



**Autorité environnementale**

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

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale  
sur l’aménagement du franchissement urbain  
Pleyel à Saint-Denis (93)  
(actualisation de l’avis 2018-77  
sur le projet urbain Pleyel)**

**n°Ae : 2019-55**

Avis délibéré n° 2019–55 adopté lors de la séance du 10 juillet 2019

---

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 10 juillet 2019 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement du franchissement urbain Pleyel à Saint-Denis (93) - actualisation de l'avis 2018-77 sur le projet urbain Pleyel.

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Christian Dubost, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Nathalie Bertrand, Louis Hubert, Sophie Fonquernie

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le Préfet de la Seine-Saint-Denis, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 24 mai 2019.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 29 mai 2019 :

- le préfet du département de la Seine-Saint-Denis, qui a transmis une contribution en date du 18 juin 2019,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de la région Ile-de-France, qui a transmis une contribution en date du 28 juin 2019.

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

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

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

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

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

# Synthèse de l'avis

Le projet urbain Pleyel comprend la zone d'aménagement concerté (ZAC) Pleyel développée par Plaine Commune, établissement public territorial rassemblant neuf villes de Seine-Saint-Denis, et le franchissement urbain Pleyel (FUP) dont la maîtrise d'ouvrage est assurée conjointement par Plaine Commune et la SNCF. L'Ae a délibéré un premier avis sur l'étude d'impact de l'ensemble du projet, dans le cadre de la création de la ZAC. Elle est saisie aujourd'hui spécifiquement dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du franchissement.

Les principaux enjeux relevés par l'Ae dans son précédent avis étaient :

- un urbanisme économe en énergie, adapté aux épisodes caniculaires et qui accroît la présence de la végétation, afin de limiter l'effet d'îlots de chaleur urbains,
- la qualité d'un paysage urbain modifié par la création d'immeubles de grande hauteur,
- la gestion de la pollution des sols,
- le bruit, la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre liés notamment aux déplacements et aux conséquences des circulations automobiles,
- l'articulation des nombreux chantiers prévus sur le secteur d'étude, afin de limiter leurs impacts pour les riverains et les usagers des infrastructures de transport.

La réalisation du franchissement a notamment des conséquences sur les deux derniers enjeux.

L'étude d'impact n'a pas été actualisée. Les éléments apportés par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Ae ne suffisent pas à apporter une information complète du public, notamment sur les impacts du franchissement pour ce qui concerne l'évolution des trafics et du bruit. L'Ae est ainsi amenée à réitérer certaines de ses recommandations et à recommander en compléments, dans l'actualisation de son avis :

- de préciser les bénéfices attendus de la coordination des chantiers sur la réduction des nuisances ;
- de présenter l'évolution des circulations ;
- d'en déduire un impact actualisé du projet sur l'évolution des émissions de GES, de la qualité de l'air et des niveaux de bruits mesurés en façade des bâtiments situés le long des voies dont le trafic est modifié du fait de la réalisation du franchissement ;
- d'en déduire les améliorations de l'isolation acoustique rendues obligatoires par la réglementation et d'indiquer les dispositions qui seront prises pour y parvenir.

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

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte du projet

Le secteur Pleyel occupe une position stratégique dans la métropole francilienne, dans un territoire en mutation rapide, au croisement de grands projets de transports et à proximité de nombreux secteurs de renouvellement urbain, dont deux retenus pour l'organisation des jeux olympiques et paralympiques en 2024.

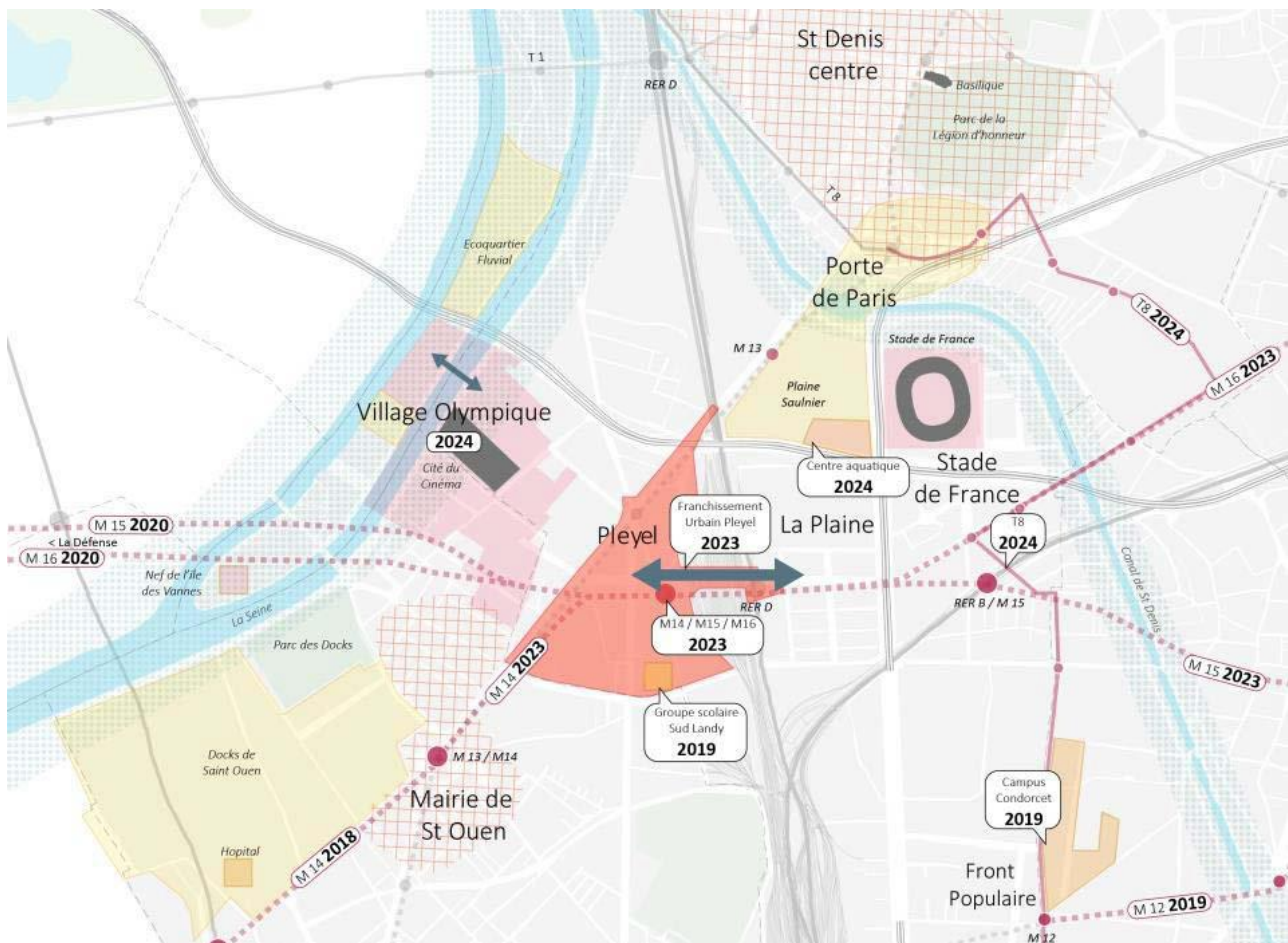


Figure 1 : Situation du quartier Pleyel (Source : dossier)

Le projet urbain Pleyel comprend la zone d'aménagement concerté (ZAC) Pleyel développée par Plaine Commune<sup>2</sup> et le franchissement urbain Pleyel (FUP) dont la maîtrise d'ouvrage est assurée conjointement par Plaine Commune et la SNCF, les deux opérations présentant une imbrication fonctionnelle, géographique et technique.

<sup>2</sup> Plaine Commune est un établissement public territorial situé en Seine-Saint-Denis qui rassemble 9 villes à la frontière nord de Paris : Aubervilliers, Epinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains et Villetaneuse.

L'Ae a délibéré le 21 novembre 2018<sup>3</sup> un premier avis sur l'étude d'impact de l'ensemble du projet, dans le cadre de la création de la ZAC. Elle est saisie aujourd'hui spécifiquement dans le cadre de l'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du franchissement.

## 1.2 Caractéristiques du projet

Des informations plus détaillées sur les caractéristiques du projet, ses enjeux environnementaux et les procédures auxquelles il est soumis sont disponibles dans le premier avis de l'Ae.



*Figure 2 : Préfiguration du projet urbain Pleyel.  
À gauche le franchissement urbain (passerelle et franchissement routier).  
À droite le Bâtiment-Pont de la ZAC.  
En haut à gauche quelques autres bâtiments de la ZAC (source : dossier)*

### 1.2.1 ZAC Pleyel

La ZAC Pleyel couvre une surface de 13,6 ha, sur laquelle 310 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher nouvellement créés sont prévus. Elle comporte plusieurs sous-secteurs, dont un parc de 1,5 ha, et un Bâtiment-Pont implanté au nord du franchissement qui assure une continuité du tissu urbain.

### 1.2.2 Franchissement urbain Pleyel

Le franchissement urbain Pleyel (FUP) assure une continuité urbaine et le développement de la mobilité nécessaire de part et d'autre du faisceau de voies SNCF large d'environ 280 m à ce niveau. Il permet notamment une interconnexion entre les lignes de transport en commun situées de part et d'autre des voies (future gare Pleyel Saint-Denis des lignes 14, 15 et 16 de métro du Grand Paris Express à l'ouest, gare du RER D à l'est). Ce pôle de correspondance sera fréquenté à terme par 250 000 voyageurs par jour. Il est prévu à la fois un franchissement routier (2x1 voies), bus (2x1 voies en site propre permettant de desservir les gares) et cycles, livré en 2025, et une passerelle, assurant le franchissement piétons, traitée comme un espace public attractif. La passerelle sera livrée en mars 2024, car elle joue un rôle important pour les déplacements prévus lors des jeux entre le village olympique et paralympique situé à l'ouest des voies ferrées et les équipements sportifs à l'est.

<sup>3</sup> Voir [Avis de l'Ae n° 2018-77](#) du 21 novembre 2018



Le franchissement urbain Pleyel bénéficie du soutien financier de l'État, de la Métropole du Grand Paris et de la Région. Son coût est estimé à 188 millions d'euros aux conditions économiques de la fin de 2015.

### ***1.3 Procédures relatives au projet***

L'Ae, saisie du franchissement urbain Pleyel dans le cadre d'une procédure au cas par cas, a demandé dans un courrier en date du 12 février 2018 à ce que les deux opérations FUP et ZAC Pleyel soient appréhendées dans le cadre de la même étude d'impact.

Cette étude d'impact doit faire l'objet d'un avis d'autorité environnementale en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement. SNCF Réseau, qui assure la co-maîtrise d'ouvrage d'un des ouvrages du projet, est un établissement public sous tutelle du ministre chargé de l'environnement. C'est l'Ae qui est compétente pour rendre cet avis.

L'Ae n'avait pas d'observation lors de son précédent avis sur l'analyse des incidences du Projet urbain Pleyel, concluant qu'elles n'étaient pas significatives sur le site Natura 2000<sup>4</sup> situé à plus de 2 kilomètres.

La mise à disposition du public de l'évaluation environnementale du projet de la ZAC s'est déroulée du 15 avril au 21 mai 2019 par voie électronique, conformément aux articles L 123-2 et L 123-19 du code de l'environnement. Le dossier comprenait notamment l'étude d'impact du projet d'ensemble, l'avis de l'Ae et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage. Une synthèse des observations et propositions du public, mentionnant celles prises en compte, est disponible<sup>5</sup>.

La DUP du franchissement est aujourd'hui sollicitée afin d'assurer la maîtrise foncière des emprises nécessaires à l'opération. Le dossier présenté à l'avis de l'Ae comporte l'étude d'impact du Projet urbain Pleyel non actualisée et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage sur le précédent avis de l'Ae. Il serait utile de compléter ce dossier avec la synthèse des observations du public, évoquée supra.

***L'Ae recommande de compléter le dossier de DUP du Franchissement urbain Pleyel avec les résultats de la consultation publique sur la création de la ZAC tenue du 15 avril au 21 mai 2019.***

Concernant les procédures ultérieures, le mémoire en réponse indique que la procédure de réalisation de la ZAC est prévue au 2<sup>e</sup> trimestre 2020 et prévoit une actualisation de l'étude d'impact sur les thèmes liés à la géotechnique, la pollution des sols, l'eau, l'occupation des sols, le bâti, le trafic, le bruit, l'air et la santé. Selon les résultats des études de conception de l'assainissement, une procédure d'autorisation environnementale pourra être nécessaire, au titre des articles L 214- 1 et suivants.

### ***1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae***

Selon les termes du premier avis de l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont déclinés autour de la constitution d'un tissu urbain dense qui doit s'inscrire dans la transition énergétique et l'adaptation au changement climatique, assurer un haut niveau de qualité de cadre de

<sup>4</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>5</sup> Consultable sur le site <http://creation-zac-pleyel-saintdenis.miseadispotion.net>.

vie, de services et d'équipement, et garantir l'appropriation du territoire. L'Ae avait principalement relevé :

- un urbanisme économe en énergie, adapté aux épisodes caniculaires et qui accroît la présence de la végétation, afin de limiter l'effet d'îlots de chaleur urbains,
- la qualité d'un paysage urbain modifié par la création d'immeubles de grande hauteur,
- la gestion de la pollution des sols,
- le bruit, la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre liés notamment aux déplacements et aux conséquences des circulations automobiles,
- l'articulation des nombreux chantiers prévus sur le secteur d'étude, afin de limiter leurs impacts pour les riverains et les usagers des infrastructures de transport.

La réalisation du FUP a notamment des conséquences sur les deux derniers enjeux.

## **2. Analyse du mémoire en réponse aux observations de l'Ae**

Un certain nombre de compléments ont été apportés dans le mémoire en réponse par rapport à la précédente étude d'impact. Ils ne sont toutefois pas intégrés dans une étude d'impact actualisée.

Le présent chapitre reprend les points principaux du mémoire en réponse.

La présentation des principales recommandations qui n'ont pas de réponse réellement satisfaisantes, dont certaines sont reformulées et renforcées dans la perspective de la DUP du FUP, figure dans le chapitre 3 de cet avis.

### ***2.1 Précisions apportées concernant le contexte et la présentation du projet.***

Des précisions sont apportées sur la quinzaine d'espaces publics qui seront requalifiés au titre de la ZAC Pleyel, pour environ 60 000 m<sup>2</sup>. Les objectifs et les intentions d'aménagement sont décrits à un niveau de précision satisfaisant à ce stade. Le mémoire précise en outre que certains aménagements seront réalisés dans un autre cadre : réaménagement de rues dans le cadre du FUP et de ses rétablissements à l'est et à l'ouest de l'ouvrage ; espaces publics du pourtour immédiat de la gare Pleyel - Saint-Denis dans le cadre de cette dernière réalisation ; square Hotchkiss, dans un autre cadre d'intervention non précisé.

Concernant le Bâtiment-Pont, il est précisé que la structure envisagée aujourd'hui est en bois. Des précisions plus complètes sont renvoyées aux résultats d'études ultérieures sur les appuis et la structure.

Le FUP est structurellement indépendant du Bâtiment-Pont. Des précisions sont apportées sur la position et le nombre de ses appuis (culées et piles), formant quatre travées pour ce qui concerne le franchissement routier, pour une longueur totale de 302,36 mètres. Ces appuis sont mutualisés pour la passerelle et le franchissement routier. D'autres précisions sont apportées sur les matériaux et les structures.

### ***2.2 Analyse de l'état initial***

Le mémoire en réponse présente l'état des connaissances de l'état initial et les investigations complémentaires envisagées pour le qualifier.

### 2.2.1 Contexte géologique et pollution des sols

La pollution des sols n'a pas fait l'objet d'investigations complémentaires au droit des appuis du FUP.

### 2.2.2 Eau

Le maître d'ouvrage estime dorénavant que la nappe se situe à une profondeur de plus de 6 mètres par rapport au terrain naturel. Les fondations de l'ouvrage FUP, qui ont une profondeur comprise entre 2 m et 2,5 m, devraient se situer par conséquent au-dessus de cette nappe. Suite à une question des rapporteurs, il a été précisé que les piles en béton armé étaient fondées sur des barrettes<sup>6</sup>.

### 2.2.3 Qualité de l'air

Des compléments ont été apportés en ce qui concerne les particules en suspension (PM 10 et PM 2,5), pour des stations représentatives de la pollution de fond et pour des stations situées plus près des grands axes. Les exigences réglementaires sont respectées pour les stations mesurant la pollution de fond<sup>7</sup>, mais l'objectif de qualité est dépassé pour les PM 2,5. La situation est dégradée à proximité de la station de Saint-Denis proche des axes, particulièrement pour les PM 10, avec des valeurs limites encore dépassées. Le dossier évoque des mesures à venir de qualité de l'air sur le site faisant l'objet de l'aménagement Pleyel, mais ces dernières n'ont pas encore été réalisées.

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

Les compléments apportés rappellent que le FUP a fait l'objet d'un concours.

Ils présentent la solution envisagée pour son raccordement côté ouest avec les voiries existantes, faisant notamment clairement apparaître les pentes, les singularités altimétriques et les besoins afférents (cours anglaises<sup>8</sup>, soutènements, terrassements). Ce descriptif insiste sur les possibilités de déplacement pour les personnes à mobilité réduite. Il n'est pas mentionné de variantes.

Quatre variantes programmatiques de la ZAC sont en revanche présentées. La solution retenue est justifiée par des considérations financières et de formes urbaines. Les incidences sur l'environnement et la santé humaine des alternatives examinées, notamment au regard de l'augmentation de la population sur un secteur caractérisé par sa mauvaise qualité de l'air, comme l'avait relevé l'avis de l'Ae, ne sont pas comparées.

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

### 2.4.1 Coordination des chantiers en phase travaux

Les compléments apportés confirment la concomitance des travaux du FUP et de la ZAC Pleyel, à partir de 2020. Ils indiquent que la mission de coordination des travaux en liaison avec les jeux olympiques sous la responsabilité de SOLIDEO, de Plaine Commune et de l'État intégrera le projet urbain Pleyel sans en exposer les bénéfices attendus sur la réduction des nuisances.

---

<sup>6</sup> Barrette : Fondation constituée d'une paroi moulée de courte longueur. – Pieu foré de section rectangulaire ou parfois en I ou en croix. (Source : dictionnaire du BTP – Eyrolles).

<sup>7</sup> Les valeurs représentatives du fond urbain ou péri-urbains décroissent depuis 2010, et ont tangenté en 2017 le seuil en PM 10 de 20 µg/l recommandé par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

<sup>8</sup> Une cour anglaise est une cour au niveau du sous-sol et encaissée entre la rue et la façade d'un bâtiment, qui servait entre autres à l'origine à éclairer et ventiler ce niveau (Source : wikipedia).



Les compléments confirment un déficit de matériaux pour assurer les remblais (sans le quantifier précisément), évoquent la possibilité d'utiliser des déblais de la Société du Grand Paris, mais ne vont pas au-delà de cette mention, et n'envisagent pas notamment une mutualisation de leur gestion et de leur transport qui pourrait permettre de recourir à la voie fluviale ou ferrée.

#### 2.4.2 Caractéristiques et incidences du technicentre du Landy

Les caractéristiques du dépôt de la Chapelle, qui palliera la suppression de voies de circulation au technicentre du Landy, sont précisées. Il est indiqué que le projet a été dispensé d'étude d'impact par décision de l'Ae du 5 avril 2016.

#### 2.4.3 Climat

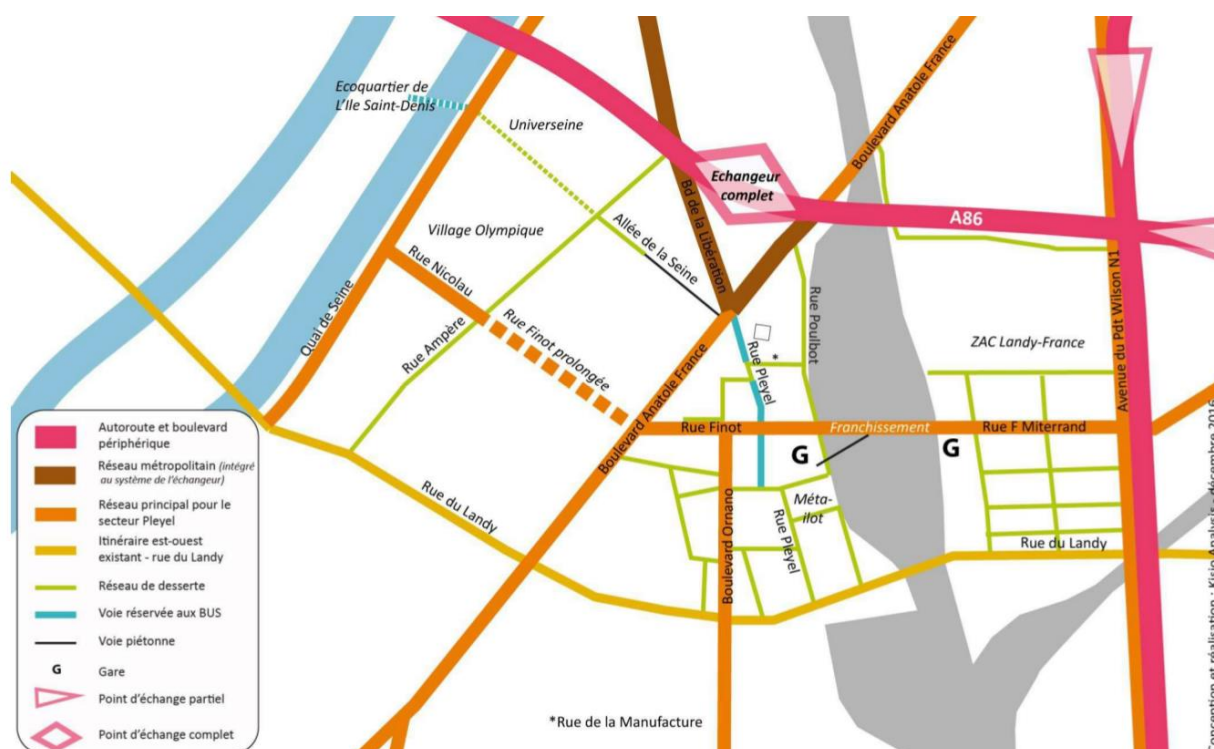
Concernant les engagements pris pour prévenir les îlots de chaleur et renforcer le couvert végétal, la réponse renvoie à la charte développement durable du secteur Pleyel, jointe en annexe du mémoire. L'absence d'objectif quantifié ne permet néanmoins pas de préjuger du niveau d'ambition des déclinaisons opérationnelles qui devront figurer dans le dossier de réalisation de la ZAC.

#### 2.4.4 Eau

La description du projet dans l'étude d'impact et dans le mémoire en réponse précise que les eaux pluviales sont collectées jusqu'à un débit correspondant à l'événement décennal dans deux bassins situés sous les voies de raccordement au FUP, décantées, puis rejetées vers des canalisations existantes de diamètre 300 et 500 avec contrôle du débit. En cas de surverse lors de débits supérieurs à celui correspondant à l'événement décennal, une cloison syphoïde assure un traitement sommaire.

Les éléments techniques relatifs à l'assainissement de la ZAC ne sont pas disponibles. Les grands principes en sont néanmoins fournis, en cohérence avec la charte de développement durable du secteur Pleyel.

#### 2.4.5 Circulations et mobilités



L'impact sur les circulations en phase chantier est évoqué de manière très qualitative.

L'impact du FUP sur les mobilités n'est pas décrit de manière claire. Un complément d'études sur les circulations automobiles est évoqué, qui devrait être disponible « avant l'été ». Suite à une question des rapporteurs, il a été précisé que des premiers éléments seraient présentés mi-juillet au commanditaire. Ces résultats conditionnent l'appréciation des impacts du FUP sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), la qualité de l'air, et le bruit (cf. infra).

Au-delà de ses impacts sur les circulations automobiles, il serait intéressant d'apprécier si le FUP favorise les circulations actives et l'utilisation des transports en commun.

#### **2.4.6 Emissions de gaz à effet de serre (GES)**

Les émissions de GES dues aux matériaux employés pour construire le FUP figurent dans l'étude d'impact. Elles représentent environ 30 000 t CO<sub>2</sub> eq.

L'évolution des circulations automobiles devrait par ailleurs permettre de mieux apprécier les évolutions des émissions de GES dans les années à venir avec et sans projet.

#### **2.4.7 Pollution de l'air**

Les chantiers de travaux public sont susceptibles de générer des poussières et d'engendrer des circulations dégradant la qualité de l'air. Une notice de respect de l'environnement et un suivi et contrôle environnemental du chantier par le maître d'œuvre visent à prévenir et limiter les nuisances correspondantes.

L'évolution des circulations automobiles devrait permettre de mieux apprécier l'impact de la réalisation du FUP sur la qualité de l'air en utilisant le logiciel COPERT V.

#### **2.4.8 Bruit**

Le mémoire en réponse indique une faible sensibilité du site au regard des bruits et vibrations de chantier et renvoie au « Référentiel aménagement soutenable » de Plaine Commune et à son engagement de réaliser des chantiers à faible impact environnemental et à nuisances limitées. Le cahier des charges des travaux à réaliser prévoit un niveau acoustique maximum admissible en limite de chantier qui sera fixé et respecté selon le dossier.

L'évolution des circulations automobiles devrait permettre d'estimer les variations de bruit engendrées par l'infrastructure et les niveaux de bruit atteints au niveau des principales voies situées à l'est et à l'ouest du FUP. L'étude d'impact rappelle que l'on doit réglementairement protéger les bâtiments :

- qui connaissent une augmentation de plus de 2dB(A) entre la situation avec projet et la situation sans projet ;
- pour lesquels on constate un dépassement des valeurs de 60 ou 65 dB(A).

Suite aux recommandations de l'Ae, le mémoire en réponse indique que l'appréciation sera reprise pour inclure les bâtiments situés à l'est et à l'ouest du FUP, mais les éléments correspondants ne figurent pas pour l'instant dans le dossier.

### ***2.5 Cumul des impacts avec ceux d'autres projets***

Une carte des projets environnants figure dans le mémoire en réponse, mais aucun cumul des impacts n'est réellement décrit. Les cumuls sur les circulations après réalisation des aménagements

devront être pris dans la nouvelle étude sur les circulations, ce qui permettra d'en déduire les effets sur les émissions de GES, la qualité de l'air et le bruit.

## ***2.6 Analyse coûts-avantages et autres spécificités des infrastructures de transport***

Les documents transmis à l'Ae n'apportent pas d'éléments nouveaux.

## ***2.7 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets***

Le maître d'ouvrage indique dans son mémoire en réponse qu'il réalisera les mesures in situ pour mesurer les trafics, la qualité de l'air et les niveaux de bruit, suivant en cela les recommandations qui figuraient dans le précédent avis de l'Ae.

Il est indiqué que le niveau de définition du projet au stade du dossier de création de la ZAC ne permet pas d'apporter d'éléments complémentaires concernant le suivi des îlots de chaleur et de la végétalisation, qui sera traité au stade de l'actualisation de l'étude d'impact pour le dossier de réalisation de la ZAC. L'Ae considère que le dossier devrait, dès ce stade, comporter des engagements de principes pour la réalisation d'un tel suivi.

## ***2.8 Résumé non technique***

Le résumé non technique n'a pas été actualisé.

# **3. Actualisation des recommandations de l'avis n°2018-77**

De manière générale, le mémoire en réponse apporte des éléments d'information complémentaires satisfaisants dans la perspective de création de la ZAC. L'Ae relève néanmoins qu'il comporte peu d'engagements opérationnels et que, dès ce stade, les principes qui guideront la phase de réalisation devraient être posés plus fermement.

***Aussi, l'Ae réitère et reformule certaines des recommandations de son premier avis :***

- ***préciser les caractéristiques techniques du Bâtiment-Pont ;***
- ***quantifier les volumes de déblais et de remblais liées au projet ;***
- ***explorer les mutualisations possibles de gestion des déblais avec la SGP, tant pour l'utilisation de modes de transport alternatifs à la route que pour des compensations entre déblais et remblais ;***
- ***présenter les raisons pour lesquelles la répartition proposée entre bureaux, logements, commerces et équipements a été retenue ainsi qu'une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine des alternatives examinées ;***
- ***confirmer par des engagements précis la volonté de prévenir les îlots de chaleur et de renforcer le couvert végétal et prévoir un suivi dans la durée des opérations de végétalisation et de l'effet d'îlots de chaleur.***

Le dossier présenté comporte des insuffisances dans la perspective de la déclaration d'utilité publique du FUP. L'Ae prend acte des études en cours mais considère que, en l'absence d'une actualisation de l'étude d'impact incluant la présentation des résultats ou, à défaut, de la fourniture d'éléments complémentaires précis, l'information du public n'est pas assurée de manière satisfaisante.

***Pour compléter les éléments apportés par le mémoire en réponse, analysés au chapitre 2, l'Ae recommande de :***

- ***préciser les bénéfices attendus de la coordination des chantiers sur la réduction des nuisances ;***
- ***présenter l'évolution des circulations par rapport à la situation actuelle et à la situation actuelle incluant les autres projets décidés en prenant en compte la seule réalisation du FUP, puis la réalisation du FUP et la réalisation de la ZAC Pleyel. L'Ae recommande de fournir a minima les premiers résultats de l'étude de circulation en cours dans le dossier de DUP ;***
- ***en déduire un impact actualisé du projet sur l'évolution des émissions de GES, de la qualité de l'air et des niveaux de bruits mesurés en façade des bâtiments situés le long des voies dont le trafic est modifié du fait de la réalisation du FUP. Par rapport aux éléments présentés dans l'étude d'impact initiale, l'Ae recommande d'estimer l'impact acoustique du projet, en tenant compte des réévaluations de circulation, sur un périmètre plus étendu que celui retenu initialement ;***
- ***en déduire les améliorations de l'isolation acoustique rendues obligatoires par la réglementation et indiquer les dispositions qui seront prises pour y parvenir;***
- ***présenter les mesures prévues le cas échéant pour adapter les conditions de circulation dans le secteur Pleyel, afin d'améliorer la qualité de l'air en vue de réduire le risque sanitaire pour les populations actuelles et futures et diminuer les niveaux de bruit ;***
- ***actualiser l'étude d'impact et son résumé non technique en intégrant les compléments apportés et les réponses au présent avis.***

Enfin, la perspective de sa déclaration d'utilité publique motive l'identification de sujets complémentaires spécifiques au franchissement.

***L'Ae recommande en conséquence de :***

- ***préciser les solutions techniques retenues pour les fondations des piles et des culées ;***
- ***indiquer les dispositifs de protection des voies SNCF retenus ;***
- ***décrire les conditions de circulation sur la passerelle lors de conditions climatiques peu favorables (gel, pluie, vent, canicule) ;***
- ***préciser les terrains expropriés pour les travaux en indiquant l'importance et le devenir des activités et des populations concernées par ces acquisitions.***