

Contribution d'ASA PNE à l'enquête publique, qui a pour objet le projet d'aménagement du site « Hébert » à Paris 18^{ème}, préalable à la délivrance du permis d'aménager n° PA 075 118 19 V0001 portant sur la phase 1 du projet.

Le projet Hébert, tel que présenté dans le dossier d'enquête publique amène plusieurs questions et remarques relatives d'une part à la cohérence du projet socio-économique dans un contexte de forte densification du secteur, et de gestion et pérennisation d'espaces naturels.

Concernant le projet, son identité et son inscription dans le quartier.

Il est clairement stipulé que l'étude d'impact prend en compte le cumul des incidences avec d'autres projets.

Hébert présente la particularité d'être disposé dans un triangle dont un côté, adossé aux voies SNCF, ne permet aucun accès vers l'extérieur. En limitant tout shunt de circulation par l'intérieur du site, la totalité des accès en entrée/sortie est reportée sur la rue de l'Évangile.

Selon les chiffres, 1500 habitants et 3 500 salariés devraient être présents, ce qui représente, chaque jour ouvré, un transit de plusieurs centaines d'habitants en flux sortant et 3 500 salariés en flux entrant dans les mêmes horaires, cumulés aux accès à la crèche et écoles qui font face à l'ensemble immobilier. Ces flux sont en partie assurés par de la mobilité douce (piétons, vélos, trottinettes, etc.) mais aussi par les bus 60 et 35 ainsi que par un flot de véhicules en provenance de la porte d'Aubervilliers pour accéder au centre de Paris.

A la date de cette enquête, et alors que les travaux de la crèche sise rue de l'Évangile sont déjà fort avancés, les fréquences des bus 60 et 35 sont aléatoires, les quelques aménagements de la porte d'Aubervilliers perturbant notablement le trafic. En situation de travaux sur Hébert, simultanément au démarrage des travaux sur Chapelle Charbon à proximité, vont se rencontrer sur une voie unique les camions, les bus, les circulations douces et les véhicules légers, 2 roues motorisés, utilitaires et véhicules d'urgence.

Au-delà des travaux, les flux de population stabilisés, l'augmentation des commerces nécessitant des livraisons, les activités renforcées du secteur Rosa Parks ne vont pas réduire les flux.

Ces éléments rendent contestable l'assertion « Le projet Hébert est aisément accessible ». D'autant plus que malgré des demandes très régulières, il n'a pas été possible d'obtenir de la part des acteurs de la mobilité des informations tangibles sur les mesures évoquées par « L'arrivée de nouveaux habitants devra s'accompagner d'une augmentation de l'offre de transports en commun existante par l'Autorité Organisatrice des Transports. »

La station Marx Dormoy de la ligne 12 n'a qu'une entrée, les voies de dégagement vers les centres d'activité que vont constituer la Porte de la Chapelle devenue difficilement praticable en voiture, ainsi que le pôle Ordener Poissonnier vont venir s'ajouter à la migration bi-quotidienne de la population du site Hébert.

Il en résulte qu'un des aspects de l'incidence du projet d'ores et déjà prévisible sur l'environnement ou la santé humaine, peut se définir comme une concentration de flux divers qui, même si la place de la voiture était amenée à être réduite, engendre bruits, dangerosité dans les traversées, inconfort, sentiment de foule propice aux gestes d'humeur et de sentiment d'insécurité. Il suffit de constater la situation sur la ligne 12 aux heures de pointe, et dès lors que la moindre perturbation ne permet pas un écoulement normal des flux, pour prendre la dimension des phénomènes qui seront inhérents à la multiplication des sites avoisinants.

Deux axes de travail peuvent être envisagés :

1) La densité globale de population

Entassée sur un territoire restreint, la volonté d'élargir l'offre locative amène à construire en hauteur pour loger un maximum d'habitants. Il existe autour de ce projet le sentiment d'une accumulation d'une population majoritairement non propriétaire résidente, donc peu encline à s'inscrire dans une vision pérenne de son installation et du développement de son cadre de vie. L'équilibre fragile actuellement observé sur le territoire d'un habitat privé avec des résidents très engagés sur la qualité de vie et d'habitat social, voire très social risque d'être difficile à maintenir. On ne peut manquer de remarquer, qu'à contrario, le centre de Paris n'offre plus d'opportunité à des travailleurs parisiens de se loger décemment, repoussés en périphérie intra ou extra muros par un développement frénétique de la location courte durée et des tarifs au m².

Même si les appartements présentent une qualité intérieure et un bon niveau de confort, il est primordial que les résidents et les personnes extérieures au site, qu'il est bon d'attirer afin d'assurer l'activité des commerces et les échanges, ne doivent pas se retrouver dans un contexte de contrainte et de difficulté d'accès au site.

Notons qu'il existe par ailleurs de nouveaux dispositifs d'acquisition sociale de type Bail Réel et Solidaire portés par les Coop HLM qui présentent des garanties de mixité sociale et d'intégration qu'il serait bon de prendre en compte.

La disposition du site Hébert, son unique voie d'échange de flux sur une rue de l'Évangile déjà fortement sollicitée et avec la densité prévue présente un risque potentiel d'altération de la qualité de vie et par conséquent de santé humaine à termes.

2) Une réelle identité et vision socio-économique du projet

Celle-ci doit s'inscrire dans une gestion des pôles d'activité économiques de proximité favorisant les déplacements courts et un développement économique équilibré. Alors que le projet Gare des Mines/Fillette est orienté sport, que le projet Chapelle Charbon s'annonce comme un site familial et d'activités douces, que Ordener Poissonnier a une connotation culturelle marquée, le site Hébert semble être dénué de toute identité. Difficile dans ce cas, d'organiser et favoriser l'implantation d'activités économiques de proximité qui offrent une opportunité, pour une partie des habitants, de s'inscrire durablement dans le quartier et d'y construire un projet de vie.

Pourtant, le secteur porte en lui des ressources qui correspondent aux nouvelles formes d'économie à savoir beaucoup de travailleurs indépendants du numérique notamment, des activités de réparation, recyclage, des activités de formation, etc. Comme évoqué lors des ateliers, il faut prévoir une très grande modularité des espaces permettant à des activités de se créer au sein du site puis se déplacer sur les rues avoisinantes en cas d'extension pour laisser la place à un autre projet et assurer, ainsi, un dynamisme en création et un potentiel en développement de proximité. Une partie de la population serait ainsi en mesure de travailler quasiment dans son quartier et d'attirer une population des autres quartiers intéressés par les activités de type upcycling, recyclage, activités de services et de vente de produits en réponse aux attentes d'une société plus respectueuse des hommes et de l'environnement.

Cette identité repose sur la mise en place de ressources d'animation associatives ou entrepreneuriales qui communiquent, assistent et favorisent le dialogue avec la mairie et les institutions.

Cette stratégie de construire une identité de « village » pour lequel une densité supportable de population trouve, au moins en partie, dans les 1 à 2 km avoisinant tant son lieu de vie que de travail est un facteur de réduction notable des flux sur un axe unique, d'attractivité pour les pôles avoisinants et au-delà, et de maintien de la qualité des équipements publics puisque ceux-ci seront utilisés tant au titre de l'activité privée que professionnelle.

Réduire la densité de population, favoriser l'émergence d'une activité économique issue du territoire, et non un réservoir de population pour le pôle Rosa Parks ou Gare de l'Est, et répondant à des objectifs de développement durable sur lesquels la mairie et l'état se sont engagés constituerait une véritable alternative au projet d'accentuation de la densité tel que présenté.

Concernant la biodiversité

Même si l'étude mentionne peu d'espèces endémiques à protéger, l'espace naturel, s'il doit remplir son rôle en termes de réduction de la pollution, préservation de la qualité de l'air et du cadre de vie doit s'installer mais surtout être préservé dans un état correct de développement.

Or, les surfaces partagées entre espace privé et publique vont présenter des différences en matière d'entretien, la densité de population va créer des besoins en usages variés qui ne seront pas tous disponibles, mais pour autant, si les moyens de déplacement ne sont pas facilement accessibles pour aller à Chapelle Charbon ou vers Rosa Parks, il va y avoir une sur-utilisation, un risque de dégradation et des coûts élevés pour un bénéfice biodiversité faible. Il faut notamment penser aux personnes à mobilité réduite pour lesquelles la voiture restera indispensable, les familles avec enfants d'âge différents, etc.

En conséquence, l'espace naturel doit être pensé en fonction d'une densité appropriée à sa surface. Que des espaces plus larges et adaptés existent aux alentours ne compensent pas systématiquement le fait que les habitants se retrouvent rapidement dans un espace dégradé, dont la fréquentation baissera ou sera détournée en mésusages du fait de son inadaptation aux besoins.

Sur Hébert, la surface naturelle disponible mise à disposition, surtout dans les premiers temps si le site doit subir la contrainte du chantier du CDG Express, sera intermédiaire. Plus grande qu'un square qui relève d'un entretien assez réduit, mais pas un parc qui s'auto-régule plus facilement, elle va demander un entretien spécifique. Son « efficacité » en matière de biodiversité ne pourra pas se limiter à proposer de l'ombre en été.

Le sujet est donc de concevoir une forme d'entretien et animation propre à la situation du site Hébert qui lui assure une réelle pérennité. Décrit comme s'inscrivant dans une « trame verte et des couloirs de biodiversité vers les réservoirs de biodiversité existants », Hébert doit se préserver de devenir un « maillon faible » de cet axe.

Sources

https://www.enquetes-publiques.com/docs/ep19396/0-4_Guide_de_lecture.pdf

<https://cdn.paris.fr/paris/2019/09/05/f38368229035116a911b859fb07307af.pdf>

Documentation

Natura 2000 <http://www.natura2000.fr/>

Les activités humaines et les projets d'infrastructure sont possibles en site Natura 2000. Pour éviter les activités préjudiciables à la biodiversité, les projets susceptibles d'avoir des incidences sur les espèces et habitats protégés doivent être soumis à évaluation préalable; au quotidien, la gestion des sites Natura 2000 relève d'une démarche participative des acteurs du territoire. Un comité de pilotage définit pour chaque site des objectifs de conservation et des mesures de gestion qui sont ensuite mis en œuvre sous forme de chartes et des contrats co-financés par l'Union européenne.

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/reseau-europeen-natura-2000-1>

Évaluations d'incidences Natura 2000

Les principes des évaluations d'incidence

La démarche Natura 2000 n'exclut pas la mise en œuvre de projets d'aménagements ou la réalisation d'activités humaines dans les sites Natura 2000, sous réserve qu'ils soient compatibles avec les objectifs de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites. L'outil de prévention qu'est l'évaluation des incidences, réglementée par le code de l'environnement par transposition de la directive Habitat faune flore vise à assurer l'équilibre entre préservation de la biodiversité et activités humaines. L'évaluation des incidences a pour but de déterminer si le projet peut avoir un impact significatif sur les habitats, les espèces végétales et les espèces animales ayant justifié la désignation du site Natura 2000. Si tel est le cas, l'autorité décisionnaire doit s'opposer au projet (sauf projet d'intérêt public majeur et sous certaines conditions décrites ci-après). Seuls les projets qui n'ont pas d'impact significatif peuvent être autorisés.

Informations à retenir sur les évaluations d'incidence

1. L'évaluation des incidences Natura 2000 est de la responsabilité et à la complète charge du porteur de projet. Ce dernier n'est toutefois pas obligé de recourir à un bureau d'études pour mener l'évaluation.
2. L'évaluation des incidences cible uniquement les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du ou des sites Natura 2000 concernés.
3. L'évaluation des incidences doit être menée le plus tôt possible : plus les enjeux liés à la préservation des sites Natura 2000 seront pris en compte en amont, plus il sera aisé de prendre des mesures pour supprimer ou réduire les incidences sur le site.
4. L'évaluation des incidences est proportionnée à la nature et à l'importance des activités, aux enjeux de conservation et à l'existence ou non d'incidences potentielles. La précision du diagnostic initial et l'importance des mesures de réduction d'impact seront alors adaptées aux enjeux de conservation des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaire.
5. Les activités réalisées dans le cadre de contrats ou conformément aux engagements spécifiques d'une charte Natura 2000 sont dispensées d'évaluation des incidences Natura 2000.

Les activités soumises à évaluation d'incidences

Le dispositif d'évaluation des incidences Natura 2000 repose principalement sur des listes d'activités, nationales et locales, susceptibles d'avoir un impact significatif sur un site Natura 2000. Chaque porteur de projet peut ainsi savoir s'il est ou non concerné par l'évaluation des incidences Natura 2000.

Le dispositif est en outre complété par une clause dite de sauvegarde (code l'environnement – art. L.414-4 IV bis) qui permet à l'autorité administrative de soumettre à évaluation des incidences tout plan, projet ou manifestation qui ne figurerait pas sur une liste mais qui serait tout de même susceptible de porter atteinte aux objectifs de conservation d'un ou plusieurs sites Natura 2000. Le recours à cette disposition filet revêt un caractère exceptionnel.

La liste nationale d'activités

Cette liste (art. R.414-19 code de l'environnement) comporte 29 items et couvre divers types de projets : documents de planification, programmes ou projets de travaux, manifestations ou interventions dans le milieu naturel, etc. Sauf mention contraire, les activités figurant dans la liste nationale sont soumises à l'obligation d'évaluation des incidences Natura 2000, que le territoire qu'elles couvrent ou que leur localisation géographique soient situés ou non dans le périmètre d'un site Natura 2000.

Les listes locales arrêtées par le préfet de département ou le préfet maritime

Issues d'une large concertation, les listes locales ont vocation à tenir compte, au plan local, des enjeux particuliers de chaque site Natura 2000 d'un département. C'est la raison pour laquelle les préfets, dans le cadre de l'élaboration des listes locales, peuvent définir un champ d'application géographique de ces listes (tout ou partie d'un département, d'un site Natura 2000, de la façade maritime). Les listes locales sont donc différentes dans chaque département et pour chaque façade maritime.

Il existe deux catégories de listes locales :

- les listes locales 1 : les activités figurant sur ces listes sont encadrées (autorisation, approbation, déclaration) et viennent en complément de celles figurant sur la liste nationale ;
- les listes locales 2 : ces listes concernent des activités qui jusqu'alors ne nécessitaient aucune formalité administrative. Cela signifie qu'un régime d'autorisation administrative propre à Natura 2000 est institué pour les activités y figurant. Ces listes sont constituées à partir d'une liste nationale de référence établie à l'article R. 414-27 du code de l'environnement.

Contenu étude d'impact

Comme défini par la réglementation en vigueur (article R122-5 du Code de l'Environnement) l'étude d'impact doit être « proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur **l'environnement ou la santé humaine** ».

e) **Du cumul des incidences** avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.

f) Des incidences du projet sur le climat et de **la vulnérabilité du projet au changement climatique** :

un nouveau quartier urbain mixte, **ouvert sur le reste de la ville** et répondant à l'ensemble des besoins des nouveaux habitants, tel que présenté par les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) inscrites au Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris en 2016, qui stipulent notamment : « Le site de la gare Hébert à **vocation mixte habitat/emploi** participera à la constitution **d'un pôle économique** autour de Rosa Parks en accueillant un équipement logistique à l'Est et en privilégiant l'habitat à l'ouest avec une proportion d'au moins 60% de logements sociaux et 10% de logements intermédiaires. Une voirie et des espaces paysagers dont **environ 4000 m² d'espaces verts public d'un seul tenant** le traverseront pour l'intégrer au tissu urbain environnant et pour participer à la mise en réseau des espaces verts de ces secteurs. [...] »

En permettant l'accueil d'environ **1 500 nouveaux habitants** et **3 500 nouveaux employés**, le projet Hébert a vocation à répondre aux objectifs de la Ville de Paris, tant en ce qui concerne ses besoins de nouveaux logements que ses objectifs de développement économique.

Les espaces communs du projet Hébert ont vocation à répondre à ces différents enjeux, en désimperméabilisant fortement le site, en **le reconnectant à son quartier, et en créant une trame verte et des couloirs de biodiversité vers les réservoirs de biodiversité existants (faisceau ferroviaire de la Gare de l'Est) et à venir (futur parc Chapelle Charbon).**

MOBILITES Le projet Hébert **est aisément accessible** en transports en commun. Il est notamment desservi par la **ligne 12 du métro (station Marx Dormoy et Porte de la Chapelle)** et par le RER E et le tramway T3bis (gare Rosa Parks). Ces stations se trouvent toutes à moins de 10 minutes à pied, comme indiqué sur la figure page suivante.

L'arrivée de nouveaux habitants devra s'accompagner d'une augmentation de l'offre de transports en commun existante par l'Autorité Organisatrice des Transports.

Le site n'est situé à proximité d'aucune rivière, les écoulements d'eaux pluviales ne seront donc pas rejetés directement **dans un cours d'eau. => récupération au profit de l'entretien de la végétalisation.**
Quid des bâtiments ?

Le site Hébert, qui se trouve sur une zone pouvant comporter des poches **de gypse antéludien** (susceptibles de se dissoudre en cas de trop fortes infiltrations) se trouve en zone dite « Zone Rouge ». Il s'agit d'une zone d'abattement réduit, c'est-à-dire où l'abattement volumique attendu est plus faible. En termes d'abattement volumique, le projet Hébert doit donc respecter l'une des règles suivantes : • Supprimer le volume rejeté au réseau d'assainissement pour une pluie dont la lame d'eau est de 4 mm (ce qui signifie que, pour toute pluie, les 4 premiers mm de pluie doivent être gérés par infiltration ou évapotranspiration sans être rejetés au réseau) ; ou • Abattre 30 % du

volume d'eau tombé sur la surface de référence pour une pluie dont la lame d'eau est de 16 mm (ce qui signifie que le projet doit pouvoir gérer, par infiltration ou évapotranspiration, 30 % du volume d'une pluie de 16 mm)

RESEAUX

Galerie d'assainissement (ouvrage **cadre**) => **toilettes publiques ?**

Réseaux d'éclairage Deux boucles électriques indépendantes seront déployées à travers le lotissement pour assurer l'éclairage des espaces communs.=> **avec apport énergie solaire ?**

Comme précisé au chapitre 6.2.4, le nivellement du projet urbain a été étudié finement afin de limiter les mouvements de terres, et de réduire les quantités de terre devant être évacuées. Il a notamment été proposé de rehausser le terrain du côté des voies ferrées, afin de réutiliser sur site une partie des déblais retirés du côté de la rue **de l'Évangile.**=>**Qualité des déblais récupérés ?**

Ces deux piliers que sont la qualité de vie et la vertu environnementale structurent les ambitions urbaines et environnementales du projet Hébert, qui visent à en faire un quartier :

1. Évolutif, vivant et actif => les habitants travaillent en partie sur place – **pas un pôle de migration habitants vers extérieur remplacés par travailleurs extérieurs**
2. Confortable
3. Vert
4. Apaisé **non seulement mobilité mais espace disponible et densité**
5. Sobre

Pour que le quartier Hébert soit le plus inclusif et solidaire possible, plusieurs types d'espaces sont également conçus pour être appropriés par des associations, qui participeront ainsi à l'animation de la vie de quartier : local associatif, jardins partagés, kiosque...=> **et services publics et de santé car l'inclusion ne repose pas que sur la vie associative !**

L'épannelage des bâtis, l'emplacement des émergences et des vides tels que le square, ont permis d'optimiser à la fois l'ensoleillement des espaces communs, « square », « traverse », « promenade du faisceau », et celui des futurs logements. => **mais rien qui justifie du R+11 !**

Les ambitions évoquées auront toutes un impact environnemental positif : un quartier avec peu de voitures est paisible et moins pollué (**pas sensible à l'échelle du quartier**), et il émet moins de gaz à effet de serre ; un quartier vert est confortable, agréable, et il participe au développement de la biodiversité et à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain (**attention aux immeubles hauts qui participent à une densité préjudiciable !**); les logements traversants sont moins consommateurs d'énergie, les locaux évolutifs n'ont pas besoin d'être démolis et reconstruits...

Épuisement des ressources On retiendra un épuisement des ressources naturelles de 80 t éq. Sb pour les 24 mois de la phase de construction du projet (

Consommation des ressources abiotiques	kg Sb eq.
--	-----------

source Ademe

Indicateur	Unité
Consommation d'énergie Non Renouvelable	MJ eq.
Consommation des ressources abiotiques	kg Sb eq.
Effet de serre additionnel à 100 ans	kg CO ₂ eq.
Acidification	kg SO ₂ eq.
Eutrophisation	kg PO ₄ ²⁻ eq.
Pollution photochimique	kg C ₂ H ₄ eq.
Ecotoxicité aquatique	kg 1.4-DB eq.
Toxicité humaine	kg 1.4-DB eq.

Unités des indicateurs utilisés dans Bilan Produit ®

On note que l'analyse ne prend pas en compte la toxicité humaine (sols pollués, poussières, etc.)

Autres (tertiaires, commerces) Le pourcentage d'emploi dans le domaine du commerce est de 66% pour le 18^{ème} arrondissement ! mais le 18^{ème} manque d'activités artisanales (plombier, menuisier, réparateurs électro ménager, etc. et ce chiffre n'est pas représentatif du quartier)

Le projet d'aménagement porté par Espaces Ferroviaires s'inscrit dans une démarche de développement durable, consistant à chercher, dans la définition des fonctionnalités et des possibilités d'aménagement, à éviter les principaux enjeux environnementaux, puis lorsque cela n'est pas possible, à rechercher une moindre incidence des ouvrages et des aménagements sur les milieux. La démarche de développement durable prise en compte ne traite qu'une partie de l'aspect environnemental et ne prend pas en compte la réduction de la pauvreté, la santé, la réduction des inégalités et les partenariats entre acteurs publics, privés et associations.

GESTION GLOBALE DU CHANTIER L'opération sera conduite selon le cadre fixé par la charte de chantier à faibles nuisances (CCFN) d'Espaces Ferroviaires. Cette charte, établie préalablement au démarrage des travaux, fixe les préconisations à respecter lors de la réalisation de travaux conduits par Espaces Ferroviaires ou son représentant, dénommé « le Maître d'Ouvrage ». Pourquoi ne pas adopter une logistique mutualisée entre tous les travaux qui vont se dérouler simultanément

Cet aménagement aboutira à une densification du tissu urbain par la « reconstruction de la ville sur la ville ». Ce type d'aménagement permet de répondre aux besoins en nouveaux logements tout en limitant l'extension des zones urbaines sur les espaces agricoles et naturels situés en périphérie de l'agglomération parisienne. => hyperdensification sous prétexte de ne pas empiéter sur les terres agricoles ??? et pourquoi faire le RCDGexpress qui exproprie des terres cultivables ?

Population et habitat L'arrivée de nouvelles populations plus variées en termes de catégories socio-professionnelles et revenus vont contribuer à la mixité sociale du quartier. Le projet propose en effet 60% de logements sociaux, 10 % de logements locatifs intermédiaires, et 30 % de logements libres. Le projet permettra l'accueil d'environ 1 500 nouveaux habitants et 3 500 nouveaux employés. => qui consomme où ? à quelle heure ? quels produits et quels services ? Avec quel bilan en matière de déplacement ?

Activités Globalement, les impacts du projet en phase travaux sur les activités alentours seront modérés. => Quels éléments permettent de le dire ? Fort trafic travaux + difficulté à circuler pour les bus + trafic automobile = perturbation des livraisons pour les commerces notamment du marché, cumulé aux travaux Chapelle charbon dans le même temps.

En phase chantier, les réseaux routiers autour du site Hébert (rue de l'Évangile, rue d'Aubervilliers, rue de Crimée), déjà encombrés aux heures de pointes, seront impactés par les allers-et-retours des camions évacuant les déblais ainsi que les différents véhicules et engins nécessaires à la réalisation des travaux. L'étude de trafic réalisée par SYSTRA a évalué les impacts du projet Hébert sur les prévisions de trafic routier à venir sur le périmètre. Par rapport à la situation référence, le trafic devrait augmenter de l'ordre de 80 à 100 véhicules en heure de pointe sur la rue de l'Évangile. L'aménagement de la voirie est toujours globalement cohérent avec la demande de trafic qui reste égale ou en dessous de 700 véhicules/heures. Le trafic est plus important au niveau de la rue d'Aubervilliers, dont l'aménagement est plus capacitaire, toujours en cohérence avec le niveau de trafic. => Impact sur les transports en commun ? intensification pour favoriser l'abandon de la voiture sachant qu'actuellement la qualité du service est déjà fortement dégradée

Santé humaine Qualité de l'air Malgré la création de logements, l'impact sur la circulation sera faible. La zone d'étude est en effet très bien desservie en terme de transport en commun, ce qui limitera l'usage de la voiture. Aussi, l'impact sur la santé par le biais du trafic routier généré par le projet peut être considéré comme négligeable.=> hypothèse liée à une amélioration de la desserte en transport lié à l'augmentation des populations ! En l'absence de concertation avec Mobilité Ile de France réclamée de longue date, cette assertion est sans fondement. Les chiffres et les mesures prises ?

Vulnérabilité du projet au changement climatique => quelles que soient les mesures prises, la densité de population et son activité vont contribuer à un effet de réchauffement. L'espace verts et zones de fraîcheur près du sol (pas sur les toits) est-elle suffisante pour chaque habitant ?