

## SCCV BLANC MESNIL DEFENSE DU BOURGET

Le Blanc Mesnil - Projet de construction - Rue Marcel Paul

Mémoire en réponse à l'avis de la Mission Régionale  
d'Autorité Environnementale du  
14 décembre 2019



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

**Maîtrise d'ouvrage :** SCCV BLANC MESNIL DEFENSE DU BOURGET

50, route de la Reine

92 773 BOULOGNE BILLANCOURT CEDEX

**Architecte :** ATELIER BLM

167, rue Vaugirard

75015 PARIS

## SOMMAIRE

|                                                                                                        |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Préambule .....</b>                                                                                 | <b>3</b>  |
| <b>1. Portée de l'étude d'impact .....</b>                                                             | <b>3</b>  |
| <b>2. Pollution du sol.....</b>                                                                        | <b>4</b>  |
| <b>3. Eau.....</b>                                                                                     | <b>5</b>  |
| <b>4. Déplacements, pollutions et nuisances associées .....</b>                                        | <b>6</b>  |
| 4.1. Les déplacements.....                                                                             | 6         |
| 4.2. Les nuisances sonores.....                                                                        | 6         |
| 4.3. La qualité de l'air .....                                                                         | 7         |
| <b>5. Paysage.....</b>                                                                                 | <b>7</b>  |
| <b>6. Les énergies renouvelables, les îlots de chaleur et l'ensoleillement .....</b>                   | <b>13</b> |
| <b>7. Justification du choix du projet .....</b>                                                       | <b>13</b> |
| <b>8. Annexes.....</b>                                                                                 | <b>14</b> |
| 8.1. COSITREX : ETUDE DE CIRCULATION, Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe du 14 décembre 2019 ..... | 14        |
| 8.2. COSITREX : ETUDE DE CIRCULATION .....                                                             | 14        |

## Préambule

Le présent document constitue un additif à l'étude d'impact sur l'environnement jointe au permis de construire PC n°19C0081 déposé les terrains situés aux 2-4, avenue de la Défense du Bourget et 22-24, rue Marcel Paul.

Le PC n°19C0081 s'intègre dans un projet global qui prévoit la réalisation d'un ensemble immobilier développant environ 20 000m<sup>2</sup> de surface de plancher à destination de 338 logements et d'une activité de location de voitures. Le projet prévoit également la réalisation d'environ 350 places de stationnement sur 2 niveaux de sous-sol. Ce projet global se décompose en 3 tranches. Le PC n°19C0081 correspond à la deuxième tranche du projet global et prévoit la construction d'environ 75 logements et d'un local destiné à de la location de voitures pour une surface de plancher d'environ 4 452 m<sup>2</sup>. Cette deuxième tranche s'accompagne de la réalisation d'environ 74 places de stationnement

Cette étude d'impact a été transmise par la Ville Du Blanc Mesnil, autorité compétente pour délivrer le permis de construire, pour avis à l'Autorité Environnementale compétente en matière d'environnement.

L'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) rendu le 14 décembre 2019 recommande notamment d'apporter des précisions sur les points suivants :

- La portée de l'étude d'impact,
- La pollution des sols,
- Les déplacements, les pollutions et nuisances associées,
- Le paysage.

Le présent additif a pour but d'apporter, dans la mesure où elles peuvent être disponibles à ce stade, les informations attendues par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale.

## 1. Portée de l'étude d'impact

La MRAe rappelle l'objet du permis de construire n°19C0081 de la tranche 2 et relève que le permis de construire de la tranche 1 a été accordé le 2 octobre 2018 pour 8 400 m<sup>2</sup> de surface de plancher à des fins de logements (142), sans faire l'objet d'une évaluation environnementale préalable. Une troisième tranche est également prévue.

La MRAe rappelle que :

1. En application de l'article L122-1-1-III du code de l'environnement, lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.
2. En application de l'article L122-1-1-III du code de l'environnement, les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations doivent être appréciées lors de la délivrance de la première autorisation.

La MRAE précise que même si la première tranche du projet est en dessous des seuils de l'évaluation environnementale, c'est donc bien la totalité du projet qui aurait dû être prise en considération dès la première demande de permis de construire nécessaire pour le projet et l'étude d'impact du projet aurait dû être jointe à cette première demande.

**La MRAe recommande donc de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble du projet incluant les trois tranches prévues pour l'opération de construction de logements rue Marcel Paul.**

### Réponse apportée :

L'étude d'impact indique que le projet final comporte 3 tranches. Le permis de construire de la première tranche a été délivré, le permis de construire de la deuxième tranche comprenant l'étude d'impact sera délivré à l'issue de la Participation du Public par Voie Electronique (PPVE), le projet et le programme de la troisième tranche ne sont pas encore arrêtés.

Néanmoins, le bureau d'études COSITREX a étudié les impacts du projet sur les déplacements en prenant en compte le programme indicatif de la troisième tranche. Le rapport complémentaire de COSITREX est joint en annexe du mémoire. Sur la base de ce rapport complémentaire, les bureaux d'études Technisim (Air et santé et AVLS (acoustique) ont indiqué que leurs conclusions restent identiques pour l'ensemble de 3 tranches.

## 2. Pollution du sol

La MRAe rappelle le contexte des anciennes activités sur le terrain de la tranche 1 :

*« Le terrain n°1, qui porte la phase 1 du projet, a accueilli une station-service jusqu'en novembre 2010, soit une installation classée pour la protection de l'environnement.*

*Dans le cadre de la cessation d'activités, le site a été réhabilité pour un usage commercial ou industriel et a fait l'objet des prescriptions suivantes :*

- des distances de sécurité devront être maintenues vis-à-vis de la station-service ESSO (ICPE en activité située en bordure du site et soumise à déclaration).*
- en cas de changement pour un usage plus sensible qu'un usage commercial/industriel, des mesures de gestion devront être mises en oeuvre afin que l'état du site soit mis en compatibilité avec ce nouvel usage. Ces mesures ne sont pas à la charge du dernier exploitant. »*

**La MRAe recommande de justifier dans l'étude d'impact le respect de ces prescriptions dans le cadre de la réalisation de la phase 1 du projet.**

### Réponse apportée :

Le Maître d'Ouvrage mettra en œuvre ces prescriptions pour la phase 1, comme pour les autres phases.

La MRAe rappelle le contexte des études historiques, des investigations et études menées concernant la pollution des sols sur les terrains des tranches 1 et 2 ainsi que les principales conclusions. La MRAe estime que les enjeux relatifs à la qualité des sols et gaz du sol sont, à ce jour, correctement définis et les mesures prévues appropriées.

La MRAe rappelle également que :

*« L'EQRS retient les scénarios d'exposition suivants :*

- risques liés à l'inhalation (air intérieur et air extérieur);*
- résidents de logements situés au rez-de-chaussée réalisé sur deux niveaux de sous-sol (adultes et enfants) ;*
- résidents de logements situés au rez-de-chaussée réalisé sur un niveau de sous sol (adultes et enfants) ;*
- usagers des parkings en sous-sol (adultes et enfants) ;*
- pour une exposition pendant 6 ans pour les enfants résidents et de 30 ans pour les adultes résidents.*

*Le bureau d'études (SOLPOL) conclut que « que l'état des milieux est compatible en tout point avec l'usage projeté » et formule plusieurs recommandations.*

*Le risque lié à l'ingestion ou au contact direct prolongé avec les sols n'a pas été retenu du fait des dispositions constructives de recouvrement des sols par des terres saines sur 30 cm minimum (EI p. 232).*

*De plus, le bureau d'étude recommande de :*

- 1. proscrire les cultures de plantes ou de fruits destinés à l'alimentation humaine ou animale au droit du site ;*

- 2. mettre en place un fourreau étanche autour de toute canalisation d'eau potable traversant les zones à concentrations résiduelles afin d'empêcher le transfert via cette canalisation ;
- 3. mettre en place puis assurer le maintien d'un revêtement de surface (enrobé, béton ou géotextile puis couche de terre végétale) dans les zones à concentrations résiduelles afin de limiter le transfert des polluants via les eaux de ruissellement et d'empêcher le contact direct avec les sols de surface ;
- 4. interdire les affouillements (tranchées, puits, réalisation de fondations,...) et creusement de toutes sortes dans les zones à concentrations résiduelles sauf si des mesures spécifiques de gestion sont prévues (information des travailleurs, équipements de protection adaptés...).

*Le maître d'ouvrage prévoit le recouvrement des sols avec de la terre végétale ou remblais d'apport sains sur une épaisseur minimale de 30 cm au droit des espaces paysagers avec la mise en place d'un filet avertisseur à la base, afin de s'affranchir des risques. »*

**La MRAe recommande au maître d'ouvrage de préciser si les préconisations du bureau d'études relatives au traitement des sols pollués seront retenues et comment elles vont être reprises dans le projet.**

**Réponse apportée :**

Les prescriptions du bureau d'études seront mises en œuvre par le Maître d'Ouvrage.

Pour le point 1 mentionné ci-dessus, cette mention sera intégrée dans le règlement de la copropriété.

Pour le point 2, le réseau AEP arrive directement dans le sous-sol et sans contact avec la terre, le fourreau étanche ne semble pas justifié.

Point 3, mise en place et assurance du maintien d'un revêtement de surface au droit des zones à risques : mise en place d'un filet avertisseur ou géotextile puis couche de terre végétale. Ces dispositions seront intégrées dans le règlement de copropriété.

Point 4, l'interdiction des affouillements sera inscrite dans le règlement de copropriété.

La disposition relative à 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 sera mise en œuvre.

### 3. Eau

La MRAe note que l'étude d'impact décrit précisément le contexte hydrogéologique du site et identifie cet enjeu comme fort. Elle indique en page 110 que la nappe phréatique se rencontre entre 7,6 et 5,4 mètres de profondeur, mettant en évidence l'interférence du fond de fouille avec la nappe pendant les travaux, notamment lors des hautes eaux (page 187).

Dans ces conditions, il est nécessaire de prévoir un dispositif de pompage en fond de fouille ainsi qu'une protection des niveaux en sous-sol (parkings), en période d'exploitation.

**Réponse apportée :**

Cette disposition sera mise en œuvre par le Maître d'ouvrage.

## 4. Déplacements, pollutions et nuisances associées

### 4.1. Les déplacements

La MRAE considère que les données relatives aux transports en commun et au trafic automobile ne sont pas quantitatives.

La MRAE note qu'une étude de trafic a pourtant été réalisée, jointe au dossier. Cette étude indique que les axes correspondant à l'ex RN 2 au nord et la rue Niort au sud ont actuellement et auront (après projet) une circulation fluide dans l'ensemble mais toutefois d'importantes charges aux heures de pointe.

La génération de trafic aux heures de pointe sera principalement constituée des déplacements domicile-travail des futurs habitants du programme. Elle est estimée et qualifiée de « peu élevée » par l'étude de trafic. Son impact sur les carrefours environnant devrait rester modéré, et ne pas perturber leurs conditions de fonctionnement.

Les transports en commun locaux resteront inchangés après projet (page 23 de l'étude de circulation).

**La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact une synthèse de l'étude de trafic réalisée.**

#### Réponse apportée :

Cette étude est annexée au présent mémoire, qui sera joint à l'étude d'impact.

### 4.2. Les nuisances sonores

La MRAe note que le projet s'implante à proximité de l'autoroute A1 et de l'avenue du 8 mai 1945 (la RD 932), qui figurent respectivement en catégories 1 et 3 du classement sonore départemental des infrastructures terrestres.

La MRAe note que l'incidence des travaux a été prise en compte dans le dossier de manière satisfaisante. Des mesures de réduction sont prévues pendant la phase travaux (page 218) et devraient, selon l'étude d'impact, permettre de limiter l'impact sonore notamment pour les zones habitées proches du chantier en respectant la réglementation en vigueur (article 1334-36 du Code de la Santé Public). Ces mesures consistent en :

- l'usage de marteau-piqueur insonorisé et de matériel électrique ou hydraulique plutôt que pneumatique,
- réalisation des piquages des défauts du béton dans des délais courts,
- l'emploi de masse en caoutchouc pour décoller le béton de la cuve,
- l'utilisation en simultané de tous les équipements bruyants, d'écrans aux abords des chantiers.

Le pétitionnaire a fait réaliser une modélisation des émissions sonores sur le secteur en situation actuelle, en situation de référence 2023 (sans projet) et en situation projetée 2023 (projet). Cette approche a mis en évidence que le projet induira une augmentation des niveaux de bruit devant les façades donnant sur la rue de l'Abbé Niort et la rue Marcel Paul et une diminution des niveaux sonores dans certaines zones situées à l'opposé de ces rues par rapport aux bâtiments projetés.

Selon la MRAe, le bruit constitue un enjeu fort du projet. Elle note que les futurs bâtiments seront insonorisés conformément à la réglementation mais que les futurs occupants souffriront du bruit à chaque ouverture de fenêtres et dans les espaces extérieurs.

**La MRAe recommande au pétitionnaire de proposer des mesures d'évitement, réduction ou compensation (mesures ERC) à la source.**

#### Réponse apportée :

L'étude acoustique montre que le projet n'induit qu'une légère augmentation des niveaux de bruit.

Les mesures de réduction à la source possible sont la réduction de la vitesse de circulation et la mise en œuvre d'enrobés silencieux. Elles ne sont pas de

la compétence du maître d'ouvrage du projet, mais de celle des maîtres d'ouvrages des voies bruyantes (Autoroute A1 Nationale N2).

#### 4.3. La qualité de l'air

L'étude air et santé montre que la qualité de l'air n'est pas impactée par le projet. Des mesures d'évitement, de réduction ou de compensations (ERC) ne sont donc pas nécessaires.

### 5. Paysage

Le site du projet se situe dans un environnement pavillonnaire et en limite sud-est de la zone industrielle de la Molette. La MRAe constate qu'en page 139 de l'étude d'impact la problématique des franges est présentée mais sans les illustrer concrètement à l'échelle du projet. La MRAe considère qu'au regard de ce contexte et considérant la hauteur du futur programme (R+7) par au pavillonnaire, il convient que l'insertion du projet soit décrite et illustrée.

**La MRAe recommande de présenter les vues sur le projet depuis les zones pavillonnaires au sud et à l'ouest ainsi que des vues depuis le projet vers la zone industrielle située au nord.**

#### Réponse apportée :

L'architecte de l'opération a élaboré plusieurs vues complémentaires à celles figurant dans le permis de construire. Elles sont jointes en page 9.

Par ailleurs le paysagiste a synthétisé la démarche paysagère de la manière suivante :

#### LE CONCEPT

Un aménagement se pense en fonction du site, de sa surface, de sa fonction mais aussi dans le cadre d'une démarche économique et environnementale qui en fait sa réussite.

Dans le cadre de notre projet bien que divisé en trois lots, les aménagements extérieurs sont pensés dans leur globalité afin d'apporter une cohérence à l'insertion paysagère du projet. Les tailles des arbres retenues sont en adéquation avec la volumétrie des bâtiments projetés.

Le paysage a peu de lien direct avec le contexte extérieur, les façades étant majoritairement accolées à la rue.

Un équilibre est créé entre le végétal et le minéral offrant un espace de bien-être et de convivialité mais aussi des espaces plus petits, privatifs tels des cocons.

#### COMPOSITION DES ESPACES EXTERIEURS

Il s'agit alors de présenter l'ensemble des espaces, leur organisation, leur vocation mais surtout présenter les ambiances qui seront dégagées sur le site. Chaque lieu est pensé par rapport à son utilisation et au vécu, ou ressenti, des personnes qui vont le pratiquer. Un jardin, quelle que soit sa surface certes se compose, mais doit pouvoir se transposer dans la peau de l'« utilisateur ». Le jardin se doit d'être d'agrément, d'accompagnement ou de loisirs. Trois types d'espaces se déclinent dans la composition : les jardins privatifs, les espaces communs créant un cœur d'îlot et l'aménagement le long de la sente consacré principalement aux riverains.

L'aménagement concerné se compose d'espaces privatifs à rez-de-chaussée et de cœurs d'îlot généreux, vivement plantés.

## ESPACES VERTS

Le projet est constitué de plusieurs entités végétales : la strate arborée, les haies vives, les haies séparatives, les massifs et les gazons.

- Les arbres : Ils délimitent le projet dans sa globalité. L'implantation de chaque arbre est pensée selon sa fonction apportée au projet. Le choix des essences est principalement porté sur leur qualité esthétique tout au long des saisons. Le ratio pour l'aménagement est de 1 arbre pour 100m<sup>2</sup> d'espaces libres. Les zones de pleine terre sont bien évidemment privilégiées, cependant il sera nécessaire de faire une butte de terre sur dalle pour l'espace le plus grand afin de réussir à planter l'ensemble des arbres.
- Les haies: elles apportent principalement de la couleur de part leur feuillage ou leurs floraisons diverses mais font également office d'écran visuel. Ces plantations permettront à l'avifaune et aux petits animaux d'y élire domicile. Qu'il s'agisse des haies séparatives ou des haies vives celles-ci seront majoritairement persistantes.
- Les massifs: ils structurent le jardin commun et interpellent beaucoup de sens (visuel, sensoriel). Ils sont composés de plantes basses et colorées ainsi que de massifs plus aériens
- Les gazons : ils seront intégrés dans les jardins communs mais les surfaces sont minimisées

L'ensemble de ces entités permettent d'accueillir une biodiversité intéressante : insectes (papillons par exemple), avifaune (mésanges, hirondelles).

Les RDC du bâtiment sont accompagnés de jardins privatifs, disposant d'un espace engazonné et délimité par une clôture panneau rigide de hauteur 1,20m

- Les cheminements, entrées de bâtiments sont traités en béton désactivé bordé par un laniérage pavé.

Les espaces communs sont des lieux de convivialité, comportant des placettes agrémentées de bancs.

## LA DEMARCHE ENVIRONNEMENTALE

Le respect de l'environnement est intégré dès la genèse du concept. Il comprend plusieurs critères :

- le choix des essences arbustives ou arborées respectent les critères non allergènes et non allergisants. Les essences respectent la flore régionale et doivent de plus provenir de pépinières françaises, et idéalement proches de la région parisienne.
- De même les matériaux choisis, devront répondre aux prescriptions environnementales. Par exemple la filière d'approvisionnement du bois respectera les certifications en vigueur.
- Une attention toute particulière est apportée sur l'entretien des espaces extérieurs notamment sur la question de l'arrosage. Le choix des essences est tel que sur les zones de pleine terre seul un arrosage manuel est envisagé. Celui-ci doit être régulier la première année pour accompagner la mise en place des végétaux et leur bonne reprise, et ce tout particulièrement pour les zones engazonnées et les prairies. Concernant les espaces plantés d'arbustes, un paillage de bois blanc, au pH neutre et sans composants chimiques, permet de minimiser l'évapotranspiration donc de canaliser un maximum d'humidité au pied des massifs. De plus un paillage évite le développement trop rapide de ce que l'on peut qualifier de « mauvaises herbes ».

## Les vues



Source : A26 BLM Architecte, janvier 2020



Source : A26 BLM Architecte, janvier 2020



Source : A26 BLM Architecte, janvier 2020



Source : A26 BLM Architecte, janvier 2020

## 6. Les énergies renouvelables, les îlots de chaleur et l'ensoleillement

La MRAe constate que l'étude d'impact cite en page 198 une étude réalisée sur les énergies renouvelables et retient le choix du raccordement au réseau de chaleur sans expliquer ce choix.

**La MRAe recommande d'expliquer dans l'étude d'impact le choix du raccordement au réseau de chaleur urbain.**

### Réponse apportée :

L'étude sur l'approvisionnement en énergie a analysé les différentes solutions : aérothermie, bois, solaire thermique, solaire photovoltaïque éolien et a expliqué pourquoi ces solutions n'ont pas été retenues. L'étude expose les raisons du choix du raccordement au réseau de chaleur justifié tant au niveau du confort des habitants que pour la maîtrise des dépenses énergétiques.

La MRAe note que la thématique des îlots de chaleur n'est pas évoquée ni traitée alors que le phénomène est susceptible de se développer avec l'aménagement du site et l'augmentation de l'imperméabilisation qui en découle.

### Réponse apportée :

L'étude paysagère explique que l'aménagement des espaces plantés permet de minimiser l'évapotranspiration et donc de canaliser un maximum d'humidité au pied des massifs.

## 7. Justification du choix du projet

La MRAe constate que les modalités du choix du parti d'aménagement sont brièvement explicitées en partie 6 de l'étude d'impact (p. 244). La MRAe considère qu'elles mériteraient d'être sensiblement plus développées.

### Réponse apportée :

Le projet est décrit dans ses composantes architecturales, paysagères, techniques, environnementales dans la partie 1 de l'étude.

La partie 6 de l'étude d'impact expose comment le projet a été établi, et a évolué en cours d'étude pour améliorer l'environnement et limiter les nuisances (limitation des accès parking par exemple).

## 8. Annexes

8.1. COSITREX : ETUDE DE CIRCULATION, Mémoire en réponse à l’avis de la MRAe du 14 décembre 2019

8.2. COSITREX : ETUDE DE CIRCULATION

## **Les Nouveaux Constructeurs**

### **Projet de logements au Blanc-Mesnil**

---

Étude de circulation

Mémoire en réponse à l'avis MRAE du 14 décembre 2019

## Les 3 phases du projet

En ce qui concerne l'impact sur les déplacements, l'étude a pris en compte l'ensemble des 3 phases du projet, à savoir 338 logements, avec la répartition par tranche suivante :

|              | Logements  | Début travaux | Fin travaux  |
|--------------|------------|---------------|--------------|
| Tranche 1    | 142        | Juillet 2019  | Octobre 2021 |
| Tranche 2    | 76         | Mai 2020      | Mai 2022     |
| Tranche 3    | 120        | Mai 2021      | Octobre 2023 |
| <b>Total</b> | <b>338</b> | Juillet 2019  | Octobre 2023 |

Le programme précis de la 3<sup>ème</sup> tranche n'est pas connu à ce jour, et le nombre de logements prévus pour cette tranche est susceptible d'évoluer.

Les conclusions de l'étude des déplacements n'évolueront pas si le nombre de logements prévus finalement pour cette 3<sup>ème</sup> tranche reste dans le même ordre de grandeur que les 120 logements prévus initialement.

Par exemple, une évolution de 20 logements en plus ou en moins ne changerait pas les conclusions de l'étude.

## Quantifier l'augmentation relative du trafic

Sur la base des estimations de l'étude, le tableau ci-dessous présente l'évolution absolue et relative du trafic estimée sur les principaux carrefours du réseau de voirie desservant le site, entre la situation de référence 2023 et la situation projetée 2023.

|                                   | Situation de référence<br>2023 |      | Évolution projetée<br>2023 |     | Évolution relative<br>projetée 2023 |        |
|-----------------------------------|--------------------------------|------|----------------------------|-----|-------------------------------------|--------|
|                                   | HPM                            | HPS  | HPM                        | HPS | HPM                                 | HPS    |
| C1<br>Leclerc x Abbé Niort        | 3300                           | 3500 | +42                        | +73 | +1,3%                               | +2,1%  |
| C2<br>Abbé Niort x Vellut         | 1270                           | 1330 | +27                        | +22 | +2,1%                               | +1,7%  |
| C3<br>Abbé Niort x Floquet        | 1269                           | 1431 | +27                        | +22 | +2,1%                               | +1,5%  |
| C4<br>Défense du Bourget x Vellut | 98                             | 72   | +27                        | +22 | +27,6%                              | +30,6% |
| C5<br>Défense du Bourget x Paul   | 92                             | 71   | +71                        | 0   | +77,2%                              | +0,0%  |

L'évolution relative entre la situation de référence 2023 et la situation projetée 2023 sur les carrefours principaux est faible, de l'ordre de +1 à +2%.

L'évolution relative sur les carrefours Avenue de la Défense du Bourget x Rue Roger Vellut et Avenue de la Défense du Bourget x Rue Marcel Paul est plus élevée, mais ces carrefours resteront très peu chargés en situation projetée.

---

## **Les Nouveaux Constructeurs**

### **Projet de logements au Blanc-Mesnil**

---

#### Étude de circulation

|                                                                                   |           |                                                                                   |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>I - Situation actuelle .....</b>                                               | <b>4</b>  | <b>III.3 - Affectation du trafic engendré.....</b>                                | <b>29</b> |
| I.1 - Enquête de circulation .....                                                | 4         | <b>III.4 - Conditions de circulation .....</b>                                    | <b>34</b> |
| I.2 - Réseau de voirie, trafic et conditions de circulation.....                  | 10        | III.4.1 - C1 - Av. de la Division Leclerc (RD932) x Rue de l'Abbé Niort (RD41) .. | 34        |
| I.2.1 - RD932 - Av. de la Division Leclerc / Av. du 8 Mai 1945.....               | 10        | III.4.2 - C2 - Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Rue Roger Vellut .....                | 34        |
| I.2.2 - RD41 - Rue de l'Abbé Niort / Avenue Aristide Briand .....                 | 11        | III.4.3 - C3 - Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Avenue Charles Floquet .....          | 34        |
| I.2.3 - Rue Marcel Paul.....                                                      | 12        | III.4.4 - C4 - Avenue de la Défense du Bourget x Rue Roger Vellut .....           | 35        |
| I.2.4 - Avenue de la Défense du Bourget.....                                      | 12        | III.4.5 - C5 - Avenue de la Défense du Bourget x Rue Marcel Paul.....             | 35        |
| I.2.5 - C1 - Av. de la Division Leclerc (RD932) x Rue de l'Abbé Niort (RD41)...   | 13        | III.4.6 - Entrée/sortie parking Rue de l'Abbé Niort.....                          | 35        |
| I.2.6 - C2 - Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Rue Roger Vellut .....                  | 14        | III.4.7 - Entrée/sortie parking Rue Marcel Paul .....                             | 35        |
| I.2.7 - C3 - Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Avenue Charles Floquet .....            | 15        | <b>III.5 - Stationnement .....</b>                                                | <b>36</b> |
| I.2.8 - C4 - Avenue de la Défense du Bourget x Rue Roger Vellut .....             | 16        | <b>III.6 - Situation projetée - Conclusion.....</b>                               | <b>36</b> |
| I.2.9 - C5 - Avenue de la Défense du Bourget x Rue Marcel Paul.....               | 16        | <b>IV - Situation cumulée .....</b>                                               | <b>37</b> |
| I.3 - Desserte par les transports en commun.....                                  | 17        | IV.1 - Évolution de la desserte par les transports en commun.....                 | 37        |
| I.4 - Réseau cyclable .....                                                       | 19        | IV.1.1 - Lignes 16-17 du Grand Paris Express .....                                | 37        |
| <b>II - Situation de référence - 2023.....</b>                                    | <b>21</b> | IV.1.2 - TCSP RN2 Le Bourget - Villepinte .....                                   | 37        |
| II.1 - Projets pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation..... | 21        | IV.2 - Évolution des conditions de circulation.....                               | 39        |
| II.2 - Évolution des transports en commun .....                                   | 23        | <b>V - Circulation pendant la phase de chantier .....</b>                         | <b>40</b> |
| II.3 - Évolution du trafic.....                                                   | 23        | V.1 - Tranche 1 .....                                                             | 40        |
| II.4 - Évolution des conditions de circulation .....                              | 26        | V.1.1 - Volume de trafic poids-lourds.....                                        | 40        |
| II.4.1 - C1 - Av. de la Division Leclerc (RD932) x Rue de l'Abbé Niort (RD41) ..  | 26        | V.1.2 - Accès au chantier .....                                                   | 40        |
| II.4.2 - C2 - Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Rue Roger Vellut.....                  | 26        | V.2 - Tranches 2 et 3 .....                                                       | 40        |
| II.4.3 - C3 - Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Avenue Charles Floquet .....           | 26        |                                                                                   |           |
| II.4.4 - C4 - Avenue de la Défense du Bourget x Rue Roger Vellut .....            | 26        |                                                                                   |           |
| II.4.5 - C5 - Avenue de la Défense du Bourget x Rue Marcel Paul.....              | 26        |                                                                                   |           |
| <b>III - Situation projetée - 2023 .....</b>                                      | <b>27</b> |                                                                                   |           |
| III.1 - Projet .....                                                              | 27        |                                                                                   |           |
| III.2 - Trafic engendré par le projet .....                                       | 27        |                                                                                   |           |
| Nombre d'emplois par ménage .....                                                 | 27        |                                                                                   |           |
| Répartition modale des trajets domicile-travail.....                              | 28        |                                                                                   |           |
| Volume de trafic engendré .....                                                   | 28        |                                                                                   |           |



## I - Situation actuelle

### I.1 - Enquête de circulation

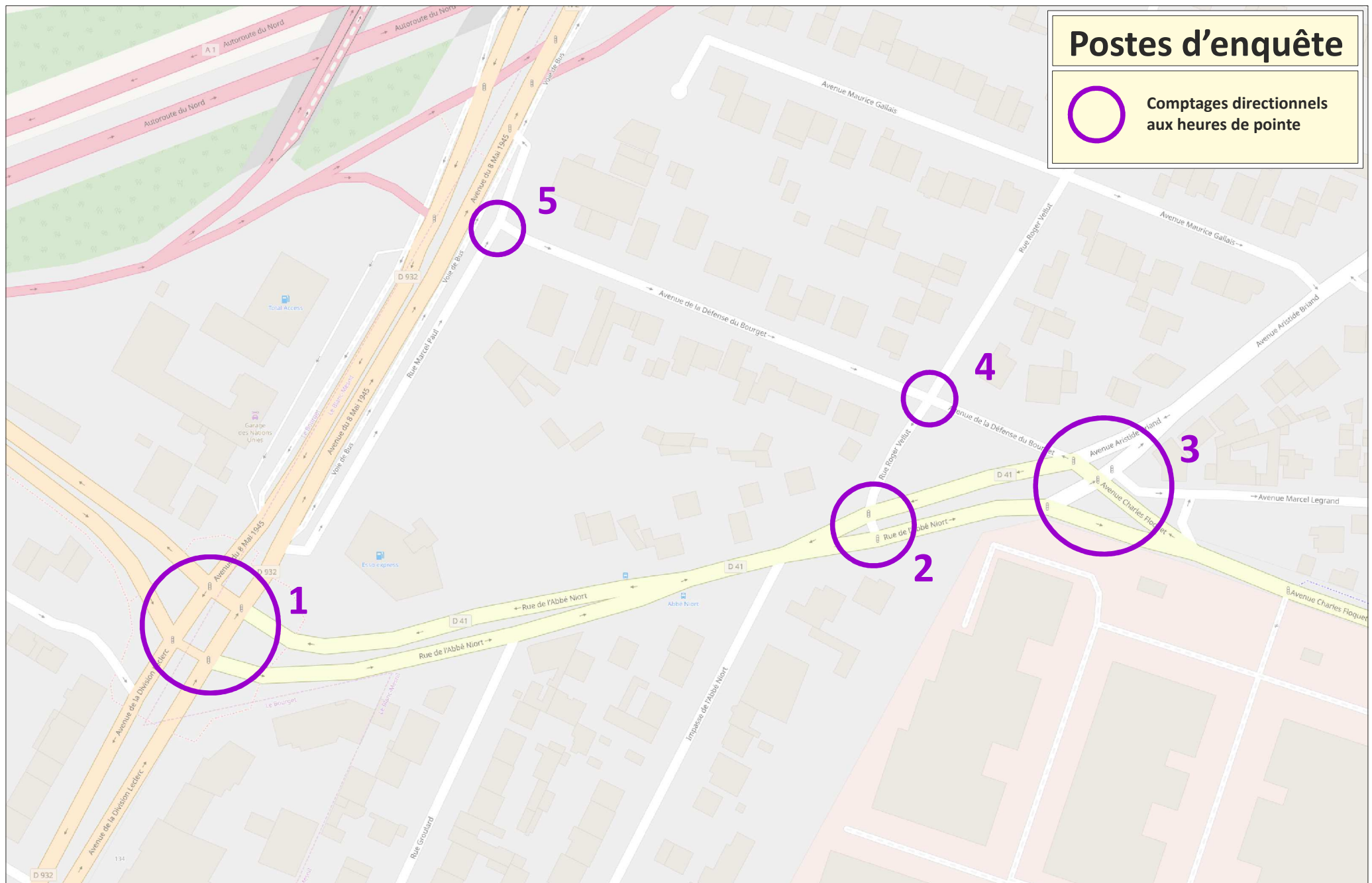
Une enquête de circulation a été réalisée dans le secteur du projet en juin 2019, avec des comptages directionnels sur 5 carrefours aux heures de pointe du matin et du soir d'un jour ouvré :

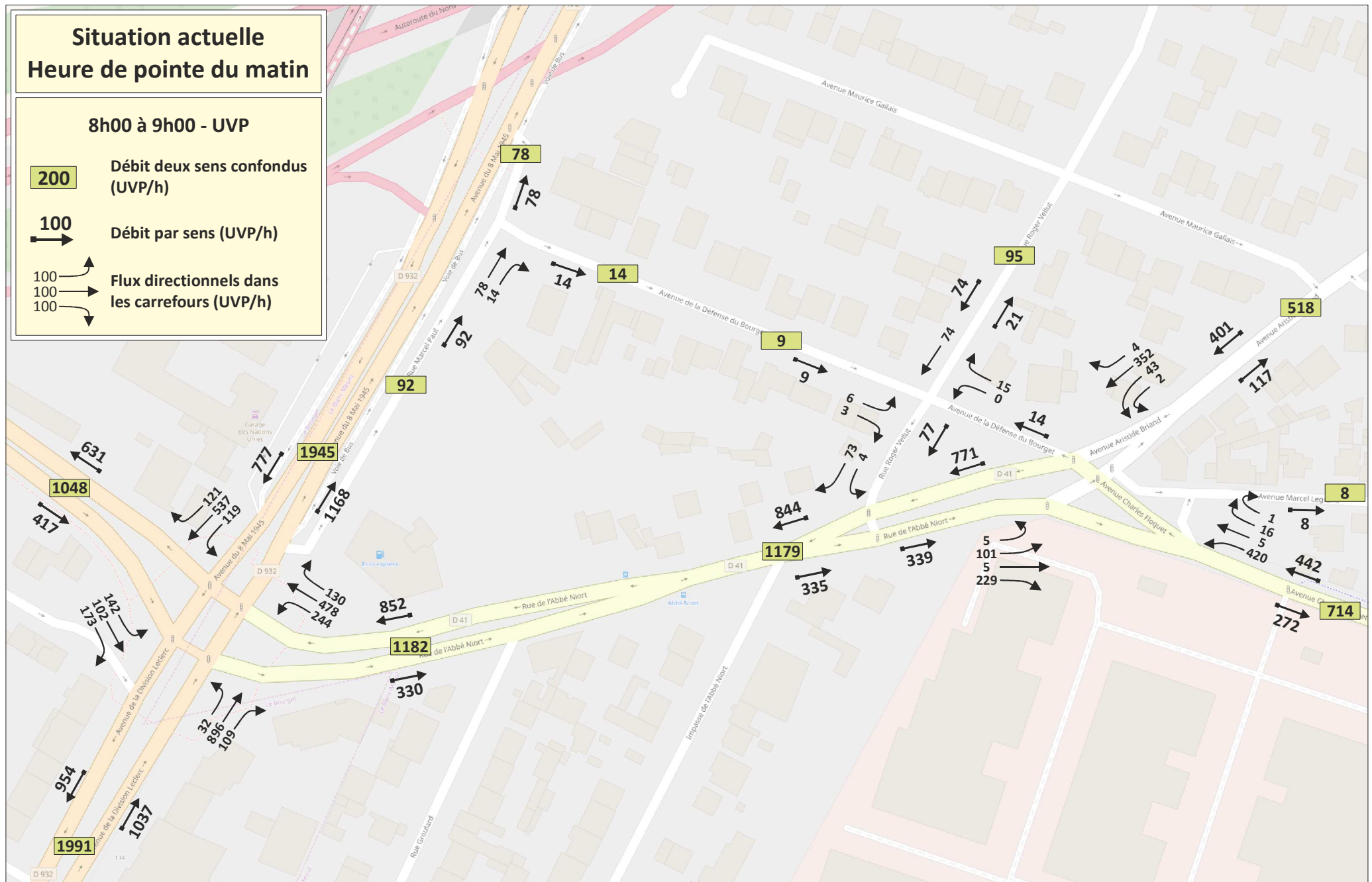
1. Avenue de la Division Leclerc (RD932) x Rue de l'Abbé Niort (RD41),
2. Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Rue Roger Vellut,
3. Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Avenue Charles Floquet,
4. Avenue de la Défense du Bourget x Rue Roger Vellut,
5. Avenue de la Défense du Bourget x Rue Marcel Paul.

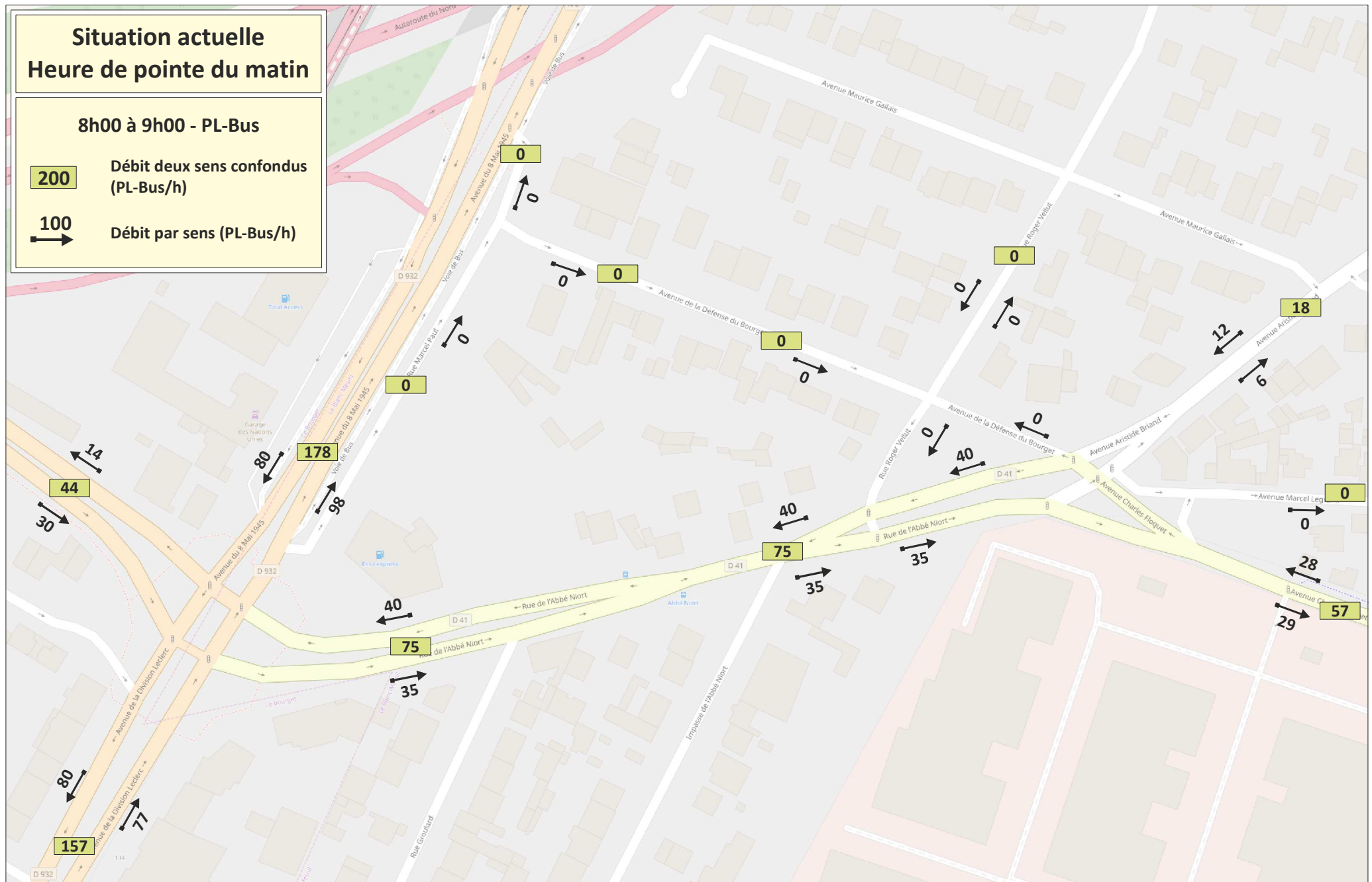
Les cartes des pages suivantes présentent les volumes de trafic en section et les flux directionnels dans les carrefours, exprimés en UVP/h<sup>1</sup>, ainsi que les volumes de trafic PL-Bus.

---

<sup>1</sup> Unité-Véhicule-Particulier - 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP











## I.2 - Réseau de voirie, trafic et conditions de circulation

### I.2.1 - RD932 - Av. de la Division Leclerc / Av. du 8 Mai 1945

La RD932 (ex-RN2) est un axe structurant du département de Seine-Saint-Denis et fait partie du réseau routier principal de la Région Île-de-France.

Elle traverse la Seine-Saint-Denis depuis Paris (Porte de la Villette) jusqu'au Val-d'Oise (Bonneuil-en-France/Gonesse).

Elle est connectée à l'autoroute A1 par un échangeur complet à proximité immédiate du projet (échangeur n°5 du Bourget).

À la hauteur du projet, elle comporte deux files de circulation en section courante, séparées par un terre-plein-central. La vitesse est limitée à 50 km/h.

Elle supporte un volume de trafic de l'ordre de 2 000 UVP/h aux heures de pointe du matin et du soir (mesures Cositrex juin 2019).

Le trafic bus + poids-lourds est d'environ 170 véh/h (8,5%) à l'heure de pointe du matin et 60 véh/h (3,0%) à l'heure de pointe du soir.

La RD932 supportait en 2013 un trafic moyen journalier annuel de 32 431 véh/j (Conseil Départemental 93).

La circulation est chargée aux heures de pointe dans les deux sens sur la RD932.



*RD932 - Avenue de la Division Leclerc*



*RD932 - Avenue du 8 Mai 1945*

### I.2.2 - RD41 - Rue de l'Abbé Niort / Avenue Aristide Briand

La RD41 traverse d'est en ouest la commune du Blanc-Mesnil, reliant l'A1 (échangeur n°5 du Bourget) à l'A3. Elle dessert le quartier de la Pièce du Tilleul et le Parc Jean Duclos, ainsi que la gare RER B du Blanc-Mesnil.

La vitesse est limitée à 50 km/h.

#### Rue de l'Abbé Niort

Au sud du projet (Rue de l'Abbé Niort), la RD41 comporte deux files de circulation par sens.

Elle supporte un volume de trafic de l'ordre de 1 200 UVP/h aux heures de pointe du matin et du soir (mesures Cositrex juin 2019).

Le trafic bus + poids-lourds est d'environ 75 véh/h (6,3%) à l'heure de pointe du matin et 40 véh/h (3,0%) à l'heure de pointe du soir. La Rue de l'Abbé Niort supportait en 2011 un trafic moyen journalier annuel de 12 118 véh/j (Conseil Départemental 93).

La circulation est chargée à l'heure de pointe du soir sur la Rue de l'Abbé Niort en direction de l'est.

#### Avenue Aristide Briand

À l'est du projet (Avenue Aristide Briand), la RD41 comporte une file de circulation par sens.

Elle supporte un volume de trafic de l'ordre de 500 à 600 UVP/h aux heures de pointe du matin et du soir (mesures Cositrex juin 2019). Le trafic bus + poids-lourds est d'environ 18 véh/h (3,5%) à l'heure de pointe du matin et 11 véh/h (1,9%) à l'heure de pointe du soir.

L'Avenue Aristide Briand supportait en 2011 un trafic moyen journalier annuel de 7 600 véh/j (Conseil Départemental 93).

La circulation est fluide sur l'Avenue Aristide Briand.



*RD41 - Rue de l'Abbé Niort*



*RD41 - Avenue Aristide Briand*

### I.2.3 - Rue Marcel Paul

La Rue Marcel Paul est une voie locale, tenant lieu de contre-allée à la RD932, et desservant une station-service, une agence de location de voiture et une station de lavage.

Elle est en sens unique sud-nord.

La vitesse est limitée à 50 km/h.

Elle supporte un faible volume de trafic, de l'ordre de 70 à 90 UVP/h aux heures de pointe (mesures Cositrex juin 2019).

La circulation est fluide aux heures de pointe.

### I.2.4 - Avenue de la Défense du Bourget

L'Avenue de la Défense du Bourget est une voie locale, desservant un secteur résidentiel.

Elle est en sens unique ouest-est, depuis la Rue Marcel Paul vers la Rue Roger Vellut.

Le stationnement se fait sur chaussée, d'un côté ou de l'autre suivant les secteurs, laissant une file de circulation libre.

La vitesse est limitée à 50 km/h.

Elle supporte un très faible volume de trafic, de l'ordre de 10-15 UVP/h à l'heure de pointe du matin et de 30 UVP/h à l'heure de pointe du soir (mesures Cositrex juin 2019).

La circulation est fluide aux heures de pointe.



*Rue Marcel Paul*



*Avenue de la Défense du Bourget*

### I.2.5 - C1 - Av. de la Division Leclerc (RD932) x Rue de l'Abbé Niort (RD41)

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 RD932 : l'Av. de la Division Leclerc passe au rouge avant l'Av. du 8 Mai 1945, pour faciliter le tourne-à-gauche depuis l'Av. du 8 Mai 1945 vers la Rue de l'Abbé Niort.

À l'heure de pointe du matin, des remontées de file depuis le nord (depuis le carrefour entre la RD932 et 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 RD932 et la RD50) viennent perturber le fonctionnement du carrefour par moments.



*Av. de la Division Leclerc (RD932) x Rue de l'Abbé Niort (RD41)  
Entrée par l'Av. de la Division Leclerc*



*Av. de la Division Leclerc (RD932) x Rue de l'Abbé Niort (RD41)  
Entrée par la Rue de l'Abbé Niort*

### I.2.6 - C2 - Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Rue Roger Vellut

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.

La Rue Roger Vellut débouche en sens unique dans le carrefour.

Le cycle est coordonné avec celui du carrefour voisin Rue de l'Abbé Niort x Avenue Charles Floquet.

Le cycle comporte un important décalage à la fermeture pour les entrées par la RD41 : l'entrée ouest passe au rouge 45 secondes avant l'entrée est.

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 vert, et les véhicules doivent parfois attendre plus d'un cycle de feux pour passer.



*Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Rue Roger Vellut  
Entrée par la Rue de l'Abbé Niort est*



*Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Rue Roger Vellut  
Entrée par la Rue Roger Vellut*

### I.2.7 - C3 - Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Avenue Charles Floquet

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 sont 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 (RD41) et l'Av. Charles Floquet, avec un décalage à la fermeture d'une dizaine de secondes pour faciliter le passage des tourne-à-gauche depuis la Rue de l'Abbé Niort,
- une phase pour l'Avenue Aristide Briand.

Le cycle est coordonné avec celui du carrefour voisin Rue de l'Abbé Niort x Rue Roger Vellut.

Le fonctionnement du carrefour est fluide aux heures de pointe.



*Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Avenue Charles Floquet  
Entrée par la Rue de l'Abbé Niort*



*Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Avenue Charles Floquet  
Entrée par l'Avenue Charles Floquet*

### I.2.8 - C4 - Avenue de la Défense du Bourget x Rue Roger Vellut

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.

### I.2.9 - C5 - Avenue de la Défense du Bourget x Rue Marcel Paul

Il n'y a pas de conflits dans ce carrefour en T, avec une seule entrée depuis la Rue Marcel Paul sud.

Le carrefour supporte un faible volume de trafic aux heures de pointe et fonctionne de façon fluide.

Sur la sortie par la Rue Marcel Paul, un feu tricolore gère le débouché de la Rue Marcel Paul dans la RD932. Le trafic est faible et le feu fonctionne de façon fluide aux heures de pointe.



*Avenue de la Défense du Bourget x Rue Roger Vellut  
Depuis la Rue de Roger Vellut sud*



*Avenue de la Défense du Bourget x Rue Marcel Paul  
Entrée par la Rue Marcel Paul*

### I.3 - Desserte par les transports en commun

Le secteur du projet est desservi par 3 lignes de bus (152, 607 et 609) au niveau des arrêts « Abbé Niort » sur la Rue de l'Abbé Niort (607 et 609) et « Église Saint-Nicolas » sur l'Avenue de la Division Leclerc (152, 607 et 609).

#### Ligne 152

##### Porte de la Villette <-> Gonesse ZAC des Tulipes Nord

Cette ligne permet de rejoindre vers le sud :

- la gare RER B Le Bourget,
- les stations de tramway T11 Le Bourget et T1 La Courneuve - 8 Mai 1945,
- la station de métro M7 La Courneuve - 8 Mai 1945.

Fréquence : un bus toutes les 9 à 10 minutes aux heures de pointe.

#### Ligne 607

##### Villepinte - Gare de Villepinte <-> La Courneuve - 8 Mai 1945

Cette ligne permet de rejoindre :

- vers l'est les gares RER B Le Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois,
- vers le sud la gare RER B Le Bourget,
- vers le sud les stations de tramway T11 Le Bourget et T1 La Courneuve - 8 Mai 1945,
- vers le sud la station de métro M7 La Courneuve - 8 Mai 1945.

#### Ligne 609

##### Villepinte - Gare de Villepinte <-> La Courneuve - 8 Mai 1945

Cette ligne permet de rejoindre :

- vers l'est la gare RER B Villepinte,
- vers le sud la gare RER B Le Bourget,
- vers le sud les stations de tramway T11 Le Bourget et T1 La Courneuve - 8 Mai 1945,
- vers le sud la station de métro M7 La Courneuve - 8 Mai 1945.

Fréquence : un bus toutes les 8 à 9 minutes aux heures de pointe.



## I.4 - 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 m, et dessert la zone d'activités de la Molette ainsi que le centre commercial Plein Air.



*Piste cyclable le long de l'Avenue Charles Floquet*



## II - Situation de référence - 2023

La **situation de référence** (ou situation « fil de l'eau ») correspond à une situation à l'horizon de la livraison du projet :

- ne prenant pas en compte le projet lui-même,
- prenant en compte les autres projets pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation dans le secteur à cet horizon.

### II.1 - Projets pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation

Un recensement a été réalisé pour les projets existants ou approuvés dans le secteur ayant fait l'objet :

- d'une étude d'incidence environnementale et d'une enquête publique,
- ou d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Ces projets ont été examinés, et parmi ceux-ci les projets pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation dans le secteur ont été identifiés :

- projet d'aménagement du quartier « Bienvenue-Gare » au Bourget (800 logements, 60 000 m<sup>2</sup> de bureaux, parking public, école),
- projet de construction d'un ensemble immobilier au Blanc-Mesnil - Quartier de la Gare (700 logements),
- projet de construction d'un ensemble immobilier au Blanc-Mesnil - Quartier des Tilleuls (310 logements),
- projet de construction de logements Cité Floréal Aviation au Blanc-Mesnil (365 logements),
- projet de construction de logements au Blanc-Mesnil - Avenue Pasteur, ex-CTM (500 logements),
- projet de construction d'un ensemble immobilier et d'un établissement d'enseignement privé au Blanc-Mesnil - ZA La Molette Avenue Aristide Briand (324 logements, un établissement d'enseignement privé),
- projet de construction d'un ensemble immobilier au Blanc-Mesnil - Avenue Aristide Briand (324 logements).

La localisation de ces projets est indiquée dans le plan page suivante.



## II.2 - Évolution des transports en commun

La desserte du secteur par les transports en commun ne devrait pas évoluer à l'horizon de la situation de référence.

## II.3 - Évolution du trafic

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.

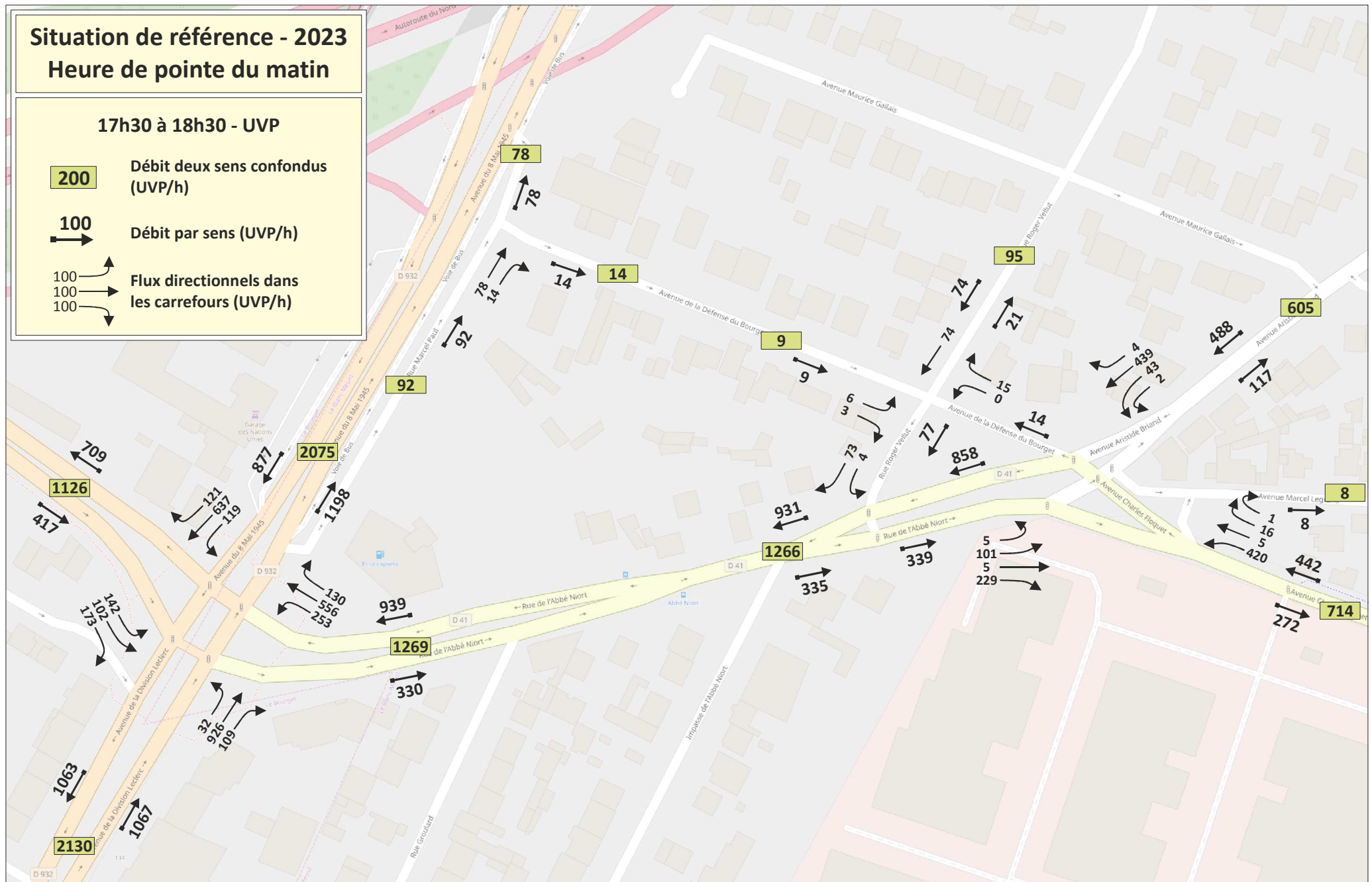
À l'heure de pointe du matin, le trafic engendré devrait représenter :

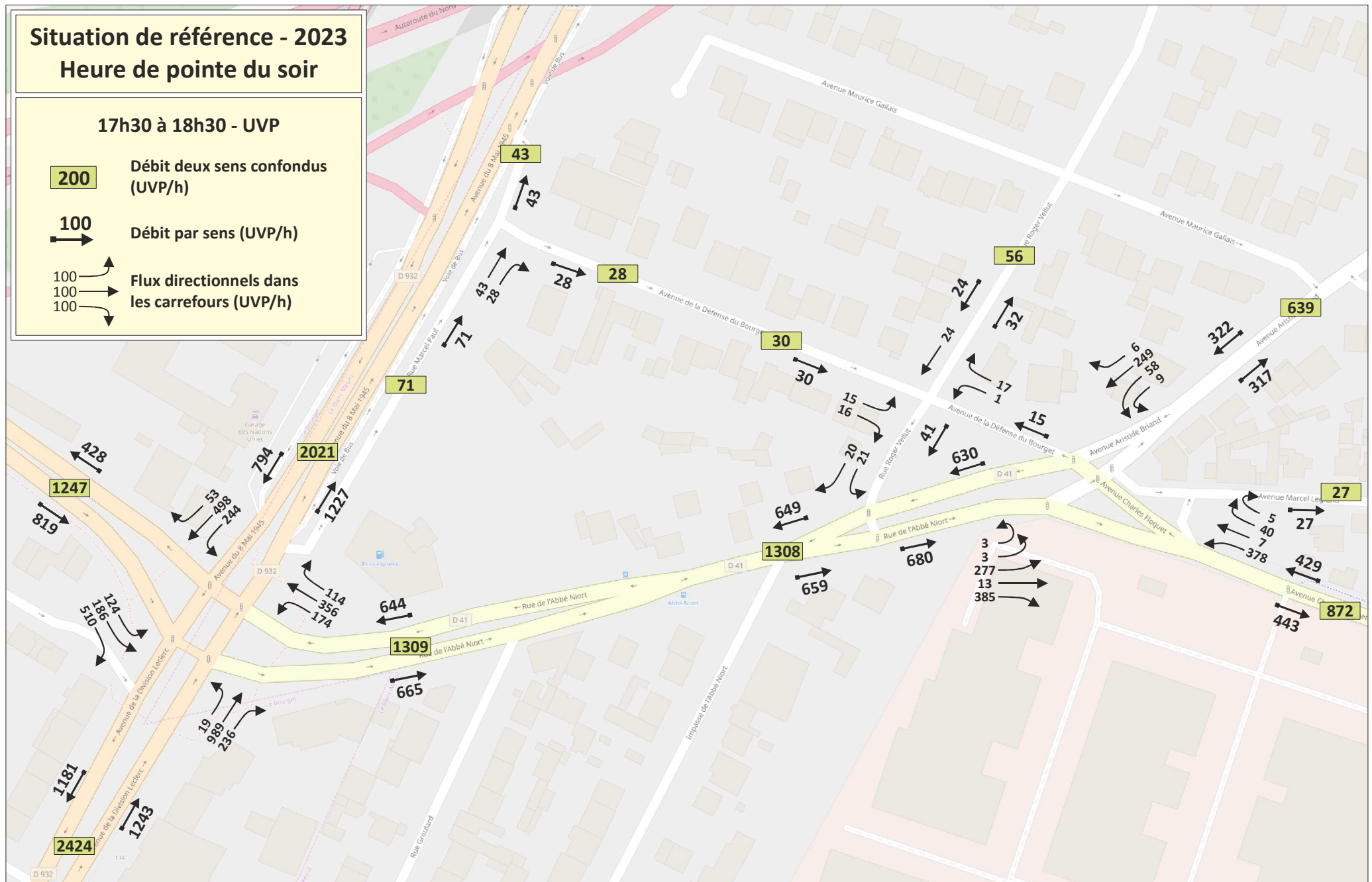
- environ 90 UVP/h sur la RD41 (Rue de l'Abbé Niort / Avenue Aristide Briand) en direction de l'ouest,
- environ 100 UVP/h en direction du sud et 30 UVP/h en direction du nord sur la RD932.

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 des pages suivantes présentent le volume de trafic estimé sur les voies du secteur à l'horizon de la situation de référence.





## II.4 - Évolution des conditions de circulation

### II.4.1 - C1 - Av. de la Division Leclerc (RD932) x Rue de l'Abbé Niort (RD41)

Ce carrefour conservera un fonctionnement satisfaisant à l'horizon de la situation de référence, avec une réserve de capacité de 26% à l'heure de pointe du matin, et de 31% à l'heure de pointe du soir.

Son fonctionnement restera cependant perturbé ponctuellement par les remontées de file venant de la RN2 nord (heure de pointe du matin) ou de la RN2 sud (heure de pointe du soir).

### II.4.2 - C2 - Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Rue Roger Vellut

Ce carrefour conservera un fonctionnement satisfaisant à l'horizon de la situation de référence, avec une réserve de capacité de 64% à l'heure de pointe du matin, et de 75% à l'heure de pointe du soir.

Cette réserve de capacité théorique n'est cependant pas exploitée de façon optimale, en raison du faible temps de vert accordé à l'entrée par la Rue de l'Abbé Niort ouest.

### II.4.3 - C3 - Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Avenue Charles Floquet

Ce carrefour conservera un fonctionnement fluide à l'horizon de la situation de référence, avec une réserve de capacité de 41% à l'heure de pointe du matin, et de 40% à l'heure de pointe du soir.

### II.4.4 - C4 - Avenue de la Défense du Bourget x Rue Roger Vellut

Ce carrefour restera très peu chargé. Le débouché depuis les deux entrées par l'Avenue de la Défense du Bourget pourra se faire dans de bonnes conditions.

### II.4.5 - C5 - Avenue de la Défense du Bourget x Rue Marcel Paul

Ce carrefour restera très peu chargé et fonctionnera dans de bonnes conditions.

### III - Situation projetée - 2023

La situation future dite « **projetée** » correspond à la situation à l'horizon de la livraison prévisionnelle du projet, prenant en compte les autres projets identifiés (opérations et infrastructures) pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation, ainsi que le projet étudié lui-même.

Elle correspond donc ici à une **situation future à l'horizon 2023 avec le projet**.

#### III.1 - Projet

Le projet étudié prévoit la construction de **338 logements** pour 20 079 m<sup>2</sup> de surface de plancher, ainsi que d'un local pour une activité de location de voiture, en remplacement de l'agence de location existante.

La construction sera réalisée en trois tranches, suivant le planning indiqué dans le tableau ci-dessous.

|              | Logements  | Début travaux | Fin travaux  |
|--------------|------------|---------------|--------------|
| Tranche 1    | 142        | Juillet 2019  | Octobre 2021 |
| Tranche 2    | 76         | Mai 2020      | Mai 2022     |
| Tranche 3    | 120        | Mai 2021      | Octobre 2023 |
| <b>Total</b> | <b>338</b> | Juillet 2019  | Octobre 2023 |

Le projet prévoit également la construction de 350 places de parking en sous-sol, avec deux accès qui seront communs aux trois tranches :

- un accès Rue Marcel Paul (entrée/sortie),
- un accès Rue de l'Abbé Niort (entrée/sortie).

Les entrées et sorties ne pourront se faire qu'en tourne-à-droite au niveau de ces deux accès.

La situation projetée prend en compte l'ensemble des trois tranches, à l'horizon 2023.

#### III.2 - Trafic engendré par le projet

La génération de trafic aux heures de pointe devrait être principalement constituée des déplacements domicile-travail des futurs habitants.

Cette génération peut être estimée sur la base du nombre d'emplois par ménage et de la répartition modale des trajets domicile-travail.

##### Nombre d'emplois par ménage

Le nombre d'emplois par ménage au Blanc-Mesnil est de 1,014 (source INSEE RP 2016, 20 054 actifs ayant un emploi pour 19 774 ménages).

La population qui occupera les nouveaux programmes de logements devrait vraisemblablement être plus active que la moyenne de la commune. Pour la génération de trafic, on peut prendre en compte un taux de **1,20 emplois/ménage**.

### Répartition modale des trajets domicile-travail

Le tableau ci-dessous présente la répartition modale des trajets domicile-travail pour les habitants du Blanc-Mesnil (source Insee RP 2015).

| Mode de transport utilisé       | Volume        | %           |
|---------------------------------|---------------|-------------|
| Voiture - camion - fourgonnette | 9 453         | 47%         |
| Transports en commun            | 8 906         | 44%         |
| Marche à pied                   | 913           | 5%          |
| Deux-roues                      | 452           | 2%          |
| Pas de transport                | 421           | 2%          |
| <b>Total</b>                    | <b>20 145</b> | <b>100%</b> |

*Répartition modale des trajets domicile-travail des habitants du Blanc-Mesnil*

47% des déplacements domicile-travail des habitants du Blanc-Mesnil se font en utilisant un véhicule particulier (type voiture - camion - fourgonnette), et 2% en utilisant un deux-roues.

Ces taux sont une moyenne sur l'ensemble de la commune.

À l'horizon de la situation projetée, la desserte du secteur du projet ne devrait pas évoluer. Le projet restera relié aux infrastructures lourdes de transport en commun (métro, RER, tramway) par les trois lignes de bus existantes en situation actuelle.

En conséquence, un taux de **50% d'utilisation de la voiture particulière (en UVP)** peut être pris en compte pour les trajets domicile-travail des habitants du projet.

### Volume de trafic engendré

Le volume de trafic engendré aux heures de pointe par les logements peut alors être estimé sur la base des éléments suivants :

- 1,2 emplois par ménage,
- 10% des employés en congé, RTT ou arrêt-maladie,
- 5% de covoiturage,
- 50% d'usage du véhicule particulier pour les déplacements domicile-travail,
- 65% des déplacements du matin réalisés pendant l'heure la plus chargée,
- 55% des déplacements du soir réalisés pendant l'heure la plus chargée.

Le trafic engendré par les logements serait donc le suivant :

- **émission de 113 UVP/h à l'heure de pointe du matin,**
- **attraction de 95 UVP/h à l'heure de pointe du soir.**

### III.3 - Affectation du trafic engendré

La répartition géographique du lieu de travail des habitants du Blanc-Mesnil utilisant un véhicule particulier comme mode de transport pour le trajet domicile-travail a été étudiée sur la base des données Insee (RP 2015).

Cette répartition du lieu de travail a été étudiée à l'échelle de la commune (cf. tableau ci-dessous).

| Commune de travail | Volume | %      |
|--------------------|--------|--------|
| Blanc-Mesnil       | 1 966  | 22,47% |
| Roissy-en-France   | 541    | 6,18%  |
| Aulnay-sous-Bois   | 481    | 5,50%  |
| Bobigny            | 454    | 5,19%  |
| Drancy             | 300    | 3,43%  |
| St-Denis           | 273    | 3,12%  |
| Aubervilliers      | 272    | 3,11%  |
| Montreuil          | 183    | 2,09%  |
| Gonesse            | 165    | 1,89%  |
| Courneuve          | 160    | 1,83%  |
| Tremblay-en-France | 142    | 1,62%  |
| Bourget            | 142    | 1,62%  |
| Pantin             | 140    | 1,60%  |
| Villepinte         | 138    | 1,58%  |
| Bondy              | 137    | 1,57%  |
| Paris 19           | 130    | 1,49%  |
| Gennevilliers      | 129    | 1,48%  |
| Paris 12           | 120    | 1,37%  |
| Paris 15           | 113    | 1,29%  |

|              |     |       |
|--------------|-----|-------|
| Paris 08     | 102 | 1,17% |
| St-Ouen      | 89  | 1,01% |
| Sevran       | 88  | 1,00% |
| Noisy-le-Sec | 86  | 0,99% |
| Paris 18     | 86  | 0,98% |
| Etc.         |     |       |

*Commune de travail des habitants du Blanc-Mesnil utilisant la voiture pour le déplacement domicile-travail (Insee RP2015)*

Pour chacune des destinations, le trajet le plus court en temps a été identifié, afin d'établir l'itinéraire emprunté, à l'aller et au retour aux heures de pointe.

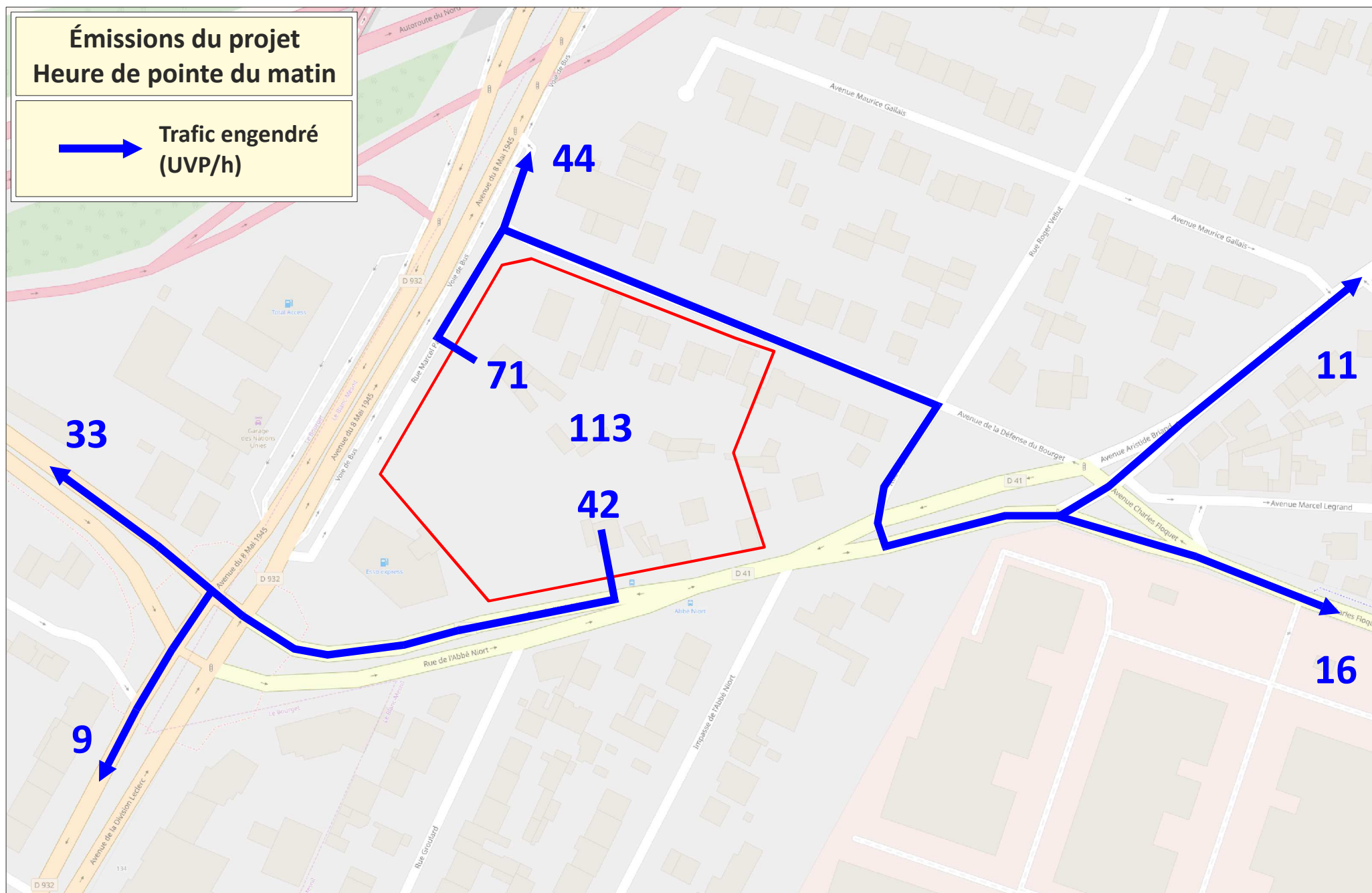
Le trafic engendré a été affecté sur la voirie du secteur en fonction de cette répartition (cf. tableau ci-dessous).

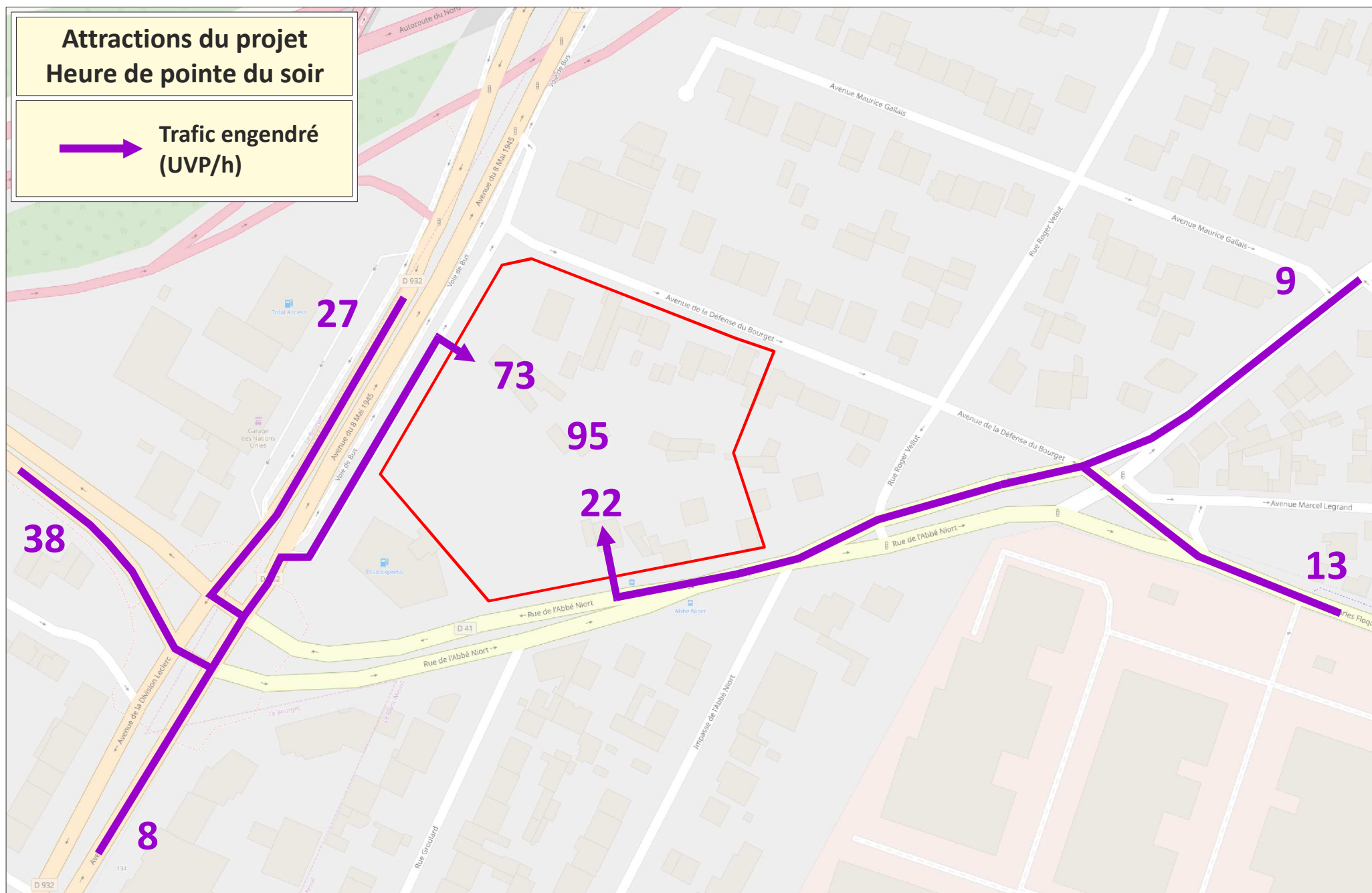
| Itinéraire                               | Émissions HPM |            | Attractions HPS |           |
|------------------------------------------|---------------|------------|-----------------|-----------|
|                                          | %             | UVP/h      | %               | UVP/h     |
| Avenue du 8 Mai 1945 - D932 nord         | 39%           | 44         | 28%             | 27        |
| Avenue de la Division Leclerc - D932 sud | 8%            | 9          | 8%              | 8         |
| Carrefour Lindbergh                      | 29%           | 33         | 40%             | 38        |
| Avenue Aristide Briand - RD41 est        | 10%           | 11         | 10%             | 9         |
| Avenue Charles Floquet                   | 14%           | 16         | 14%             | 13        |
| <b>Total</b>                             | <b>100%</b>   | <b>113</b> | <b>100%</b>     | <b>95</b> |

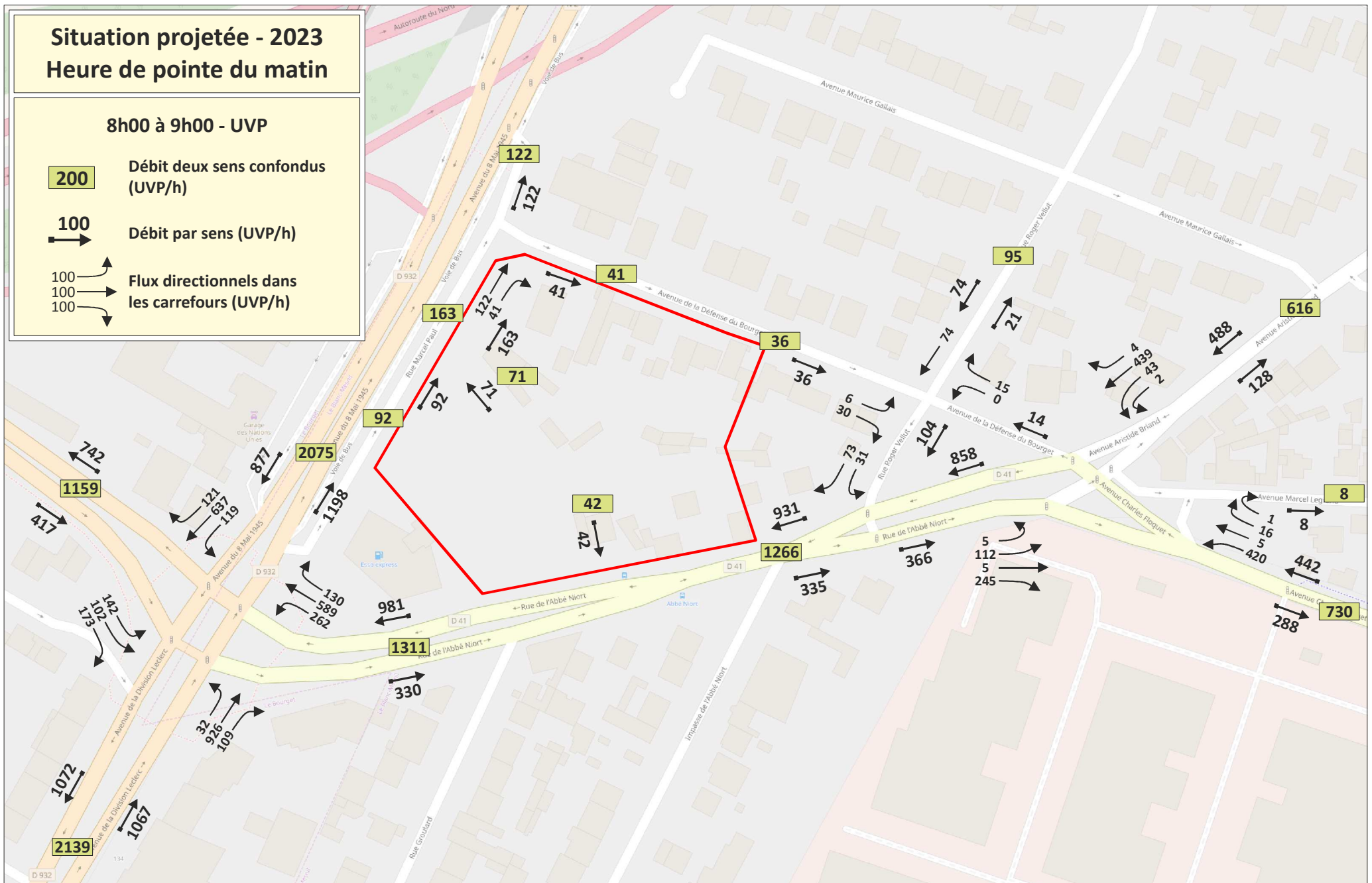
*Itinéraires des déplacements domicile/travail en voiture engendrés (UVP/h)*

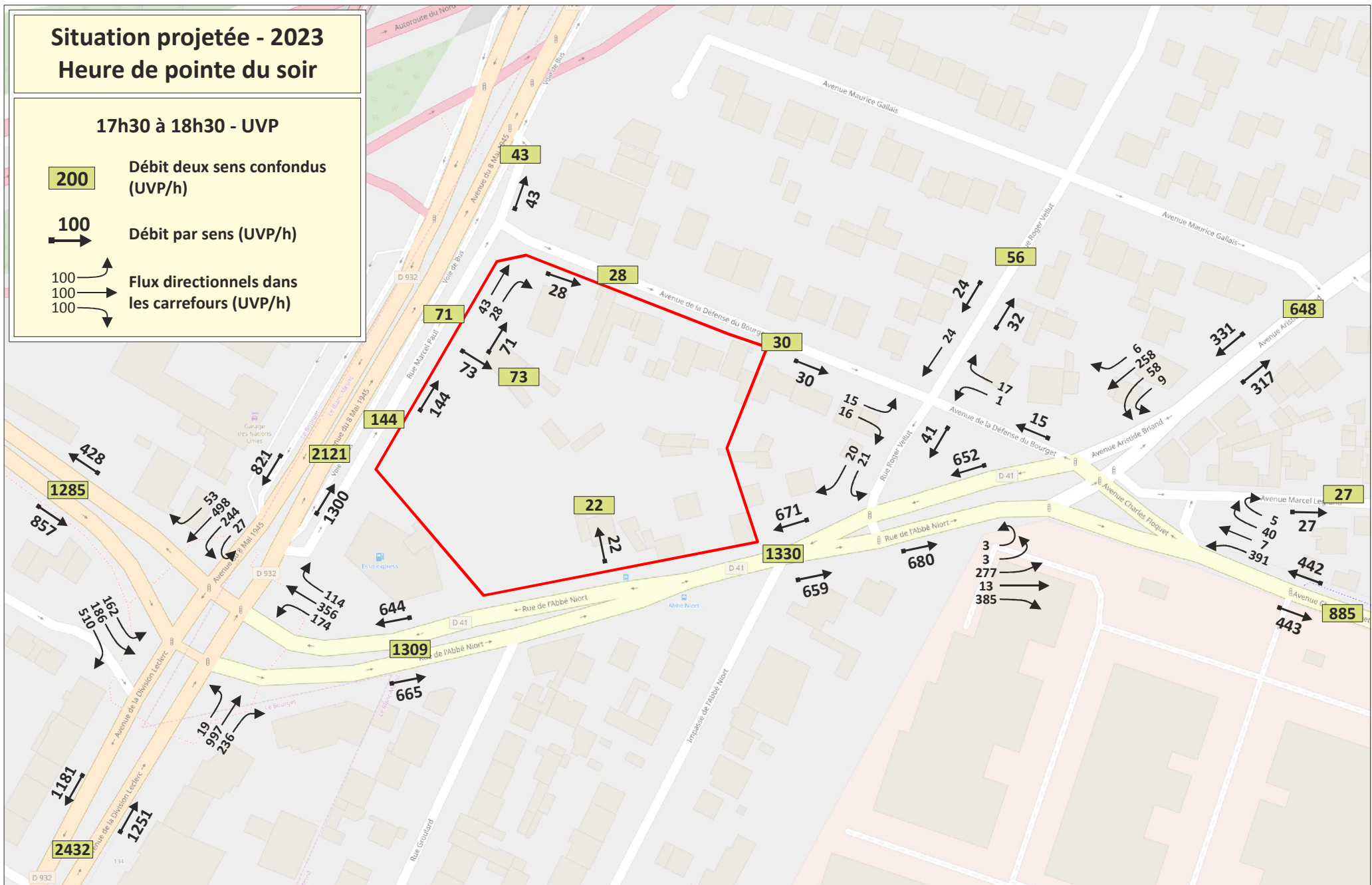
Ce trafic a ensuite été affecté sur les deux entrées/sorties de parking possibles, en fonction du trajet le plus court.

Les cartes des pages suivantes présentent l'estimation de la répartition du trafic engendré par les logements aux heures de pointe, ainsi que l'estimation du volume de trafic en situation projetée.









### III.4 - Conditions de circulation

#### III.4.1 - C1 - Av. de la Division Leclerc (RD932) x Rue de l'Abbé Niort (RD41)

Le trafic engendré par le projet aura un impact modéré sur le fonctionnement de ce carrefour.

Le carrefour conservera une réserve de capacité supérieure à 20% aux heures de pointe du matin et du soir et devrait donc fonctionner de façon satisfaisante.

Son fonctionnement restera cependant perturbé ponctuellement par les remontées de file venant de la RN2 nord (heure de pointe du matin) ou de la RN2 sud (heure de pointe du soir).

|             | Situation actuelle |                     | Situation de référence |                     | Situation projetée |                     |
|-------------|--------------------|---------------------|------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
|             | Charge             | Réserve de capacité | Charge                 | Réserve de capacité | Charge             | Réserve de capacité |
| HP du matin | 69%                | 31%                 | 74%                    | 26%                 | 79%                | 21%                 |
| HP du soir  | 64%                | 36%                 | 69%                    | 31%                 | 71%                | 29%                 |

#### III.4.2 - C2 - Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Rue Roger Vellut

Le trafic engendré par le projet aura un faible impact sur le fonctionnement de ce carrefour.

Le carrefour conservera une large réserve de capacité aux heures de pointe, et pourra fonctionner de façon fluide.

Il est à noter que le phasage des feux tricolores pourrait être amélioré : le temps de vert pour l'entrée par la Rue de l'Abbé Niort ouest est réduit, sans raison apparente, par rapport à celui de l'entrée par la Rue de l'Abbé Niort ouest. Ce décalage à la fermeture pourrait être réduit, afin de permettre au carrefour d'utiliser au mieux sa capacité théorique.

|             | Situation actuelle |                     | Situation de référence |                     | Situation projetée |                     |
|-------------|--------------------|---------------------|------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
|             | Charge             | Réserve de capacité | Charge                 | Réserve de capacité | Charge             | Réserve de capacité |
| HP du matin | 33%                | 67%                 | 36%                    | 64%                 | 36%                | 64%                 |
| HP du soir  | 24%                | 76%                 | 25%                    | 75%                 | 25%                | 75%                 |

#### III.4.3 - C3 - Rue de l'Abbé Niort (RD41) x Avenue Charles Floquet

Le trafic engendré par le projet aura un faible impact sur le fonctionnement de ce carrefour.

Le carrefour conservera une large réserve de capacité aux heures de pointe, et pourra fonctionner de façon fluide.

|             | Situation actuelle |                     | Situation de référence |                     | Situation projetée |                     |
|-------------|--------------------|---------------------|------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
|             | Charge             | Réserve de capacité | Charge                 | Réserve de capacité | Charge             | Réserve de capacité |
| HP du matin | 52%                | 48%                 | 59%                    | 41%                 | 59%                | 41%                 |
| HP du soir  | 56%                | 44%                 | 60%                    | 40%                 | 61%                | 39%                 |

### III.4.4 - C4 - Avenue de la Défense du Bourget x Rue Roger Vellut

Ce carrefour restera très peu chargé. Le débouché depuis les deux entrées par l'Avenue de la Défense du Bourget pourra se faire dans de bonnes conditions.

| Avenue de la Défense du Bourget ouest | Situation actuelle |                 |                       | Situation de référence |                 |                       | Situation projetée |                 |                       |
|---------------------------------------|--------------------|-----------------|-----------------------|------------------------|-----------------|-----------------------|--------------------|-----------------|-----------------------|
|                                       | Capacité (UVP/h)   | Demande (UVP/h) | Temps moyen d'attente | Capacité (UVP/h)       | Demande (UVP/h) | Temps moyen d'attente | Capacité (UVP/h)   | Demande (UVP/h) | Temps moyen d'attente |
| HP du matin                           | 860                | 9               | 4,2 s                 | 860                    | 9               | 4,2 s                 | 860                | 36              | 4,4 s                 |
| HP du soir                            | 890                | 31              | 4,2 s                 | 890                    | 31              | 4,2 s                 | 890                | 31              | 4,2 s                 |

| Avenue de la Défense du Bourget est | Situation actuelle |                 |                       | Situation de référence |                 |                       | Situation projetée |                 |                       |
|-------------------------------------|--------------------|-----------------|-----------------------|------------------------|-----------------|-----------------------|--------------------|-----------------|-----------------------|
|                                     | Capacité (UVP/h)   | Demande (UVP/h) | Temps moyen d'attente | Capacité (UVP/h)       | Demande (UVP/h) | Temps moyen d'attente | Capacité (UVP/h)   | Demande (UVP/h) | Temps moyen d'attente |
| HP du matin                         | 860                | 15              | 4,3 s                 | 860                    | 15              | 4,3 s                 | 840                | 15              | 4,4 s                 |
| HP du soir                          | 880                | 18              | 4,2 s                 | 880                    | 18              | 4,2 s                 | 880                | 18              | 4,2 s                 |

### III.4.5 - C5 - Avenue de la Défense du Bourget x Rue Marcel Paul

Il n'y a pas de conflit dans ce carrefour en T, qui fonctionnera donc de façon satisfaisante.

Au niveau du feu tricolore sur la sortie par la Rue Marcel Paul, le volume trafic devrait rester faible :

- environ 122 UVP/h à l'heure de pointe du matin (contre 78 UVP/h en situation de référence),
- environ 43 UVP/h à l'heure de pointe du soir (comme en situation de référence).

À l'heure de pointe du matin, l'impact du projet représente environ 44 UVP/h, soit moins d'un véhicule par minute, et environ 1,5 véhicule par cycle.

Le feu tricolore devrait donc conserver un fonctionnement satisfaisant.

### III.4.6 - Entrée/sortie parking Rue de l'Abbé Niort

L'entrée et la sortie Rue de l'Abbé Niort se feront en tourne-à-droite uniquement.

À l'heure de pointe du matin, la sortie du parking pourra se faire dans de bonnes conditions, avec un temps d'attente moyen de l'ordre de 10 s.

| Sortie parking Rue de l'Abbé Niort | Situation projetée |                 |                           |
|------------------------------------|--------------------|-----------------|---------------------------|
|                                    | Capacité (UVP/h)   | Demande (UVP/h) | Temps moyen d'attente (s) |
| HP du matin                        | 400                | 42              | 10,1                      |

L'entrée dans le parking, en tourne-à-droite uniquement, se fera sans conflit.

### III.4.7 - Entrée/sortie parking Rue Marcel Paul

L'entrée et la sortie Rue Marcel Paul se feront en tourne-à-droite uniquement.

À l'heure de pointe du matin, la sortie du parking pourra se faire dans de bonnes conditions, avec un temps d'attente moyen inférieur à 5 s.

| Sortie parking Rue Marcel Paul | Situation projetée |                 |                           |
|--------------------------------|--------------------|-----------------|---------------------------|
|                                | Capacité (UVP/h)   | Demande (UVP/h) | Temps moyen d'attente (s) |
| HP du matin                    | 860                | 71              | 4,6                       |

L'entrée dans le parking, en tourne-à-droite uniquement, se fera sans conflit.

### III.5 - Stationnement

En situation actuelle, le stationnement est gratuit dans le secteur du projet.

L'offre disponible est peu importante autour du projet :

- Rue Marcel Paul, le stationnement se fait sur chaussée ou sur bande suivant les sections, l'offre disponible est d'une douzaine de places environ,
- Avenue de la Défense du Bourget, le stationnement se fait sur chaussée, il est alterné semi-mensuel et en zone bleue, l'offre disponible est d'une quinzaine de places environ,
- Rue de l'Abbé Niort, cinq places sur chaussée sont dessinées à proximité du carrefour avec la RD932, du côté sud de la voie.

Il n'a pas été constaté de dysfonctionnement particulier sur le terrain en matière de stationnement. Il y a peu de véhicules en stationnement illicite.

Le projet prévoit la réalisation d'un parking de 350 places pour les 338 logements et le local d'activité. L'offre publique de stationnement ne sera pas impactée par le projet.

La parcelle se situe en zone UAb selon le plan de zonage du PLU de la ville du Blanc Mesnil.

Pour cette zone, le PLU demande au minimum :

- 1 place de stationnement automobile par logement,
- 1 place de stationnement automobile par 80 m<sup>2</sup> SDP pour les commerces et services.

Le projet respecte les normes du PLU.

Le stationnement automobile n'apparaît pas être un enjeu particulier pour le projet.

### III.6 - Situation projetée - Conclusion

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-à-droite au niveau de 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 environnants devrait rester modéré, et ne pas perturber leurs conditions de fonctionnement.

En ce qui concerne les accès des parkings, les entrées et sorties devraient pouvoir se faire dans de bonnes conditions, avec de faibles temps d'attente.

## IV - Situation cumulée

La situation **cumulée** correspond 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 sur les conditions de circulation dans le secteur.

Les projets pris en compte pour la situation cumulée sont ici :

- les projets déjà pris en compte pour la situation de référence, réalisés à 100%,
- l'évolution de la desserte par les transports en commun, avec la mise en service progressive du Grand Paris Express (2025 à 2030) et la réalisation d'un TCSP sur l'ex-RN2.

### IV.1 - Évolution de la desserte par les transports en commun

#### IV.1.1 - Lignes 16-17 du Grand Paris Express

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 800 m (soit 10 minutes à pied) du projet.

À l'horizon 2024-2025, les lignes 16 et 17 relieront Saint-Denis-Pleyel, à l'ouest, à Le Bourget-Aéroport au nord et Clichy-Montfermeil à l'est.

Vers le nord, la liaison sera prolongée vers le Triangle de Gonesse (2027) puis l'Aéroport de Roissy et Le Mesnil-Amelot (2030).

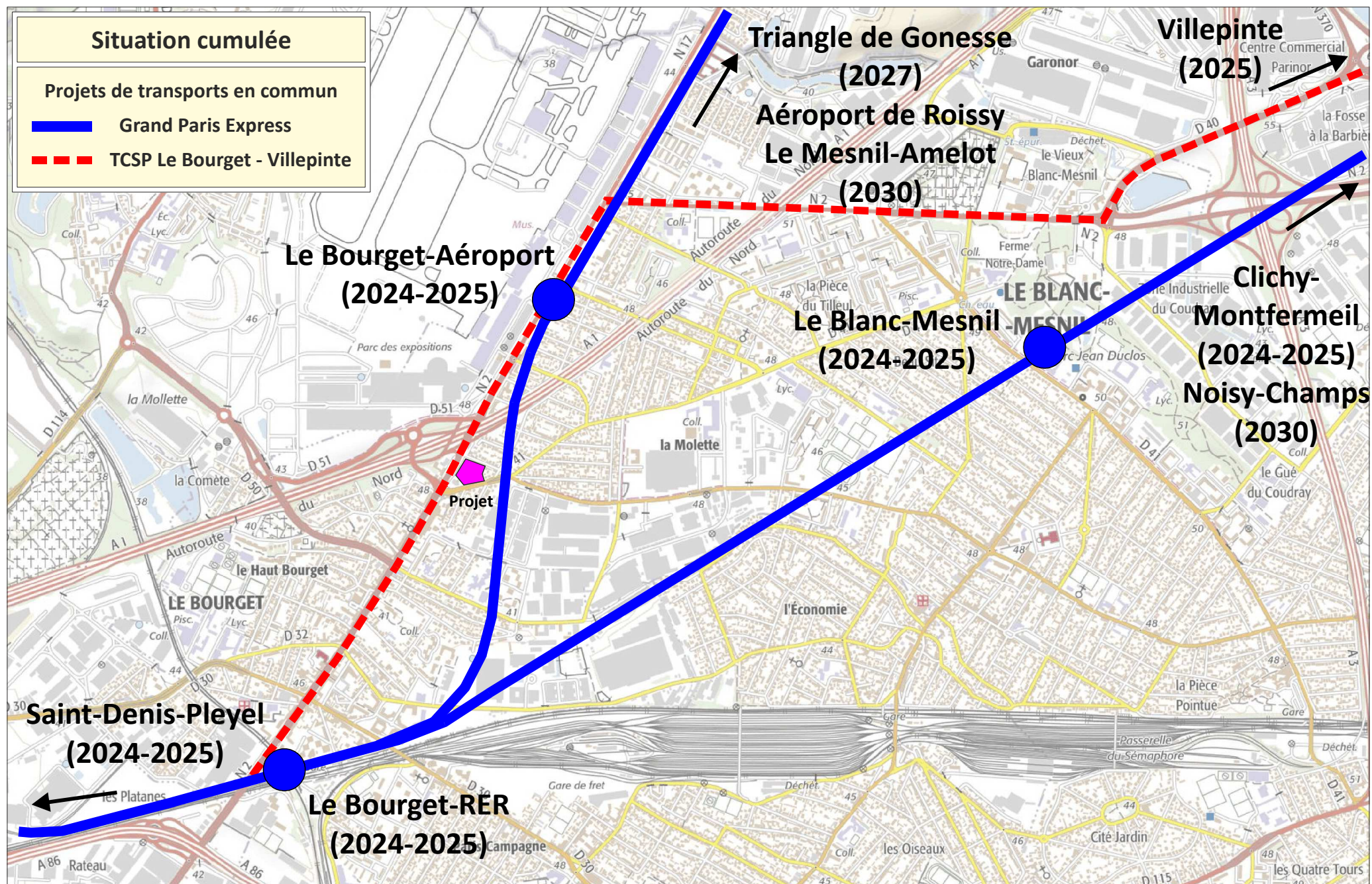
Vers l'est, elle sera prolongée vers Noisy-Champs à l'horizon 2030.

(cf. carte page suivante).

#### IV.1.2 - TCSP RN2 Le Bourget - Villepinte

Un projet de TCSP reliant Le Bourget à Villepinte par la RD932 (ex-RN2) est à l'étude pour l'horizon 2025.

(cf. carte page suivante).



## IV.2 - Évolution des conditions de circulation

À l'horizon de la situation cumulée, le trafic supplémentaire engendré dans le secteur par la réalisation à 100% des projets immobiliers déjà inventoriés pour la situation de référence sera modéré.

À l'heure de pointe du matin, le trafic supplémentaire 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 supplémentaire 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.

Ce volume supplémentaire de trafic devrait être largement compensé par la baisse de trafic induite par la mise en service des nouvelles infrastructures lourdes de transport en commun (Grand Paris Express et TCSP Le Bourget-Villepinte).

La mise en service de cette desserte par les transports en commun devrait avoir pour effet :

- une baisse du volume de trafic automobile, liée au report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun,
- un apaisement des conditions de circulation, liée à la requalification de l'ex-RN2 pour l'insertion du TCSP.

## V - Circulation pendant la phase de chantier

La construction sera réalisée en trois tranches, suivant le planning indiqué dans le tableau ci-dessous.

|              | Logements  | Début travaux | Fin travaux  |
|--------------|------------|---------------|--------------|
| Tranche 1    | 142        | Juillet 2019  | Octobre 2021 |
| Tranche 2    | 76         | Mai 2020      | Mai 2022     |
| Tranche 3    | 120        | Mai 2021      | Octobre 2023 |
| <b>Total</b> | <b>338</b> | Juillet 2019  | Octobre 2023 |

Le projet prévoit également la construction de 350 places de parking en sous-sol.

### V.1 - Tranche 1

#### V.1.1 - 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<sup>3</sup> au total, soit 21 515 m<sup>3</sup> en tenant compte d'un foisonnement de 1,3.

Ce volume correspond à environ 1 265 rotations de camions de 17 m<sup>3</sup>.

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.

#### V.1.2 - 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 page suivante).

**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.**

### V.2 - 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.

## Circulation phase chantier Tranche 1

