



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet de renouvellement urbain
(NPNRU) du Bois de l'Etang à La Verrière (78)**

N° APJIF-2025-098
du 03/12/2025



Plan de masse : en rouge logements réhabilités, en mauve et violet logements neufs, en orange, équipements – étude d'impact, p. 72, pièce 02

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet de renouvellement urbain (NPNRU) du quartier du Bois de l'Étang à La Verrière, projet d'une emprise de 13 hectares et porté par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, et son étude d'impact datée de septembre 2025. Il est émis dans le cadre d'une procédure de création de Zac à La Verrière, qui est la plus petite commune du département des Yvelines (78).

Cet avis fait suite à l'avis de cadrage préalable de la MRAe du 30 décembre 2024 (n° ACPIF-2024-013).

Le secteur du projet est situé à l'est de la commune, enclavé entre la voie ferrée au nord, la RD 58 à l'est et une zone boisée au sud. Ses façades est et nord sont bruyantes avec des sols pollués. Le projet vise la démolition de 212 logements sociaux, la réhabilitation de 404 autres, la construction de 236 nouveaux logements, tous en accession à la propriété développant une surface de plancher de 15 690 m², la démolition et la reconstruction d'un groupe scolaire et d'un centre social et culturel, la réduction et la restructuration du stationnement automobile. Il prévoit aussi la réalisation de parkings souterrains pour les nouveaux logements, d'un réseau viaire est-ouest, d'un grand espace vert en cœur d'îlot et de cheminements pour cyclistes et piétons, ainsi que l'implantation de commerces en rez-de-chaussée d'immeubles.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet, concernent :

- les enjeux sanitaires (pollutions sonores, de l'air et du sol, les lignes électriques très haute tension) ;
- l'adaptation au changement climatique.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- présenter un scénario évitant l'implantation de nouveaux logements près de la voie ferrée et de la RD 58 ;
- réévaluer (1) les niveaux de bruit actuels auxquels sont exposés tous les bâtiments notamment ceux situés le long des voies bruyantes (voie ferrée et RD 58) en tenant compte de la réalité des niveaux de bruit identifiés par Bruitparif et (2) les niveaux de bruit futurs auxquels les logements neufs ou réhabilités intégrant les nuisances sonores générées sur la RD 58 par le doublement du pont de la Villedieu ;
- mettre en œuvre une démarche d'évitement, de réduction, et à défaut de compensation (par ex. mur anti-bruit) afin de réduire l'exposition aux nuisances sonores des futurs immeubles, y compris fenêtres ouvertes ;
- d'évaluer l'impact sur les émissions de polluants atmosphériques émanant de la RD 58 de l'augmentation du trafic liée au doublement du pont de la Villedieu ;
- proposer des mesures ERC pour prendre en compte l'exposition aux pollutions des logements qui seront implantés en façade nord et est du site du projet.

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés précède l'avis détaillé. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Sigles utilisés.....	6
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	10
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	11
2. L'évaluation environnementale.....	11
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	11
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	11
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	12
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	13
3.1. Enjeux sanitaires.....	13
3.2. L'adaptation au changement climatique.....	20
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	21
ANNEXE.....	22
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	23

Préambule

La démarche d'évaluation environnementale est motivée par l'intégration des préoccupations environnementales¹ dans les choix de développement et d'aménagement. Elle permet d'identifier et d'évaluer les incidences environnementales de certains programmes ou plans et de définir, les mesures de nature à éviter, réduire ou compenser (séquence ERC) les impacts négatifs. Elle est réalisée par la collectivité ou le maître d'ouvrage

Dans ce cadre, un avis de l'autorité environnementale² vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage et les collectivités concernées sur la qualité de l'évaluation environnementale réalisée et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme concerné.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines pour rendre un avis sur le projet inscrit dans le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) du Bois de l'Étang, porté par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, situé à La Verrière (78) et sur son étude d'impact datée de septembre 2025.

Le projet NPNRU du Bois de l'Étang nécessite une évaluation environnementale dans le cadre d'une procédure de création de zone d'aménagement concerté (Zac) en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 du tableau annexé à cet article). L'avis fait suite à un avis de cadrage préalable de la MARE publié le 30 décembre 2024.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 29 septembre 2025. Conformément au II de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R.122-7 du code de l'environnement ; le préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés et ont apporté leur contribution respectivement les 28 et 31 octobre 2025.

La MRAe s'est réunie le 3 décembre 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) du Bois de l'Étang

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Florence BRILLAUD-CLAVERANNE et Tony RENUCCI, coordonnateurs, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

-
- ¹ L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs.
 - ² L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe ».

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Sigles utilisés

Anru	Agence nationale pour la rénovation urbaine
Anses	Agence nationale de sécurité sanitaire
ARR	Analyse des risques résiduels
CEM	Champs électromagnétiques
EI	Étude d'impact
EPT	Établissement public territorial
EQRS	Évaluation quantitative des risques sanitaires
ERC	Éviter, réduire, compenser
ETM	Élément trace métallique
GES	Gaz à effet de serre
ICU	Îlot de chaleur urbain
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
NPNRU	Nouveau programme national de renouvellement urbain
OMS	Organisation mondiale de la santé
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
PLU	Plan local d'urbanisme
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
QPV	Quartier prioritaire au titre de la politique de la ville
RNT	Résumé non technique
Sdage	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SdP	Surface de Plancher
Sdrif	Schéma directeur de la région Île-de-France
Zac	Zone d'aménagement concerté

Avis détaillé



Illustration 1: périmètre du projet (source : étude d'impact p. 10, pièce 02)

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le présent avis concerne le projet de renouvellement urbain (NPNRU) du quartier du Bois de l'Étang à La Verrière, projet d'une emprise de 13 hectares et porté par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, et son étude d'impact datée de septembre 2025. Il est émis dans le cadre d'une procédure de création de Zac à La Verrière, qui est la plus petite commune du département des Yvelines (78), avec 6 142 habitants (Insee 2022). Elle se situe à 27 km au sud-ouest de Paris

La commune de La Verrière est composée de quatre quartiers situés respectivement :

- à l'ouest : le Village qui est un secteur pavillonnaire ;
- au centre : le quartier Orly Parc proche de la gare, constitué de deux résidences de logements sociaux gérés par Les Résidences Yvelines Essonne autour d'établissements de la MGEN ;
- à l'est : le quartier du Bois de l'Étang constitué de logements locatifs sociaux ;
- au nord : le secteur de l'Agiot qui est une zone d'activités industrielles, artisanales et commerciales entre la RN 10 au nord et la voie ferrée au sud.

Le quartier du Bois de l'Étang est enclavé. Il se situe en limite :

- à l'est : de la RD58 et de la commune d'Élancourt ;
- au nord : de la voie ferrée longée par l'avenue des Noës, et de la zone d'activité des communes de Trappes et d'Élancourt ;
- au sud : du Bois de Trappes et l'étang des Noës ;
- à l'ouest par un quartier pavillonnaire.

Le quartier du Bois de l'Étang a été construit dans les années 1970 pour répondre au besoin de logements des ouvriers travaillant dans l'entreprise Renault. D'une emprise de treize hectares, ce quartier est principalement constitué de logements locatifs sociaux familiaux du bailleur SEQUENS et de la résidence sociale Adoma et de quelques logements récents en accession à la propriété (pp.11-12, pièce 02). Il est référencé en quartier politique de la ville (QPV) « Bois de l'Étang / Orly Parc », et est composé de 616 logements sociaux (quatre barres et six tours livrées en 1973), où vivent 2 261 habitants.

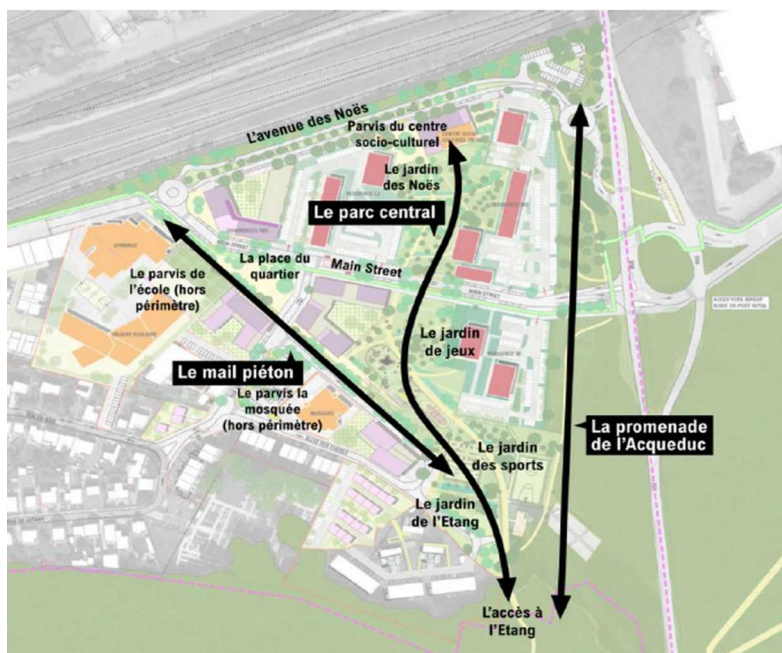


Illustration 2 : programmation des espaces extérieurs du projet
(source : Étude d'impact, p. 31 pièce 02).

Le périmètre du projet est présenté dans le dossier de présentation du projet (EI, pp.9 à 75, pièce 02). La figure 31 (p. 40) présente les voies internes du projet, les nouvelles et celles faisant l'objet d'une requalification.

Le quartier est actuellement mal desservi par les transports en commun. La gare la plus proche, La Verrière, est située à 1,7 km à l'ouest du quartier du Bois de l'Étang et ce dernier est desservi par un unique arrêt de bus excentré, situé en limite nord du quartier.

Ce quartier a déjà fait l'objet d'une rénovation urbaine menée de 2008 à 2017 dans le cadre du Programme National de Rénovation Urbaine (PNRU) consistant en la réhabilitation partielle du cadre bâti, en l'aménagement des espaces extérieurs et dans la mise en place des mesures d'accompagnement social. Le quartier a ensuite été retenu comme « Quartier d'Intérêt Régional » en 2015 au titre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain financé par (ANRU). Une convention pluriannuelle de renouvellement urbain ANRU a été signée le 5 décembre 2022. Le protocole de préfiguration signé le 12 avril 2018 affichait l'ambition de « réduire les nuisances environnementales et enfouir à terme les lignes aériennes électriques THT, créer une nouvelle entrée de Ville et de quartier, recomposer une nouvelle trame viaire et créer des espaces publics fédérateurs, redonner au quartier une dimension paysagère, diversifier l'offre de logements par la réalisation de nouveaux programmes immobiliers sur le foncier libéré et améliorer l'habitat existant par des réhabilitations de qualité (SEQUENS, ex-DOMAXIS), renforcer l'offre d'équipements et de services, recomposer et adapter l'offre d'équipements scolaires et sociaux ».

Les objectifs du projet formulés dans l'étude d'impact reprenant la convention ci-dessus sont les suivants (p. 13, pièce 02) :

- en matière de désenclavement :

- désenclaver le quartier en améliorant les liaisons intra- et inter-quartier notamment en direction de la gare de la Verrière et du futur cœur de ville de la zone d'aménagement concerté (Zac) Gare Bécannes et développer un maillage viaire et piéton fonctionnel et qualitatif ;
- retravailler et développer les entrées de ville et de quartier, afin de rendre le quartier plus accessible aux véhicules ;
- accroître la mixité sociale, la diversification de l'offre de logements et monter en gamme les logements sociaux ;

- **en matière de cadre de vie :**

- atténuer les nuisances environnementales en visant l'enfouissement de la ligne électrique très haute tension et la réduction des nuisances sonores en provenance de la voie ferrée et de la RD 58 ;
- mettre en valeur les qualités paysagères du quartier en s'appuyant sur la proximité au sud de l'étang de Noës et des forêts ;
- améliorer l'attractivité du quartier par le renouvellement de l'offre d'équipements, de commerces, d'activités et des espaces publics ;
- résidentialiser les logements sociaux ;
- rationaliser le stationnement privé et public, améliorer la collecte des déchets ;
- réhabiliter l'habitat collectif et les parties communes des résidences du bailleur social SEQUENS ;



Illustration 3 : plan guide du projet : logements neufs (mauve et rose), équipements publics (orange) et immeubles démolis (rouge) avec identification des lots neufs à gauche. (source : Étude d'impact pp. 30 et 76 pièce 02).

La programmation (pp. 18 et 77, EI pièce 02, sauf indication contraire) prévoit :

- la démolition de 212 logements et des box de stationnement;
- la réhabilitation et la résidentialisation de 404 logements SEQUENS avec un nombre de stationnement s'établissant avec un taux compris entre 0,8 et 0,9 place par logement, soit une fourchette entre 320 et 365 places de stationnement ;
- la construction de 236 logements en accession ou locatif privé développant une surface de plancher (SDP) de 15 690 m² ainsi que 240 stationnements privatifs en sous-sol (p. 244, EI, pièce 04) ;
- le réaménagement de 175 stationnements publics à proximité des commerces et lieux culturels et sportifs (p. 244, EI, pièce 04) ;
- l'implantation de locaux vélo en rez-de-chaussée des immeubles ;
- la démolition des écoles existantes et la reconstruction d'un nouveau groupe scolaire comportant une école maternelle et une école primaire sur un même secteur ouest ;
- la démolition et la reconstruction d'un nouveau centre socio-culturel ;
- la création de nouveaux commerces en rez-de-chaussée d'immeubles ;
- le réaménagement des voies de circulation et des entrées du quartier ;
- la requalification de voiries et la création d'une voirie est-ouest et d'un mail;
- l'aménagement d'un parc paysager à l'emplacement des bâtiments démolis ;
- l'aménagement d'une coulée verte et d'un mail ;
- l'enfouissement de la ligne très haute tension.

Le projet prévoit sept lots de logements (B, C, D, E, F, G, H) dont la programmation est détaillée ci-dessous (p. 19, EI pièce 02) :

- Lot B : 46 logements (SDP = 2 850 m²) – logements collectifs ;
- Lot C : 3 logements (SDP = 320 m²) – logements individuels ;
- Lot D : 25 logements (SDP = 2 170 m²) – petit collectif et logements superposés ;
- Lot E : 67 logements (SDP = 4 735 m² dont 460 m² SDP commerces au RdC) - logements collectifs ;
- Lot F : 45 logements (SDP = 3 000 m² dont 970 m² SDP commerces au RdC) - logements collectifs ;
- Lot G : 25 logements (SDP = 2 130 m² dont 630 m² SDP) - logements collectifs ;
- Lot H : 25 logements (SDP = 1 574 m²) – logements collectifs.

L'étude d'impact indique (p. 48, EI, pièce 02) que le planning des travaux s'échelonne de fin 2024 à fin 2031. Ce planning gagnerait à être actualisé considérant la date de l'étude d'impact datée de septembre 2025, est postérieure à la date prévisionnelle de début des travaux (début 2024).

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

L'étude d'impact (p. 52 à p.67) rend compte du travail conséquent réalisé en matière de concertation du public. Celle-ci a démarré dès 2017 et jusqu'en 2019 permettant, dans le cadre d'une démarche volontaire, de recueillir les avis des résidents sur leur cadre de vie et leurs attentes. À l'issue des premières études urbaines, une seconde phase volontaire de concertation menée sur un semestre en 2021, suivie par une concertation réglementaire d'octobre 2021 à février 2022, elle-même suivie par l'inscription du projet dans la convention pluriannuelle ANRU de Saint-Quentin-en-Yvelines, signée le 05/12/2022. Le présent projet a également fait l'objet d'une concertation du 31 mars au 30 mai 2025 au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme.

Plusieurs outils ont été déployés pour mener à bien les concertations : la mise à disposition d'informations sur les sites web des collectivités, d'affichages, d'un registre, l'organisation de réunions publiques, de réunions de travail avec des membres du conseil citoyen, de micro-trottoirs au cœur du quartier, d'ateliers thématiques assortis de publications sur les réseaux sociaux, d'expositions etc. Les retours des habitants sont nombreux (p. 58 à 60), auxquels le porteur de projet apporte des réponses (pp. 63 à 67). Des habitants ont exprimé de multiples opinions s'agissant par exemple d'une crainte d'une augmentation des loyers (p. 64) et une réduction de l'offre de stationnements (p.65), de la nécessité de supprimer les lignes électriques très haute tension (p.63) ou encore de l'importance de lutter contre le bruit en provenance de la voie ferrée en érigeant un mur anti-bruit (p.59).

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- les enjeux sanitaires (le bruit, la pollution de l'air et des sols et les lignes très haute tension (THT)) ;
- l'adaptation au changement climatique.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

L'étude d'impact est claire, structurée et bien illustrée excepté pour les figures qui ne présentent pas suffisamment le nom des rues (EI, Pièce 02). Les thématiques environnementales sont traitées à l'échelle du projet de la Zac mais concernant l'enfouissement des lignes électriques THT, l'étude d'impact aurait dû intégrer également les lignes situées le long de la RD58. Concernant les enjeux bruit et pollution il était attendu une évaluation

tion des effets cumulés du projet avec les émissions engendrées par le doublement du pont de la Villedieu (situé dans le prolongement de la RD58). Ces thématiques sont donc à compléter.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact traite de l'articulation du projet avec le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines notamment en page 108 (pièce 02, fig 68), le règlement d'assainissement et le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine Normandie 2022-2027.

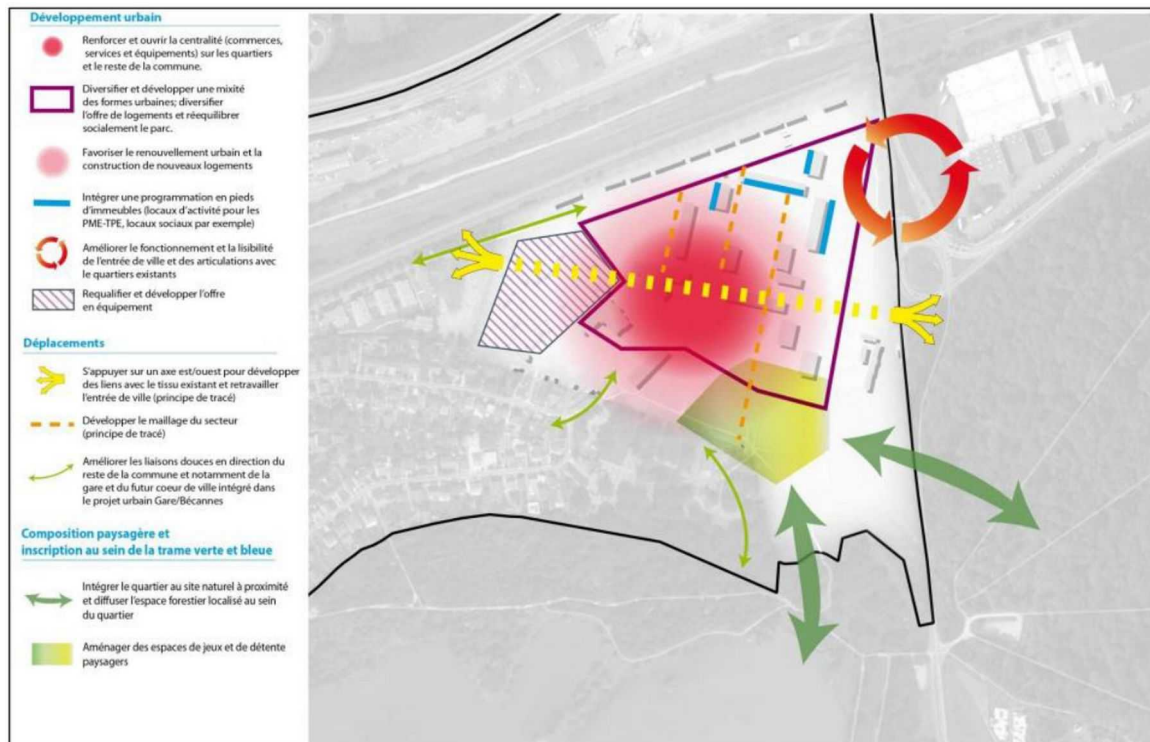


Illustration 4 : Plan de zonage et OAP du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines
(source : p. 108, Etude d'impact, pièce 03)

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'évolution des scénarios d'aménagement de la Zac est motivée par l'amélioration des communications internes au quartier du Bois de l'Étang, d'une part, et avec ses voisins d'autre part, notamment avec le centre-ville de La Verrière ainsi qu'avec la façade d'entrée de ville, coté est.

Les scénarios d'aménagement de la Zac ont aussi varié en fonction du nombre de logements à démolir, qui sont résumés ci-après :

- 2018-2019 : trois scénarios avec de 184 à 340 logements démolis (p. 68, El pièce 02) ;
- 2020 : un scénario avec 710 logements construits et 160 démolis (p.70, El pièce 02) ;

Ce scénario a été abandonné car il augmentait trop fortement la densité et impactait une frange boisée sur la façade est de la Zac : par ailleurs, il exposait de nombreux nouveaux logements à des nuisances (bruit et air) provenant de la RD58.

- 2020-2021 : plusieurs invariants ont été fixés par la maîtrise d'ouvrage et qui se retrouvent dans le projet retenu (p.71, El pièce 02) et qui sont de :
 - ne pas proposer des constructions nouvelles au niveau de la zone boisée au sud et à l'est du quartier ;
 - viser proportion de démolition plus équilibrée avec une fourchette de 212 à 264 logements démolis (de 30 à 40% du patrimoine social du quartier), afin d'atteindre un objectif de déconcentration de logement social ;

- regrouper les équipements publics du quartier ;
- 2021-2023 : plusieurs esquisses proposées aboutissent au scénario actuel d'avril 2024 (p.74, El pièce 02).

L'Autorité environnementale note que le scénario retenu limite le nombre de logements sociaux détruits à 212. Il est noté que l'émission des gaz à effet de serre (GES) correspondant à ce scénario n'a pas fait l'objet d'une analyse en termes de cycle de vie qui aurait donné une image plus précise de l'impact réel du projet sur les émissions de GES.³

L'Autorité environnementale note par ailleurs l'absence d'analyse portant sur les futurs équipements devant recevoir des publics sensibles (groupe scolaire) et la recherche de secteurs exempts de pollutions (pollutions du sol et pollution sonore) pour y privilégier leur implantation.

Concernant l'exposition aux nuisances sonores des futurs habitants des lots F et G au nord de la Zac et en particulier l'aménagement du lot G au nord-est (au croisement de la voie ferrée et de la RD 58), le porteur de projet aurait pu, par exemple, explorer un scénario avec le centre social et culturel côté nord de ce croisement à la place des nouveaux logements.

(1) L'Autorité environnementale recommande de :

- réaliser une analyse de cycle de vie (ACV) du projet ;
- rechercher des secteurs alternatifs exempts de pollutions sonores et de pollutions du sol pour l'implantation d'équipements devant recevoir des publics sensibles (le groupe scolaire) ;
- présenter un scénario évitant l'implantation de nouveaux logements près de la voie ferrée et de la RD 58.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. Enjeux sanitaires

■ Le bruit

³ L'analyse du cycle de vie (ACV) est une méthode standardisée qui répertorie et quantifie les flux physiques de matière et d'énergie tout au long de la vie d'un produit, de sa conception à sa fin de vie, afin d'évaluer son impact environnemental.

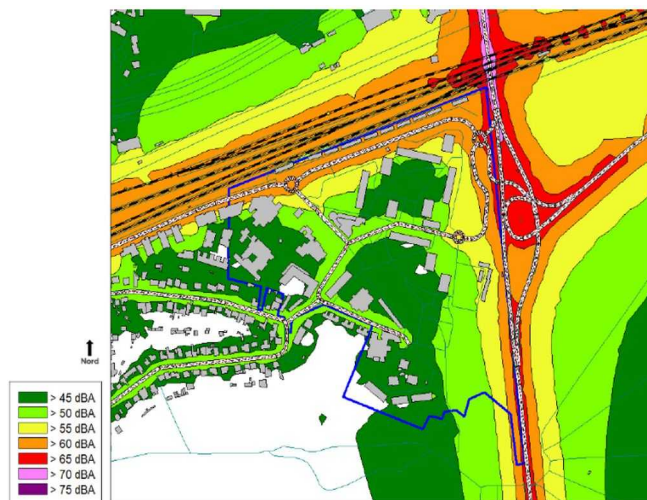
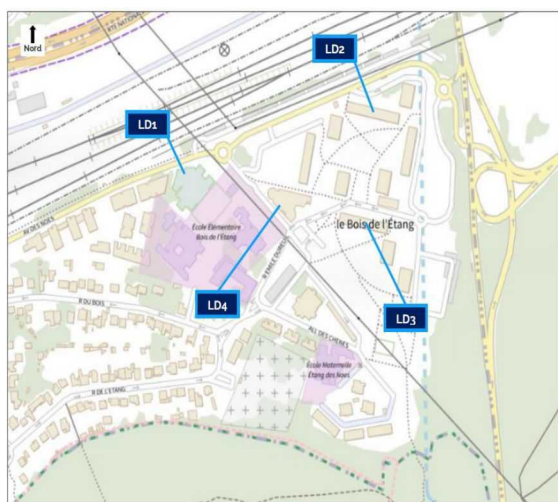


Illustration 5 :

A gauche : points de mesure du bruit in situ à l'état initial (sans projet)

A droite : cartographie sonore issue de la modélisation en dBA à 4m au-dessus du sol – état initial – période 6h-22h
(source : Étude d'impact, pp. 262-263, Etude d'impact, Pièce 03)

L'étude d'impact (pp. 261 à 263, EI pièce 03) présente des mesures de bruit réalisées in situ, sur deux périodes de 24h - les 9 et 10 janvier 2024 -, sur quatre points sur des toitures de bâtiments (LD1, LD2, LD3 et LD 4) dont deux (LD1 - gymnase, avenue des Noës, LD2 immeuble au nord du quartier) situés le long de la voie ferrée. Les niveaux sonores les plus élevés sont relevés au niveau de ces deux derniers points : 57,5 à 59 dB(A) LAeq sur la période 6h-22h, et 49,5 à 52 dB(A) LAeq sur la période 22h-06h.

L'étude d'impact (p. 262) conclut que ces résultats « diurnes » et « nocturnes » restent caractéristiques d'une zone en ambiance sonore modérée, y compris le long des voies bruyantes (la voie ferrée et la RD 58) puisque les niveaux sont inférieurs à 65 dB en période diurne et à 60 dB(A) en période nocturne. Ces seuils font références à l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, qui s'impose aux maîtres d'ouvrage d'infrastructures routières nouvelles ou modifiées et vise à en limiter le niveau sonore. Ils ne concernent pas de fait la création de nouveaux bâtiments à proximité d'infrastructures bruyantes existantes et particulièrement les voies ferrées.

Des modélisations du bruit en tout point du secteur ont été réalisées et présentent (p. 264) l'état initial du site sous forme cartographique, pour la période diurne (6-22h) et nocturne (22-6h). L'intérieur de l'emprise de la Zac est caractérisé par des niveaux inférieurs à 50 dB (A), alors que la façade nord est exposée à des niveaux compris entre 55 et 60 dB(A) avec des secteurs exposés à des valeurs plus fortes comprises entre 60 et 65 dB(A). À nouveau, l'étude d'impact conclut (p. 265, EI, pièce 03) que : « les mesures et la modélisation du secteur d'étude en situation initiale ont permis de déterminer que le secteur d'étude est situé en zone d'ambiance sonore préexistante modérée. »

L'Autorité environnementale estime que l'approche de caractérisation est insuffisante pour plusieurs raisons :

- elle s'appuie uniquement sur la réglementation des routes nouvelles ou modifiée – compte-tenu d'une création de voirie au sein du projet – mais n'intègre pas le classement sonore départemental des infrastructures de transport terrestre, qui vise à protéger les habitants de nouveaux logements situés à proximité d'infrastructures bruyantes existantes. La voie ferrée et la RD 58 sont respectivement classées en catégorie 1 et 2 de ce classement sonore et sont donc identifiées territorialement comme particulièrement bruyantes, et des bâtiments d'habitations sont prévus à 50 m et la voie ferrée et 100 m de la RD58, soit au sein des périmètres de protection donnant lieu à une isolation renforcée ;
- la comparaison entre les valeurs mesurées et modélisées en LAeq et les valeurs de niveau sonores issus des cartes stratégiques de bruit arrêtées pour cette zone (concaténées par Bruitparif) présente des écarts très

importants : les cartes présentées par BruitParif indiquent des niveaux de bruit au droit des façades situées le long de la voie ferrée et de la RD 58 supérieurs à 70 dB Lden (et pouvant atteindre 75 dB Lden) donc bien supérieures aux niveaux modélisés par le maître d'ouvrage qui sont compris entre 60 et 65 dB LAeq. De même, considérant le cœur de la Zac, BruitParif indique des niveaux de bruit compris entre 55 et 65 dB Lden quand la modélisation annonce des niveaux plus faibles compris entre 45 et 50 dB Lden ;

- les pics de bruit ferroviaires n'ont pas été correctement caractérisés : l'étude acoustique présentée en annexe précise (p.14) que le niveau moyen au passage des trains est de 67dB LAeq. Cette caractérisation est insuffisante : elle ne traduit ni du nombre d'occurrences ni des niveaux maximaux réellement au passage des trains.

trafic	Journée	nuIt
routier	53 dBLden	45 dBLnight
ferroviaire	54 dBLden	44 dBLnight
aérien	45 dBLden	40 dBLnight
loisirs	70 dBLAeq24h	

Illustration 6 : Valeurs de référence de l'OMS - source : Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement, 2018

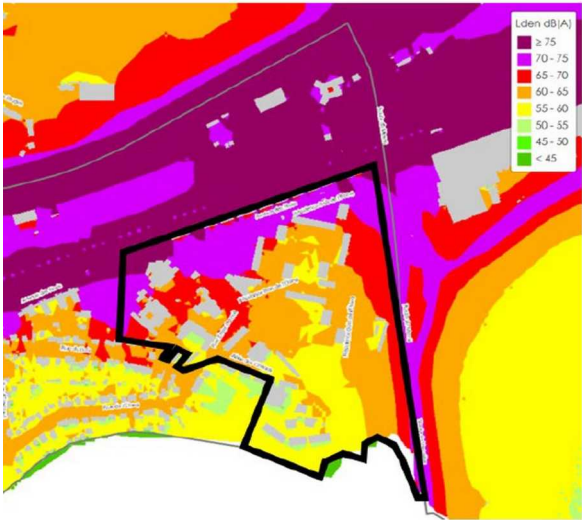


Illustration 7 : Caractérisation du bruit à l'état initial par BruitParif (source : BruitParif)

L'Autorité environnementale ajoute que le secteur ouest du quartier de Bois de l'Étang accueillera un nouveau groupe scolaire, exposé à des niveaux Lden supérieurs à 65dB(A) d'après les cartes stratégiques de bruit. Elle constate l'absence d'étude spécifique d'évaluation des impacts du bruit sur ce public sensible, alors que le bruit a un impact sur les capacités d'apprentissage des enfants puisqu'il est démontré qu'il perturbe les capacité cognitive à mener une tâche d'apprentissage. Elle suggère de développer des mesures d'évitement et de réduction des impacts du bruit en particulier sur ce secteur.

D'après les classements sonores, la voie ferrée et les voies routières au nord-est du site occasionnent des dépassements des valeurs limites réglementaires fixées respectivement à 68dB Lden pour le bruit routier et 73 dB Lden pour le bruit ferroviaire. Les bâtiments de logement existants au sein du secteur de la Zac sont d'ailleurs à ce titre identifié comme points noirs bruit à résorber par l'Anru et l'Ademe⁴.

4 Source : https://data.ademe.fr/applications/pnb_france-entiere-carto-stats. L'Autorité environnementale indique que pour de tels cas de figure critiques « des cofinancements existent apportés par la Région et l'Ademe pour aider les maîtres d'ouvrage concernés (conseils départementaux, Etat,...) à résorber les points noirs prioritaires du réseau francilien national (où les nuisances sont supé-

INDICATEURS DE BRUIT SEUILS DES PNB	LAeq(6H – 22H)	LAeq(22H – 6H)	Lden	Ln
Bruit routier	> 70 dBA	> 65 dBA	> 68 dBA	> 62 dBA
Voie ferrée conventionnelle	> 73 dBA	> 68 dBA	> 73 dBA	> 65 dBA
Cumul voie ferrée/route	> 73 dBA	> 68 dBA	> 73 dBA	> 65 dBA

Seuils retenus pour la détermination des Points noirs du bruit (PNB)

Illustration 8 : Seuils retenus pour la détermination des points noirs du bruit,
source : <https://www.bruitparif.fr/la-reglementation4/>

Bien que l'étude d'impact présente (p. 296) des cartographies de bruit de l'état futur, celles-ci, pour les différentes raisons évoquées précédemment, nécessitent d'être ré-évaluées et complétées pour prendre en compte des indicateurs événementiels¹, des caractérisations en Lden.

L'Autorité environnement constate que le secteur est exposé à des niveaux sonores moyennés dépassant les valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé, qui constitue la référence en matière de santé humaine, pour déterminer l'impact sanitaire du bruit⁵. Ces valeurs sont de 54 dB Lden en journée pour un bruit d'origine ferroviaire et de 53 dB Lden pour un bruit d'origine routière comme rappelées dans le tableau ci-dessous.

L'Autorité environnementale note enfin que le projet ne devrait pas entraîner pas de variation significative de la quantité de trafic dans la zone d'étude (p.248, EI, pièce 04). Ceci peut s'expliquer par le fait que le bilan des démolitions/ réhabilitations et reconstructions fait état d'une augmentation de 24 logements seulement au regard de la situation actuelle. Elle s'interroge néanmoins sur la prise en compte, dans les projections de trafic indiquées par le dossier de l'augmentation de trafic engendré par le doublement du pont de la Villedieu, sans toutefois disposer d'information à ce sujet. Le doublement du pont est en effet susceptible de générer des trafics supplémentaires sur de la RD 58 et d'augmenter les nuisances sonores et les émissions de polluants atmosphériques sur la façade est du projet.

Or, cet aspect n'est pas traité dans la partie de l'étude d'impact (pp. 23 et 24, pièce 05) consacrée à l'évaluation des effets cumulés du projet de Zac avec le projet de doublement du pont La Villedieu. Cette prise en compte du doublement du pont de la Villedieu avait pourtant été demandée dans l'avis de cadrage préalable du 30 décembre 2024 (avis n° ACPIF-2024-013).

En page 304, l'étude d'impact évoque bien « *des solutions acoustiques pour traiter les bâtiments impactés par des infrastructures de transports bruyantes qui sont de deux types : les traitements acoustiques à la source et les traitements acoustiques sur le bâtiment.* » Plusieurs solutions acoustique sont présentées, sans qu'aucune ne soit identifiée comme à mettre en œuvre de manière opérationnelle et obligation, ce qui pose problème particulièrement dans le contexte de dépassement des valeurs limites et de point noir bruit préalablement évoqué. L'étude conclut que:« *Aucune protection acoustique n'est à prévoir pour ce projet dans un contexte réglementaire. Toutefois, des mesures sur les optimisations acoustiques seront envisageables (Cf. 4.5.6.3.2) L'effet brut est positif direct, et permanent. Son niveau est jugé faible* ».

L'Autorité environnementale ne peut souscrire à cette conclusion de l'étude d'impact pour les raisons évoquées ci-dessus, dès lors que ni les dépassements des valeurs limites, ni les démolitions qui entraîneront

rieures à 70dB(A) le jour et 65 dB(A) la nuit et les axes départementaux où les enjeux de santé pour les riverains sont les plus forts. Cela se traduit par la construction de couvertures de routes, la pose de murs anti-bruit, l'utilisation de revêtements routiers plus performant et l'isolation de façades. » (Bruitparif)

5 Permettant de caractériser le bruit ferroviaire : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/20210607%20AVIS%20PICS%20DE%20BRUIT%20FERROVIAIRE%20-%20PDF_0.pdf

une diminution des phénomènes de masques acoustiques (jusqu'à +3 dB en façade des bâtiments pré-existants) n'ont pas été traités.

(2) L'Autorité environnementale recommande de :

- réévaluer et compléter la caractérisation des niveaux de bruit actuels et futurs auxquels sont exposés tous les bâtiments notamment ceux situés le long des voies bruyantes (voie ferrée et RD 58) en tenant compte des pics de bruit ferroviaires et des indicateurs énergétiques moyennés réglementaires (Lden et Lnight), et de justifier les écarts avec les valeurs des cartes stratégiques de bruit ;
- mettre en œuvre une démarche d'évitement et de réduction (par ex. mur anti-bruit) afin de réduire l'exposition aux nuisances sonores des futurs immeubles, y compris fenêtres ouvertes, en prenant en compte les pics de bruit ferroviaires et l'impact des démolitions.

■ **La pollution de l'air**

L'étude d'impact (p. 252) présente, dans le périmètre du projet, des cartes des concentrations annuelles de polluants disponibles sur le site d'Airparif. Les concentrations en dioxyde d'azote et poussières (PM 10, PM 2,5) des voies (avenues des Noës au nord et RD 58 à l'est) sont inférieures à la valeur limite sur l'ensemble de la zone d'étude et de l'ordre de l'objectif de qualité (9 µg/m³) mais elles sont supérieures à la valeur recommandée par l'OMS.

Une campagne de mesures in situ a également été réalisée du vendredi 19 janvier au jeudi 1^{er} février 2024. Les résultats (p. 256) confirment les données cartographiques de Airparif notamment la zone proche de la RD 58. Si l'ensemble des paramètres poussière (PM 2,5 et PM 10) et NO₂ respectent les valeurs limites, elles ne respectent pas les valeurs de l'OMS.

L'étude d'impact (p. 250, EI, pièce 04) conclut que l'impact du projet sur les émissions atmosphériques peut être considéré comme négligeable : « A l'horizon 2035, la mise en place du projet n'entraîne pas de variation significative des émissions, leur diminution est inférieure à 1 % en moyenne en comparaison à la situation « fil de l'eau. Ce résultat est conforme à la variation de la quantité de trafic sur la zone d'étude (diminution inférieure à 1 %). »

L'Autorité environnementale note que cette conclusion se base sur des trafics futurs équivalents aux actuels trafics sur l'ensemble du site. Toutefois, comme indiqué précédemment dans le paragraphe relatif à la pollution sonore, elle relève l'absence de prise en compte par l'étude d'impact de l'augmentation du trafic sur la RD58 en lien avec le doublement du pont de la Villedieu et ses répercussions sur la qualité de l'air sur la façade est du projet.

(3) L'Autorité environnementale recommande de :

- évaluer l'impact sur les émissions de polluants atmosphériques émanant de la RD 58 de l'augmentation du trafic liée au doublement du pont de la Villedieu ;
- proposer des mesures ERC pour prendre en compte l'exposition aux pollutions des logements qui seront implantés en façade nord et est du site du projet.

■ **La pollution des sols**

Les enjeux de la pollution des sols ne sont traités que très partiellement. L'étude d'impact (pp. 59 à 64, EI, pièce 03) présente certes un diagnostic des sols fondé sur différentes études et investigations in situ. Le sol sur l'emprise du projet est susceptible de comporter des pollutions, en lien avec : des remblais, la pratique de la

mécanique de rue⁶ ayant déversé des huiles usagées, la présence de deux transformateurs, des incendies et d'anciens épandages de boues. La présence d'un pipeline est susceptible par ailleurs d'engendrer des pollutions accidentelles en cas de travaux. De fait les investigations ont identifié des pollutions aux métaux (plomb, chrome, molybdène), en hydrocarbures, en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Plusieurs cartes indiquent la localisation des points de sondage. Le porteur de projet y indique les voies de traitement notamment en installation de stockage de déchets inertes (figure ci-après).

En phase exploitation, pour le porteur de projet (p. 169, EI, pièce 04), « les risques sanitaires sont nuls » car il prévoit :

- au point T17, d'utiliser un revêtement en enrobé empêchant tout contact direct au droit de l'impact en hydrocarbures mis en évidence, et un risque minime en T101 (zone uniquement de passage) ;
- aux points T101 et T17, d'évacuer ou de recouvrir les terres ;

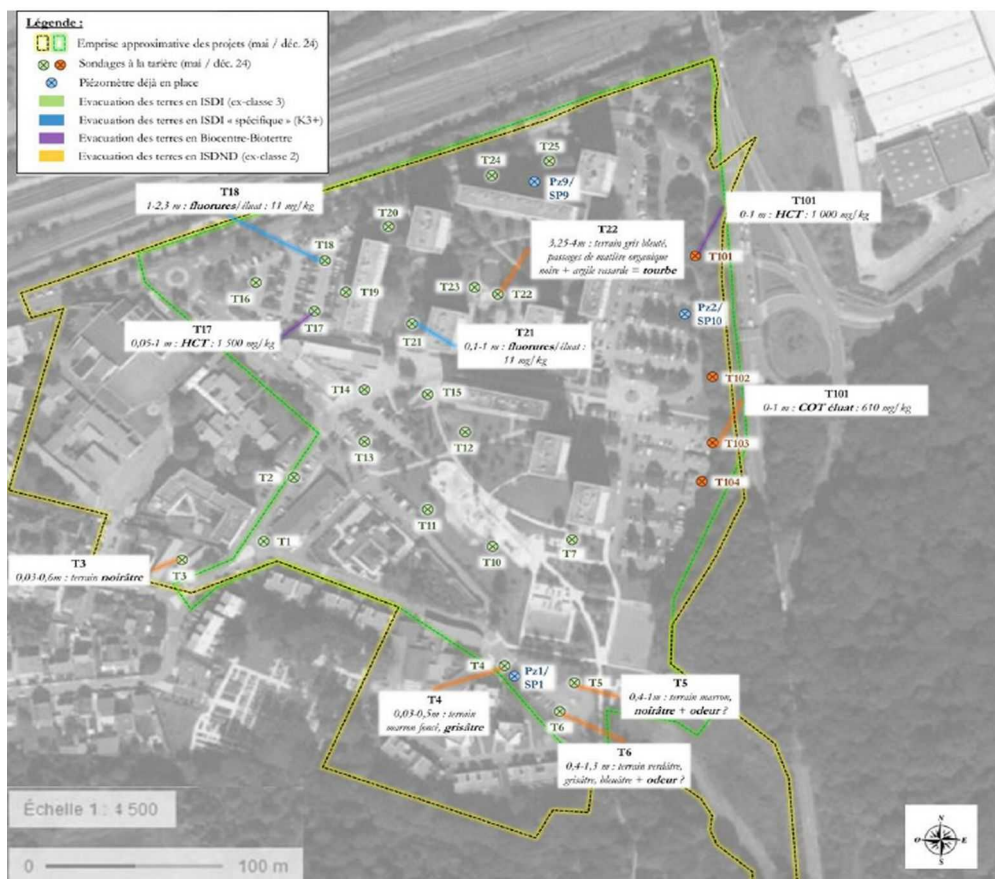


Illustration 9 : Carte d'implantation des sondages sur le site du projet
(source : p. 64, Étude d'impact, pièce 03)

Par ailleurs, en l'absence de quantification de composés volatils, la voie d'exposition par contact indirect (inhalation) n'a pas été retenue. Et enfin, en l'absence de potager ou de jardins familiaux dans le cadre du projet, le risque d'ingestion n'a pas été retenu.

L'étude d'impact conclut alors (p. 169, EI, pièce 04) que : « l'effet brut du projet sur la gestion des risques de pollution du sol et du sous-sol en phase d'exploitation est neutre. » et « aucune mesure spécifique n'est requise compte tenu de l'absence d'effets ». Et enfin (p. 171, EI, pièce 04) : « L'effet résiduel du projet sur la gestion des risques de pollution du sol et du sous-sol en phase d'exploitation est nul. »

⁶ La mécanique de rue désigne les réparations ou les entretiens de véhicules qui sont effectués sur l'espace public ou dans des lieux non autorisés.

L'Autorité environnementale note que certains secteurs de la Zac n'ont jamais fait l'objet d'investigations in situ comme les secteurs situés à l'est et au sud-ouest tous deux concernés par des publics sensibles. Le secteur est concerne notamment le parc et les espaces de jeux pour les enfants tandis que le secteur sud-ouest est concerné par l'implantation du groupe scolaire (une école maternelle et une école primaire).

L'Autorité environnementale demande donc que les investigations soient poursuivies, en particulier sur les secteurs devant accueillir des personnes sensibles (groupe scolaire et espaces de jeux du parc) afin de garantir la compatibilité du sol et du sous-sol avec, d'une part, la sécurité des salariés en phase chantier et, d'autre part, avec les usages futurs en phase exploitation.

Il est de plus demandé que soient réalisés un plan de gestion ainsi qu'une étude quantitative des risques sanitaires (EQRS) assortie d'une analyse des risques résiduels (ARR) « prévisionnelle et validée », se basant sur des analyses de fonds de fouilles (à la base des zones excavées suite à dépollution mécanique ou réalisation des fondations et des sous-sols).

(4) L'Autorité environnementale recommande de :

- poursuivre les investigations de pollution des sols, dans les secteurs est et sud-ouest devant accueillir des populations sensibles (crèches et écoles, secteurs de jeux du parc) ;
- mettre en œuvre les mesures de vérification et de suivi des risques sanitaires et résiduels et de mettre en place un plan de gestion en vue de garantir la compatibilité des sites avec l'accueil d'usages sensibles au titre de la circulaire du 8 février 2007.

■ Les lignes électriques à très haute tension



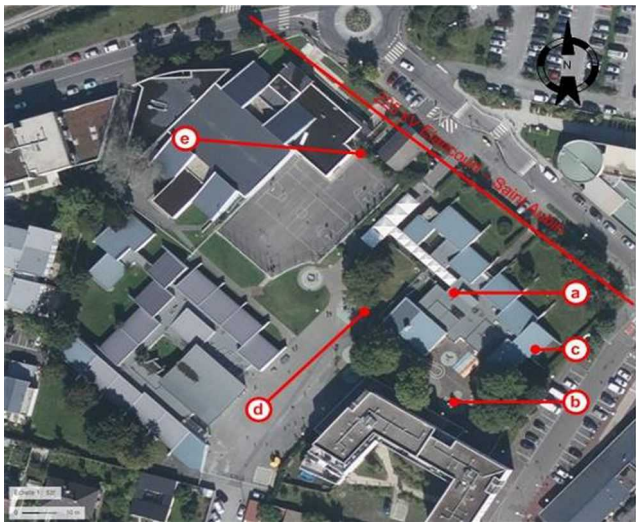
Illustration 10 : Implantation des servitudes d'utilité publique sur le site du projet : lignes THT, gazoduc et oléoduc (source : p. 208, Étude d'impact, pièce 03)

Le projet prévoit l'enfouissement des lignes électriques THT qui traversent actuellement le site en aérien. Cette opération, d'après l'étude d'impact (p. 207, pièce 03), est portée par RTE et concerne deux lignes :

- la liaison à 63 kV Elancourt-Mérantais, qui passe le long de l'avenue des Noës au nord du quartier du Bois de l'Étang ;
- les liaisons Elancourt-Saint Aubin et Elancourt – Villejust Z Montjay, à 225 kV chacune, posées sur un support commun, qui traverse le quartier du Bois de l'Étang du nord-ouest au sud.

Même si les lignes électriques haute tension sont enterrées, leurs champs électromagnétiques subsistent en partie (p. 204, EI, Pièce 04). L'enfouissement permet de libérer du foncier en particulier les emprises foncières pour la réalisation des îlots E, F, B et H (p. 204, EI, Pièce 04).

Des mesures du champ électromagnétique (CEM) émis par cette ligne avant enfouissement ont été réalisées. Des points de mesures complémentaires ont aussi été installés sur l'emprise foncière de l'école pour évaluer l'exposition des élèves aux CEM. La figure suivante localise les points de mesures complémentaires. Les résultats indiquent une valeur maximale relevée de 0.58 μ T pour le champ magnétique 50 Hz. Cette valeur est d'après l'étude d'impact 500 fois inférieure au niveau de référence de la recommandation. Les valeurs au droit de l'école sont inférieures ou égales à 0,20 μ T – voir l'illustration 12. L'étude d'impact conclut qu'à l'état initial (avant l'enfouissement de la ligne) toutes les valeurs mesurées sont donc conformes aux niveaux de référence fixés par la recommandation 1999/519/CE.



repérage	localisation du point de mesure	Heure	Valeur mesurée CM50	rapport de la valeur mesurée par rapport au niveau de référence
a	dans l'école maternelle du bois de l'étang	10:32	0.05 μ T	2000 fois inférieur
b	dans la cour de l'école côté Toboggan	10:36	0.01 μ T	10000 fois inférieur
c	Dans la salle de classe n°2 de l'école	10:41	0.10 μ T	1000 fois inférieur
d	dans la cour de l'école élémentaire côté jeux	10:46	0.01 μ T	10000 fois inférieur
e	sur le terrain de basket de l'école élémentaire	10:49	0.20 μ T	500 fois inférieur

Illustration 11 : Résultats des mesures du CEM sur les points de mesures complémentaires au droit du futur groupe scolaire (source : p. 311, Etude d'impact, pièce 04)

L'Autorité environnementale rappelle qu'elle avait demandé dans son cadrage préalable du 30 décembre 2024, que les résultats de l'étude soient aussi comparés à l'instruction du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme ainsi qu'aux valeurs retenues par l'Anses. Cette analyse est malheureusement absente de l'étude d'impact. Ces références demandent :

« d'éviter, dans la mesure du possible, de décider ou d'autoriser l'implantation de nouveaux établissements sensibles (hôpitaux, maternités, établissements accueillant des enfants tels que crèches, maternelles, écoles primaires, etc.) dans les zones qui, situées à proximité d'ouvrages THT, HT, lignes aériennes, câbles souterrains et postes de transformation ou jeux de barres, sont exposées à un champ magnétique de plus de 1 μ T, cette valeur, appliquée en bordure de zone de prudence, apparaissant globalement compatible avec la valeur d'exposition permanente des occupants de bâtiments sensibles de 0,4 μ T ».

L'Autorité environnementale souligne toutefois que les valeurs au droit de l'école ne dépassent pas cette limite de 0,40 μ T.

L'étude d'impact (p. 28, EI, Pièce 04) mentionne également un enfouissement « de lignes haute tension le long de la RD58, en dehors du périmètre du quartier ». L'Autorité environnementale note toutefois l'absence d'analyse des éventuels impacts sanitaires de l'enfouissement de cette ligne THT le long de la RD58 notamment au regard des immeubles voisins. Ceci avait pourtant été demandé dans le cadrage préalable de la MRAe en date du 30 décembre 2024, compte tenu notamment de la faible distance séparant la ligne THT des immeubles du

quartier Bois de l'Étang situés le long de la façade est. La raison invoquée par le porteur de projet (p.28, EI pièce 04) que la ligne HTH se site en dehors du périmètre du projet n'est pas recevable.

L'étude d'impact (p. 28, EI, Pièce 04) mentionne également un enfouissement « de lignes haute tension le long de la RD58, en dehors du périmètre du quartier ». L'Autorité environnementale note toutefois l'absence d'analyse des éventuels impacts sanitaires de l'enfouissement de cette ligne THT le long de la RD58 notamment au regard des immeubles voisins. Ceci avait pourtant été demandé dans le cadrage préalable de la MRAe en date du 30 décembre 2024, compte tenu notamment de la faible distance séparant la ligne THT des immeubles du quartier Bois de l'Étang situés le long de la façade est. La raison invoquée par le porteur de projet (p.28, EI pièce 04) que la ligne HTH se site en dehors du périmètre du projet n'est pas acceptable.

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- analyser l'impact de l'enfouissement de la ligne THT le long de la RD 58 sur les logements réhabilités et nouvellement construits compte tenu de la faible distance les séparant ;
- mettre en œuvre et assurer le suivi des plans de contrôle et de surveillance des champs électromagnétiques des lignes THT enterrées.

3.2. L'adaptation au changement climatique

■ Les énergies renouvelables

L'étude d'impact (p. 320, EI, pièce 04) présente plusieurs solutions viables et durables à sélectionner en suivant la méthode EnR'Choix de l'ADEME en ce qui concerne les énergies renouvelables. Le raccordement au réseau de la Verrière est en cours d'étude. Mais d'autres sources sont proposées sans que l'étude d'impact ne conclut à ce stade telles que la récupération de chaleur sur les eaux usées en pied de bâtiment, la géothermie, le solaire thermique à privilégier sur les toitures des logements collectifs, le bois-énergie et le solaire photovoltaïque.

■ Le bilan carbone

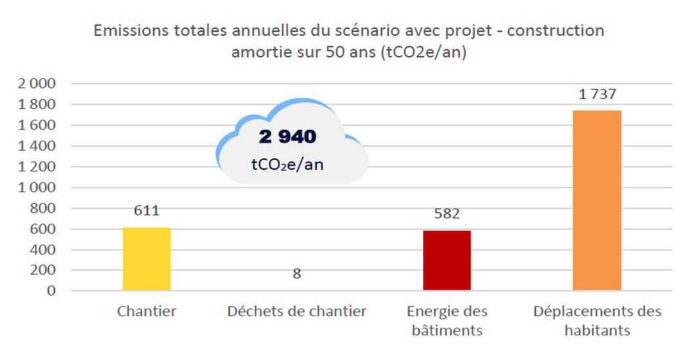


Illustration 12 : Émissions annuelles de GES « Avec Projet » avec les émissions de la démolition/construction/réhabilitation amorties sur 50 ans (source : p. 322, Étude d'impact, pièce 04)

Le bilan carbone du projet a été évalué. Le projet va émettre environ 2 940 tCO₂e/an considérant les phases suivantes (p. 321, EI partie 04) :

- 2 320 tCO₂e par an pour la phase d'exploitation (la vie du quartier) ;
- 30 960 tCO₂e pour la phase chantier (amorties en 50 ans),

L'Autorité environnementale note, sur la base du bilan annuel des émissions de GES, que l'un des postes non négligeable émettant des GES est celui de la construction, lequel intègre les démolitions (démolitions d'im-

meubles et de box). Il aurait été intéressant de connaître la part relative aux seules démolitions et de proposer un scénario qui favorise davantage la réhabilitation plutôt que la démolition.

L'Autorité environnementale note que l'un des postes le plus émetteur de GES est celui des mobilités en lien avec l'usage de la voiture. Elle souligne par conséquent l'importance de développer les réseaux de bus et de les rendre attractifs au droit du projet. Elle souligne aussi l'utilité de maintenir des stationnements pour les habitants pour leur permettre de stationner leur voiture en journée (cf p13, le paragraphe sur l'enclavement et les mobilités).

(6) L'Autorité environnementale recommande de développer le réseau de lignes de bus reliant le quartier aux gares les plus proches.

(7) L'Autorité environnementale recommande d'estimer la part du bilan carbone relative à la phase de démolition

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

L'Autorité environnementale rappelle que, conformément au IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 03/12/2025

Siégeaient :

Isabelle BACHELIER-VELLA, Florence BRILLAUD-CLAVERANNE, Guillaume CHOISY, président par intérim, Stéphane COMBES, Philippe GRALL, Antoine GREZAUD, Jacques REGAD et Tony RENUCCI.

ANNEXE

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de : - réaliser une analyse de cycle de vie (ACV) du projet ; - rechercher des secteurs alternatifs exempts de pollutions sonores et de pollutions du sol pour l'implantation d'équipements devant recevoir des publics sensibles (le groupe scolaire) ; - présenter un scénario évitant l'implantation de nouveaux logements près de la voie ferrée et de la RD 58.....12
- (2) L'Autorité environnementale recommande de : - réévaluer et compléter la caractérisation des niveaux de bruit actuels et futurs auxquels sont exposés tous les bâtiments notamment ceux situés le long des voies bruyantes (voie ferrée et RD 58) en tenant compte des pics de bruit ferroviaires et des indicateurs énergétiques moyennés réglementaires (Lden et Lnight), et de justifier les écarts avec les valeurs des cartes stratégiques de bruit ; - mettre en œuvre une démarche d'évitement et de réduction (par ex. mur anti-bruit) afin de réduire l'exposition aux nuisances sonores des futurs immeubles, y compris fenêtres ouvertes, en prenant en compte les pics de bruit ferroviaires et l'impact des démolitions.....16
- (3) L'Autorité environnementale recommande de : - évaluer l'impact sur les émissions de polluants atmosphériques émanant de la RD 58 de l'augmentation du trafic liée au doublement du pont de la Villedieu ; - proposer des mesures ERC pour prendre en compte l'exposition aux pollutions des logements qui seront implantés en façade nord et est du site du projet.....16
- (4) L'Autorité environnementale recommande de : - poursuivre les investigations de pollution des sols, dans les secteurs est et sud-ouest devant accueillir des populations sensibles (crèches et écoles, secteurs de jeux du parc) ; - mettre en œuvre les mesures de vérification et de suivi des risques sanitaires et résiduels et de mettre en place un plan de gestion en vue de garantir la compatibilité des sites avec l'accueil d'usages sensibles au titre de la circulaire du 8 février 2007.....18
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - analyser l'impact de l'enfouissement de la ligne THT le long de la RD 58 sur les logements réhabilités et nouvellement construits compte tenu de la faible distance les séparant ; - mettre en œuvre et assurer le suivi des plans de contrôle et de surveillance des champs électromagnétiques des lignes THT enterrées.....20
- (6) L'Autorité environnementale recommande de développer le réseau de lignes de bus reliant le quartier aux gares les plus proches.....21
- (7) L'Autorité environnementale recommande d'estimer la part du bilan carbone relative à la phase de démolition.....21