

# PROCEDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIQUE PAR VOIE ELECTRONIQUE RELATIVE A L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

## Maison d'arrêt de Seine-Saint-Denis

COMMUNES DE TREMBLAY-EN-FRANCE ET DE VILLEPINTE – DÉPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

4	L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MAISON D'ARRÊT DE SEINE-SAINT-DENIS
4.1	RESUME NON TECHNIQUE

## DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

---

### Maison d'arrêt de Seine-Saint-Denis

COMMUNES DE TREMBLAY-EN-FRANCE ET DE VILLEPINTE – DÉPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

VOLUME C-1

RESUME NON TECHNIQUE

---



## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Présentation et localisation du projet</b> .....	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Solutions de substitution raisonnables examinées et raison du choix du projet retenu</b> .....	<b>6</b>
2.1	CONTEXTE DU PROJET .....	6
2.2	ÉTUDE DES SITES PROPOSÉS .....	6
2.3	PRESENTATION ET COMPARAISON DES SCENARIOS D'IMPLANTATION .....	7
2.4	LES PRINCIPALES RAISONS DU CHOIX DU PROJET RETENU.....	9
<b>3</b>	<b>Description du projet</b> .....	<b>9</b>
3.1	LA DESCRIPTION DES CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DE L'ENSEMBLE DU PROJET .....	9
3.2	LA DESCRIPTION DES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA PHASE OPERATIONNELLE DU PROJET	12
3.2.1	La demande et utilisation d'énergie .....	12
3.2.2	La nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisées .....	12
3.3	L'ESTIMATION DES TYPES ET QUANTITES DE RESIDUS ET D'EMISSIONS ATTENDUS.....	13
3.3.1	La phase de construction.....	13
3.3.2	La phase d'exploitation .....	13
3.3.3	Application du décret n°2017-725.....	15
<b>4</b>	<b>Analyse de l'état initial, des effets du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour les éviter, les réduire et / ou les compenser (mesures « ERC »)</b> .....	<b>15</b>
4.1	TABLEAU DE SYNTHÈSE .....	15
4.2	MODALITES DE SUIVI DES MESURES ERC.....	38
4.3	ESTIMATION DES DEPENSES CORRESPONDANTES AUX MESURES ERC .....	38
<b>5</b>	<b>Aspects pertinents de l'environnement et leur évolution</b> .....	<b>39</b>

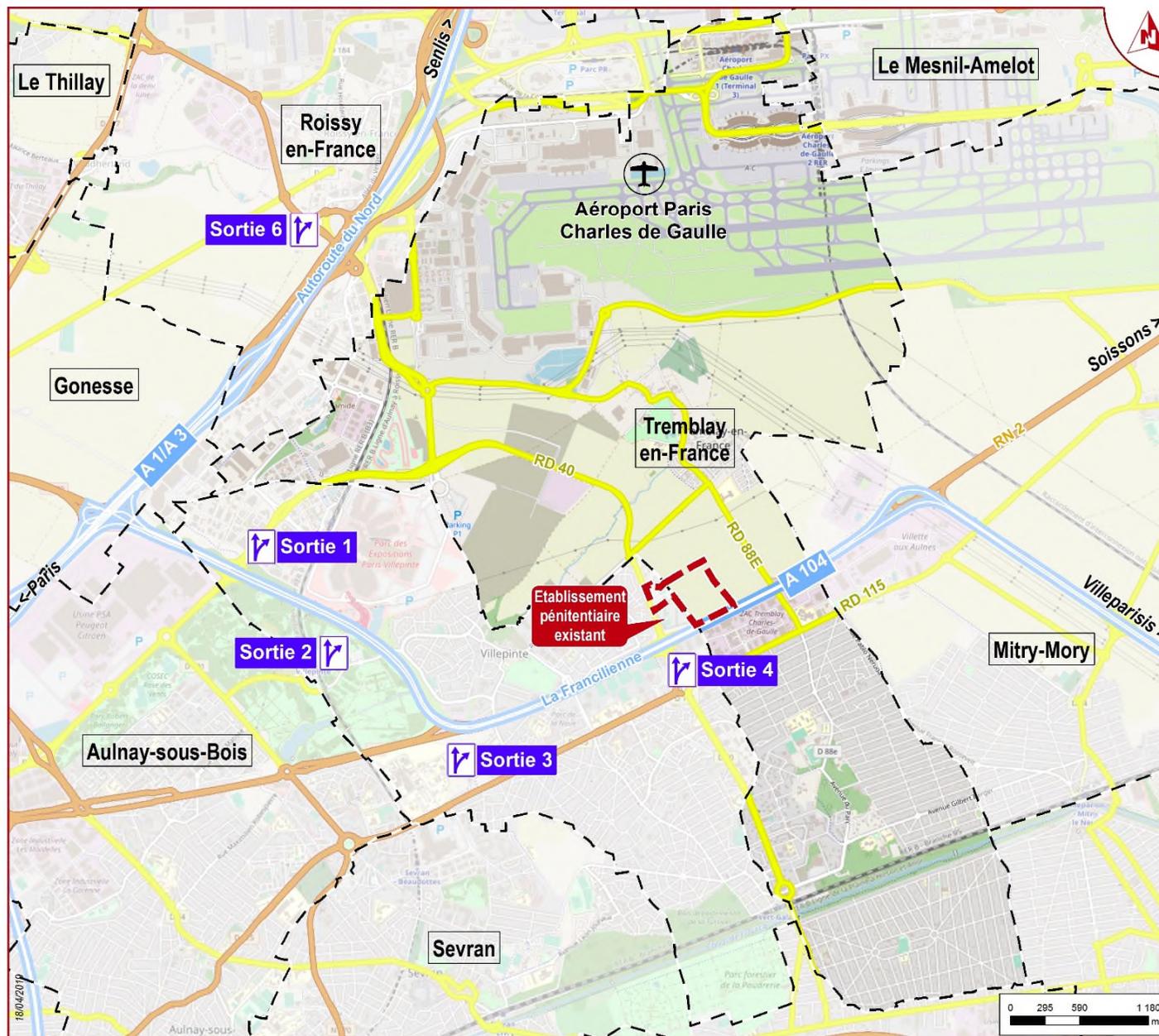
<b>6</b>	<b>Incidences négatives notables du projet résultant de la vulnérabilité du projet face à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs.....</b>	<b>41</b>
<b>7</b>	<b>Incidences du projet sur le réseau Natura 2000.....</b>	<b>42</b>
<b>8</b>	<b>Cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés .....</b>	<b>42</b>
<b>9</b>	<b>Méthodes de prévision utilisées pour évaluer les incidences notables du projet sur l'environnement .....</b>	<b>46</b>

# Plan de situation

-  Périmètre du site d'étude
-  Limite de commune
-  Autoroute
-  Route nationale et départementale structurante
-  Route départementale principale
-  Sortie autoroute



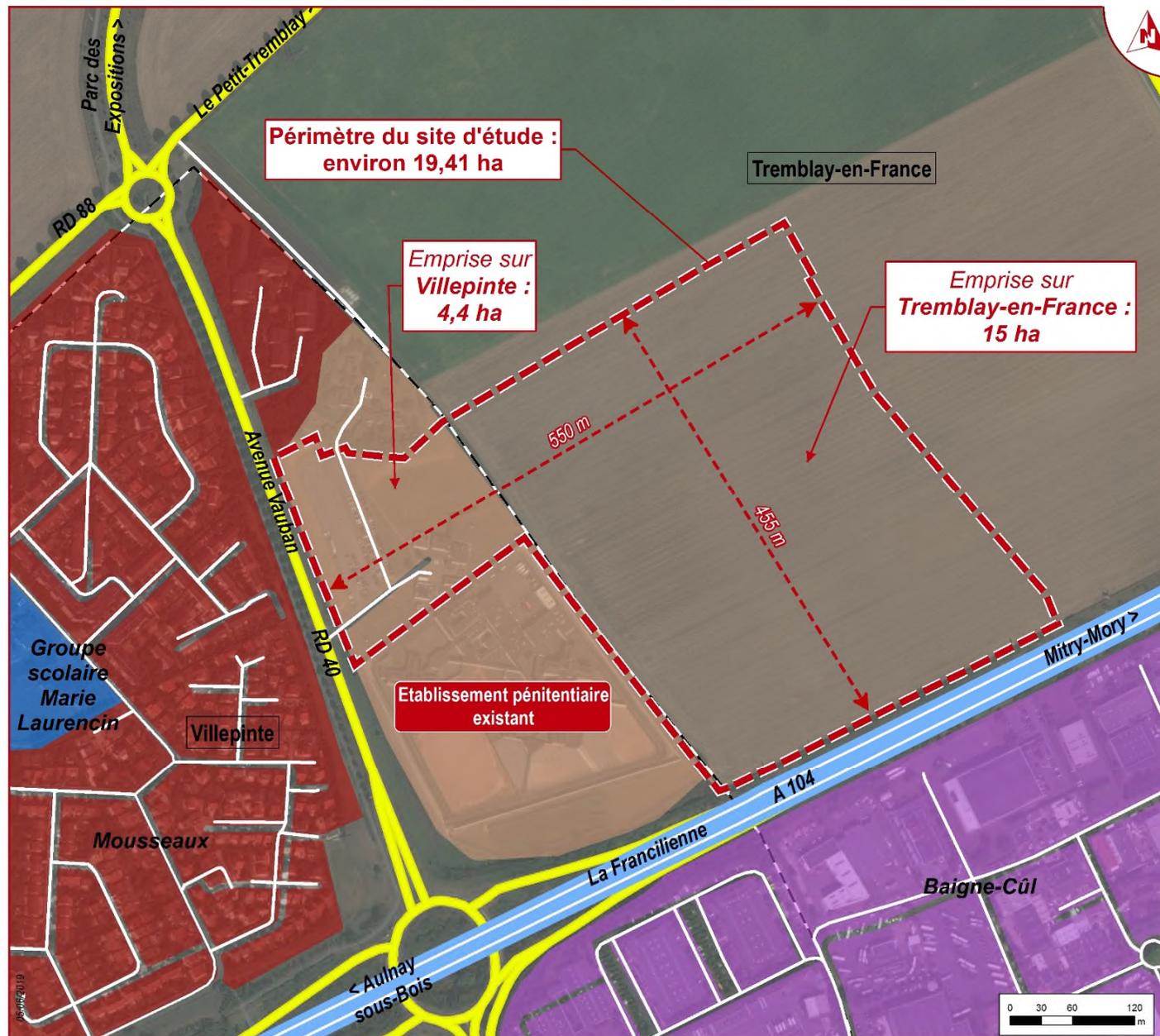
Fond de plan : esri / OSM  
Sources : APIJ - IGN



## Plan de situation

Emprise par commune

-  Périmètre du site d'étude
-  Limite de commune
-  Autoroute
-  Route départementale
-  Autre route
-  Zone d'habitat
-  Zone d'activités
-  Equipement et service
-  Etablissement pénitentiaire existant



Fond de plan : esri  
Sources : Urban Atlas Copernicus / EGIS / IGN

## 1 Présentation et localisation du projet

Le projet consiste en la réalisation d'un nouvel établissement pénitentiaire d'une capacité d'environ 700 places sur une emprise située sur les communes de Tremblay-en-France et de Villepinte dans le département de Seine-Saint-Denis (93) dans le prolongement de la maison d'arrêt de Villepinte en bordure de l'autoroute A104.

Il représente une superficie de 19,4 ha dont 4,4 ha sur la commune de Villepinte dans le domaine pénitentiaire existant, et 15 ha sur la commune de Tremblay-en-France sur des parcelles agricoles.

**Le nouvel établissement pénitentiaire à construire, objet du présent dossier, portera le même nom que l'établissement existant : Maison d'arrêt de Seine-Saint-Denis. Les éventuelles autres désignations dans le corps du texte resteront sans influence sur le nom final.**

**Le présent résumé non technique de l'opération est inséré dans le Dossier d'Autorisation Environnementale (DAE).**

## 2 Solutions de substitution raisonnables examinées et raison du choix du projet retenu

### 2.1 Contexte du projet

Construite en 1990, la maison d'arrêt de Villepinte est à l'origine conçue pour recevoir 588 détenus. Le taux d'occupation de la maison d'arrêt atteint au 1<sup>er</sup> janvier 2018 183,9%, avec 1 072 détenus accueillis. Saturée, la maison d'arrêt de Villepinte est en situation de sur-occupation chronique. L'ensemble des établissements présents en région Île-de-France se trouvent dans une situation similaire.

Pour répondre à cette situation, le plan immobilier pénitentiaire prévoit la construction de plusieurs établissements pénitentiaires dans la région Île-de-France, au minimum un dans chacun des départements, dont celui de Seine-Saint-Denis.

### 2.2 Étude des sites proposés

Dans le département de Seine-Saint-Denis, en l'absence de sites susceptibles de répondre au cahier des charges préalablement défini (caractéristiques attendues du site et caractéristiques attendues du projet), la préfecture a proposé le site de Tremblay-en-France.

Le site de Tremblay-en-France disposant, en plus des caractéristiques attendues d'un site, d'une situation

privilégiée à proximité immédiate de la maison d'arrêt de Villepinte, il constituait donc le choix évident d'implantation du nouvel établissement.

Cette implantation permettra de mutualiser les fonctions présentes dans la zone hors enceinte (bâtiment d'accueil des familles, locaux du personnel, espaces de stationnement) avec celles de la maison d'arrêt de Villepinte. L'accès proposé consiste à réutiliser l'accès à la maison d'arrêt existante de Villepinte à partir de l'avenue Vauban.

**Au regard de ces éléments, le site de Tremblay-en-France a été retenu sans autre choix alternatif.**

### 2.3 Présentation et comparaison des scénarios d'implantation

Plusieurs scénarios d'implantation de l'établissement pénitentiaire ont été envisagés pour une capacité de 700 places.

Les scénarios d'implantation ont été construits autour de différentes contraintes et hypothèses qui ont guidé des principes généraux concernant la disposition des bâtiments.

Deux scénarios d'implantation ont été étudiés :

- **scénario 1** : proposition d'implantation en site contraint.  
Il permet de limiter l'emprise sur le parcellaire agricole ;
- **scénario 2** : proposition d'implantation en site non contraint c'est-à-dire dans une configuration standard pour un établissement de 700 places.

Une analyse des avantages et inconvénients de chacun des scénarios a été réalisée (Cf. tableau ci-dessous).

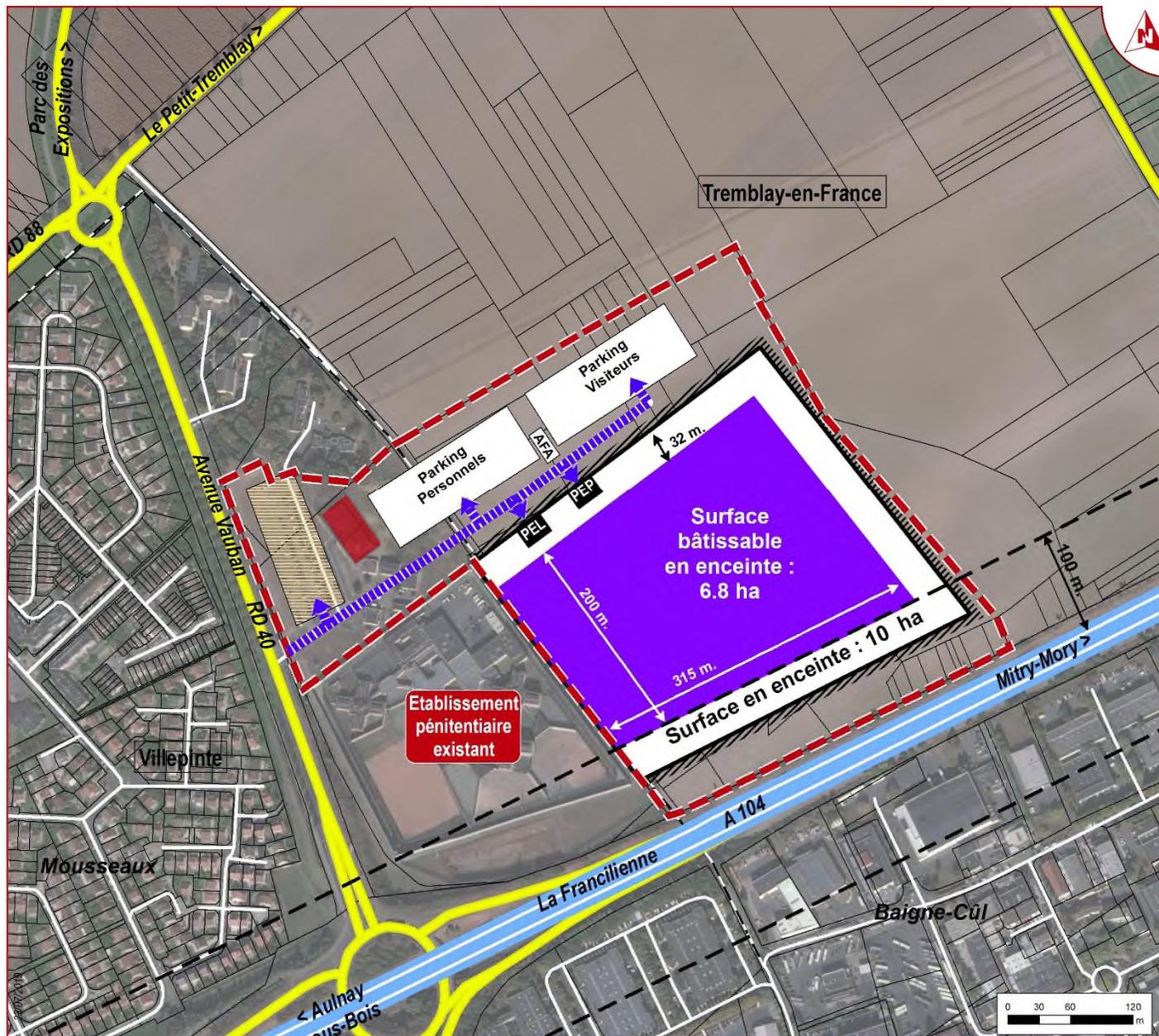
	Avantages	Inconvénients
<b>Scénario 1 : Site contraint</b>	<p>Mutualisation des fonctions présentes dans la zone hors enceinte (bâtiment d'accueil des familles, locaux du personnel, espaces de stationnement) avec celles de la maison d'arrêt de Villepinte.</p> <p>Implantation dans le prolongement de la maison d'arrêt de Villepinte.</p>	<p>Surfaces d'un <b>site contraint</b>.</p> <p>Non-respect de la Loi Barnier : implantation plus proche de l'A104.</p>
<b>Scénario 2 : Site non contraint</b>	<p>Surfaces d'un <b>site non contraint</b> respectant les exigences sécuritaires inhérentes aux spécificités du fonctionnement pénitentiaire.</p> <p>Mutualisation des fonctions présentes dans la zone hors enceinte (bâtiment d'accueil des familles, locaux du personnel, espaces de stationnement) avec celles de la maison d'arrêt de Villepinte.</p> <p>Implantation dans le prolongement de la maison d'arrêt de Villepinte.</p>	<p>Non-respect de la Loi Barnier : implantation plus proche de l'A104. Cependant cette implantation dans la bande loi Barnier ne concerne que le mur de l'enceinte extérieure pas le bâti.</p>

# Schéma d'aménagement

-  Périmètre DUP
  -  Limite de commune
  -  Limite de parcelle
  -  Autoroute
  -  Route départementale
  -  Autre route
  -  Recul loi Barrier
  -  Pôle Régional d'Extraction Judiciaire existant
  -  Parking existant (0.68 ha)
- Scénario d'implantation**
-  Limite bâtie en enceinte ou cour de promenade
  -  Chemin de ronde (6m), Glacis (20m), Zone neutre (6m)
  -  Abords extérieurs, dont voie carrossable (10 m.)
  -  Annexes hors enceinte
  -  Mur d'enceinte
  -  Voie d'accès



Fond de plan : esri  
Source : PLU - APIJ



## 2.4 Les principales raisons du choix du projet retenu

Suite à cette analyse, le scénario 2 a été retenu.

Il s'agit d'un scénario qui permet l'implantation de l'établissement pénitentiaire en site non contraint c'est-à-dire dans une configuration standard pour un établissement de 700 places selon les critères de sécurité, sûreté et fonctionnalité.

En effet, la protection périmétrique mise en place en site non contraint conforte la zone de sûreté par la mise à distance des espaces en détention vis-à-vis du mur d'enceinte. Par ailleurs, la surface des ateliers de production et des espaces extérieures (cour de promenade et offre sportive) n'est pas réduite ce qui permet aux détenus de profiter de ces équipements dans de bonnes conditions de détention.

Le choix de privilégier un site non contraint permet de concevoir un plan masse en enceinte plus aéré et de proposer des ouvertures visuelles. La perception de l'espace est ainsi moins anxiogène.

**L'intérêt est de respecter les exigences sécuritaires inhérentes aux spécificités du fonctionnement pénitentiaire.**

D'un point de vue de l'insertion dans l'environnement, l'occupation du sol dans ce secteur est exclusivement composée de grandes parcelles agricoles. Aussi, les deux scénarios ont le même niveau de contrainte sur cet aspect.

## 3 Description du projet

### 3.1 La description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet

Le projet retenu prévoit la construction d'environ **41 000 m<sup>2</sup>** de surface de plancher avec une hauteur maximum de **R + 3 + combles**.

Le futur établissement pénitentiaire sera contigu à la maison d'arrêt existante de Villepinte.

L'accès est prévu par l'ouest à partir de l'avenue Vauban. L'intérêt est ici de réutiliser l'accès existant à la maison d'arrêt de Villepinte et de le prolonger vers l'est. Ce prolongement de l'accès existant nécessite la **démolition d'une partie des fonctions hors enceinte** de la maison d'arrêt de Villepinte : locaux du personnel hors enceinte, bâtiment d'accueil des familles, parkings. Ces différentes fonctions seront reconstruites dans le cadre du projet et seront mutualisées entre les deux établissements.

Le projet retenu prévoit la mutualisation des fonctions hors enceinte avec la maison d'arrêt existante de Villepinte. Les bâtiments créés seront dimensionnés pour les deux établissements :

- parkings personnels ;
- Parking visiteurs ;
- bâtiments d'accueil des familles ;
- locaux du personnel.

Ces fonctions sont implantées le long de la voie principale d'accès devant les façades des établissements pénitentiaires, au nord de ceux-ci.

Environ 19 500 m<sup>2</sup> de parking seront créés dont 9 000 m<sup>2</sup> pour le personnel (y compris places PMR et places pour deux roues) et 10 500 m<sup>2</sup> pour les visiteurs (y compris places PMR et places pour deux roues).

Le démarrage des travaux est prévu pour 2024 pour une durée d'environ 30 mois.

	<b>Scénario retenu site contraint</b>
<b>Longueur du mur d'enceinte (m)</b>	1095
<b>Surface totale de la zone en enceinte (m<sup>2</sup>)</b>	119 124
<b>Surface du chemin de ronde (m<sup>2</sup>)</b>	6 025
<b>Surface du glacis (m<sup>2</sup>)</b>	16 553
<b>Surface de la zone neutre (m<sup>2</sup>)</b>	4 821
<b>Emprise au sol du bâti sur l'ensemble de la parcelle (y compris stationnements, voiries, circulations extérieures) (m<sup>2</sup>)</b>	70 751
<b>Emprise au sol du bâti en enceinte (y compris voiries et circulations extérieures) (m<sup>2</sup>)</b>	53 660
<b>Emprise des surfaces végétalisées en pleine terre en enceinte (m<sup>2</sup>)</b>	43 477
<b>Estimation du coefficient biotope</b>	0,44



**Plan masse de la maison d'arrêt de Seine-Saint-Denis (zone en enceinte masquée)**

## 3.2 La description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet

### 3.2.1 La demande et utilisation d'énergie

Conformément à la fiche d'application émanant du centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB), de l'ADEME et du ministère de l'écologie et du développement durable, datée du 24 avril 2013, les établissements pénitentiaires ne sont pas soumis à la réglementation énergétique (RE) 2020.

Avec l'arrivée de la RE2020, et malgré l'inapplicabilité de la RT2012 aux établissements pénitentiaires, les seuils de besoins d'énergie des bâtiments seront basés sur ceux de la nouvelle réglementation environnementale des bâtiments RE2020 démontrant une volonté d'exemplarité environnementale et énergétique.

En termes de réseau énergétique, la zone d'aménagement sur la commune de Villepinte est actuellement alimentée :

- en réseau électrique par Enedis ;
- en réseau gaz par Grdf.

Ces réseaux seront dimensionnés pour reprendre l'ensemble des besoins en énergie de l'établissement pénitentiaire.

### 3.2.2 La nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisées

L'évaluation de la décomposition du projet en quantité de matériaux utilisés est faite sur la base d'étude de niveau « esquisse », et représente donc une approximation qui

sera précisé dans les études niveau « projet » ultérieurement.

La réalisation de l'établissement pénitentiaire nécessite une quantité importante de matériaux de construction, dont le principal utilisé est le suivant :

- 47 000 m<sup>3</sup> de béton.

La mise en œuvre des remblais et la création des déblais impliquent le déplacement de quantités de terres. Toutefois, de façon à minimiser les mouvements de matériaux, le maître d'ouvrage recherche autant que possible l'équilibre des matériaux entre les volumes de terrains déblayés et ceux remblayés. La topographie relativement plane du terrain sera conservée.

Les règles de fonctionnalité et de sûreté pénitentiaire favorisent la proposition de plans masse sans développement de niveaux en sous-sol. En règle générale, et de surcroît sur les sites où le foncier n'est pas excessivement contraint comme pour les établissements en milieu urbain, les concepteurs proposent uniquement des installations techniques en sous-sol, et sous réserve des contraintes géotechniques et hydrogéologiques qui s'imposent. Les mouvements de terre seront donc très vraisemblablement limités.

### 3.3 L'estimation des types et quantités de résidus et d'émissions attendus

#### 3.3.1 La phase de construction

La construction de l'établissement pénitentiaire générera plusieurs types de résidus, liés à l'activité humaine et à l'activité du chantier, qu'il conviendra de traiter afin de limiter la nuisance visuelle et olfactive mais également le risque de pollution qu'ils pourront engendrer.

Chaque type de résidus, généré par le projet, sera pris en charge par une filière adaptée.

Les mouvements de terrain seront limités car le site présente une topographie plate. De plus, il n'y aura pas de création de niveau de sous-sol, ce qui limitera également les déblais.

Les matériaux déblayés sont estimés à :

- 85 000 m<sup>3</sup> de terre végétale (réutilisée entièrement sur site en remblai d'espaces verts) ;
- 50 000 m<sup>3</sup> de terres inertes (42 000 m<sup>3</sup> réutilisées en remblai et 8 000 m<sup>3</sup> évacués en décharge ISDI à l'aide de semi-remorques).

La caractérisation de l'ensemble des matériaux déblayés sera réalisée lors de l'étude géotechnique G2 PRO.

Compte tenu de la présence potentielle d'amiante, un plan de retrait sera réalisé pour les travaux de démolition.

Les principales émissions attendues lors de la phase de construction sont : les émissions de poussières, les bruits, la dégradation de la qualité de l'air.

#### 3.3.2 La phase d'exploitation

Le projet s'inscrit dans une logique de développement durable. Le projet s'attachera à réduire sa dépendance énergétique de manière générale.

Les émissions principales liées au projet de construction de l'établissement pénitentiaire sur les communes de Tremblay-en-France et de Villepinte sont indiquées dans le tableau ci-après.

**Principales émissions du projet en phase d'exploitation**

Eaux	Les eaux usées et les eaux pluviales seront séparées et collectées par des réseaux différents. L'objectif est de traiter les eaux selon leur origine et selon la pollution <b>(bassin versant naturel amont déconnecté des eaux pluviales générées par les surfaces imperméabilisées). Cf. Volume D du présent dossier.</b>
Eaux usées	Les eaux usées seront constituées principalement par des eaux domestiques. Les eaux usées seront traitées par la station d'épuration Seine Morée (capacité de 320 000 EH).
Eaux pluviales	Les eaux pluviales seront stockées, traitées et rejetées à débit limité avec un dispositif de rétention.
Émissions lumineuses	L'éclairage de l'établissement pénitentiaire est géré par un système d'éclairage permanent.
Émissions sonores	Émissions essentiellement de bruit provenant de l'établissement pénitentiaire et de la circulation.
Vibration	Sans objet, le projet n'est pas de nature à produire des vibrations.
Émissions atmosphériques	Le futur établissement n'est pas de nature à générer des polluants atmosphériques.

Déchets	Les déchets produits par le projet seront principalement des déchets ménagers, et des déchets d'activités économiques qui ne présentent pas de caractère dangereux et ne comportent aucun risque pour l'homme ou l'environnement.
---------	---

### 3.3.3 Application du décret n°2017-725

Le décret n°2017-725 du 3 mai 2017 relatif aux principes et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics s'applique aux décisions de financement des projets publics prise à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2017.

Le présent projet de construction d'établissement pénitentiaire est soumis à ce décret.

Le calcul des émissions de gaz à effet de serre du projet est en cours. Le bilan carbone sera transmis lors de la phase d'instruction du présent dossier d'autorisation environnementale.

## 4 Analyse de l'état initial, des effets du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour les éviter, les réduire et / ou les compenser (mesures « ERC »)

### 4.1 Tableaux de synthèse

Les tableaux pages suivantes synthétisent l'état initial, l'analyse des impacts du projet sur l'environnement et les mesures envisagées à l'échelle de la zone opérationnelle du projet pour la phase travaux et pour la phase exploitation.

Les tableaux de synthèse déterminent également pour chaque thématique le niveau d'enjeu après état initial, le niveau d'impact potentiel après les incidences notables et le niveau d'impact résiduel après les mesures d'évitement et de réduction.

Ces notions sont définies comme suit :

▪ Le niveau d'enjeu :

Il est caractérisé en fonction :

- du degré de sensibilité du secteur au projet de construction d'établissement pénitentiaire ;
- des contraintes techniques et réglementaires qui s'appliquent.

Quatre niveaux d'enjeux sont distingués :

<b>Enjeu faible</b>	Enjeu ne présentant pas de contrainte pour le projet
<b>Enjeu moyen</b>	Enjeu ne présentant pas un facteur de blocage pour le projet
<b>Enjeu fort</b>	Enjeu pouvant remettre en cause le projet sur le plan technique et sur le plan réglementaire, sans pour autant présenter un risque de blocage
<b>Enjeu très fort</b>	Enjeu pouvant être incompatible avec le projet et présenter des blocages

▪ Le niveau d'impact potentiel et le niveau d'impact résiduel :

L'impact potentiel (après appréciation des incidences notables) et l'impact résiduel (après caractérisation des mesures d'évitement et de réduction), ont chacun été caractérisés à dire d'expert, en se basant sur les caractéristiques du projet et les besoins d'adaptation du projet pour sa mise en œuvre.

Six niveaux d'impact (potentiel ou résiduel) sont distingués :

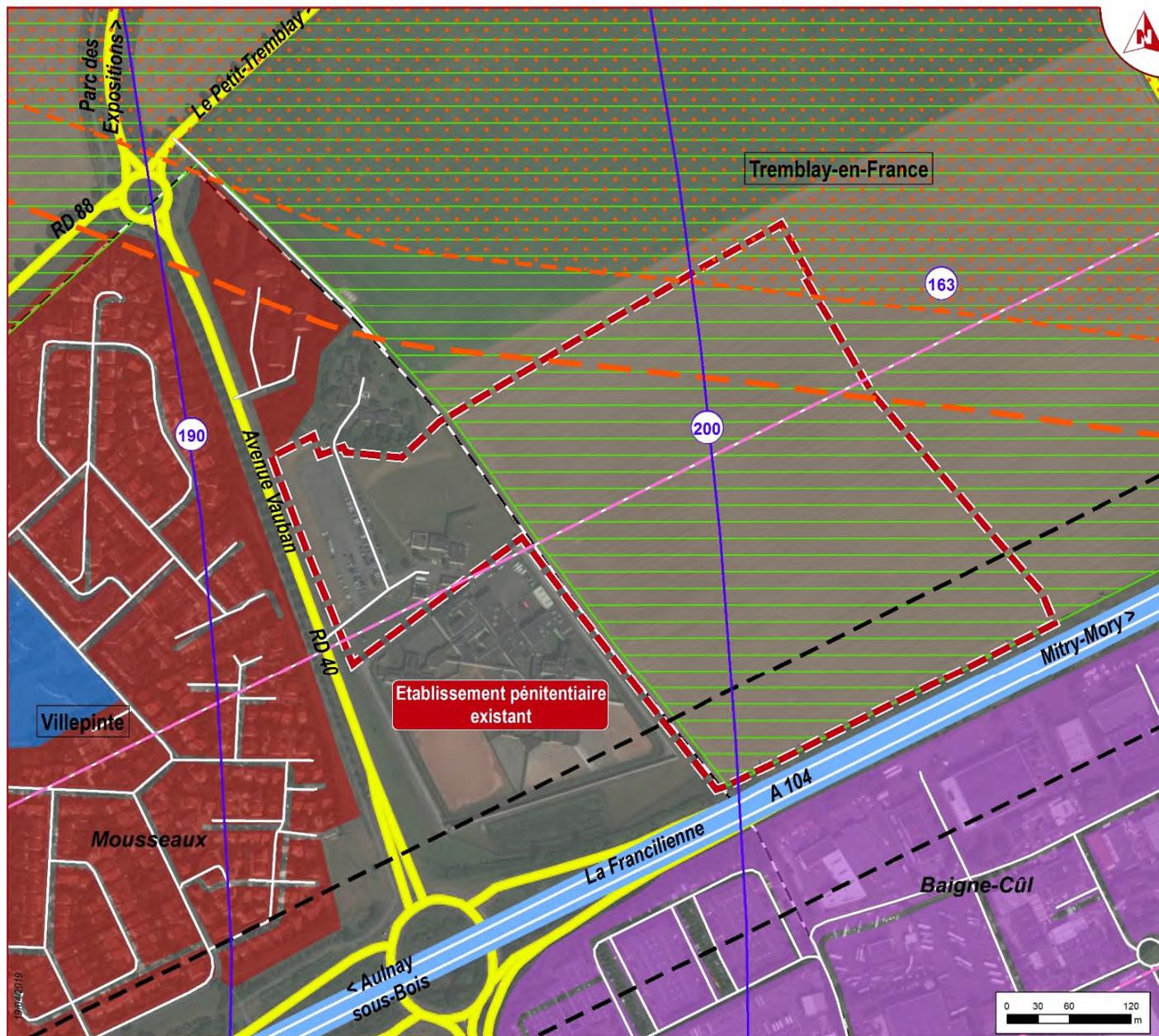
<b>Impact positif</b>	Lorsque le projet offre l'opportunité d'améliorer la situation actuelle présentée dans l'état initial
<b>Impact nul</b>	Lorsque le projet n'est pas susceptible de modifier l'enjeu environnemental ou lorsque l'enjeu environnemental n'est pas présent
<b>Impact négligeable</b>	L'impact n'est pas bloquant et ne nécessite pas une adaptation (géographique, technique ou temporelle) du projet
<b>Impact faible</b>	L'impact n'est pas bloquant mais nécessite une adaptation (géographique, technique ou temporelle) du projet afin d'obtenir un impact négligeable à nul
<b>Impact moyen</b>	Lorsque le projet n'est pas forcément remis en cause mais où des mesures spécifiques sont toutefois nécessaires pour permettre sa réalisation
<b>Impact fort</b>	Soit lorsque le projet peut être remis en cause (impacts non évitables), soit lorsque le projet s'inscrit au sein de périmètres réglementaires interdisant ou contraignant en l'état la mise en œuvre du projet envisagé

## Synthèse des enjeux

-  Périmètre du site d'étude
-  Limite de commune
-  Autoroute
-  Route départementale
-  Autre route
-  Zone d'habitat
-  Zone d'activités
-  Equipement et service
-  Recul loi Barnier
-  Classement sonore des infrastructures de transport (Catégorie 1 : 300 m.)
-  Servitude aérienne de dégagement
-  PRIF : Droit de préemption au bénéfice de la SAFER
-  Zone des premiers effets létaux associée à la canalisation de gaz (415 m.)
-  Zone d'effet irréversible associée à la canalisation de gaz (505 m.)



Fond de plan : esri  
Sources : Urban Atlas Copernicus / EGIS / IGN / DDT / PLU



## 4.1.1 Phase travaux

## Synthèse des principaux éléments de l'état actuel de l'environnement, des impacts et des mesures – Phase travaux

Sens de lecture du tableau : 

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase travaux	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
Climat	Climat tempéré. => Pas de contrainte particulière.	Faible	- Émissions de CO <sub>2</sub> par les flux de matières, matériaux, main d'œuvre et l'usage des engins. - Période des travaux trop courte pour générer des changements climatiques.	Faible	/	- Phasage des travaux permettant d'optimiser les interventions des entreprises. (R3.1.a) - Rationalisation des flux de chantier et du nombre de camions. - Dans la mesure du possible, la circulation des véhicules de transport des matériaux sera optimisée de façon à limiter les déplacements inutiles et les émissions de gaz à effet de serre liées. (R2.1.a)	Négligeable	/
Sols, sous-sol	Formation composée de limons des plateaux. => Pas de contrainte particulière.	Faible	- Modifications des caractéristiques des sols. - Risques de pollution.	Faible	/	- Stockage des substances polluantes dans des récipients étanches et sur des aires de stockage imperméabilisées. (R2.1.d) - Réutilisation en remblais sur le site autant que possible de la terre végétale décapée. En cas de nécessité de dépôt ou d'extraction de matériaux, ceux-ci s'effectueront dans des sites autorisés. (R2.1.c)	Négligeable	/
Agriculture	Trois quarts est du site en zone agricole dans un Périmètre Régional d'Intervention Foncière (PRIF) et concernés par un droit de Prémption au bénéfice de la SAFER.	Fort	- Risque de pollution accidentelle sur les parcelles agricoles limitrophes. Il convient toutefois de préciser que les travaux n'engendreront pas de perturbation de l'activité agricole ayant lieu sur les parcelles avoisinant le site.	Faible	/	- Stockage des substances polluantes dans des récipients étanches et sur des aires de stockage imperméabilisées. (R2.1.d)	Négligeable	/
Eaux superficielles	Ru du Sausset, cours d'eau le plus proche du site d'étude, à environ 750 m au nord. => Pas de contrainte particulière.	Faible	- Risques de pollution. - Apport de matières en suspension.	Faible	/	- Création de fossés autour de l'aire de stationnement des engins, des éventuelles aires de stockage de carburant et les centrales d'élaboration du béton pour limiter les déversements accidentels. (R2.1.d) - Installation de bacs de rétention pour le stockage des produits inflammables (R2.1.d) - Éventuels approvisionnements de carburant à réaliser sur	Négligeable	/

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase travaux	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
Eaux souterraines	Absence de nappe affleurante au droit du site. => Pas de contrainte particulière.	Faible				des aires adéquates (R2.1.d) - Kits de dépollution à disposition (R2.1.d) - Nettoyage des engins avant sortie sur les voies publiques. (R2.1.j)		
Usages de l'eau	Captage d'alimentation en eau potable les plus proches à environ 1,3 km. => Pas de contrainte particulière.	Faible	Pas d'impact significatif sur les usages des eaux.	Nul	Aucune mesure spécifique nécessaire.		Nul	/
Patrimoine naturel	Absence d'inventaire patrimonial ou zone de protection au sein ou aux abords de la zone d'étude. => Pas de contrainte particulière.	Faible	- Destruction d'habitats et d'espèces. - Dégradation ou altération des habitats. - Pollutions diverses.	Moyen	- Délimitation et respect des emprises. (E2.1.b)	- Suivi du chantier par un expert écologue. - Mise en place d'un plan environnement (démarche de management environnementale due par l'entreprise au démarrage des travaux). - Entretien des parcelles agricoles sur lesquelles le projet sera implanté, jusqu'à la prise de possession des emprises par le titulaire du marché de construction - réalisation.- Lutte contre les pollutions accidentelles et l'envol de poussières. - Dégagement des emprises rendant le milieu défavorable aux espèces. - Pose de clôtures anti-intrusion pour la faune (petits mammifères).	Négligeable	/
Zones humides	Absence de zones humides sur le site d'étude. => Pas de contrainte particulière.	Faible	- Dérangement des espèces.					

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase travaux	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
<b>Biodiversité et continuités écologiques</b>	<p>- Aucun habitat d'intérêt communautaire, ni aucune espèce floristique patrimoniale n'a été recensé sur le site d'étude.</p> <p>- 16 espèces d'oiseaux ont été recensées directement au sein du site d'étude ; 10 d'entre elles sont protégées.</p> <p>- Les zones rudérales présentent un enjeu écologique modéré du fait de la présence d'espèces protégées en repos ou en reproduction.</p> <p>=&gt; Prise en compte des enjeux écologiques dans le projet d'aménagement.</p>	Moyen				- Création de milieux ouverts (1,7 ha) favorables à la biodiversité avec mise en place d'une gestion différenciée.		
<b>Relief</b>	<p>Topographie peu marquée avec une altitude moyenne de 71 m NGF.</p> <p>=&gt; Pas de contrainte particulière.</p>	Faible	<p>- Phase de terrassement induisant des mouvements de terre. Néanmoins, topographie relativement plane qui sera globalement conservée nécessitant quelques mouvements de terre.</p> <p>- Constitution de stockages temporaires de matériaux pouvant ponctuellement et temporairement générer des modifications de la topographie locale.</p>	Négligeable	/	- Réutilisation en remblais sur le site autant que possible de la terre végétale décapée. En cas de nécessité de dépôt ou d'extraction de matériaux, ceux-ci s'effectueront dans des sites autorisés. (R2.1.c)	Négligeable	/

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase travaux	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
<b>Paysage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Site perceptible sur de petites sections de la Francilienne et de la RD88.</li> <li>- Pas de vis-à-vis direct avec des zones d'habitations pavillonnaires. Vues bloquées par les merlons et les enceintes de l'établissement pénitentiaire existant (à l'est de l'avenue Vauban).</li> <li>- Relief plat qui fait que les éléments paysagers comme les alignements d'arbres sur la RD88 au nord et les plantations le long de la Francilienne au sud bloquent les vues dès que l'on s'éloigne du site.</li> </ul> => Pas de contrainte particulière.	Faible	Altération du paysage et du cadre de vie des usagers dû au chantier (terrassements bruts, aires de stockage, etc.).	Moyen	/	- Approche qualitative du chantier et organisation rigoureuse du chantier : gestion des matériels et des engins, gestion des déchets, stockages effectués soigneusement, mise en place de palissades, etc. (R2.1.c / R2.1.j)	Faible	/
<b>Patrimoine culturel</b>	Absence de zonage d'archéologie et d'éléments de patrimoine historique. => Pas de contrainte particulière.	Faible	Découvertes de vestiges archéologiques possibles.	Moyen	/	- Prise en compte des résultats du diagnostic archéologique et fouilles prescrites.	Négligeable	/

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase travaux	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
<b>Population</b>	<p>Situation géographique des communes de Tremblay-en-France et Villepinte qui leur a permis de combiner développement des fonctions résidentielles et développement des fonctions économiques comme en attestent l'évolution démographique.</p> <p>=&gt; Pas de contrainte particulière.</p>	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Déplacements supplémentaires pouvant occasionner un risque en termes de sécurité des biens et des personnes.</li> <li>- Retombées directes pour l'économie régionale et locale et de ce fait, des créations ou des maintiens d'emplois.</li> </ul>	Faible	/	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Matérialisation du chantier interdit au public. (R2.1.j)</li> <li>- Mise en place d'une signalisation claire aux accès du chantier, ainsi qu'aux principales intersections avec les voies de circulation voisines. (R2.1.j)</li> <li>- Maintien d'une zone de chantier propre. (R2.1.j)</li> <li>- Sécurisation de la zone de chantier et des zones limitrophes. (R2.1.j)</li> </ul>	Négligeable	/
<b>Infrastructures routières</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RD40, RD88, RD88E et l'A104 situées à proximité du site.</li> <li>- Conditions de circulation générales globalement satisfaisantes à l'heure de pointe du matin. En revanche, remontées de files d'attente observées sur la RD40 en heure de pointe du soir au niveau du carrefour RD40/A104.</li> </ul> <p>=&gt; Infrastructures routières existantes dimensionnées pour supporter les trafics supplémentaires générés et permettant une desserte aisée du site.</p>	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accès à la maison d'arrêt de Villepinte maintenus.</li> <li>- Difficultés de circulation sur l'Allée des Fossettes.</li> <li>- Augmentation du trafic sur la RD40 et gêne à la circulation.</li> <li>- Présence de terre et/ou de poussières sur les chaussées venant momentanément dégrader les conditions de sécurité des usagers et des riverains.</li> </ul>	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien de la desserte de la maison d'arrêt de Villepinte et de l'accès aux parcelles agricoles aux abords du site. (E2.1.b)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définition d'un itinéraire d'accès des camions nuisant le moins aux zones habitées et aux usages de la voirie. (R1.1.a)</li> <li>- Adaptation des itinéraires de livraisons et d'évacuation des matériaux et matériels pour limiter la gêne. (R3.1.b)</li> <li>- Rationalisation du nombre de camions.</li> <li>- Dans la mesure du possible, la circulation des véhicules de transport des matériaux sera optimisée de façon à limiter les déplacements inutiles (R2.1.a)</li> </ul>	Faible	/

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase travaux	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
Transports en commun et circulations douces	Sept lignes de bus régulières desservant les abords du site (arrêts localisés entre 0 et 1 800 m). => Pas de contrainte particulière. Réseau de bus permettant une desserte permanente à proximité du site.	Faible						
Infrastructures ferroviaires et transport aérien	- RER B desservant le bassin d'emploi parisien et permettant l'interconnexion avec le réseau francilien accessible par la D40 ou l'A104 aux stations « Gare du Vert-Galant », « Gare du Parc des Expositions » et « Gare de Villepinte ». - Aéroport Paris – Charles de Gaulle situé à 3 km à vol d'oiseau au nord et aéroport Paris – Le Bourget à 7,5 km à vol d'oiseau à l'ouest accessible depuis l'A104. => Pas de contrainte particulière.	Faible						

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase travaux	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
<b>Équipements et services</b>	<p>- Tous les services, forces de l'ordre, partenaires de justice et de santé présents à moins de 15 minutes du site d'étude.</p> <p>- Aéroports Paris – Charles de Gaulle et Paris – Le Bourget à proximité (Cf. ligne précédente).</p> <p>=&gt; Site très bien relié par le réseau routier aux équipements.</p>	Faible	- Accès à la maison d'arrêt de Villepinte et aux équipements et services maintenus.	Négligeable	Aucune mesure spécifique nécessaire.		Négligeable	/
<b>Réseaux</b>	Ensemble des réseaux (eau potable, eaux usées, électricité, télécommunication, etc.) présents au sein ou aux abords du site.	Moyen	Coupures momentanées possibles pour les riverains.	Moyen	<p>- Recensement des réseaux présents avec les concessionnaires.</p> <p>- Eaux des sanitaires du chantier récupérées dans une fosse étanche, vidangeable ou évacuées dans le réseau existant. (E3.1.a)</p>	<p>- Consultation de l'ensemble des concessionnaires concernés avant le début des travaux afin d'étudier conjointement les besoins et les incidences du projet, ainsi que les mesures à prendre pour le raccordement des réseaux.</p> <p>-Travaux sur les réseaux organisés de façon à éviter les coupures, mais, si elles devaient avoir lieu, elles seraient limitées le plus possible et les riverains du site en seraient tenus informés. (R2.1.j)</p>	Faible	/
<b>Activités économiques</b>	<p>Aucune zone d'activité à proximité du site d'étude.</p> <p>=&gt; Pas de contrainte particulière.</p>	Faible	<p>- Impact positif à court terme sur les activités du bâtiment et des travaux publics (plus de 300 emplois créés pendant la durée du chantier).</p> <p>- Impact positif à court terme sur les commerces et services du secteur de projet, en lien avec les besoins des ouvriers qui travailleront pendant les travaux.</p>	Positif	Aucune mesure spécifique nécessaire.		Positif	/

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase travaux	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
Risques naturels	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone de sismicité très faible.</li> <li>- Aléa faible de retrait-gonflement des argiles.</li> <li>- Risque de dissolution des poches de gypse antéludien sur la partie ouest du site sur la commune de Villepinte.</li> <li>- Risque d'inondations urbaines liées à la saturation des capacités d'évacuation des eaux pluviales : risque moyen à Tremblay-en-France et risque fort à Villepinte.</li> <li>- Absence de risque lié aux remontées de nappe.</li> </ul> <p>=&gt; Prise en compte du risque dissolution des poches de gypse antéludien et du risque d'inondations urbaines dans le projet d'aménagement.</p>	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les impacts liés au risque de dissolution des poches de gypse antéludien seront quantifiés à l'issue de la réalisation des essais de comblement par injonction gravitaire.</li> <li>- Risques de pollution et d'apport de matières en suspension dans les réseaux d'eaux pluviales.</li> </ul>	Moyen	<p>Les fondations des bâtiments seront faites avec des semelles superficielles</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création de fossés autour de l'aire de stationnement des engins, des éventuelles aires de stockage de carburant et les centrales d'élaboration du béton pour limiter les déversements accidentels. (R2.1.d)</li> <li>- Installation de bacs de rétention pour le stockage des produits inflammables (R2.1.d)</li> <li>- Éventuels approvisionnements de carburant à réaliser sur des aires adéquates (R2.1.d)</li> <li>- Kits de dépollution à disposition (R2.1.d)</li> </ul>	Négligeable	/

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase travaux	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
<b>Risques technologiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 18 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) localisées sur les communes de Tremblay-en-France et Villepinte : les plus proches à plus de 2 km du site d'étude.</li> <li>- Risques liés au Transport de Matières Dangereuses (TMD) par conduite de gaz naturel et par voies routières (A104, RD40, Rd88).</li> </ul> <p>=&gt; Pas de contrainte particulière.</p>	Faible						
<b>Pollution des sols</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 63 sites BASIAS sur les communes de Tremblay-en-France et Villepinte. Les plus proches localisés à environ 250 m au sud.</li> <li>- Aucun site BASOL sur les 2 communes.</li> </ul> <p>=&gt; Pas de contrainte particulière.</p>	Faible						

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase travaux	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
Qualité de l'air	<p>- Pas de dépassement des valeurs réglementaires concernant les concentrations de « fond » de NO<sub>2</sub> et de PM<sub>10</sub> à la station de mesure de Tremblay-en-France.</p> <p>- Sources d'émissions de polluants à proximité du site : trafic routier, aéroport Paris – Charles de Gaulle, industrielles.</p>	Fort	Augmentation des émissions de gaz d'échappement et de poussières dans l'atmosphère, liée à l'utilisation de matériels roulants et autres engins ou équipements de chantier.	Moyen	/	<p>- Dans la mesure du possible, la circulation des véhicules de transport des matériaux sera optimisée de façon à limiter les déplacements inutiles et ainsi les émissions de gaz à effet de serre et de poussières liées. (R2.1.a)</p> <p>- Emploi d'engins et d'équipements conformes à la réglementation en vigueur relative aux émissions de gaz d'échappement.</p> <p>- Installation de dispositifs de lavage des camions avec contrôle de la propreté. (R2.1.i)</p> <p>- Arrosage régulier du sol. (R2.1.j)</p> <p>- Application de la charte « chantier faible nuisance » par les entreprises décrivant les prescriptions et recommandations visant à optimiser la qualité environnementale du chantier.</p>	Faible	/

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase travaux	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
Bruit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Largeur affecté par le bruit :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30 mètres le long de la RD40 à l'ouest (route classée en catégorie 4) ;</li> <li>- 300 mètres le long de l'104 au sud (voie classée en catégorie 1).</li> </ul> </li> <li>- Site localisé dans la zone D du zonage du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Paris – Le Bourget.</li> <li>- Cartes de bruit stratégique de Seine-Saint-Denis : site soumis en lien avec l'A104 à des niveaux sonores compris entre 75 et 55 dB(A) sur les trois quarts sud : dépassements des valeurs limites observés sur la bordure sud.</li> <li>- Mesures acoustiques sur site : niveaux sonores représentatifs d'une zone d'ambiance sonore modérée.</li> </ul>	Moyen	Nuisances sonores sur les zones de chantier et le long des itinéraires empruntés par les véhicules de transport des matériaux.	Moyen	/	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect des jours et horaires légaux de travail.</li> <li>- Vérification de la conformité du matériel proposé par les entreprises avec les normes en vigueur.</li> <li>- Respect des exigences de la charte « chantiers faibles nuisances » : localisation des matériels et matériaux pensée de façon à bénéficier d'un effet d'écran optimum ; utilisation des machines et engins le moins bruyants possible ; préférence d'engins et matériels pneumatiques par leur équivalent électrique ou hydraulique ; limitation et planification des rotations de camion, planification des tâches pour minimiser l'impact sur le voisinage ; etc.</li> <li>- Priorisation dans la mesure du possible et en fonction des propositions du groupement, de la construction du mur d'enceinte pour qu'il joue ensuite le rôle de mur anti-bruit pour son environnement immédiat.</li> </ul>	Faible	/
Vibration	<p>Site actuellement peu fréquenté par le trafic routier hormis la partie ouest à Villepinte qui correspond à la voie d'accès à l'établissement pénitentiaire existant et aux parkings. =&gt; Pas de contrainte particulière.</p>	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Travaux de compactage pouvant générer des vibrations localisées et de faible durée.</li> <li>- Trafic de camions de transport de matériaux augmentant temporairement les vibrations le long des voies empruntées.</li> </ul>	Faible	/	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Opérations de compactage réalisées de préférence sans vibrations à proximité des habitations (R2.1)</li> <li>- Mesures prises vis-à-vis des nuisances sonores (Cf. ci-avant) concourant à protéger efficacement les riverains des nuisances liées aux vibrations.</li> </ul>	Faible	/

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase travaux	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
<b>Pollution lumineuse</b>	Éclairage public présent le long de la RD40, de la bretelle de sortie de l'A104 et au niveau des parkings existants de la maison d'arrêt de Villepinte. => Pollution lumineuse importante aux abords du site.	Moyen	Travaux principalement réalisés de jour, chantier ne générant donc pas de pollution lumineuse. => Pas de contribution supplémentaire à un environnement lumineux déjà dégradé.	Négligeable	Aucune mesure spécifique nécessaire.		Négligeable	/
<b>Radiation</b>	Communes de Tremblay-en-France et Villepinte ayant un potentiel radon de catégorie 1. => Pas de contrainte particulière.	Faible	Chantier ne générant pas de travaux émetteur de radiation.	Nul	Aucune mesure spécifique nécessaire.		Nul	/
<b>Déchets</b>	Compétence « Gestion des déchets ménagers et assimilés » assurée par l'Établissement Public Territorial Paris Terres d'Envol. => Pas de contrainte particulière.	Faible	- Déblais de terrassements liés à la mise en œuvre du chantier. - Déchets solides divers liés à la réalisation du génie civil, puis des travaux de second œuvre d'une grande variété. - Rejets ou émissions liquides liés à différentes configurations possibles.	Moyen	/	- Collecte des déchets en vue d'une valorisation ultérieure. - Matériaux excédentaires évacués du site dans des filières adaptées. - Plan de retrait pour l'élimination des matériaux amiantés - Respect des exigences de la charte « chantiers faibles nuisances » : mise en place d'un plan de gestion des déchets ; obligation de tri des déchets ; valorisation des déchets.	Faible	/

## 4.1.2 Phase exploitation

## Synthèse des principaux éléments de l'état actuel de l'environnement, des impacts et des mesures – Phase d'exploitation

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase exploitation	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
<b>Climat</b>	Climat tempéré. => Pas de contrainte particulière.	Faible	- Pas d'impact négatif sur le climat. - Projet conçu en prenant en compte des conditions climatiques proches de celles estimées dans le cadre des projections de changements climatiques.	Négligeable	Aucune mesure spécifique nécessaire.		Négligeable	/
<b>Sols, sous-sol</b>	Formation composée de limons des plateaux. => Pas de contrainte particulière.	Faible	Pas d'impact significatif sur les formations géologiques. Prises en compte des risques identifiés dans l'étude géologique préalable.	Faible	/	/	Faible	/
<b>Agriculture</b>	Trois quarts est du site en zone agricole dans un Périmètre Régional d'Intervention Foncière (PRIF) et concernés par un droit de Préemption au bénéfice de la SAFER.	Fort	- Perte de 15 ha de surface agricole. - Perte de production agricole.	Fort	- Choix de mutualisation de certaines fonctions avec celles de la maison d'arrêt existante, ce qui permet de réduire la consommation de terres agricoles en limitant l'étalement des fonctions et en ne morcelant pas davantage d'autres espaces agricoles. (E2.2.e)	/	Moyen	- Indemnisation des exploitants agricoles. - Soutien à la Coopérative Agora (groupes froids sur les silos à blé). - Soutien au projet Polybiom (production de résine végétale à base de miscanthus). - Soutien à une coopérative de champignonnistes en Ile-de-France. - Soutien à la structure Wall'up pour mettre en place un plan de communication sur l'utilisation du chanvre dans la construction.
<b>Eaux superficielles</b>	Ru du Sausset, cours d'eau le plus proche du site d'étude, à environ 750 m au nord. - Risque d'inondations urbaines liées à la saturation des capacités d'évacuation des eaux pluviales : risque moyen à Tremblay-en-France et risque fort à Villepinte.	Moyen	- Modifications plus ou moins marquées du coefficient de ruissellement du bassin versant sur lequel s'inscrit le projet s'accompagnant d'une augmentation des débits et volumes ruisselés par temps de pluie.	Moyen	/	Mise en place d'un réseau de collecte et d'ouvrages de rétention des eaux pluviales permettant de les restituer au milieu récepteur avec un débit compatible avec la capacité hydraulique de celui-ci. (R2.2.q)	Négligeable	/
<b>Eaux souterraines</b>	Absence de nappe affleurante au droit du site. => Pas de contrainte particulière.	Faible	- Risques de pollution du milieu récepteur par les effluents en provenance des surfaces imperméabilisées.					

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase exploitation	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
Usages de l'eau	Captage d'alimentation en eau potable les plus proches à environ 1,3 km. => Pas de contrainte particulière.	Faible	Pas d'impact significatif sur les usages des eaux.	Nul	Aucune mesure spécifique nécessaire.		Nul	/
Documents de gestion des eaux	Site d'étude compris dans le périmètre du SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands 2022-2027 et du SAGE Croult Enghien Vieille Mer. => Dispositions du SDAGE et du SAGE concernant la gestion des eaux pluviales à respecter.	Moyen	Le projet tient compte des objectifs fixés par le SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands 2022-2027 et du SAGE Croult Enghien Vieille Mer.	Moyen	/	Les mesures de réduction d'impact (Cf. ligne « Eaux superficielles ») font que ce dernier ne portera pas atteinte aux milieux aquatiques et aux usages de l'eau. Il est donc compatible avec le SDAGE et le SAGE.	Négligeable	/
Patrimoine naturel	Absence d'inventaire patrimonial ou zone de protection au sein ou aux abords de la zone d'étude. => Pas de contrainte particulière.	Faible	- Pas d'impact sur les zones d'inventaires remarquables situés à proximité. - Destruction irrémédiable des habitats naturels. - Destruction des espèces floristiques mais celles-ci sont communes et ordinaires. - Dérangements des espèces (nuisances sonores et lumineuses). - Fragmentation des habitats et des populations.	Moyen	- Choix de mutualisation de certaines fonctions avec celles de la maison d'arrêt existante, ce qui permet de réduire la consommation de terres agricoles, en limitant l'étalement des fonctions. (E2.2.e)	- Remise en état des habitats naturels. - Pose de nichoirs. (= R.2.2.l) - Création d'1,7 ha de milieux ouverts favorables à la biodiversité (contribution aux continuités écologiques locales). - Gestion différenciée des habitats au sein de l'emprise. (= R.2.2.o) - Rôle d'écran vis-à-vis de la pollution lumineuse des aménagements paysagers en bordure de l'A104 et des plantations à réaliser en limite nord et est limitant les flux en direction des parcelles agricoles et de l'environnement proche. (R2.2.b) - Aménagement d'une bande paysagère favorable à la biodiversité (essences locales, bande multistratale) de 20 m le long de l'A104. (R2.2.k)	Négligeable	/
Zones humides	Absence de zones humides sur le site d'étude. => Pas de contrainte particulière.	Faible						
Biodiversité et continuités écologiques	- Aucun habitat d'intérêt communautaire, ni aucune espèce floristique patrimoniale n'a été recensé sur le site d'étude. - 16 espèces d'oiseaux ont été recensées directement au sein du site d'étude ; 10 d'entre elles sont protégées. - Les zones rudérales présentent un enjeu écologique modéré du fait de la présence d'espèces protégées en repos ou en reproduction. => Prise en compte des enjeux écologiques dans le projet d'aménagement.	Moyen						
Relief	Topographie peu marquée avec une altitude moyenne de 71 m NGF. => Pas de contrainte particulière.	Faible	Topographie du site globalement peu modifiée.	Nul	Aucune mesure spécifique nécessaire.		Nul	/

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase exploitation	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
<b>Paysage</b>	<p>- Site perceptible sur de petites sections de la Francilienne et de la RD88.</p> <p>- Pas de vis-à-vis direct avec des zones d'habitations pavillonnaires. Vues bloquées par les merlons et les enceintes de l'établissement pénitentiaire existant (à l'est de l'avenue Vauban).</p> <p>- Relief plat qui fait que les éléments paysagers comme les alignements d'arbres sur la RD88 au nord et les plantations le long de la Francilienne au sud bloquent les vues dès que l'on s'éloigne du site.</p> <p>=&gt; Pas de contrainte particulière.</p>	Faible	<p>- Accroissement des surfaces urbanisées au détriment d'espaces dont la vocation actuelle est essentiellement agricole.</p> <p>- Apparition de nouveaux volumes dans le paysage, dont l'impact variera en fonction des caractéristiques dimensionnelles et de la position dans le site.</p>	Moyen	/	<p>- Aménagement d'une bande paysagère de 20 m le long de l'A104. (R2.2.k)</p> <p>- Traitement architectural ou paysager (plantations) des limites entre espaces agricoles et urbains. (R2.2.k)</p> <p>- Respect du cahier des charges urbain, architectural et paysager</p> <p>- Traitement architectural de l'établissement pénitentiaire. (R2.2.b)</p> <p>- Végétalisation partielle haute et basse sans masquer la vidéo-surveillance des aires de stationnement. (R2.2.k)</p>	Négligeable	/
<b>Patrimoine culturel</b>	<p>Absence de zonage d'archéologie et d'éléments de patrimoine historique.</p> <p>=&gt; Pas de contrainte particulière.</p>	Faible	<p>Sur la base des résultats du diagnostic archéologique préalable, des fouilles ont été prescrites.</p>	Nul	/	/	Nul	/
<b>Population</b>	<p>Situation géographique des communes de Tremblay-en-France et Villepinte qui leur a permis de combiner développement des fonctions résidentielles et développement des fonctions économiques comme en attestent l'évolution démographique.</p>	Faible	<p>Le logement du personnel pénitentiaire et la scolarisation des enfants s'effectueront entre la commune d'implantation, les communes limitrophes et les pôles urbains les plus proches. Le personnel pénitentiaire affecté à la région Ile-de-France est statistiquement constitué de personnes jeunes et sans enfant.</p> <p><i>Les statistiques nationales ne sauraient donc s'appliquer au contexte de cette opération.</i></p>	Négligeable	/	<p>Comme pour chaque construction d'établissement pénitentiaire, un comité préfectoral réunissant plusieurs acteurs locaux sera mis en place pour accompagner le projet et l'aménagement du territoire découlant de l'implantation d'un nouvel équipement public, notamment en termes d'adaptation du dimensionnement des écoles et crèches, et du parc de logements.</p>	Négligeable	/

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase exploitation	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
Outils de planification urbaine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Site d'étude dans le périmètre d'action du SDRIF et situé à la fois sur un « Espace urbanisé à optimiser » et des « Espaces agricoles ».</li> <li>- PLU de Tremblay-en-France approuvé en mai 2011 et DUP ayant emporté mise en compatibilité du PLU : en particulier création d'une zone à urbaniser à vocation pénitentiaire (1AUp).</li> <li>- PLU de Villepinte approuvé en décembre 2017 : zone d'équipement (Uf).</li> <li>- Site concerné par 4 servitudes : centres radio-électriques (PT1), zones de dégagement aéronautiques (T5), canalisation de gaz (I3) et risques naturels-poches de gypses antéludiens (PM1).</li> <li>- Bande inconstructible de 100 m le long de l'A104 au titre de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme.</li> </ul>	Moyen	- Projet compatible avec le SDRIF et avec les PLU de Tremblay-en-France et Villepinte.	Moyen	- Afin de lever le gel de 100 m de part et d'autre de l'A104 qui impacte le périmètre opérationnel du projet, une étude d'entrée de ville a été réalisée, conformément aux articles L.111-6 et L.111-8 du Code de l'urbanisme. Cette étude permet de justifier la réalisation du projet au regard des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisation et des paysages.	/	Nul	/
Foncier	<p>Périmètre d'étude composé de 57 parcelles appartenant à une trentaine de propriétaires différents.</p> <p>=&gt; Pas de contrainte particulière.</p>	Faible	Acquisition du parcellaire.	Fort	Choix de mutualisation de certaines fonctions avec celles de la maison d'arrêt existante, ce qui permet de réduire la consommation de terres agricoles, en limitant l'étalement des fonctions. (E2.2.e)	/	Moyen	Juste et préalable indemnisation pour les propriétaires concernés par une acquisition par la maîtrise d'ouvrage soit par voie amiable soit par voie d'expropriation.
Infrastructures routières	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RD40, RD88, RD88E et l'A104 situées à proximité du site.</li> <li>- Conditions de circulation générales globalement satisfaisantes à l'heure de pointe du matin. En revanche, remontées de files d'attente observées sur la RD40 en heure de pointe du soir au niveau du carrefour RD40/A104.</li> <li>=&gt; Infrastructures routières existantes dimensionnées pour supporter les trafics supplémentaires générés et permettant une desserte aisée du site.</li> </ul>	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>- TMJO supplémentaire de 636 véh/jour deux sens confondus, généré par le projet.</li> <li>- Réserves de capacité prévisionnelles aux heures de pointe de l'ensemble des carrefours d'étude peu altérées par rapport à aujourd'hui.</li> <li>- Flux émis par le projet en heure de pointe du soir accentuant la saturation existante à l'entrée du carrefour reliant la RD40 à</li> </ul>	Moyen	/	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création d'environ 21 000 m<sup>2</sup> de parking (y compris places PMR et places pour deux roues) pour l'accueil des visiteurs et du personnel.</li> <li>- Aménagement de circulations douces (trottoirs et éventuellement voies cyclables) de la RD40 à l'établissement pénitentiaire pour</li> </ul>	Négligeable	/

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase exploitation	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
Transports en commun et circulations douces	Sept lignes de bus régulières desservant les abords du site (arrêts localisés entre 0 et 1 800 m). => Pas de contrainte particulière. Réseau de bus permettant une desserte permanente à proximité du site.	Faible	l'A104. - En termes d'évolution de trafic sur la section, augmentation très modérée (+ 2,7%) mais remontées de files d'attente sur la RD40 Sud qui augmentent d'environ 200 m. - Allée des Fossettes correctement dimensionnée pour assurer la desserte de la future maison d'arrêt de Seine-Saint-Denis.			permettre un accès sécurisé pour les usagers. - Desserte des établissements en transport en commun au droit de l'enceinte pénitentiaire. - Amélioration de la desserte en transport en commun à envisager avec les autorités compétentes.		
Infrastructures ferroviaires et transport aérien	- RER B desservant le bassin d'emploi parisien et permettant l'interconnexion avec le réseau francilien accessible par la D40 ou l'A104 aux stations « Gare du Vert-Galant », « Gare du Parc des Expositions » et « Gare de Villepinte ». - Aéroport Paris – Charles de Gaulle situé à 3 km à vol d'oiseau au nord et aéroport Paris – Le Bourget à 7,5 km à vol d'oiseau à l'ouest accessible depuis l'A104. => Pas de contrainte particulière	Faible	<i>La faible augmentation de trafic générée par le projet ne justifie pas de réaliser des travaux sur les infrastructures routières. Les mesures portent uniquement sur l'amélioration de la desserte en transport en commun, qu'il conviendra de mettre au point avec l'Autorité Organisatrice des Transports.</i>					
Équipements et services	- Tous les services, forces de l'ordre, partenaires de justice et de santé présents à moins de 15 minutes du site d'étude. - Aéroports Paris – Charles de Gaulle et Paris – Le Bourget à proximité (Cf. ligne précédente). => Site très bien relié par le réseau routier aux équipements.	Faible	Augmentation de la demande auprès des équipements et des services par l'arrivée de nouveaux usagers.  Il convient de préciser que le projet a pour objectif de réduire la surpopulation carcérale, et doit favoriser l'encellulement individuel. Aussi, à la livraison de l'établissement et après réaffectation de la population carcérale en surcapacité du site existant vers les nouveaux quartiers d'hébergement, l'accroissement global de la population carcérale sera limité.  En outre, avec le doublement de l'unité sanitaire (conservation de l'existante à Villepinte et construction d'une neuve sur le site de Tremblay), associé à la création d'un service médico-psychologique régional (SMPR) doté de 25 places, les sollicitations vers les hôpitaux seront limitées.	Faible	Le choix de mutualisation des deux établissements permet de limiter les sollicitations et permet de repartir d'un scénario d'intervention et de fonctionnement avec les forces de sécurité intérieures existantes.	Comme pour chaque construction d'établissement pénitentiaire, un comité préfectoral réunissant plusieurs acteurs locaux sera mis en place pour accompagner le projet et l'aménagement du territoire découlant de l'implantation d'un nouvel équipement public, notamment en termes de mobilisation des forces de l'ordre et des institutions de santé.	Négligeable /	

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase exploitation	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
Réseaux	Ensemble des réseaux (eau potable, eaux usées, électricité, télécommunication, etc.) présents au sein ou aux abords du site.	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reconfiguration et prolongement des réseaux existants : eaux pluviales, eaux usées, eau potable, électricité, gaz, télécommunication, etc.</li> <li>- Augmentation des effluents dirigés vers la station d'épuration de Seine-Morée.</li> <li>- Augmentation des besoins en AEP.</li> </ul>	Moyen	- Aucun rejet (eaux pluviales, eaux usées) ne sera effectué directement dans le milieu naturel. (E3.2.d)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le réseau d'eaux usées sera raccordé à la station d'épuration de Seine-Morée dont la capacité est suffisante pour traiter les volumes supplémentaires. (R2.2.q)</li> <li>- Après vérification des capacités d'alimentation, la desserte en eau potable et la défense incendie de l'établissement pénitentiaire pourra être assurée.</li> <li>- Dévoisement des canalisations AEP et gaz localisées actuellement au niveau du Chemin du Loup à la limite communale entre Tremblay-en-France et Villepinte afin de permettre la construction de l'établissement pénitentiaire.</li> </ul>	Négligeable	/
Activités économiques	Aucune zone d'activité à proximité du site d'étude. => Pas de contrainte particulière.	Faible	Augmentation de la demande auprès des commerces et des services par l'arrivée de nouveaux usagers.	Positif	Aucune mesure spécifique nécessaire.		Positif	/
Risques naturels	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone de sismicité très faible.</li> <li>- Aléa faible de retrait-gonflement des argiles.</li> <li>- Risque de dissolution des poches de gypse antéludien sur la partie ouest du site sur la commune de Villepinte.</li> <li>- Risque d'inondations urbaines liées à la saturation des capacités d'évacuation des eaux pluviales : risque moyen à Tremblay-en-France et risque fort à Villepinte.</li> <li>- Absence de risque lié aux remontées de nappe.</li> </ul> => Prise en compte du risque dissolution des poches de gypse antéludien et du risque d'inondations urbaines dans le projet d'aménagement.	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas d'impact significatif sur les risques majeurs.</li> <li>- Zone des Effets Irréversibles (IRE) de la canalisation de caractéristique DN 900 recouvrant environ 2,78 ha au nord de la zone d'étude.</li> </ul>	Faible	/	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prise en compte du règlement de la servitude liée à la présence de la canalisation de gaz.</li> </ul>	Négligeable	/

Thèmes	Principaux éléments de l'état actuel de l'environnement	Niveau d'enjeu	Impacts notables en phase exploitation	Niveau d'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation
<b>Risques technologiques</b>	- 18 (ICPE) localisées sur les communes de Tremblay-en-France et Villepinte : les plus proches à plus de 2 km du site d'étude. - Risques liés au Transport de Matières Dangereuses (TMD) par conduite de gaz naturel et par voies routières (A104, RD40, Rd88). => Pas de contrainte particulière.	Moyen						
<b>Pollution des sols</b>	- 63 sites BASIAS sur les communes de Tremblay-en-France et Villepinte. Les plus proches localisés à environ 250 m au sud. - Aucun site BASOL sur les 2 communes. => Pas de contrainte particulière.	Faible						
<b>Qualité de l'air</b>	- Pas de dépassement des valeurs réglementaires concernant les concentrations de « fond » de NO <sub>2</sub> et de PM <sub>10</sub> à la station de mesure de Tremblay-en-France. - Sources d'émissions de polluants à proximité du site : trafic routier, aéroport Paris – Charles de Gaulle, industrielles.	Fort	<u>Impact généré par le projet</u> Augmentation relativement faible du trafic qui n'influencera pas significativement la pollution de fond sur le secteur.  Projet non soumis à une réglementation spécifique, en termes de réduction de la pollution atmosphérique.	Négligeable	/	/	Négligeable	/
			<u>Impact de l'environnement sur la population pénitentiaire</u> Exposition de la population carcérale et des usagers du nouvel établissement pénitentiaire à la pollution d'origine routière présente sur la zone (en particulier NO <sub>2</sub> et PM10).	Moyen	/	- Disposition stratégique du bâti qui permettra une réduction de l'exposition des populations notamment par : > un éloignement des premiers bâtiments par un espace végétalisé entre l'établissement pénitentiaire et l'A104 ; > dans la mesure du possible, un agencement des bâtiments d'hébergement les plus proches de l'A104 au niveau du plan masse, permettant de limiter l'exposition directe des fenêtres des cellules sur l'A104. (R2.2.b)	Faible	/



## 4.2 Modalités de suivi des mesures ERC

En phase chantier, le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage se chargeront de vérifier les mesures adoptées par les entreprises de travaux, pour limiter les incidences sur le milieu environnant.

Les entreprises de travaux devront mettre en place un plan de préservation de l'environnement et respecter scrupuleusement les engagements pris par le maître d'ouvrage sur les mesures d'évitement et de réduction.

Les suivis des mesures sont les suivants :

- suivi de l'absence de travaux de terrassement en période pluvieuse ;
- contrôle des délimitations de chantier ; contrôle de la nature des travaux en fonction du calendrier biologique ;
- mise en place d'un protocole de traçabilité des terres ;
- contrôle de l'état de propreté du chantier ;
- mise en place d'un cahier de suivi des découvertes fortuites d'éléments du patrimoine archéologique ;
- suivis environnementaux annuellement durant les 3 premières années qui suivent la fin des travaux, puis une fois tous les 5 ans.

## 4.3 Estimation des dépenses correspondantes aux mesures ERC

L'estimation prévisionnelle de certaines mesures ne peut être présentée à la date de rédaction du présent document car les études sont en cours ou pas encore lancées et donc les estimations non encore définies. Il s'agit des mesures suivantes :

- les aménagements paysagers ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- le dévoiement de la canalisation AEP située Chemin du Loup ;
- le devenir de la canalisation de gaz située Chemin du Loup ;
- les mesures en faveur de l'économie agricole.

Les mesures destinées à l'environnement que l'on peut estimer à ce stade des études concernent :

- le suivi environnemental de chantier : 20 000 € HT ;
- la pose de clôtures anti-intrusion pour la faune : 40 000 € HT ;
- l'installation de nichoirs à oiseaux : 3 000 € HT ;
- le fossé extérieur de récupération du bassin versant 10 000 € HT ;

- l'ensemble de canalisations, regards et fossés de récupération des eaux des voiries et parkings extérieurs 490 000 € HT ;
- le séparateur hydrocarbure 15 000 € HT ;
- le bassin Nord (terrassement, étanchéité, ouvrages) 120 000 € HT .

## 5 Aspects pertinents de l'environnement et leur évolution

L'objectif de ce chapitre est d'établir l'évolution probable de l'environnement et de la santé humaine, à l'horizon 2030, en l'absence (pouvant être intitulé « scénario 0 ») et en cas de mise en œuvre du projet (« scénario de référence »).

N'est présentée ici que l'évolution de l'état actuel en absence de projet, l'évolution en cas de mise en œuvre du projet étant présentée dans le tableau du chapitre précédent.

### ✓ Population et santé humaine

Le secteur n'est pas identifié comme zone à urbaniser au document d'urbanisme de Tremblay-en-France. Aussi, sans mise en œuvre du projet, l'EPT Paris Terres d'Envol recherchera des secteurs identifiés comme étant à urbaniser ce qui permettra l'accueil de nouvelles populations pour atteindre les objectifs de production de construction identifiés dans le Plan Local d'Urbanisme de Tremblay-en-France et constituer une offre attractive pour les familles et les actifs.

En l'absence de mise en œuvre du projet, il n'est attendu aucune modification significative (ni en hausse, ni en baisse) des niveaux d'ambiances sonores ni de la qualité de l'air, si ce n'est celle (mais très modérée à cette échelle temporelle et géographique) induite par le renouvellement du parc automobile.

Aucune évolution connue quant à l'identification des risques n'est attendue à l'horizon 2030, sans mise en œuvre du projet.

✓ **Biodiversité**

En cas de non mise en œuvre du projet, les parcelles agricoles vont continuer d'être cultivées. Les enjeux écologiques identifiés seront donc similaires qu'à l'état actuel.

✓ **Terres, sol, eau et climat**

L'évolution la plus évidente concerne celles liées aux changements climatiques. Ceux-ci auront pour conséquence une augmentation de la moyenne annuelle des températures et des précipitations, même si de nombreuses incertitudes existent quant à la vitesse prévisionnelle des changements, ainsi que leurs intensités. Sur l'échelle de temporalité considérée (soit l'horizon 2030), il est cependant difficile d'évaluer les évolutions liées aux changements climatiques.

Aucune évolution notable n'est à considérer sur les thématiques du sol et des terres et de la ressource en eau sans mise en œuvre du projet. Les parcelles agricoles continueront d'être cultivées.

✓ **Biens matériels, patrimoine culturel et paysage**

Le projet de la maison d'arrêt de la Seine-Saint-Denis Denis a été déclaré d'utilité publique au profit de l'APIJ, le 30 mars 2021. L'arrêté préfectoral a emporté la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Tremblay-en-France. Cette mise en compatibilité a inscrit le projet d'établissement pénitentiaire dans les orientations fixées par le PLU de Tremblay-en-France.

En l'absence de projet, le secteur n'est pas voué à être urbanisé et le paysage ne sera pas modifié.

Il n'est identifié aucun patrimoine présentant un intérêt architectural ou patrimonial sur le périmètre aménagé.

## **6 Incidences négatives notables du projet résultant de la vulnérabilité du projet face à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs**

Les projets en général peuvent être confrontés à des risques d'accidents majeurs, qu'ils soient d'origine naturelle (tempête, inondation, mouvement de terrain, etc.), technologique (nuage toxique, explosion, radioactivité, etc.), ou à des situations d'urgence particulières (intrusion de personnes étrangères, etc.) susceptibles de causer de graves dommages aux personnes et aux biens ou entraîner un danger grave, immédiat ou différé, pour la santé humaine et/ou pour l'environnement.

Du fait de sa conception, le projet d'établissement pénitentiaire utilise des technologies et des modes de construction qui n'utilisent pas de moyens et d'énergies fortement polluantes ou dangereuses ou présentant des risques environnementaux majeurs.

La sûreté fait partie intégrante de la conception globale de l'établissement : l'organisation du plan masse, la constitution des diverses barrières (limites, secteurs) ainsi que le dispositif de contrôle d'accès et de surveillance associé à l'organisation du réseau de communication et d'alarme, jouent un rôle prépondérant.

Il apparaît que les principales incidences notables du projet sur l'environnement résultant de la vulnérabilité du projet à

des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs sont maîtrisées.

Par conséquent le projet n'aura pas d'incidences négatives notables résultant de sa vulnérabilité à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le présent projet

## 7 Incidences du projet sur le réseau Natura 2000

Les travaux envisagés ne sont pas localisés au sein d'un site Natura 2000. La ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis » est localisée à environ 2,1 km à l'ouest et au sud de l'établissement pénitentiaire.

Au regard de la nature des travaux, de l'exploitation du site, des caractéristiques du site Natura 2000 le plus proche, il n'existe pas de relation directe ou indirecte entre eux, susceptible d'influer négativement sur l'état de conservation des espèces et des habitats naturels de la ZPS et d'avoir des incidences sur le fonctionnement de ces derniers.

Les travaux et l'exploitation n'ayant pas d'incidences négatives sur le site Natura 2000, l'évaluation s'arrête au stade de l'évaluation simplifiée.

Aucune mesure de réduction d'impact ou de compensation n'est nécessaire au regard de Natura 2000.

## 8 Cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés

Neuf projets ont été recensés à proximité du projet de construction de l'établissement pénitentiaire et étant susceptibles d'interagir avec le projet :

- ZAC « Sevrans Terre d'avenir Centre-ville – Montceaux » sur la commune de Sevrans ;
- Liaison ferroviaire Charles de Gaulle Express sur les communes de Aulnay-sous-Bois, Sevrans, Villepinte, Tremblay-en-France, Villeparisis, Mitry-Mory, Le Mesnil-Amelot et Roissy-en-France ;
- Création de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express entre la gare Le Bourget – RER (non incluse) et la gare Le Mesnil-Amelot sur les communes de Aulnay-sous-Bois, Villepinte, Tremblay-en-France, Gonesse et Le Mesnil-Amelot ;
- ZAC de la Pépinière sur la commune de Villepinte ;
- ZAC du Triangle de Gonesse sur la commune de Gonesse ;
- Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du grand Paris Express sur les communes de Aulnay-sous-Bois et Sevrans ;
- **Projet d'aménagement du vallon du ru du Sausset ;**

- Construction d'un ensemble immobilier mixte sur le site de l' «ex-RN2 » : logements, commerces et services ;
- ZAC dite de l'extension de Mitry-le-Neuf ;
- ZAC AeroliansParis (ex ZAC Sud Charles de Gaulle).

✓ **Appréciation des effets cumulés en phase exploitation**

Concernant les eaux usées, les projets d'urbanisation rejettent leurs eaux résiduaires domestiques dans les réseaux d'assainissement existants à proximité, pour que celles-ci soient traitées.

Concernant la consommation d'eau potable, le cumul des besoins relatifs aux nouvelles populations attendues sur les différents projets d'urbanisation induit une forte pression sur la capacité des réseaux existants, mais aussi sur la ressource.

En phase exploitation, l'augmentation de l'imperméabilisation des sols induite par les différents projets d'urbanisation a pour effet d'amplifier le phénomène de ruissellement des eaux et par voie de conséquence les risques d'inondation. À l'échelle de chacun des projets, il est prévu une gestion des eaux pluviales qualitative et quantitative, intégrée dans la conception des aménagements. **L'ensemble des projets influence particulièrement sur la gestion des eaux de surface et la prise en compte des écoulements et ruissellements urbains, potentiellement sources de phénomènes d'inondations. Cependant, chaque projet a été considéré de manière indépendante et a fait l'objet d'études disjointes. De fait, aux vues des caractéristiques des projets, ils seront soumis**

**à une procédure d'étude d'incidences au titre de la Loi sur l'Eau.**

Les projets étudiés induiront chacun des destructions et/ou dégradations d'habitats naturels et de structures écologiques (trame végétale, réseau de haies, boisements...). Chaque projet s'est toutefois attaché à limiter ses effets propres sur les habitats naturels, fonctionnalités, équilibres, et continuités écologiques. Les éléments d'intérêt de chaque site de projet ont, dans ce cadre, et dans la mesure du possible, été préservés. **Les impacts résiduels de chaque projet sur les habitats et les espèces feront l'objet de mesures compensatoires si besoin avec pour but de respecter l'« objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire de gain de biodiversité » énoncé à l'article L.163-1 du code de l'environnement. Compte tenu de cet objectif et des mesures mises en place par les autres projets connus, il n'y aura pas d'impact cumulé sur les habitats.**

Chaque projet, à son échelle, s'attache à ne pas avoir d'effets négatifs sur le paysage et le patrimoine. **Ainsi, chaque projet a été considéré de manière indépendante et a fait l'objet d'études paysagères spécifiques permettant une insertion optimisée du projet.** Tous les projets s'implantent dans le caractère urbain ou péri-urbain de la métropole parisienne.

Les impacts cumulés potentiels sur le cadre de vie et la santé liés aux différents projets concernent ici la production de nuisances sonores (dont vibrations) et d'émissions de polluants atmosphériques (dont poussières).

**En phase exploitation, les mesures mises en place dans le cadre de chaque projet permettent de réduire suffisamment**

les impacts liés aux nuisances sonores. Par ailleurs, les projets ne sont pas susceptibles d'engendrer le même type d'impact sur les secteurs concernés. Il n'y aura donc pas d'effets cumulés en phase exploitation.

Les projets étant tous situés à plus de 1,5 km à vol d'oiseau de l'établissement pénitentiaire, le seul impact cumulé portera sur les pollutions atmosphériques globales émises à l'échelle de la métropole parisienne, mais celui-ci sera faible.

La mise en service des projets d'infrastructures de transport entraînera une augmentation de la population et des emplois, dans la région Ile-de-France de manière générale et notamment dans les territoires desservis, par rapport à une situation de référence « fil de l'eau », dans laquelle les programmes ne seraient pas réalisés.

Les projets d'urbanisation :

- engendreront une augmentation des déplacements à l'origine et à destination des infrastructures de transport avec la production de nouveaux flux routiers ;
- amplifieront également la demande en transports en commun.

Les projets d'infrastructure de transport auront un effet de maillage supplémentaire du réseau de transport en commun, multipliant ainsi les connexions possibles et améliorant ainsi d'autant plus la desserte des territoires concernés.

L'impact de l'implantation du projet d'établissement pénitentiaire sur les conditions de circulation sur le secteur

durant la journée et à l'heure de pointe du matin est relativement marginal. A l'horizon 2033, l'augmentation relative du trafic sur la D40 due au projet d'établissement pénitentiaire est de 2,3%.

Par la consommation de terrains agricoles, le projet a des impacts négatifs notamment sur l'activité agricole et en termes d'imperméabilisation des sols. Ces effets seront cumulés à ceux des autres projets d'urbanisation.

La ZAC Aerolians Paris représentera à terme une perte de 193 ha d'espaces agricoles. A date de l'étude d'impact de l'établissement pénitentiaire, environ 30 ha d'espaces agricoles sont déjà imperméabilisés. La mutation des terres agricoles ne met pas en péril les exploitations.

#### ✓ **Appréciation des effets cumulés en phase chantier**

Les projets étudiés sont des opérations qui seront échelonnées dans le temps dont les périodes de réalisation ne sont pas connues avec précision.

L'ensemble des phases chantiers des différents projets retenu pour l'analyse des effets cumulés n'est pas de nature à modifier de manière substantielle le relief du territoire considéré sur une échelle large. L'ensemble des phases chantiers des différents projets ne semble pas à même de modifier de manière substantielle le relief du territoire considéré sur une échelle large. Très localement et sur chaque chantier distinct, la topographie pourra être temporairement modifiée.

Les effets cumulés du point de vue de la géologie se rapporteront à une problématique de gestion des déblais dégagés, selon leur volume, leur qualité, leur possibilité de

valorisation pour d'autres usages, ou les besoins de mise en dépôt.

De manière globale, les principales nuisances engendrées par la concomitance des chantiers concerneront l'apparition de pollutions accidentelles, potentiellement induites par :

- la circulation des engins de chantier et des camions sur les emprises du site, présentant un risque de déversement d'hydrocarbures ;
- la circulation des camions sur les emprises de voiries publiques, véhiculant les apports depuis le site, présentant ainsi un risque de déversement d'hydrocarbures et de dépôt de matière particulaire sur la chaussée ;
- une mauvaise gestion des eaux pluviales inhérentes à un ou plusieurs chantiers.

Les Maîtres d'Ouvrage de chaque projet sont tenus de gérer les eaux émises lors de la phase chantier, indépendamment des autres projets.

En phase chantier, les installations des chantiers concomitants constitueront des nuisances visuelles d'autant plus nombreuses qu'il y a de chantier dans l'angle de vue considéré. **Compte tenu du caractère temporaire de l'impact, il n'est pas prévu de mesures de réduction.**

Les principaux effets cumulés sur le cadre de vie et la santé en phase chantier sont les productions de déchets de chantier qui peuvent se cumuler si les chantiers de démolition ou de construction se déroulent en même temps. Chaque projet gèrera ses propres déchets de chantier conformément à la réglementation.

**En phase de construction, les chantiers émettent des poussières et des polluants atmosphériques. Il y aura donc un cumul des émissions liées au cumul des différents chantiers concomitants ou successifs comme déjà indiqué pour les nuisances acoustiques et les circulations routières. Ces émissions participent à la dégradation de la qualité de l'air mais ne sont pas quantifiables. La gestion du cumul des nuisances sur les chantiers voisins devra être anticipée via une coordination réalisée en comité préfectoral.**

Si les chantiers de démolition ou de construction se déroulent en même temps, des effets cumulés sur les déplacements de l'agglomération (déplacements poids lourds pour évacuer des déchets) peuvent s'observer.

**Il s'agira d'anticiper les perturbations des déplacements via une coordination réalisée en comité préfectoral. Les plans de déplacement des chantiers des différents projets et leurs sources d'approvisionnement en matériaux n'étant à ce jour pas connus, les effets cumulés sur les axes routiers ne sont donc pas appréciables.**

La gêne occasionnée à l'échelle locale sera importante mais temporaire. La durée des nuisances sera réduite en cas de concomitance des opérations. **En lien avec les perturbations dues à la circulation routière décrites ci-avant, la gestion du cumul des nuisances sur les chantiers voisins devra être anticipée via une coordination réalisée en comité préfectoral.**

Chaque projet gèrera ses déplacements poids lourds pendant les travaux et mettra en place des mesures pour limiter les nuisances acoustiques, olfactives, les émissions de poussières et les vibrations.

Les créations d'emplois liées aux différents chantiers ont des effets positifs sur les activités économiques.

## 9 Méthodes de prévision utilisées pour évaluer les incidences notables du projet sur l'environnement

Afin d'établir l'état initial du site, les impacts du projet et les mesures préconisées pour réduire, voire supprimer ces impacts, la méthodologie appliquée comprend une recherche bibliographique, un recueil de données auprès des organismes compétents dans les différents domaines, une étude sur le terrain et une analyse réalisée à l'aide des méthodes expérimentées sur des aménagements similaires.

En fonction de la nature des informations requises et des données effectivement disponibles, l'analyse a été effectuée à deux niveaux :

- une approche dite « globale » portant sur un secteur élargi, plus vaste que la zone d'étude proprement dite ;
- une approche ponctuelle, où les données portent sur une zone d'étude restreinte couvrant les secteurs directement concernés par l'aménagement et ses proches abords.

Les méthodes d'évaluation des impacts utilisées dans cette étude sont conformes aux textes réglementaires en vigueur, prennent en compte les exigences définies par la jurisprudence et sont en partie issues des guides méthodologiques recommandés par le Ministère de l'Environnement.

Cette évaluation est également fondée sur les impacts constatés de certains aménagements de mêmes types déjà réalisés.