu'hivernale ;
- un changement des rythmes de précipitation avec une diminution des niveaux de pluie en été et la multiplication d'évènements de précipitations intenses ;
- une forte baisse du nombre de jours de gel et un recul des jours froids sur le territoire.

- **Incidences**

Les travaux prévus pendant le chantier du projet ne sont ni d'ampleur (de par leur étendue géographique et leur durée), ni de nature à bouleverser les conditions climatiques générales actuelles qui prévalent en proche couronne de l'Ile-de-France.

Absence d'incidence négative

4.1.1.2. Les incidences sur la qualité de l'air

Les informations de ce chapitre sont issues du volet air et santé réalisée pour le projet par TECHNISIM CONSULTANTS en septembre 2019.

- **Incidences**

Les incidences des activités de chantier

Les travaux nécessaires à la réalisation du projet pourront être à l'origine d'émissions atmosphériques :

- Les gaz d'échappement des machines et engins : les moteurs à combustion des machines et engins rejettent des polluants tels que les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone, les composés organiques volatils et les poussières fines ;
- Les émissions de poussières : les poussières sont générées lors des travaux d'excavation et d'aménagement, mais également lors du transport, de l'entreposage et du transbordement de matériaux sur le chantier. L'utilisation de machines et de véhicules soulève en permanence des tourbillons de poussière. Le traitement mécanique d'objets et les opérations de soudage libèrent également de la poussière ;
- Les émissions des solvants : l'emploi de solvants, ou de produits en contenant, engendre des émissions de composés organiques volatils [COV] ;
- Les émissions d'Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques [HAP] : le bitume utilisé pour le revêtement des voies de circulation, les aires de stationnement et les trottoirs, émet des HAP dont certains sont cancérogènes.

La quantification des émissions appelant un nombre important de données, il n'est pas possible, à ce stade de l'étude, de quantifier les émissions atmosphériques du chantier avec exactitude.
Néanmoins, il est possible d'estimer les émissions de poussières liées à la manipulation des matériaux en utilisant une approche simplifiée établie par l'agence américaine de protection de l'environnement (US EPA).
Le tableau suivant présente la quantité de particules totales en suspension (TSP), ainsi que les particules PM10 et PM2,5 émises dans l'atmosphère lors de la phase de terrassement.

Caractéristiques	Particules PM2,5	Particules PM10	Particules totales en suspension (TSP)
Evacuation des terres en décharge publique : 16 550 m³	3,21 kg Soit 0,11 kg par jour en moyenne	21,23 kg Soit 0,71 kg par jour en moyenne	44,88 kg Soit 1,50 kg par jour en moyenne
Durée du terrassement : 1 mois			

Selon l'étude circulation, il apparaît que l'augmentation de **trafic due au chantier** sera au maximum de 32 rotations de poids lourds par jour en semaine pour la tranche 1 (juillet 2019 à octobre 2021).
En comparaison du trafic existant sur la rue donnant accès au chantier (Rue de l'Abbé Niort RD41), cette augmentation est très faible et ne représente qu'une hausse de +0,3 % du trafic total.

Ainsi, compte tenu de la hausse minime du trafic et de la durée limitée de cette augmentation, les effets des trajets des poids lourds lors de la phase chantier ne seront pas de nature à impacter significativement la qualité de l'air.

Pour les tranches 2 et 3, le flux de poids lourds prévu sera de moindre ampleur.

Incidences négatives limitées sur la qualité de l'air

- **Mesures de réduction**

Les mesures liées aux activités de chantier

Tout chantier de construction génère des nuisances sur l'environnement proche.
Aussi, afin de limiter ces nuisances au bénéfice des riverains, des ouvriers et de l'environnement, il sera mis en place une démarche Chantier Propre®.

La charte Chantier Propre fait partie intégrante des pièces contractuelles du marché de travaux des entreprises intervenant en corps d'états séparés.
Cette charte comprend plusieurs axes de réduction des nuisances :

Sensibilisation des riverains et du personnel

L'objectif recherché est que le maximum de riverains accepte la présence d'un chantier proche de leur lieu de travail ou de leur domicile et, le cas échéant, que leurs requêtes soient prises en considération. Pour cela, il pourra être envisagé de :

- faire un état initial de la situation : cibler quels sont les bâtiments avoisinants, les types d'activités présentes, la sensibilité des riverains aux nuisances de chantier (âge, ancienneté dans le quartier, catégorie socioprofessionnelle) ;
- dans cette optique, une enquête de voisinage d'avant travaux permettrait à l'entreprise de mettre en place des mesures adéquates pour nuire le moins possible à l'entourage. Cette enquête permettra de communiquer avec les riverains, de les sensibiliser et de les informer. L'enquêteur pourra ainsi répondre à leurs interrogations et leur donner des renseignements sur le chantier.

Poussières et salissures

Par temps sec et en présence de vent, les émissions de poussières représentent une grande nuisance pour les compagnons/ouvriers et le voisinage. En outre, le passage des camions est une source importante de poussières. Les solutions proposées sont les suivantes :

- un léger arrosage évitant l'émission de poussière doit être prévu ;
- un balayage régulier de l'aire de travail par les ouvriers permet de réduire cette nuisance ;
- un nettoyage des abords doit être prévu de façon régulière ;
- pour les camions, arroser la route ou revêtir de bitume les voies d'accès est envisageable ;
- en présence de vent, bâcher les bennes contenant des déchets susceptibles de s'envoler (ex. polystyrène, emballage plastiques, ...).

Lors des travaux de terrassement et par temps de pluie, le passage des engins de chantier salissent la voie publique, ce qui implique une nuisance visuelle mais surtout un danger pour les automobilistes car la chaussée devient glissante. Pour réduire cette nuisance, une aire de lavage des roues de camions et engins, reliée à un débourbeur, sera installée en sortie de chantier.

Pollution de l'air

Les techniques visant à réduire les pollutions de l'air sont les suivantes :

- Utiliser de la peinture en phase aqueuse inodore et donc bien plus supportable pour les compagnons que la peinture normale ;
- Interdire le brûlage des déchets sur le chantier ;
- Utiliser du gasoil désulfurisé pour les engins de chantier ;
- Eviter tous les matériaux contenant des composés organiques volatils (COV) et autres polluants de l'air ;

- Le vent étant un facteur d'amplification, placer les bungalows et autres baraquements de chantier de façon à faire écran en fonction du vent dominant.

La logistique permet de réduire la pollution de l'air :
- Utiliser du matériel neuf ou en bon état ;
- Entretenir le matériel de chantier ;
- Choisir, si possible, les fournisseurs situés géographiquement le plus proche possible du chantier pour éviter la pollution due au transport des marchandises. En ce qui concerne l'acheminement des déchets, trouver le juste milieu entre la proximité de l'usine de traitement et recyclage et l'utilisation d'autres procédés (centre d'enfouissement).

4.1.1.3. Les incidences sur les sols et la qualité environnementale des terres

- **Incidences**

Les incidences liées à l'implantation du projet

Le projet nécessite notamment la réalisation d'importants travaux de terrassement, en particulier pour permettre la réalisation des niveaux de sous-sols des constructions prévues.

Considérant l'état actuel de la qualité environnementale des terres identifié au stade actuel des investigations réalisées sur le site (cf. chapitre 3.3.3), ces opérations de terrassement contribueront donc, dans le respect de la réglementation en vigueur en matière de gestion des sites et des sols pollués, à l'assainissement des sols dans cette zone.

Les mesures plus précises prévues, à ce stade d'avancement des études, pour permettre cet assainissement dans les zones qui ont pu être investiguées à ce jour sont présentées en détail ci-après.

Les incidences des activités de chantier

Chaque chantier présente des risques de pollution des sols. L'usage de solvants et d'huiles, notamment, peut vulnérabiliser les sols.

De même, les laitances de béton, mal ou non décantées, constituent des sources de pollution des sols à ne pas négliger.

Incidences positives sur la qualité environnementale des sols

- **Mesures de réduction**

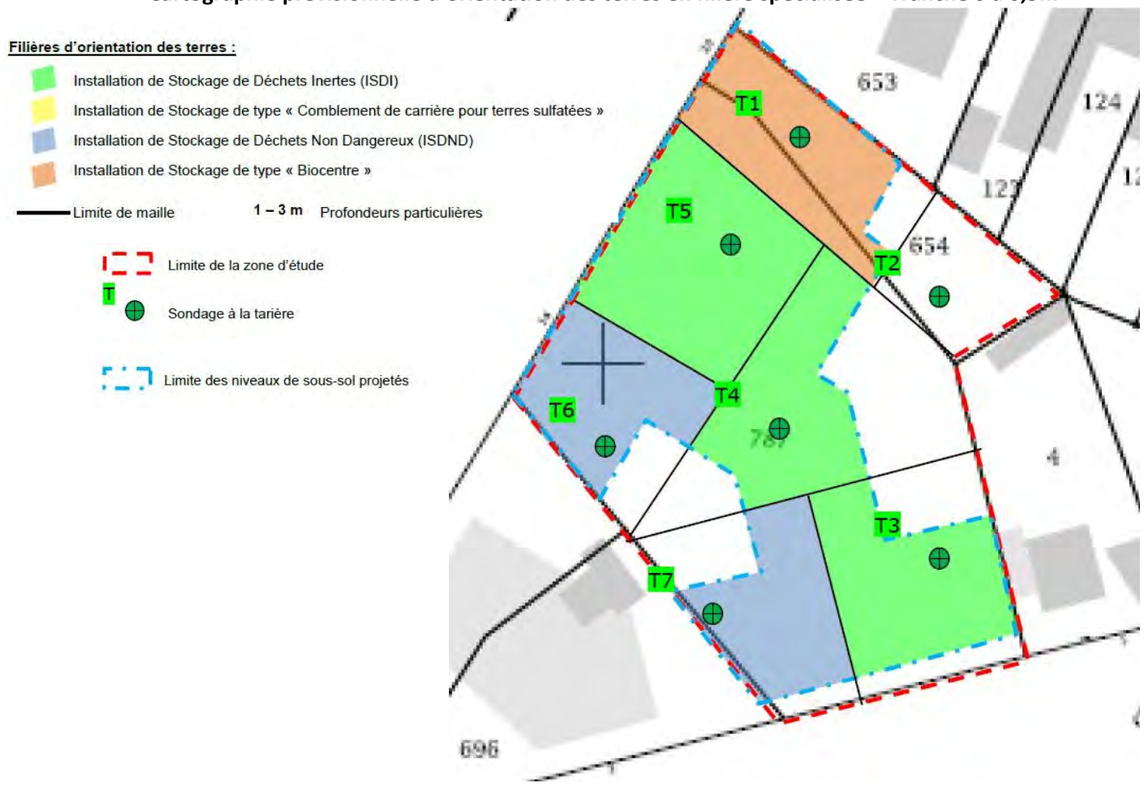
Terrain 1 :
Dans le cadre des excavations et évacuations de terres, liées au projet d'aménagement (réalisation de 2 niveaux de sous-sol), les observations et analyses effectuées sur les sols, montrent sur une partie des terres du site, des indices organoleptiques suspects et/ou des anomalies en BTEX sur matière brute et/ou des anomalies en HCT sur matière brute et/ou en métaux lourds lixiviables et/ou fluorures et/ou sulfates et fraction soluble sur éluats, non conformes aux critères de l'arrêté du 12 décembre 2014, fixant les conditions d'acceptation des terres dans les installations de stockage de déchets inertes (ISDI).
Les terres concernées devront être dirigées, à minima, vers une Installation de Stockage de type « Biocentre » pour celles présentant des indices organoleptiques suspects et/ou des anomalies en HCT ou BTEX sur matière brute ou vers une Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND) pour celles présentant des anomalies, entre autres, en métaux lourds et/ou fluorures sur éluats supérieures à 3 fois la valeur de l'arrêté du 12/12/2014, ou vers une filière de type « Comblement de carrière pour terres sulfatées » pour celles présentant uniquement des anomalies en sulfates et fraction soluble, sous réserve d'acceptation de la part des installations de stockages.

Les autres terres du site, répondant aux critères de l'arrêté du 12 décembre 2014, pourront ainsi être dirigées vers une filière de type Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage.

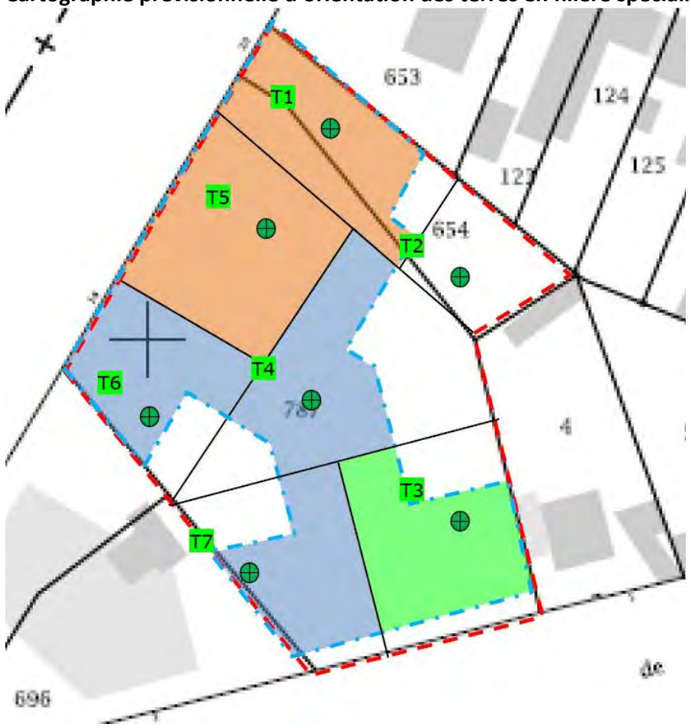
Dans l'hypothèse où l'ensemble de la zone concernée par la création des 2 niveaux de sous-sol débordants (environ 2 440 m²), serait excavé sur une hauteur de 5 m environ soit un volume total d'environ 12 200 m^3 :
- 1 506 m^3 de matériaux, soit environ 2 710 tonnes, pourraient être destinés à une filière de type « Biocentre », sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage,
- 965 m^3 de matériaux, soit environ 1 737 tonnes, pourraient être destinés à une Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage.
- 1 320 m^3 de matériaux, soit environ 1 716 m^3 foisonnés, pourraient être destinés à une Installation de Stockage de type « Comblement de carrière pour terres sulfatées », sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage,
- 8 409 m^3 de matériaux, soit environ 10 933 m^3 foisonnés, pourraient être destinés à une Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage.

Les cartographies ci-dessous sont extraites de l'étude SOL POL, évaluation environnementale phase 2 de mars 2018.

Cartographie prévisionnelle d'orientation des terres en filière spécialisée – Tranche 0 à 0,5m



Cartographie prévisionnelle d'orientation des terres en filière spécialisée – Tranche 0,5 à 1m



LEGENDE :

Limite de la zone d'étude

Limite des niveaux de sous-sol projetés

T Sondage à la tarière

Filières d'orientation des terres :

Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI)

Installation de Stockage de type « Comblement de carrière pour terres sulfatées »

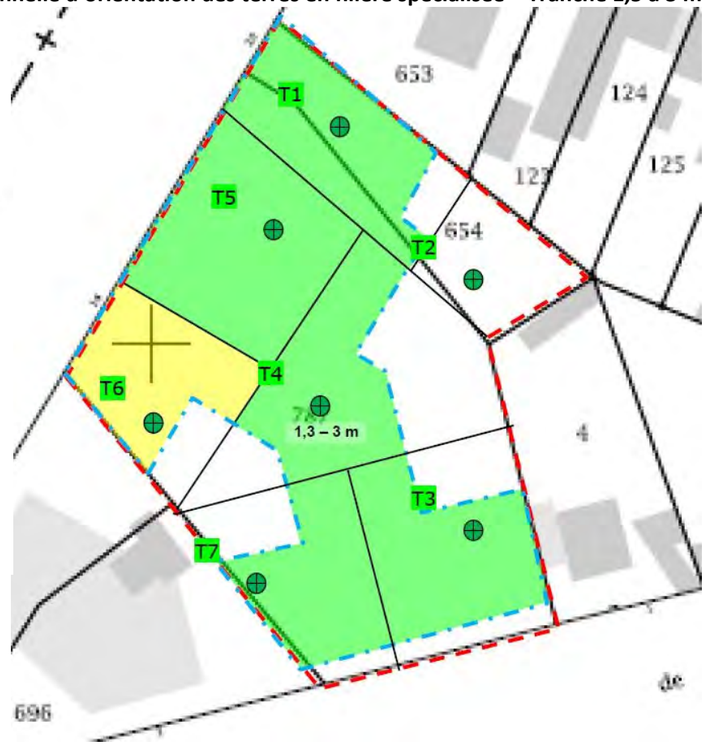
Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND)

Installation de Stockage de type « Biocentre »

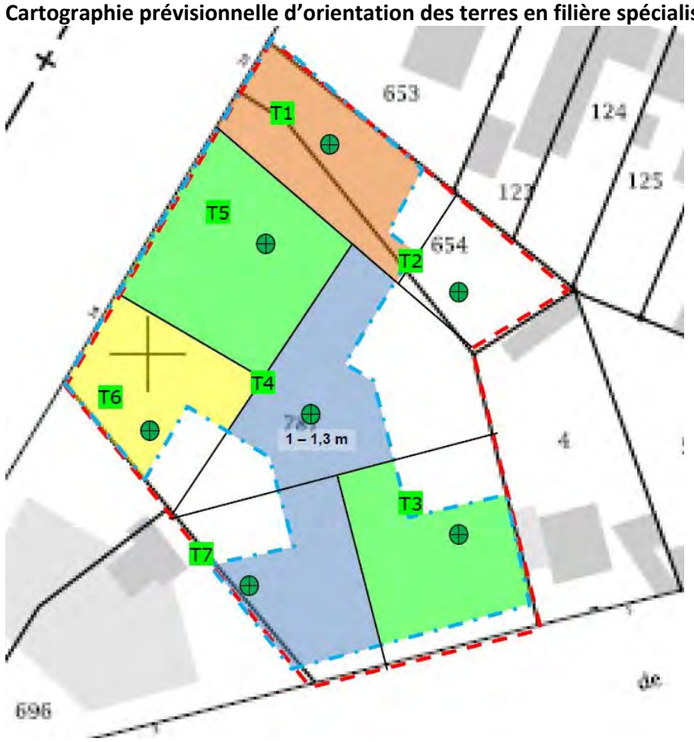
Limite de maille

1 – 3 m Profondeurs particulières

Cartographie prévisionnelle d'orientation des terres en filière spécialisée – Tranche 1,5 à 3 m



Cartographie prévisionnelle d'orientation des terres en filière spécialisée – Tranche 1 à 1,5 m



LEGENDE :

Limite de la zone d'étude

Limite des niveaux de sous-sol projetés

T Sondage à la tarière

Filières d'orientation des terres :

Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI)

Installation de Stockage de type « Comblement de carrière pour terres sulfatées »

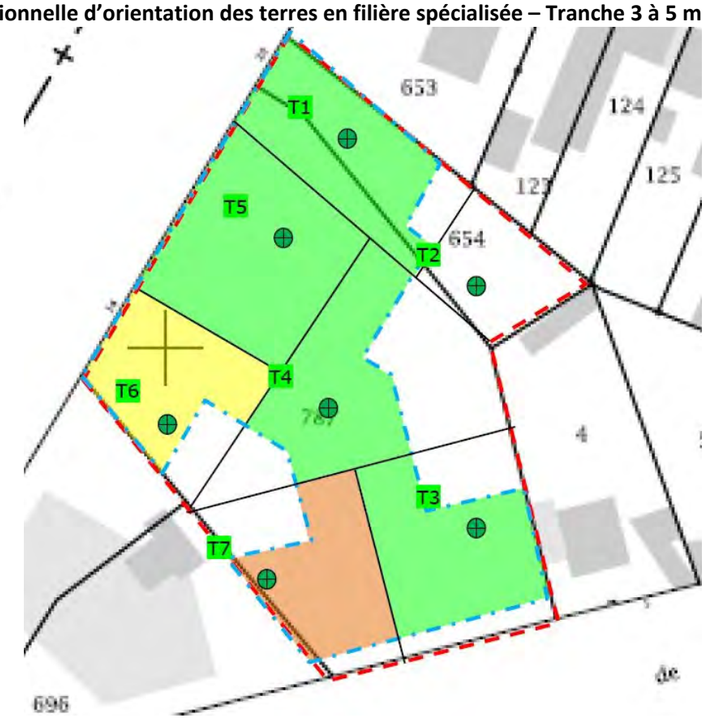
Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND)

Installation de Stockage de type « Biocentre »

Limite de maille

1 – 3 m Profondeurs particulières

Cartographie prévisionnelle d'orientation des terres en filière spécialisée – Tranche 3 à 5 m



La totalité de la zone concernée par la création des 2 niveaux de sous-sol a été excavée sur une hauteur de 5 m et les terres ont été évacuées du site.

Terrain 2

Dans le cadre des excavations et évacuations de terres, liées au projet d'aménagement (réalisation d'un niveau de sous-sol), les observations et analyses effectuées sur les sols, montrent sur une partie des terres du site, des indices organoleptiques suspects et/ou des anomalies en HCT sur matière brute et/ou en antimoine sur éluats et/ou sulfates et fraction soluble sur éluats, non conformes aux critères de l'arrêté du 12 décembre 2014, fixant les conditions d'acceptation des terres dans les installations de stockage de déchets inertes (ISDI).

Les terres concernées devront être dirigées, à minima, vers une Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND) pour celles présentant des anomalies en antimoine sur éluats supérieures à 3 fois la valeur de l'Arrêté du 12/12/2014, ou vers une filière de type « Biocentre » pour celles présentant, entre autres, des indices organoleptiques suspects et/ou des anomalies en HCT sur matière brute, ou vers une Installation de Stockage de Déchets Inertes à Seuils Augmentés (ISDI-SA) pour celles présentant des anomalies en antimoine sur éluats inférieures à 3 fois la valeur de l'Arrêté du 12/12/2014, sous réserve d'acceptation de la part des installations de stockage.

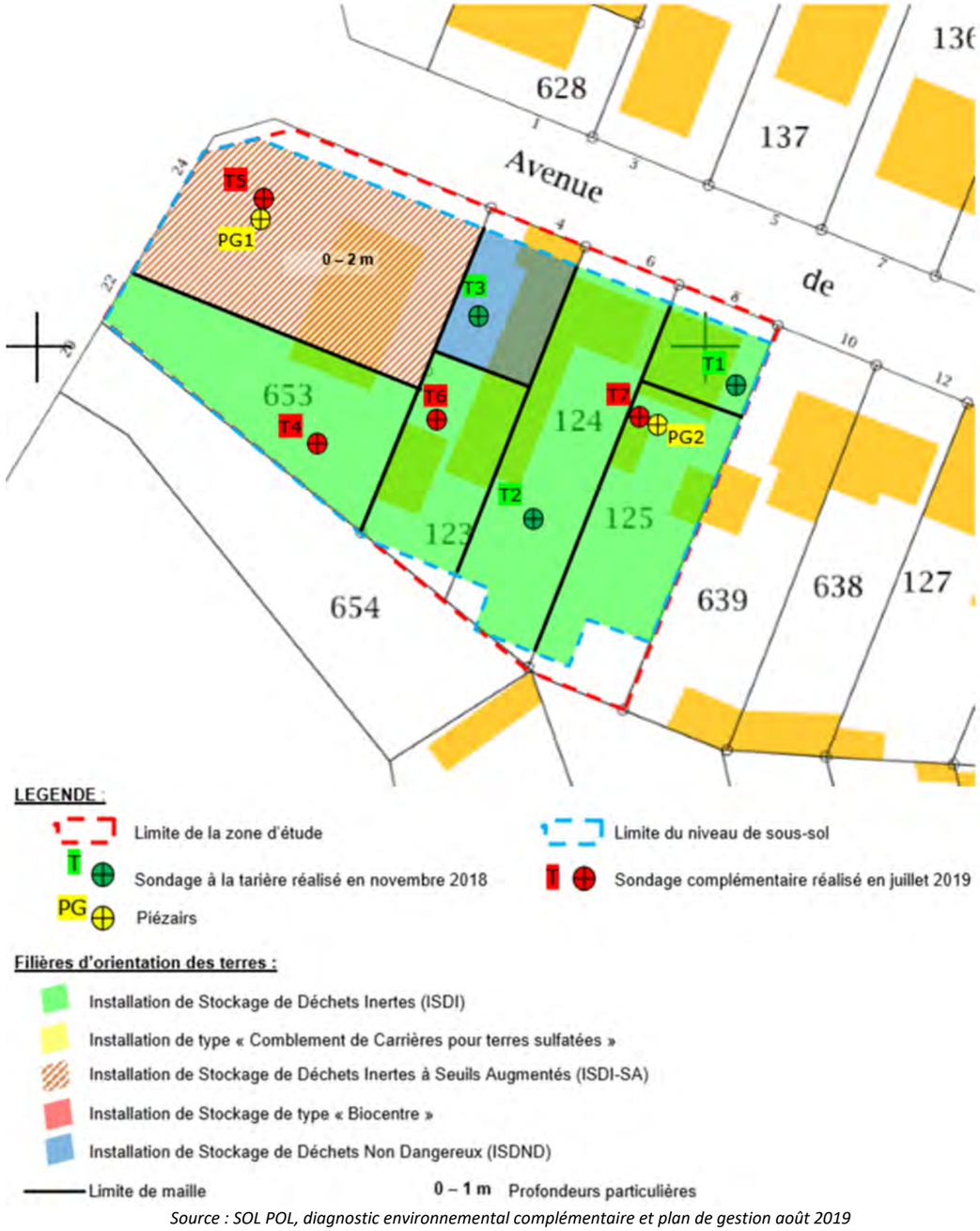
Les autres terres du site, répondant aux critères de l'arrêté du 12 décembre 2014, pourront ainsi être dirigées vers une filière de type Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage.

Dans l'hypothèse où l'ensemble de la zone concernée par la création du niveau de sous-sol débordant (environ 1 759 m²) serait excavé sur une hauteur de 3 m environ (information approchée d'après les plans de l'existant et les plans de principe fournis), soit un volume total d'environ 5 277 m³ :

- 183 m³ de matériaux, soit environ 329 tonnes, pourraient être destinés à une Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage,
- 1 163 m³ de matériaux, soit environ 2 093 tonnes, pourraient être destinés à une Installation de Stockage de Déchets Inertes à Seuils Augmentés (ISDI-SA), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage,
- 3 931 m³ de matériaux, soit environ 5 110 m³ foisonnés, pourraient être destinés à une Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage.

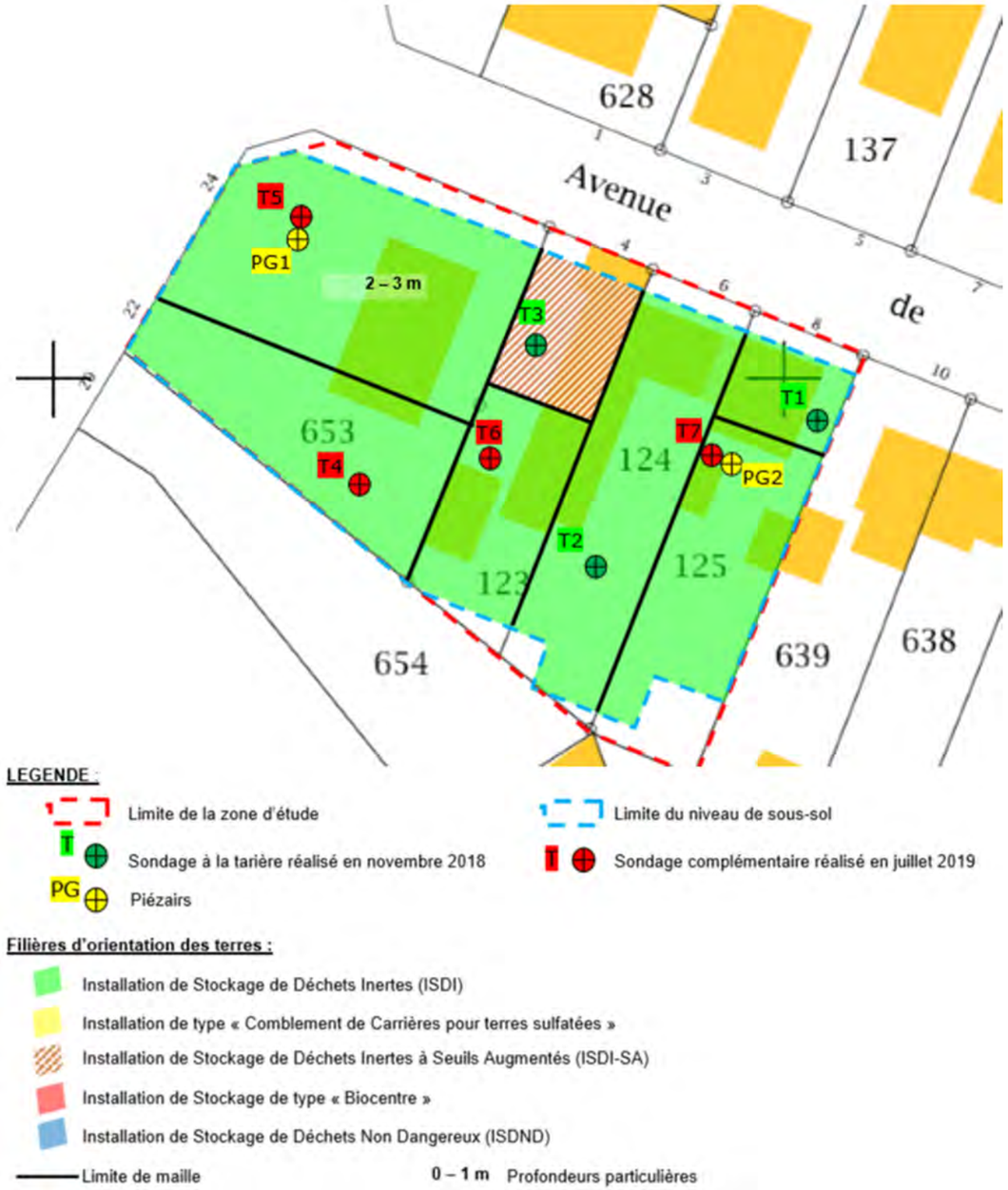
Les cartographies prévisionnelles de l'orientation des terres en filière spécialisée sont présentées ci après.

Cartographie prévisionnelle d'orientation des terres en filière spécialisée – Tranche 0 à 1,5m



Source : SOL POL, diagnostic environnemental complémentaire et plan de gestion août 2019

Cartographie prévisionnelle d'orientation des terres en filière spécialisée – Tranche 1,5 à 3 m



Source : SOL POL, diagnostic environnemental complémentaire et plan de gestion août 2019

- **Mesures d'évitement**

Les mesures liées à l'activité de chantier en général

La gestion du chantier intégrera des mesures spécifiques pour limiter des risques de déversement accidentel de produits potentiellement polluants et en s'assurant de la mise en œuvre rapide de toutes les dispositions nécessaires à leur traitement. Le site de chantier sera équipé d'un kit de dépollution, à savoir au minimum matériaux absorbants et cuvettes.

Toutes les mesures seront prises de façon à veiller à ce que le déroulement de ces travaux n'entraine pas de dégradation des milieux à proximité des zones de travaux :

- le chantier devra respecter la réglementation relative à la gestion des huiles et des lubrifiants selon le décret n°77-254 du 8 mars 1977 ;
- les huiles usées et les liquides hydrauliques seront récupérés et stockés dans des réservoirs étanches et évacués par un professionnel agréé ;
- des dispositifs de sécurité liés au stockage de carburant, huiles et matières dangereuses (aire éloignée de l'eau, préservation des déversements accidentels…) seront mis en place ;
- les engins seront entretenus régulièrement et les opérations de maintenance seront réalisées au sein des ateliers et non sur le site, en particulier pour les opérations de vidange ;
- les déchets générés sur place seront systématiquement récupérés, et redistribués vers les filières de collecte de déchets spécifiques ;
- les plus gros travaux de terrassement se feront en dehors des fortes périodes pluvieuses ;
- pendant toute la période du chantier, il sera mis en place des sanitaires temporaires conformes ;
- en fin de travaux toutes les installations de chantier, déblais résiduaires, matériels de chantier seront évacués, et le terrain sera laissé propre ;
- pendant toute la durée des travaux, les différents rejets feront l'objet de contrôles par le service chargé de la maîtrise d'œuvre ;
- des obligations seront également prescrites aux entreprises réalisant les travaux en matière de nettoyage et de circulation de camions ou engins.

- **Mesures de réduction**

Les mesures liées à l'activité de chantier en général

En cas de pollution accidentelle qui n'aurait pas pu être évitée, il conviendra de tenir compte du caractère évolutif de la situation et assurer une collecte certaine des informations afin de permettre un suivi efficace de l'étendue de la pollution.

Les services de l'État (Agence Régionale de Santé (A.R.S.) et Police de l'Eau) seront avertis. Tout incident entraînant une dégradation sera immédiatement porté à la connaissance des services compétents lesquels préconiseront des mesures de sauvegarde.

Un plan d'intervention et d'alerte sera élaboré préalablement de manière à définir :

- les circonstances de l'accident (localisation, nombre de véhicules ou engins impliqués, nature des matières concernées),
- la liste des personnes et organismes à prévenir en priorité (ARS, police de l'eau,…),
- les modalités de récupération et d'évacuation des substances polluantes, ainsi que le matériel nécessaire au bon déroulement de l'intervention,
- l'inventaire des moyens d'action : emplacements, itinéraires d'accès permettant d'intervenir rapidement, localisation des dispositifs de rétention,
- la liste des laboratoires d'analyse d'eau agréés.

- **Modalités de suivi**

Les modalités de suivi des mesures mises en œuvre dans le cadre des opérations de dépollution des sols

Un protocole de gestion des terres polluées sera défini de manière à contrôler l'état des terrains excavés dans le but de déterminer la filière de traitement finalement adéquate.

Conformément à la méthodologie nationale, un suivi de la bonne application des mesures préconisées sera mis en œuvre par un bureau d'études technique spécialisé. Ce suivi, réalisé par une entité indépendante des prestataires en charge des opérations de dépollution, et comprendra notamment :

- le contrôle de la bonne exécution des travaux de mise en sécurité du site ;
- le suivi du chantier de traitement des zones sources ; ce suivi pourra inclure, en fonction de la nature des travaux envisagés, la gestion des terres excavées (approbation des filières et lieux d'évacuation envisagés par l'entreprise en charge de la dépollution, le suivi des excavations et la traçabilité des terres), l'atteinte des objectifs de réhabilitation fixés ;
- le bilan des volumes et tonnages, des traitements mis en œuvre ;
- les contrôles de l'état du site à réception.

En fin de travaux, un contrôle du respect des objectifs de réhabilitation sera effectué. De plus, un rapport de récolement sera établi. Celui-ci reprendra le bilan de toutes les opérations concernant la gestion des terres polluées ainsi que le traitement in-situ, en particulier :

- le récapitulatif du déroulement des opérations de réhabilitation ;
- la cartographie des zones réhabilitées associées aux valeurs finales ;
- les documents attestant de la traçabilité et de l'élimination des terres polluées pendant toute la durée des travaux ;
- les éléments nécessaires à l'instauration des restrictions d'usage ;
- le bilan des opérations de traitement in-situ et des mesures de contrôle.

Les modalités de suivi des mesures liées à l'activité de chantier en général

Les entreprises auront à leur disposition, sur le chantier, les Fiches de Données de Sécurité (FDS) indiquant les procédures à mettre en œuvre notamment lors de la manipulation de produits dangereux relatifs à leur lot (réalisation de mélanges, solutions) ainsi que sur la procédure à adopter en cas de déversement accidentel, dans le respect des réglementations en vigueur.

4.1.1.4. Les incidences sur les eaux souterraines

- **Incidences**

Les incidences des activités de chantier

Chaque chantier présente des risques de pollution par déversement accidentel ou lors des manœuvres ou d'entretien des engins de chantier. L'usage de solvants et d'huiles, notamment, peut vulnérabiliser les nappes aquifères.

De même, les laitances de béton, mal ou non décantées, constituent des sources de pollution des eaux à ne pas négliger.

En période de chantier, ces risques de pollution sont donc aléatoires et donc difficilement quantifiables.

Les incidences liées à l'implantation du projet

D'après l'étude réalisée par STRATEGEO, en phase chantier (cote de terrassement estimée à +41,15 m NGF), en période de Hautes Eaux annuelles, le fond de fouille sera impacté par un niveau de nappe, nécessitant la mise en place d'un dispositif d'épuisement en fond de fouille.

La solution spécifique au rabattement de la nappe sera précisée par le géotechnicien en charge de l'opération (essais de pompage, estimation du débit d'exhaure, volume prélevé, etc). Par mesure de sécurité, il sera prévu un surdimensionnement du dispositif de rabattement, notamment en cas d'évènement pluviométrique important. Il est évalué à 1m^3/heure en période de hautes eaux. La solution de pompage la plus judicieuse et la moins impactante pour l'environnement (dissolution du gypse, MES) sera précisée et justifiée lors du déroulement des travaux. Ce choix se fera en collaboration avec l'entreprise, le maître d'ouvrage ainsi que le concessionnaire du réseau, recevant les eaux d'exhaures.

Incidences potentiellement négatives sur la qualité environnementale des eaux souterraines

- **Mesures d'évitement**

Les mesures liées à l'activité de chantier en général

Ces mesures sont identiques à celles énoncées dans le paragraphe correspondant dans le chapitre 4.1.1.3 relatif aux incidences sur les sols et la qualité environnementale des terres (cf. précédemment).

4.1.1.5. Les incidences en matière d'assainissement

- **Incidences**

Des chantiers de l'ampleur de celui prévu pour le projet objet de la présente étude nécessitent, au cours des différentes phases qui les caractérisent (opérations de démolition, de terrassement, de construction, etc) d'importants besoins en matière d'assainissement.

Incidences potentiellement négatives en matière d'assainissement

- **Mesures de réduction**

Durant la période des travaux préparatoires, les démarches seront menées afin de raccorder les réseaux provisoires d'assainissement du chantier aux réseaux de la ville.

L'installation comprendra les réseaux d'évacuation de la base vie (cantonnements, bureaux, etc.) et de toutes les emprises de chantier et de toutes les zones de travaux.

Les eaux chargées de laitance ou toute autre matière pouvant rendre les réseaux d'évacuation impropres à leur usage, feront l'objet d'un traitement particulier pour éviter tout risque d'écoulement inapproprié.

Aussi, seuls les rejets dont la nature est conforme au règlement d'assainissement de la ville de Blanc Mesnil pourront se faire par le réseau d'évacuation du chantier.

Les produits susceptibles de présenter un danger pour la qualité des eaux ou la pollution des sols en cas de déversement accidentel sont stockés au-dessus de bacs de rétention. Ils ne seront en aucun cas rejetés dans le réseau d'égout. L'Entreprise Générale procèdera à l'enlèvement de ces produits ou de ces sols pollués par une société spécialisée, conformément à la réglementation en vigueur en cas d'épanchement accidentel.

Les eaux rejetées, quelle que soit leur nature, exemptes de produits toxiques et polluants, sont rejetées dans le réseau d'égout après décantation, si nécessaire, dans un dispositif constitué d'un hydro clone, de bacs de décantation gravitaires à chicane et de tamis divers.

4.1.1.6. Les incidences en matière d'eau potable

- **Incidences**

Des chantiers de l'ampleur de celui prévu pour le projet objet de la présente étude nécessite, au cours des différentes phases qui les caractérisent (opérations de démolition, de terrassement, de construction, etc) d'importants besoins en eau (préparation des matériaux, nettoyage des engins, arrosage pour limiter l'envol de poussières, besoins du personnel, etc).

Incidences potentiellement négatives en matière de consommation en eau potable

- **Mesures de réduction**

Durant la période des travaux préparatoires, un branchement d'eau provisoire de chantier sera installé. Celui-ci sera conforme à la législation en vigueur ainsi qu'aux prescriptions du concessionnaire.

Le branchement provisoire comprendra toutes les prestations nécessaires au bon fonctionnement de l'installation provisoire de chantier, ainsi qu'un comptage propre à celle-ci.

Des dispositions seront prises pour limiter les consommations d'eau potable durant l'ensemble de la période des travaux nécessaires à la réalisation du projet telles que la mise en place :

- de robinetteries temporisées (type Presto),
- de dispositifs de coupure générale d'eau,
- de compteurs d'eau avec relevés périodiques.

Le personnel des différentes entreprises amenées à intervenir sur ce chantier y sera sensibilisé, avant même leur première intervention.

- **Modalités de suivi**

Des objectifs de consommation en eau seront fixés et affichés (les objectifs pourront être annuels, mensuels ou globaux sur le chantier). Ces objectifs seront basés sur des expériences d'autres projets et doivent être appropriés selon chaque étape du chantier.

Durant toutes les phases nécessaires au chantier du projet, un suivi des consommations en eau sera assuré afin de prévenir d'éventuelles dérives.

4.1.1.7. Les incidences en matière de biodiversité

- **Incidences**

Les impacts sur la faune et la faune
Les principales incidences potentiellement observables sur la faune et la flore présentes dans l'environnement du site durant la phase travaux de ce type de construction sont généralement les suivantes :

- la pollution atmosphérique : les déplacements des engins de chantier provoqueront inévitablement des poussières lesquelles peuvent s'avérer préjudiciables à la végétation adjacente ;
- la pollution due à un déversement accidentel ou à une fuite de produits toxiques,
- la pollution visuelle nocturne.

Cependant, le site présente un intérêt écologique faible.

Incidences potentiellement négatives mais faibles sur la faune et la flore

Les incidences sur les continuités écologiques
Les travaux nécessaires au projet, circonscrits aux limites du site, n'auront pas pour effet de porter atteinte aux continuités écologiques identifiées au niveau régional par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (S.R.C.E) d'Ile-de-France), les continuités les plus proches étant de surcroît très éloignées du site (cf. §. D du chapitre 3.2.1).

Absence d'impact sur les continuités écologiques

Les incidences sur les sites NATURA 2000
Le chantier du projet n'aura aucune incidence sur les différents sites classés au sein du réseau NATURA 2000. Il n'existe, en particulier, aucun échange entre le site sur lequel sera implanté le projet et l'entité la plus proche intégrée au sein de ce réseau d'espaces naturels protégés, c'est-à-dire le Parc départemental de La Courneuve figurant dans la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Sites de Seine-Saint-Denis » (FR1112013) situé à une distance à vol d'oiseau d'environ 1,4 km (cf. §. A du chapitre 3.2.1).

Absence d'incidence sur les sites NATURA 2000

- **Mesures de réduction**

Des dispositions seront prises, avant même le début des travaux du projet, pour éviter voir limiter la dissémination des espèces floristiques invasives lesquelles peuvent être particulièrement colonisatrices sur des secteurs remaniés par des travaux.

Les plans des espèces invasives qui seraient alors présents sur le site seront arrachés et compostés.

Les engins de transport seront être bâchés afin d'éviter tout départ de fragments pendant le trajet. Ils seront être nettoyés rigoureusement au niveau de la plateforme de dépôts avant de repartir afin d'éviter toute dissémination. Le chargement et le déchargement ne devront pas être réalisés lorsqu'il y a du vent.

Extrait du Code de l'Environnement
« *1) Article L.411-3 du Code de l'environnement, modifié par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 – art 241 : prévoit la possibilité d'interdire l'introduction dans le milieu naturel d'espèces invasives ;*
- Interdit leur transport et leur commercialisation ;

- Prévoit également que si la présence dans le milieu naturel d'une des espèces concernées est constatée, l'autorité administrative peut procéder ou faire procéder à la capture, au prélèvement, à la garde ou à la destruction des spécimens de l'espèce introduite.

Les espèces concernées doivent figurer sur des arrêtés interministériels. La rédaction de ces arrêtés est en cours, mais certains sont déjà parus : c'est le cas en 2007, de l'arrêté concernant les Jussies (Arrêté ministériel du 2 mai 2007).
Il interdit par exemple l'introduction dans le milieu naturel, volontaire, par négligence ou par imprudence, ainsi que le colportage, la mise en vente, l'achat et l'utilisation des spécimens d'espèces végétales Ludwigia grandiflora et Ludwigia peploides.

2) Article L415-3 du Code de l'environnement, modifié par l'ordonnance n°2012-34 du 11 janvier 2012 – art. 10 : prévoit des sanctions (six mois d'emprisonnement et 9000€ d'amende) en cas d'introduction volontaire dans le milieu naturel, de transport, de colportage, d'utilisation, de mise en vente, de vente ou d'achat d'un spécimen d'une espèce animale ou végétale en violation de l'article L.411-3 ou des textes pris pour son application.

La Commission européenne a émis le règlement d'exécution (UE) 2016/1141 de la commission du 13 juillet 2016 adoptant une liste des espèces exotiques envahissantes préoccupantes pour l'Union conformément au règlement (UE) no 1143/2014 du Parlement européen et du Conseil. 37 espèces figurent sur cette liste dont 14 plantes. »

Aucune des plantes invasives posant problème sur le site n'est listée dans ce règlement.

Acer negundo : Erable à feuilles de frêne, Invasive (AC)
Buddleja davidii : Arbre aux papillons, Invasive (C)
Conyza canadensis : Vergerette du Canada, Invasive (CCC)
Fargesia sp. : Bambou, P/Invasive
Impatiens glandulifera : Balsamine de l'Himalaya, Invasive (CC)
Parthenocissus inserta : Vigne vierge, Invasive (AC)
Paulownia sp. : Paulownia, P/Invasive potentielle
Rhus typhina : Sumac de Virgine, Invasive (CCC)
Robinia pseudoacacia : Robinier faux-acacia, Invasive (CCC)
Solidago canadensis : Solidage du Canada, P/Invasive (C)

Aucun arrêté interministériel n'existe pour cette liste. Leur transport n'est donc a priori soumis à aucune autorisation.

Le compostage des espèces invasives devra être réalisé sur une plateforme de compostage montant fortement en température (compost criblé). La plateforme régionale répondant à ce critère impératif est la plateforme de TEVA située à La Queue en Brie. Le procédé de compostage réalisé sur le site est le suivant :

- Réception des végétaux : Les véhicules passent sur un pont bascule automatisé. Les déchets sont contrôlés et refusés s'ils contiennent trop d'indésirables (plastiques, déchets souillés, etc.) ;
- Broyage des végétaux : ils sont broyés en deux temps selon leur diamètre. Les souches et le gros bois sont broyés ultérieurement à l'aide d'un broyeur adapté.
- Compostage : Il s'effectue en deux phases. Dans un premier temps les végétaux broyés sont mis en andains et ventilés pour accélérer le processus de compostage. La montée de la température est suivie par ordinateur pour atteindre les 70 à 80°C pendant environ 6 semaines. Dans un deuxième temps les végétaux fermentés sont retournés, stockés et criblés (deux cribles 0 à 20 mm et 20 à 80 mm plus refus). Le refus est rebroyé puis recriblé. Après criblage le compost remonte en température (50-60 degrés) pendant plusieurs mois.

Il est possible afin d'éviter les coûts de transport et de limiter l'empreinte CO2 associée d'enfouir les plantes invasives à grandes profondeurs sous les fondations des futurs bâtiments afin qu'elles ne puissent pas proliférer.

Pendant le chantier, les roues et les garde-boue des camions seront lavés afin d'éviter tout risque de dissémination de plantes invasives.

L'arrosage des pistes de circulation et la limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier seront également mises en œuvre dans le but de limiter les émissions de poussières (en particulier durant les périodes de vents et/ou de temps sec) et protéger ainsi les habitats présents aux abords du site. Si cela s'avérait nécessaire, à la fin du chantier, les arbres seront aspergés d'eau pour faire disparaitre les poussières déposés notamment sur les feuilles.

- **Mesures d'évitement**

Si le site ne compte aucun élément écologique présentant un intérêt à être conservé, des mesures seront néanmoins prises pour limiter les nuisances sur la faune durant le chantier.

Pour conserver un arbre en bonne santé, une palissade (madriers ou clôtures sommaires) installée à 1,5 fois le diamètre de la couronne de l'arbre constitue la situation la plus efficace pour neutraliser toutes nuisances sur la zone concernée.

Une bâche de protection sera mise en place sur les arbres susceptibles d'être concernés par des projections de résidus de chantier.

Les matériels de protection des arbres doivent présenter les caractéristiques suivantes :

- être d'une hauteur minimale de 2 m ;
- avoir une stabilité propre (sans avoir à les enfoncer dans le sol) ;
- éviter tous frottements avec l'arbre ;
- être pourvus d'éléments constitutifs pleins ;
- descendre jusqu'au sol ;
- procéder à une ouverture de 8 cm de diamètre destinée à l'arrosage pour les jeunes sujets et utiliser des systèmes de protection lourde.

- **Modalités de suivi**

Un suivi sera réalisé régulièrement pendant le chantier, par le responsable Environnement, pour surveiller, d'une part, si le site est contaminé ou non par des espèces invasives et, d'autre part, pour vérifier l'absence d'animaux piégés.

4.1.1.8. Les incidences sur le paysage

- **Incidences**

L'impact des travaux nécessaires à la réalisation du projet sur le paysage et les vues dans ce secteur sera variable en fonction des différentes phases du chantier prévues et des types d'engins utilisés.

L'utilisation d'installations diverses (telles que les cantonnements disposés sur le terrain) ou d'engins hauts (tels que les grues) sera évidemment particulièrement impactant dans le paysage. Toutefois, il convient de préciser que :

- Les grues seront mises en place pour les travaux de construction. Ces incidences sur le paysage ne seront pas donc perceptibles avant et après la réalisation de ces travaux.
- L'installation des cantonnements sera échelonnée dans le temps en fonction de la montée en effectif du chantier.

Impacts négatifs provisoires sur le paysage

- **Mesures de réduction**

Afin de réduire l'impact visuel du chantier et diminuer ainsi la gêne ressentie par les riverains et, plus généralement, les différents utilisateurs du quartier (salariés des bâtiments voisins, promeneurs, visiteurs, etc), chaque entreprise amenée à intervenir sur le site devra s'engager à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour assurer la propreté de la zone de chantier mais également de ses abords en réalisant en particulier :

- le nettoyage des postes ou zones de travail,
- le nettoyage intérieur des cantonnements,
- le nettoyage des abords des cantonnements.

Le nettoyage des voies publiques sera assuré de manière permanente par l'Entreprise Générale afin de les maintenir en parfait état de propreté, notamment pendant les périodes les plus salissantes des travaux, en prévoyant le passage quotidien d'une balayeuse.
Tous les moyens à utiliser pour maintenir les voies de circulation du chantier pour les véhicules et les piétons en bon état de circulation seront mis en œuvre pendant toute la durée de l'opération, tels que :

- l'usage de balayeuse (poussière, boues), mécanique ou manuel,
- l'arrosage (poussière),
- l'apport de matériaux (nids de poule, détériorations),
- le salage (en cas de neige ou verglas).

Des palissades seront disposées autour du site. Ces palissades ainsi que les abords du chantier seront entretenus régulièrement pour limiter les nuisances visuelles.

Les secteurs privatifs du chantier (zones extérieures autour des bureaux, des bennes à déchets, des toilettes de chantier, etc) seront occultés pour ne pas être visibles depuis l'extérieur par les riverains.

4.1.1.9. Les incidences en matière de déchets

- **Incidences**

Comme le montre l'illustration figurant page suivante, un chantier tel que celui pouvant être envisagé pour l'opération projeté génère différents types de déchets.

Types de déchets produits en phase chantier

	Bombes aérosols	Les bombes aérosol devront être triées	Déchets qui présentent une ou plusieurs des propriétés de dangers suivantes : explosif, comburant, facilement inflammable, toxique, nocif…
	Emballages souillés		
	Peinture et cartouches dangereuses		
	Verre		Déchets qui ne subissent aucune modification physique, chimique ou biologique importante. Les déchets inertes ne se décomposent pas, ne brûlent pas et ne produisent aucune autre réaction physique ou chimique, ne sont pas biodégradables et ne détériorent pas d'autres matières avec lesquelles ils entrent en contact, d'une manière susceptible d'entraîner une pollution de l'environnement ou de nuire à la santé humaine.
	Inertes avec plâtre (non recyclables) (béton, brique, parpaing, etc.)		
	Terre non polluée		
Déchets non inertes non dangereux (DNIND) 	Papier Carton, Emballages plastiques		Déchets ne présentant pas de caractère dangereux ou toxique et qui ne sont pas inertes
	Bois, Métaux		
	Isolants, plastique, plâtre, polystyrène		
Déchets traités dans le cadre d'une filière spécifique	Déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), déchets alimentaires, lampes, verre boisson		

Incidences négatives en matière de production de déchets

- **Mesures de réduction**

Les objectifs d'un chantier à faible impact environnemental tel que cela est prévu pour le chantier du projet sont notamment, d'une part, de réduire la production de déchets et, d'autre part, de favoriser leur réutilisation ou leur valorisation.

Une attention particulière sera portée aux différents leviers identifiés pour limiter la production de déchets à la source, à savoir :

- le choix des systèmes constructifs (composants préfabriqués notamment les aciers, calepinage, etc,
- le choix de matériaux et l'éco-conception des produits,
- la production de béton hors du site.
- la limitation des découpes sur chantier par un travail sur les dimensions des matériaux à mettre en œuvre par rapport aux dimensions des matériaux livrés.
- la vigilance sur les conditions de stockage pour éviter la dégradation des matériaux,
- la mise en place d'actions de sensibilisation,
- la reconnaissance des bonnes pratiques pour les entreprises intervenantes.

Les déchets d'emballage pourront par ailleurs être limités par le retour aux fournisseurs des palettes de livraison.

En matière de valorisation des déchets, les objectifs du chantier pour ce projet sont les suivants :

- Parvenir à la valorisation d'au moins 75 % (en masse) des déchets de chantier.
- Parvenir à plus de 70 % de déchets valorisés via une valorisation matière.
- Collecter 100 % des bordereaux de suivi des déchets réglementés (DIS, emballages) et 100 % des bordereaux de suivi des déchets non réglementés.

A proximité du chantier, la réalisation de plates-formes de regroupement des déchets permettra de recevoir les différentes bennes et conteneurs nécessaires au tri. Ces espaces seront conçus de manière simple et efficace avec de grands panneaux de signalisation pour faciliter le tri. Leur nettoyage et leur entretien seront assurés quotidiennement par un compagnon formé à cette tâche.

Les bennes seront bâchées et évacuées dès qu'elles sont remplies, aucun trop plein ne sera toléré.

Une zone spécifique aux déchets organiques sera installée auprès des cantonnements du personnel.

Un ensemble de bennes à ordures ménagères permettant le tri sélectif sera de plus mise en place à proximité des cantonnements.

Objets d'une règlementation particulière, les Déchets Dangereux, reconnaissables par les symboles de dangerosité spécifiques figurant sur les différents produits concernés seront obligatoirement séparés des autres déchets. Ces déchets seront collectés dans des bacs spécifiques. L'enlèvement de ces bacs sera réalisé directement sur le chantier par une société prestataire spécialisée.

Symboles de dangerosité apposés sur le conditionnement de certains produits dangereux

Les règles de tri des déchets de chantier seront rappelées dans les livrets d'accueil remis à chaque compagnon lors de son arrivée sur le chantier.

La « démarche chantier propre » qui sera rédigée et intégrée parmi les pièces contractuelles en annexe au dossier Marché des entreprises intervenant sur le chantier, reprendra les niveaux d'exigences souhaités sur ce projet ainsi que les prescriptions de la Maître d'Ouvrage en matière de gestion des déchets (tri, valorisation, etc) visant à réduire voire éliminer les nuisances à l'environnement.

Avant le démarrage des travaux, les entreprises intervenant sur le chantier devront élaborer un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED) afin de respecter les exigences réglementaires et environnementales du Maître d'Ouvrage. L'objectif pour chacune de ces entreprises est de répertorier et de quantifier tous les types de déchets qui seront générés sur le chantier afin d'en anticiper la gestion et d'en optimiser la valorisation.

L'entreprise proposera une filière de recyclage pour les déchets lors de la signature du marché.

- **Mesures d'évitement et modalités de suivi**

Les constructions à démolir sont peu nombreuses et de faible importance. Néanmoins, un suivi des déchets sera établi.

La dépollution préalable, l'amiante

Au chapitre 1.4. de l'étude il est exposé que des démolitions préalables de constructions existantes doivent intervenir. Ces démolitions doivent tenir compte de la présence d'amiante dans certaines parties des bâtiments. Ces démolitions feront donc l'objet d'un désamiantage préalable dans les conditions définies par la règlementation.
Des diagnostics amiante, plomb et termites ont été réalisées dans les constructions à démolir par la Société BTP CONSULTANTS et les modalités règlementaires ont été prises et seront mises en œuvre par la Maître d'Ouvrage.

4.1.1.10. Les incidences sur les circulations automobiles

- **Incidences**

L'activité d'un chantier implique nécessairement des mouvements quotidiens de camions (en accès et en sortie du site) susceptibles d'avoir un impact sur les conditions de circulation.

Tranche 1 : Volume de trafic poids-lourds
La tranche 1 est la plus importante en matière de travaux. La période de chantier engendrant généralement les flux poids-lourds les plus importants est la phase de terrassement.
Pour la tranche 1, le volume de matériau à évacuer est de 16 550 m^3 au total, soit 21 515 m^3 en tenant compte d'un foisonnement de 1,3. Ce volume correspond à environ 1 265 rotations de camions de 17 m^3.
En tablant sur une durée d'évacuation de 8 semaines, soit 40 jours d'évacuation, le flux serait d'environ 32 rotations par jour, soit 5 à 6 rotations par heure.
Pour mémoire, le flux poids-lourds/bus en situation actuelle à l'heure de pointe du matin est d'environ 170 véh/h sur la RD932, et de 75 véh/h sur la Rue de l'Abbé Niort.
En conséquence, le flux poids-lourd supplémentaire apparaît marginal par rapport au flux existant.
Il est à noter qu'environ la moitié du terrassement prévu en tranche 1 était déjà évacuée à la mi-septembre 2019.

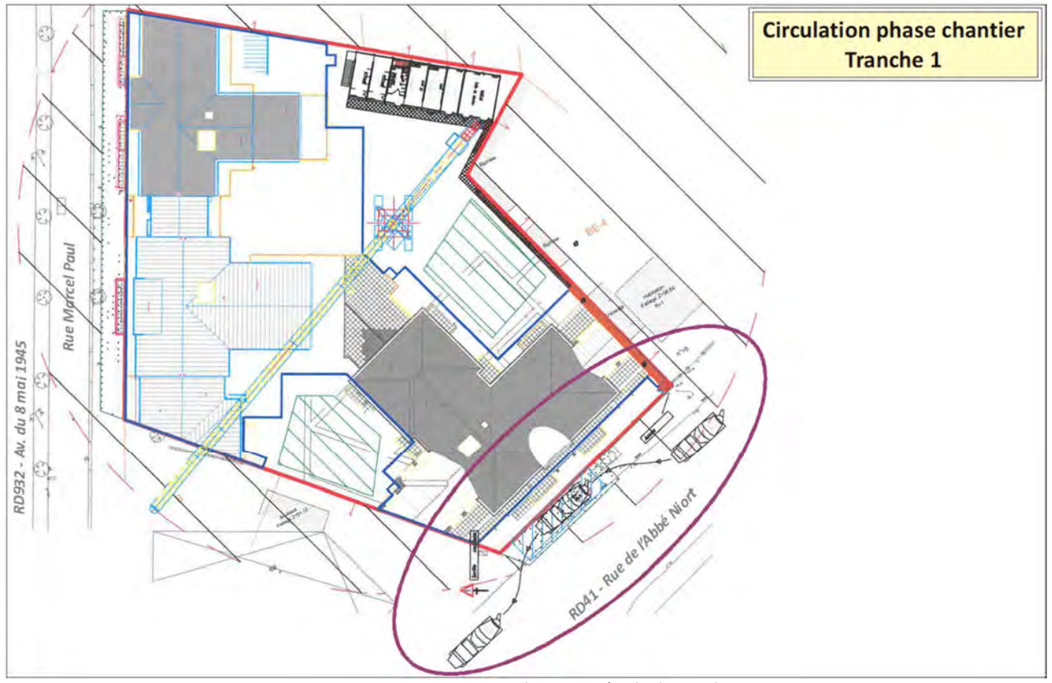
Tranche 1 : Accès au chantier
Le maître d'ouvrage applique une « démarche chantier propre » visant à limiter les nuisances, qui prévoit en particulier :
- le bâchage et le nettoyage des roues en sortie de chantier,
- une planification des approvisionnements sur la journée afin d'éviter les livraisons aux heures de pointe.

Pendant la tranche 1, l'accès au chantier se fera depuis la RD41 - Rue de l'Abbé Niort, dans le sens est-ouest.

Les deux carrefours sur la Rue de l'Abbé Niort de part et d'autre de cet accès permettent un demi-tour des camions dans de bonnes conditions si besoin :
- à l'ouest, carrefour Av. de la Div. Leclerc (RD932) x Rue de l'Abbé Niort,
- à l'est, carrefour Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Avenue Charles Floquet.

Un espace de stationnement sera aménagé pour les poids-lourds, de façon à ce qu'ils ne stationnent pas en pleine voie et ne gênent pas la circulation sur la Rue de l'Abbé Niort (cf. plan ci-dessous).
Compte-tenu du volume de trafic attendu et du principe d'accès envisagé, le trafic poids-lourds engendré pendant la phase de chantier ne devrait pas perturber les conditions de circulation dans le secteur.

Tranches 2 et 3
Les travaux des tranches 2 et 3 seront de moindre ampleur que ceux de la tranche 1, et le flux de poids-lourds engendré devrait donc être plus faible.



Source : Cositrex, septembre 2019, étude de circulation

Incidences faibles sur la circulation automobile aux abords du site

- **Mesures de réduction**

Les approvisionnements seront planifiés sur la journée afin d'éviter les livraisons aux heures de pointe ou à des heures susceptibles de créer des nuisances en périphérie du site. Cette planification se fera lors de la préparation du chantier.

4.1.1.11. Les incidences sur les circulations douces

- **Incidences**

L'accès du chantier sera formellement interdit au public, ainsi qu'aux personnes ne satisfaisant pas aux règles de sécurité (casque, chaussures de sécurité, etc.).

Réalisés dans l'enceinte du site, les travaux nécessaires pendant la phase chantier n'auront pas d'incidence sur la circulation des piétons et des vélos aux abords du site.

Incidences faibles sur les circulations douces

- **Mesures de réduction**

L'organisation du chantier est conçue de façon à limiter le plus possible les encombrements sur la chaussée et un dispositif de signalement spécifique provisoire sera mis en place en cas de modification de l'utilisation des trottoirs.

4.1.1.12. Les incidences sur les transports en commun

- **Incidences**

Compte tenu du volume du trafic attendu et du principe d'accès envisagé, les conditions de desserte par les transports en commun ne seront pas impactées.

Absence d'incidence sur les transports en commun

4.1.1.13. Les incidences sur le patrimoine

- **Incidences**

Le site du projet est situé dans le périmètre de protection de l'Eglise Saint Nicolas, mais n'est pas situé dans son champ de visibilité (voir paragraphe 3.9.2.).

Absence d'incidence sur le patrimoine

4.1.1.14. Les incidences en termes d'émission de bruit et de vibration

- **Incidences**

L'activité des chantiers tels que ceux prévus pour la réalisation du projet créera inévitablement des désagréments d'ordre acoustique et/ou vibratoire pour les riverains et les personnes fréquentant l'environnement proche du site. Néanmoins, l'intensité et la fréquence de ces désagréments seront différentes selon les travaux réalisés.

La phase de travaux est prévue de mi 2019 à fin 2023.
D'après l'étude de trafic de Positrex du 12-09-2019, lors de la phase de terrassement, le flux des poids lourds du chantier dans les rues alentour « apparaît marginal par rapport au flux existant » (5 à 6 rotations de camions d'évacuation des déblais par heure contre 170 véh/h sur la RD932 et 75 véh/h sur la rue de l'Abbé Niort en termes de flux de poids lourds). Par conséquent, l'impact sonore de la modification du trafic dans le quartier lié au chantier sera négligeable.
Par contre, les activités de chantier deviendront en soi une source sonore importante, et auront un impact acoustique non négligeable sur les riverains les plus proches.
Notons que le Promoteur a élaboré une charte chantier qui liste les bonnes pratiques à respecter pour limiter les nuisances.

Incidences négatives temporaires sur l'environnement acoustique

- **Mesures de réduction**

La charte chantier propre a pour but de mettre en œuvre les mesures nécessaires permettant de limiter les nuisances du chantier.
Les horaires de chantier et le plan de circulation seront déterminés lors de la préparation de chantier afin de limiter les nuisances sonores et diffusés auprès des habitants et riverains. Les entreprises ont obligations de communiquer à leurs fournisseurs ces informations.

Le marteau-piqueur, matériel le plus bruyant à la source, s'entend bien souvent le plus de l'extérieur, et est trop souvent utilisé.
Pour réduire ses nuisances, il est prévu :

- D'utiliser un marteau-piqueur insonorisé. L'émission sonore est réduite à 100 dB au lieu de 120dB. Le bruit sera alors comparable aux appareils les plus bruyants d'un chantier, et non largement supérieur.
- De réaliser les piquages des défauts du béton dans des délais courts, le lendemain de la mise en oeuvre, afin de réduire la puissance de l'impact et les temps d'intervention, donc le temps d'utilisation du marteau-piqueur.
- D'utiliser, de préférence, du matériel électrique ou hydraulique plutôt que pneumatique, à performances égales. En effet, le matériel pneumatique est équipé d'un compresseur à moteur thermique qui est source de bruit continue et importante. L'utilisation d'un matériel électrique permet d'abaisser d'environ 5 dB le niveau de bruit.
- D'utiliser du matériel récent et bien entretenu.

Les nuisances acoustiques liées à la centrale à béton peuvent être réduites de manière suivante :

- Un capotage du rayon raclant avec des plaques de néoprène permet une réduction des émissions de 10 dB (A).
- L'emploi d'une masse en caoutchouc pour décoller le béton de la cuve ou trémie doit être fait. Les masses en caoutchouc évitent, à l'opérateur et au voisinage, d'entendre un bruit métallique "sec".

=> L'aiguille vibrante est également source de bruit. Il est préférable d'utiliser des aiguilles vibrantes silencieuses électriques.

=> Une bonne organisation de chantier peut permettre, à coût réduit, de limiter les émissions sonores :

- Utilisation en simultané tous les équipements bruyants. En effet, lorsque deux sources de bruit de même intensité sont créées en même temps, le niveau sonore n'est augmenté que de 3dB. Ainsi, par cette méthode, on parvient à obtenir des plages horaires à nuisances acoustiques réduites (méthode nécessitant une programmation des tâches bien planifiées).
- Placer des écrans aux abords du chantier. Cela peut se traduire par la mise en place de bungalows entre le chantier et ses alentours.
- Construire des bâtiments ou des parties de bâtiments situés en bordure de chantier en priorité permet de faire écran aux constructions de l'intérieur du chantier.

Il existe d'autres techniques visant à limiter les émissions sonores :

- Utiliser du béton autoplaçant.
- Remplacer les écrous à ailettes traditionnels des banches par des écrous vissés avec des clés dynamométriques. Cette technique est aujourd'hui largement employée sur les chantiers de bâtiment.
- Préférer l'usage de talkies-walkies pour pouvoir diriger les manœuvres du grutier plutôt que hausser la voix.
- Eviter de faire rentrer les camions en marche arrière sur chantier pour limiter les bruits de klaxon. Si possible, prévoir une zone de demi-tour à l'intérieur du chantier.
- Une grue avec des moteurs en partie basse sera privilégiée.
- Le système de serrage des banches facile type manuel est mieux que l'utilisation des marteaux pour la fermeture.

Niveau acoustique en limite de chantier
Le niveau acoustique maximum en limite de chantier (hors dispositifs sonores de sécurité) est de 75 dB(A), ce qui correspond, pour différentes distances de source, à des niveaux de puissance sonore limite de source de :

Distance à la source émettrice (m)	5	10	15	20	25
Puissance sonore limite émise en dB (A)	100	106	109	112	114

Niveaux sonores des outils et des engins
Les niveaux sonores (pression acoustique) des engins et outils utilisés sur le chantier (hors dispositifs sonores de sécurité) seront inférieurs ou égaux à 80 dB (A) à 10 m de l'engin ou de l'outil (ce qui correspond à un niveau de puissance sonore de l'engin à la source de 115 dB [A]).

4.1.1.15. Les incidences en termes d'émission de lumière

- **Incidences**

Les activités de chantier du projet nécessiteront principalement en hiver, l'utilisation de sources lumineuses supplémentaires à celles existantes aux abords du site, en bordure des voies publiques, pour éclairer la zone du chantier.

Les nuisances potentielles liées à l'usage de ces sources lumineuses additionnelles pendant le chantier concernent aussi bien la faune et la flore que les riverains autour du projet.

Toutefois, ces nuisances seront limitées au sens où une attention particulière sera portée quant à :
- la localisation des éclairages nécessaires,
- l'orientation des éclairages nécessaires.

Incidences lumineuses limitées

4.1.1.16. Les incidences sur les biens matériels

Aucun bien matériel ne subira d'effet notable durant le chantier du projet, les démolitions intervenant préalablement.

Absence d'incidence sur les biens matériels

4.1.1.17. Les incidences sur la santé humaine

Ces impacts sont indissociables de ceux sur la qualité environnementale des sols, sur la qualité de l'air, sur l'environnement acoustique, etc, ces thématiques étant en rapport plus ou moins étroit et direct avec la santé humaine.

Pour la phase chantier, ces différentes thématiques étant abordées par ailleurs dans la présente étude, ce chapitre ne reprend pas les effets et les mesures prévues indiquées dans les chapitres correspondants.

Il est important de préciser que le coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé (S.P.S.) missionné par le Maître d'Ouvrage participera à l'organisation du chantier et veillera à son bon déroulement afin de minimiser les risques d'accidents sur le personnel. Ce dernier sera informé et sensibilisé sur les risques du chantier et comment les éviter.

Incidences négatives limitées sur la santé humaine

4.1.1.18. Les dépenses estimatives pour la mise en œuvre des mesures prévues durant la phase opérationnelle

A ce stade des études, les dépenses estimatives pour la mise en œuvre des mesures prévues pour la phase opérationnelle sont intégrées au coût du projet et peuvent être difficilement être individualisées. Le coût des mesures en phase d'exploitation figure au chapitre 4.1.2.18. de la présente étude.

4.1.2 LES INCIDENCES DURANT LA PHASE D'EXPLOITATION

4.1.2.1. Les incidences du projet sur le climat et la vulnérabilité du projet au changement climatique

- **Contexte**

Comme le montrent en détail les données et les illustrations figurant dans le §. 4.1.1.1, les experts internationaux évaluent, que d'ici à 2050, l'augmentation de la température moyenne sera probablement supérieure à + 2°C et conduire à un réchauffement de l'ordre de +4,8°C à l'horizon 2100 à l'échelle mondiale (GIEC, 2014).

D'après les scénarii les plus probables, les modifications climatiques suivantes sont attendues sur le territoire francilien :
- une forte augmentation des températures tant en période estivale qu'hivernale ;
- un changement des rythmes de précipitation avec une diminution des niveaux de pluie en été et la multiplication d'évènements de précipitations intenses ;
- une forte baisse du nombre de jours de gel et un recul des jours froids sur le territoire.

- **Incidences**

Les incidences liées à la conception du projet
Le projet n'est ni d'ampleur ni de nature à bouleverser les conditions climatiques générales actuelles qui prévalent en proche couronne de l'Ile-de-France.

Comme le montre le chapitre 1.3.2.2. de l'étude, le projet a été conçu en intégrant des jardins largement plantés.
La densité végétale qui sera développée sur le site à travers la réalisation du projet paysager prévu est un facteur favorable à la diminution de l'effet d'îlot de chaleur urbain

Les besoins en chauffage sont réduits grâce au raccordement au réseau de chaleur.

Incidences positives en terme de conception au regard de la vulnérabilité au changement climatique

4.1.2.2. Les incidences sur la qualité de l'air

- **Incidences**

L'évaluation des incidences du projet sur la qualité de l'air a été réalisée dans le cadre du Volet « air et santé » rédigé par le bureau d'études TECHNISIM, cette étude s'appuyant notamment sur la méthodologie définie dans la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air.

La méthodologie utilisée par le bureau d'études, à savoir la méthodologie COPERT (dans sa version 5), a permis d'estimer les émissions de polluants liés aux trafics routiers pour chaque section de voirie figurant dans le domaine d'étude retenu et pour chacune des différentes situations établies préalablement par URBACONSEIL pour l'appréciation différenciée des incidences du seul projet objet de la présente étude à l'horizon 2023, à savoir la situation « au fil de l'eau » et la situation projetée.

Les résultats de ces estimations, établies sur la base des trafics routiers estimés par le bureau d'études COSITREX montrent que le projet n'aura aucun impact significatif sur la qualité de l'air.

Incidence non significative sur la qualité de l'air

4.1.2.3. Les incidences sur les sols et la qualité environnementale des terres

- **Incidences**

Le projet n'intègre pas d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (I.C.P.E.) de nature à engendrer un impact sur les sols et la qualité environnementale des terres présents sur le site.

En outre, il convient de rappeler que le projet comporte un projet paysager s'appuyant sur une palette végétale dont les essences ont également été choisies pour leur capacité à faire l'objet d'un entretien aisé sachant que l'usage de tout produit phytosanitaire sera proscrit.

Absence d'incidence négative sur les sols et la qualité environnementale des terres

4.1.2.4. Les incidences sur les eaux souterraines

- **Incidences et mesures d'évitement**

D'après les données géologiques du site, le sous-sol sera impacté par la nappe superficielle contenue dans les formations des Sables de Monceau et les Marnes à Pholadomyes.
Lors de l'étude géotechnique au stade G2 AVP réalisée en mars 2018, le bureau d'étude ATLAS Géotechnique a mesuré un niveau de nappe entre 6,50 et 8,90 m de profondeur, soit entre +39,20 et +41,20 m NGF.

Ainsi, sur la base des investigations et des calculs, il est possible de définir que :

- En phase d'exploitation, la Maitrise d'Ouvrage devra prévoir de protéger son sous-sol jusqu'à la cote de récurrence souhaitée. Au-delà, il devra être rendu inondable ;
- A titre d'exemple, en cas de protection fixée pour une récurrence décennale, le niveau de la nappe pourra atteindre une cote de +42,54 m NGF (EH), soit environ 0,60 m au-dessus de la cote du plancher bas du second niveau de sous-sol ;
- En fonction de la cote de protection, le plancher bas du sous-sol devra être dimensionné pour reprendre les sous pressions hydrostatiques ;
- Au-delà de la cote de protection, le Maitre d'Ouvrage devra prévoir la mise en œuvre d'un dispositif d'inondation de son sous-sol à l'aide de cheminées de décompression (ou évents) et/ou de barbacanes ;
- Dans le cas de fosses enterrées situées sous le niveau de la cote de protection envisagée, celles-ci devront être cuvelées et dimensionnées pour reprendre les sous-pressions de la nappe ;
- La mise en œuvre de cette protection devra respecter les préconisations du DTU 14.1.

Incidences négatives réduites par les mesures mises en place

4.1.2.5. Les incidences en matière d'assainissement et sur les eaux superficielles

- **Contexte**

Le terrain faisant l'objet de l'opération de construction est aujourd'hui urbanisé. L'angle de la rue Marcel Paul et de la rue de L'Abbe de Niort est occupé par une station-service. Le nord et l'est de l'opération sont des parcelles privatives (maisons de ville). Une parcelle centrale est aujourd'hui libre de toute construction, ce qui n'était pas le cas en 2008 (probablement ancienne station-service + garage).Le nord-ouest est occupé par un garage d'achat-vente de voitures d'occasions.

Le site est desservi par un réseau d'assainissement séparatif. Les eaux de l'ensemble du site, que ce soit la station-service, le garage automobile ainsi que les maisons existantes, sont collectées via un réseau d'eaux pluviales sous voirie et bâtiments afin de rejoindre différents points de raccordement au réseau d'assainissement public sur la rue de l'Abbé de Niort et de la rue Marcel Paul.

Aujourd'hui aucune limite de rejet n'est effectuée dans le réseau et aucune mesure de rétention des eaux n'est fonctionnelle. Les rejets s'effectuent dans différents points de raccordement dans le réseau public existant au droit de la rue de l'Abbé de Niort et la rue Marcel Paul.

- **Incidences**

Situation actuelle
La situation actuelle, ne présente pas d'effet direct ou indirect sur les eaux superficielles et souterraines. En effet, les réseaux d'assainissement étant étanches, et raccordés au réseau d'assainissement existant, aucun déversement d'eaux pluviales ou d'eaux usées ne sont rejetées dans le milieu naturel directement. Il est cependant possible que des déversements accidentels ou chroniques se fassent par des défauts locaux au sein du réseau, dû à la vétusté du réseau par exemple et aux activités présentes sur le site (garages et locations automobiles).

Concernant le risque inondation et la saturation des réseaux d'assainissement, la situation actuelle ne répond pas aux réglementations en vigueur, à savoir l'article 4 du PLU de la ville du Blanc-Mesnil concernant les rejets d'eaux pluviales. Aucune limitation de débit et ouvrages de rétention n'est réalisée aujourd'hui. Par conséquent, lors de fortes précipitations les eaux pluviales viennent charger les réseaux existants sans aucune mesure compensatoire.
Le site en situation actuelle présente des places de stationnements en surface et des activités susceptibles de polluer le milieu, avec des risques de pollution chronique et accidentelle évidents. En effet les huiles ou hydrocarbures accumulés sur les surfaces imperméables peuvent rejoindre le milieu naturel, dans le cas de défaillance du réseau notamment.

De ce fait, nous pouvons d'ores et déjà, indiquer que le futur projet aura pour effet d'améliorer la situation sur plusieurs points majeurs vis-à-vis de la gestion de l'eau. En effet le projet permettra de :

- Limiter les débits d'eaux pluviales à l'exutoire (10 l/s/ha dans les réseaux EP existants) ;
- D'adopter des mesures compensatoires liées à l'imperméabilisation du site (ouvrages de rétention pour une pluie de 48 mm/2h) ;
- Adopter des traitements de pollution chronique adaptés au projet (décantation par végétaux et décanteur classique).

Situation de référence au fil de l'eau
Comme étant dit précédemment la situation future au droit du terrain, serait globalement la même que celle décrite ci-dessus dans le chapitre ci-dessus. Les rejets d'eaux pluviales et d'eaux usées s'effectueraient dans les réseaux existants, au droit de la rue du 8 mai 1945 et de la rue de la Défense du Bourget. Les impacts sur les

eaux superficielles et souterraines seraient donc limités, du fait de l'étanchéité des réseaux et du rejet en station d'épuration pour un traitement adéquate.
Cependant, nous pouvons affirmer que dans la situation future, les réseaux publics seront de plus en plus saturés (du fait de la croissance et de l'augmentation globale du nombre d'habitants), le réseau présenterait des signes de vétusté de plus en plus évidents et le risque de pollution accidentelle serait également augmenté.
Même si les nouveaux projets de constructions ou de réhabilitation concernés par le bassin versant hydraulique, seraient soumis à une règlementation plus stricte en matière de gestion des eaux (article 4 du PLU et compatibilité avec le SDAGE), globalement les débits dans les réseaux existant seront de plus en plus importants et les risques d'inondation seront bien évidemment augmentés.
Donc exactement que pour la situation actuelle, le projet LNC permettra localement d'améliorer la situation, notamment vis-à-vis du risque inondation et de la saturation des réseaux à l'exutoire.

En situation future
Le projet retenu, en matière de gestion des eaux, est compatible avec le règlement d'urbanisme de la commune. L'assainissement du projet a été retenu afin de limiter au maximum les impacts de ce dernier sur la ressource en eau et notamment sur le risque inondation. La gestion des eaux retenue sur l'opération est compatible avec les documents de SDAGE Seine-Normandie et SAGE et leurs orientations.
En effet, il est envisagé de retenir les eaux pluviales, dans des bassins de rétention étanches et dimensionnés conformément au PLU de la ville, à savoir:- 42 mm/m²/h – rejet 10 l/s/ha.

Il n'est pas préconisé d'infiltrer les eaux à la parcelle, compte tenu de plusieurs contraintes liées à la nature et caractéristiques du sol, à savoir :

- Le sol présente une couche de gypse antéludien non favorable à l'infiltration du fait d'une potentielle dissolution ;
- Le sol présente une perméabilité trop faible pour pouvoir avoir une gestion à la parcelle garantie, surtout en période hivernale ;
- Le site présente sans aucun doute des sources de pollution diffuses, du fait de la présence d'activités mécaniques et automobiles.

En ce qui concerne le traitement des eaux pluviales en phase d'exploitation, le projet ne présentera pas de sources de pollutions particulières, si ce n'est le risque de déversement d'huiles ou d'hydrocarbures, en particulier dans les parkings en sous-sol. Par conséquent le traitement le plus adapté, est une décantation des eaux par des regards munies de décanteur classique de 30 cm afin d'avoir un abattement de matières en suspension optimal.

Comme étant dit précédemment, le coefficient d'imperméabilisation va légèrement augmenter sur le site.
Le tableau ci-dessous, présente les débits de pointe générés par le projet (Tranches 1, 2 et 3) dans la situation future. Le coefficient d'imperméabilisation est estimé à 0.7, compte-tenu de la tranche 3 non définie.

Evolution des débits de pointe au droit du projet (tranches 1, 2, 3)

METHODE RATIONNELLE			durée de retour de la pluie				
impluvium			10 ans	20 ans	30 ans	50 ans	100 ans
surface du bassin versant (ha)			0.8900	0.8900	0.8900	0.8900	0.8900
chemin hydraulique le plus long (km)			0.058	0.058	0.058	0.058	0.058
dénivelé du bassin versant (m)			0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
pente moyenne du bassin versant (m/m)			0.0103	0.0103	0.0103	0.0103	0.0103
tc Ventura (h)			0.12	0.12	0.12	0.12	0.12
tc Passini (h)			0.09	0.09	0.09	0.09	0.09
valeur de tc retenu (h)			**0.10**	**0.10**	**0.10**	**0.10**	**0.10**
	a Le Bourget		8.603	10.56	11.745	13.176	15.317
	b Le Bourget		-0.701	-0.725	-0.738	-0.752	-0.772
	t (mn)		6.09	6.09	6.09	6.09	6.09
	T retenu (min)		6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
	i10(mm/h)		147.00	172.84	187.81	205.48	230.46
	PX10 (mm)		14.93	17.56	19.08	20.87	23.41
	S (ha)		0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
avant projet	C		0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
	Qavant projet		*0.109*	*0.128*	*0.139*	*0.153*	*0.171*
après projet	C		0.70	0.70	0.70	0.70	0.70
Méthode rationelle	**Qpointemax (m3/s)**		**0.25**	**0.30**	**0.33**	**0.36**	**0.40**
Méthode Caquot brute	**Qbrutemax (m3/s)**		**0.29**	**0.36**	**0.40**	**0.45**	**0.53**
coefficient d'allongement	M		0.800	0.800	0.800	0.800	0.800
coefficient correcteur	m		1.965	2.023	2.056	2.092	2.145
Méthode Caquot corrigé	**Qpointemax (m3/s)**		**0.5698**	**0.7267**	**0.8256**	**0.9491**	**1.1408**

Source : étude de gestion des eaux Envir'eau Conseils, août 2019

Par conséquent, nous pouvons déjà affirmer que la situation future avec le projet présente un impact négatif sur les débits générés sur le site, si aucunes mesures compensatoires n'est adoptée pour le projet.

- **Mesures**

Le dimensionnement des ouvrages de rétention prévus pour la tranche 1 et pour la tranche 2, correspondent à une pluie de retour 100 ans, d'après les calculs du bureau d'étude et selon la méthode des pluies (présentée au paragraphe 7.2.5.8.) avec les coefficients de Montana à la station du Bourget. Par conséquent le projet aura une incidence positive sur les débits de pointes pour le bassin versant hydraulique correspondant à la surface d'emprise du projet.
Au-delà d'une pluie de retour 100 ans, les ouvrages de régulations, seront saturés et une surverse par trop plein s'établira dans les réseaux existants au droit de la rue du 8 mai 1945 et de la rue de la Défense du Bourget.

Simulation des débits de surverse générés par le projet après saturations des ouvrages :
En utilisant la méthode des pluies et avec les coefficients de Montana issus de la station du Bourget, pour des durées de retour 20 ans, 50 ans et 100ans, le calcul des débits de surverses générés par le projet après saturation des ouvrages hydrauliques prévus a été réalisé.
D'après les calculs et selon cette méthode, les rétentions prévues, seront dimensionnées pour une pluie de retour 100ans. Par conséquent selon cette approche, aucune surverse ne sera générée par les deux tranches.

Pollution accidentelle
En cas de pollution accidentelle qui n'aurait pas pu être évitée, des mesures devront être prises. Il faut tenir compte du caractère évolutif de la situation et assurer une collecte certaine des informations afin de permettre un suivi de la pollution.
Les services de l'État (ARS et Police de l'eau) devront être avertis. Tout incident entraînant une dégradation du rejet sera immédiatement porté à la connaissance du service chargé de la police de l'eau qui préconisera, le cas échéant des mesures de sauvegarde.
Les terres souillées seront excavées et envoyées dans un centre de traitement approprié.
En cas de diffusion de pollution dans le réseau projeté, il est prévu un obturateur en amont du raccordement de façon à confiner la pollution, afin de pouvoir la traiter, le plus rapidement possible.
Le risque de pollution de la nappe étant élevé, du fait de la présence de cuve d'hydrocarbure et d'activités automobiles, il n'est pas prévu d'infiltrer les eaux directement dans le sol. Les ouvrages de rétention seront enterrés et étanches. De ce fait la pollution accidentelle sera traitée dans l'ouvrage directement via un regard de visite.

Augmentation des débits à l'aval
En période de temps sec ou de faibles précipitations, le rejet des eaux pluviales se fera dans les bassins de régulations avant rejet dans le réseau existant à 10 l/s/ha. Par conséquent les débits à l'aval du projet, et notamment dans le réseau d'assainissement, seront très faiblement impactés par le projet.
Les volumes de rétention prévus pour les deux tranches correspondent à une pluie d'occurrence 100 ans. De ce fait, aucune surverse ne s'effectuera pour des pluies d'occurrences inférieures à la pluie de projet et aucun débordement ne sera effectué dans le réseau EP existant au droit des points de raccordements.

Milieu physique
L'aménagement projeté n'est pas d'une taille ou d'une nature telle qu'il puisse avoir un impact sur la climatologie locale ou globale. Aucune mesure n'est envisagée.
Lors de la phase d'exploitation aucun mouvement de sol ne sera entrepris. La structure des sols ne sera donc pas impactée. Aucune mesure n'est donc envisagée.

Eaux superficielles
Le rejet des eaux pluviales en phase d'exploitation, se fera dans le réseau départemental existant, au droit de la rue du 8 mai 1945 et de la rue de la Défense du Bourget. Le gestionnaire du réseau donnera son autorisation de raccordement et de rejet au moment de l'instruction du permis de construire.
La gestion des eaux pluviales est conforme au Plan Local d'Urbanisme ainsi qu'aux contraintes du département en termes de dimensionnement et de dispositif. Des bassins de rétention étanches permettront de décanter et de tamponner les eaux en amont du raccordement.
Aucun rejet ne s'effectuera dans le milieu superficiel.

Aspects quantitatifs
L'exploitation de l'aménagement ne génère aucun rejet ni prélèvement dans les eaux souterraines. Aucun effet n'est donc attendu. Aucune mesure n'est préconisée.

Aspects qualitatifs
L'exploitation de l'aménagement ne génère aucun rejet dans les eaux souterraines. Aucun effet n'est donc attendu. Aucune mesure n'est à mettre en place.

Usages de l'eau
Aucun changement ne sera engendré par la réalisation du projet sur les usages de l'eau (loisirs, alimentation en eau potable,…). Aucune mesure n'est donc nécessaire.

Incidences négatives sur l'assainissement et les eaux superficielles, mais réduites par les mesures

4.1.2.6. Les incidences en matière d'eau potable

- **Incidences**

Le projet aura pour effet de créer une nouvelle demande en eau potable distribuée depuis le réseau public dans ce secteur. Cette demande d'eau potable proviendra notamment des éléments suivants contenus dans le projet :
- des sanitaires,
- du réseau incendie,
- de l'arrosage des différents espaces verts.

Création d'une nouvelle demande en eau potable

4.1.2.7. Les incidences en matière de biodiversité

- **Incidences**

Incidences sur les zones humides
Le projet n'a pas d'incidences sur les « zones humides » protégées par le Code de l'Environnement, le site sur lequel il s'implante n'étant localisé ni dans une zone humide déjà reconnue et délimitée, ni dans une des enveloppes d'alerte laissant présager une probabilité de présence d'une zone humide

Incidences sur les différentes zones naturelles protégées et les ZNIEFF
Le site ne fait partie d'aucun type d'espace naturel sujet à une protection réglementaire en faveur de la biodiversité (Parc National, Parc Naturel Régional, Réserve naturelle, Réserve biologique, Arrêté préfectoral de Protection de Biotope, d'Habitat Naturel ou de Site d'Intérêt Géologique, site RAMSAR, etc).
Il est également localisé à des distances relativement importantes des zones NATURA 2000 et des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique ou Floristique les plus proches, suffisamment pour ne pas avoir d'influence sur les populations locales des espèces animales et/ou végétales ayant justifié la classification ou la désignation de ces zones avec lesquelles par ailleurs il n'entretient pas d'affinités écologiques particulières. Les espaces séparant le site de ces différentes zones, et notamment de la zone Natura 2000 la plus proche, sont très fortement urbanisés limitant ainsi fortement les échanges biologiques.

Le projet n'a donc pas d'incidences auprès des différentes zones naturelles protégées et des Z.N.I.E.F.F. recensées.

Incidences sur les continuités écologiques
En se référant aux données du Schéma Régionale de Cohérence Ecologique (S.R.C.E.) d'Ile-de-France, il apparaît que le site n'est pas localisé sur un axe de déplacement privilégié pour les animaux. Compris dans un tissu urbain très dense, le projet n'est pas situé sur une continuité particulière. De plus, le suivi ornithologique montre une diversité avifaunistique limitée, l'absence de regroupement d'oiseaux important et des mouvements d'oiseaux très limités, y compris en période de migration. Le projet n'est donc pas de nature à porter atteinte aux continuités écologiques. Il n'est pas non plus situé sur un site présentant des enjeux pour le déplacement des oiseaux.

Incidences sur la faune et la flore
En l'état actuel, le site des projets immobiliers rue Marcel Paul et rue de la Défense du Bourget présente un très faible intérêt écologique. Les espaces « verts » se limitent à des friches, des jardins plantés et des zones rudérales sur les trottoirs. La faible abondance de fleurs limite la présence des insectes. Par la présence d'axes de transports importants et un milieu rudéral souvent remobilisé, le site est favorable aux espèces invasives qu'il conviendra d'éliminer. Les projets en cours n'auront aucun impact sur l'environnement déjà très dégradé.

Absence d'incidence en matière de biodiversité

- **Mesures**

A la suite de l'étude faune-flore continuités écologiques menée par EEC CONSEILS, le maître d'Ouvrage a décidé la mise en œuvre des mesures suivantes :
- La suppression des espèces invasives ou des espèces susceptibles de l'être (espèces exotiques) des projets paysagers, le plan paysager est revu dans la mesure du possible,
- La plantation de fleurs et d'arbustes à fleurs mellifères dans la mesure du possible (bacs à fleurs entretenus, bosquets arbustifs, treillage + lierre),
- L'installation d'hôtels à insectes.

L'analyse des impacts et mesure est développée dans l'étude faune flore au chapitre « VII Conclusions et préconisations ».

4.1.2.8. Les incidences sur le paysage

Le projet architectural et son insertion dans le paysage sont décrits au chapitre 1.3.2.2. de la présente étude d'impact. Le projet s'inscrit dans une logique de renouvellement urbain de l'entrée dans la ville de Blanc Mesnil.

Incidences positives sur le paysage

4.1.2.9. Les incidences en matière de déchets

- **Incidences**

L'exploitation des différentes surfaces du projet génère différents types de déchets, principalement des ordures ménagères (O.M.), des emballages et du verre (ainsi que des déchets d'entretien des espaces verts ou bien encore des Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (cartouches, toners d'impression, produits électriques et électroniques, etc)).

- **Mesures**

Chaque hall dispose de son local d'ordures ménagères, dimensionné de façon à rendre le déplacement des conteneurs aisé. A l'extérieur de chaque local OM se trouve un espace de pré-collecte donnant directement sur la rue et permettant le ramassage des ordures par les services dédiés.

Incidences négatives en matière de production de déchets produits, mais réduites par les mesures

4.1.2.10. Les incidences sur les circulations automobiles

- **Incidences**

Les incidences du projet sur les conditions de circulations du secteur ont été appréciées dans le cadre d'une étude technique spécifique réalisée par la société COSITREX, spécialisée dans les problématiques relatives aux déplacements.
Afin de pouvoir apprécier justement ces incidences, COSITREX a réalisé une simulation des trafics automobiles pour la situation au « fil de l'eau » (situation à l'horizon de livraison du projet, soit en 2023, mais SANS celui-ci), d'une part, et pour la situation projetée (situation également à l'horizon de livraison du projet mais cette fois AVEC celui-ci), d'autre part, avant de comparer les résultats ainsi obtenus.
Il est important de préciser que les simulations de trafics ont tenu compte des projets de travaux concernant des infrastructures routières dans un large périmètre d'étude susceptibles d'avoir une influence sur les niveaux de trafics des voies prises en compte dans l'étude réalisée par COSITREX.

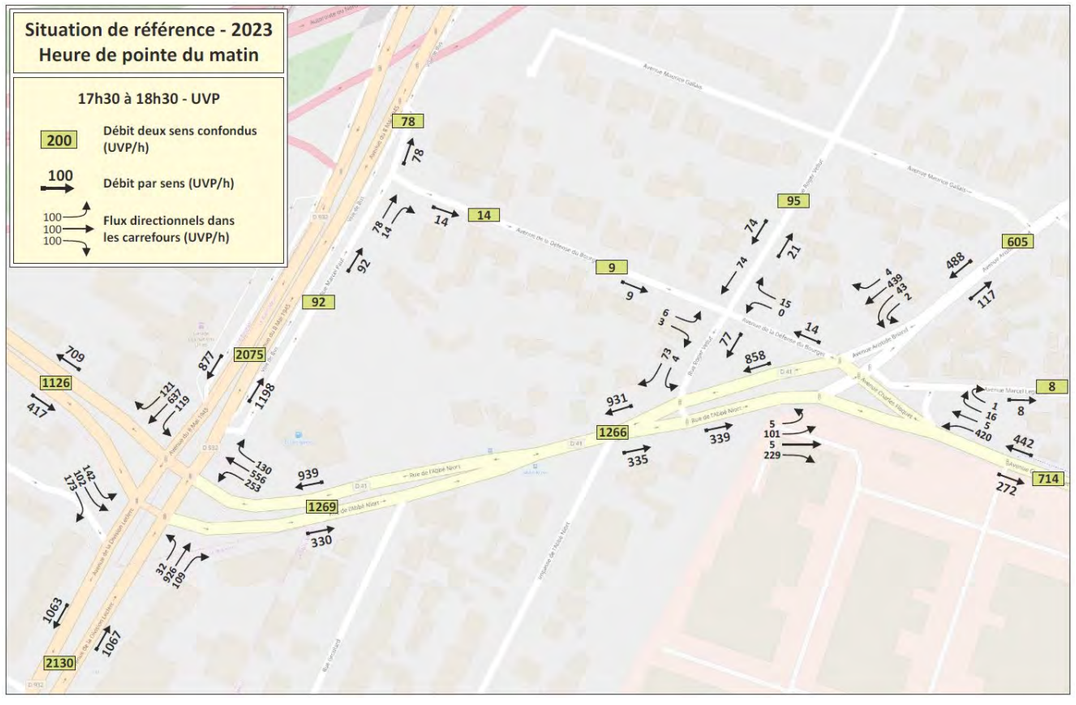
Situation de référence
En l'absence d'éléments précis sur le calendrier de réalisation des projets identifiés, il a été considéré que ces projets seraient réalisés à 50% à l'horizon de la situation de référence.

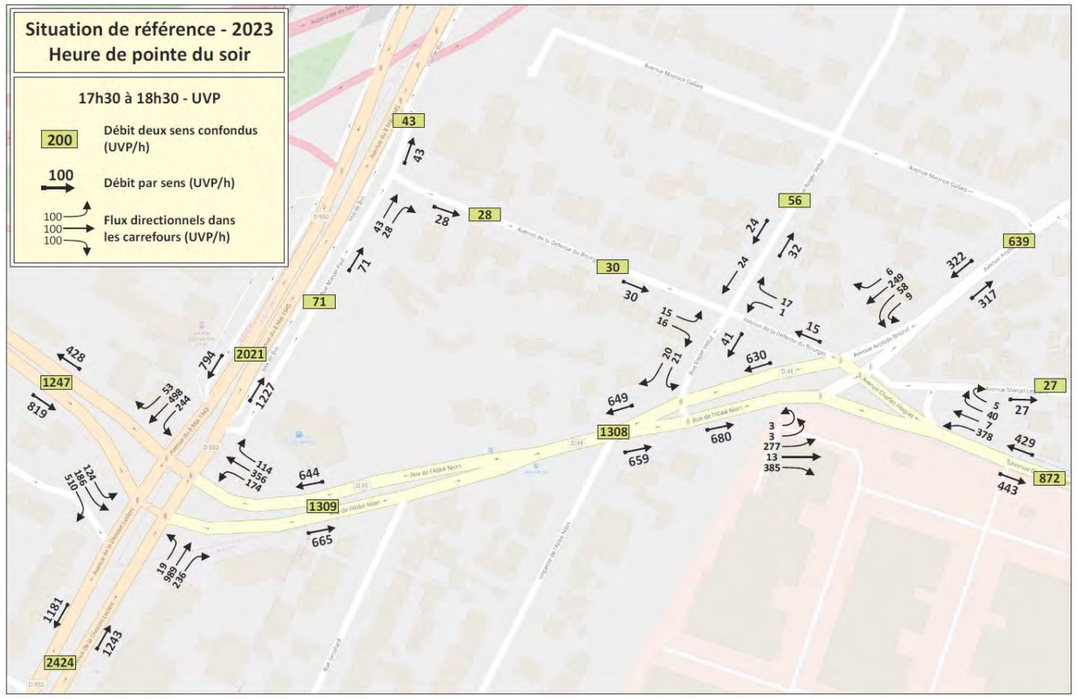
L'évolution du trafic engendrée par ces projets dans le secteur à cet horizon a été évaluée :
- pour le projet du quartier Bienvenue-Gare au Bourget, sur la base de l'étude de circulation réalisée dans le cadre du projet,
- pour les autres projets au Blanc-Mesnil, sur la base du programme de logements, de la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail, et du lieu de travail des habitants du Blanc-Mesnil.

À l'heure de pointe du matin, le trafic engendré devrait représenter :
- environ 90 UVP/h sur la RD41 (Rue de l'Abbé Niort / Avenue Aristide Briand) en direction de l'ouest,
- environ 100 UVP/h en direction du sud et 30 UVP/h en direction du nord sur la RD932.

À l'heure de pointe du soir, le trafic engendré devrait représenter :
- environ 50 UVP/h sur la RD41 (Rue de l'Abbé Niort / Avenue Aristide Briand) en direction de l'est,
- environ 35 UVP/h en direction du sud et 110 UVP/h en direction du nord sur la RD932.

Les cartes ci-après présentent le volume de trafic estimé sur les voies du secteur à l'horizon de la situation de référence.





Le projet prévoit la réalisation de 338 logements, d'un local pour une activité de location de voiture en remplacement de l'agence de location existante, et d'un parking de 350 places.
Le parking comportera deux accès, Rue Marcel Paul et Rue de l'Abbé Niort.
Les entrées et les sorties ne pourront se faire qu'en tourne ces accès.

La génération de trafic aux heures de pointe sera principalement constituée des déplacements domicile-travail des futurs habitants du programme.

Elle peut être estimée de la façon suivante
- à l'heure de pointe du matin, émission de 113 UVP/h,
- à l'heure de pointe du soir, attraction de 95 UVP/h.

Ce volume de trafic est peu élevé. Son impact sur les carrefours environnant devrait rester modéré, et ne pas perturber leurs conditions de fonctionnement.
En ce qui concerne les accès des parkings, les entrées se faire dans de bonnes conditions, avec de faibles temps d'attente.

Incidences faibles sur les circulations automobiles

4.1.2.11. Les incidences sur les circulations douces

- **Incidences**

Le projet n'a pas d'incidence sur les circulations douces (cheminements piétons et vélos). Les pistes cyclables proches du site sont indiquées au chapitre 2.4.5.7. de la présente étude d'impact. Le projet comprend des emplacements vélos : une surface de stationnement vélos de 0,75m² par logements pour les T1 et T2 et 1,50m² pour les T3 et plus.

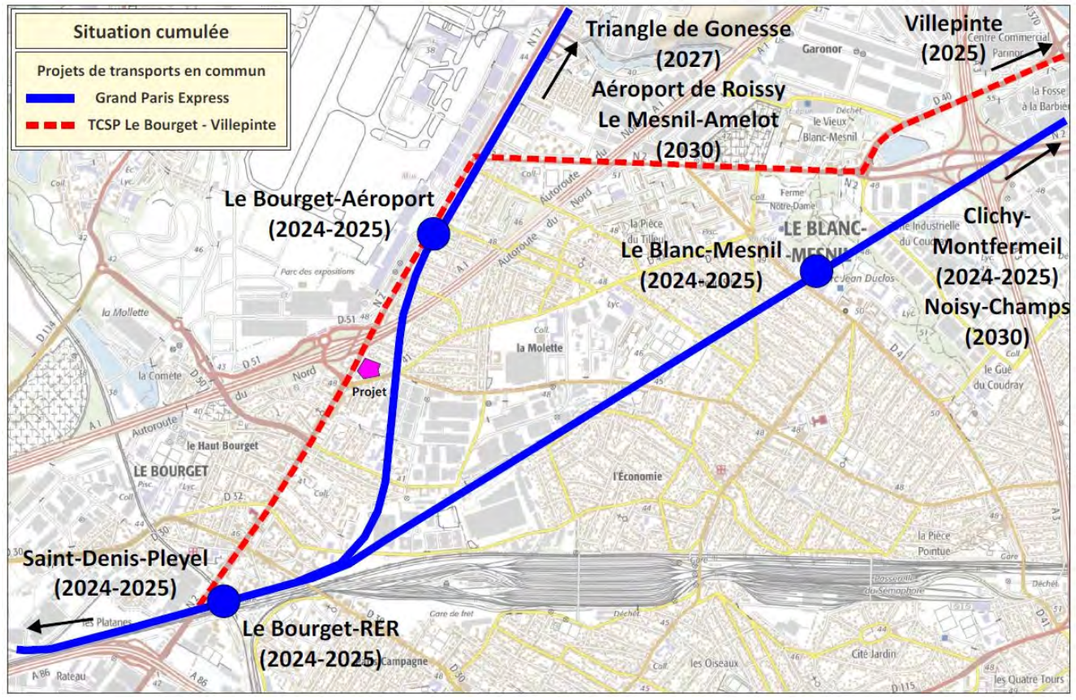
Absence d'incidence sur les circulations douces

4.1.2.12. Les incidences sur les transports en commun

- **Incidences**

La mise en service des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express est prévue à l'horizon 2024-2025, avec la station Le Bourget – Aéroport à environ 800m (soit 10 min à pied) du projet. A l'horizon 2024-2025, les lignes 16 et 17 relieront Saint Denis Pleyel, à l'ouest, à Le Bourget – Aéroport au nord de Clichy-Montfermeil à l'est. Vers le nord, la liaison sera prolongée vers le Triangle de Gonesse (2027) puis vers l'aéroport de Roissy et le Mesnil-Amelot (2030). Vers l'est, elle sera prolongée vers Noisy Champs à l'horizon 2030.

Un projet de TCSP reliant Le Bourget à Villepinte par la RD932 (ex-RN2) est à l'étude pour l'horizon 2025.



Absence d'incidence négative sur les transports en commun

4.1.2.13. Les incidences sur le patrimoine

Ainsi que cela est exposé dans le chapitre 3.9. de l'étude, le projet n'a pas d'incidence sur le patrimoine.

Absence d'incidence négative sur le patrimoine

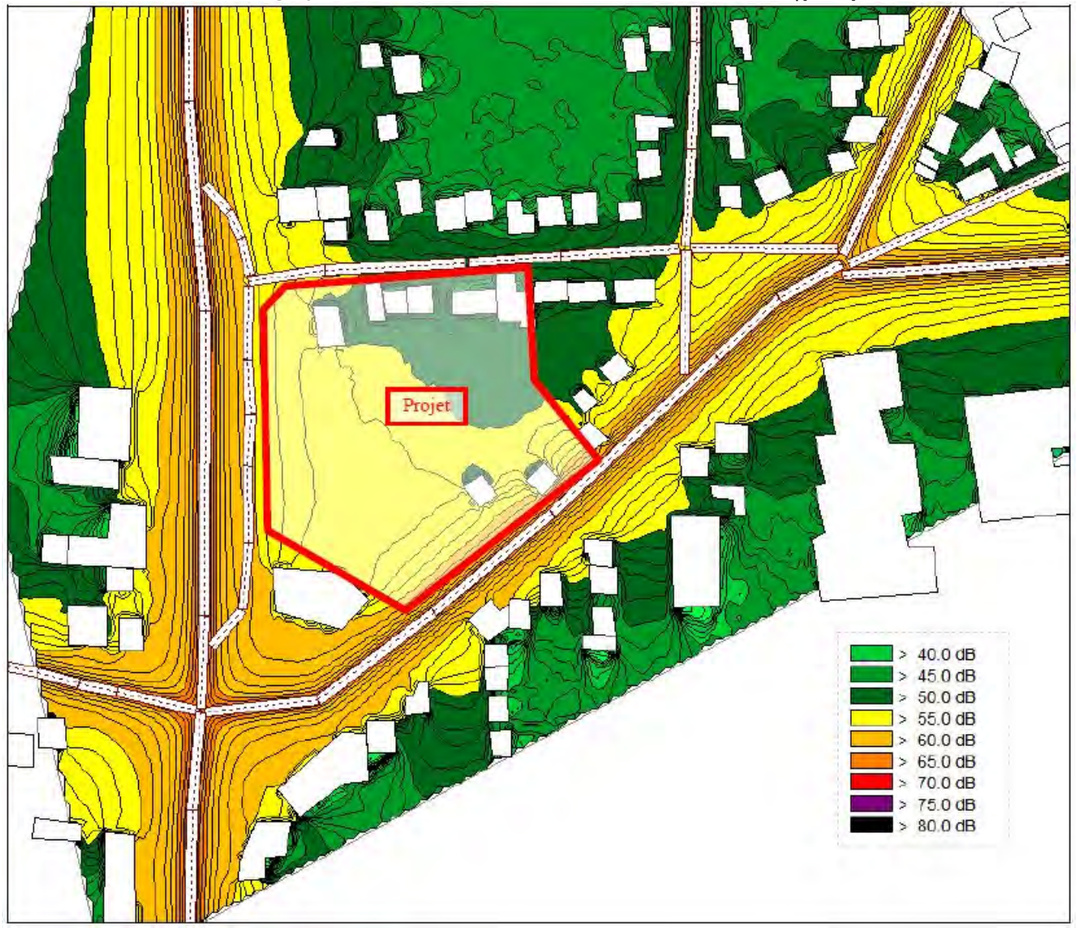
4.1.2.14. Les incidences en termes d'émission de bruit et de vibration

Les figures ci-dessous présentent les résultats de niveaux sonores $L_{Aeq\ [6h-22h]}$ et $L_{Aeq\ [22h-6h]}$ de la situation de référence 2023. Cette situation correspond à la situation à l'horizon de la livraison du projet ne prenant pas en compte le projet lui-même mais uniquement les autres projets du secteur.

L'ensemble des cartographies ci-dessous est extrait de l'étude acoustique réalisée par AVLS en septembre 2019.

Cartographie – Niveaux sonores situation de référence $L_{Aeq\ [6h-22h]}$

Cartographie – Niveaux sonores situation de référence $L_{Aeq\ [22h-6h]}$



De jour comme de nuit, il est constaté une évolution négligeable sur l'ensemble du secteur par rapport à l'état initial.

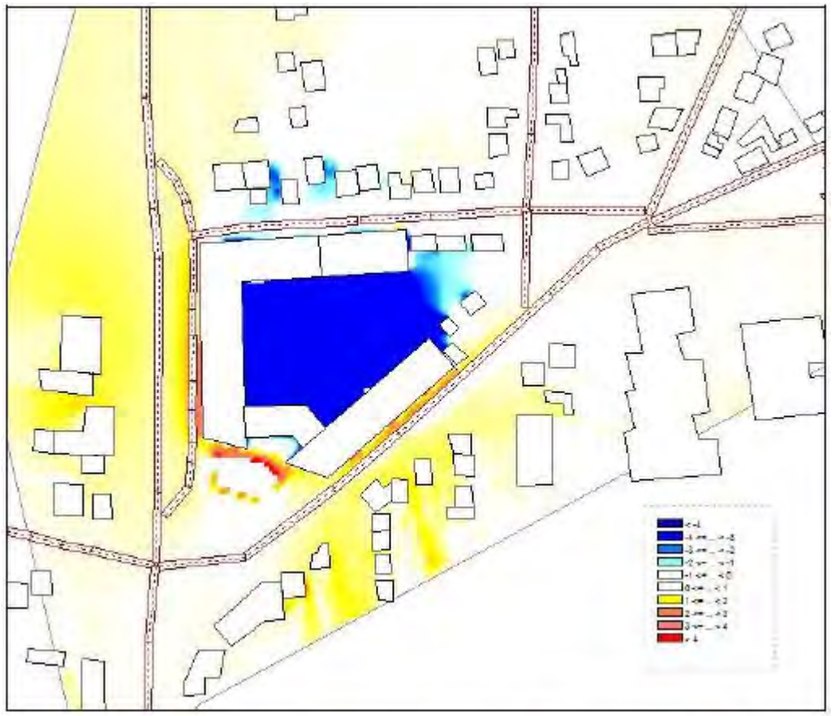
Les figures ci-dessous présentent les résultats de niveaux sonores $L_{Aeq\ [6h-22h]}$ et $L_{Aeq\ [22h-6h]}$ de la situation projetée 2023. Cette situation correspond à la situation à l'horizon de la livraison du projet prenant en compte le projet lui-même ainsi que les autres projets du secteur.

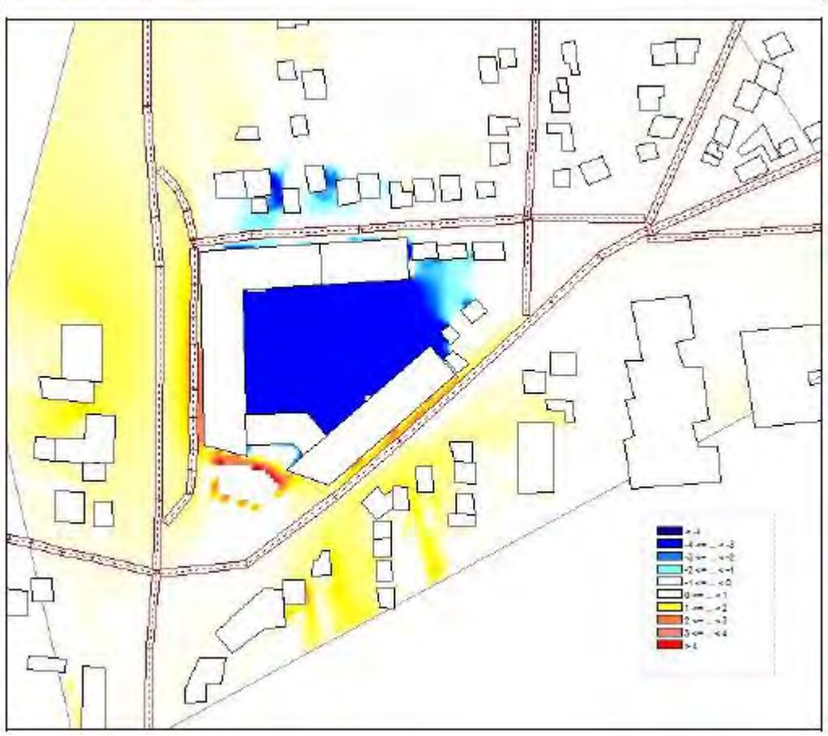
Cartographie – Niveaux sonores situation projetée $L_{Aeq\ [6h-22h]}$

Cartographie – Niveaux sonores situation projetée $L_{Aeq\ [22h-6h]}$

En comparaison avec la situation de référence, le niveau sonore est plus élevé devant les façades donnant sur la rue de l'Abbé Niort et la rue Marcel Paul ce qui est dû à la réflexion des futures façades. A l'inverse, le niveau est plus faible dans certaines zones situées à l'opposé de ces rues par rapport aux bâtiments du projet. Les cartes des différences de niveau sonore sont présentées ci-dessous.

Cartographie – Différences de niveau sonore entre la situation de référence et la situation projetée de jour et de nuit





Incidences faibles sur l'acoustique

4.1.2.15. Les incidences sur les conditions d'ensoleillement

- **Incidences**

Une étude de l'évolution des conditions d'ensoleillement des immeubles avoisinants suite à la réalisation du projet a été réalisée par le bureau d'études OPTIFLOW. Cette étude est jointe en annexe. Ses conclusions sont les suivantes :

Il a été décidé de comparer les conditions d'ensoleillement de deux versions du site; le site dans sa situation de référence à l'horizon du projet sans tenir compte du projet (situation de référence) et le site dans cette même situation mais en tenant compte de la présence du projet (situation projetée).
L'évaluation des effets climatiques simples a ainsi été permise par la comparaison des résultats associés à ces deux situations.
Pour la réalisation de cette étude, la Société OPTIFLOW s'est appuyée sur la réalisation de plusieurs types de simulations numériques ayant comme support des modélisations 3D du site d'étude et de son aménagement dans chacune de ces deux situations.
Ainsi, les modélisations 3D des deux situations ont été utilisées pour la réalisation de modélisations d'ensoleillement et ce pour trois jours caractéristiques des différentes saisons de l'année, les solstices d'hiver (21 Décembre) et d'été (21 Juin) et l'équinoxe de printemps (21 Mars). Des simulations ont permis de mettre en évidence les ombres des ouvrages du projet aux différentes heures de ces trois mêmes journées.
L'analyse de tous ces résultats a permis de mettre en évidence l'influence du projet sur l'ensoleillement de son environnement.

Les retombées du projet en terme d'ensoleillement concernent trois zones :

- Les façades Sud et les toitures des maisons et des bâtiments situées le long du trottoir Nord de l'avenue de la Défense du Bourget.
- Les façades Est des bâtiments situés en face du projet le long de la rue Marcel Paul.
- Les façades Ouest des bâtiments situés le long de l'avenue Aristide Briand à hauteur du projet.

Les premières s'avèrent ainsi impactées par les ombres du projet pendant l'après-midi des journées hivernales et en fin d'après midi des périodes de mi-saison. La perte de leur durée d'ensoleillement est de 3 à 6 heures (soit jusqu'à 100% de leur durée d'ensoleillement) et est légèrement moins importante en mi-saison car de l'ordre de 2 à 3 heures (soit une diminution de 20 à 30% d'ensoleillement).
Les deuxièmes sont affectées le matin en période de mi-saison (jusqu'à 11 heures) et en tout début de matinée en période estivale. L'impact du projet s'avère cependant sensiblement moins important pour ces zones que pour les précédentes car la perte de leur durée d'ensoleillement est limitée à 1 heure 30 en mi-saison et une heure en été.
Enfin, les troisièmes ne se trouvent dans l'ombre du projet en début de soirée pendant la période estivale. Leur durée d'ensoleillement s'en trouve alors diminuée de 1 heure durant cette période.

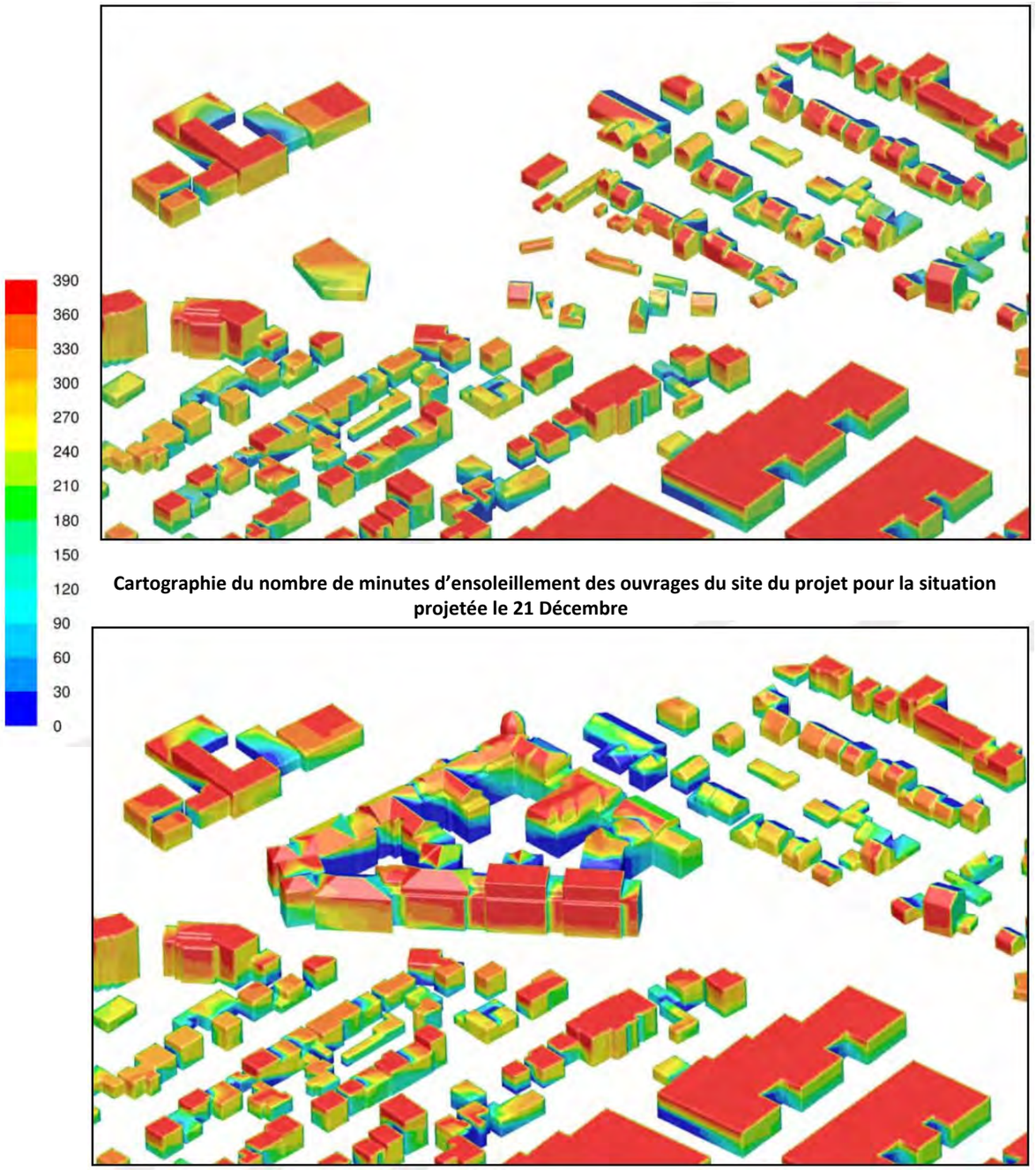
Pour prendre la mesure de ces résultats, il est toutefois primordial de préciser que ces derniers concernent le rayonnement direct théorique maximal, c'est à dire la perte d'ensoleillement dans des conditions de ciel totalement clair, et ce quelle que soit l'heure de la journée. Or il est évident qu'en conditions climatiques de ciel couvert, très largement plus fréquentes dans la région parisienne, l'impact du projet sur l'ensoleillement des ouvrages qui l'entourent sera naturellement négligeable, en particulier en termes de clarté dans ces derniers.

Or, les mesures réalisées par METEO-FRANCE à la station météorologique de l'aérodrome du Bourget au cours des cinq dernières années (2013-2018) montrent que le rayonnement solaire direct réel, qualifié plus communément dans ses statistiques par le terme d'« ensoleillement », est bien inférieur au rayonnement solaire théorique maximal. Ainsi, les nombres d'heures d'ensoleillement journaliers en périodes hivernale et en mi-saison sont ainsi respectivement de l'ordre de 2 et 5 heures. Le nombre de jours avec un « bon ensoleillement » (correspondants aux jours de ciel clair étudiés) dans chacune de ces saisons est en moyenne de l'ordre de 2 par mois en période hivernale et de 5 par mois en mi-saison.

Ces données permettent ainsi de pondérer largement l'ampleur de l'impact solaire du projet sur son environnement proche.

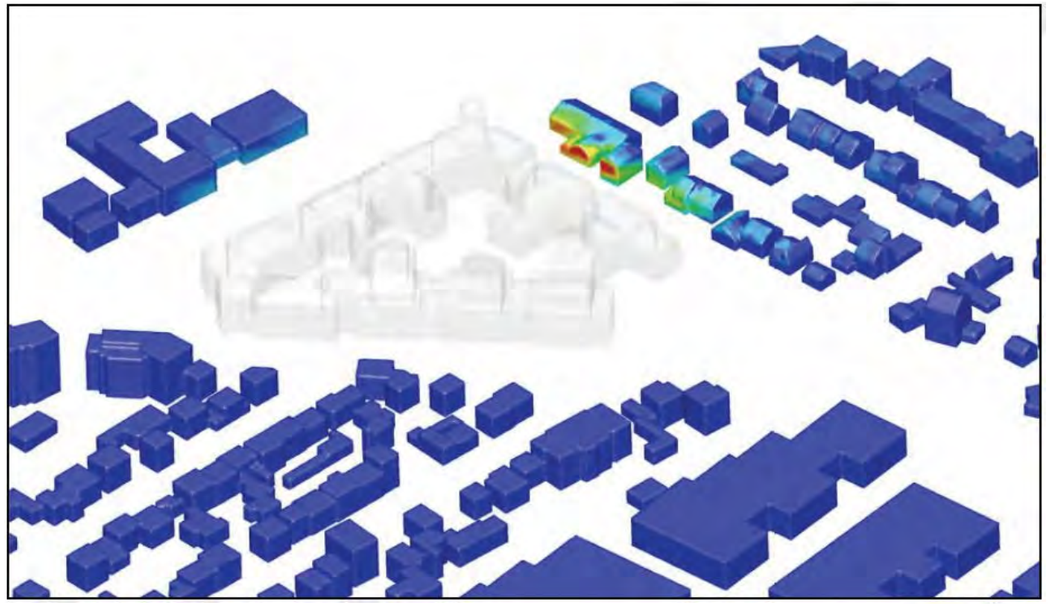
Des extraits de cartographies des résultats de minutes d'ensoleillement observées et de la perte d'ensoleillement figurent dans les pages suivantes. Les cartographies extraites traitent seulement un angle du projet.

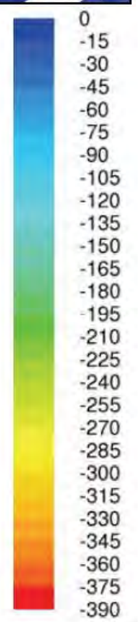
Cartographie du nombre de minutes d'ensoleillement des ouvrages du site du projet pour la situation de référence le 21 Décembre



Cartographie du nombre de minutes d'ensoleillement des ouvrages du site du projet pour la situation projetée le 21 Décembre

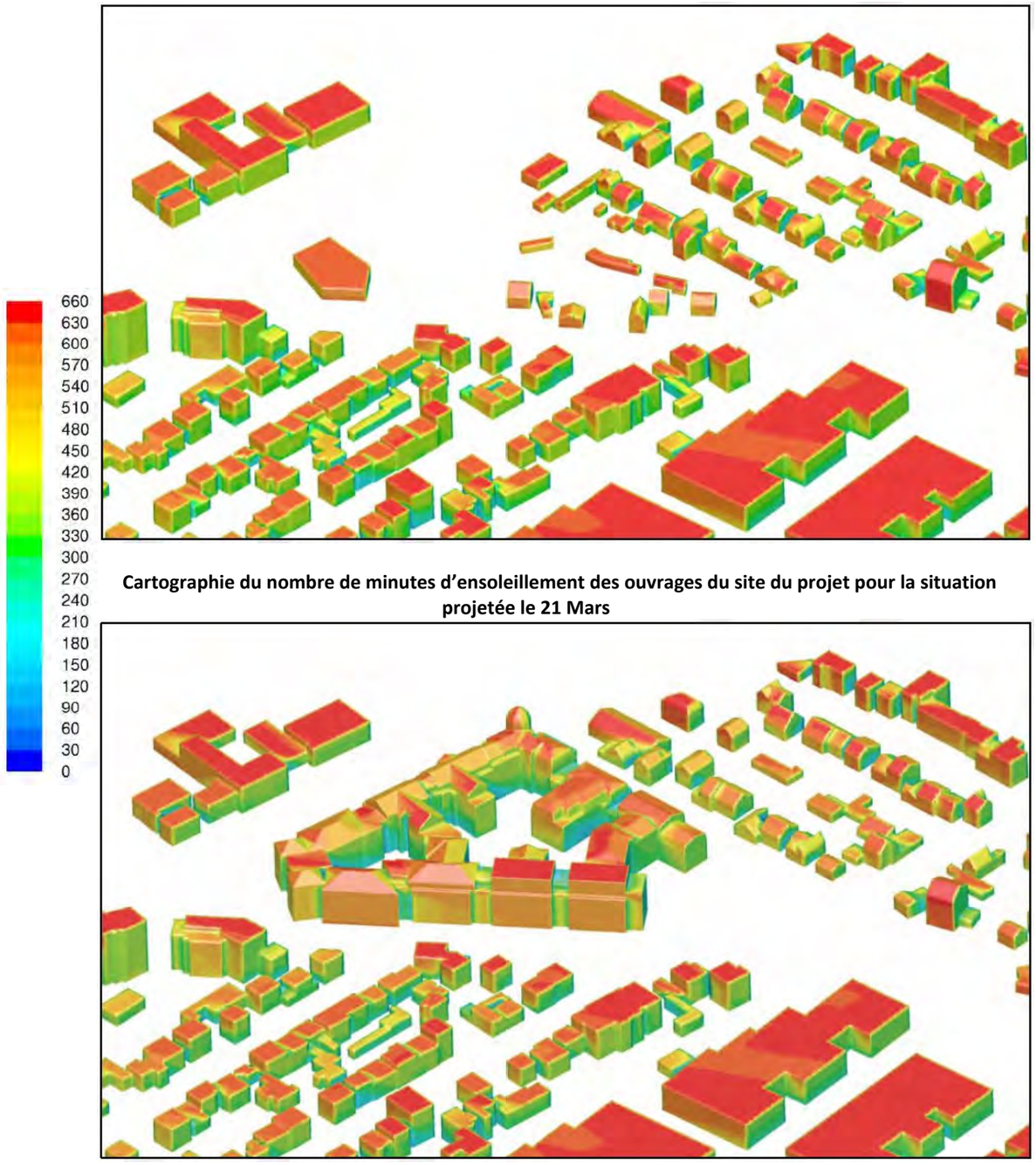
Cartographie de l'impact négatif du projet (perte d'ensoleillement) sur le nombre de minutes d'ensoleillement des façades des ouvrages avoisinants le 21 Décembre





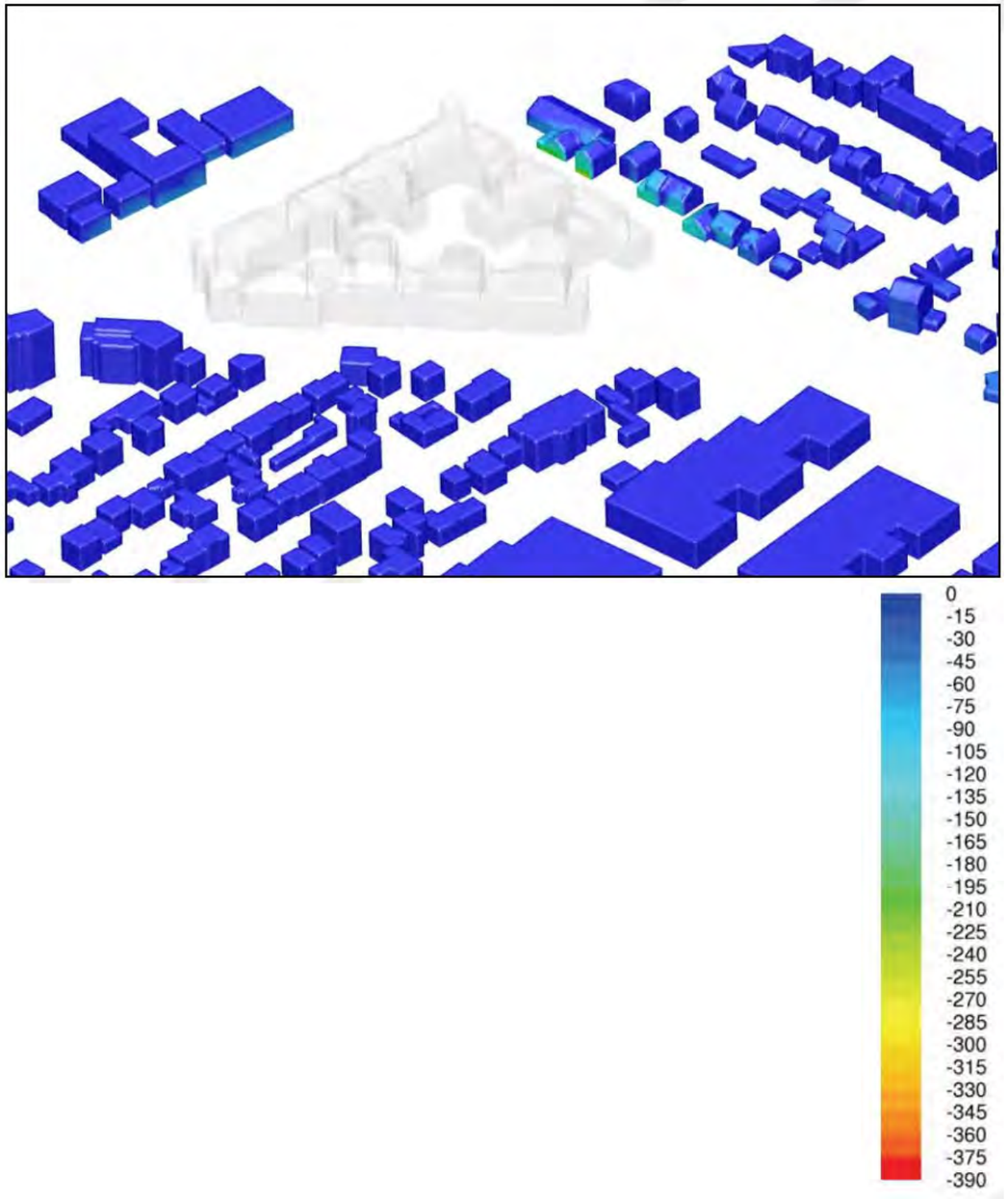
Source : Optiflow, étude par simulation numérique de l'impact solaire su projet rue Marcel Paul sur son environnement proche, août 2019

Cartographie du nombre de minutes d'ensoleillement des ouvrages du site du projet pour la situation de référence le 21 Mars



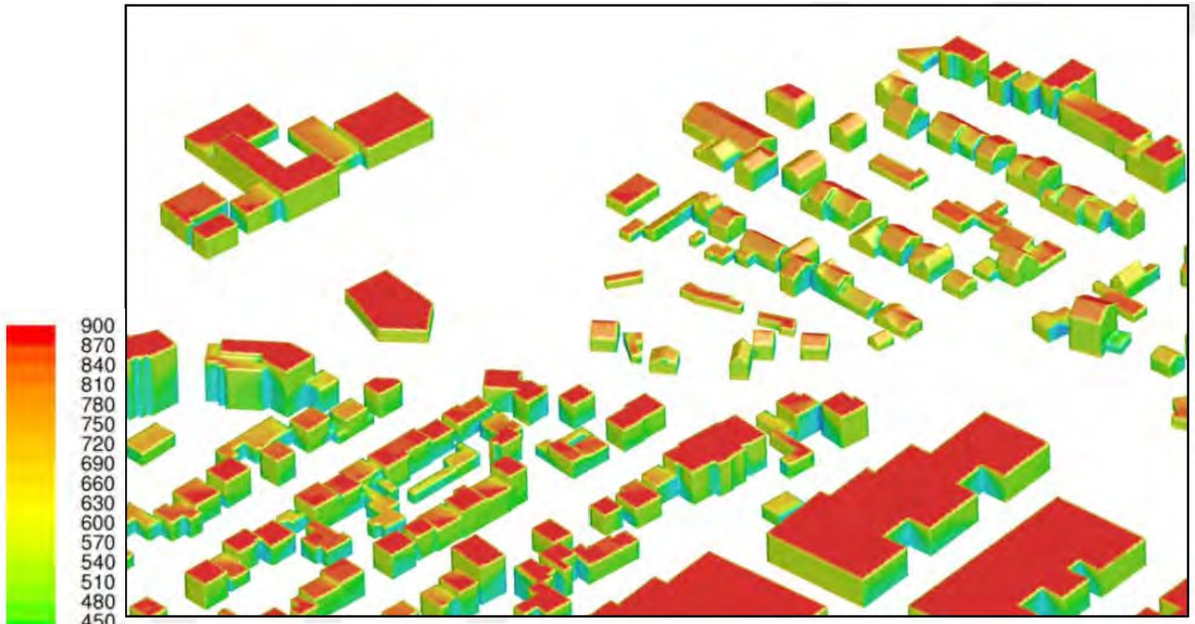
Cartographie du nombre de minutes d'ensoleillement des ouvrages du site du projet pour la situation projetée le 21 Mars

Cartographie de l'impact négatif du projet (perte d'ensoleillement) sur le nombre de minutes d'ensoleillement des façades des ouvrages avoisinants le 21 Mars

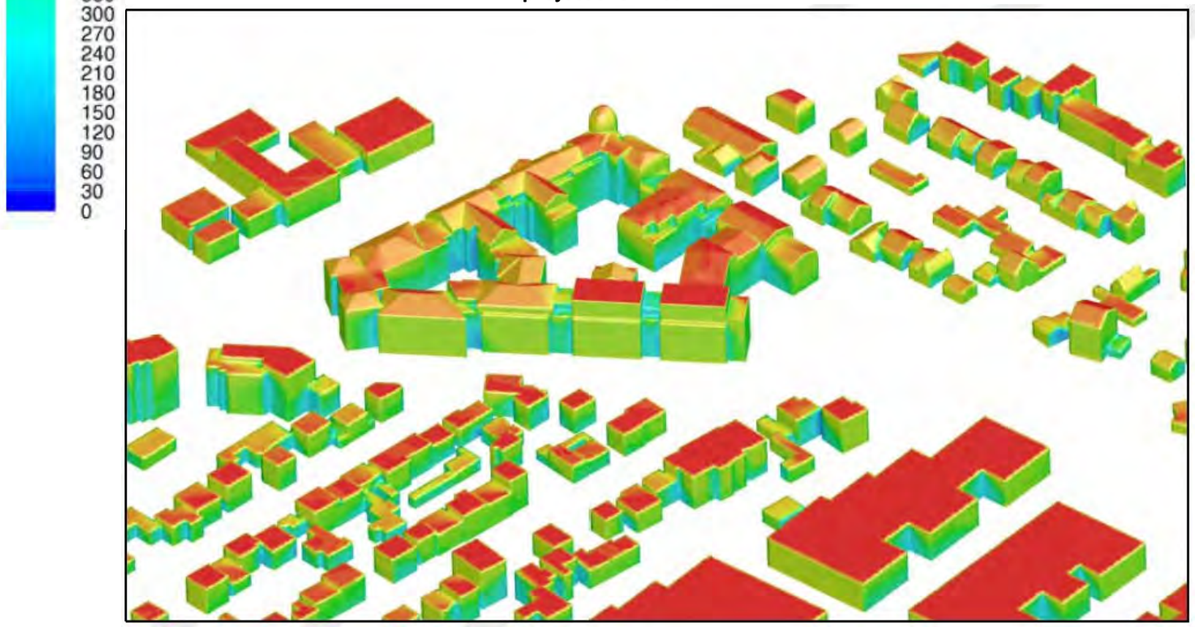


Source : Optiflow, étude par simulation numérique de l'impact solaire su projet rue Marcel Paul sur son environnement proche, août 2019

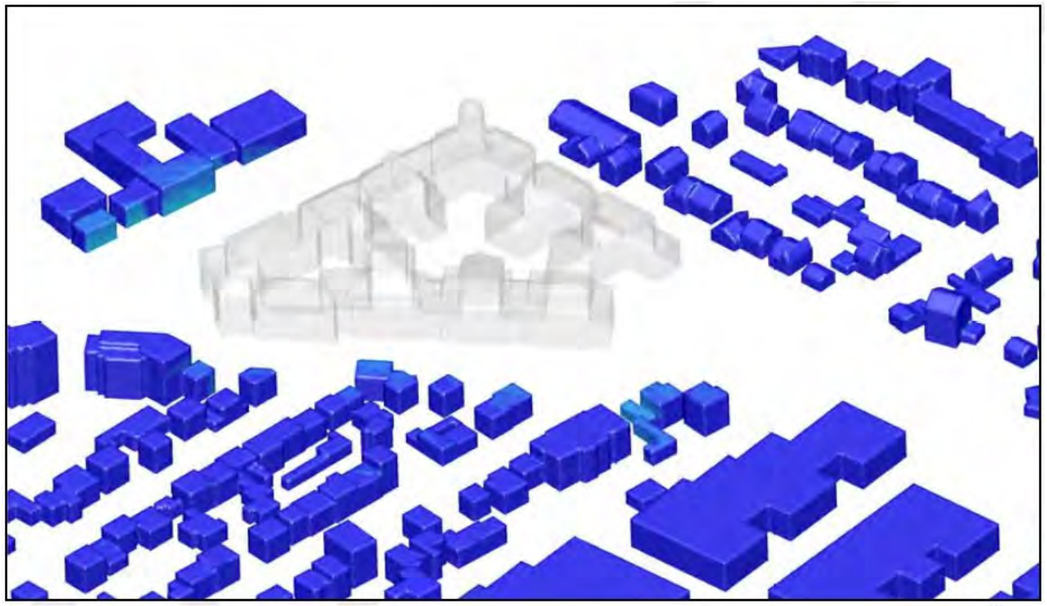
Cartographie du nombre de minutes d'ensoleillement des ouvrages du site du projet pour la situation de référence le 21 Juin



Cartographie du nombre de minutes d'ensoleillement des ouvrages du site du projet pour la situation projetée le 21 Juin



Cartographie de l'impact négatif du projet (perte d'ensoleillement) sur le nombre de minutes d'ensoleillement des façades des ouvrages avoisinants le 21 Juin



Source : Optiflow, étude par simulation numérique de l'impact solaire su projet rue Marcel Paul sur son environnement proche, août 2019

Incidences limitées localisées et temporaires sur les conditions d'ensoleillement des immeubles avoisinants

4.1.2.16. Les incidences sur les biens matériels

Les bâtiments industriels obsolètes qui étaient situés sur le terrain 1 ont été démolis. Sur les autres terrains sont implantés quelques bâtiments appelés à être démolis. Ils ne présentent aucun intérêt matériel, architectural ou patrimonial (cf partie 1.2.2. de l'étude). Aucun bien matériel ne subira d'effet notable durant l'exploitation du projet.

Absence d'incidence négative sur les biens matériels

4.1.2.17. Les incidences sur la santé humaine

- **Incidences**

Les incidences sur le confort acoustique des futurs occupants des constructions prévues
Comme l'indique le chapitre 2.4.5., le site du projet est directement concerné par les « secteurs de bruit » aux abords de l'autoroute A1, autour de l'avenue du 8 mai 1945 (route départementale 932) ainsi que sur sa frange méridionale dans la zone de catégorie 4 autour de la RD41, en application de l'arrêté préfectoral du 31 décembre 1999 modifié le 18 juillet 2000.
L'aéroport du Bourget est également une source de nuisances sonores à prendre en compte dans l'isolation des façades. Toutefois, le site n'est pas situé dans le périmètre du PEB.

Le confort et le bien-être de l'occupant s'affirment par la démarche de développement durable poursuivie, parmi les principales préoccupations de cette opération. Intégrées dès les premières phases de conception, elles se traduisent notamment par un renforcement des niveaux d'isolement acoustique des façades et en application de la réglementation en vigueur.

Incidences positives sur le confort acoustique des futurs occupants

Les incidences sur la qualité de l'air intérieur des locaux et du projet
La qualité des espaces intérieurs permet d'assurer le confort de ses occupants mais participe également à leur santé. C'est pourquoi, au-delà des considérations énergétiques et environnementales, le projet a été conçu avec la volonté de créer des aménagements intérieurs sains.
La mise en œuvre de débits d'air neuf conformes aux niveaux de pollution ambiants et aux exigences de confort olfactif des certifications environnementales sera également recherchées.

Incidences positives sur la qualité de l'air intérieur des locaux

Les incidences sur la qualité de l'air extérieur
Ces incidences sont traitées au chapitre 4.1.1.2. de la présente étude.

Incidences non significatives sur la qualité de l'air extérieur

Les incidences liées à la dépollution des sols
La société SOLPOL a mené des études de la pollution des sols, dont les conclusions figurent au chapitre 3.1.1. de la présente étude d'impact. Deux études ont été menées successivement sur 2 parties. Les mesures qui seront mises en œuvre sont les suivantes :

Terrain 1 :
Les métaux lourds mis en évidence dans les sols, au droit des espaces paysagers projetés, présentent un risque potentiel, principalement, dans le cas de contacts cutanés, d'ingestion de sol ou d'inhalation de poussières. Dans le cadre des aménagements, la création d'un recouvrement en surface (terre végétale ou remblais d'apport sains sur une épaisseur minimale de 30 cm au droit des espaces paysagers ou enrobés bitumineux au droit des voiries) avec filet avertisseur à la base, permettra de s'affranchir de ce type de risques sanitaires.
Les teneurs en substances volatiles (TPH, BTEXN et COHV) identifiées dans les gaz de sol, au droit des futurs bâtiments sur 2 niveaux de sous-sol débordants, sous la côte finie du projet d'aménagement, présentent un risque potentiel en cas d'inhalation de gaz de sol.
Tout ou partie de ces terres restant en place lors de la création des aménagements, une interprétation quantitative des risques sanitaires liés à l'usage futur du site, par l'intermédiaire d'une Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires (EQRS) a été réalisée.

Dans le cadre des excavations et évacuations de terres, liées au projet d'aménagement (réalisation de 2 niveaux de sous-sol), les observations et analyses effectuées sur les sols, montrent sur une partie des terres du site, des indices organoleptiques suspects et/ou des anomalies en BTEX sur matière brute et/ou des anomalies en HCT sur matière brute et/ou en métaux lourds lixiviables et/ou fluorures et/ou sulfates et fraction soluble sur éluats, non conformes aux critères de l'arrêté du 12 décembre 2014, fixant les conditions d'acceptation des terres dans les installations de stockage de déchets inertes (ISDI).
Les terres concernées devront être dirigées, à minima, vers une Installation de Stockage de type « Biocentre » pour celles présentant des indices organoleptiques suspects et/ou des anomalies en HCT ou BTEX sur matière brute ou vers une Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND) pour celles présentant des anomalies, entre autres, en métaux lourds et/ou fluorures sur éluats supérieures à 3 fois la valeur de l'arrêté du 12/12/2014, ou vers une filière de type « Comblement de carrière pour terres sulfatées » pour celles présentant uniquement des anomalies en sulfates et fraction soluble, sous réserve d'acceptation de la part des installations de stockages.
Les autres terres du site, répondant aux critères de l'arrêté du 12 décembre 2014, pourront ainsi être dirigées vers une filière de type Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage.

Dans l'hypothèse où l'ensemble de la zone concernée par la création des 2 niveaux de sous-sol débordants (environ 2 440 m²), serait excavé sur une hauteur de 5 m environ soit un volume total d'environ 12 200 m^3 :

- 1 506 m^3 de matériaux, soit environ 2 710 tonnes, pourraient être destinés à une filière de type « Biocentre », sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage,
- 965 m^3 de matériaux, soit environ 1 737 tonnes, pourraient être destinés à une Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage.
- 1 320 m^3 de matériaux, soit environ 1 716 m^3 foisonnés, pourraient être destinés à une Installation de Stockage de type « Comblement de carrière pour terres sulfatées », sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage,
- 8 409 m^3 de matériaux, soit environ 10 933 m^3 foisonnés, pourraient être destinés à une Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage.

La totalité de la zone concernée par la création des 2 niveaux de sous-sol a été excavée sur une hauteur de 5 m et les terres ont été évacuées du site.

Terrain 2 :
Les métaux lourds mis en évidence dans les sols, au droit des espaces paysagers projetés, présentent un risque potentiel, principalement, dans le cas de contacts cutanés, d'ingestion de sol ou d'inhalation de poussières. Dans le cadre des aménagements, la création d'un recouvrement en surface (terre végétale ou remblais d'apport sains sur une épaisseur minimale de 30 cm au droit des espaces paysagers ou enrobés bitumineux au droit des voiries) avec filet avertisseur à la base, permettra de s'affranchir de ce type de risques sanitaires.

Les teneurs en substances volatiles (TPH, BTEX et COHV) identifiées dans les gaz de sol, au droit des futurs bâtiments sur 1 niveau de sous-sol débordant et des espaces paysagers projetés, sous la côte finie du projet d'aménagement, présentent un risque potentiel en cas d'inhalation de gaz de sol.
Tout ou partie de ces terres restant en place lors de la création des aménagements, une interprétation quantitative des risques sanitaires liés à l'usage futur du site, par l'intermédiaire d'une Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires (EQRS) a été réalisée.

Dans le cadre des excavations et évacuations de terres, liées au projet d'aménagement (réalisation d'un niveau de sous-sol), les observations et analyses effectuées sur les sols, montrent sur une partie des terres du site, des indices organoleptiques suspects et/ou des anomalies en HCT sur matière brute et/ou en antimoine sur éluats et/ou sulfates et fraction soluble sur éluats, non conformes aux critères de l'arrêté du 12 décembre 2014, fixant les conditions d'acceptation des terres dans les installations de stockage de déchets inertes (ISDI).
Les terres concernées devront être dirigées, à minima, vers une Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND) pour celles présentant des anomalies en antimoine sur éluats supérieures à 3 fois la valeur de l'Arrêté du 12/12/2014, ou vers une filière de type « Biocentre » pour celles présentant, entre autres, des indices organoleptiques suspects et/ou des anomalies en HCT sur matière brute, ou vers une Installation de Stockage de Déchets Inertes à Seuils Augmentés (ISDI-SA) pour celles présentant des anomalies en antimoine sur éluats inférieures à 3 fois la valeur de l'Arrêté du 12/12/2014, sous réserve d'acceptation de la part des installations de stockage.
Les autres terres du site, répondant aux critères de l'arrêté du 12 décembre 2014, pourront ainsi être dirigées vers une filière de type Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage.
Dans l'hypothèse où l'ensemble de la zone concernée par la création du niveau de sous-sol débordant (environ 1 759 m²) serait excavé sur une hauteur de 3 m environ (information approchée d'après les plans de l'existant et les plans de principe fournis), soit un volume total d'environ 5 277 m^3 :

- 183 m^3 de matériaux, soit environ 329 tonnes, pourraient être destinés à une Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage,
- 1 163 m^3 de matériaux, soit environ 2 093 tonnes, pourraient être destinés à une Installation de Stockage de Déchets Inertes à Seuils Augmentés (ISDI-SA), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage,
- 3 931 m^3 de matériaux, soit environ 5 110 m^3 foisonnés, pourraient être destinés à une Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI), sous réserve d'acceptation de la part de l'installation de stockage.

Incidences positives de la dépollution des sols sur la santé humaine

4.1.2.18. Les dépenses estimatives pour la mise en œuvre des mesures prévues durant la phase d'exploitation

- **Coût des aménagements en faveur de la biodiversité**

Les prix Hors Taxes unitaires sont les suivants :

- L'ensemencement de tous les types de prairies (humides, sèches, fleuries) à 600€ pour 1000 m² ;
- Pour les haies et les écotones, le chiffrage se base sur 3 pieds d'arbustes au mètre linéaire avec 1 m d'espacement pour les haies larges. Le coût des arbustes varient de 0,65€ à 1€ le plant de 60 à 90 cm de haut ;
- Hôtel à insectes entre 150 et 300€ ;
- Des journées de main d'œuvre pour les plantations sont prévues et estimées à 750€/j (jour de pelle).

La gestion des invasives a pour prix de base :

- Buddleia, Herbe de Pampa et Robinier à 4,90€/m² comprenant débroussaillage, dessouchage et exportation ;
- Senecio et autres herbacées à 0,90€/m² (fauchage tardif et exportation une fois par an avant l'apparition des graines) ;
- Renouée du Japon à 30€/m² (étrépage des rhizomes sur 30 cm, bâchage (bâche, terre, argile) et végétalisation, destruction sur place des déchets). Si on doit réaliser une exportation en incinération ou en décharge de classe III, le prix passe à 50€/m².

- **Coûts des aménagements en matière de rétention des eaux**

Le coût pour un bassin de rétention est de 1 000 €/m² n stockage enterré.

4.2. LES INCIDENCES DU PROJET CUMULEES AVEC CELLES D'AUTRES PROJETS

PREAMBULE

Relatif en particulier au contenu d'une étude d'impact, l'article R.122-5 du Code de l'Environnement stipule (§. II, alinéa 5 e) que cette dernière doit comprendre une analyse du cumul des incidences du projet avec d'autres projets qui « lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R.181-14 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage ;

La notion d'incidences cumulées recouvre l'analyse de l'addition, dans le temps ou dans l'espace, d'effets directs ou indirects issus d'un ou de plusieurs projets et concernant une même entité (ressources, écosystèmes, activités,...) en intégrant la possibilité de synergie des effets spécifiques à chacun des projets pris en compte.

La méthodologie pour apprécier ces incidences cumulées s'inscrit dans la continuité de celle retenue pour l'appréciation des incidences du seul projet (cf. préambule du chapitre 4.1) laquelle prenait déjà en considération les autres projets identifiés selon la définition fournie à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement (§. II, alinéa 5 e).

Pour mémoire, l'appréciation des incidences du seul projet tient compte de l'évolution de l'environnement urbain aux abords du site à l'horizon de la livraison prévisionnelle du projet, soit en 2023. La méthodologie ainsi retenue pour faire état de ces incidences a conduit à établir 3 situations distinctes :

1 Tout d'abord, la situation actuelle dite également « situation de référence » (ou situation n°1) intégrant les projets en cours de travaux : cette situation a été appréciée, au moment de l'arrêt de la liste des projets courant Janvier 2019.
Cette situation est illustrée à la fin du chapitre 2.1.1.

2 Ensuite, la situation établie à l'horizon fixé pour sa livraison prévisionnelle du projet et son exploitation, soit en 2023, mais dans laquelle le projet objet de l'étude d'impact n'est pas pris en compte. On appellera ce cas de figure « situation au fil de l'eau » (ou également situation n°2).
Cette situation, déjà illustrée dans le préambule du chapitre 4.1, est rappelée ci-après pour les besoins de l'illustration des incidences cumulées.

3 Enfin, la situation dite « projetée » (dite également situation n°3) correspondant à la situation au « fil de l'eau » (cf. situation n°2 précédemment) dans laquelle a été simplement ajouté le projet.

Les incidences du seul projet ont ainsi été appréciés, dans la limite des informations disponibles sur les différentes thématiques à traiter dans le cadre de l'étude d'impact, par comparaison des situations n°2 et n°3.

Conçue à partir de ce schéma, l'appréciation des incidences cumulées nécessitait alors de définir une quatrième situation. Comprenant l'ensemble des projets identifiés une fois réalisés, cette situation (n°4) a été établie à un horizon nécessairement postérieur à l'échéance de réalisation du projet et correspondant à celui du projet identifié dont l'achèvement prévisionnel est le plus tardif, c'est-à-dire celui du projet de la Z.A.C. du Petit Nanterre, soit en 2035.

Cette situation représente donc l'état du secteur étudié à l'achèvement de l'ensemble des projets identifiés et repérés. Cette « situation cumulée » n°4 est illustrée ci-après.

Il est important de préciser que, pour l'appréciation des effets « cumulés » tels qu'elle est présentée dans cette partie de l'étude d'impact, URBACONSEIL a fourni ce document de synthèse aux différents bureaux d'études techniques chargés de collaborer, chacun sur la ou les thématiques le concernant, à l'élaboration du présent document. Chacun de ces bureaux d'études, a ensuite pris en considération dans son analyse, au regard de son expérience et de ses compétences, les projets qu'il jugeait susceptibles de pouvoir générer des effets avec lesquels les effets du projet pourraient se cumuler. La présente partie intègre les résultats de chacune de ces analyses.

La liste des projets retenus pour les différentes situations est exposée au chapitre 4.1. de l'étude, préambule.

4.2.1. LES INCIDENCES SUR LE CLIMAT

La localisation géographique des différents projets identifiés dans l'environnement du site du projet et devant être livrés après 2023 ne modifie pas l'analyse des futures conditions d'ensoleillement attendues dans le secteur du projet telles que celles-ci ont été appréciées par le bureau d'études OPTIFLOW. Présentés dans le chapitre 4.1.2.15. du présent document relatif aux incidences du projet seul à l'horizon 2023, les résultats détaillés de cette étude sont donc également valables pour le présent chapitre.

4.2.2. LES INCIDENCES SUR LA QUALITE DE L'AIR

- **Préambule**

L'évaluation des incidences du projet sur la qualité de l'air a été réalisée dans le cadre du volet air et santé rédigé par TECHNISIM. Cette étude s'appuie sur la méthodologie définie dans la note technique du 22 février 2019.

Cette étude a pris en compte différents horizons :

- Etat actuel (voir chapitre 3.6.3.3.) – horizon 2019
- Phase chantier (voir chapitre 4.1.1.2.)
- Phase d'exploitation (voir chapitre 4.1.2.2.) - horizon 2023
- Effets cumulés.

- **Les impacts sur la qualité de l'air proprement dits**

Les résultats de l'étude montrent que le projet et les autres projets pris en compte pour les effets cumulés n'ont pas d'impact significatif sur la qualité de l'air.
Au-delà de la mise en service du projet, la mise en service des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express et du futur TCSP reliant Le Bourget à Villepinte auront pour effet de diminuer le volume de trafic et par conséquent la pollution de l'air.

4.2.3. LES INCIDENCES SUR LES SOLS ET LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE DES TERRES

La localisation géographique des différents projets identifiés dans l'environnement du site du projet et devant être livrés après 2023 ne modifie pas l'analyse des incidences sur les sols et la qualité environnementale des terres au niveau du site présentés dans le chapitre 4.1.2.3. du présent document relatif aux incidences du seul projet à l'horizon 2023. Cette analyse, se concluant par une absence d'incidences négatives, demeure donc valable pour le présent chapitre.

4.2.4. LES INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

Figurant parmi la panoplie des techniques alternatives aux rejets dans les réseaux pouvant être mises en place pour maîtriser le ruissellement (notamment sur des sites dont les terres, impactées par des pollutions, empêchent toute possibilité d'infiltration), l'utilisation, en phase d'exploitation, d'un dispositif de régulation des eaux pluviales couplé d'un dispositif d'étanchéité contre d'éventuelles remontées de nappe, permet de limiter le risque de pollution des eaux superficielles et des eaux souterraines, et donc du milieu naturel (voir chapitre 4.1.2.4. de l'étude).

En phase chantier, dans un périmètre donné, le risque de pollution accidentelle de la nappe et de sa diffusion augmente inévitablement avec le nombre de chantiers pour lesquels les travaux de terrassement, en particulier, seraient opérés de manière concomitante. Cependant, les projets prévus à l'horizon 2023, identifiés dans le périmètre d'étude défini préalablement pour l'appréciation d'éventuels effets cumulés avec le projet, étant relativement éloignés des uns des autres, le risque de concentration de ces pollutions accidentelles (lesquelles demeurent par ailleurs éventuelles) ne sera pas augmentée.

4.2.5. LES INCIDENCES EN MATIERE D'ASSAINISSEMENT

4.2.5.1. Analyse en situation future avec les autres projets cumulés au projet

D'après la liste des projets identifiés dans l'environnement du site au regard des critères définis à l'article R. 122-5 du Code de l'Environnement et définition des différentes situations à prendre en compte pour l'appréciation des effets du seul projet et des effets cumulés, nous avons évalué les impacts du projet (impacts en phase travaux et en phase d'exploitation déjà décrits au chapitre IV.3.2) cumulés aux effets éventuels des futurs projets à proximité.

Nous rappelons de manière indicative, que le futur projet LNC, aura des incidences négatives et positives vis-à-vis de la gestion des eaux, que ce soit pendant les travaux et en phase d'exploitation.

- **Identification des projets se situant sur le même bassin versant**

Afin d'étudier les impacts cumulés des projets futurs, nous avons identifié d'après le plan des réseaux d'assainissement de la commune du Blanc-Mesnil, les projets voisins se situant sur le même bassin versant hydraulique et hydrogéologique. Cette étape est primordiale afin de pouvoir étudier les impacts quantitatifs et qualitatifs sur les eaux souterraines et superficielles.

Les projets futurs pouvant potentiellement présenter des effets cumulés (vis-à-vis de la gestion de l'eau) avec le projet sont ceux présentés dans le préambule de la partie 4 de la présente étude.

Le bassin versant hydraulique correspond, à l'ensemble du réseau d'assainissement unitaire, communal et départemental.
Le bassin versant hydrogéologique correspond à la masse d'eau HG104 et plus particulièrement la nappe de Saint-Ouen à une distance de 250 maximum. Cette distance d'investigation correspond au rayon d'action, calculé par le prélèvement d'eau dans la nappe lors du rabattement de celle-ci en phase chantier.

- **Impacts cumulés du projet avec les projets voisins, en phase d'exploitation**

Aujourd'hui, si nous regardons le secteur et l'occupation du sol au droit des futurs projets identifiés au sens de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, nous constatons une zone urbaine très dense et diversifiée en termes de typologie. Les infrastructures routières et axes de circulation sont très présents (routes départementales, chemins de fer, A86, Gare de triage…), de même que les équipements publics (cimetières, hôpitaux, équipements sportifs etc..), quartiers pavillonnaires et logements collectifs.

Par conséquent, la gestion de l'eau du secteur est aujourd'hui très modifiée, la nappe est souvent drainée, de nombreux prélèvements permanents et temporaires sont réalisés dans la nappe du lutétien, et donc modifient le régime de la nappe. Les eaux pluviales sont canalisées par des réseaux enterrés, souvent mélangées aux eaux usées (réseau unitaire communal et départemental), ce qui ne favorise pas le bon traitement des eaux en station d'épuration lors d'évènements pluvieux intenses.

Globalement, de nombreux secteurs ne sont pas conformes aux différents règlements d'urbanisme en matière de gestion de l'eau (PLU du Blanc-Mesnil, Article 4). Les mesures hydrauliques concernant le risque inondation ou encore le traitement des eaux pluviales ne sont pas forcément prises afin de limiter les impacts sur le milieu naturel.

En phase d'exploitation le rejet des eaux pluviales et des eaux usées se fait dans le réseau existant au droit de l'avenue du 8 mai 1945 et de la rue de la Défense du Bourget. Par conséquent aucun rejet ne s'effectue dans le milieu naturel directement. Les bassins de rétention prévus dans le cadre du projet sont également étanches du fait du risque de pollution diffus dans le sol et de dissolution de gypse. Aucun prélèvement ou rejet dans la nappe ne sera effectué par le projet en phase d'exploitation. Par conséquent, nous pouvons affirmer, qu'aucun impact du projet ne sera cumulé avec les impacts des projets voisins sur les eaux superficielles et souterraines.

Cependant des impacts cumulés, sur les débits à l'exutoire notamment, peuvent être analysés. En effet, les débits de ruissellement suite aux évènements pluvieux, peuvent augmenter du fait de l'augmentation des surfaces imperméables. Elles peuvent engendrer une saturation du réseau plus importante.
Compte tenu de la situation actuelle du secteur, déjà très urbanisé, nous estimons que les projets futurs les plus proches : Projet d'ensemble mixte du Blanc-Mesnil (10 sur la carte dans le préambule de la partie 4), création du bâtiment VALOR (11 sur la carte dans le préambule de la partie 4), ensemble immobilier de maisons individuelles (12 sur la carte dans le préambule de la partie 4), auront une incidence positive sur la saturation des réseaux. En effet, ces projets interviennent dans le cadre d'une restructuration urbaine de la commune du Blanc-Mesnil et impliquent également une mise aux normes des réseaux d'assainissement dont ils dépendent. Que ce soit la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques de 2006, les règlements d'assainissement communaux et départementaux, les obligations de compatibilité avec le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux), permettent à ces projets d'adopter des mesures compensatoires relatives à la gestion de l'eau et notamment liées à la saturation des réseaux et au risque d'inondation. Ces projets seront cependant dispensés de d'étude d'impact.

- **Impacts cumulés du projet avec les projets voisins, en phase travaux**

La première étape est d'évaluer les projets qui seront réalisés en même temps que le projet.
La première et la deuxième tranche du projet débuteront leurs travaux pour 2022 alors que la troisième tranche sera plutôt pour 2023. On considèrera que les travaux seront donc réalisés en même temps que les projets environnants 1 à 18 identifiés sur la carte dans le préambule de la partie 4.
Le risque de pollution accidentelle a été décrit précédemment dans l'étude. En effet ce risque est bien présent dans le cadre du projet, surtout en phase de chantier. Le risque de diffusion d'une pollution accidentelle peut effectivement augmenter. En effet si les travaux de terrassement, de voiries et réseaux divers, fondations, sont réalisés au même moment que le projet LNC, le risque d'une pollution diffuse dans le sol et donc dans la nappe de Saint-Ouen sera augmenté. Cependant les projets étant relativement éloignés des uns des autres, la concentration de cette pollution accidentelle ne sera pas augmentée. Il s'agit uniquement ici, d'une probabilité de diffusion plus importante, si les travaux sont réalisés en simultané.

Le rabattement de la nappe en phase travaux n'impactera aucun projet identifié, du fait d'un rayon de rabattement estimé en régime stable à 250m. Les autres projets identifiés et susceptibles de se dérouler en même temps que le projet de la rue Marcel Paul, sont trop éloignés pour avoir une incidence significative sur le niveau de nappe.

- **Mesures compensatoires proposées par le projet en fonction des impacts**

Le tableau ci-après, reprend les différents effets du projet, préalablement décrits. Nous proposons donc pour chaque effet :
- Les mesures adoptées ;
- Le type de mesure (réduction / évitement / compensation) ;
- La nature ;
- Les effets attendus ;
- Le suivi de ses mesures ;
- Le suivi des effets attendus ;
- L'estimation des dépenses.

Ce tableau regroupe les mesures compensatoires pour les différentes situations :
- Situation de référence phase d'exploitation,
- Situation de référence phase travaux,
- Effets cumulés.

Nature des mesures		Rappel des effets	Mesures -	Nature des mesures	Effets attendus	-Modalités de suivi de la mesure	Modalités de suivi des effets	Estimation des dépenses correspondantes	
								Coûts estimés en euros	Commentaires sur les coûts
	Effets en phase d'exploitation en situation de référence								
	Effets sur la qualité des eaux superficielles (rejet réseau)	Effet Positif par rapport à la situation de référence	Réduction	Réalisation de réseaux d'assainissements étanches et de dispositifs de traitement des eaux pluviales (décantation, végétaux épurateurs) avant le rejet dans le réseau existant	Améliorer la qualité des eaux générées par le projet avant le rejet en réseau	Suivi des mesures suivant prescriptions (y compris moyens de surveillance et de d'intervention) résultant du dossier loi sur l'eau déposé.	Suivi du fonctionnement des ouvrages sur la durée par le gestionnaire du réseau	0 €	La somme de ces mesures est inhérente au projet et ne génère pas de surcoût
	Effets sur l'écoulement des eaux superficielles (rejet réseau)	Effet Positif par rapport à la situation de référence	Réduction	Réalisation d'ouvrages de stockage et de régulation des débits de rejets EP (rejet à 10 l/s/ha)	Ne pas augmenter le ruissellement des eaux pluviales et les risques d'inondation à l'aval	Suivi des mesures suivant prescriptions (y compris moyens de surveillance et de d'intervention) résultant du dossier loi sur l'eau déposé.	Suivi du fonctionnement des ouvrages sur la durée par le gestionnaire du réseau si rétrocessions des ouvrages ou par le service d'entretien	0 €	Ces mesures sont inhérentes au projet et ne généreront pas de surcoût
	Effets sur les eaux souterraines	Effet négatif faible	Réduction	Pompage limité à 1 m3/h avec un rayon d'action n'impactant pas de captage AEP.	/	Suivi réalisé par l'entreprise géotechnique, lors du déroulement des travaux.	/	/	/
	Risque de pollution accidentelle	Effet positif par rapport à la situation de référence	Evitement	Le nouveau réseau séparatif ainsi que les ouvrages de régulation permettront de limiter le risque de déversement accidentel d'huiles ou d'hydrocarbures dans le réseau.	Améliorer la qualité des eaux pluviales	Suivi des mesures suivant prescriptions (y compris moyens de surveillance et de d'intervention) résultant du dossier loi sur l'eau déposé	Surveillance et mesures prises par le gestionnaire du réseau si rétrocessions des ouvrages ou par le service d'entretien	0 €	Ces mesures sont inhérentes au projet et ne généreront pas de surcoût
	Consommation Eau potable	Effet Négatif	Aucune Consommation liée aux usagers et habitants	/	/	/	/	/	

Nature des mesures		Rappel des effets	Mesures -	Nature des mesures	Effets attendus	-Modalités de suivi de la mesure	Modalités de suivi des effets	Estimation des dépenses correspondantes	
								Coûts estimés en euros	Commentaires sur les coûts
	Effets en phase travaux en situation de référence								
	Effets sur la qualité des eaux superficielles (rejet réseau)	Effet négatif lié au rejet des eaux d'exhaures (concentration MES)	Réduction	Le rabattement de nappe se fera par pointes filtrantes de type « minipuits » Lors de forte précipitations, le chantier sera fermé.	Améliorer la qualité des eaux générées par le projet avant le rejet en réseau	Suivi des mesures par l'entreprise en charge du rabattement	Suivi des mesures par l'entreprise en charge du rabattement	0 €	La somme de ces mesures est inhérente au projet et ne génère pas de surcoût
	Effets sur l'écoulement des eaux superficielles (rejet réseau)	Effet négatif lié au rejet des eaux d'exhaures lors du rabattement de la nappe	Aucune mesure possible les eaux prélevées seront renvoyées dans le réseau sous accord du concessionnaire.						
	Effets sur les eaux souterraines	Aucun effet car aucun rabattement de nappe prévu selon les études NPHE	X	X	X	X	X		
	Risque de pollution accidentelle	Effet négatif avec risque de diffusion dans le sous-sol pendant le chantier	Evitement	Voir mesures décrites aux chapitre IV.3.2	Eviter le risque de pollution du sol et indirectement de nappe	Suivi des mesures par la maitrise d'œuvre d'exécution et chef du chantier	Suivi des mesures par la maitrise d'œuvre d'exécution et chef du chantier	0 €	Ces mesures sont inhérentes au projet et ne généreront pas de surcoût
	Consommation Eau potable	Consommation lié aux besoins du chantier. Nous n'évaluons aucun effet négatif particulier	X						

Nature des mesures		Rappel des effets	Mesures -	Nature des mesures	Effets attendus	-Modalités de suivi de la mesure	Modalités de suivi des effets	Estimation des dépenses correspondantes	
								Coûts estimés en euros	Commentaires sur les coûts
	Effets cumulés en phase d'exploitation avec les autres projets voisins								
	Effets sur la qualité des eaux superficielles (rejet réseau)	Effet Positif par rapport à la situation de référence	Réduction	Réalisation de réseaux d'assainissements étanches et de dispositifs de traitement des eaux pluviales (décantation, séparateur à hydrocarbure ci nécessaire) avant le rejet dans le réseau existant	Améliorer la qualité des eaux générées par le projet avant le rejet en réseau	Suivi des mesures suivant prescriptions (y compris moyens de surveillance et de d'intervention) résultant du dossier loi sur l'eau déposé.	Suivi du fonctionnement des ouvrages sur la durée par le gestionnaire du réseau	0 €	La somme de ces mesures est inhérente au projet et ne génère pas de surcoût
	Effets sur l'écoulement des eaux superficielles (rejet réseau)	Effet positif par rapport à la situation de référence	Réduction	Réalisation d'ouvrages de stockage et de régulation des débits de rejets EP (10 l/s/ha)	Ne pas augmenter le ruissellement des eaux pluviales et les risques d'inondation à l'aval	Suivi des mesures suivant prescriptions (y compris moyens de surveillance et de d'intervention) résultant du dossier loi sur l'eau déposé.	Suivi du fonctionnement des ouvrages sur la durée par le gestionnaire du réseau si rétrocessions des ouvrages ou par le service d'entretien	0 €	Ces mesures sont inhérentes au projet et ne généreront pas de surcoût
	Effets sur les eaux souterraines	Aucun effet Car aucun prélèvement ainsi qu'aucun rejet dans le sous-sol	**X**						
	Risque de pollution accidentelle	Effet positif par rapport à la situation de référence	Evitement	Le nouveau réseau séparatif ainsi que les ouvrages de régulation permettront de limiter le risque de déversement accidentel d'huiles ou d'hydrocarbures dans le réseau.	Améliorer la qualité des eaux pluviales	Suivi des mesures suivant prescriptions (y compris moyens de surveillance et de d'intervention) résultant de l'étude d'impact déposée	Surveillance et mesures prises par le gestionnaire du réseau si rétrocessions des ouvrages ou par le service d'entretien	0 €	Ces mesures sont inhérentes au projet et ne généreront pas de surcoût
	Consommation Eau potable	Effet Négatif	Aucune Consommation liée aux usagers et habitants	/	/	/	/	/	

Nature des mesures		Rappel des effets	Mesures -	Nature des mesures	Effets attendus	-Modalités de suivi de la mesure	Modalités de suivi des effets	Estimation des dépenses correspondantes	
								Coûts estimés en euros	Commentaires sur les coûts
	Effets cumulés en phase travaux avec les autres projets voisins								
	Effets sur la qualité des eaux superficielles (rejet réseau)	Effet négatif lié au rejet des eaux d'exhaures (concentration MES)	Réduction	Réalisation de réseaux d'assainissements étanches et de dispositifs de traitement des eaux pluviales (décantation, végétaux épurateurs) avant le rejet dans le réseau existant Le rabattement de nappe se fera par pointes filtrantes de type « minipuits »	Améliorer la qualité des eaux générées par le projet avant le rejet en réseau	Suivi des mesures par l'entreprise en charge du rabattement	Suivi des mesures par l'entreprise en charge du rabattement	0 €	La somme de ces mesures est inhérente au projet et ne génère pas de surcoût
	Effets sur l'écoulement des eaux superficielles (rejet réseau)	Effet négatif lié au rejet des eaux d'exhaures lors du rabattement de la nappe	**Débit limité à 1 m3/h au maximum** Aucune mesure possible						
	Effets sur les eaux souterraines	Aucun effet Car aucun prélèvement ainsi qu'aucun rejet dans le sous-sol	X						
	Risque de pollution accidentelle	Effet négatif avec risque de diffusion dans le sous-sol pendant le chantier	Evitement	Voir mesures décrites aux chapitre IV.3.2	Eviter le risque de pollution du sol et indirectement de nappe	Suivi des mesures par la maitrise d'œuvre d'exécution et chef du chantier	Suivi des mesures par la maitrise d'œuvre d'exécution et chef du chantier	0 €	

4.2.6. LES INCIDENCES EN MATIERE D'EAU POTABLE

Les appréciations quantitative et qualitative globales des incidences de l'ensemble des projets à prendre en compte à l'horizon 2023 en matière d'eau potable sont difficilement réalisables.

Il est cependant utile de préciser que, à l'image du projet, les différents projets dont le développement est prévu d'être achevé à l'horizon 2023 et au delà sont conçus généralement en intégrant une démarche environnementale dans laquelle la gestion de l'eau potable (à travers des dispositifs en permettant d'en limiter l'usage) constitue un critère prépondérant pour l'obtention de certifications et/ou labels environnementaux.

4.2.7. LES INCIDENCES EN MATIERE DE BIODIVERSITE

La localisation géographique des différents projets identifiés dans l'environnement du site du projet et devant être livrés à l'horizon 2023 ne modifie pas l'analyse des impacts sur la faune et la flore et sur les continuités écologiques du secteur dans lequel se trouve le site, ni même sur les sites NATURA 2000 les plus proches présentés dans le chapitre 4.1.2.7. du présent document relatif aux effets du seul projet à l'horizon 2023. Cette analyse demeure donc valable pour le présent chapitre

4.2.8. LES INCIDENCES SUR LE PAYSAGE

Pour être exhaustive, l'appréciation de ces impacts nécessiterait au préalable une modélisation de l'ensemble des projets identifiés dans le périmètre pris en considération. Cette modélisation implique de récupérer les données informatiques de ces différents projets (implantation, gabarit, façades, etc) auprès de leurs concepteurs, après avoir préalablement obtenu l'accord de leur Maître d'Ouvrage respectif, puis de réaliser un travail de retraitement de ces données particulièrement conséquent.

En outre, en fonction de l'état d'avancement spécifique du développement des différentes opérations voisines en cours, certains projets immobiliers ne sont pas encore définis. Pour ces différentes raisons, la réalisation d'une telle modélisation n'est actuellement pas possible.

Il est rappelé que les incidences du projet sur le paysage sont traitées au chapitre 4.1.2.8. de la présente étude. Il n'y a pas d'autre projet proche susceptible de modifier cette analyse.

4.2.9. LES INCIDENCES EN MATIERE DE DECHETS

Les appréciations quantitative et qualitative globales des incidences de l'ensemble des projets à prendre en compte en matière de déchets sont difficilement réalisables.

Les incidences du projet sont traitées au chapitre 4.1.2.9. de la présente étude. Les projets ultérieurs devront prendre en compte les mêmes mesures.

4.2.10. LES INCIDENCES SUR LES CIRCULATIONS AUTOMOBILES

L'étude de déplacements réalisée par COSITREX a pris en compte les différentes situations :

- Situation de référence 2013,
- Situation projetée 2023,
- Situation cumulée au-delà de 2023.

L'étude montre que l'impact du projet, et des projets à prendre en compte dans l'analyse des effets cumulés est modéré, et que les conditions de fonctionnement du trafic ne seront pas perturbés.

4.2.11. LES INCIDENCES SUR LES CIRCULATIONS DOUCES

Le projet n'a pas d'incidences sur les circulations douces (voir chapitre 4.1.2.11.).

4.2.12. LES INCIDENCES SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

La desserte du site par les transports en commun va être fortement améliorée au-delà de 2025 avec la mise en service progressive du Grand Paris Express et le projet de réalisation d'un TSCP sur l'ex RN 2 qui est à l'étude. Ce chapitre est déjà traité au 4.1.2.12. de la présente étude.

4. 2.13. LES INCIDENCES SUR LE PATRIMOINE

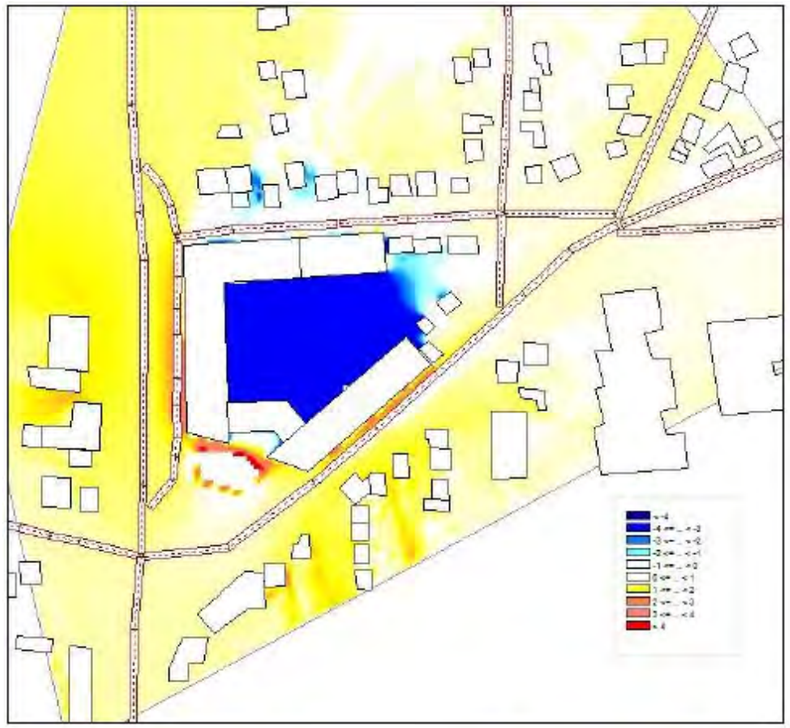
L'appréciation globale des incidences de cette nature pour l'ensemble des projets identifiés dans le secteur d'étude pris en compte est difficilement réalisable.

4.2.14. LES INCIDENCES EN TERMES D'EMISSION DE BRUIT ET DE VIBRATION

La situation cumulée correspond à un horizon plus lointain que la livraison du projet. Elle prend en compte la réalisation à 100% de l'ensemble des autres projets pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation dans le secteur.
Il est prévu une faible augmentation des UVP/h aux heures de pointe sur la RD41 (Rue de l'Abbé Niort / Avenue Aristide Briand) et sur la RD932.
Cependant, d'après l'étude de Cositrex, cette augmentation devrait être « largement compensée » par la baisse de trafic induite par la mise en service de nouvelles infrastructures de transport en commun.
La situation cumulée ne présentera donc pas de variation notable du niveau de bruit dans l'environnement par rapport à la situation projetée.

Par rapport à l'état initial, la construction du projet induit d'une part une légère augmentation du niveau sonore devant les façades donnant sur la rue de l'Abbé Niort et la rue Marcel Paul. D'autre part, la construction du projet permet de protéger les riverains de ces deux axes, ces zones protégées apparaissent en bleu sur les cartes ci-dessous.

Cartographie – Différences de niveau sonore entre l'état initial et la situation projetée de jour et de nuit



Source : Etude acoustique, AVLS, Septembre 2019

4.2.15. LES INCIDENCES EN TERMES D'ENSOLEILLEMENT

Les projets sont trop éloignés pour avoir des effets cumulés avec le projet objet de la présente étude.

4.2.16. LES INCIDENCES SUR LA SANTE HUMAINE

Ces impacts sont indissociables de ceux, présentés ci-avant, sur la qualité environnementale des sols, des eaux souterraines, sur l'environnement acoustique, sur la qualité de l'air, etc, ces thématiques étant en rapport plus ou moins étroit et direct avec la santé humaine.

PARTIE 5

DESCRIPTION DES INCIDENCES NÉGATIVES NOTABLES ATTENDUES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT RÉSULTANT DE LA VULNÉRABILITE DU PROJET À DES RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURES EN RAPPORT AVEC LE PROJET

Les différents risques majeurs auxquels est soumis le territoire du département de Seine-Saint-Denis sont recensés dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs (D.D.R.M.) approuvé par arrêté préfectoral n°09-1749 en date du 22 juin 2009.

Outre toutes les informations essentielles sur les risques naturels et technologiques majeurs sur le département, la préfecture de Seine-Saint-Denis a consigné dans le D.D.R.M., document d'information préventive réalisé à l'attention des populations, toutes les mesures de prévention et de sauvegarde prévues pour en limiter les effets. L'objectif étant que le citoyen, ainsi conscient des risques, de leurs conséquences et des moyens de s'en protéger, acquiert une véritable culture du risque, réduise sa vulnérabilité et développe un comportement responsable.

A partir de ce dossier, les communes, dont celle de Blanc Mesnil sur laquelle est prévu le projet, élaborent le dossier d'information communal sur les risques majeurs (DICRIM) et le plan communal de sauvegarde (PCS) afin de diffuser la connaissance des risques majeurs au niveau communal.

Le risque majeur est la possibilité qu'un événement d'origine naturelle ou anthropique, dont les effets peuvent menacer la vie ou les biens d'un grand nombre de personnes, occasionne des dommages importants et dépasse les capacités de réaction de la société. L'existence d'un risque majeur est liée :

- d'une part à la présence d'un événement, qui est la manifestation d'un phénomène naturel ou anthropique ;
- d'autre part à l'existence d'enjeux, qui représentent l'ensemble des personnes et des biens (suivant une évaluation monétaire ou non monétaire) pouvant être affectés par un phénomène.

Les conséquences d'un risque majeur sur les enjeux se mesurent en termes de vulnérabilité. Un risque majeur est caractérisé par sa faible fréquence et par sa très importante gravité.
Il existe deux grandes catégories de risques :

- les risques naturels : inondations, séismes, éruptions volcaniques, mouvements de terrain, avalanches, feux de forêt, cyclones et tempêtes ;
- les risques technologiques : risque nucléaire, risque industriel, risque de transport de matières dangereuses et risque de rupture de barrage.

Le D.D.R.M. montre ainsi que le département de la Seine-Saint-Denis est concerné notamment par les risques d'inondations, de mouvements de terrain, de tempêtes, d'accidents industriels ou pouvant subvenir dans le cadre de transport de matières dangereuses.

Pour le site du projet, le paragraphe 1.4..1. de la présente étude d'impact indique que les terrains se situent :

- dans une zone d'aléa sismique fort, à l'image de l'ensemble du bassin parisien,
- en dehors du périmètre de risque de dissolution du gypse,
- en dehors des zones inondables par débordement de cours d'eau ;

En conséquence, au regard de ces éléments, les incidences négatives résultant de la vulnérabilité possible du projet aux risques majeurs peuvent donc être considérées comme inexistantes.

PARTIE 6

SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE & PRINCIPALES RAISONS DU CHOIX DU PROJET

6.1. PHASE DE DEFINITION DU PROJET

La société LES NOUVEAUX CONSTRUCTEURS / SCCV BLANC MESNIL DEFENSE DU BOURGET, a missionné l'architecte pour proposer une nouvelle vision de ce que pourrait être cette entrée de ville et de quelle manière il était possible d'aborder la construction d'un ilot aussi important que celui-ci.
Les échanges avec la ville, suite à une présentation de croquis d'intention, ont permis d'avoir un premier aval de la mairie qui a conforté la direction du projet. Les gabarits validés et un échange fructueux sur des références architecturales classiques ont permis d'avancer plus précisément sur la composition du projet et d'affiner les différentes phases du projet.
Il a été demandé de prendre en compte la parcelle d'angle où se situe la station essence (même si pour le moment elle ne fait pas partie des parcelles étudiées) afin de proposer un projet cohérent sur son ensemble.

6.2. PHASE ELABORATION DU PROJET

Projet d'entrée de ville, ce projet a été étudié dans sa globalité (avec le site de la station essence dans les premières esquisses) à la demande de la mairie afin d'avoir une vision d'ensemble du nouveau caractère à donner à cette mutation.
De nombreux échanges ont eu lieu avec la mairie afin de travailler sur l'image d'un projet d'une grande ampleur sans pour autant donner un aspect monolithique et répétitif. Une inspiration traditionnelle et classique a été demandée avec une variété de vocabulaire offrant toute la richesse de ce projet.

L'architecte a proposé de raconter une histoire, l'histoire d'un quartier qui s'est créé au fil du temps et des époques avec des bâtiments ayant leur propre identité tout en respectant une harmonie globale.
Pour cela, l'architecte a respecté un ordonnancement classique reprenant le soubassement, le corps de bâtiment et le couronnement pour chaque séquence des bâtiments. Des façades rythmées par des trames permet une lecture aisée de l'architecture proposée avec pour chacune de ces séquences des éléments architecturaux remarquables qui offrent leur singularité.

Ainsi le projet retrouve des porches, qui permettent de mettre en relation l'espace public avec le privé (qui a été étudié avec une grande attention pour des espaces d'agréments paysagers de grande qualité visibles depuis la rue), des éléments remarquables d'angle tels qu'une tour, des serrureries et modénatures de différentes natures, des attiques, des combles,… Les matériaux utilisés sont variés : pierre, brique de parement, enduit de différentes couleurs, toitures tuile, métallique, terrassent, permettant d'assoir la richesse de ce projet.

6.3. LES PRINCIPES D'EVOLUTIONS EN COURS D'ELABORATION

Une fois les principes architecturaux validés l'architecte a mis en place le projet et étudié de manière plus précise, avec le Maître d'Ouvrage et les services de la mairie, le fonctionnement du projet en adaptant les images proposées pour une bonne cohérence entre façade et plan. Des évolutions ont été apportées au projet telles que l'accès aux halls depuis le porche, et pour les deux premiers lots, la proposition de limiter les accès au parking à un seul, sur la contre allée de l'avenue du 8 mai 1945.
L'ensemble des évolutions ont toujours fait l'objet de réunions avec la mairie pour validation ; Une attention toute particulière a été prise pour le dessin des détails qui ont une importance cruciale pour la qualité du projet.

PARTIE 7

MÉTHODOLOGIES UTILISÉES POUR ÉVALUER LES INICIDENCES NOTABLES SUR L'ENVIRONNEMENT

7.1. METHODOLOGIE GENERALE DE REALISATION DE L'ETUDE D'IMPACT

La base méthodologique d'URBACONSEIL et des BET qui ont travaillés à cette étude d'impact, est le décret du 11 août 2016 encadrant, dans le Code de l'Environnement, la réalisation des études d'impact.

Les méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sont de différents types :

- **Des investigations de terrains**

Ces investigations ont été réalisées directement par le rédacteur du présent document, à savoir le directeur d'études de la société URBACONSEIL (M.MARTIN Jean-Yves) assisté d'un chargé d'études.

Les photos ayant permis l'illustration de la partie 2, de la présente étude d'impact, ont été fournies en grande partie par le Maître d'Ouvrage.

- **Des entretiens avec les principaux acteurs du projet**

Les entretiens et échanges ont eu lieu à plusieurs reprises avec les principaux acteurs du projet, autrement dit, le Maître d'Ouvrage et la maîtrise d'œuvre d'exécution et les BET et la commune.

- **L'exploitation de données et d'information issues d'études techniques**

En contact constant avec les représentants du Maître d'Ouvrage, URBACONSEIL a eu également des contacts réguliers avec les agences d'architecture en charge du dossier : ARCHITECTES BLANCARD DELERY - LAFITTE, ainsi qu'avec les bureaux d'études techniques : COSITREX, OPTIFLOW, AVLS, EEC CONSEILS, ENVIR'EAU, TECHNISIM, SOLPOL (sous forme de contacts téléphoniques, d'échanges d'informations et de documents via Internet).

L'ensemble des études techniques réalisées dans le cadre du projet, a servi de support à l'élaboration de la présente étude d'impact.

- **La consultation de divers documents**

Outre les autres documents joints au dossier de demande de permis de construire pour le projet, URBACONSEIL a consulté d'autres types de documents pour rédiger la présente étude, parmi lesquels :

- le Schéma Directeur de la Région Île-de-France dans sa version approuvée par décret en octobre 2013 ;
- le Schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris adopté par décret n°2011-1011 en date du 24 août 2011 ;
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E.) du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands 2016-2021 ;
- le Plan des Déplacements Urbains d'Ile de France, approuvé le 19 juin 2014 ;
- le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile de France adopté en 2013 ;
- Le Contrat de Développement Territorial (CDT) du Bourget ;
- le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de Blanc Mesnil approuvé le 21 mars 2016.

L'étude d'impact a également été rédigée en tenant compte des informations extraites de divers sites Internet en particulier les bases de données :

- le site BASOL (sur les sols pollués)
- le site BASIAS (sur les anciens sites d'activités potentiellement polluants),
- les cartes thématiques de la région Ile de France sur le site de la DRIEE IDF,
- L'atlas des patrimoines du ministère de la culture,
- le site du BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières),
- le site Internet du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement concernant l'inspection des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (I.C.P.E.),
- le site GEOPORTAIL.

Les données climatiques présentées proviennent des sites Internet de METEOFRANCE et INFOCLIMAT.

Les données relatives à la qualité de l'air sont issues du bilan dressé en Île-de-France par AIRPARIF

7.2. LA METHODOLOGIE DES BUREAUX D'ETUDES TECHNIQUES

Les études techniques et environnementales ont été menées par des bureaux d'études spécialisés :

- Etude pollution : SOLPOL,
- Hydrogéologie : STRATEGEO,
- Déplacements : COSITREX,
- Air et santé : TECHNISIM CONSULTANTS,
- Acoustique : AVLS,
- Eaux pluviales : ENVIR'EAU CONSEILS,
- Ensoleillement : OPTIFLOW,
- Faune et flore : EEC Eco Environnement Conseils.

7.2.1. ETUDE POLLUTION DES SOLS

Les études sont présentées dans la partie 3.1. de la présente étude d'impact.
Les sondages ont été réalisés à l'aide d'une tarière mécanique.

7.2.1.1. Prélèvement des échantillons dans milieu sol

Le technicien spécialisé a été chargé du prélèvement des échantillons dans le milieu sol conformément à la méthodologie recommandée par le guide du MEDDE (Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie) et par la norme NF ISO 18400-101 à 104 de décembre 2017.
Pour chacun des sondages, la nature des sols rencontrés (type, structure et texture) et les éventuels indices organoleptiques suspects (odeurs et couleurs) des terrains traversés ont été renseignés sur la fiche de terrain.
La méthodologie d'échantillonnage a respecté les données suivantes :

- constitution des échantillons moyens par quartage,
- prélèvement des sols sur des épaisseurs de deux mètres maximum par échantillon moyen, sur toute la hauteur du sondage,
- prélèvement dans la zone des sols non saturés.

Pour le terrain 1, au total, 11 échantillons de sol (1 à 5 par sondage) ont été prélevés par le technicien spécialisé en fonction des observations sur site, des différentes lithologies rencontrées et des éventuels indices organoleptiques suspects.

Pour le terrain 2, au total, 17 échantillons de sol (2 à 5 par sondage) ont été prélevés par le technicien spécialisé en fonction des observations sur site, des différentes lithologies rencontrées et des éventuels indices organoleptiques suspects.

7.2.1.2. Prélèvement des échantillons dans le milieu gaz de sol

Le technicien spécialisé a été chargé du prélèvement des échantillons dans le milieu gaz du sol conformément à la méthodologie recommandée par le guide du MEDDE (Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie) et par la norme NF ISO 18400-204 de juillet 2017.
La purge de chaque piézair a été réalisée selon les règles de l'art, le prélèvement des échantillons de gaz du sol a ensuite été réalisé à l'aide d'une pompe de type GILAIR.
La méthodologie d'échantillonnage a respecté les données suivantes :

- étalonnage de la pompe avant et après chaque prélèvement,
- prélèvement sur tubage adapté à la technique analytique envisagée, fourni par le laboratoire,
- prélèvement dans la zone des sols non saturés.

Ces informations ont été renseignées sur les fiches de terrain

7.2.1.3. Analyse des échantillons de sols et de gaz du sol

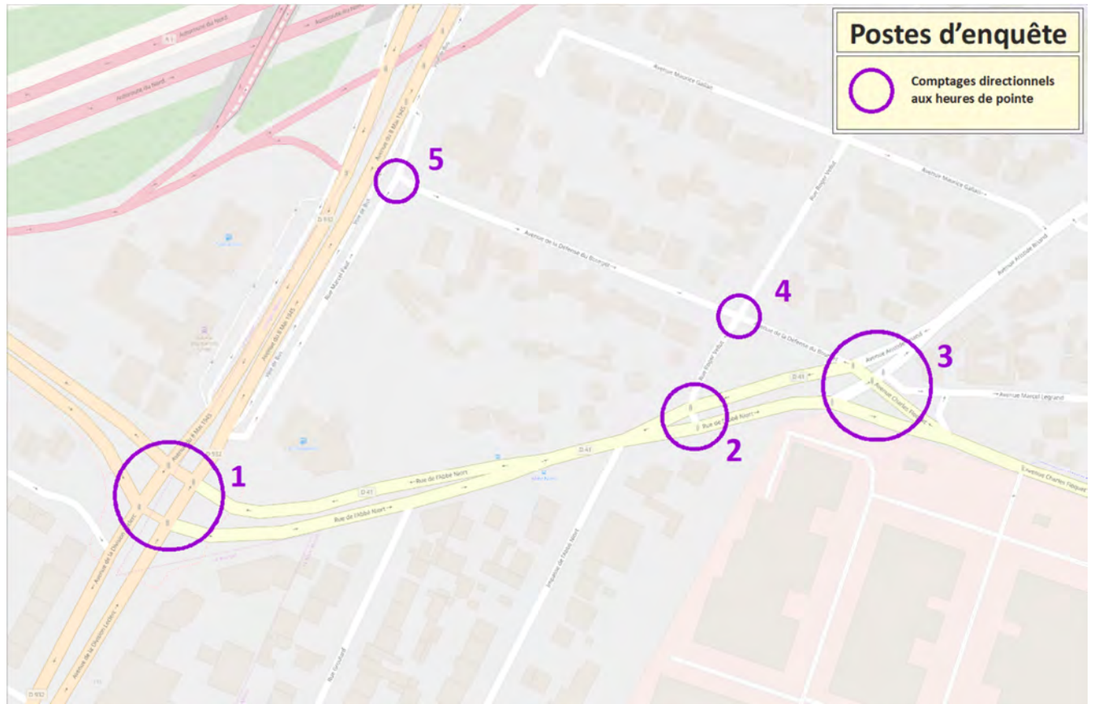
Les échantillons de sols et de gaz du sol ont été conditionnés dans des flacons ou sur des supports adaptés, fournis par le laboratoire, puis transmis dans le respect des conditions normatives de conservation (température, délais…) permettant d'assurer la validité des résultats.
Les analyses chimiques ont été réalisées par un laboratoire agréé (AGROLAB) possédant les accréditations reconnues COFRAC et agréments du MEDDE (Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie) nécessaires à leur réalisation.
Dans un souci de traçabilité, les échantillons à analyser ont été transmis au laboratoire de façon à éviter toute perte d'information (étiquetage précis et enregistrement préalable de chaque échantillon).

7.2.2. ETUDE DEPLACEMENTS

Une enquête de circulation a été réalisée dans le secteur du projet en juin 2019, avec des comptages directionnels sur 5 carrefours aux heures de pointe du matin et du soir d'un jour ouvré :

1. Avenue de la Division Leclerc (RD932) x Rue de l'Abbé Niort (RD41),
2. Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Rue Roger Vellut,
3. Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Avenue Charles Floquet,
4. Avenue de la Défense du Bourget x Rue Roger Vellut,
5. Avenue de la Défense du Bourget x Rue Marcel Paul.

Les cartes des pages suivantes présentent les volumes de trafic en section et les flux directionnels dans les carrefours, exprimés en UVP/h, ainsi que les volumes de trafic PL-Bus.



7.2.3. ETUDE FAUNE FLORE

Les inventaires sur l'aire d'étude ont été effectués à pied sur l'emprise du projet. Un seul passage a été réalisé au regard de l'artificialisation du site. L'inventaire a été réalisé le 15 juillet 2019 selon les transects présentés sur la carte ci-dessous.

Localisation des transects d'inventaires (Géoportail 2019, modifié)

Source : diagnostic faune, flore, état des lieux, EEC Ecologie & Environnement, juillet 2019

7.2.3.1. Inventaires floristiques

Les inventaires floristiques sur l'aire d'étude ont été effectués par la méthode des transects en affinant les diagnostics sur les espaces verts urbains connexes et internes au site (friches, jardins, zones rudérales, etc.). Les listes floristiques obtenues par unité écologique comportent le nom latin de la plante, son nom vernaculaire, son degré de rareté régionale et son statut). Ces informations sont extraites de la base de données du CBNBP et du « Catalogue francilien édition 2014 ».

7.2.3.2. Inventaires faunistiques

Les groupes faunistiques ont été ciblés en fonction des habitats présents sur le site d'étude, le contexte global et la recherche bibliographique.

L'inventaire de l'avifaune a été basé sur l'observation directe des oiseaux en poste fixe (contacts visuels à l'oeil nu et avec des jumelles) et sur l'écoute des chants (contacts auditifs). Les observations ont été réalisées le matin (activité maximale des chanteurs pour la plupart des espèces), Les conditions d'observation optimales sont par vent nul ou modéré et par temps ensoleillé.

Les insectes ont été inventoriés par prospections à vue des adultes en vol, ou posés dans la végétation, avec capture au filet si nécessaire le long de transects prédéfinis selon les habitats présents sur le site d'étude. Notre méthode consiste à noter et à compter systématiquement l'ensemble des espèces (Lépidoptères, Orthoptères) observées de part et d'autre du parcours.

7.2.4. ETUDE AIR ET SANTE

La définition de la zone d'étude est présentée au chapitre 3.6.3.1. de la présente étude d'impact.

7.2.4.1. La définition du niveau d'étude

Le niveau d'étude est défini à l'horizon d'étude le plus lointain, c'est-à-dire celui pour lequel les trafics seront les plus élevés. Cela à l'aide de trois critères qui sont les suivants :

- la charge prévisionnelle de trafic en véhicules /jour ;
- la densité de population correspondant à la zone la plus densément peuplée traversée par le projet ;
- la longueur du projet.

Le niveau d'étude permet de déterminer les polluants à prendre en compte en fonction du degré de précision de l'étude.
Le tableau ci-dessous présente les quatre niveaux d'étude déterminés, le niveau I étant le plus exigeant en termes de précision et d'investigation.

Densité dans la zone la plus peuplée de la zone d'étude [hab/km²]	Trafic à l'horizon d'étude (selon tronçons homogènes de plus de 1 km)			
	> 50 000 véh/j	25 000 à 50 000 véh/j	≤ 25 000 véh/j	≤ 10 000 véh/j
Densité ≥ 10 000 hab/km²	I	I	II	II si Lprojet > 5 km ou III si Lprojet ≤ 5 km
2 000 hab/km² < densité < 10 000 hab/km²	I	II	II	II si Lprojet > 25 km ou III si Lprojet ≤ 25 km
Densité ≤ 2 000 hab/km²	I	II	II	II si Lprojet > 50 km ou III si Lprojet ≤ 50 km
Pas de bâti	III	III	IV	IV

A l'horizon futur, la charge de trafic sera inférieure à 25 000 véhicules par jour sur les voies routières les plus importantes.
Par ailleurs, la densité de population s'élève à moins de 10 000 habitants / km² au sein de la zone d'étude et des carreaux considérés décrits dans le paragraphe 3.1.2..

Adaptation du niveau de l'étude
Le niveau d'étude se doit d'être adapté en fonction de plusieurs paramètres :

- La présence de lieux dits 'vulnérables' : une étude de niveau II est remontée au niveau I au droit des lieux vulnérables (et non pas sur la totalité de la bande d'étude) ;
- Les milieux mixtes (urbains et interurbains) : l'absence totale de population sur certains tronçons supérieurs à 1 km autorise l'application d'un niveau d'étude moins exigeant sur ces sections ;
- L'importance de la population : si la population dans la bande d'étude dépasse 100 000 habitants, une étude de niveau II est remontée au niveau I. Une étude de niveau III est remontée au niveau II. Remarque : Il n'y a pas lieu de remonter les études de niveau IV ;
- L'existence d'un Plan de Protection de l'Atmosphère ou son projet de mise en place : si un PPA est approuvé ou doit être réalisé sur un périmètre qui englobe la zone d'étude, le niveau d'étude est remonté d'un niveau, quel que soit le niveau d'étude initial.

Compte tenu de la densité de population dans la zone d'étude, de la charge de trafic, et de l'existence du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France, il sera réalisé une étude de niveau I.

Par ailleurs, il est nécessaire de garder à l'esprit que, en fonction du niveau de l'étude, les exigences réglementaires diffèrent.
Ainsi, d'après la Note technique du 22 février 2019, les études de niveau I requièrent :

- Caractérisation de l'état actuel avec un niveau de détail adapté à une étude niveau I ;
- Campagne de mesures in situ ;
- Estimation des émissions de polluants sur l'ensemble du réseau d'étude ;
- Estimation des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) ;
- Estimation des concentrations modélisées sur la zone d'étude ;
- Calcul de l'Indice Pollution-Population (IPP) pour le NO2 ;
- Evaluation des Risques Sanitaires (ERS) sur la zone d'étude ;
- Présentation bibliographique des effets sanitaires de la pollution automobile sur la population ;
- Analyse des coûts collectifs de l'impact sanitaire des pollutions et des nuisances ;
- Evaluation de l'impact de la pollution atmosphérique sur la faune, la flore, le sol et les bâtiments.

7.2.4.2. Les mesures in situ

Une campagne de mesures in situ a été réalisée du 26 juin au 09 juillet 2019 pour les polluants suivants :

- Le dioxyde d'azote [NO2] ;
- Les poussières – PM10 et PM2,5.

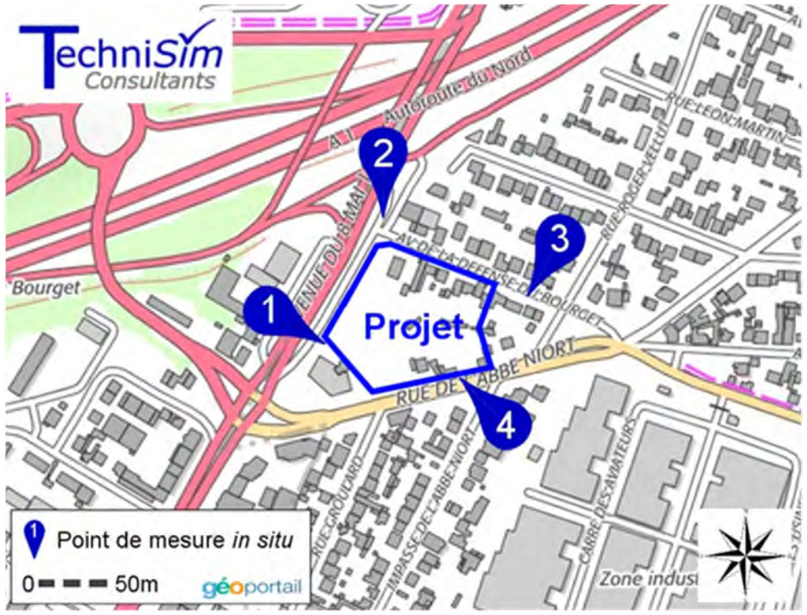
Les mesures ont été effectuées à l'aide d'échantillonneurs passifs pour le NO2.
Les tubes passifs sont des méthodes alternatives aux méthodes de référence des directives européennes, lourdes et coûteuses à mettre en œuvre (généralement les analyseurs). Néanmoins, leurs performances sont encadrées par les directives-filles de la directive européennes 96/62/CE et reprise par celle de mai 2008.
La quantification des teneurs des substances NO2 dans l'air ambiant s'effectue en deux temps :

- Échantillonnage sur site via les tubes à diffusion passive (sans utilisation de pompe ou tout autre système d'aspiration) exposés dans l'air ambiant ;
- Analyse en laboratoire accrédité (où l'on procède à l'extraction et à l'analyse des produits d'absorption).

En ce qui concerne les mesures des particules PM10 et PM2,5, celles-ci ont été opérées de manière à évaluer en temps réel la concentration massique des poussières en suspension dans l'air avec un micro-capteur laser, au niveau du point n°4.

Le matériel utilisé au cours de la campagne est illustré ci-après :

Tube passif et micro-capteur laser



Emplacements des points de mesure in situ

Les emplacements des points de mesure ont été choisis de manière à couvrir et caractériser au mieux l'ensemble du domaine d'étude.

Chaque point a été repéré sur une carte géoréférencée (GPS WGS 84) et a fait l'objet d'une documentation importante et précise : localisation, hauteur de prélèvement, distances aux sources de pollution (axes routiers, parkings, …), description de l'environnement immédiat du point de mesures (habitations, …).

L'ensemble de ces renseignements a été regroupé dans les fiches disponibles en annexe.

Au-delà des critères de choix des sites, tous les tubes ont été installés sur des poteaux, lampadaires ou autres mobiliers publics dégagés de tout obstacle, afin de permettre une libre circulation de l'air autour du point d'échantillonnage.

La hauteur de mesure a été choisie de manière à caractériser le plus possible l'exposition des personnes au sol, en se préservant toutefois des risques de vol et de vandalisme (soit environ 2,5 m du sol).

En ce qui concerne cette campagne, les prélèvements d'air (NO2) ont été réalisés précisément sur 4 points, pour la période allant du 26 juin au 09 juillet 2019.

Les dates et les heures de pose / dépose des tubes de prélèvement sont explicitées dans les tableaux de résultats, ainsi que dans les fiches descriptives correspondant à chaque point de mesures.

Par ailleurs, afin de s'assurer de la bonne répétabilité des mesures, certains prélèvements ont été doublés pour le NO2, sur plusieurs emplacements.

7.2.5. ETUDE ENSOLEILLEMENT

L'objectif de l'étude ensoleillement était de quantifier l'impact solaire des ouvrages du projet rue Marcel Paul au Blanc-Mesnil sur leur environnement proche. Il s'agissait ainsi de quantifier l'effet de la présence de ce projet sur l'ensoleillement des espaces publics et des ouvrages situés dans son voisinage.
Le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des travaux d'ouvrages à l'origine de la nouvelle rédaction de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement impose de faire « une analyse des effets négatifs et positifs, directes et indirects, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement mais également une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus ».

Dans ce type d'étude, Il s'agit en général de pouvoir apprécier en les distinguant :

- les effets du projet considéré seul, dits « simples », appréciés à l'échéance prévisionnelle de livraison du projet
- les effets dits « cumulés » : tenant compte des projets connus dans l'environnement proche du projet mais non livrés au moment du dépôt de la demande de permis de construire.

Pour y parvenir, trois situations distinctes du site et de son environnement sont en général considérées :

- une situation de référence (en l'année de livraison prévisionnelle du projet) correspondante à l'état du site d'implantation du projet et de son environnement sans le projet. Dans ce cas la version actuelle du site sera donc conservée et les éventuels autres projets en construction à proximité du projet dont la livraison est prévue avant la date de livraison du projet seront donc pris en compte.
- une situation projetée (également en l'année de livraison prévisionnelle du projet) correspondante à l'état du site et de son environnement avec le projet. Dans ce cas, la version actuelle du site d'implantation du projet sera donc remplacée par le projet.
- une situation cumulée (au delà de l'année de livraison prévisionnelle du projet) intégrant l'ensemble des projets immobiliers avoisinants identifiés au stade de l'étude d'impact quelle que soit l'année de leur livraison prévisionnelle susceptibles d'exercer une influence sur les problématiques traitées.

Les effets simples sont obtenus par comparaison de la situation projetée et de la situation de référence.
Les effets cumulés sont obtenus par comparaison de la situation cumulée et de la situation de référence.

Dans le cas du projet rue Marcel Paul au Blanc-Mesnil, il semble que la construction d'aucun ouvrage conséquent n'est actuellement prévue dans l'environnement proche du site d'étude. La gare de la ligne 16 du Métro, dont la construction est prévue à proximité du site du projet se situe en effet au Nord de ce dernier et pourra donc être ignorée dans cette étude. En conséquence, seuls les effets simples seront étudiés. Ainsi, seules deux situations distinctes du site sont étudiées: la situation de référence et la situation projetée.
Il est à noter que dans toute cette étude le projet a été traité dans sa globalité (Tranches 1, 2 et 3 et zone Hotel).

Le déroulement de cette étude s'est fait de la façon suivante :

- Construction des modèles géométriques numériques 3D des versions du site d'étude associées aux deux situations à étudier et de leur environnement topographique et urbain. Construction des maillages associés nécessaires aux simulations.
- Etude des conditions de soleil à appliquer au site
- Réalisation des simulations d'ensoleillement pour ces mêmes versions du site
- Exploitation des résultats de ces simulations de sorte à extraire toutes les données permettant de répondre aux questions posées.

7.2.5.1. Approche de modélisation

Deux types de simulations ont été réalisées pour les besoins de cette étude;

- des simulations purement qualitatives permettant de mettre en évidence les ombres portées du programme de travaux (héliodons),
- des simulations quantitatives donnant accès au nombre d'heure d'ensoleillement des ouvrages et du socle du site dans ses différentes versions et de les comparer.

Les premières simulations ont été élaborées à l'aide du logiciel de modélisation 3D Rhinocéros et les secondes ont été réalisées à l'aide du module SOLAR LOAD du logiciel FLUENT

Toutes ces cartographies ont été établies pour trois jours distincts caractéristiques des différentes saisons de l'année:

- la journée associée au solstice d'hiver (21 Décembre), journée la plus courte de l'année,
- la journée associée au solstice d'été (21 juin), journée la plus longue de la journée,
- l'équinoxe de printemps (21 Mars).

Il est important de préciser que toutes les images réalisées dans cette étude sont basées sur la présence d'un ciel clair et ne tiennent donc évidemment pas compte de la potentielle couverture nuageuse de ce dernier.

7.2.5.2. Construction des maquettes numériques 3D

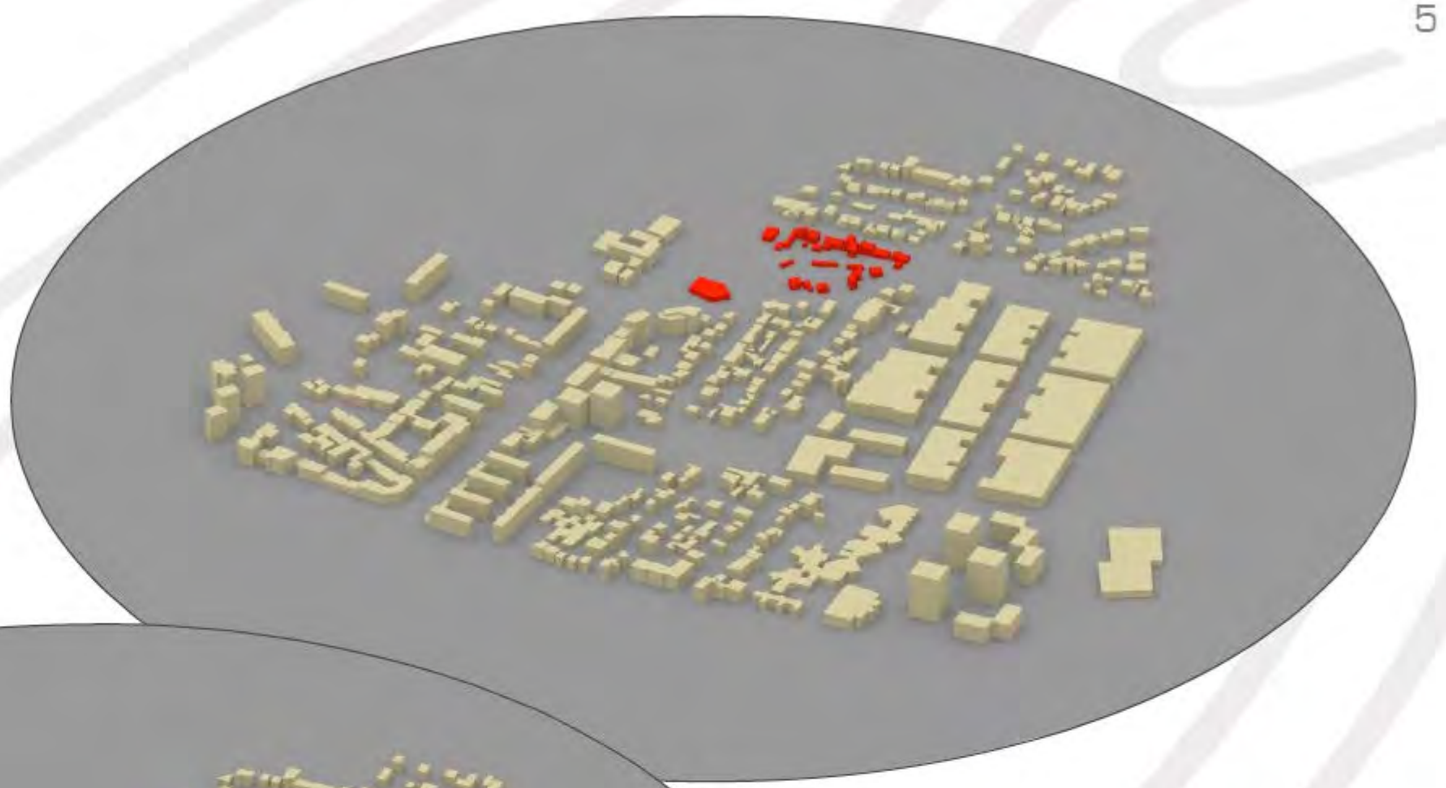
La première étape des études a consisté à construire des modèles 3D des deux situations du site d'implantation du programme à considérer.
Pour ce faire, la Société OPTIFLOW s'est appuyée sur :

- Des plans du projet transmis par les architectes du projet (agence A26 BLM),
- De données acquises auprès de l'IGN (base de données BD-topo) pour les ouvrages existants de l'environnement du projet

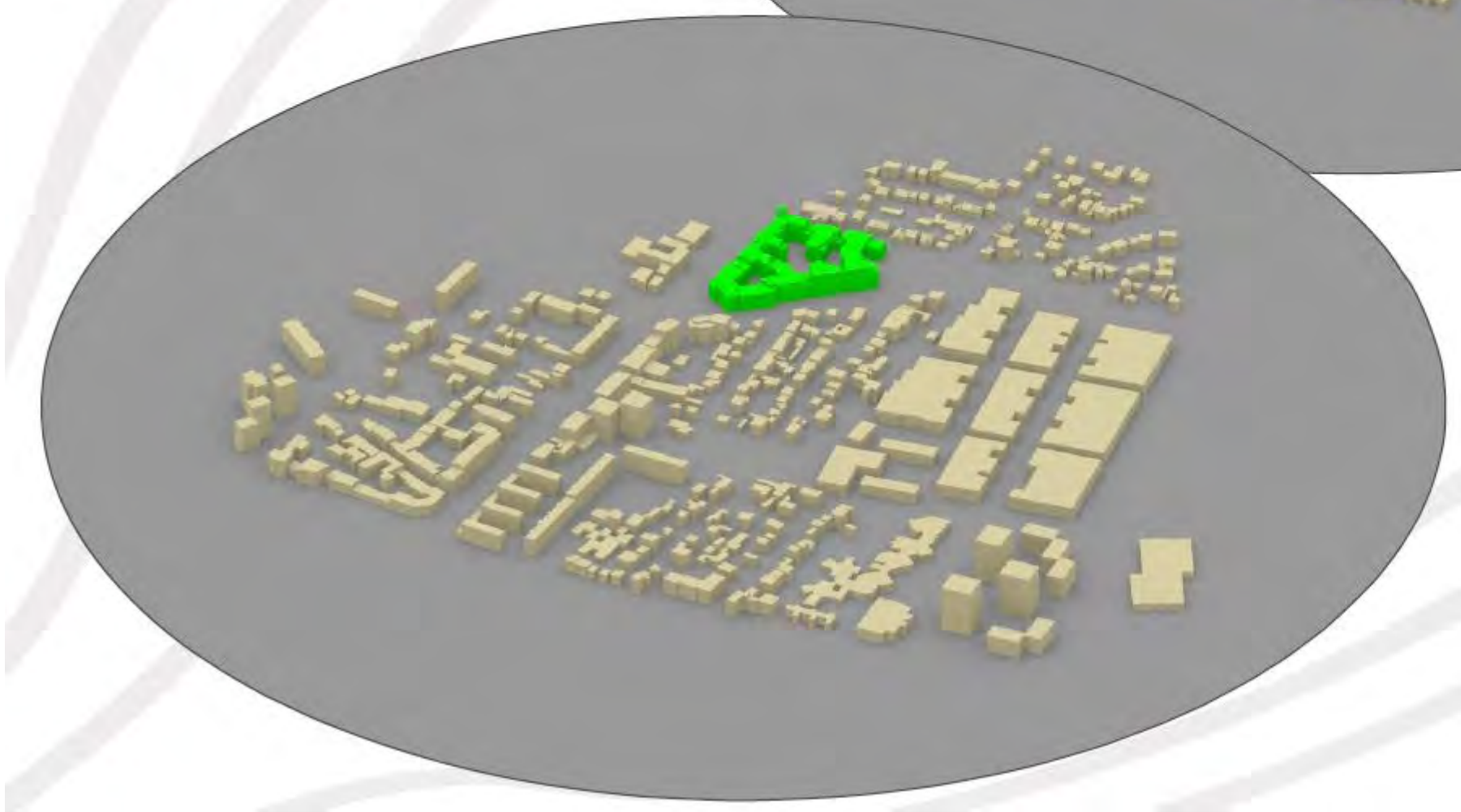
Au cours de cette opération, la modélisation des différents ouvrages du projet a pu faire l'objet de légères simplifications consistant à ne conserver que les éléments susceptibles, selon l'expérience d'OPTIFLOW, d'influer sur les problématiques traitées. Seule leur enveloppe extérieure a ainsi été prise en compte et leurs petits détails de façade ont ainsi pu être ignorés.

Les deux modèles résultants de cette opération sont présentés au travers de l'image présentés ci-après. Le projet étudié est coloré en vert dans ces images. Les ouvrages actuellement présents sur le site d'implantation du projet sont colorés en rouge.

Les deux images ci-contre ainsi que celles des quatre pages suivantes présentent des visualisations des maquettes numériques 3D qui ont été utilisées pour les situations de **référence** et **projetée** du site.



Situation de **Référence**



Situation **Projetée**

Visualisations des maquettes numérique 3D associées aux situations de référence et projetée (Vue depuis le Sud)

7.2.5.6. ETUDE ACOUSTIQUE

L'étude acoustique a pour but de mesurer les impacts sonores de l'environnement proche du site de projet mais également de prévoir les émissions sonores générées par le projet et leur impact sur le bâti alentour. Le bureau d'étude AVLS a pour cela établi une simulation du niveau sonore en situation existante dans les environs du site de projet. Ce diagnostic s'est basé sur une modélisation informatique du site réalisée sous le logiciel CadnaA de DataKustik (modélisation acoustique environnementale en 3 dimensions).

Ce logiciel permet des calculs de propagation sonore en extérieur à partir de différents types de sources (ponctuelles, surfaciques ou linéiques) en prenant en compte différents paramètres environnementaux :
- effet de masque dû à la présence d'écran, de bâtiments ou lié à la topographie,
- atténuation du son avec la distance,
- atténuation atmosphérique,
- absorption du sol.

L'intérêt d'un tel modèle est de pouvoir présenter des niveaux sonores sous forme de cartographies.

Le modèle de l'état initial inclut les bâtiments existants et les infrastructures routières existantes présentes sur les cartes de comptage fournies par Cositrex. La localisation et la hauteur des bâtiments et des routes sont basées sur Google Satellite et Street View (mai 2018). La topographie est considérée comme plane. Pour les bâtiments de logements et de bureaux, une hauteur de 3m par étage a été considérée. Les toitures des bâtiments ont été considérées comme réfléchissantes (G=0). Les façades des bâtiments ont été considérées comme réfléchissantes (perte par réflexion 1 dB).

Seuls les axes principaux suivants ont été considérés dans cette étude :
- L'avenue du 8 Mai 1945,
- L'avenue de la Division Leclerc,
- La bretelle d'insertion sur l'autoroute A1,
- La rue de l'Abbé Niort,
- La rue Marcel Paul,
- L'avenue de la Défense du Bourget,
- La rue Roger Vellut,
- L'avenue Aristide Briand,
- L'avenue Charles Floquet,
- L'avenue Marcel Legrand.

Le bruit dû au trafic aérien de l'aéroport du Bourget n'est pas pris en compte dans cette étude.

Le niveau de puissance acoustique de chaque route est calculé à partir du TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) et de la vitesse de circulation autorisée, basés sur le comptage réalisé par COSITREX (cartes de trafic du 30/08/2019). Cette étude donne le débit pour les plages horaires 8h-9h (heure de pointe le matin en semaine) et 17h30-18h30 (heure de pointe le soir en semaine).

Pour la situation projetée, des simulations ont été produites en repartant de ce modèle et en intégrant les impacts sonores en phase chantier et les nouveaux bâtiments en phase exploitation.

7.2.5.7. ETUDE HYDROLOGIQUE

Le bureau d'étude STRATEGEO était en charge de la partie étude hydrologique de l'étude d'impact, afin de connaitre les niveaux des plus hautes eaux au droit du projet et ainsi définir les modalités de protection des bâtiments en phase chantier et en phase d'exploitation

La méthodologie est la suivante :

1. Investigations sur site,

Quatre piézomètres (1, 3, 5 et 6) ont été réalisés sur site par ATLAS Géotechnique dans le cadre de l'étude géotechnique au stade G2 AVP et deux piézomètres supplémentaires (7, 8) ont été réalisés dans le cadre de cette étude.

Localisation des points de sondage piezométrique

2. Elaboration du schéma conceptuel hydrogéologique,

Les données géologiques et hydrologiques du secteur (macro et micro) sont étudiées afin de dresser un schéma conceptuel hydrogéologique (écoulement des eaux, profondeur de la nappe, perméabilité, qualité de l'eau, etc.).

3. Etude du niveau des plus hautes eaux,

A partir des données disponibles et compte-tenu de la morphologie de la nappe concernée, il est proposé de réaliser l'estimation des Niveaux des Plus Hautes Eaux (NPHE), à partir des données suivantes :

- le niveau d'étiage de la nappe ;
- les variations saisonnières ou annuelles dues à la recharge ;
- les variations liées à l'onde de crue ;
- le scénario d'arrêt de pompage ;
- les variations liées à la pluviométrie.

4. Préconisation à mettre en œuvre.

D'après les données géologiques du site, les mesures in situ réalisées et les simulations de débit en phase chantier et exploitation, des propositions de dispositifs à mettre en œuvre sont rédigées.

7.2.5.8. GESTION DES EAUX PLUVIALES

Le bureau d'étude ENVIR'EAU s'est chargé de la partie technique liée à la gestion des eaux pluviales du projet, afin d'établir les impacts du projet sur les ruissellements et les eaux souterraines superficielles.

La méthodologie est la suivante :

1. Etablissement d'un diagnostic environnemental :

Un diagnostic environnemental précis est établi afin de connaitre les contraintes du site vis-à-vis de l'environnement sur des champs tels que les précipitations, le relief, la géologie, l'hydrologie, le réseau existant, l'hydrogéologie, le milieu naturel et paysage mais également des thématiques règlementaires (SDAGE, SAGE, loi sur l'eau), les risques inondations et les usages de l'eau dans le secteur.
Ce diagnostic permettra de dresser les caractéristiques du site et ses principales contraintes.

2. Définition des solutions à mettre en œuvre :

Le bureau d'étude élabore des modèles de calcul sur la rétention nécessaire en phase d'exploitation selon les tranches du projet (1 à 3) d'après les paramètres connus (taux imperméabilisation, plan d'assainissement, etc.).

Le bureau d'étude se base sur un dimensionnement par la méthode des pluies. Cette méthode est fondée sur l'analyse statistique des volumes entrants à partir des courbes Intensité-Durée-Fréquence (IDF) obtenues à partir des relevés des hauteurs de précipitations consignés par METEO-FRANCE, pour des durées de pluie variant de 6 mn à 360 mn.

Pour une pluie donnée de durée T et de fréquence F, le volume d'eau tombée à l'instant t est :

$$V1(t) = i(F,T) . t . C . A$$

Avec :

- *i (F,T) : intensité pluviométrique de la pluie de durée T et de fréquence F, en mm/mn*
- *C : coefficient de ruissellement avec i (F,t) = a (F) T b (F)*
- *A : surface du bassin versant en m²*

Si le débit de fuite, considéré constant, est égal à Qf (en m3/mn), le volume évacué pendant la durée t (en mn) est V2(t) avec : V2(t) = Qf . t.

Le volume ΔV accumulé dans le bassin pendant la durée t est V1-V2 :
ΔV (t) = [i(F,T) . C . A - Qf] . t
En phase travaux, le bureau d'études se concentre sur le niveau des plus hautes eaux et le calcul du débit d'exhaure selon les caractéristiques du projet et du terrain (perméabilité, charge hydraulique, surface, débit en fond de fouille).

3. Analyse des incidences du projet vis-à-vis des eaux souterraines superficielles :

L'étude dresse le bilan des impacts potentiels du projet en :

- Situation actuelle
- Situation de référence au fil de l'eau
- Situation future avec le projet en phase travaux et exploitation (débits, pollution, eaux superficielles, milieu physique, usages, etc.)
- Impacts cumulés avec les projets voisins

D'après les impacts dressés par le bureau d'étude, des mesures compensatoires sont proposées en conséquence. Cette partie de l'étude dresse ensuite des solutions optimales de gestion des eaux pluviales afin de limiter les impacts du projet sur l'environnement, mais aussi de permettre au projet d'être compatible avec le SDAGE Seine-Normandie (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie) et le document de SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux).

PARTIE 8

LES AUTEURS DE L'ÉTUDE D'IMPACT

La présente étude d'impact a été réalisée par :

127-129, rue Raymond Losserand
75014 PARIS

CABINET DE CONSEIL EN URBANISME

Pour le compte de la :

SCCV BLANC MESNIL DEFENSE DU BOURGET
50, route de la Reine
92 100 BOULOGNE BILLANCOURT

MAITRE D'OUVRAGE

Sur la base du projet élaboré par l'équipe de maîtrise d'œuvre composée de :

A BLM 26 ARCHITECTES
BLANCARD DELERY - LAFITTE
167, rue de Vaugirard
75 015 PARIS

MAITRE D'ŒUVRE

LIGNES DE CHAMPS
3, rue d'Orléans
78 580 MAULE

PAYSAGISTE

La présente étude d'impact a été réalisée en tenant compte des travaux réalisés par les bureaux d'études suivants :

ATLAS GEOTECHNIQUE
9, avenue du Bois de l'Epine
91 080 COURCOURONNES

Etude géotechnique

ATPS
L'Amphi du Forum
34, rue Jules Verne
44700 ORVAULT

Etude de faisabilité d'approvisionnement en énergie

AVLS
18, rue Charles de Gaulle
91 400 ORSAY

Etude acoustique

COSITREX
14, rue Pierre
91 330 Yerres

Etude circulation

EEC Ecologie & Environnement
1, rue Jean Macé
76 720 AUFFRAY

Diagnostic faune et flore

ENVIR'EAU CONSEILS
22, avenue Clodoald
92 210 SAINT CLOUD

Etude relative à la gestion des eaux

OPTIFLOW
180, chemin de la Madrague-Villes
13015 MARSEILLE

Etude ensoleillement

SOLPOL
22, rue des Carriers Italiens
91 350 GRIGNY

Etudes environnementales
Plan de gestion

STRATEGEO CONSEIL
22, rue des Carriers Italiens
91 350 GRIGNY

Etude des Niveaux des Plus Hautes Eaux

TECHNISIM
2 Rue Saint-Théodore
69 003 Lyon

Etude air & santé