



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
sur le projet de renouvellement urbain du quartier de la
Noé à Chanteloup-les-Vignes (78)

N° APJIF-2022-054
en date du 13/07/2022

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de renouvellement urbain du quartier de la Noé, situé à Chanteloup-les-Vignes, porté par Paris Sud Aménagement, et sur son étude d'impact datée du 30/09/2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique.

Ce projet consiste à réaliser une seconde phase de renouvellement urbain du quartier de la Noé. Il vise à poursuivre la résidentialisation et le développement des équipements publics, notamment par l'aménagement d'une cité éducative, l'intervention sur les espaces publics principalement via la transformation des deux axes routiers structurants du quartier, et la diversification de l'offre de logements. L'opération prévoit la construction de 260 logements, la réhabilitation des logements sociaux, la démolition d'un immeuble et de pavillons du secteur centre ainsi que d'une partie du groupe scolaire existant nécessaires à la réalisation du programme immobilier, la réhabilitation de la cité éducative à l'emplacement de l'actuel groupe scolaire Roland Dorgelès, la création de 990 m² de commerces, d'activités et de service en rez-de-chaussée des nouveaux bâtiments construits et la mise en accessibilité de la gare SNCF.

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

- le cadre de vie et la biodiversité,
- la pollution des sols et des eaux,
- les déplacements et les impacts sanitaires associés,
- le climat et la vulnérabilité au changement climatique,
- les perturbations liées à la phase chantier.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- compléter l'état initial de manière à caractériser l'état des sols, définir en cas de pollutions avérés des plans de gestion et garantir la compatibilité de la qualité du sol avec les usages projetés,
- caractériser le report modal permis par les aménagements et définir un plan de circulation et de stationnement en phase chantier,
- justifier le diagnostic réalisé concernant le bruit ferroviaire et s'appuyer sur les lignes directrices de l'OMS pour proposer des mesures de gestion adaptées aux pollutions sonores du quartier, notamment au niveau des établissements sensibles,
- préciser les modalités d'usage des énergies renouvelables au sein du quartier et réaliser un bilan carbone de l'opération.

Toutes les recommandations formulées par l'Autorité environnementale sont présentées dans l'avis détaillé ci-après. Leur liste complète figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	6
1. Présentation du projet.....	6
1.1. Contexte et présentation du projet.....	6
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	8
2. L'évaluation environnementale.....	8
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	8
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	8
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	9
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	9
3.1. Impact sur les milieux naturels et le cadre de vie.....	9
3.2. Pollution des sols.....	11
3.3. Déplacements et impacts associés.....	12
3.4. Climat.....	16
3.5. Perturbations liées à la phase chantier.....	17
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	18
ANNEXE.....	19
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	20

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 environnementale 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 a été saisie par le Préfet des Yvelines pour rendre un avis sur le projet de renouvellement urbain du quartier de la Noé, porté par Paris Sud Aménagement, situé à Chanteloup-les-Vignes (78) et sur son étude d'impact datée du 30/09/2021.

Le projet de renouvellement urbain du quartier de la Noé est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39.b du tableau annexé à cet article).

Cette saisine étant conforme au [I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à l'Autorité environnementale le 16/05/2022. 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 pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 31/06/2022. Sa réponse du 23/06/2022 est prise en compte dans le présent avis.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 13/07/2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de renouvellement urbain du quartier de la Noé à Chanteloup-les-Vignes.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Ruth Marques, coordinatrice, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale 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.

¹ L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : 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).

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.

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

La commune de Chanteloup-les-Vignes est située dans le département des Yvelines à environ 25 km de Paris. Elle est localisée à proximité de réseaux structurants ferrés (RER A, Transilien J) et routiers (RD190, RD55, RD30, permettant de rejoindre les autoroutes A13, A14 et A15 reliant notamment Paris). Elle accueille 10 426 habitants² au sein de 3 739 logements.

Le quartier de la Noé, situé au centre de la commune et jouxtant son centre ancien, s'étend sur une superficie d'environ quatre hectares. Il est caractérisé par la présence de grands ensemble construits dans les années 70 (cf. Illustration 1) et accueille environ 5 700 habitants (à 95 % locataires)³, soit 55 %⁴ des habitants de la commune. Il concentre l'intégralité des logements sociaux de la commune.

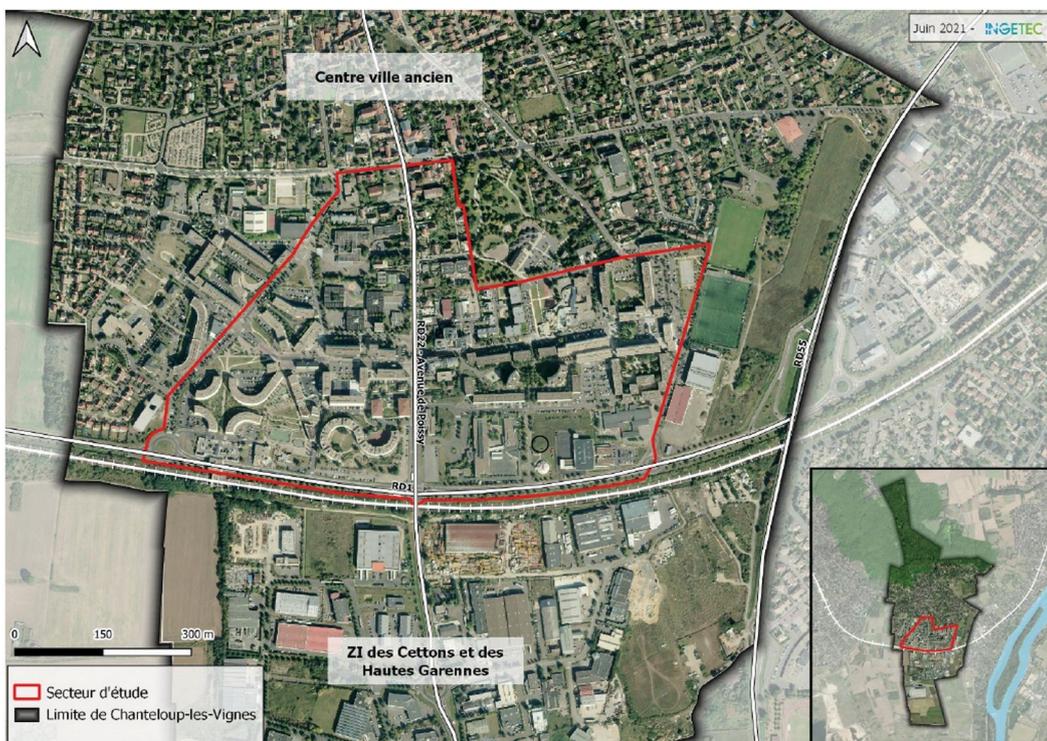


Illustration 1: Localisation du projet au sein de la commune de Chanteloup-les-Vignes (page 8 de l'étude d'impact)

L'étude d'impact précise (page 39) que la désindustrialisation des années 70 a provoqué une hausse du chômage importante et une paupérisation dans ce quartier, où plus d'un tiers de la population vit en dessous du seuil de pauvreté, entraînant des difficultés importantes. En conséquence, plusieurs initiatives visant la « reconquête de cet espace » ont été engagées depuis les années 80. Un premier projet de renouvellement urbain, co-financé par l'agence nationale de la rénovation urbaine (ANRU) a été mené sur la période 2005-

2 Source : INSEE 2019

3 Etude d'impact, page 148

4 Etude d'impact, page 39

2015. Il a notamment permis la réhabilitation et la résidentialisation de logements (respectivement 1 148 et 947), la création de 385 logements, le réaménagement de cinq places publiques et la création de voiries. Un travail sur les équipements publics a en outre été réalisé (restructuration de sept équipements et création de cinq nouveaux équipements). Le détail et la localisation des opérations réalisées sont présentés page 40 de l'étude d'impact.

Une seconde phase de renouvellement urbain (NPNRU), est prévue et fait l'objet de l'étude d'impact examinée dans le présent avis. Elle vise à poursuivre les objectifs de résidentialisation et de développement des équipements publics, notamment par l'aménagement d'une cité éducative et le travail sur les espaces publics, principalement via la transformation des deux axes routiers structurants du quartier, notamment l'avenue Charles de Gaulle (RD1). L'opération prévoit dix opérations distinctes (cf. Illustration 2), dont la réalisation est étalée dans le temps jusqu'en 2027, sur deux secteurs principaux (secteur centre et secteur sud-est), comprenant :

- la construction de 17 000 m² de surface de plancher (SDP) de logements accueillant 766 habitants (soit 260 logements, dont 220 en secteur centre répartis sur quatre îlots et 40 en secteur sud-est),
- la réhabilitation de logements sociaux,
- la réhabilitation de la cité éducative à l'emplacement de l'actuel groupe scolaire Roland Dorgelès (qui sera démoli),
- la création de 990 m² de commerces, d'activités et de service en rez-de-chaussée des nouveaux bâtiments construits : 790 m² de maison médicale et 200 m² de commerce de proximité,
- la mise en accessibilité de la gare SNCF,
- le réaménagement de plusieurs espaces publics (avenue Charles de Gaulle, parking d'entrée de ville, place de 2 731m² en secteur centre),
- la démolition de huit pavillons et un immeuble.

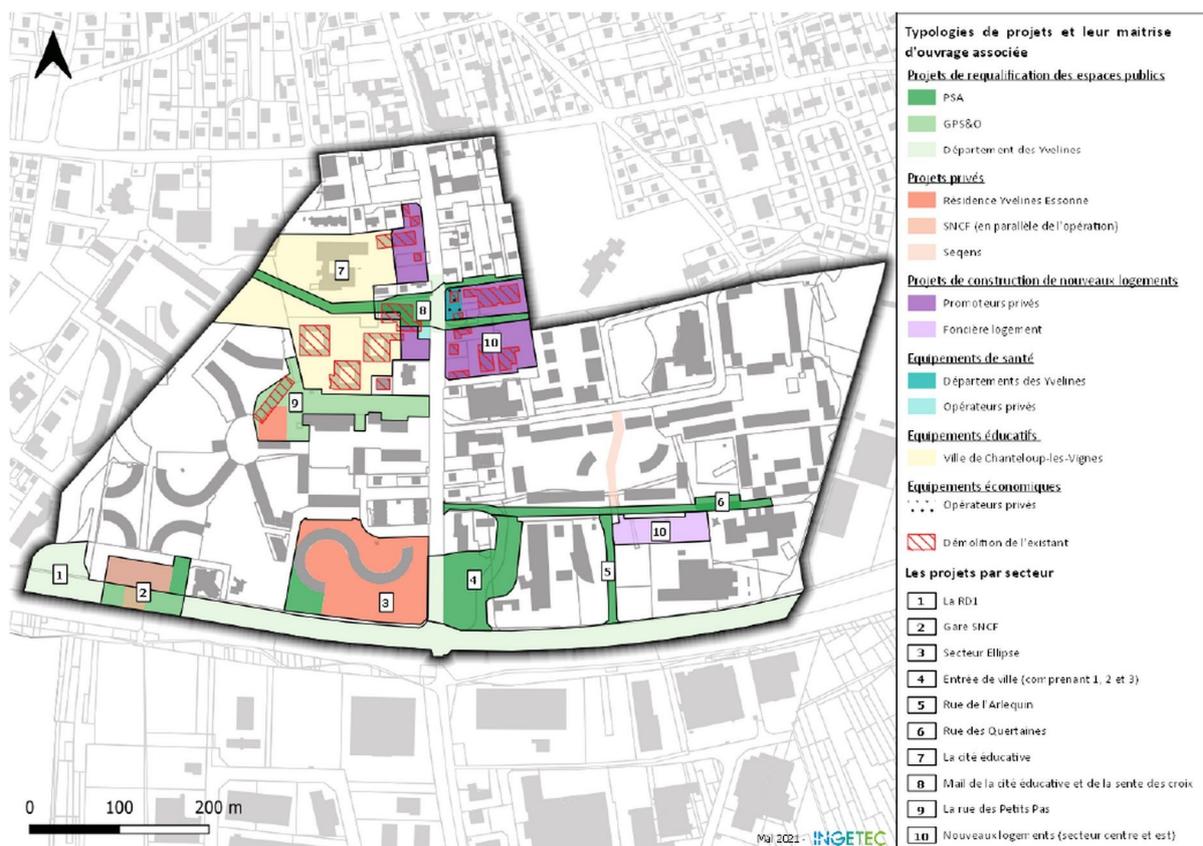


Illustration 2: Localisation des projets au sein du quartier (page 8 de l'étude d'impact)

Le détail des aménagements au sein des secteurs centre « Coeur de quartier » et sud-est « Entrée de ville » est présenté pages 44 et suivantes de l'étude d'impact, tandis que leur phasage est présenté page 67. Le projet nécessite la démolition de plusieurs bâtiments et maisons individuelles (visualisables en hachuré rouge sur l'illustration 2).

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

L'étude d'impact mentionne (page 13) que la conception de l'opération d'aménagement s'est fondée sur une concertation préalable. Elle présente les principaux enjeux du projet, sans détailler la manière dont la concertation a été menée, ni la manière dont elle a influé sur l'organisation et les conclusions de la phase de concertation.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- l'impact du projet sur le cadre de vie et la biodiversité,
- la pollution des sols et des eaux,
- les déplacements et les impacts sanitaires associés,
- l'impact du projet sur le climat et sa vulnérabilité au changement climatique,
- les perturbations liées à la phase chantier.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact identifie les principaux enjeux du projet et les traite de manière proportionnée (c'est-à-dire avec des études et développements à hauteur du niveau d'enjeu). La présentation du projet est complète et présente de nombreux visuels. Des études spécifiques ont été menées sur certains enjeux, permettant d'évaluer les impacts de manière satisfaisante. L'état initial est globalement de bonne qualité, mais certains enjeux méritent un approfondissement quantitatif (bruit, qualité de l'air, pollution des sols notamment). Les mesures d'évitement, réduction et compensation ne sont pas définies de manière exhaustive à ce stade de l'élaboration du projet et certaines sont trop générales. Ceci nécessitera une actualisation de l'étude d'impact aux stades ultérieurs de conception du projet.

Sur la forme, l'étude d'impact est présentée en plusieurs chapitres sans renvois, la répartition des informations dans les différents chapitres complexifie donc la lecture.

Le résumé non technique répond globalement à l'objectif de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique des sujets traités dans l'étude d'impact.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Un chapitre est dédié à la compatibilité du projet avec les documents de référence (p.119 et suivantes). L'analyse consiste principalement à rappeler les dispositions de ces documents à l'échelle de la commune et du quartier. Les orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) sont présentées, mais sans se référer au SDAGE en vigueur approuvé en 2022 et donc sans justifier la compatibilité du projet.

Un chapitre distinct est dédié au plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise (GPS&O), approuvé le 16 janvier 2020 (PLUi, p.124 à 132). Il rappelle notamment

qu'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) existe au sein du projet (OAP secteur Dorge-lès), dont l'objectif est de « poursuivre les dynamiques de restructuration urbaines engagées depuis quelques années sur le secteur ». Cette OAP concerne principalement trois sous-secteur : celui du groupe scolaire Dorge-lès, le foncier autour du Parc Champeau et l'interface RD1/ville.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact mentionne (page 15), que la démarche de conception de l'opération d'aménagement est itérative, notamment par rapport à la phase 1 de l'opération ANRU qui s'est déroulée sur la période 2005-2015, et qu'en conséquence « elle ne comprend pas plusieurs scénarios d'aménagement possibles ». Des éléments relatifs aux différentes alternatives de réaménagement de l'avenue Charles de Gaulle (RD1) sont présentés. L'Autorité environnementale attend un bilan de première phase de l'opération et l'appréciation de l'effet du cumul des deux opérations, permettant de justifier la réalisation de la seconde phase.

L'Autorité environnementale souligne que des justifications concernant le choix des îlots d'intervention et l'emplacement des nouveaux bâtiments aux différents stades itératifs aurait permis d'éclairer le lecteur sur les choix de programmation réalisés.

(1) L'Autorité environnementale recommande de présenter un bilan de la première phase de l'opération, permettant de justifier la réalisation de la seconde phase.

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

3.1. Impact sur les milieux naturels et le cadre de vie

■ Cadre de vie

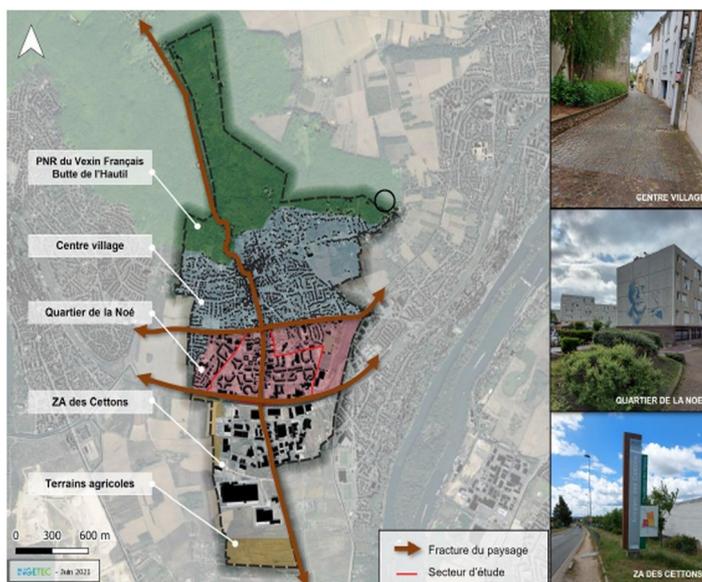


Illustration 3: Paysages urbains de la commune

La commune de Chanteloup-les-vignes est composée de cinq secteurs paysagés distincts, présentés en Illustration 3. La typologie de grands ensemble du quartier de la Noé et la présence au sein et aux abords du quartier de routes départementales structurantes impactent le cadre de vie des habitants. L'opération de renouvellement urbain vise à améliorer ce cadre de vie grâce à la transformation de la RD1, la requalification de plusieurs rues du secteur sud-est et l'aménagement de places publiques et d'un mail paysagé végétalisé. L'Autorité environnementale relève que les espaces végétalisés augmenteront depuis la dernière opération de renouvellement urbain (+ 3%, cf. Illustration 4) grâce au projet et une unité architecturale sera recherchée. L'étude d'impact présente de nombreux visuels avant/après projet et des commentaires relatifs aux choix

architecturaux et paysagés. L'étude précise les prescriptions générales applicables aux nouvelles opérations de logements (page 64).

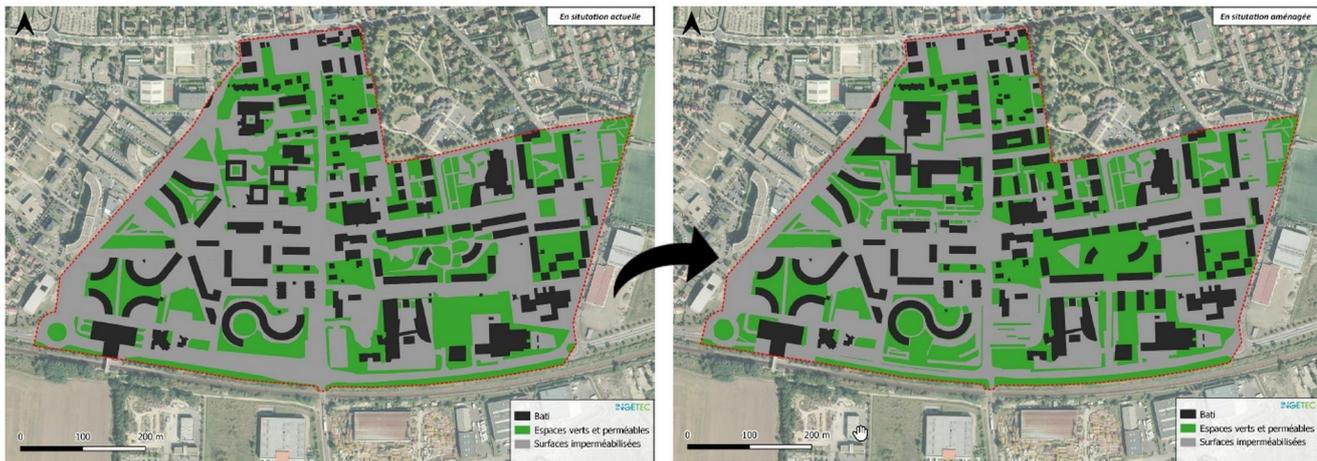


Illustration 4: Organisation des espaces verts avant et après projet

S'agissant des phases amont et chantier du projet, des éléments relatifs au relogement des populations vivant dans les logements sociaux à démolir sont présentés et précisent que l'ensemble des habitants a pu être relogé au sein du quartier (page 227).

■ Biodiversité

Des diagnostics faune et flore ont été réalisés sur la base de plusieurs visites sur site entre avril et septembre 2020, permettant de déterminer l'absence d'habitats floristiques à caractère patrimonial (page 110), mais la présence de 16 espèces d'oiseaux nicheurs dont quatre espèces protégées au sein de l'aire d'étude (l'Accenteur mouchet, la Mésange bleue, le Moineau domestique et le Rouge-queue noir).

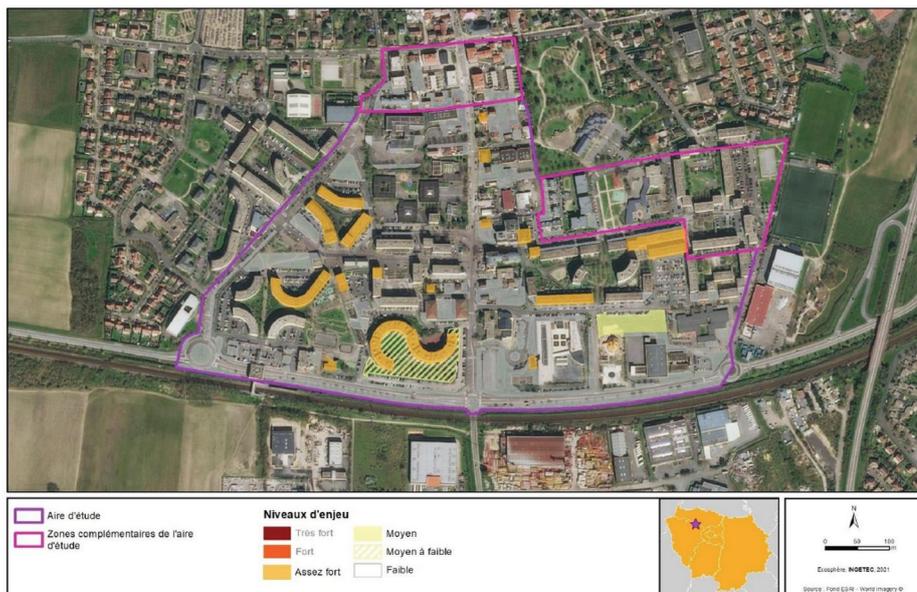


Illustration 5: Localisation des enjeux faunistiques au sein du quartier compte-tenu des travaux (démolition, réhabilitation) prévus (page 197)

Les éléments relatifs à ces diagnostics sont présentés de manière claire et font l'objet d'un tableau récapitulatif en page 116. Les impacts du projet sur les oiseaux nicheurs sont qualifiés de « moyen à fort ». Une cartographie de la localisation des enjeux est présentée dans l'étude d'impact et reproduite en Illustration 5.

Pour ces espèces, la phase chantier représente une période particulièrement sensible. Quatre nids de moineaux sont en effet situés dans des bâtiments qui vont être détruits (résidence du Trident et maison privée dans le secteur centre). L'étude précise que « le

secteur présente une offre de plusieurs habitats favorable [...] les individus adultes seront donc en capacité de retrouver des habitats similaires favorables dans leur environnement immédiat ». Des mesures d'évitement et de réduction des impacts sont présentées et concernent notamment la programmation des chantiers en dehors des phases de nidification et des périodes de sensibilité et de vulnérabilité de la faune, l'adaptation de l'éclairage et la limitation des émissions de poussières et de polluants.

En phase d'exploitation, des mesures sont prévues pour réduire les impacts du projet sur la faune : augmentation des surfaces végétalisées de 3 %, fauche tardive, taille en dehors de la période de nidification, maintien de arbres à cavité, mises en places d'éléments (anfractuosités artificielles ou nichoirs) favorisant la réimplantation du Moineau domestique. L'Autorité environnementale estime que les mesures sont proportionnées aux enjeux mais que la mise en place d'un système de suivi de leur efficacité est nécessaire.

(2) L'Autorité environnementale recommande de définir des mesures de suivi de l'efficacité des mesures de gestion des impacts sur la faune en phase chantier et en phase d'exploitation du projet.

3.2. Pollution des sols

S'agissant de l'état des sols, l'étude d'impact présente les résultats d'une étude bibliographique et fait référence à deux diagnostics (page 88) :

- un diagnostic de pollution des sols réalisé en 2014, lors de la phase 1 (2005-2015) du projet. Basé sur 21 points de mesures au croisement entre l'avenue de Poissy, la rue Edouard Legrand et la rue Andrézy,
- une étude géotechnique réalisée en 2019 au droit des futures parcelles des îlots constructibles A et V le long de l'avenue de Poissy, visant à caractériser les sous-sols afin de définir les principes généraux de construction.

Les deux diagnostics ont mis en évidence des remblais hétérogènes en surface des sols (jusqu'à 1,8 mètre), puis des sables et des calcaires jusqu'à 15 mètres.

Les remblais en île-de-France sont souvent sources de pollution des sols et des eaux souterraines, car de mauvaise qualité. Ce point n'est pas soulevé et les éléments présentés dans le corps de l'étude d'impact ne permettent pas de déterminer la qualité des sols, notamment au droit du futur groupe scolaire.

Les résultats de l'étude bibliographique et des mesures, s'agissant de la pollution des sols, sont présentés à partir de la page 164, dans un chapitre distinct de l'état initial. La recherche bibliographique effectuée démontre que l'ensemble du quartier est potentiellement exposé à des anomalies en métaux lourds⁵ et hydrocarbures, y compris au droit des terrains où est prévue l'implantation de la cité éducative. L'étude d'impact précise (page 165) que « *les travaux de terrassement ont pu être à l'origine d'une dégradation hétérogène des sols en place. En effet selon leurs caractéristiques, les remblais peuvent engendrer des anomalies plus ou moins marquées* ». Elle mentionne que « *dans le cadre de la mise en œuvre du projet, il serait donc préférable d'anticiper les éventuelles problématiques de pollution des sols en engageant des diagnostics spécifiques adaptés aux enjeux du projet définis à ce stade, puis de compléter le cas échéant ces études par l'élaboration d'un plan de gestion permettant d'optimiser les enjeux associés à la gestion des matériaux impactés considérant les aspects sanitaires, environnementaux et économiques liés* ».

Les mesures de gestion en phase chantier prévoient la réalisation de campagnes de sondages systématiques au droit de toutes les futures emprises de chantier, pour permettre de déterminer la qualité des sols. Des mesures de gestion en phase chantier, à affiner en fonction des résultats des sondages, sont présentées.

S'agissant des eaux souterraines superficielles, susceptibles d'être polluées par ruissellements d'eau en phase chantier, les sondages piézométriques réalisés en 2019 n'ont pas révélé la présence d'eaux dans les sous-sols jusqu'à 15m de profondeur. Des relevés sont cependant prévus sur les terrains accueillant les nouveaux bâtiments, afin de confirmer l'absence de poches d'eau ou d'aquifères superficiels au droit des constructions. Des mesures de suivi, s'appuyant sur un contrôle régulier de la qualité des eaux avant le rejet dans le réseau communal, sont prévues. L'Autorité environnementale estime ces mesures relatives aux eaux souterraines proportionnées aux enjeux.

L'Autorité environnementale constate en revanche qu'au stade de la rédaction de l'étude d'impact, les suspicions de pollutions des sols sont importantes et estime que l'état initial réalisé est insuffisant,

⁵ Baryum, cadmium, cuivre, mercure, plomb.

notamment en raison du fait de l'implantation de la cité scolaire (établissement accueillant un public sensible) au sein du projet.

(3) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter l'état initial afin de caractériser précisément l'état des sols, notamment au droit de la future cité éducative, afin de s'assurer que l'emplacement est compatible avec les usages projetés.
- réaliser des plans de gestions et des analyses des risques résiduels, traitant des risques d'ingestion des d'inhalation, afin de garantir l'absence de risques sanitaires pour les populations concernées.

3.3. Déplacements et impacts associés

■ Déplacements

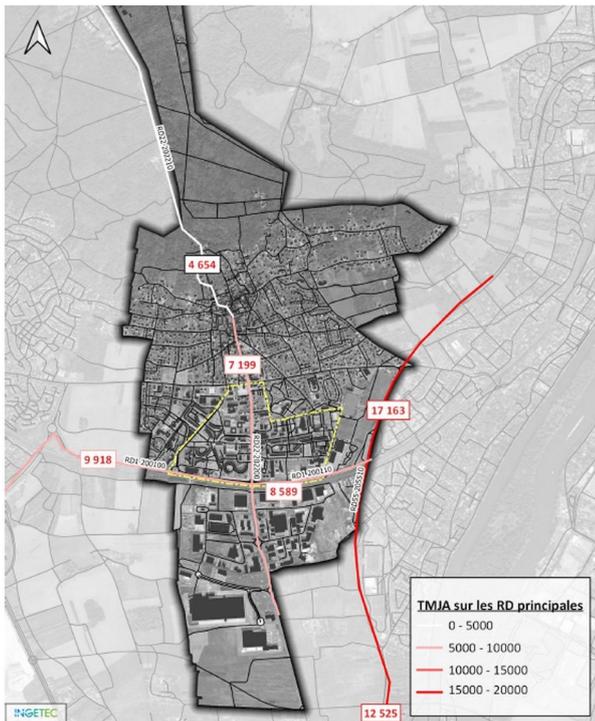


Illustration 6: Trafic moyen journalier annuel sur les axes traversant le quartier

publics (éléments présentés page 13, puis page 41 de l'étude d'impact) notamment enclencher la transformation de l'avenue du général Charles de Gaulles (RD1) (cf. Illustration 7), qui bordent le quartier au Sud, en boulevard urbain afin d'améliorer la qualité paysagère et les liaisons avec la gare. L'étude d'impact note toutefois page 70 que « la requalification de l'avenue du général Charles de Gaulles (RD1) est à ce stade de la conception de l'opération, l'un des projets demeurant en phase de la réflexion. Des grands principes d'aménagement ont seulement été annoncés pour cet axe tels que redonner une valeur de boulevard urbain à la RD1, adoucir et réguler le trafic automobile, sécuriser les modes de circulation actifs (piétons et cycles) » (cf. illustration 7).

Le quartier accueille actuellement 2000 places de stationnement en surface (pour 5700 habitants) représentant environ 11 % de la surface du quartier. Des cheminements piétons existent dans le secteur sud du quartier, mais aucun itinéraire cyclable n'est aménagé au sein du quartier. La place de la voiture reste prépondérante (cf. Illustration 8).

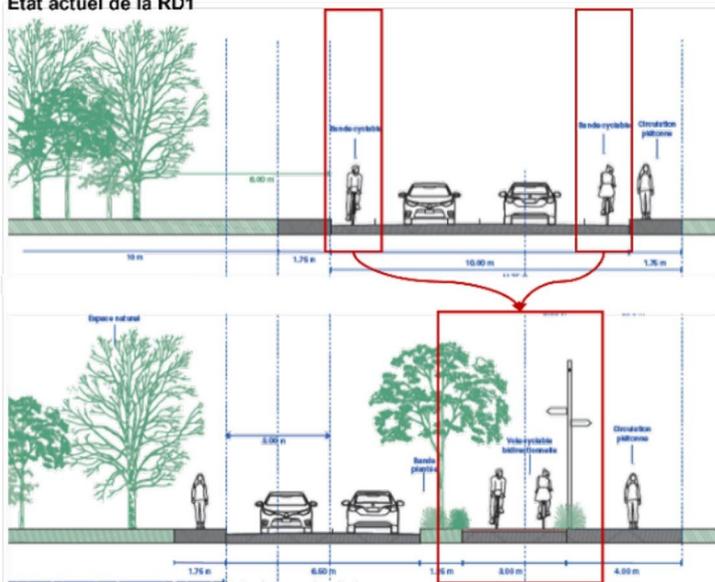
D'après l'étude d'impact (p. 20), les circulations routières dans le secteur de la commune de Chanteloup-les-Vignes sont en augmentation et « la part modale des moyens de transport utilisés dans le cadre de ces déplacements s'élève en faveur de la voiture à plus de 50% des cas. Les transports en communs sont plutôt bien représentés avec plus de 33% des trajets pendulaires ». Le réseau viaire périurbain est chargé et les axes magistraux en direction de Paris (A15, 13, 15) sont congestionnés.

Le quartier de la Noé est traversé du Nord au Sud par la RD22 et bordé au sud par la RD1, dont le trafic moyen journalier⁶ est présenté (cf. Illustration 6). L'Autorité environnementale relève que les données présentées sont anciennes et qu'il est nécessaire de les mettre à jour pour prendre en compte les augmentations de trafic routier observé à l'échelle de l'Île-de-France, notamment depuis la pandémie Covid-19.

La ligne J du transilien desservant le Sud du quartier est située à environ 500 m de la pointe nord du quartier, le nombre de trains desservant la gare de la ligne J est de 40 à 60 par jours.

⁶ Données 2013-2017 fournies par le département des Yvelines.

Etat actuel de la RD1



Etat projeté de la RD1 avec rajout d'une voie cyclable

Illustration 7: Schéma prévisionnel de transformation de la RD1 (page 47 de l'étude d'impact)

aménagements prévus. Les éléments relatifs à l'augmentation du nombre de places de stationnements ne sont pas précisés.

La mobilité est présentée comme un enjeu majeur du projet de renouvellement urbain, dont les opérations viendront modifier en profondeur les habitudes de déplacement des usagers, notamment grâce à l'implantation de pistes cyclables.

L'étude d'impact présente (page 230), les impacts prévisionnels du projet sur la circulation routière : 433 véhicules supplémentaires (soit 6 % du trafic actuel) devrait être généré.

Le dossier précise que « les axes majoritaires tels que les RD qui ont été dimensionnées pour absorber un trafic important, resteront globalement fluide ». Le dossier n'indique ni les hypothèses retenues pour aboutir à ce résultat, ni les éléments quantitatifs concernant le report modal vers les transports en commun ou le vélo, grâce aux

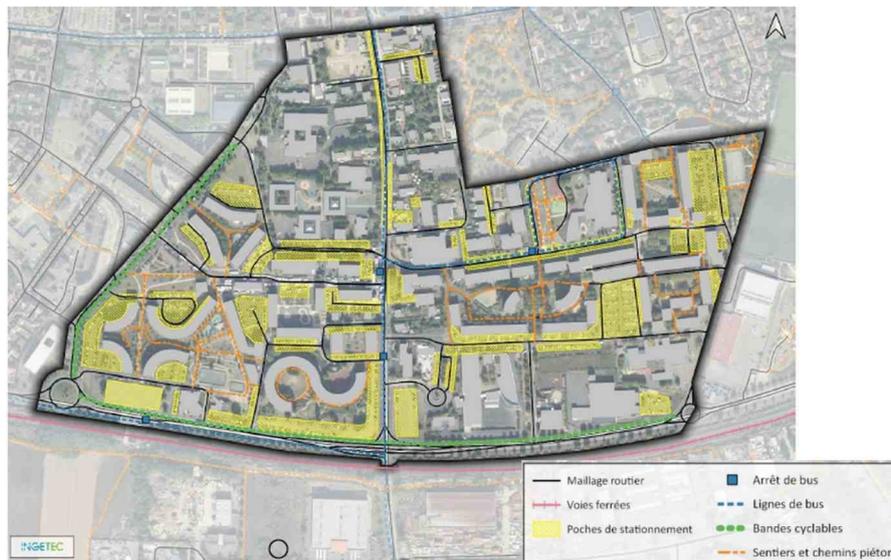


Illustration 8: Organisation en état actuel des déplacements et stationnements au sein du quartier (page 163 de l'étude d'impact)

(4) L'Autorité environnementale recommande de :

- confirmer la requalification de l'avenue du général Charles de Gaulles (RD1) en boulevard urbain,
- caractériser le report modal permis par les aménagements envisagés,
- fournir des informations relatives à la localisation et au nombre de stationnement en phase d'exploitation du projet.

■ Bruit

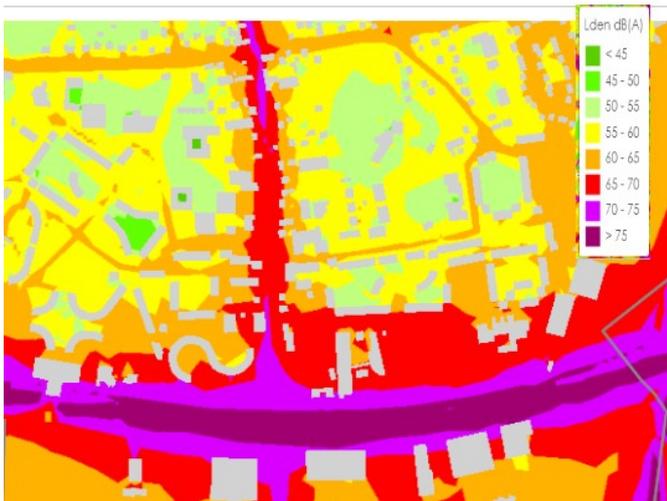


Illustration 9: Cartes de bruit cumulé tous modes de transport confondus, indicateur Lden (source: Bruitparif)

sud. Elles ne confirment pas les données bibliographiques⁸ relatives au bruit ferré : seuls cinq passages de trains ont été enregistrés en 24h, alors même que l'étude précise (page 161) que le nombre de passages de train journaliers sur cette ligne est compris entre 40 et 60 occurrences. La raison d'une telle différence de résultats entre les documents de référence bibliographique et la mesure n'est pas explicitée. Pour l'Autorité environnementale, il importe de compléter les mesures réalisées par un diagnostic plus poussé afin de justifier les discordances entre l'état de l'art et la mesure.

Au total, l'étude d'impact note que « la contribution sonore du trafic ferroviaire est négligeable devant celle du trafic routier sur l'ensemble des points de mesures ». Elle ajoute que « le trafic routier constitue [...] la principale source de bruit affectant le quartier de la Noé. Les niveaux sonores relevés à l'intérieur de la zone de projet sont caractéristiques d'une ambiance sonore modérée au sens de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières : niveaux sonores diurnes inférieurs à 65 dB(A) le jour et inférieurs à 60 dB(A) la nuit.

L'enjeu lié aux nuisances sonores est donc qualifié de modéré (page 171).

Peu de mesures de réduction des impacts du bruit des transports sont présentées. L'étude précise que « les constructeurs qui interviendront sur le quartier dans le cadre de cette opération de renouvellement urbain devront respecter les normes d'isolation acoustique pour les nouveaux bâtis. L'objectif étant d'atteindre un niveau de bruit à l'intérieur des logements compris entre 35dB(A) en période diurne et 30dB(A) en période nocturne. » L'Autorité environnementale relève que ces mesures sont insuffisantes, puisqu'elles ne garantissent pas aux usagers de pouvoir vivre dans un environnement sain, fenêtres ouvertes.

L'Autorité environnementale rappelle que le bruit des transports est source d'impact sanitaires importants, dont le coût social en Ile-de-France est évalué à 23 milliards d'euros par an⁹. Elle suggère, dans un souci de protection de la santé humaine, de se référer aux valeurs seuils de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS)¹⁰ comme éléments de référence pour les mesures de réduction du bruit. Pour le bruit routier, elle a

7 Lden = Level day-evening-night ou Niveau jour-soirée-nuit. Indicateur acoustique traduisant du niveau de bruit pondéré en fonction de l'heure de la journée.

8 Cartes stratégiques de bruit élaborées par SNCF réseaux d'une part, et classification acoustique des infrastructures terrestres du département d'autre part.

9 Source Bruitparif sur la base de l'étude ADEME/Conseil national du bruit publiée en octobre 2021 *Coût social du bruit en France* (<https://librairie.ademe.fr/air-et-bruit/4815-cout-social-du-bruit-en-france.html>)

10 Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne, OMS, 2018 (<https://apps.who.int/iris/handle/10665/343937?locale-attribute=fr&>)

établi les seuils de gêne sérieuse à l'extérieur de l'habitat durant la journée à 53 dB(A) et à 45 dB(A) pour les bruits nocturnes ; ces seuils sont de 54 dB(A) et à 44 dB(A) pour le bruit ferroviaire.

Pour l'Autorité environnementale, les enjeux liés au bruit des transports terrestre dans le quartier est donc fort et doit faire l'objet de mesures de gestion adaptées. Il importe, sur la base de compléments, d'évaluer le risque sanitaire pour les habitants et de proposer des mesures adaptées pour éviter, réduire et si besoin compenser ces impacts, ne se limitant pas à des mesures d'isolement, mais en prévoyant si nécessaires d'autres dispositions pour améliorer le confort acoustiques des habitants des logements, nouveaux et anciens (agencement des immeubles et des appartements, positionnement des différentes pièces), des usagers du groupe scolaire, et des habitants des logements existants.

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- justifier les différences observées s'agissant du bruit ferroviaire,
- évaluer les bruits cumulés sur le quartier, au travers de simulations tenant compte des déplacements générés par le projet et d'indicateurs rendant compte de l'ensemble des sources de bruit et des émergences,
- s'appuyer sur les lignes directrices de l'OMS pour la prise en compte du bruit et de la pollution,
- évaluer en particulier les pollutions sur la cité éducative,
- sur ces bases, évaluer le risque sanitaire pour les habitants et proposer des mesures adaptées pour éviter, réduire et si besoin compenser ces impacts.

■ **Qualité de l'air**

L'étude présente (page 83) les observations menées par Airparif à l'échelle de la commune en 2019 de manière peu claire pour les non-initiés. La commune est ainsi classée de sensibilité médiocre pour les polluants NOx, SO2, PM10 et moyenne pour les composés organiques volatiles (COV) et les PM2,5, « compte tenu des équipements présents », sans que la méthodologie de classification ou son impact ne soit présentés. Sans commenter le tableau de synthèse qu'elle présente concernant les dépassement des seuils réglementaire, l'étude mentionne que la qualité de l'air de la commune est « moyenne à bonne selon les polluants considérés ». L'étude d'impact note toutefois que les valeurs seuils des recommandations de l'OMS pour les PM2,5 et PM10 sont dépassées. 1/3 proviendrait du trafic automobile, 1/3 des activités tertiaires et du secteur résidentiels, sans préciser l'origine des particules restantes (page 86). L'Autorité environnementale souligne que l'état initial en matière de qualité de l'air à l'échelle du quartier n'est pas précisé, et que celui à l'échelle de la commune mériterait d'être clarifié pour pouvoir éclairer les parties prenantes.

Une fois les aménagements réalisés, l'étude d'impact précise (page 211) que le projet est de nature à augmenter de manière « non significative » le trafic routier, pouvant augmenter les pollutions atmosphériques en bordure des axes routiers. La cité éducative est considérée par le maître d'ouvrage comme étant en retrait des axes routiers générateurs de pollutions atmosphériques, à l'inverse de la résidence seniors envisagée le long de la RD22. Des mesures d'évitement et de réduction sont évoquées, tel que l'éloignement des établissements sensibles, la limitation de la vitesse des véhicules ou la mise en place de dispositifs de protection et d'atténuation des pollutions atmosphériques, tels que des « écrans physiques ou des murs végétalisés ». L'Autorité environnementale relève que l'efficacité des mesures de réductions envisagées n'est pas démontrée et qu'aucune modélisation de l'exposition de la cité éducative aux pollutions atmosphériques n'a été réalisée. L'Autorité environnementale estime que l'absence d'impact résiduel négatif (tel qu'énoncé en page 211) n'est à ce stade pas démontrée.

(6) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser les niveaux de pollution atmosphériques auxquels seront exposés les habitants du fait du projet et notamment les usagers des établissements sensibles (cité éducative, résidence seniors),
- proposer le cas échéant des mesures pour éviter ou réduire ces incidences et d'en démontrer l'efficacité.

3.4. Climat

■ Impact du changement climatique

Le dossier présente l'état initial climatique (pages 74 à 79) et les grandes tendances en matière d'impact du changement climatique à l'échelle nationale. L'étude mentionne (page 79) que : « *la température et la pluviométrie sont les deux paramètres principaux qui pourraient éventuellement contraindre à termes l'aménagement du quartier de la Noé. Ces paramètres évolueront [...] sans et avec la mise en œuvre du projet de renouvellement urbain* ». L'étude indique que le quartier serait, d'après la littérature disponible, concerné par des risques de tornades, d'inondation par ruissellement, de canicule, de vents violents et d'orage.

L'Autorité environnementale constate que ces éléments relatifs à la vulnérabilité du quartier aux impacts du changement climatique n'ont par la suite pas été approfondis pour démontrer que la conception envisagée permet d'augmenter la résilience du quartier.

Le document fait référence à plusieurs reprises au plan climat air énergie territoire (PCAET) de GPS&O en cours de consultation et en dessine les grands enjeux (maîtrise des consommations énergétiques, réduction des énergies fossiles, réduction des émissions de gaz à effets de serre, développement de la séquestration du carbone, amélioration de la qualité de l'air, développement de la production d'énergies renouvelables et de récupération, adaptation du territoire aux effets du changement climatique). L'étude d'impact ne démontre cependant pas la compatibilité du projet avec ce plan, et la manière dont les mesures ont été prises en compte dans la conception du projet.

S'agissant des incidences du projet sur le climat, l'étude précise (page 210) que l'augmentation du nombre de logements est de nature à amplifier les phénomènes d'îlot de chaleur urbain, analyse partagée par l'Autorité environnementale. L'augmentation prévue des surfaces d'espaces verts est une mesure jugée par le maître d'ouvrage comme suffisante pour contre-balancer les effets de la densification du bâti. L'Autorité environnementale estime que les éléments présentés sont insuffisamment détaillés et n'apportent en conséquence pas assez de garanties sur ce dernier point : la nature des espaces verts (pleine terre ou non), et leur surface doit faire l'objet d'une esquisse plus précise.

(7) L'Autorité environnementale recommande De

- **démontrer l'efficacité de la végétalisation sur la maîtrise des phénomènes d'îlots de chaleur urbain induit par la densification à l'échelle du quartier,**
- **préciser les choix de conception réalisés pour permettre une résilience du quartier face au changement climatique.**

■ Energies renouvelables

Une étude du potentiel énergétique du projet, dont la synthèse est présentée pages 154, a été réalisée et est annexée à l'étude d'impact. Elle s'intéresse à la faisabilité technique de la mise en œuvre des énergies renouvelables et identifie celles pouvant être mises en œuvre à l'échelle du quartier : l'alimentation par le petit éolien, le solaire thermique ou photovoltaïque, la géothermie, l'aérothermie, l'énergie biomasse et le réseau de chaleur. L'étude relève qu'une analyse technico-économique complémentaire est prévue, mais que le réseau de chaleur apparaît être l'une des solutions les plus avantageuses dès lors qu'un réseau de chaleur urbain est d'ores et déjà en place au droit du quartier.

L'Autorité environnementale souligne qu'il importe de proposer une démarche globale à l'échelle du quartier afin de garantir la limitation des impacts (travaux de construction, cycle de vie du matériel) environnementaux des énergies renouvelables mises en œuvre.

Il est mentionné page 235 que les dispositifs d'exploitation d'énergie renouvelable seront encouragés sur les lots privés. Cette démarche n'est pas jugée suffisamment ambitieuse par l'Autorité environnementale.

■ Démolitions et bilan carbone

Il est prévu la démolition de 28 logements au sein du quartier (une barre d'immeuble et huit maisons individuelles). L'étude d'impact ne précise pas si des scénarios alternatifs à la démolition ont été étudiés, notamment au regard de l'impact carbone élevé d'une opération de démolition-reconstruction.

Le volume de déblais n'est pas quantifié. L'établissement d'un plan de recyclage et de valorisation des déchets est prévu, mais le réemploi et la réutilisation sur site ne sont pas évoqués et le bilan carbone de l'opération n'a pas été chiffré. La question des émissions GES liés au projet est évoqué brièvement page 21 sans qu'une évaluation qualitative sérieuse ne soit réalisée.

L'usage de matériaux de construction bas carbone, biosourcés ou recyclés de provenance locale ou du moins européenne, ou la mise en œuvre de bâtiment basse consommation visant la RT2012 -30 % sont des mesures de réduction des consommations énergétiques évoqués en page 235. L'Autorité environnementale relève qu'il importera de démontrer l'effectivité des choix constructif retenu, en se référant à la RE2020.

(8) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser les modalités d'usage des énergies renouvelables à l'échelle du quartier,
- réaliser un bilan carbone global du projet dans l'ensemble de ses composantes et de leur cycle de vie, y compris les opérations de la phase travaux ;
- justifier le choix des démolitions compte-tenu de leur impact carbone,
- préciser les exigences en matière de sobriété et d'efficacité énergétiques des futurs bâtiments.

3.5. Perturbations liées à la phase chantier

En phase chantier, l'importance et la durée des travaux, prévus jusqu'en 2027, sont de nature à générer de nombreuses perturbations dans le quartier.

■ Cadre de vie

L'impact du chantier sur le cadre de vie des habitants fait l'objet d'une page de l'étude d'impact et présente des mesures (par exemple la mise en œuvre éventuelle de palissades), sans apporter toutefois de garanties. Pour l'Autorité environnementale, compte tenu de l'ampleur et de la durée du chantier, il importe que des garanties soient apportées aux habitants concernant le maintien de leur qualité de vie et celui des équipements publics et de leurs accès en phase chantier.

■ Déplacements

Le trafic de poids lourds sur le chantier pourrait d'après l'étude atteindre jusqu'à 150 passages par semaine à partir du commencement des terrassements, ce qui impactera la fluidité du trafic et la sécurité routière. Des mesures de réduction des impacts en phases chantiers sont spécifiées et concernent notamment la définition d'itinéraires pour les poids lourds et la proposition d'itinéraires de déviation pour les véhicules en transit. L'Autorité environnementale relève que les éléments transmis à ce stade ne permettent pas de garantir l'absence d'impact résiduels pour les populations.

■ Pollutions atmosphériques

En période de travaux, la dizaine de chantiers prévue et l'usage des engins de travaux associés est de nature à générer des pollutions atmosphériques (rappelés page 190 de l'étude d'impact : poussières, particules fines, gaz, hydrocarbures aromatiques polycycliques, solvants). Des mesures de réductions des impacts sont présentées pages 191. L'Autorité environnementale relève qu'aucune mesure ne prend en compte la présence de plusieurs établissements sensibles sur le périmètre du projet. Elle suggère de compléter le plan de gestion par des dispositifs permettant d'éviter les émissions à proximité de ces établissements. L'étude précise que « *si des émissions concentrées venaient à être détectées, des mesures adaptées seront mises en œuvre [...]* ». Aucune mesure de suivi des émissions en phase chantier n'étant prévu, l'Autorité environnementale estime les garanties insuffisantes.

■ Pollutions sonores

En phase chantier, le niveau d'incidence des pollutions sonores est qualifié de moyen à fort par l'étude d'impact. Des mesures de réduction sont listées et s'appuient principalement sur le respect de la réglementation ad hoc et notamment le respect du seuil d'émission de 80dB(A) en limite de chantier (page 202). L'Autorité environnementale relève que les mesures envisagées sont peu impactantes compte-tenu de la durée de mise en œuvre du projet. Elle recommande l'étude de solutions complémentaires permettant de réduire réellement les pollutions sonores pour les habitants, ainsi que la mise en place de dispositifs de suivi quand aux dépassements des niveaux de bruit admissibles.

(9) L'Autorité environnementale recommande :

- d'apporter des garanties sur le maintien des équipements publics en phase chantier,
- de définir un plan de circulation et de stationnement pendant les différentes phases de travaux et le porter à la connaissance des habitants du quartier,
- de définir des mesures de suivi de la qualité de l'air en phase chantier,
- de définir des mesures de suivi du bruit en phase chantier et de mettre en place un dispositif permettant aux habitants d'alerter en cas de gêne liée au bruit de chantier.

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

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique.

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 l'Autorité environnementale à l'adresse suivante : mrae-idf@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 13 juillet 2022

Siégeaient :

**Éric ALONZO, Jean-François LANDEL, Ruth MARQUES,
Brian PADILLA, Philippe SCHMIT, président.**

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de présenter un bilan de la première phase de l'opération, permettant de justifier la réalisation de la seconde phase.....9
- (2) L'Autorité environnementale recommande de définir des mesures de suivi de l'efficacité des mesures de gestion des impacts sur la faune en phase chantier et en phase d'exploitation du projet.....11
- (3) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter l'état initial afin de caractériser précisément l'état des sols, notamment au droit de la future cité éducative, afin de s'assurer que l'emplacement est compatible avec les usages projetés. - réaliser des plans de gestions et des analyses des risques résiduels, traitant des risques d'ingestion des d'inhalation, afin de garantir l'absence de risques sanitaires pour les populations concernées.....12
- (4) L'Autorité environnementale recommande de : - confirmer la requalification de l'avenue du général Charles de Gaulles (RD1) en boulevard urbain, - caractériser le report modal permis par les aménagements envisagés, - fournir des informations relatives à la localisation et au nombre de stationnement en phase d'exploitation du projet.....13
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - justifier les différences observées s'agissant du bruit ferroviaire, - évaluer les bruits cumulés sur le quartier, au travers de simulations tenant compte des déplacements générés par le projet et d'indicateurs rendant compte de l'ensemble des sources de bruit et des émergences, - s'appuyer sur les lignes directrices de l'OMS pour la prise en compte du bruit et de la pollution, - évaluer en particulier les pollutions sur la cité éducative, - sur ces bases, évaluer le risque sanitaire pour les habitants et proposer des mesures adaptées pour éviter, réduire et si besoin compenser ces impacts.....15
- (6) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser les niveaux de pollution atmosphériques auxquels seront exposés les habitants du fait du projet et notamment les usagers des établissements sensibles (cité éducative, résidence seniors), - proposer le cas échéant des mesures pour éviter ou réduire ces incidences et d'en démontrer l'efficacité.....15
- (7) L'Autorité environnementale recommande De - démontrer l'efficacité de la végétalisation sur la maîtrise des phénomènes d'îlots de chaleur urbain induit par la densification à l'échelle du quartier, - préciser les choix de conception réalisés pour permettre une résilience du quartier face au changement climatique.....16
- (8) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser les modalités d'usage des énergies renouvelables à l'échelle du quartier, - réaliser un bilan carbone global du projet dans l'ensemble de ses composantes et de leur cycle de vie, y compris les opérations de la phase travaux ; - justifier le choix des démolitions compte-tenu de leur impact carbone, - préciser les exigences en matière de sobriété et d'efficacité énergétiques des futurs bâtiments.....17

(9) L'Autorité environnementale recommande : - d'apporter des garanties sur le maintien des équipements publics en phase chantier, - de définir un plan de circulation et de stationnement pendant les différentes phases de travaux et le porter à la connaissance des habitants du quartier, - de définir des mesures de suivi de la qualité de l'air en phase chantier, - de définir des mesures de suivi du bruit en phase chantier et de mettre en place un dispositif permettant aux habitants d'alerter en cas de gêne liée au bruit de chantier.....18