



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délégué
sur le projet d'ensemble immobilier « Haut du
Roy »
Sarcelles (95)**

N° 011789/A P
du 17/04/2026



Figure 1: vue du site depuis le sud-est, au niveau de la passerelle vélo surplombant la voie ferrée (source : IPR)

Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet d'ensemble immobilier « Haut du Roy », situé à Sarcelles (Val d'Oise), porté par ICADE. Il analyse notamment la qualité de son étude d'impact. Il est émis dans le cadre d'une procédure de demande de permis de construire.

Ce projet vise, sur une friche de 5 ha en milieu urbain, à réaliser une résidence intergénérationnelle de 120 logements, deux immeubles de logements (au nombre de 50), de 47 maisons individuelles, un équipement et trois maisons destinés à accueillir des personnes autistes, et 350 m² de commerces. Il inclut l'aménagement d'une voirie, de 160 places de stationnement, d'un jardin central en cœur d'îlot, et d'autres espaces verts sur les franges du site.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale concernent :

- la biodiversité ;
- la multi-exposition au site aux pollutions (bruit des transports, pollution de l'air et des sols).

Dans son avis, l'Autorité environnementale recommande notamment :

- de justifier la proportionnalité des investigations naturalistes aux enjeux écologiques du site, en termes notamment de pression d'observation de certains groupes d'espèces (oiseaux nicheurs, chauves-souris, amphibiens, orthoptères, etc.), et d'approfondir l'étude des impacts du projet sur la biodiversité (justification de l'hypothèse de report des espèces vers des milieux alentours), ainsi que les mesures d'évitement et de réduction présentées (encadrement strict du calendrier des travaux, prise en compte effective des continuités écologiques régionales et intercommunales) ;
- d'actualiser en totalité l'étude acoustique, concernant d'une part l'état initial (justification de la durée de la campagne de mesures, détermination de l'indicateur Lden, interprétation de l'écart entre les résultats et les avec les données de Bruitparif, modélisation du bruit cumulé routier / ferroviaire / aérien), et d'autre part, les mesures de réduction de l'exposition des futurs usagers du projet au bruit des transports.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après.

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
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.....	9
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	9
2. L'évaluation environnementale.....	9
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	10
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	12
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	12
3.1. Biodiversité.....	12
3.2. Pollution des sols.....	16
3.3. Déplacements des usagers et trafic routier.....	17
3.4. Pollutions des transports.....	17
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

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

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

* * *

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 ville de Sarcelles pour rendre un avis sur le projet d'ensemble immobilier « Haut du Roy », porté par la SNC IP1R, situé à Sarcelles (Val d'Oise) et sur son étude d'impact datée de Novembre 2025.

Le projet est soumis à un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 b du tableau annexé à cet article). Il a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale du préfet de la région Île-de-France n°DRIAT-SCDD-2025-031 du 12 février 2025.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 18 février 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. L'ARS a apporté sa contribution le 4 mars 2025.

Conformément à sa délibération du 9 août 2023 régissant le recours à la délégation en application de l'article 3 de son règlement intérieur, l'Autorité environnementale d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 11 mars 2026 à Isabelle BACHELIER-VELLA la compétence à statuer sur le projet d'ensemble immobilier « Haut du Roy ».

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui, et en prenant en compte les réactions et suggestions des membres de l'Autorité environnementale consultés, la délégataire rend l'avis qui suit.

La délégataire 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.

-
- 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 (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).
 - 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 » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement)

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.

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

ERC	Éviter, Réduire, Compenser
ISDI	Installations de Stockage de Déchets Inertes
L10-L50-L90	Niveau sonore dépassé 10 - 50 - 90 % du temps de mesure
Laeq	Niveau sonore équivalent continu
Laeq 1s	Niveau sonore équivalent sur 1 seconde
LASmax	Niveau sonore maximal pondéré A (pic sonore)
Lden	Niveau sonore jour-soir-nuit (indicateur acoustique)
NO2	Dioxyde d'azote (polluant atmosphérique)
OAP	Orientation d'Aménagement et de Programmation
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
pm 10	Particules fines de diamètre inférieur à 10-2,5 µm
pm 2,5	
PLU	Plan Local d'Urbanisme
Sdrif	Schéma Directeur de la Région Île-de-France
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Écologique
TVB	Trame Verte et Bleue
UVP	Unité de Véhicule Particulier (mesure de trafic)

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet s'implante sur la commune de Sarcelles dans le département du Val-d'Oise (60 000 habitants, à 15 km au nord de Paris), au lieu-dit « La Prairie du haut du Roi ». Le site, une friche de 5 hectares, est ceinturé par le cours d'eau « Le Petit Rosne », par des espaces verts et quelques habitations (au nord), par la voie ferrée Paris Lille / RER D puis la vallée du Petit Rosne (à l'est), et par des équipements et des zones résidentielles (au sud et à l'ouest).

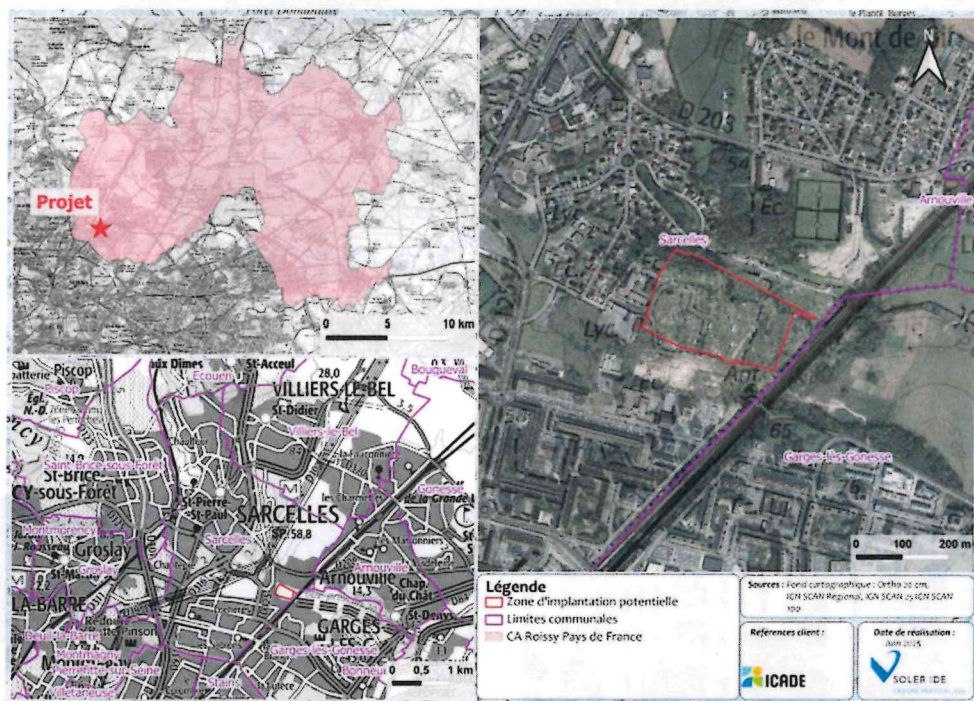


Figure 2: plans de situation (EI, figure 8)

Le projet prévoit la réalisation d'une résidence intergénérationnelle de 120 logements, de deux immeubles de logements (au nombre de 50), de 47 maisons individuelles, d'un équipement et de trois maisons destinés à accueillir des personnes autistes, et de 350 m² de commerces. Il inclut l'aménagement d'une voirie, de 160 places de stationnement, d'un jardin central en cœur d'îlot, et d'autres espaces verts sur les franges du site.

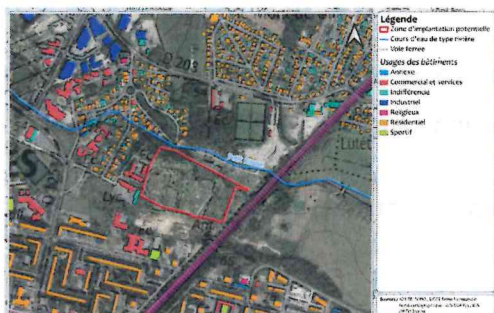


Figure 3: usage des bâtiments dans l'environnement proche (EI, figure 230)



Figure 4: vue aérienne et périmètre du projet (EI, figure 6)

- la multi-exposition au site aux pollutions (bruit des transports, pollution de l'air et des sols).

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact est de faible qualité, notamment en ce qui concerne les enjeux environnementaux prégnants du projet et l'état initial est insuffisant (pression d'observation des espèces sauvages, modélisation du bruit). Ce projet a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale après examen au cas par cas (Décision n°DRIEAT-SCDD-2025-031 du 12 février 2025). Si certaines prescriptions sont prises en compte (analyse des impacts sur les milieux naturels, gestion de la phase chantier et de ses impacts), d'autres ci-après détaillées restent à mettre en œuvre :

- mise en œuvre d'une démarche « éviter, réduire, et, le cas échéant, compenser » de qualité concernant les enjeux biodiversité ;
- analyse des impacts sanitaires liés à l'exposition des habitants à la pollution sonore, et définition de mesures d'évitement et de réduction adaptées.

Les mesures in situ du bruit et de la qualité de l'air ont été réalisées hors du site. En effet, selon l'étude d'impact, le site n'était pas accessible en raison de l'occupation illégale de ce dernier par des jardins potagers. Néanmoins, les investigations naturalistes ont été réalisées sur le site, y compris en mai et juillet 2025, donc au cours des mois qui précèdent et succèdent aux campagnes de mesures air / bruit (juin 2025). L'étude d'impact ne justifie pas la raison pour laquelle le bureau d'études naturaliste a eu accès au site, mais pas les bureaux d'études air / bruit. De plus, les études air / bruit n'évaluent pas les biais induits par la localisation hors site des points de mesures (c'est-à-dire l'écart potentiel entre les mesures réelles hors site et les valeurs théoriques sur le site).

(1) L'Autorité environnementale recommande:

- de justifier la raison pour laquelle les bureaux d'études air/bruit n'ont pas eu accès au site ;
- d'évaluer les biais induits par la localisation hors site des points de mesures air / bruit (écart potentiel entre les mesures réelles hors site et les valeurs théoriques sur le site) et corriger en conséquence les études.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le Sdrif-e prévoit de sanctuariser l'armature verte dans le secteur du projet, et d'y créer ou d'étendre un espace vert d'intérêt régional de plus de 5 ha. L'étude d'impact estime que « l'opération apparaît en cohérence » avec ces orientations (EI, p255), compte-tenu notamment de l'aménagement d'espaces verts dans le cadre du projet (exemple : le jardin central). L'Autorité environnementale estime cependant que l'artificialisation nette induite par le projet (sur 23 000 m²) va à l'encontre de ces orientations. Le projet va artificialiser l'armature verte du Sdrif, au lieu de la sanctuariser, et va ainsi compromettre la possibilité de créer un espace vert public de cinq hectares dans le secteur.

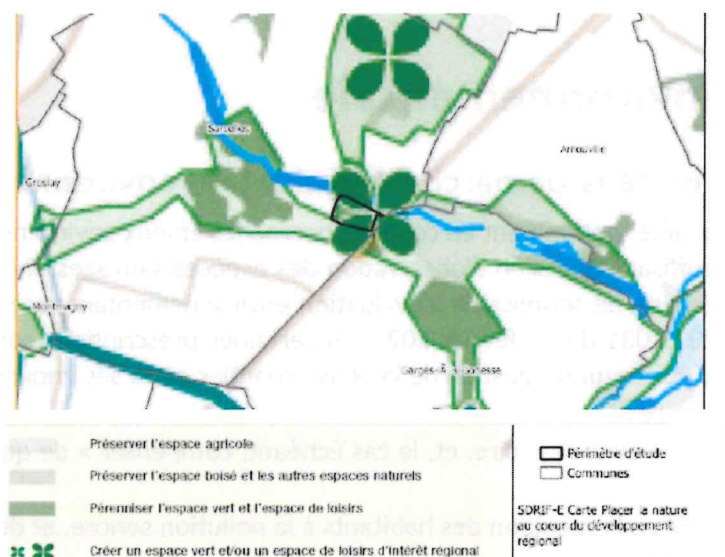


Figure 8: Situation du projet / au Sdrif : placer la nature au cœur du développement régional (EI, figure 212)

Dans le plan local d'urbanisme (PLU) de Sarcelles, le site est classé en UG (zone urbaine d'habitat individuel), et AUc (zone à urbaniser). Il fait également partie du périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Le Haut du Roy ». Cette OAP encadre sur son périmètre, un projet urbain mixte (220 logements, extension d'une école, résidence inclusive), et en cadre la configuration urbaine (voirie, hauteurs bâties), ainsi que la prise en compte de certains enjeux environnementaux (TVB, eaux pluviales, bruit, etc.). Le périmètre de l'OAP est plus large que celui du projet. Sur l'emprise du projet, l'OAP prévoit notamment de réaliser du logement et d'aménager l'espace vert central et la trame verte périphérique.

La commune de Sarcelles a engagé en 2024 une procédure de modification simplifiée n°3 de son PLU, visant notamment à ouvrir à l'urbanisation dans le règlement graphique le secteur de l'OAP (passage de UG / AUc à UA). Un dossier de demande d'examen au cas par cas a été déposé auprès de la MRAe en 2024. L'Autorité environnementale a ensuite rendu un avis conforme en date du 30 octobre 2024, concluant à la nécessité de réaliser une évaluation environnementale de cette procédure. Selon l'étude d'impact, cette évaluation environnementale est en cours d'élaboration et devrait être déposée auprès des services de l'Etat « mi-octobre » (a priori, 2025). Or, L'Autorité environnementale n'a pas été saisie sur cette procédure qui pourrait par ailleurs être incompatible avec le Sdrif, compte-tenu des remarques précédentes.

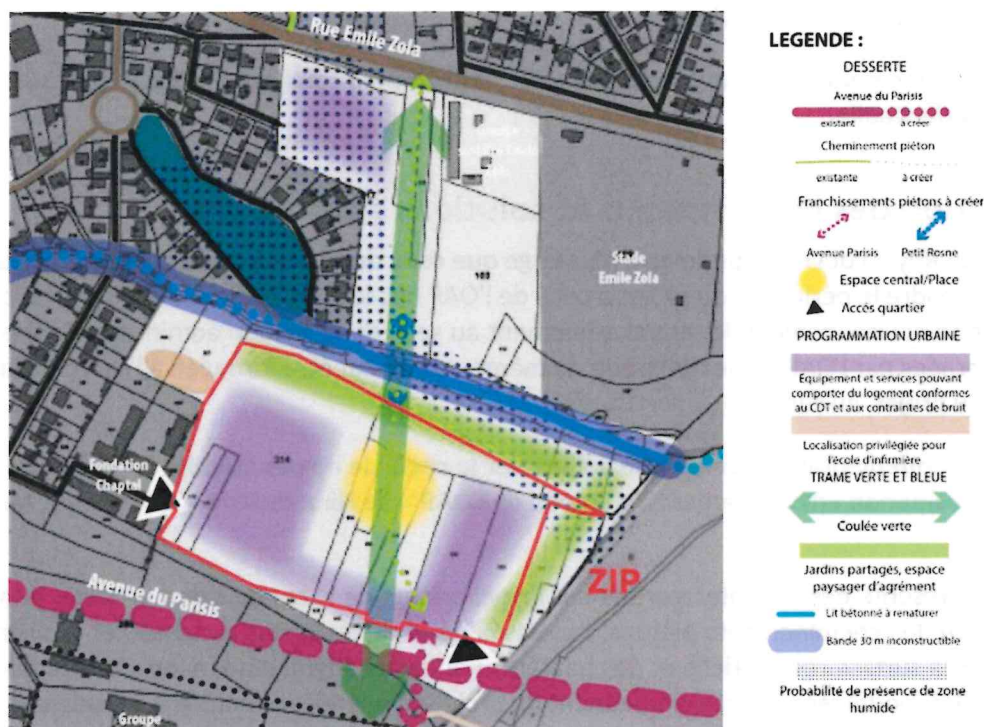


Figure 9: OAP du Haut du Roy (figure 213)

(2) L'Autorité environnementale recommande à la commune de Sarcelles, de démontrer la compatibilité

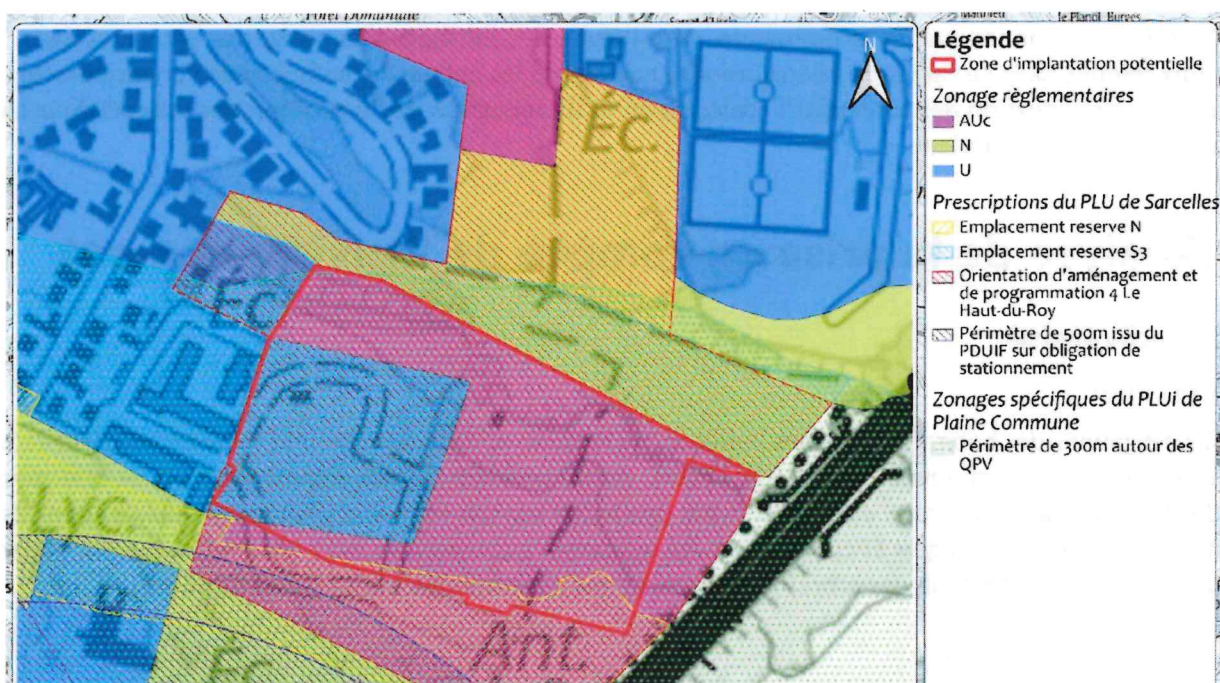


Figure 10: extrait du règlement graphique du PLU (EI, figure 214)

de la procédure de modification simplifiée n°3 de son PLU avec le Sdrif, qui prévoit dans le secteur du projet, de sanctuariser l'armature verte et de créer un espace vert public de plus de cinq hectares.

Dans le cadre du plan d'exposition au bruit (PEB) de Roissy-Charles-de-Gaulle, la zone C est considérée comme une zone de bruit modéré. A l'intérieur de cette zone, les constructions individuelles sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur urbanisé, desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'ac-

croissent que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur. Dans le cas d'espèce, le secteur n'est pas urbanisé, car classé en zone AU dans le PLU en vigueur.

(3) L'Autorité environnementale recommande d'étudier et justifier la compatibilité du projet avec le PEB de Roissy-Charles-de-Gaulle.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'OAP « Le Haut du Roy » couvre un périmètre plus large que celui du projet. L'étude d'impact ne justifie pas le choix de ne pas étendre le périmètre du projet à celui de l'OAP (ici, le « *périmètre du projet* » est considéré au sens de l'évaluation environnementale, et pas seulement au sens de la gestion administrative des différentes opérations concernées par l'OAP). Une remarque du même ordre peut être formulée à l'égard de la bande AUC qui jouxte celle du projet, au sud.

(4) L'Autorité environnementale recommande de justifier le choix de ne pas étendre le périmètre du projet, au sens de l'évaluation environnementale, à celui de l'OAP « Le Haut du Roy » et à la zone AU jouxtant le site au sud.

L'étude d'impact présente des variantes portant sur l'amélioration de la composition urbaine, dont le plan de circulation routière, les cheminements piétons, l'accessibilité PMR, les pistes cyclables, et la distribution des espaces verts, sur la surface résidentielle et des hauteurs bâties (en augmentation lors de l'étude de l'une des variantes), et sur les modalités d'approvisionnement du projet en énergie. Néanmoins, l'étude des variantes et les choix retenus ne visent pas à réduire l'exposition au bruit ferroviaire et aérien, à réduire l'artificialisation des sols, et à mieux prendre en compte les continuités écologiques traversant le site (en jouant sur la localisation, l'emprise, et l'orientation des constructions et/ou aménagements).

(5) L'Autorité environnementale recommande, dans l'étude des solutions alternatives au projet, et dans les choix retenus dans ce cadre, de mieux prendre en compte les enjeux de limitation de l'artificialisation des sols, de préservation des continuités écologiques, et de réduction de l'exposition des usagers du projet au bruit ferroviaire et aérien.

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

3.1. Biodiversité

■ État initial

Des investigations des habitats, des zones humides, de la faune et de la flore ont été réalisées en 2024 et 2025 (août, novembre, janvier, février, mars, mai, juillet), sur un périmètre élargi englobant le site et une zone au nord-est. Le périmètre du projet est constitué par une friche sur sols remaniés (dont des remblais apportés sur le site), où des jardins potagers et cabanes ont été implantés à compter de 2019 (EI, p.157 à p.159), et par les franges d'un petit boisement, des arbres / arbustes, et une zone humide, sur sa partie Nord-est.



Figure 11: prises de vue réalisées sur le site (EI, figure 227)

L'aire d'étude accueille 124 espèces floristiques dont deux rares en Île-de-France, sept espèces de lépidoptères (papillons, etc.), trois espèces d'orthoptères (sauterelles, etc.), une espèce de reptile, 21 espèces d'oiseaux non nicheurs avérés³, une espèce de mammifère terrestre, et quatre espèces de chauves souris.

L'étude écologique n'établit pas de distinction entre les espèces d'oiseaux potentiellement nidificatrices, ou migratoires, ou hivernantes. Les plantes rares en Île-de-France ne sont pas localisées sur un document graphique. Il n'y a pas non plus de cartographie sectorisée des enjeux écologiques identifiés (synthèse récapitulative croisant les données collectées).

De plus, les méthodes de prospection présentent des insuffisances : pour ce qui concerne, les amphibiens⁴ et les orthoptères⁵, sur les horaires de prospection des espèces actives la nuit (amphibiens, chauves-souris, et certains oiseaux et lépidoptères) qui ne sont pas précisés, et pour certains groupes d'insectes (coléoptères, hyménoptères, diptères, hémiptères) non prospectés et enfin pour la faune du sol (vers de terre, etc.).

(6) L'Autorité environnementale recommande au regard du potentiel écologique du site, de :remédier aux biais méthodologiques constatés sur les inventaires naturalistes et de produire une représentation cartographique localisant les espèces végétales rares ainsi que la synthèse des enjeux écologiques.

■ Mesures d'évitement et de réduction

Le pétitionnaire prévoit le démarrage des travaux de préparation du terrain en dehors des périodes de sensibilité de la faune (reproduction, hibernation) mentionnées (EI p.333), ainsi que l'abattage de certains arbres (restant à désigner) « hors période de nidification (avril-septembre) » (EI p.325), et après vérification de l'absence de gîte ou de nid. Néanmoins, les périodes de travaux ne semblent pas strictement encadrées. En effet, il est envisagé dans l'étude d'impact « le déplacement de l'écologue en cas d'intervention ne pouvant pas être réalisée en dehors des périodes sensibles de la faune » (EI, p 346). De plus, les modalités de ce déplacement ne sont pas précisées (durée, méthode de prospection, etc.). En outre, cette visite a pour objet de détecter uniquement les espèces protégées et ne porte pas sur les espèces patrimoniales non protégées (exemple :

3 Aucune espèce d'oiseau nicheur strictement inféodée au site n'a été identifiée (EI, p265).

4 Les investigations de ce cortège d'espèces ont été réalisées le 1er mars, ce qui n'a théoriquement pas permis d'observer les anoues – grenouilles, etc. – non précoces.

5 Il n'y a eu qu'un seul repérage des insectes pendant la deuxième moitié de l'été, ce qui en théorie, ne permet pas un inventaire complet du groupe des orthoptères.

plantes rares). Il est donc particulièrement important de définir plus strictement le calendrier des travaux, pour augmenter les chances d'en limiter les impacts.

(7) L'Autorité environnementale recommande d'encadrer strictement le calendrier de démarrage des travaux et d'abattage des arbres, de manière à limiter efficacement les impacts du chantier sur les espèces.

L'emprise de la zone humide identifiée sur la frange Nord-est site sera préservée et ceinturée par des espaces verts et noues végétalisées. Toutefois, les aménagements projetés pourraient modifier l'écoulement des eaux superficielles vers cette zone humide et ainsi perturber son fonctionnement hydraulique. Cet impact n'est pas étudié précisément. De plus, l'OAP du PLU de Sarcelles prévoit de renaturer le lit du Petit Rosne, en association avec un emplacement réservé du règlement graphique (S3 : « tronçon entre le lac de Sarcelles et le parc

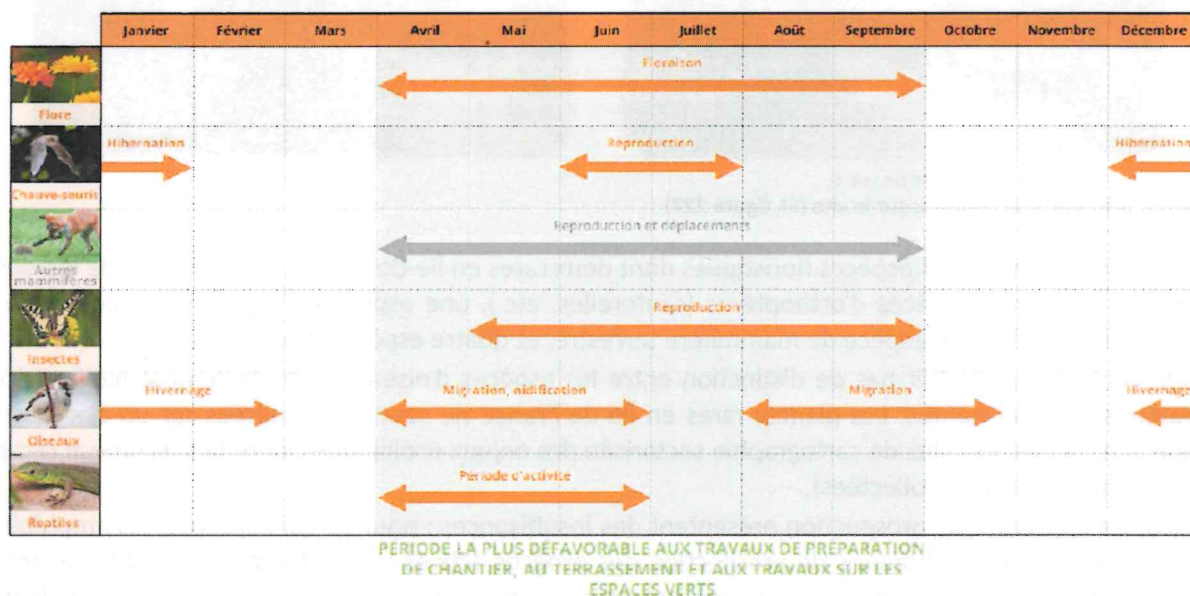


Figure 12: périodes de sensibilité de la faune (EI, figure 285)

Arnouville »). Il est donc nécessaire de préciser l'articulation entre le projet et cette opération connexe. Notamment, en vérifiant la cohérence écologique entre les espaces verts du projet et le lit majeur du Petit Rosne après renaturation.

(8) L'Autorité environnementale recommande d'étudier l'impact des aménagements du projet sur le fonctionnement hydraulique de la zone humide localisée sur la frange Nord-est du site, et s'assurer de la cohérence écologique entre les espaces verts du projet et la renaturation du Petit Rosne.

Le projet prévoit la plantation de 218 arbres, puis le maintien de la flore locale spontanée à leur pied. Pour chaque arbre abattu, il est prévu de planter au minimum un nouvel arbre. Cette mesure prévoit que les nouvelles plantations présentent un stade de développement correspondant à celui des arbres abattus ce qui interroge sur sa faisabilité. L'équivalence écologique entre les arbres plantés et les arbres existants est abordée pour certains cortèges d'espèces (hors oiseaux). Les espaces verts aménagés dans le cadre du projet (25 000 m² de pleine terre) incluront des secteurs de prairie, du bois mort, et des mares (EI, p344). Des gîtes et nichoirs favorables aux oiseaux et aux chauves-souris seront par ailleurs installés sur le bâti et les arbres. Néanmoins, ces différents habitats ne figurent pas au plan masse présenté dans l'étude d'impact. Des dispositions visent en outre à réduire la pollution lumineuse des constructions et aménagements (EI, p336), favorisant également la biodiversité.

(9) L'Autorité environnementale recommande de situer sur un plan les secteurs de prairie, bois mort, mares, gîtes et nichoirs.

L'étude d'impact apporte des informations contradictoires concernant le devenir du boisement localisé au nord du site : il est précisé d'une part que celui-ci sera évité (EI, p266), et d'autre part qu'il fera l'objet d'un défrichement (EI, p20). Le plan masse du projet fait apparaître des plantations linéaires sur la limite nord du site, ce qui tend à corroborer la seconde hypothèse. De plus, une continuité écologique arborée du SRCE traverse le site. Cette continuité est retranscrite dans le rapport de présentation du PLU de Sarcelles. Il convient de la préserver et de la restaurer au titre du SRCE. Or, celle-ci pourrait être affectée par le projet⁶. L'étude d'impact affirme (citant le PLU) que « le continuum boisé, bien que morcelé par l'urbanisation et les infrastructures, constitue un élément structurant de la fonctionnalité écologique locale », et reconnaît que « le projet entraîne une altération localisée de la trame verte ». Cet impact est donc identifié par le pétitionnaire, mais insuffisamment pris en compte.

Le projet s'implante également à l'intersection de deux trames d'espaces ouverts, également identifiées au PLU de Sarcelles (EI, figure 111). Alors que le projet va fragmenter une grande partie de l'emprise de ces trames, cet impact n'est pas évalué dans l'étude.

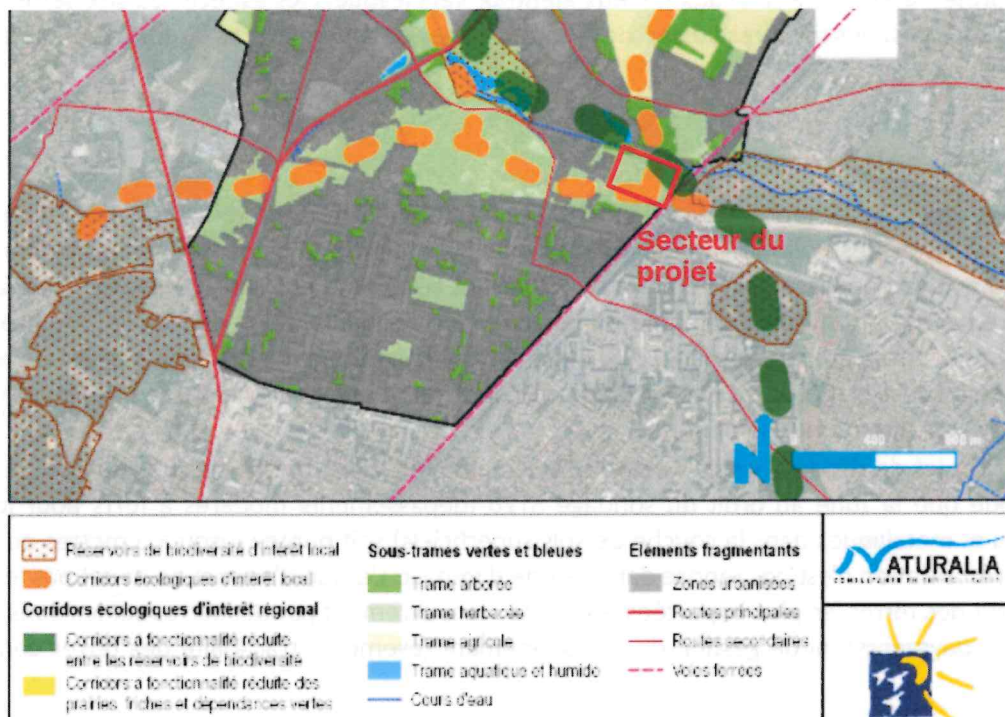


Figure 13: trame verte et bleue communale (source : rapport de présentation du PLU de Sarcelles, 2019) ; les trames d'espaces ouverts sont en vert clair, et les continuités écologiques associées sont en pointillés oranges

(10) L'Autorité environnementale recommande de préserver le boisement situé au nord du site, maintenir ou renforcer la fonctionnalité de la continuité arborée du SRCE traversant le site, et évaluer et prendre en compte les incidences du projet sur la trame herbacée intercommunale.

Selon l'étude d'impact, certaines espèces initialement présentes sur le site (insectes, reptiles, oiseaux, chauves-souris) se « reporteront » soit vers des milieux alentour, soit vers les nouveaux aménagements du projet (espaces verts, haies, structures pierreuses, etc.)⁷. Néanmoins, la capacité des milieux alentour à

⁶ Réduction de l'emprise du boisement Nord et suppression d'arbres et arbustes en partie Nord-est du site.

⁷ Selon l'étude d'impact, les populations d'insectes inféodées au site (à son état initial) se reporteront vers les espaces ouverts voisins ainsi que les espaces verts du projet. Le Léopard des murailles se reportera sur les abords immédiats du site et sur les structures pierreuses aménagées dans le cadre du projet. Les oiseaux se reporteront vers les « espaces végétalisés périphériques », ainsi que les haies et « structures arborées » du projet. Les chauves-souris se reporteront vers les parties boisées situées au nord du site et le long du Petit Rosne, ainsi que sur les autres espaces naturels alentours.

accueillir ces espèces n'est pas démontrée, au regard de la compétition probable avec d'autres espèces déjà présentes sur ces milieux.

(11) L'Autorité environnementale recommande de justifier la capacité des milieux alentour à accueillir certaines espèces d'insectes, reptiles, oiseaux, et chauves-souris inféodées au périmètre du projet et « reportées » vers ces milieux.

Enfin, il est indiqué qu'un suivi écologique sera réalisé 3 ans et 5 ans après le début des travaux, mais le programme de ce suivi (notamment, les espèces à rechercher) n'est pas précisé, de même que les mesures correctives éventuelles dans l'hypothèse où les mesures écologiques présentées dans l'étude d'impact ne fonctionneraient pas comme prévu. De plus, ce suivi pourrait être étendu aux milieux alentour vers lesquels les espèces du site seront « reportées ».

(12) L'Autorité environnementale recommande de détailler le programme du suivi écologique en phase d'exploitation du projet, étendre ce suivi aux milieux alentour vers lesquels les espèces du site seront « reportées », et indiquer si des mesures correctrices seront mises en œuvre en cas de résultat « défavorable » de ce suivi.

3.2. Pollution des sols

Dans le cadre d'une étude de pollution datée de 2018, une première campagne d'investigation de la qualité des sols a mis en évidence des pollutions ou anomalies en cuivre, plomb et zinc⁸, antimoine, carbone organique total et sulfates⁹. Ces dépassements étaient ponctuels, et l'étude de pollution concluait à une absence de risques sanitaire par ingestion, contact cutané, et inhalation de polluants. Pour « sécuriser » le projet, une nouvelle étude de pollution a été réalisée en 2025. Celle-ci semble confirmer les premiers résultats obtenus, mais n'est pas jointe au dossier. L'étude d'impact fait par ailleurs état d'une nouvelle étude à venir¹⁰, mais sans préciser les motifs de cet approfondissement.

Les déblais faisant l'objet de dépassements de seuils réglementaires ISDI¹¹ seront évacués du site. Le bureau d'études commande que la zone au droit du sondage ST26 (dépassements modérés à forts pour les paramètres organiques et métalliques dans la couche de sols superficiels) soit purgée jusqu'à 3 mètres de profondeur, mais cette préconisation n'est pas reprise dans l'étude d'impact. L'étude d'impact ne décrit pas les modalités de confinement des terres les plus impactées (exemple : recouvrement par des terres saines dans le cadre des aménagements paysagers), ni de gestion de ce confinement (exemple : traçabilité des terres conservées sur site).

(13) L'Autorité environnementale recommande de joindre au dossier de consultation du public portant sur le projet, l'étude de pollution réalisée en 2025, et préciser les modalités d'évacuation et de recouvrement des sols pollués identifiés sur le site.

3.3. Pollutions des transports

■ Bruit : état initial

L'environnement sonore du site est assez bruyant. La voie ferrée (limitrophe) et la RD 125 (située à 250 m) sont respectivement inscrites en catégories 1 et 3 du classement sonore départemental des infrastructures terrestres. Le site est localisé en zone C du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Roissy Charles-de-

8 Dépassements des valeurs de référence de la CIRE.

9 Dépassements des valeurs de référence définies par l'arrêté du 12 décembre 2014.

10 « Afin de garantir la compatibilité sanitaire du site avec les usages projetés, une nouvelle étude de pollution des sols sera prochainement réalisée. Cette étude viendra compléter et actualiser les investigations précédemment menées. Elle visera à affiner la connaissance de la qualité des sols et à identifier, le cas échéant, les mesures complémentaires de gestion à mettre en œuvre » (EI, p223).

11 <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000029893828>

Gaulle. Une campagne de mesures acoustique a été réalisée les 24 et 25 juin 2025. Cette durée paraît insuffisante pour lisser la variabilité hebdomadaire du trafic routier, ferroviaire, et aérien (alternance semaine / we) sur une période donnée. Une variation annuelle est également possible (compte-tenu des vacances scolaires et de la saisonnalité du sens du vent, qui influe sur les trajectoires des avions), et doit être dans la mesure du possible intégrée aux modélisations (cf infra).

Lors de la campagne de mesures, plus d'une vingtaine de passages de trains toutes les 30 minutes, et jusqu'à 2 passages d'avions toutes les 3 minutes, ont été observés. Néanmoins, la répartition horaire des trains et avions dans la journée lors de la campagne n'est pas précisée.

Pour caractériser l'ambiance sonore sur le site, plusieurs indicateurs acoustiques ont été déterminés : les indicateurs Laeq, L90, L50, L10, pour caractériser le niveau sonore global sur le site ; le niveau sonore global pondéré A, Laeq 1s au passage d'un train pour caractériser le bruit ferroviaire, et l'indicateur événementiel LAS-max pour caractériser le bruit du passage des avions.

Pour l'Autorité environnementale, le niveau sonore global diurne est modérément élevé (56 à 58 dB de Laeq 7h-22h) sur les points de mesure de longue durée (PLD1 et PLD2, situés au sud-ouest et au nord-est du site). L'indicateur Lden n'a pas été évalué, alors qu'il aurait permis de mieux caractériser la gêne potentielle perçue, de situer l'environnement sonore par rapport aux valeurs guides de l'OMS, et de comparer les mesures avec la modélisation sonore régionale de Bruitparif (2022). Celle-ci fait état de nuisances sonores train + avion + route nettement plus importantes que celles mesurées : de 65 à 75 dB sur la moitié sud-ouest du site (c'est extrêmement élevé). Cet écart avec les mesures est élevé et ne peut donc être expliqué par le recours à des indicateurs différents.



Figure 14: extrait de la carte de modélisation régionale (Lden) du bruit des transports sur le site et à ses abords (route + train + avion) - Bruitparif, 2022

Le niveau sonore global pondéré, qui caractérise le bruit ferroviaire, a été estimé à 59,5 dB sur PLD2, à proximité de la voie ferrée. Le bruit ferroviaire a également été calculé sur différentes plages de fréquence (EI, p182), mais l'étude d'impact n'interprète pas les enjeux associés de perception sonore. Des pics sonores ont été enregistrés à plus de 70 dB au passage des avions. Les pics sonores cumulés (train + avion) n'ont pas été mesurés. La contribution sonore du trafic routier est jugée modérée dans l'étude d'impact, compte tenu de la distance aux routes départementales.

Une modélisation acoustique a été réalisée. Toutefois, les cartes de modélisation présentées dans l'étude d'impact ne sont pas légendées. La modélisation évalue séparément et spécifiquement le bruit généré d'une part, par le trafic routier en heure de pointe du soir, et d'autre part, par le passage des trains sur la voie ferrée. Le bruit aérien n'est pas modélisé, de même que le bruit cumulé routier / ferroviaire / aérien. Cette approche sélective et partielle ne permet pas d'estimer l'exposition sonore globale des futurs usagers du site. Il s'agit d'une lacune majeure de l'étude. L'absence de modélisation du bruit aérien est particulièrement à déplorer. Selon l'autorité environnementale, Bruitparif a cartographié en 2024 les communes franciliennes, selon la perte de durée de vie en bonne santé des habitants à cause du bruit. Sarcelles figurait en 4^e position. L'impact sanitaire était principalement lié bruit aérien. De plus, d'après l'observatoire régional de santé, le score environnement du site est très mauvais (42/100), principalement à cause du bruit des transports. À cet égard, l'étude d'impact décrit certains effets du bruit sur la santé mais omet d'autres effets possibles mentionnés dans les lignes directrices de l'OMS en 2018, tels qu'un risque accru d'hypertension.

(14) L'Autorité environnementale recommande :

- de justifier la représentativité de la campagne de mesures acoustiques, en termes de variabilité hebdomadaire du trafic routier, ferroviaire, et aérien ;
- à l'appui des mesures réalisées, de caractériser le bruit global sur le site à l'aide de l'indicateur Lden ;
- d'interpréter l'écart entre les mesures in situ réalisées, qui présument que le secteur est assez bruyant (56 à 58 dB de Laeq), avec les données de Bruitparif, qui présument que le secteur est très bruyant (65 à 75 dB de Lden sur la moitié Sud-ouest du site) ;
- de décrire la répartition horaire des trains et avions dans la journée lors de la campagne de mesures sur les points de longue durée ;
- d'évaluer les pics sonores cumulés (train + avion) à l'appui de nouvelles mesures in situ ou d'une estimation théorique basée sur les mesures déjà réalisées ;
- de légender les cartes de modélisation acoustique présentées dans l'étude d'impact ;
- de réaliser une modélisation acoustique du bruit cumulé routier / ferroviaire / aérien, en extrapolant les données des mesures sur une période annuelle (prise en compte des vacances scolaires, et de la variabilité annuelle du sens du vent pour ce qui concerne les passages d'avions).

■ Bruit : impacts et mesures de réduction

Selon l'étude d'impact, l'impact sonore généré par le projet sur son environnement proche¹² sera modéré (moins de 2 dB d'augmentation). Sur le site, les futures maisons individuelles, implantées au nord-ouest, seront préservées du bruit ferroviaire. La résidence et l'équipement pour personnes autistes, localisées au centre et au sud-est, joueront un rôle d'écran acoustique - mais seront donc exposées à des niveaux de bruit élevé au passage des trains. Certains équipements jugés moins sensibles (cuisine et locaux médico-sociaux de l'équipement pour personnes autistes) seront positionnés à proximité immédiate de la voie ferrée, et exposés à des niveaux de bruit ponctuellement très élevés (jusqu'à 80 dB lors du passage des trains, El p288).

¹² Bruit du trafic routier supplémentaire, modification de la propagation des ondes sonores en raison des constructions et aménagements.



Figure 15: cartographie des constructions du projet et du bruit au passage des trains à 4 m au-dessus du sol, en dB(A) (EI, figure 276)

L'étude d'impact indique que « le projet respectera les règles concernant l'isolement des bâtiments, selon le classement des voies bruyantes à proximité ». Le pétitionnaire vise un objectif de niveau sonore maximum de 30 dB dans les logements lors du passage d'un train, ce qui pourrait impliquer « des isollements $D_{n,T,A,tr} \geq 45$ dB dans les cas les plus contraignants ». Néanmoins, il s'agit a priori d'une configuration en fenêtres fermées, excluant le cas d'une canicule incitant les habitants à rafraîchir leur logement la nuit en ouvrant les fenêtres. De plus, l'étude d'impact ajoute qu'« en complément des contributions des axes routiers et de l'axe ferré, les niveaux engendrés par le passage des avions devront être considérés dans la définition des objectifs d'isolement de façade du projet, au sens de la réglementation du PEB ».

D'autres mesures non réglementaires sont envisagées et déléguées « aux maîtres d'œuvre » (aménagement d'un écran acoustique le long de la voie ferrée, et dans les constructions logements, implantation des pièces de repos côté ouest, et des pièces de vie côté Est). Implicitement, il semble que le dimensionnement l'isolement acoustique soit également délégué à un stade ultérieur du projet. Les motifs de ce report ne sont pas expliqués.

Compte-tenu des nuisances sonores élevées impactant le site, les mesures présentées ici paraissent donc incertaines pour assurer un environnement raisonnablement calme aux futurs usagers du projet. Elles paraissent également insuffisantes. En effet, plusieurs mesures additionnelles pourraient être envisagées : utiliser des matériaux limitant la réverbération acoustique, éviter les ensembles trop fermés (patios étroits d'emprise restreinte comparativement à la hauteur bâtie) qui pourraient amplifier localement le bruit aérien (sans toutefois compromettre l'efficacité de la réduction du bruit ferroviaire au niveau des cœurs d'îlot), encourager le recours à une VMC double flux pour rafraîchir les logements sans ouverture prolongée des fenêtres, etc. De plus, aucune mesure de suivi de l'ambiance sonore du site en phase d'exploitation n'est présentée.

(15) L'Autorité environnementale recommande de justifier les motifs conduisant le pétitionnaire à déléguer à la maîtrise d'œuvre de l'opération le dimensionnement de l'isolement acoustique des constructions et le choix de mesures de réductions acoustiques additionnelles, et envisager des mesures supplémentaires compte-tenu des nuisances sonores élevées sur le site.

■ Air

Une campagne de mesure de la qualité de l'air a été réalisée du 12 au 26 juin 2025. La qualité de l'air mesurée, typique de l'agglomération parisienne, est dégradée : au point n°5, les concentrations en NO₂ s'élèvent à environ 15 µg/m³. Au point n°2, celles en pm 10 et pm 2,5 s'élèvent à environ 18 µg/m³ et 12 µg/m³. Les valeurs guide de l'OMS sont significativement dépassées pour le NO₂ (+50 %) et pour les pm 10 (+20 %), et largement dépassées pour les pm 2,5 (+150%). Une modélisation de la qualité de l'air a été réalisée à l'horizon de mise en

œuvre du projet. La pollution devrait diminuer sensiblement (environ 14 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de NO_2 et de pm_{10} , et 9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de $\text{pm}_{2,5}$) en raison de tendances extra territoriales (exemple : progrès technologique des véhicules). L'impact prévisionnel du projet sur ces concentrations est faible. Les mesures de réduction des futurs usagers à la pollution de l'air sont succinctes (végétalisation du projet, respect de la réglementation relative à la gestion de l'air intérieur, etc.). D'autres mesures pourraient être envisagées (exemple : ventilation double flux avec filtration de l'air entrant pour limiter l'intrusion de particules fines).

(16) L'Autorité environnementale recommande d'étudier des mesures supplémentaires de réduction de l'exposition des habitants à la pollution de l'air extérieur.

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 la participation du public par voie électronique prévue à l'article [L.123-19](#). 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.



Fait à Paris le 17/04/2026

Le membre délégué :

Isabelle BACHELIER-VELLA

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande :.....9
- de justifier la raison pour laquelle les bureaux d'études air/bruit n'ont pas eu accès au site ;.....9
 - d'évaluer les biais induits par la localisation hors site des points de mesures air / bruit (écart potentiel entre les mesures réelles hors site et les valeurs théoriques sur le site) et corriger en conséquence les études.....9
- (2) L'Autorité environnementale recommande à la commune de Sarcelles, de démontrer la compatibilité de la procédure de modification simplifiée n°3 de son PLU avec le Sdrif, qui prévoit dans le secteur du projet, de sanctuariser l'armature verte et de créer un espace vert public de plus de cinq hectares.....11
- (3) L'Autorité environnementale recommande d'étudier et justifier la compatibilité du projet avec le PEB de Roissy-Charles-de-Gaulle.....11
- (4) L'Autorité environnementale recommande de justifier le choix de ne pas étendre le périmètre du projet, au sens de l'évaluation environnementale, à celui de l'OAP « Le Haut du Roy » et à la zone AU jouxtant le site au sud.....11
- (5) L'Autorité environnementale recommande , dans l'étude des solutions alternatives au projet, et dans les choix retenus dans ce cadre, de mieux prendre en compte les enjeux de limitation de l'artificialisation des sols, de préservation des continuités écologiques, et de réduction de l'exposition des usagers du projet au bruit ferroviaire et aérien.....11
- (6) L'Autorité environnementale recommande au regard du potentiel écologique du site, de :remédier aux biais méthodologiques constatés sur les inventaires naturalistes et de produire une représentation cartographique localisant les espèces végétales rares ainsi que la synthèse des enjeux écologiques.....12
- (7) L'Autorité environnementale recommande d'encadrer strictement le calendrier de démarrage des travaux et d'abattage des arbres, de manière à limiter efficacement les impacts du chantier sur les espèces.....13
- (8) L'Autorité environnementale recommande d'étudier l'impact des aménagements du projet sur le fonctionnement hydraulique de la zone humide localisée sur la frange Nord-est du site, et s'assurer de la cohérence écologique entre les espaces verts du projet et la renaturation du Petit Rosne.....13
- (9) L'Autorité environnementale recommande de situer sur un plan les secteurs de prairie, bois mort, mares, gîtes et nichoirs.....13
- (10) L'Autorité environnementale recommande de préserver le boisement situé au nord du site, maintenir ou renforcer la fonctionnalité de la continuité arborée du SRCE travers-

sant le site, et évaluer et prendre en compte les incidences du projet sur la trame herbacée intercommunale.....	14
(11) L'Autorité environnementale recommande de justifier la capacité des milieux alentours à accueillir certaines espèces d'insectes, reptiles, oiseaux, et chauves-souris inféodées au périmètre du projet et « reportées » vers ces milieux.....	15
(12) L'Autorité environnementale recommande de détailler le programme du suivi écologique en phase d'exploitation du projet, étendre ce suivi aux milieux alentours vers lesquels les espèces du site seront « reportées », et indiquer si des mesures correctrices seront mises en œuvre en cas de résultat « défavorable » de ce suivi.....	15
(13) L'Autorité environnementale recommande de joindre au dossier de consultation du public portant sur le projet, l'étude de pollution réalisée en 2025, et préciser les modalités d'évacuation et de recouvrement des sols pollués identifiés sur le site.....	15
(14) L'Autorité environnementale recommande : - de justifier la représentativité de la campagne de mesures acoustiques, en termes de variabilité hebdomadaire du trafic routier, ferroviaire, et aérien ; - à l'appui des mesures réalisées, de caractériser le bruit global sur le site à l'aide de l'indicateur Lden ; - d'interpréter l'écart entre les mesures in situ réalisées, qui présument que le secteur est assez bruyant (56 à 58 dB de Laeq), avec les données de Bruitparif, qui présument que le secteur est très bruyant (65 à 75 dB de Lden sur la moitié Sud-ouest du site) ; - de décrire la répartition horaire des trains et avions dans la journée lors de la campagne de mesures sur les points de longue durée ; - d'évaluer les pics sonores cumulés (train + avion) à l'appui de nouvelles mesures in situ ou d'une estimation théorique basée sur les mesures déjà réalisées ; - de légendier les cartes de modélisation acoustique présentées dans l'étude d'impact ; - de réaliser une modélisation acoustique du bruit cumulé routier / ferroviaire / aérien, en extrapolant les données des mesures sur une période annuelle (prise en compte des vacances scolaires, et de la variabilité annuelle du sens du vent pour ce qui concerne les passages d'avions).	17
(15) L'Autorité environnementale recommande de justifier les motifs conduisant le pétitionnaire à déléguer à la maîtrise d'œuvre de l'opération le dimensionnement de l'isolement acoustique des constructions et le choix de mesures de réductions acoustiques additionnelles, et envisager des mesures supplémentaires compte-tenu des nuisances sonores élevées sur le site.....	18
(16) L'Autorité environnementale recommande d'étudier des mesures supplémentaires de réduction de l'exposition des habitants à la pollution de l'air extérieur.....	19