



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Conseil général de l'Environnement  
et du Développement durable**

**MRAe**

**Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE**

**Avis délibéré  
sur le projet de construction d'un ensemble immobilier  
mixte sur le site de « l'ex-RN2 » à  
Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis)**

**N° APJIF-2022-062  
en date du 11 août 2022**

# Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un ensemble de logements, commerces et services sur le site de « l'ex-RN2 » à Aulnay-sous-Bois (93), porté par les sociétés Vinci Immobilier et Terranobilis, et sur son étude d'impact datée du 19 avril 2022. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire portant sur la partie « logements » du projet (« secteur ouest », cf. ci-après).

Le projet s'implante sur une parcelle d'environ trois hectares, correspondant à un délaissé de l'ex-RN2, actuellement à l'état naturel. Il prévoit l'aménagement d'un programme immobilier mixte d'une surface de plancher totale d'environ 25 000 m<sup>2</sup>. Il comprend deux secteurs, de part et d'autre de l'allée des Gémeaux qui traverse la parcelle : un « secteur ouest » qui prévoit un programme de 323 logements et un « secteur est » destiné aux commerces, services et restauration.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale à la suite d'un examen au cas par cas par décision du préfet de la région Île-de-France n°DRIEAT-SCDD-2021-187 du 31 décembre 2021.

L'analyse de l'état initial de l'environnement est globalement de bonne qualité et l'étude d'impact étudie les principaux impacts du projet de manière proportionnée (c'est-à-dire avec des développements à hauteur du niveau d'enjeu). Toutefois, l'Autorité environnementale constate que, malgré de très nombreux effets négatifs de ce projet sur l'environnement et la santé humaine, l'étude d'impact ne présente pas, comme exigé par l'article R.122-5 du code de l'environnement, les solutions de substitution raisonnables envisageables dont la comparaison avec la solution retenue permettrait de justifier cette dernière comme étant de moindre impact. Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent les déplacements, les pollutions sonores et atmosphériques, l'énergie et le changement climatique, les milieux naturels, le paysage, l'eau et la gestion des eaux pluviales, la pollution des sols et les risques technologiques, l'imperméabilisation des sols.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- compléter le dossier d'étude d'impact par une justification du projet comme étant la solution de moindre impact sur l'environnement et la santé humaine au regard des solutions de substitution raisonnables envisageables et, si les grandes options du projet sont néanmoins maintenues, reconsidérer ce dernier en renforçant les mesures permettant d'éviter, de réduire voire de compenser ses incidences négatives potentielles ;
- préciser l'organisation de la circulation des véhicules prévue par le projet et, le cas échéant, actualiser les conclusions de l'étude de trafic en conséquence ;
- justifier le schéma des aménagements cyclables prévu par le projet et préciser les mesures prévues pour préserver la sécurité des cyclistes ;
- préciser si la nouvelle voie qui sera créée dans le cadre du projet impacte l'ambiance sonore au niveau des habitations situées à proximité ;
- justifier, pour les logements, l'absence de développement d'énergie renouvelable, étudier, pour les commerces, la possibilité de mettre en place de telles installations, justifier les choix retenus et indiquer la part d'énergie renouvelable produite par le projet ;
- réaliser le bilan carbone global du projet en estimant le potentiel d'émissions de gaz à effet de serre générées par le projet et les économies réalisées grâce aux dispositions mises en place pour limiter ce bilan ;
- présenter des visualisations du projet à hauteur humaine, pour permettre au public d'appréhender son intégration paysagère dans l'environnement ;
- prévoir des mesures visant à limiter l'imperméabilisation des sols, notamment au niveau des aires de stationnement des commerces et des espaces piétonniers, justifier le choix de mettre en place des bassins enterrés et indiquer, pour le secteur de logements, la gestion des eaux pluviales mise en place pour des pluies exceptionnelles.

La MRAe a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

# Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	7
<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>7</b>
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	11
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	11
<b>2. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>11</b>
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	11
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	12
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	12
<b>3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>12</b>
3.1. Déplacements.....	12
3.2. Pollutions sonores.....	15
3.3. Pollutions atmosphériques.....	17
3.4. Énergie et changement climatique.....	18
3.5. Milieux naturels.....	20
3.6. Paysage.....	22
3.7. Eau et gestion des eaux pluviales.....	22
3.8. Pollution des sols.....	24
3.9. Risques technologiques (canalisation de gaz).....	26
<b>4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....</b>	<b>27</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>29</b>
<b>5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....</b>	<b>30</b>

# 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'environnement<sup>1</sup> 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 la commune d'Aulnay-sous-Bois pour rendre un avis sur le projet de construction d'un ensemble immobilier mixte (logements, commerces et services), porté par les sociétés Vinci Immobilier et Terranobilis, sur le site de « l'ex-RN2 » à Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) et sur son étude d'impact<sup>2</sup> datée du 19 avril 2022. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire portant sur la partie « logements » du projet<sup>3</sup>.

Le projet de construction d'un ensemble immobilier mixte à Aulnay-sous-Bois est soumis à un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubriques 39<sup>a</sup> et 41<sup>a</sup> 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°DRIEAT-SCDD-2021-187 du 31 décembre 2021.

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 la MRAe le 14 juin 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 22 juin 2022. Sa réponse du 13 juillet 2022 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 11 août 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction d'un ensemble immobilier mixte sur le site de « l'ex-RN2 » à Aulnay-sous-Bois.

- 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).
- 2 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact (« *Évaluation environnementale - Tome 2 : étude d'impact - Site RN2 - Aulnay-sous-Bois (93)* », version 1 du 19/04/2022)
- 3 La demande de permis de construire n°93005 21 C0202, présentée par Vinci Immobilier, porte uniquement sur le secteur ouest du projet, destiné à accueillir des immeubles de logements (cf. paragraphe 1.1 « Description du projet » ci-après).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Sabine Saint-Germain, coordonnatrice, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

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

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

**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

Aulnay-sous-Bois est une commune de 89 969 habitants (données 2019) située dans le département de la Seine-Saint-Denis, à environ douze kilomètres au nord-est de Paris.

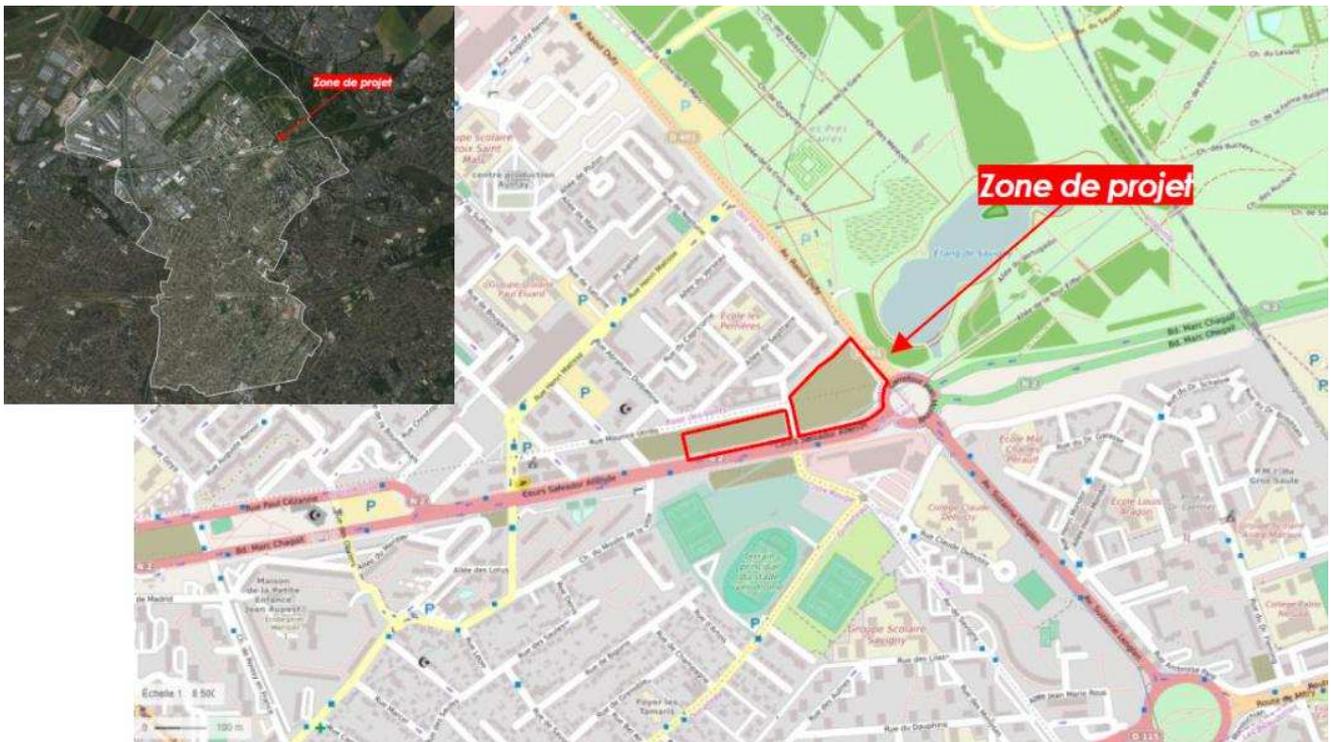


Figure 1: Localisation du projet (source : étude d'impact, p.9)

À l'occasion d'une demande de permis de construire portant exclusivement sur des logements prévus dans la partie ouest du site de l'ancienne RN2, délimitée par le boulevard Marc Chagall (ex RN2) au sud, l'allée des Gémeaux à l'est, la rue Maurice Utrillo au nord (cf. Figure 2), l'autorité compétente (préfet de la région Île-de-France) a décidé de soumettre à évaluation environnementale l'ensemble du projet de construction d'un ensemble immobilier mixte (logements, commerces et services) dans laquelle s'insérait la demande initiale<sup>4</sup>. Ce projet d'ensemble est dénommée par la suite dans le présent avis « le projet ».

Le présent avis de l'Autorité environnementale porte sur l'ensemble du projet, conformément à la réglementation<sup>5</sup>

4 décision n° DRIEAT-SCDDD-2021-187 du 31 décembre 2021 qui fait suite à la décision n° DRIEE-SDDTE- 2019-045 du 20 février 2019

5 Article L.122-1 III du code de l'environnement : « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

Le projet s'implante sur une parcelle d'environ trois hectares actuellement à l'état de friches herbacées et de surfaces arbustives et arborées correspondant à l'emprise de l'ancienne route nationale RN2. La parcelle est traversée par l'allée des Gémeaux (axe nord-sud), ainsi que par la rue Maurice Utrillo (axe est-ouest) qui est sur ce secteur « une ancienne route aujourd'hui hors service » (p. 12). Le site est bordé par le cours Salvador Allende (ex-RN2, aujourd'hui RD932, au sud, aussi appelée boulevard Marc Chagall ou route nationale RN2 dans le dossier), l'avenue Raoul Dufy (RD401, à l'est) et le carrefour giratoire Jean Monnet (à l'angle sud-est)<sup>6</sup>. Aux abords du site sont situés (Figure 1 et Figure 2) :

- à l'est, le parc départemental du Sausset ;
- au sud, des commerces (magasins de bricolage) et des infrastructures sportives (stade du vélodrome) ;
- à l'ouest et au nord, des zones résidentielles et des équipements (collège, école).



Figure 2: Périmètre du projet (source : étude d'impact, p.10)

Le projet (Figure 3 et Figure 4) prévoit l'aménagement d'un programme immobilier mixte regroupant des logements, des commerces et des services, représentant une surface de plancher totale d'environ 25 000 m<sup>2</sup>. Il comprend deux secteurs, de part et d'autre de l'allée des Gémeaux, sur lesquels sont prévus :

- sur le **secteur ouest** : 323 logements répartis en sept lots (A, B, C, D, E, F et G)<sup>7</sup>, dans cinq bâtiments, représentant une surface de plancher<sup>8</sup> de 19 647 m<sup>2</sup>. 323 places de stationnement pour les voitures sont prévues, soit une place par logement : 234 places en sous-sol (niveau R-1) et 89 en rez-de-chaussée (p. 18). Les bâtiments comprennent trois à six étages (p. 21).
- sur le **secteur est** : six bâtiments de tailles et volumétries variables (de rez-de-chaussée jusqu'à un étage)

6 Carrefour Jean Monnet : carrefour entre les deux voies citées précédemment (cours Salvador Allende et avenue Raoul Dufy), l'avenue Suzanne Lenglen (route départementale D970) et la route nationale N2.

7 Les 323 logements seront répartis comme suit : 100 logements en accession (lots A et C), 73 logements sociaux (lots B et D) et 150 logements locatifs intermédiaires (LLI) (lots E, F et G) (p. 18). La localisation des lots apparaît notamment sur la pièce PC2a du dossier de permis de construire.

8 La surface de plancher est indiquée dans le formulaire Cerfa de permis de construire.

destinés à accueillir des activités commerciales et de restauration. Les quatre bâtiments situés en frange est du site (bâtiments C, D, E et F) sont destinés à accueillir des enseignes de restauration (p. 19). L'étude d'impact indique qu'une « zone de stationnement regroupant environ 143 places est aménagée au cœur du site » (p. 19). L'Autorité environnementale note que, selon le plan du projet présenté<sup>9</sup>, 67 places de stationnement sont également indiquées en rez-de-chaussée du bâtiment B, soit un total de 210 places<sup>10</sup>.

L'implantation des bâtiments tient compte de la présence d'une canalisation d'eaux usées (appelée « ovoïde » dans l'étude d'impact), qui traverse le secteur de logements du nord au sud, ainsi que de celle d'une canalisation de transport de gaz sous pression<sup>11</sup>, qui impose notamment une zone de non constructibilité (figurant en hachuré orange sur le plan masse, cf. Figure 3 ci-dessous) (voir également remarques du paragraphe 3.9 « Risques technologiques » du présent avis).



Figure 3: Plan masse du projet (source : étude d'impact, p.20)



Figure 4: Visualisation du projet depuis l'angle sud-est du site (source : étude d'impact, p.22)

L'étude d'impact précise qu'une route à double sens sera créée dans la partie nord du projet pour relier la rue Maurice Utrillo et l'avenue Raoul Dufy et « assurer une meilleure distribution des flux automobiles » (p. 24). L'Autorité environnementale note qu'un nouvel accès sera également créé au sud du secteur est, depuis le cours Salvador Allende (ou boulevard Marc Chagall), selon le plan présenté p. 242 (figure 178 « Répartition des accès/sorties du projet »).

L'organisation de la circulation des véhicules prévue par le projet n'est par ailleurs pas décrite de manière claire, les explications fournies présentant des incohérences avec les schémas associés. En particulier, l'étude d'impact indique que la nouvelle rue créée au nord sera à double sens (p. 24), alors que le plan masse du projet<sup>12</sup> indique une « voie de livraison à sens unique » sur une partie du tracé et la présence de « portails coulissants ». L'étude d'impact indique en outre, pour la partie commerciale, qu'une « sortie unique se situe avenue Raoul Dufy » (p. 24), alors que la figure 25 « Organisation des flux sur le site » de la même page (cf. Figure 5 ci-dessous) montre une sortie possible par l'allée des Gémeaux. Il conviendra de clarifier l'organisation de la circulation prévue par le projet, pour une parfaite information du public et pour appréhender les effets du projet sur les déplacements routiers de manière appropriée (voir également remarques du paragraphe 3.1 « Déplacements » du présent avis).

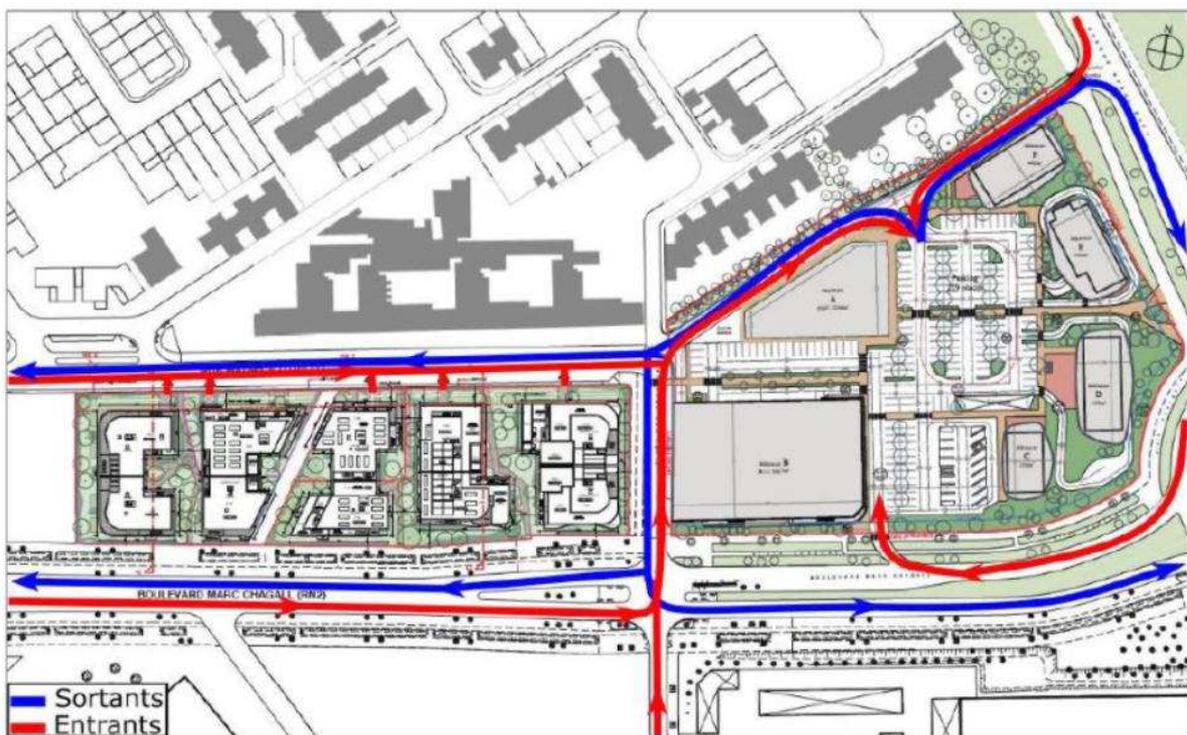


Figure 5: Organisation de la circulation des véhicules sur le site (source : étude d'impact, p.24)

L'étude d'impact n'apporte pas d'informations sur la durée des travaux<sup>13</sup> ou la date prévisionnelle de livraison du programme de logements et de celui des commerces, ni d'estimation du nombre d'utilisateurs du projet (habitants, employés et clients).

**(1) L'Autorité environnementale recommande de :**

- préciser l'organisation de la circulation des véhicules prévue par le projet ;
- préciser le nombre de places de stationnement prévues sur le secteur est ;

12 Cf. figure 18, p. 20, reproduite sur la Figure 3 ci-dessus.

13 La décision du 31 décembre 2021 soumettant le projet à évaluation environnementale indiquait cependant que la durée prévisible des travaux était estimée à 27 mois.

- apporter des informations sur le planning du projet par type de destination et sur le nombre d'habitants et d'utilisateurs prévus.

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

Le dossier ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

## 1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- les déplacements ;
- les pollutions sonores ;
- les pollutions atmosphériques ;
- l'énergie et le changement climatique ;
- les milieux naturels ;
- le paysage ;
- l'eau et la gestion des eaux pluviales ;
- la pollution des sols ;
- les risques technologiques.

# 2. L'évaluation environnementale

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

L'analyse de l'état initial de l'environnement est globalement de bonne qualité. Elle est illustrée de cartes et schémas facilitant la compréhension. Les synthèses présentées en début de chaque chapitre thématique<sup>14</sup> mettent en évidence les enjeux liés au projet (dans le paragraphe en bleu « *Objectifs associés pour l'opération* »), cet effort de rédaction est apprécié par l'Autorité environnementale. Des études spécifiques ont été menées pour ce qui concerne notamment la pollution des sols, le trafic, la qualité de l'air et l'énergie. Elles sont annexées à l'étude d'impact, permettant de disposer d'une information complète.

Les impacts du projet sont décrits en distinguant la phase de chantier et la phase d'exploitation. Les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont présentées en parallèle, ce qui facilite la compréhension. Un tableau récapitulatif des effets du projet et des mesures proposées est également fourni (p. 266-283). Sur le fond, l'étude d'impact présente les principaux impacts du projet de manière proportionnée (c'est-à-dire avec des développements à hauteur du niveau d'enjeu), sans toutefois proposer des éléments de justification satisfaisants sur le choix du projet dans son ensemble, ni des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de portée suffisante au regard des enjeux identifiés. Elle nécessite par ailleurs d'être approfondie sur certains enjeux (cf. remarques dans la suite du présent avis).

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un document séparé. L'analyse de l'état initial de l'environnement, l'évaluation des incidences du projet et les mesures associées sont présentées sous la forme de tableaux synthétiques et complets. L'absence d'illustration<sup>15</sup> ne facilite toutefois pas la compréhension de ce chapitre.

<sup>14</sup> Un récapitulatif des enjeux environnementaux du site est également présenté (p. 161-172).

<sup>15</sup> Les seules illustrations présentées dans le résumé non technique concernent la localisation du site, la description du projet et les effets cumulés (p. 4-6, 7-10 et 24-25 du résumé non technique).

## 2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact fait référence au schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF). Selon ce document, le secteur du projet est identifié comme un « *espace urbanisé à optimiser* » et un « *quartier à densifier à proximité d'une gare* » (p. 37-38).

Le plan local d'urbanisme d'Aulnay-sous-Bois est également présenté (p. 44-53). Le secteur du projet s'inscrit notamment dans l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « *Requalification du secteur RN2 Est - Vélodrome* », présentée p. 49, qui prévoit sur le site un développement urbain mixte (habitat, équipements, activités et commerces).

## 2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact comporte un court chapitre intitulé « *Solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles le projet a été retenu* » (p. 36). Il indique que le projet s'implante sur un secteur « *identifié par la commune au sein de son plan local d'urbanisme (PLU) pour le développement d'un projet mixte devant participer à la requalification du secteur de la RN2* » et que « *la programmation a été définie conjointement avec les services de la commune au regard des besoins identifiés en réponse aux enjeux démographiques ou économiques* ».

L'Autorité environnementale constate, qu'en l'état, le dossier ne répond pas à une des exigences du 7° du II de l'article R.122-5 du code de l'environnement qui prévoit qu'un maître d'ouvrage doit étudier plusieurs solutions de substitution raisonnables et justifier le « *choix effectué* » notamment après une « *comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine* ».

En effet, alors que ce projet comporte de très nombreux aspects négatifs sur l'environnement et la santé humaine (notamment suppression d'un espace naturel de pleine terre de trois hectares, artificialisation du sol, augmentation de la pollution de l'air et des émissions de GES, exposition des futurs habitants et usagers du projet au bruit de la circulation routière), le dossier ne présente pas les « *solutions de substitution raisonnables* » envisageables, ni en termes de localisation, ni dans l'ampleur et la conception même du projet, dont la comparaison au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine permettrait de justifier le choix retenu comme étant celui de moindre impact. Si les grandes options du projet sont néanmoins maintenues, il importe, pour l'Autorité environnementale, qu'il soit réexaminé dans le sens d'un renforcement notable des mesures permettant d'éviter, de réduire voire de compenser de tels effets négatifs.

### (2) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter le dossier d'étude d'impact par une justification du projet comme étant la solution de moindre impact sur l'environnement et la santé humaine au regard des solutions de substitution raisonnables envisageables ;
- si les grandes options du projet sont maintenues, le reconsidérer en y renforçant les mesures permettant d'éviter, de réduire voire de compenser ses incidences négatives potentielles notamment sur la consommation et l'artificialisation des sols, la réduction des fonctionnalités écologiques, l'aggravation des émissions de gaz à effet de serre et de la vulnérabilité au changement climatique, l'augmentation de l'exposition de populations aux pollutions sonores et atmosphériques.

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

### 3.1. Déplacements

L'étude d'impact présente les divers modes de transports permettant d'atteindre le site.

#### ■ Transports collectifs

En ce qui concerne les transports en commun, l'étude d'impact indique que le secteur du projet est desservi par plusieurs lignes de bus et que plusieurs arrêts sont situés à moins de cinq minutes à pied du site (p. 124). À l'heure actuelle, le site est relativement éloigné des gares RER : la gare RER B de Villepinte est située à environ dix minutes de bus et la gare RER B d'Aulnay-sous-Bois à environ trente minutes de bus. Le projet du Grand Paris Express viendra renforcer la desserte en transports en commun du secteur, puisqu'Aulnay-sous-Bois accueillera une gare de la future ligne 16 au niveau du rond-point de l'Europe, situé à l'ouest du site du projet à une quinzaine de minutes à pied ou une dizaine de minutes en bus (p. 117, 120, 124). Sa mise en service est prévue à l'horizon 2026 (p. 246)<sup>16</sup>.

L'étude d'impact cite un « *maillage de bus urbain accessible à moins de 10 mn à pied et la proximité de deux gares RER* » ainsi qu'à l'horizon 2026, l'implantation sur le « *carrefour N2 x Eugène Delacroix* » de la future gare de la ligne 16 du Grand Paris express (GPE) (p.246 notamment). L'autorité environnementale note cependant que si la future gare de la ligne 16 semble prévue à un peu plus d'un kilomètre du projet de logements (voir p. 45 de l'étude d'impact), les actuelles gares RER d'Aulnay et de Sevrans-Beaudottes en sont éloignées de plusieurs kilomètres.

### ■ Déplacements automobiles

Le site dispose d'une bonne accessibilité routière, avec la présence à proximité d'axes routiers importants complétée par des voiries de desserte locale (p. 117, 122). L'étude d'impact met en avant que d'après les études de trafic réalisées (en 2019 et actualisées en 2022), « *les conditions de circulation dans le périmètre d'étude sont marquées (comme sur l'ensemble du réseau majeur de l'Île-de-France) par des ralentissements importants et la congestion des axes principaux* » mais que « *l'ensemble des carrefours du secteur de projet disposent toutefois de réserves de capacités satisfaisantes aux heures de pointe en situation actuelle* » (p. 117, 125-128).

L'Autorité environnementale relève que les trafics sur les axes routiers proches du projet sont importants à l'heure actuelle : de l'ordre de 22 700 véhicules par jour sur le cours Salvador Allende et de 19 500 véhicules par jour sur l'avenue Raoul Dufy, selon la carte présentée p. 126.

Le projet prévoit la réalisation de deux accès supplémentaires, l'un par la nouvelle voirie réalisée au nord, l'autre par un nouvel accès situé sur le cours Salvador Allende (ne permettant que les entrées sur le site) (p. 242).

Le trafic généré par le projet aux heures de pointe a été estimé (p. 243) :

- pour la partie habitat, à environ 80 véhicules à l'heure de pointe du matin, 110 véhicules à l'heure de pointe du soir et 40 véhicules à l'heure de pointe du samedi ;
- pour la partie commerces, à environ 40 véhicules à l'heure de pointe du matin, 300 véhicules à l'heure de pointe du vendredi soir et 400 véhicules à l'heure de pointe du samedi.

L'étude d'impact indique que ces flux supplémentaires modifieront peu la situation sur les axes principaux<sup>17</sup>. L'Autorité environnementale relève néanmoins que le trafic sur l'allée des Gémeaux passera de 700 uvp<sup>18</sup> par jour à 1 500 uvp par jour et que le trafic sur la nouvelle voirie créée sera d'environ 2 000 uvp par jour (p. 243).

---

16 Dans un autre chapitre (p. 120), l'étude d'impact indique une « *inauguration [de la ligne 16] programmée en 2023* », mais la mise en service de la gare d'Aulnay-sous-Bois de la ligne 16 est prévue en automne 2026, selon le site de la Société du Grand Paris (<https://www.societedugrandparis.fr/gpe/ligne/ligne-16>).

17 Augmentation du trafic journalier de l'ordre de 1 % sur le cours Salvador Allende et l'avenue Raoul Dufy (p. 243). Aux heures de pointe, les trafics en uvp par heure pourront être importants (jusqu'à 1 800 uvp/h sur certains tronçons) mais « *demeurent conformes aux gabarits des voiries* » selon l'étude d'impact (p. 244-245).

18 uvp : unité de véhicule particulier. Cette unité, obtenue en appliquant un coefficient de pondération à chaque catégorie de véhicules (poids lourd, deux-roues, voiture...), permet d'exprimer les volumes de trafic dans une grandeur unique.

L'Autorité environnementale remarque que les cartes présentées dans l'étude d'impact (p. 243-245, issues des études de trafic) ne semblent pas tenir compte de l'accès supplémentaire créé sur le cours Salvador Allende, ni d'une nouvelle voirie en totalité à double sens. Comme indiqué précédemment<sup>19</sup>, il conviendra de clarifier l'organisation des flux de circulation aux abords du site et, le cas échéant, d'actualiser les conclusions de l'étude de trafic en conséquence.

Pour l'Autorité environnementale, le projet ne pourra qu'être générateur de trafics routiers supplémentaires à ceux, déjà intenses, actuellement constatés sur le secteur, ce qui doit appeler de la part du maître d'ouvrage une ambition d'autant plus affirmée de favoriser le report modal et les conditions d'une desserte satisfaisante du nouveau quartier par les modes de déplacement alternatifs à la voiture.

S'agissant des recharges pour véhicules électriques, l'étude d'impact précise, pour les logements, que « *les places de parking permettront l'installation ultérieure de bornes de recharge électriques (conformément à la Section 3 du code de la construction et de l'habitation)* » (voir notamment p. 242) et pour les commerces, que « *des places équipées de bornes permettant la recharge de véhicules électriques sont prévues pour les commerces (environ 10 places)* » (p. 242, et aussi p. 24 avec un plan les localisant). Ce report dans le temps des précisions sur les bornes de recharge électrique pour les logements et ce chiffrage pour les commerces paraissent insuffisants pour permettre au projet de réduire les émissions de gaz à effets de serre de ses usagers.

### ■ Modes actifs

En ce qui concerne la desserte pour les modes actifs, l'étude d'impact indique que le secteur du projet dispose de « *trottoirs qualitatifs* » pour la circulation des piétons et « *d'aménagements cyclables d'excellente qualité* », notamment sur l'ex-RN2 et l'avenue Raoul Dufy (p. 117, 123 et figure 104 « *Aménagements cyclables à proximité du site* » p. 123). Toutefois, elle n'apporte guère de précisions à l'appui de ces constats, et elle ne présente pas d'analyse de l'utilisation de ces infrastructures et de l'usage des modes actifs actuels, ni de projection concernant l'évolution prévisible ou attendue de cet usage.

Afin de favoriser les déplacements actifs, le projet prévoit notamment des locaux pour les vélos au rez-de-chaussée des immeubles de logement sans préciser leur nombre par rapport au nombre ou la taille des logements, des stationnements vélos (racks) sans plus de précisions et l'aménagement de cheminements piétons sur la partie commerces (cf. p. 246 et Figure 6 ci-dessous). L'Autorité environnementale remarque qu'aucune piste ou bande cyclable n'est prévue sur la nouvelle voirie créée, ce qui faciliterait pourtant l'accès aux commerces, ou sur la traversée aménagée au milieu du programme de logements (correspondant au tracé de la canalisation d'eaux usées). En outre, les deux nouveaux accès routiers créés pour les commerces couperont des pistes cyclables existantes (sur le cours Salvador Allende et l'avenue Raoul Dufy).

A cet égard, il convient de préciser et, en tant que de besoin, de renforcer les mesures prévues pour assurer l'attractivité de l'usage du vélo et des autres modes actifs, tant au regard de l'efficacité des équipements et des cheminements dédiés ainsi que de leur connexion au réseau urbain que de leur sécurité. Pour l'Autorité environnementale, ces mesures doivent s'inscrire dans une stratégie globale en faveur des déplacements alternatifs à la voiture individuelle, en lien avec la collectivité publique.

---

19 Cf. remarques du paragraphe 1.1 « Contexte et présentation du projet » ci-avant.

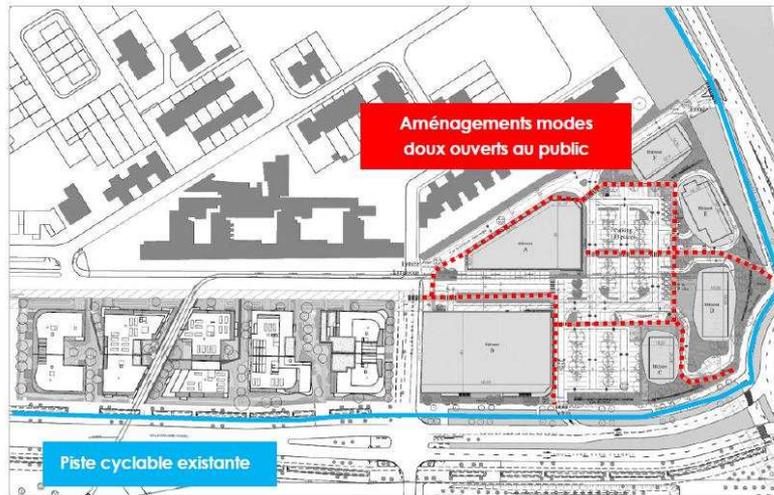


Figure 6: Aménagements piétons et cycles prévus par le projet (source : étude d'impact, p.23)

**(3) L'Autorité environnementale recommande de :**

- préciser l'étude d'impact par l'indication du nombre de bornes de recharge électrique pour les logements et les commerces ;
  - modifier l'étude de trafic pour tenir compte de l'accès supplémentaire créé sur le cours Salvador Allende et d'une nouvelle voirie en totalité à double sens, et justifier de la nécessité de ces nouveaux accès générateurs de trafics motorisés supplémentaires et des pollutions et nuisances associées. ;
  - présenter et évaluer la stratégie globale à mettre en œuvre pour favoriser les déplacements alternatifs à la voiture, en ce qui concerne notamment l'efficacité et la sécurité des équipements et aménagements cyclables, et la connexion de ces derniers avec les principales centralités urbaines.
- préciser le nombre de places de vélo dans les logements et des stationnements de vélo.

**3.2. Pollutions sonores**



Figure 7: Carte des niveaux sonores (bruit routier) représentant l'indicateur de bruit Lden sur une journée complète (Source : Bruitparif, détournage du projet par la MRAe)

L'environnement acoustique du projet est principalement affecté par le bruit routier, de jour comme de nuit, comme le montrent les cartes stratégiques de bruit<sup>20</sup> agrégées par Bruitparif (présentées p. 154), avec des niveaux de bruit Lden<sup>21</sup> supérieurs à 70 dB(A) notamment le long du cours Salvador Allende.

L'étude d'impact indique que certaines routes du secteur font l'objet d'un classement sonore par arrêté préfectoral<sup>22</sup>, sans expliquer ce que ce classement implique. L'Autorité environnementale rappelle que

relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement

21 L'indicateur Lden (pour « Level day-evening-night ») représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée. Il donne un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) et durant la nuit (22h-6h) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.

22 Arrêté préfectoral du 13 mars 2000 relatif au classement sonore des infrastructures terrestres de Seine-Saint-Denis (p. 253).

cela impose, pour les nouveaux bâtiments à usage d'habitation situés dans les secteurs les plus soumis aux nuisances sonores (dit « secteur affecté par le bruit » selon les termes de la réglementation), des prescriptions d'isolement acoustique à respecter.

Le cours Salvador Allende (ou boulevard Marc Chagall), l'avenue Raoul Dufy et la rue Maurice Utrillo sont classés en catégorie<sup>23</sup> 3 sur le secteur du projet (p. 153). L'Autorité environnementale fait observer que l'ensemble du programme de logements est situé dans le « secteur affecté par le bruit ». La différence très notable entre les résultats des mesures acoustiques et les données de Bruitparif n'est pas compréhensible pour l'Autorité environnementale.

Des mesures acoustiques ont été réalisées en trois points du site (en 2019 et en 2022) dont deux à l'extérieur de l'emprise du projet, afin d'établir une modélisation du contexte sonore actuel du secteur. Les résultats de cette modélisation sont présentés sous forme de cartes, sans être commentés (p.155-158). Le seul point de mesure interne au secteur de projet est en retrait et de fait éloigné des façades du projet qui donneront sur le cours Allende. L'étude d'impact indique que le projet est susceptible d'avoir des impacts sonores du fait de l'augmentation des niveaux de trafics sur les axes routiers avoisinants, de la création d'une nouvelle voirie et de la mise en place d'équipements techniques à l'extérieur des bâtiments (p. 250).

Une modélisation du contexte sonore futur, avec le projet, a été réalisée. L'étude d'impact indique que « l'augmentation des trafics sur les voiries engendrées par le projet n'a pas d'incidence sur l'ambiance sonore ». Les cartes des niveaux sonores en situation future sont présentées, mais elles permettent difficilement d'identifier les zones qui subiront des modifications des niveaux sonores, et seules les valeurs obtenues en trois points sont précisées (p. 251). La présentation d'une carte permettant de visualiser la différence de niveau sonore entre l'état futur et l'état actuel, et son analyse, serait utile pour justifier l'absence d'impact du projet sur l'ambiance sonore.

En outre, l'étude d'impact n'apporte aucune explication sur la contribution sonore de la nouvelle voie créée dans la partie nord du projet pour relier la rue Maurice Utrillo et l'avenue Raoul Dufy (sur laquelle un trafic d'environ 2 000 véhicules par jour est attendu, cf. paragraphe 3.1 ci-avant), et de son impact direct sur les habitations situées à proximité.

En ce qui concerne l'installation d'équipements techniques potentiellement bruyants (équipements de ventilation en toiture notamment), l'étude d'impact rappelle les seuils réglementaires qui devront être respectés et les mesures de réduction qui pourront être mises en œuvre (orientation des rejets, mise en place de silencieux ou de dispositifs de réduction du bruit...) (p. 252).

Pour la protection des futurs habitants exposés aux pollutions sonores, l'étude d'impact se borne à mentionner les isollements de façade qui seront mis en œuvre conformément à la réglementation) (p. 253-254).

Dans un souci de protection de la santé humaine, l'Autorité environnementale suggère de retenir les valeurs de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) comme éléments de référence pour les mesures de gestion du bruit. L'OMS a établi les seuils de niveaux sonores à partir desquels le bruit routier provoque des effets sanitaires (forte gêne, impact sur le sommeil, augmentation du risque de maladie cardiovasculaires) à l'extérieur de l'habitat à 53 dB(A) Lden sur 24h et à 45 dB(A) en période nocturne.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale estime qu'il est nécessaire de prendre en considération, dans la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction nécessaires, l'exposition aux nuisances acoustiques fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs, et donc privilégier également, par exemple, les mesures de limitation du bruit à la source et celles liées à la configuration et à l'aménagement intérieur des bâtiments. Parmi les mesures de réduction, la pose de revêtements routiers absorbants relève de la responsabilité des collectivités territoriales. Elle devrait être examinée pour permettre aux populations vivant dans les futurs logements de bénéficier d'une qualité de vie améliorée par rapport au projet actuel. Par ailleurs, des mesures de réduction de vitesse pourraient être étudiées pour accroître la réponse à mettre en œuvre face à cette pollution.

---

23 La réglementation relative aux voies bruyantes compte cinq catégories, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

(4) L'Autorité environnementale recommande de :

- reprendre l'étude de bruit en choisissant des points de mesure intégrés au sein de l'emprise des bâtiments du projet (et au niveau du rond-point), en mesurant notamment les pollutions sonores sur les futures façades donnant sur le cours Allende et sur l'avenue Raoul Dufy.
- évaluer l'impact de la nouvelle voie créée sur l'ambiance sonore au niveau des habitations situées à proximité ;
- justifier l'absence d'impact ou le caractère non notable de l'impact du projet sur l'ambiance sonore, en présentant notamment une carte et une analyse de la différence de niveau sonore entre l'état futur et l'état actuel ;
- définir des mesures de protection contre le bruit par référence aux valeurs-guides de l'OMS et en prenant en compte les niveaux sonores auxquels seront exposées les populations concernées y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs.

(5) L'Autorité environnementale recommande, d'une part, à la commune d'Aulnay-sous-Bois de préciser les mesures envisagées tant en matière de réduction des vitesses de circulation au niveau du secteur du projet et, d'autre part, au département de Seine-Saint-Denis d'examiner la pose de revêtements absorbants sur la RD 932 et sur la RD 401 sur la même emprise à minima.

### 3.3. Pollutions atmosphériques

La qualité de l'air actuelle est notamment présentée à l'aide des données des trois stations Airparif les plus proches du projet (à Bobigny, Tremblay-en-France et Lognes) (p. 150-151). L'étude d'impact indique que ces stations sont de type « fond urbain » ou « périurbain » et se situent à distance de sources de pollutions directes, telles que le trafic routier. L'Autorité environnementale relève qu'elles sont donc peu représentatives de l'état de la qualité de l'air au niveau du secteur du projet, qui est situé à proximité directe de routes importantes.

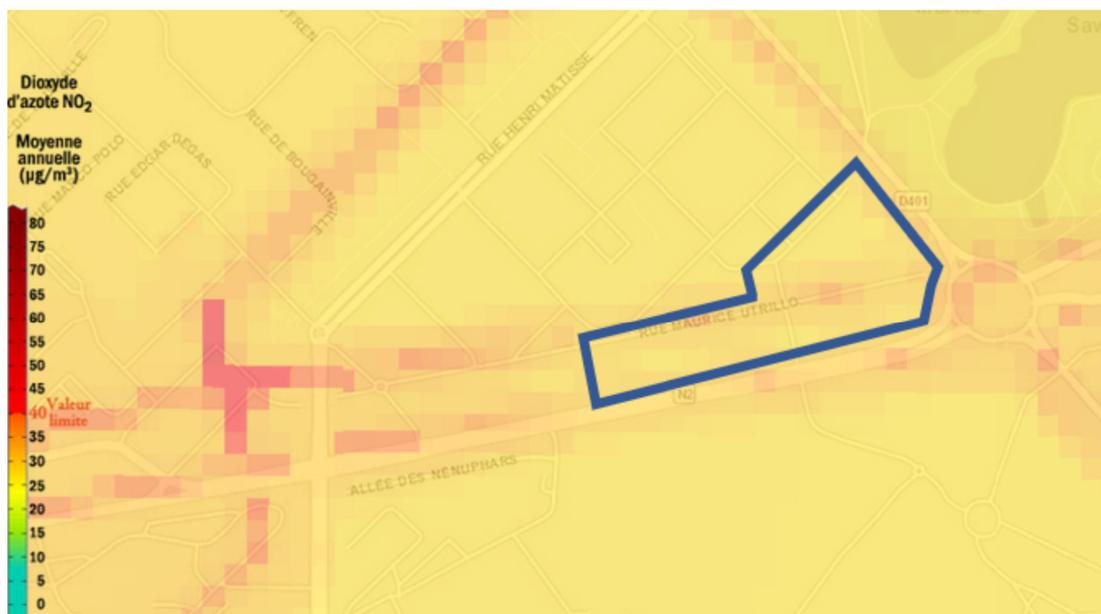


Figure 8: carte de la pollution au Dioxyde d'azote dans le secteur du projet (source Airparif année de référence 2019)

Une campagne de mesures de la qualité de l'air a été réalisée en trois points du site, sur une période de 14 jours (du 23 septembre au 7 octobre 2019, p. 151-152). Les concentrations obtenues pour les deux paramètres mesurés (benzène et dioxyde d'azote) sont inférieures aux valeurs fixées par la réglementation française. L'étude de la qualité de l'air, jointe en annexe à l'étude d'impact, précise à juste titre que « la comparaison avec les valeurs limites établies sur une année complète est indicative pour les concentrations relevées sur

la zone d'étude puisque la durée de mesure est restreinte »<sup>24</sup>.

L'Autorité environnementale note que pour chaque point de mesure, la valeur moyennée est à chaque fois supérieure à la valeur de 10 µg/m<sup>3</sup> retenue par l'organisation mondiale de la santé pour ne pas voir altérer sa santé par la pollution atmosphérique.

Toutefois, comme le souligne l'Agence régionale de santé, consultée dans le cadre de la préparation du présent avis, les concentrations en particules fines PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub> doivent également être mesurées, car ce sont des polluants réglementés en Île-de-France et l'OMS alerte sur l'exposition des franciliens à ces polluants atmosphériques<sup>25</sup>.

L'impact lié aux augmentations de trafics générées par le projet sur la qualité de l'air a été estimé, grâce à des modélisations réalisées pour deux scénarios, comparés à l'état actuel (2021) : état futur de référence (2025, sans le projet) et état futur avec le projet (2025) (p. 256-260). L'étude d'impact indique que les émissions de polluants atmosphériques évoluent à la baisse entre 2021 et 2025 (pour les deux scénarios), en lien avec l'amélioration du parc roulant et l'augmentation progressive de la part des véhicules électriques. L'impact du projet sur les émissions de polluants atmosphériques de la zone a été estimé par comparaison des scénarios avec et sans projet à l'horizon 2025 : cet impact, jugé faible, est de l'ordre de + 3 % quel que soit le polluant considéré (p. 260).

L'Autorité environnementale émet les plus vives réserves sur les modélisations présentées (par exemple une baisse de 30,9 % des émissions de NO<sub>2</sub> entre 2021 et 2025) qui se fondent sur amélioration sensible du pourcentage du parc de véhicules électriques au sein du parc automobile). Il en est de même pour les autres composants de l'air (23,7 % de CO<sub>2</sub>, - 27 % de Benzène, etc.). Si une amélioration globale de la qualité de l'air est constatée, elle ne s'inscrit pas dans les ordres de grandeur projetés.

Des modélisations ont également été conduites pour évaluer l'évolution des concentrations en dioxyde d'azote liées au projet. L'étude d'impact indique que « les valeurs réglementaires françaises sont respectées sur l'ensemble des points récepteurs pris en compte dans l'étude » (p. 263). Les résultats sont présentés sous forme de tableaux (valeurs estimées au niveau des établissements sensibles du secteur - crèches, écoles et collèges) (p. 263) et également sous forme de cartographies (p. 264-265).

#### **(6) L'Autorité environnementale recommande :**

- de mesurer les concentrations actuelles de particules fines en PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub> ;
- d'analyser les résultats concernant l'impact du projet sur la qualité de l'air et de définir des mesures d'évitement et de réduction adaptées, en prenant en considérant les seuils actualisés de l'OMS pour les effets délétères des pollutions atmosphériques sur la santé<sup>26</sup>.

### **3.4. Énergie et changement climatique**

L'étude d'impact présente, d'une manière générale, la situation du site du projet au regard du phénomène d'îlot de chaleur urbain. Elle explique que le phénomène d'îlot de chaleur est « présent » à l'échelle de la commune d'Aulnay-sous-Bois, du fait de sa localisation au sein de l'urbanisation très dense de l'agglomération parisienne, mais que par ailleurs le site s'implante à proximité d'un îlot de fraîcheur (parc du Sausset) (p. 61). L'étude d'impact indique que l'aménagement du site prévoit notamment 6 600 m<sup>2</sup> d'espaces végétalisés en rez-de-chaussée et en toiture, ce qui contribuera, selon elle, à limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain (p. 218).

24 Cf. p. 7 de l'étude de la qualité de l'air ISPIRA de mars 2022 (sous-dossier : annexe 7).

25 Par ailleurs, la France a été condamnée par la Cour de Justice de l'Union Européenne le 28 avril 2022 en raison de la pollution de l'air aux microparticules PM<sub>10</sub> dans l'agglomération parisienne et condamné par le Conseil d'État le 4 août 2021 en raison de la pollution au dioxyde d'azote dans l'agglomération parisienne.

26 Les seuils fixés en 2005 par l'OMS pour les polluants atmosphériques ont évolué en 2021 : les nouvelles valeurs sont en moyenne annuelle 15 µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>10</sub>, 5 µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>2,5</sub>, 10 µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub>, 40 µg/m<sup>3</sup> pour le SO<sub>2</sub> et 4 mg/m<sup>3</sup> pour le CO<sub>2</sub>.

En termes de performance énergétique, le projet de logements vise le respect de la réglementation thermique RT2012 – 10 % pour les logements et de la RT2012 pour les commerces (p. 32). La réglementation environnementale RE2020 est applicable à partir de janvier 2022 pour les logements. La demande de permis de construire du projet de logements ayant été déposée le 29 décembre 2021, le projet n'est donc pas tenu réglementairement de prendre en compte la RE2020. Toutefois, l'Autorité environnementale estime que sa mise en œuvre anticipée ne pourrait qu'améliorer la qualité du projet.

L'étude d'impact indique qu'une étude de faisabilité d'approvisionnement en énergies a été réalisée dans le cadre du projet (conformément à la réglementation), « afin d'analyser la pertinence de différentes ressources et systèmes énergétiques envisageables pour l'opération » (p. 32). Les résultats de cette étude<sup>27</sup> ne sont pas présentés (notamment le chapitre relatif aux effets sur le climat et les émissions de gaz à effets, p. 218-219, n'y fait pas référence) et l'étude d'impact n'apporte aucune information concernant le type d'installation qui sera mis en place pour les besoins du projet en chauffage, eau chaude sanitaire et climatisation le cas échéant.

S'agissant des logements, l'Autorité environnementale relève que, d'après le dossier de permis de construire, aucune des solutions proposées dans l'étude de faisabilité d'approvisionnement en énergie ne sera mise en œuvre et que des chaudières gaz seront installées pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire<sup>28</sup>. Elle relève ainsi que, selon la pièce 16-1 du permis de construire<sup>29</sup>, aucune installation permettant l'utilisation ou la production d'énergie renouvelable n'est envisagée pour les bâtiments de logements. Pour l'Autorité environnementale, ce choix n'est pas cohérent avec les objectifs internationaux et nationaux en matière de réduction de la dépendance aux énergies fossiles et des émissions de gaz à effet de serre.

S'agissant des commerces et des locaux de restauration, la demande de permis de construire n'étant pas déposée, aucune information n'est disponible dans le dossier concernant les choix énergétiques qui seront mis en œuvre, ainsi que les mesures prévues pour promouvoir la sobriété et l'efficacité énergétiques et développer la production d'énergie renouvelable (par exemple, photovoltaïque sur les toits des constructions ou les parkings).

**(7) L'Autorité environnementale recommande de préciser l'ensemble des choix retenus et de rehausser le niveau d'ambition du projet, pour toutes ses composantes (programmes de logements, commerces et services), en matière de performance énergétique et de recours aux installations de production d'énergies renouvelables.**

Afin de limiter l'impact carbone du projet, l'étude d'impact indique que différentes dispositions sont prévues, telles que le « choix de procédés constructifs (ex : préfabriqués) et le choix de matériaux issus de filières « bas carbone » ou du réemploi » (p. 32). Elle ne précise pas de données chiffrées qui permettraient de mesurer l'ambition environnementale du projet sur ce sujet (par exemple, la part de matériaux biosourcés utilisés ou les émissions de gaz à effet de serre économisées grâce à ces dispositions). Plus globalement, le dossier ne présente pas le bilan carbone global du projet, incluant la phase chantier comme la phase d'exploitation. Il ne précise pas non plus la mutabilité potentielle des bâtiments et aménagements envisagés, notamment les parkings souterrains.

---

27 Cette étude est jointe en annexe à l'étude d'impact : annexe 3 « EFAE ». Elle propose quatre scénarios, dont certains incluent des énergies renouvelables, puis présente leurs avantages et inconvénients, notamment en termes d'impact environnemental.

28 Cf. p. 37 du document « Faisabilité énergétique » joint en annexe au permis de construire (dans le sous-dossier PC16-1) : « Suite à l'étude de faisabilité énergétique, la maîtrise d'ouvrage a opté pour la solution chaudière gaz. Ainsi le projet [de logements] sera alimenté en chaleur et en eau chaude sanitaire par trois chaufferies présentes dans le bâtiment A, le bâtiment B et le bâtiment E ».

29 « Énergie renouvelable envisagée : Capteurs solaires thermiques, bois énergie, panneaux solaires photovoltaïques, raccordement à un réseau de chaleur alimenté à plus de 50% par une énergie renouvelable ou de récupération, ou autres » : NON » (cf. p. 4, 5, 7, 10 et 11 de la pièce 16-1 du permis de construire « Attestation réglementation thermique »)

**(8) L'Autorité environnementale recommande de :**

- réaliser le bilan carbone global du projet, sur l'ensemble de son cycle de vie et dans toutes ses composantes ;
  - préciser les mesures permettant de réduire l'impact carbone du projet et en quantifier les effets attendus ;
- présenter le potentiel de mutabilité des bâtiments et aménagements.

### 3.5. Milieux naturels

L'étude d'impact indique que le parc départemental du Sausset, situé à proximité du projet, est concerné par plusieurs protections ou inventaires au titre de la biodiversité : zone de protection spéciale Natura 2000<sup>30</sup> « sites de Seine-Saint-Denis » (p. 86-87), zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)<sup>31</sup> de type 1 et 2 (p. 84-85), espace naturel sensible (p. 83).

L'étude d'impact présente également le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France et précise que, selon ce schéma, aucun corridor écologique n'intercepte le secteur du projet mais que le parc départemental du Sausset est identifié comme « réservoir de biodiversité » (p. 88). L'Autorité environnementale note qu'il aurait été plus pertinent d'illustrer cette thématique à partir de la carte spécifique à la petite couronne, plus précise sur les enjeux écologiques en milieu urbain. Cette carte identifie notamment un cours d'eau souterrain susceptibles de faire l'objet d'opérations de réouverture et une « liaison reconnue pour son intérêt écologique » longeant la limite sud-ouest du parc et donc la limite nord-est du projet. Du reste, l'emprise de l'ex-RN2, sur laquelle s'implante le projet, constitue aujourd'hui une large bande de terrain en pleine terre, en continuité du parc du Sausset, qui assure une continuité écologique de fait ou potentielle (voir Figure 10).

---

30 Le réseau Natura 2000 est un réseau européen constitué de sites de grande valeur écologique. Il comprend les zones de protection spéciale (ZPS), désignées au titre de la directive « Oiseaux », et les zones spéciales de conservation (ZSC), désignées au titre de la directive « Habitats ».

31 L'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type 1, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique, et les ZNIEFF de type 2, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

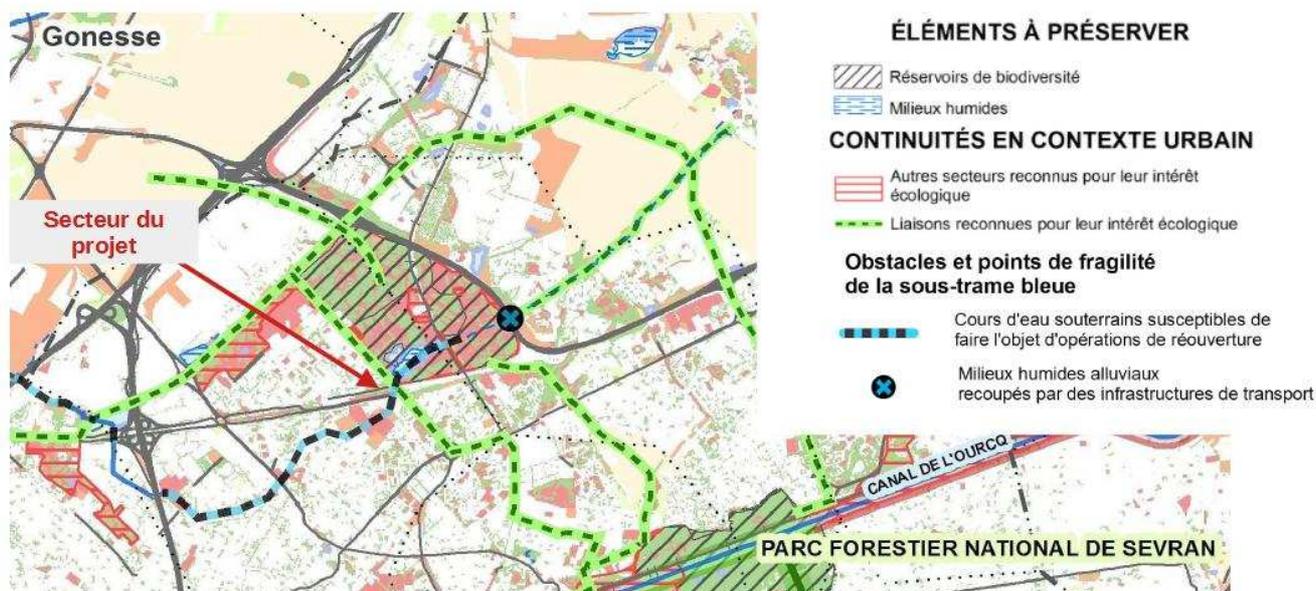


Figure 9: Carte de la trame verte et bleue des départements de Paris et de la petite couronne (source : SRCE d'Île-de-France)

Le site du projet est constitué en majorité d'un espace constitué d'une partie herbacée et d'une partie arbustive et arborée.



Figure 10: Vue du site, Google Earth

L'étude d'impact présente les résultats des inventaires de la faune et de la flore effectués sur le site en 2019 et 2021 (p. 89-101). Aucune zone humide n'a été identifiée sur le périmètre (p. 73-78). Selon l'étude d'impact, les principaux enjeux écologiques du site sont liés à la présence de la friche arbustive et arborée et à l'accueil de plusieurs espèces d'oiseaux, dont certaines nicheuses sur le site. Ces enjeux sont évalués d'un niveau « modéré » (p. 101). Plusieurs espèces floristiques exotiques envahissantes ont également été recensées.

L'étude d'impact a identifié les impacts potentiels du projet sur la biodiversité, liés à la destruction ou la dégradation des milieux naturels, au risque de dérangement de la faune et à la propagation des espèces exotiques envahissantes (p. 188).

Différentes mesures d'évitement ou de réduction pertinentes sont prévues et détaillées dans l'étude d'impact, à la fois pendant la période de travaux (p. 188-196) et en phase d'exploitation (p. 222-226). Cela concerne notamment l'adaptation du calendrier de certains travaux (coupe d'arbres, débroussaillage, qui devront être réalisés en dehors des périodes de reproduction et de nidification des oiseaux, mesure MR06, p. 195), le suivi

du chantier par un écologue (mesure MR08, p. 196), la lutte contre les espèces exotiques envahissantes (mesure MR03, p. 193) ou l'installation de nichoirs à oiseaux ou de gîtes à insectes (mesure MR12, p. 225). La mesure MC01 (p. 225) prévoit l'aménagement d'espaces favorables à l'accueil d'espèces faunistiques, tels que des bosquets, fourrés, haies et noues. La description de ces aménagements « écopaysagers » (également détaillée p. 221, 237 et 238) devra être étayée de données chiffrées précisant les surfaces et la typologie de ces espaces.

Enfin, il est prévu une gestion écologique différenciée des espaces verts (fauche tardive par exemple) et l'absence d'utilisation de produit phytosanitaire ou biocide (mesures MR03 et MR09, p. 223). Il conviendra toutefois de préciser comment ces mesures seront imposées aux futurs propriétaires ou gestionnaires de ces espaces.

Dans la synthèse des effets du projet, l'impact résiduel du projet sur la biodiversité est jugé « faible à positif » (p. 271), ce qui selon l'Autorité environnementale n'est pas justifié dans la mesure où la disparition de près de trois hectares de friche naturelle au profit, pour l'essentiel, de bâtiments et de parkings et où une grande partie de ces espaces, sur le secteur des logements, seront des espaces végétalisés sur dalle ou en toiture.

#### **(9) L'Autorité environnementale recommande de :**

- **présenter des données chiffrées (surfaces) concernant les espaces « écopaysagers » qui seront aménagés dans le cadre du projet ;**
- **préciser de quelle manière la gestion écologique différenciée des espaces verts sera imposée aux futurs propriétaires ou gestionnaires de ces espaces.**

### **3.6. Paysage**

L'étude d'impact décrit l'environnement urbain du site, caractérisé notamment par la proximité du parc du Sausset, un grand parc qui offre des espaces de nature (p. 102-104). Le paysage urbain aulnaysien est constitué de « *larges îlots [grands parcs, larges îlots d'habitat collectif et zones industrielles et commerciales] qui communiquent peu entre eux* » (p. 103). L'étude d'impact indique également que le PLU d'Aulnay-sous-Bois identifie un point de vue depuis ce parc vers la ville (cf. carte présentée p. 104), sans préciser comment le site du projet est perçu depuis ce point de vue. Les enjeux paysagers mis en avant pour le projet sont les suivants (p. 102) :

- participer à la préservation et à la valorisation des éléments du paysage aulnaysien ;
- veiller à l'intégration des constructions dans le paysage proche et lointain ;
- proposer des aménagements extérieurs participant au désenclavement du secteur.

L'analyse de l'intégration paysagère du projet est peu détaillée dans le chapitre « effets sur le paysage », qui se limite à indiquer que « *le projet paysager participe à la requalification de cette entrée de ville, en permettant l'intégration des nouveaux usages développés par le projet, et en améliorant les perceptions visuelles via l'intégration du végétal avec une structure paysagère très enveloppante, en réponse au Parc du Sausset voisin* » (p. 239). Le projet paysager est également décrit dans la partie « *description du projet* » (p. 25-26), qui explique notamment le choix de masquer les espaces de stationnement de la partie commerces (installés à l'intérieur du site et accompagnés d'espaces plantés), de laisser les restaurants visibles depuis la voirie et d'aménager des espaces végétalisés (haies, noues, arbres...) aux franges du site. Seuls les plans masses des espaces paysagers (p. 25-26) et une perspective aérienne du projet (p. 240, cf. aussi Figure 4 ci-avant) sont présentés pour illustrer ces descriptions, ce qui permet difficilement d'appréhender l'intégration paysagère du projet dans son environnement, à hauteur humaine.

#### **(10) L'Autorité environnementale recommande de présenter des visualisations du projet à hauteur humaine, pour permettre au public d'appréhender son intégration paysagère dans l'environnement.**

### **3.7. Eau et gestion des eaux pluviales**

L'étude d'impact indique que le cours d'eau le plus proche est le canal de l'Ourcq, à environ trois kilomètres. Elle note également que le site se trouve dans l'ancien lit du ruisseau du Sausset, aujourd'hui busé<sup>32</sup> (p. 72). L'Autorité environnementale fait observer que le ru du Sausset, bien qu'enterré, dispose du statut de cours d'eau<sup>33</sup>. Le tracé de ce ru busé (tracé différent de celui présenté dans l'étude d'impact p. 72) traverse le site du projet. L'étude d'impact ne précise pas si les collectivités concernées (commune, métropole) envisagent des travaux de réouverture et de renaturation de ce cours d'eau.



Figure 9: Tracé du ru du Sausset canalisé sur le site du projet (source : application Cartélie)

Par ailleurs, les investigations menées ont permis d'identifier la présence d'une nappe d'eau souterraine à une profondeur de 3,50 à 5,50 m sur le secteur ouest et de 6 à 7,50 m sur le secteur est (p. 71). L'étude d'impact indique que pour éviter d'impacter la nappe, les stationnements de la zone de commerces seront réalisés en rez-de-chaussée (p. 220). Sur la zone de logements, les stationnements seront réalisés en souterrain (sur un niveau de sous-sol), pour limiter l'emprise au sol imperméabilisé en rez-de-chaussée. La structure du sous-sol sera adaptée à la présence d'eaux souterraines (étanchéité et dimensionnement permettant de résister à la pression hydraulique) (p. 220, 248). L'étude d'impact explique en outre qu'un rabattement de nappe provisoire pourra être mis en place dans le cadre des travaux de construction du sous-sol et qu'il fera l'objet, le cas échéant, d'une étude spécifique et d'un dossier « loi sur l'eau »<sup>34</sup> avant les travaux (p. 187). L'Autorité environnementale note que dans le cadre des travaux de terrassement, une attention particulière devra être apportée au ru du Sausset canalisé.

L'étude d'impact rappelle que les politiques locales d'assainissement demandent de « privilégier une gestion des eaux pluviales à la parcelle sans rejet direct au réseau public pour une pluie d'occurrence décennale, tout en limitant le taux d'imperméabilité des revêtements de surfaces et les ruissellements » (p. 30). Elle détaille les mesures mises en place pour gérer les eaux de ruissellement supplémentaires liées au projet mais n'indique pas les mesures prévues pour limiter l'imperméabilisation des sols (par exemple, choix de revêtements perméables sur les parkings)<sup>35</sup>.

32 Qui s'écoule dans une canalisation enterrée.

33 Arrêté interpréfectoral du 1<sup>er</sup> mars 2017. Son tracé est disponible sur l'application Cartelie : [http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=Hydrographie\\_MIISEN\\_PPC&service=DRIEE\\_IF](http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=Hydrographie_MIISEN_PPC&service=DRIEE_IF)

34 Loi sur l'eau : articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement.

35 L'étude d'impact mentionne, dans le chapitre relatif au climat, que l'aménagement du site prévoit « de favoriser les solutions perméables / semi-perméables sur les espaces piétons ou les parkings » (p. 218), sans décliner les modalités de mise en œuvre de ces solutions ou préciser des objectifs chiffrés.

**(11) L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures visant à limiter l'imperméabilisation des sols, notamment au niveau des aires de stationnement des commerces et des espaces piétonniers.**

Les modalités de gestion des eaux pluviales sont détaillées dans l'étude d'impact (notamment p. 30-31, 220 et 248). L'étude d'impact informe par ailleurs que les premiers sondages réalisés n'ont pas montré d'anomalies significatives liées à la dissolution de gypse (p. 248). Compte tenu de la perméabilité du sol « faible et non homogène », le projet prévoit une rétention des eaux pluviales à la parcelle avant rejet à débit limité vers le réseau public d'assainissement. L'étude d'impact ne précise pas si le projet fera l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau concernant les modalités de gestion des eaux pluviales.

Sur la zone de logements, les ouvrages mis en place pour cette gestion sont des rétentions végétalisées en toiture et sur dalle et des bassins enterrés installés sous les rampes d'accès au parking souterrain. Les volumes nécessaires ont été calculés pour retenir une pluie décennale avec un rejet au réseau limité à 2 l/s/ha (cf. annexes 2 et 3 du dossier de permis de construire).

Sur la zone de commerces, la rétention des eaux pluviales sera réalisée en partie dans les aménagements paysagers et les noues (150 m<sup>3</sup>) et pour l'autre partie dans un bassin enterré (buse métallique de 771 m<sup>3</sup>). Les volumes nécessaires ont été calculés pour retenir une pluie cinquantennale, avec un rejet au réseau limité à 1 l/s/ha (p. 31).

L'Autorité environnementale relève que le choix de mettre en place des bassins enterrés nécessite d'être justifié. Elle souligne que les ouvrages enterrés, plus difficiles d'accès, sont plus difficiles et plus coûteux à entretenir, ce qui présente un risque au regard du maintien de leur bon fonctionnement dans le temps<sup>36</sup>. En outre, elle note que le règlement du PLU d'Aulnay-sous-Bois demande la mise en place de bassins à ciel ouvert pour la gestion des eaux pluviales<sup>37</sup>.

Enfin, compte tenu du contexte de fort risque de ruissellement sur la commune et de l'imperméabilisation du site, il sera utile d'indiquer, pour la zone de logements, la gestion des eaux pluviales mise en place pour des pluies exceptionnelles<sup>38</sup>.

**(12) L'Autorité environnementale recommande de :**

- justifier le choix de mettre en place des bassins enterrés et expliquer comment le bon fonctionnement dans le temps des ouvrages pourra être assuré ;
- indiquer, pour la zone de logements, la gestion des eaux pluviales mise en place pour des pluies exceptionnelles.

### 3.8. Pollution des sols

L'étude d'impact explique qu'aucune activité potentiellement polluante n'a été recensée sur le site mais qu'il a accueilli des dépôts de terres lors de la construction de la route en 1973 et des « dépôts sauvages », sources de pollution potentielle (p. 142-148). Une étude de pollution a été réalisée sur chaque secteur du projet (ces

36 Par ailleurs, les défauts d'entretien des dispositifs enterrés sont peu visibles. Les ouvrages de rétention et d'infiltration à ciel ouvert et végétalisés, qui sont efficaces et faciles à entretenir, sont à privilégier d'une manière générale. Ils peuvent en outre assurer d'autres fonctions (paysagères, écologiques).

37 Cf. article UH4 du règlement du PLU d'Aulnay-sous-Bois, tel que présenté dans l'étude d'impact (p. 51) : « Eaux pluviales : [...] Les techniques de stockage à réaliser devront être à ciel ouvert et faiblement décaissées ; esthétiques et paysagères ; support d'autres usages (espaces inondables multifonctionnels). Ex : Toiture terrasse réservoir, parking inondable, zone temporaire inondable intégrée à l'aménagement urbain du projet, fossés drainants d'infiltration ».

38 L'Autorité environnementale rappelle notamment que le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie 2022-2027, approuvé le 6 avril 2022, demande que les projets d'aménagement recherchent la neutralité hydraulique du point de vue des eaux pluviales pour des pluies de période de retour 30 ans (disposition 3.2.6 du SDAGE).

deux études sont jointes en annexe à l'étude d'impact). Les résultats de ces études ont montré, sur certains sondages :

- des concentrations plus ou moins importantes en métaux lourds, avec des dépassements des seuils ASPITET<sup>39</sup>, notamment en cuivre, plomb et zinc sur le secteur ouest, et en cuivre, plomb, zinc et mercure sur le secteur est ;
- des dépassements des critères d'acceptation des terres en installation de stockage de déchets inertes (ISDI)<sup>40</sup>, ce qui nécessitera, en cas d'excavation, l'évacuation d'une partie des terres en installation de stockage de déchets adaptée.

L'Autorité environnementale relève que les concentrations en métaux mesurées n'ont pas été comparées aux valeurs établies par la cellule interrégionale d'épidémiologie (CIRE) d'Île-de-France<sup>41</sup>, plus pertinentes pour l'évaluation des risques sanitaires. L'autorité environnementale relève notamment, sur le secteur des logements, que les teneurs en cuivre, plomb, zinc des échantillons S1-A, S3-A et S4-A et en cadmium pour l'échantillon S3-A (cf. tableau 6 p.145) dépassent les valeurs CIRE qui sont de 28 mg/kg MS pour le cuivre, de 54 mg/kg MS pour le plomb, de 88 mg/kg MS pour le zinc et de 0,5 mg/kg MS pour le cadmium.

S'agissant du risque sanitaire, l'étude d'impact indique pour le secteur ouest (logements) qu'« *en l'absence de pollutions significatives sur échantillon brut en profondeur au niveau de la future côte de terrassement, à ce stade, le site semble compatible avec le futur projet de logements* » (p. 144). L'Autorité environnementale relève que la réalisation du sous-sol du projet de logements entraînera l'excavation d'une grande partie des terres polluées<sup>42</sup>. Néanmoins, le plan du sous-sol pris en compte dans l'étude de pollution n'est pas identique au plan du sous-sol du permis de construire (le projet défini dans le permis de construire semble prévoir une plus grande surface d'espace de pleine terre). Il est donc nécessaire d'actualiser en conséquence les conclusions de l'étude de pollution. Le cas échéant, des mesures de gestion concernant l'aménagement des espaces végétalisés accessibles au public (cœur d'îlot, jardins collectifs ou privatifs) devront notamment être mises en place afin de supprimer le risque d'exposition des futurs usagers à la pollution en métaux lourds.

---

39 Les valeurs de référence pour les teneurs en éléments traces métalliques, retenues comme valeurs d'analyse de la situation (VAS) par la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués, sont les valeurs ASPITET. Il s'agit des concentrations naturelles en métaux couramment observées dans les sols, issues d'un programme de recherche de l'INRA (institut national de la recherche agronomique) intitulé « *Apports d'une stratification pédologique pour l'interprétation des teneurs en éléments traces* » (ASPITET), conduit de 1993 à 2005.

40 Arrêté du 12 décembre 2014 fixant les conditions d'admission des terres en installations de stockage de déchets inertes (ISDI).

41 La note de la cellule interrégionale d'épidémiologie (CIRE) d'Île-de-France du 3 juillet 2006 propose des seuils d'alerte concernant les teneurs en métaux dans les sols, au-delà desquels il convient de sélectionner la substance pour le calcul des risques.

42 L'étude d'impact indique néanmoins (chapitre relatif aux effets sur la topographie, p. 186) que « *les terres excavées seront autant que possible réutilisées sur site afin d'équilibrer les volumes déblayés et remblayés et limiter les rotations de camions associées* », ce qui n'apparaît pas cohérent avec l'étude de pollution qui indique un « *remblai de mauvaise qualité qui ne pourra pas être réutilisé pour l'aménagement des futurs espaces verts* » (p. 143).



Figure 10:

en haut : plan du sous-sol pris en compte dans l'étude de pollution (p.42 du rapport de pollution AIC Environnement d'octobre 2020)  
 en bas : plan du sous-sol présenté dans le permis de construire (p.18 de l'étude d'impact)

Pour le secteur est (commerces), l'étude de pollution, présentée de manière détaillée dans l'étude d'impact p. 146-148 et jointe en annexe, n'apporte aucune conclusion sur la compatibilité sanitaire du site avec l'usage prévu<sup>43</sup>. L'étude d'impact indique toutefois, dans le chapitre relatif aux effets sur la santé, que « le site est compatible en l'état avec le futur projet de logements et de commerces » (p. 248). Bien que l'usage prévu soit moins sensible sur ce secteur, s'agissant de commerces et non de logements, il convient, pour l'Autorité environnementale, de justifier cette conclusion.

#### (13) L'Autorité environnementale recommande de :

- comparer les concentrations en métaux lourds mesurées aux valeurs de référence établies par la cellule interrégionale d'épidémiologie (CIRE) d'Île-de-France, plus pertinentes pour l'évaluation des risques sanitaires ;
- sur le secteur de logements : actualiser les conclusions de l'étude de pollution en prenant en compte les plans du projet tels que présentés dans le dossier de permis de construire et justifier de l'absence de risque sanitaire pour les futurs occupants ;
- sur le secteur de commerces : justifier la conclusion sur l'absence de risque sanitaire pour les futurs usagers ;
- le cas échéant, préciser les éventuelles précautions complémentaires nécessaires, notamment pour l'aménagement des espaces végétalisés.

### 3.9. Risques technologiques (canalisation de gaz)

L'étude d'impact indique que le site du projet est concerné par une canalisation de transport de gaz sous pression exploitée par GRTgaz, qui longe le secteur ouest et traverse le secteur est (cf. plans de localisation p. 130-

<sup>43</sup> L'étude de pollution réalisée sur le secteur de commerces est un « diagnostic simplifié de pollution des sols et eaux souterraines », dont l'objet n'était a priori pas de conclure sur la compatibilité sanitaire du site avec l'usage prévu (cf. p. 5 de l'étude « Rapport G2AVP et audit de pollution préliminaire », BâtiGéoConseil, février 2019, jointe en annexe à l'étude d'impact).

131). Elle ne mentionne que partiellement les contraintes liées à la présence de cette canalisation. Les servitudes qui garantissent l'accès aux ouvrages à des fins d'entretien, de surveillance ou de réparation, se traduisant par une bande inconstructible aux abords de la canalisation, sont bien rappelées (p. 53, 118, 130, 247 et 248). L'étude d'impact n'évoque cependant pas les servitudes de maîtrise de l'urbanisation, qui restreignent notamment l'implantation d'établissements recevant du public de plus de 100 personnes autour de la canalisation<sup>44</sup>. Il conviendra de préciser si ces servitudes concernent le projet et, le cas échéant, d'adapter le projet ou de fournir l'analyse de la compatibilité du projet par rapport à la canalisation exigée par la réglementation<sup>45</sup>.

**(14) L'Autorité environnementale recommande de :**

- prendre en compte les servitudes de maîtrise des risques autour de la canalisation de transport de gaz, qui concernent notamment l'implantation d'établissement recevant du public de plus de 100 personnes ;
- le cas échéant, fournir l'analyse de la compatibilité du projet avec la canalisation exigée par la réglementation.

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

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

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 la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr](mailto: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 11 août 2022**

**Siégeaient :**

**Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES, Brian PADILLA,  
Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, président.**

44 Ces servitudes concernent l'implantation d'établissements recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes et les immeubles de grande hauteur. Elles sont fixées par l'arrêté préfectoral du 26/11/2015 instaurant des servitudes aux abords des canalisations de transport sur le territoire de la commune d'Aulnay-sous-Bois.

45 En cas d'implantation d'un établissement recevant du public de plus de 100 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur dans la bande de servitude définie par l'arrêté préfectoral du 26/11/2015, une analyse de la compatibilité du projet avec la présence de la canalisation doit être fournie dans le dossier de demande de permis de construire (pièce PC16-2), cf. article R.555-31 du code de l'environnement et article R.431-16 k du code de l'urbanisme.



# ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser l'organisation de la circulation des véhicules prévue par le projet ; - préciser le nombre de places de stationnement prévues sur le secteur est ; - apporter des informations sur le planning du projet par type de destination et sur le nombre d'habitants et d'usagers prévus.....10
- (2) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter le dossier d'étude d'impact par une justification du projet comme étant la solution de moindre impact sur l'environnement et la santé humaine au regard des solutions de substitution raisonnables envisageables ; - si les grandes options du projet sont maintenues, le reconsidérer en y renforçant les mesures permettant d'éviter, de réduire voire de compenser ses incidences négatives potentielles notamment sur la consommation et l'artificialisation des sols, la réduction des fonctionnalités écologiques, l'aggravation des émissions de gaz à effet de serre et de la vulnérabilité au changement climatique, l'augmentation de l'exposition de populations aux pollutions sonores et atmosphériques.....12
- (3) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser l'étude d'impact par l'indication du nombre de bornes de recharge électrique pour les logements et les commerces ; - modifier l'étude de trafic pour tenir compte de l'accès supplémentaire créé sur le cours Salvador Allende et d'une nouvelle voirie en totalité à double sens, et justifier de la nécessité de ces nouveaux accès générateurs de trafics motorisés supplémentaires et des pollutions et nuisances associées. ; - présenter et évaluer la stratégie globale à mettre en œuvre pour favoriser les déplacements alternatifs à la voiture, en ce qui concerne notamment l'efficacité et la sécurité des équipements et aménagements cyclables, et la connexion de ces derniers avec les principales centralités urbaines.....15
- (4) L'Autorité environnementale recommande de : - reprendre l'étude de bruit en choisissant des points de mesure intégrés au sein de l'emprise des bâtiments du projet (et au niveau du rond-point), en mesurant notamment les pollutions sonores sur les futures façades donnant sur le cours Allende et sur l'avenue Raoul Dufy. - évaluer l'impact de la nouvelle voie créée sur l'ambiance sonore au niveau des habitations situées à proximité ; - justifier l'absence d'impact ou le caractère non notable de l'impact du projet sur l'ambiance sonore, en présentant notamment une carte et une analyse de la différence de niveau sonore entre l'état futur et l'état actuel ; - définir des mesures de protection contre le bruit par référence aux valeurs-guides de l'OMS et en prenant en compte les niveaux sonores auxquels seront exposées les populations concernées y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs.....17
- (6) L'Autorité environnementale recommande : - de mesurer les concentrations actuelles de particules fines en PM 2,5 et PM10 ; - d'analyser les résultats concernant l'impact du projet sur la qualité de l'air et de définir des mesures d'évitement et de réduction adaptées, en prenant en considérant les seuils actualisés de l'OMS pour les effets délétères des pollutions atmosphériques sur la santé.....18
- (7) L'Autorité environnementale recommande de préciser l'ensemble des choix retenus et de rehausser le niveau d'ambition du projet, pour toutes ses composantes (pro-

grammes de logements, commerces et services), en matière de performance énergétique et de recours aux installations de production d'énergies renouvelables.....	19
(8) L'Autorité environnementale recommande de : - réaliser le bilan carbone global du projet, sur l'ensemble de son cycle de vie et dans toutes ses composantes ; - préciser les mesures permettant de réduire l'impact carbone du projet et en quantifier les effets attendus ;.....	20
(9) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter des données chiffrées (surfaces) concernant les espaces « écopaysagers » qui seront aménagés dans le cadre du projet ; - préciser de quelle manière la gestion écologique différenciée des espaces verts sera imposée aux futurs propriétaires ou gestionnaires de ces espaces.....	22
(10) L'Autorité environnementale recommande de présenter des visualisations du projet à hauteur humaine, pour permettre au public d'appréhender son intégration paysagère dans l'environnement.....	22
(11) L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures visant à limiter l'imperméabilisation des sols, notamment au niveau des aires de stationnement des commerces et des espaces piétonniers.....	24
(12) L'Autorité environnementale recommande de : - justifier le choix de mettre en place des bassins enterrés et expliquer comment le bon fonctionnement dans le temps des ouvrages pourra être assuré ; - indiquer, pour la zone de logements, la gestion des eaux pluviales mise en place pour des pluies exceptionnelles.....	24
(13) L'Autorité environnementale recommande de : - comparer les concentrations en métaux lourds mesurées aux valeurs de référence établies par la cellule interrégionale d'épidémiologie (CIRE) d'Île-de-France, plus pertinentes pour l'évaluation des risques sanitaires ; - sur le secteur de logements : actualiser les conclusions de l'étude de pollution en prenant en compte les plans du projet tels que présentés dans le dossier de permis de construire et justifier de l'absence de risque sanitaire pour les futurs occupants ; - sur le secteur de commerces : justifier la conclusion sur l'absence de risque sanitaire pour les futurs usagers ; - le cas échéant, préciser les éventuelles précautions complémentaires nécessaires, notamment pour l'aménagement des espaces végétalisés.....	26
(14) L'Autorité environnementale recommande de : - prendre en compte les servitudes de maîtrise des risques autour de la canalisation de transport de gaz, qui concernent notamment l'implantation d'établissement recevant du public de plus de 100 personnes ; - le cas échéant, fournir l'analyse de la compatibilité du projet avec la canalisation exigée par la réglementation.....	27



