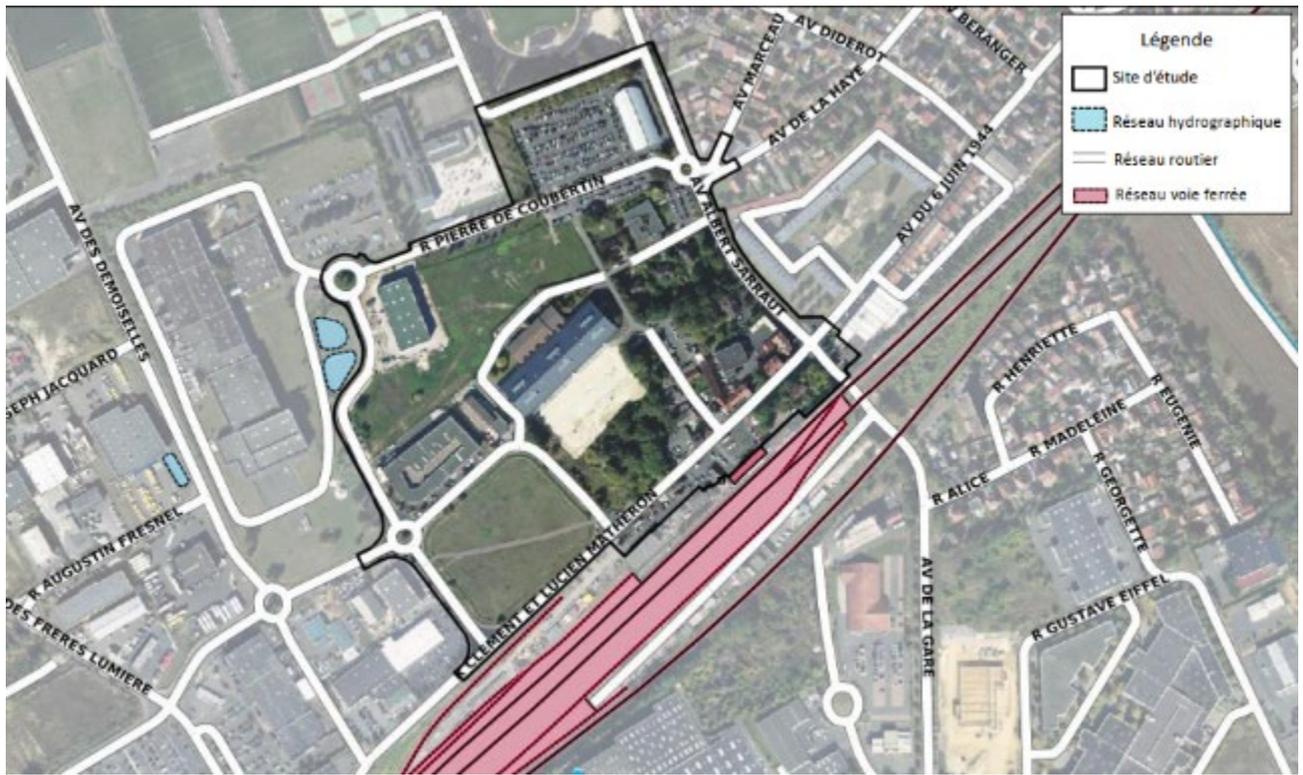




Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
sur le projet de requalification du quartier de gare
à Goussainville (95)

N°MRAe APJIF-2024-045
du 07/08/2024



Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet de requalification du quartier de gare, situé à Goussainville, et son étude d'impact, datée d'avril 2024. Le projet est porté par la commune et la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (Carpf). L'avis est émis dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet au titre du code de l'environnement.

Ce projet vise la création d'un quartier mixte regroupant des bureaux, des commerces et des logements (porté par la ville, au titre de sa compétence aménagement) autour d'un pôle d'échange multimodal (porté par la Carpf au titre de sa compétence mobilités). L'emprise du projet, d'une superficie de 13 ha, est marquée par la présence d'équipements publics, d'espaces plantés, de friches industrielles et de parkings. La future ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) Goussainville-Villepinte Parc des Expositions, longe le terrain, à l'est, sur l'avenue Albert Sarraut.

Le projet 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).

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

- le paysage ;
- la biodiversité ;
- les mobilités ;
- les pollutions sonores et atmosphériques ;
- les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- présenter des solutions de substitution raisonnables à celle qui a été retenue et les comparer au regard de leurs enjeux environnementaux et sanitaires ;
- présenter des éléments permettant d'appréhender la hauteur des différents volumes qui composent le projet, rendre compte de leur insertion paysagère au travers de représentations élargies aux quartiers limitrophes (photomontages) et exposer l'évolution des vues (avant/après) depuis les logements à proximité du site ;
- approfondir l'analyse des fonctionnalités écologiques du site notamment pour les espèces à forte mobilité, au regard des différentes aires d'études du projet (immédiate, rapprochée, éloignée) et justifier les choix d'aménagement retenus sur les parcelles présentant de forts enjeux écologiques ;
- compléter le dossier par une description plus précise de l'état initial du site de compensation et par une présentation détaillée du calendrier et des modalités de suivi et par le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées, y compris le cas échéant en ce qui concerne les chiroptères ;
- renforcer les mesures permettant d'éviter ou de réduire significativement l'exposition au bruit des futurs habitants et usagers, par référence aux valeurs limites établies par l'OMS pour caractériser les effets néfastes du bruit sur la santé, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs.

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

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés est en page 6. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Synthèse de l'avis..... | 3 |
| Sommaire | 4 |
| Préambule | 5 |
| Avis détaillé | 7 |
| 1. Présentation du projet..... | 7 |
| 1.1. Contexte et présentation du projet..... | 7 |
| 1.2. Modalités d'association du public en amont du projet | 10 |
| 1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale | 11 |
| 2. L'évaluation environnementale | 11 |
| 2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale | 11 |
| 2.2. Articulation avec les documents de planification existants | 11 |
| 2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives..... | 12 |
| 3. Analyse de la prise en compte de l'environnement | 13 |
| 3.1. Le paysage | 13 |
| 3.2. La biodiversité..... | 14 |
| 3.3. Les mobilités..... | 18 |
| 3.4. Les pollutions sonores et atmosphériques..... | 20 |
| 3.5. Les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre | 22 |
| 4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale | 23 |
| 5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte..... | 25 |

Préambule

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

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

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la commune et la communauté d'agglomération Roissy Pays de France pour rendre un avis sur le projet de requalification du quartier de gare, situé à Goussainville (95) et sur son étude d'impact datée d'avril 2024.

Le projet 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). La MRAe d'Île-de-France, autorité environnementale effectivement compétente pour ce projet, a accusé réception du dossier le 07/06/2024. 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 14 juin 2024. Sa réponse du 4 juillet 2024 est prise en compte dans le présent avis.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 07/08/2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de requalification du quartier de gare.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Ruth MARQUES, coordonnatrice, 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 communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

² L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement).

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

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

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

Sigles utilisés

| | |
|---------------|---|
| BHNS | Bus à haut niveau de service |
| CARPF | Communauté d'agglomération Roissy Pays de France |
| EnR | Energie renouvelable |
| ERC | Séquence « éviter-réduire-compenser » |
| GES | Gaz à effet de serre |
| OAP | Orientation d'aménagement et de programmation |
| OMS | Organisation mondiale de la santé |
| PCAET | Plan climat air énergie territorial |
| PEB | Plan d'exposition au bruit |
| PLU | Plan local d'urbanisme |
| RNT | Résumé non technique |
| SCoT | Schéma de cohérence territoriale |
| SDP | Surface de plancher |
| Sdrif | Schéma directeur de la région Île-de-France |
| SRCE | Schéma régional de cohérence écologique |
| Znieff | Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique |
| ZPS | Zone de protection spéciale |

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

■ Contexte

D'une superficie de 13 ha, l'emprise du projet est délimitée au sud par la voie ferrée et la gare de Goussainville desservie par le RER D, à l'est par l'avenue Albert Sarraut, au nord par l'allée du 5 Décembre et la rue Pierre de Coubertin et à l'ouest par l'avenue Marcel Cerdan. Le projet de requalification du quartier de gare se situe au centre-ouest de la commune de Goussainville, à la jonction de secteurs résidentiels à l'est et de secteurs d'activités à l'ouest. Le terrain d'assise du projet est marqué par la présence d'équipements publics, d'espaces plantés, de friches industrielles et de parkings (cf. figure 1).

Le quartier de gare jouxte d'autres projets en cours de réalisation : au nord, le réaménagement paysager du complexe sportif Maurice Baquet sur 14 ha et à l'est sur l'avenue Albert Sarraut, la future ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) Goussainville-Villepinte Parc des Expositions.



Figure 1: Localisation du projet de requalification du quartier gare (source : Résumé non technique (RNT), p.4)

Le quartier de gare a fait l'objet de plusieurs études urbaines³. Une convention cadre signée le 5 juillet 2021 entre la ville de Goussainville et la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (Carpf), a permis de formaliser les objectifs de ce projet structurant et de définir le programme d'études et de financement pour chacun des maîtres d'ouvrage.

³ Le dossier mentionne la réalisation d'une première étude menée en 2004 et complétée par de deux autres projets urbains en 2012 et 2016 (étude d'impact - volet 1. p.20).

Le projet de requalification du quartier de gare de Goussainville s'inscrit dans une procédure de déclaration de projet au titre de l'article L. 126-1 du code de l'environnement et relève d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau. Il fera également l'objet d'une déclaration d'utilité publique en vue de la maîtrise foncière de certaines parcelles et d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

■ Présentation du projet

Après la démolition de plusieurs pavillons et bâtiments⁴ (halle du marché, centre technique municipal ...), le projet prévoit de créer un quartier mixte regroupant des bureaux, des commerces et des logements (porté par la ville, au titre de sa compétence aménagement) autour d'un pôle d'échange multimodal (porté par la CARPF au titre de sa compétence mobilités).

Selon le dossier (Étude d'impact-volet 1 p. 26) les objectifs du projet sont les suivants :

- « Créer un quartier mixte (activités, commerces, logements) qui accompagne la transformation des espaces publics du Pôle d'échange multimodal ; □
- Renforcer l'attractivité de la Ville en en faisant sa porte d'entrée, à l'articulation entre espaces d'activités, résidentiels et commerciaux ; □
- Mettre en œuvre un projet de développement durable et soutenable ».

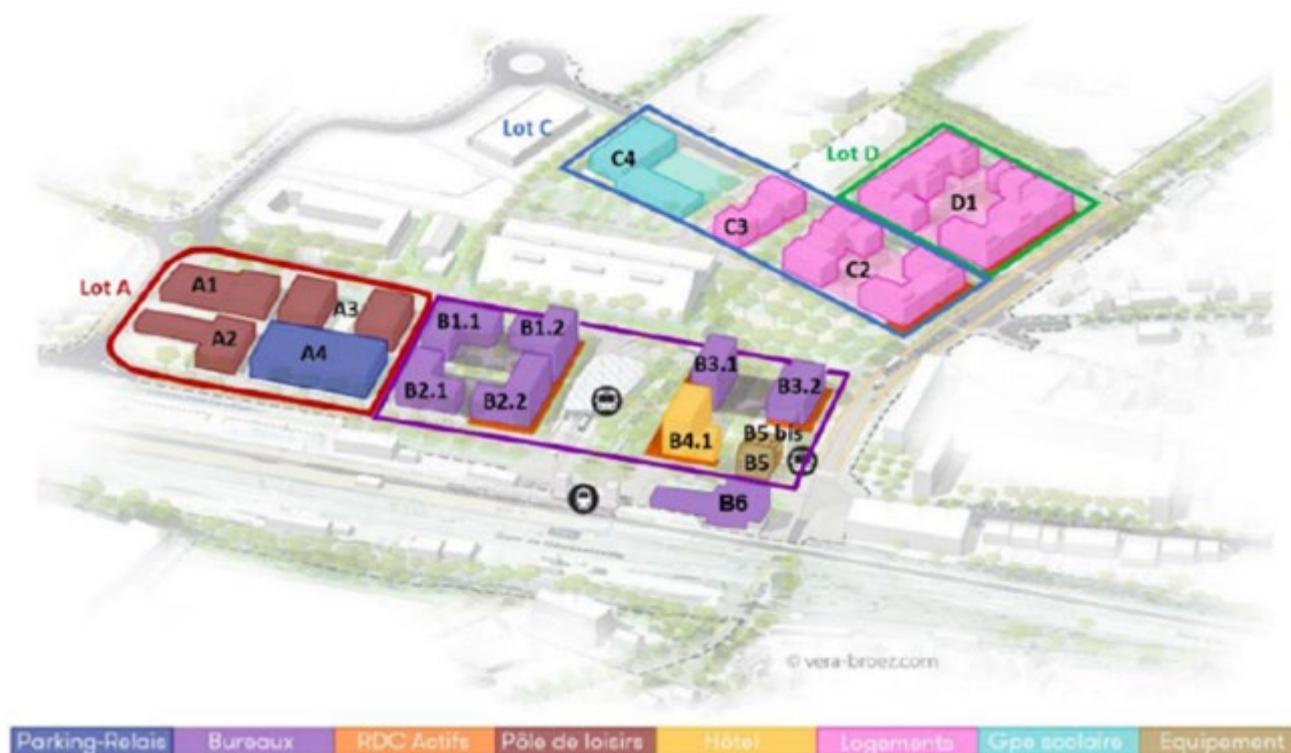


Figure 2: Répartition du programme immobilier (source : RNT, p.8)

Le programme immobilier est réparti sur quatre îlots :

- **Ilot A** : il est prévu la construction d'un pôle de loisirs de 3 500 m² de surface de plancher⁵ (SDP) et la création d'un parking relais sur quatre niveaux ;

⁴ Le dossier comporte une carte présentant les bâtiments démolis avant 2023 et devant être démolis en 2024 (Etude d'impact-volet 1, p.57)

⁵ La surface de plancher ne comprend ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs...) ni les parkings.

- **Ilot B** : il est prévu la construction de bureaux et de commerces en rez-de-chaussée (RDC) répartis sur six lots, la construction d'un hôtel de 75 chambres ainsi que la réhabilitation et l'extension d'un équipement municipal, « la Meulière de l'emploi » ;
- **Ilot C** : il est prévu la construction de 120 à 140 logements, des commerces en RDC et la réalisation d'un groupe scolaire de 4 000 m² de SDP ;
- **Ilot D** : il est prévu la construction de 120 à 125 logements, des commerces en RDC et l'accueil d'une crèche de 45 berceaux.

La trame viaire prévue s'articule autour d'un mail piéton nord-sud et de placettes reliant les différents programmes bâtis. L'esplanade et le parvis de la gare ainsi que le jardin intergénérationnel constitueront les principaux espaces publics du quartier. Le projet prévoit également de renforcer la trame végétale du quartier, par la plantation de 515 arbres supplémentaires (91 grands, 156 moyens, et 268 petits). 85 arbres seront conservés et 18 arbres supprimés. L'ensemble des espaces publics fera l'objet d'un traitement paysager favorisant l'infiltration des eaux pluviales (bassins de rétention/noues).

S'agissant des emprises SNCF situées le long des voies ferrées (cf. figure 3), l'aménagement de ces parcelles fait encore l'objet d'une réflexion. Compte tenu des besoins propres à la SNCF, il est envisagé l'aménagement d'un dépose minute sur la parcelle ouest (secteur 15). La construction d'un programme bâti (dont la SDP est comprise entre 6 000 et 9 000 m²) est à l'étude sur la parcelle est (secteur 16).

Selon le dossier, « le futur projet n'est pas arrêté mais aura un épannelage maximum à R+6. L'unité foncière du futur projet sera environ de 1650m² et, selon la nature du projet, l'emprise au sol de la construction ne pourra excéder 70% de l'unité foncière. En cas de construction destinée au commerce ou à l'artisanat au rez-de-chaussée, l'emprise au sol peut être portée à 90% maximum pour les commerces à rez-de-chaussée, calculée au prorata des surfaces commerciales » (Étude d'impact-volet 1, p.42).

(1) L'Autorité environnementale recommande de préciser, pour la bonne information du public, la programmation retenue sur les parcelles appartenant à la SNCF.



Figure 3: Plan masse du projet (source : Résumé non technique, p.11)

Le pôle d'échange multimodal (cf. figure 4) comprend une station pouvant accueillir dix lignes de bus, un parc relais en silo de 317 places, un dépose minute, une consigne vélo de 100 places et 212 places en arceaux dans le périmètre des 70 m de la gare.

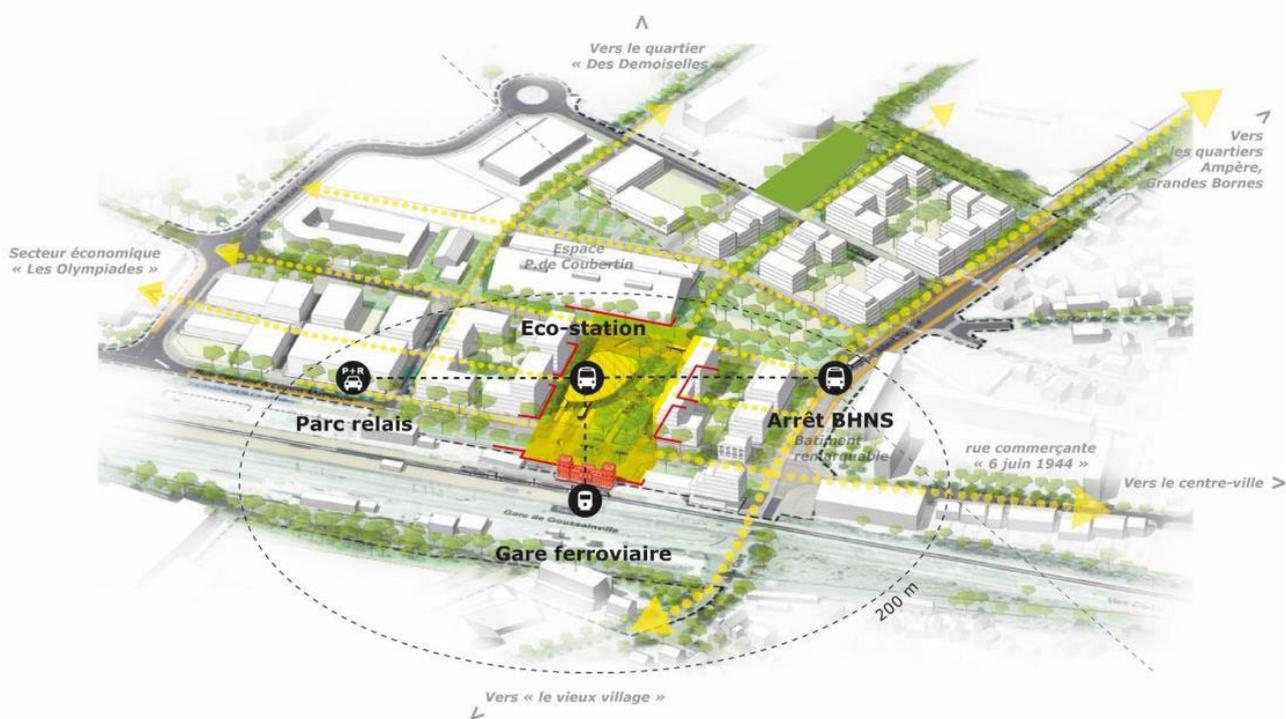


Figure 4: Axonométrie du pôle d'échange multimodal (source: RNT, p.15)

■ Calendrier prévisionnel

La réalisation du projet nécessite de déplacer certains équipements et commerces existants sur le site et de phaser les travaux et la livraison des lots. Le planning prévisionnel des travaux s'échelonne en onze phases, entre 2025 et 2031. Les premières livraisons sont prévues dès 2026 et incluent notamment le jardin intergénérationnel et le parvis de la gare.

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

Les modalités de concertation préalable ont été définies par délibération du conseil municipal et du conseil communautaire en date des 21 et 22 novembre 2018. Elles ont été actualisées en juin 2021, afin de tenir compte de la crise sanitaire et des délais nécessaires à la réalisation des études de programmation. Le bilan de la concertation préalable est joint au dossier (cf. annexe 11). Outre les nombreuses publications (réseaux sociaux, presse écrite, journal municipal), plusieurs événements ont permis de mobiliser les habitants sur ce projet :

- une première réunion publique accompagnée d'une balade urbaine organisée le 19 juin 2021 (67 participants) ;
- quatre ateliers thématiques, organisés entre septembre et novembre 2021, (au total 160 participants) ;
- une réunion publique organisée le 15 décembre 2021 (150 personnes).

Le dossier précise dans quelle mesure les remarques issues de la concertation ont été prises en compte dans l'élaboration du projet d'aménagement. Les principales remarques des habitants portaient notamment sur une offre de commerces diversifiée, la présence d'équipements publics de proximité, un partage effectif de l'espace public.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- le paysage ;
- la biodiversité ;
- les mobilités ;
- les pollutions sonores et atmosphériques ;
- les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact présente les différentes composantes attendues aux termes de l'article R.122-5 du code de l'environnement (résumé non-technique, état initial, solutions de substitution, description du projet et de ses incidences, mesures « éviter-réduire-compenser » (ERC), etc.) Elle comporte trois volets : la description du projet et de l'état initial de l'environnement (volet 1), l'analyse des impacts du projet et les mesures associées (volet 2) et les méthodes et annexes (volet 3). Le résumé non technique fait l'objet d'un document à part entière. Il présente clairement le projet et offre un aperçu relativement complet des enjeux environnementaux et des mesures mises en œuvre pour les éviter, réduire, voire compenser.

Des études spécifiques, annexées au dossier, ont été réalisées sur les sols, le trafic, le bruit, la qualité de l'air. Bien que la biodiversité constitue un enjeu fort du projet, nécessitant une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées, le dossier ne comporte pas l'étude faune flore réalisée (cf. point 3.2 du présent avis).

Les modalités de suivi des mesures ERC et leurs effets attendus sont présentés de « *manière non exhaustive* » (Étude d'impact-volet 2, p.223 à 225). Selon l'Autorité environnementale, il est nécessaire de définir des modalités précises de ce suivi, d'en assortir les indicateurs dotés de valeurs initiales et d'objectifs chiffrés, ainsi que d'un échéancier afin de pouvoir mettre en place des mesures correctives en l'absence de résultats satisfaisants.

(2) L'Autorité environnementale recommande de définir les modalités de suivi des mesures ERC, en dotant les indicateurs de valeurs initiales et cibles, ainsi que de mesures correctives à mettre en œuvre en cas d'écart constaté.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le dossier justifie la compatibilité du projet avec les principaux documents de planification et d'urbanisme, notamment le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Roissy Pays de France, le plan local d'urbanisme (PLU), le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (Étude d'impact-volet 2, p.208 à 216).

S'agissant du PLU de Goussainville, le projet est concerné par l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Quartier de la Gare ». Le dossier rappelle que la modification n° 1 du PLU en cours fait évoluer l'OAP existante en actualisant son programme de logements et en augmentant la hauteur maximale autorisée pour les logements collectifs et les bâtiments d'activités⁶. L'Autorité environnementale constate que le dossier ne tient pas compte des évolutions apportées par la modification du PLU. Il est notamment fait référence à la construction de 280 à 300 logements et non pas des 250 logements autorisés

⁶ L'Autorité environnementale a émis [un avis sur cette modification n° 1 du PLU le 2 août 2023](#).

dans le cadre de l'OAP du PLU modifié, conformément à l'avenant du contrat de développement territorial (CDT) « Cœur économique Roissy Terres de France » (cf. Étude d'impact-volet 1, p.21 et volet 2, p.7, 200).

(3) L'Autorité environnementale recommande de justifier le projet, notamment le nombre de logements prévus, au regard des évolutions apportées par la modification n° 1 du PLU de Goussainville en cours.

Le plan de zonage du PLU identifie sur le site du projet l'emplacement réservé n° 7 (élargissement de l'avenue Albert Sarraut) et des alignements d'arbres à protéger sur l'avenue Marceau. Le projet est également concerné par le PEB de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, annexé au PLU : la zone C (gêne dite modérée) couvre le nord du site, tandis que la zone B (gêne dite forte) affecte le sud du projet. Ce classement contraint fortement les possibilités de construction et impose des mesures d'isolation acoustique.

Selon le dossier, la compatibilité du projet avec le PLU est démontrée, car l'organisation générale du projet respecte les orientations en matière de programmation et les dispositions du règlement :

- « le projet propose d'augmenter ponctuellement la hauteur du bâti à $r + 4$ et $r + 6$;
- la programmation prévue en zone b correspondra uniquement à des équipements publics ou collectifs (tertiaire, activités, bureaux, $p+r$) et seront préservés des nuisances grâce aux mesures définies dans la partie acoustique. Les logements, la crèche et le groupe scolaire seront situés en zone c, le secteur ayant fait l'objet d'un avenant au CDT permettant la création de 250 logements ;
- l'emplacement réservé à l'élargissement de l'avenue Albert Sarraut et les alignements d'arbres au droit de l'avenue Marceau seront préservés ».

S'agissant des documents de planification en matière de climat, le dossier présente succinctement les objectifs du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) d'Île-de-France et le plan de protection de l'atmosphère (PPA) 2018-2025 d'Île-de-France. Au regard des enjeux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des consommations énergétiques, il conviendrait de rendre compte de la manière dont le projet de requalification du quartier de gare intègre et décline les objectifs et orientations du plan climat air énergie territorial (PCAET) de la communauté d'agglomération de Roissy Pays de France, approuvé le 21 octobre 2021.

(4) L'Autorité environnementale recommande de développer l'analyse de l'articulation du projet avec les objectifs et orientations du plan climat air énergie territorial de Roissy Pays de France.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Le dossier présente une seule variante du projet qui correspond en réalité à une évolution du programme prévu, le nombre de logements ayant été réduit. « L'îlot D comportait initialement deux lots : D1 et D2, ce dernier comportait 300 logements de plus qui étaient situés sur d'anciennes friches. Ce lot D2 a été abandonné du fait du refus de l'extension par le collège Georges Charpak situé en limite à l'ouest. Le stationnement souterrain associé a de ce fait également été abandonné ». L'Autorité environnementale note que cette évolution traduit la prise en compte de certaines incidences potentielles : « l'étude écologique a révélé des enjeux quant à la reproduction de l'avifaune patrimoniale ». (Étude d'impact-volet 2, p.6).

De manière générale, le dossier se contente de justifier les choix retenus au regard du contexte réglementaire dans lequel s'inscrit le projet. Comme précédemment évoqué, l'OAP « Quartier de la Gare » définit les conditions d'aménagement du projet (cf. point 2.2 du présent avis). Pour l'Autorité environnementale, les caractéristiques du projet doivent également être justifiées au regard de leurs incidences potentielles identifiées en matière environnementale et sanitaire. La comparaison, par une analyse multicritère au regard de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine, des différents aménagements possibles (choix programmatique, solutions techniques...) permettrait de rendre compte des choix opérés et de leur justification.

(5) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables à celle qui a été retenue et les évaluer par une analyse comparative multicritère au regard de leurs enjeux environnementaux et sanitaires.

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

3.1. Le paysage

Le dossier décrit les modes d'occupation des sols du site (Étude d'impact-volet 1, p.106 à 109).

Jusqu'aux années 1980, le site a accueilli des bâtiments industriels (notamment l'ancienne sucrerie Beghin Say), ensuite démolis. Les terrains ont été laissés en friche ou aménagés en espaces verts. Par ailleurs, le site d'étude présente une faible densité (friches non bâties, pavillons et petits collectifs vieillissants...). Il est situé à l'interface de plusieurs zones : une zone pavillonnaire à l'est, une zone d'équipements scolaire et sportif au nord, et une zone d'activités et commerces à l'ouest. Un reportage photographique permet d'appréhender le paysage rapproché et éloigné (Étude d'impact-volet 1, p. 110-121).

L'étude d'impact comporte une vue aérienne de la conception générale du projet. Elle détaille le traitement paysager des espaces publics (Étude d'impact-volet 2, p.25 à 28).



Figure 5: Vue aérienne du projet d'ensemble (source : Étude d'impact - volet-2, p.25)

Toutefois, l'Autorité environnementale constate l'absence de visuels permettant d'apprécier l'insertion urbaine du projet et son intégration urbaine et architecturale. Si le dossier présente quelques éléments de réflexion concernant les hauteurs des différents volumes bâtis (Étude d'impact-volet 2, p.201), il n'analyse pas la manière dont ce projet va impacter le paysage des quartiers limitrophes, notamment pour les résidents des logements alentours. Pourtant, ce projet va modifier la structure paysagère actuelle du site, ne serait-ce qu'en raison de la densité et de la hauteur des constructions autorisées.

(6) L'Autorité environnementale recommande de présenter des éléments permettant d'appréhender la hauteur des différents volumes qui composent le projet, de rendre compte de leur insertion paysagère

au travers de représentations élargies aux quartiers limitrophes (photomontages) et de présenter l'évolution des vues (avant/après) depuis les logements à proximité du site.

3.2. La biodiversité

■ Etat initial de l'environnement

Le projet n'intercepte aucun zonage d'inventaire ou de protection relatif à la biodiversité. Le site Natura 2000 le plus proche, correspondant à la zone de protection spéciale (ZPS) « Sites de Seine-Saint-Denis », est situé à 6,9 km du périmètre d'étude. Par ailleurs, le site du projet est situé à 4,1 km de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique⁷ (Znieff) de type 2 « Vallées de la Theve et de l'Ysieux ». Le dossier décrit et hiérarchise les habitats et les espèces, par niveau d'enjeu. Des inventaires écologiques ont permis d'identifier la présence d'habitats et d'espèces protégées sur le site. L'Autorité environnementale constate que l'étude faune flore n'est pas jointe au dossier. Les méthodes utilisées pour la réalisation des inventaires sont en outre insuffisamment décrites. Les principales conclusions des inventaires terrain sont intégrées dans l'analyse de l'état initial de l'environnement (Étude d'impact-volet 1, p.137 à 169).

Huit habitats semi-naturels ou anthropiques ont été recensés sur le périmètre du projet. S'agissant de la flore, huit espèces exotiques envahissantes (EEE) ont été observées et une seule espèce patrimoniale a été recensée au nord-ouest du site : la Gesse de Nissolle. Concernant la faune, le site abrite plusieurs espèces protégées :



Figure 6 : L'Hypolaïs polyglotte

- vingt espèces d'oiseaux protégées, dont neuf sont considérées comme quasi-menacées à vulnérables en période de nidification sur les listes rouges régionales et nationales de l'UICN (l'Accenteur mouchet, la Bergeronnette grise, le Faucon crécerelle, le Gobemouche gris, l'Hypolaïs polyglotte, la Linotte mélodieuse, le Moineau domestique, le Serin cini, le Verdier d'Europe)
- deux espèces de mammifères terrestres protégées (Le Hérisson d'Europe et l'Écureuil roux) ;
- cinq espèces de chiroptères (la Pipistrelle commune, la Pipistrelle de Kuhl, la Pipistrelle de Nathusius, la Noctule de Leisler, et la Noctule commune) ;

- le Lézard des murailles.

Par ailleurs, une espèce d'orthoptères protégée en Île-de-France, bien que très commune et à enjeu de conservation faible (le Conocéphale gracieux) est recensée et deux autres espèces (le Criquet des jachères et la Decticelle bicolore), inscrites sur la liste rouge régionale, sont observées sur le site.

D'après le dossier, les espèces faunistiques représentant les plus forts enjeux concernent les oiseaux nicheurs, les chiroptères, le Hérisson d'Europe et le Lézard des murailles. En effet, le site présente des habitats pouvant être utilisés pour certaines espèces comme des zones d'alimentation, zones de repos ou de reproduction.



Figure 7 : Conocéphale gracieux

A l'échelle du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France, l'aire d'étude est traversée par un corridor écologique de la sous-trame herbacée (prairies, friches et dépendances vertes), à

⁷ L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs abritant la biodiversité patrimoniale. Les Znieff de type 1 sont des secteurs de superficie limitée, défini par la présence d'espèces, d'association d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel ou régional. Les Znieff de type 2 sont de grands ensembles naturels riches ou peu modifiés par l'Homme ou offrant des potentialités biologiques importantes.

fonctionnalité réduite. En outre, la commune de Goussainville est ceinturée par une mosaïque d'espaces agricoles⁸ et marquée par les espaces naturels de la vallée de la Croult, éléments constitutifs de la trame verte et bleue du SCoT Roissy Pays de France. Pour l'Autorité environnementale, le dossier ne décrit pas suffisamment les fonctionnalités écologiques présentes ou potentielles, en amont de la réalisation du projet. Il convient de présenter les aires d'études du projet (immédiate, rapprochée et éloignée) afin d'évaluer les fonctionnalités écologiques et leur état de conservation, notamment pour les espèces à forte mobilité (par exemple, la production d'une carte présentant les couloirs de déplacements des chiroptères). La description précise des méthodes d'inventaire est également indispensable à l'analyse de la qualité de l'étude

(7) L'Autorité environnementale recommande de :

- **joindre au dossier d'étude d'impact les inventaires écologiques réalisés ;**
- **décrire précisément les méthodes d'inventaire ;**
- **approfondir l'analyse des fonctionnalités écologiques du site notamment pour les espèces à forte mobilité, au regard des différentes aires d'études du projet (immédiate, rapprochée, éloignée).**

■ Incidences du projet et mesures ERC

L'aménagement du quartier de gare de Goussainville engendre des incidences sur les habitats et espèces, en phase travaux et exploitation. Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues dans le cadre du projet : mettre en place un dispositif de protection des arbres à proximité du chantier, adapter le calendrier d'intervention (démolitions, défrichages, abattages d'arbres) en dehors des périodes de fortes sensibilités pour la faune, limiter l'installation d'espèces nicheuses dans les bâtiments à démolir, etc.

L'Autorité environnementale relève que les enjeux de biodiversité ont été intégrés dès la phase de conception (élaboration du plan masse), notamment par la mise en œuvre d'un « évitement amont des secteurs à enjeux ». Le dossier présente quatre zones évitées par le projet :

- *« Zones rudérales à l'ouest du site : cette zone présente un enjeu écologique pour l'avifaune nicheuse (notamment pour la Linotte mélodieuse, l'Hypolaïs polyglotte et l'Accenteur mouchet) et les insectes patrimoniaux (Conocéphale gracieux) recensés dans les fourrés arbustifs de cette partie du site d'étude. Elle constitue également une zone de chasse pour les chiroptères fréquentant le site.*
- *Alignement d'arbres au nord du parking : cette zone présente un enjeu écologique pour l'avifaune nicheuse (notamment pour le Gobemouche gris, le Serin cini et le Verdier d'Europe) et pour les chiroptères fréquentant le site d'étude pour chasser.*
- *Pelouse de parcs à l'ouest du parking : cette partie du site d'étude est recouverte d'une haie arbustive favorable pour l'avifaune nicheuse, notamment pour l'Accenteur mouchet observé dans cet habitat.*
- *Bâtiment sportif Pierre de Coubertin : le Moineau domestique et la Bergeronnette grise ont été observés en nidification au sein de la structure. La conservation de ce bâtiment permet de préserver sur le site des habitats favorables à la reproduction de ces espèces patrimoniales. De même, ce bâtiment est favorable à la présence de gîtes à chiroptères » (cf. mesure d'évitement E2).*

Toutefois, elle observe que la carte de synthèse des enjeux pour le milieu naturel (cf. figure 6) identifie également des zones à fort enjeux au sud-est du site : une zone de nidification du Moineau domestique (pointillé rouge), correspondant au bâtiment Meulière, et une zone de présence de mammifères protégés (aplat bordeaux), correspondant à l'emprise est de la SNCF.

Si le plan masse a été modifié pour prendre en compte les enjeux écologiques relevés, notamment par la suppression du lot D2 (cf. point 2.3 du présent avis), le dossier ne décrit pas suffisamment le processus itératif entre la conception du projet et la prise en compte de l'environnement. Il ne justifie pas les choix d'aménagement retenus sur les parcelles présentant de forts enjeux, en particulier le projet de réhabilitation-extension de la Meulière (lot B5) et la construction d'un programme bâti sur l'emprise est de la SNCF (lot B6).

⁸ Cf. le schéma agricole du Grand Roissy.



Figure 7: Carte de synthèse des enjeux pour le milieu naturel (Étude d'impact- volet 1, p.168).

(8) L'Autorité environnementale recommande de justifier les choix d'aménagement retenus sur les parcelles présentant de forts enjeux écologiques, notamment le projet de réhabilitation et d'extension de la Meulière (lot B5) et la construction d'un programme bâti sur l'emprise est de la SNCF (lot B6).

Le dossier estime que la surface initiale des friches de la trame herbacée représente 4,1 ha. Le projet ne conservera plus que 0,54 ha de cette surface. La destruction de ces milieux constitue donc une perte d'habitat de reproduction, d'alimentation et de refuge pour la faune patrimoniale et/ou protégée identifiée au droit du site.

Afin de compenser la perte d'habitats d'espèces protégées, un site a été identifié : le site du Bois du Seigneur. Il se situe au sud du quartier de la gare de Goussainville à moins de 1 km. L'Autorité environnementale constate que le dossier ne décrit pas assez précisément l'état initial du site de compensation.

D'après le dossier, la surface de compensation s'étend sur 2 ha. La mesure de compensation vise à créer des prairies naturelles (ensemencement par fleur de foin) et des fourrés sous forme de patches de tailles variables (cf. mesure de compensation C1). Les zones à compenser ex-situ (cf. figure 7) concernent les zones accueillant les populations d'oiseaux patrimoniaux inféodés aux milieux semi-ouverts correspondant aux deux zones de friche au sud du site d'étude (aplat rouge), les zones accueillant les insectes patrimoniaux des zones de friche (périmètre jaune) et les zones accueillant le Lézard des murailles (hachure orange).



Figure 8: Localisation des zones à compenser ex-situ (Étude d'impact- volet 2, p.46)

Pour l'Autorité environnementale, cette mesure de compensation est intéressante mais n'est pas suffisamment décrite. En outre elle ne fait pas l'objet d'un dimensionnement qui justifie qu'elle permettra de tendre vers l'absence de perte nette de biodiversité. Par conséquent il convient de compléter le dossier par la présentation de l'état initial du site de compensation, de préciser le calendrier et les modalités de suivi et de justifier le dimensionnement de la mesure de compensation. Le cas échéant, des mesures compensatoires supplémentaires pourront être nécessaires. Pour rappel, le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires a publié une approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique pour aider les acteurs de l'aménagement dans leurs démarches.⁹

(9) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter le dossier par une description plus précise de l'état initial du site de compensation et par une présentation détaillée du calendrier et des modalités de suivi ;
- proposer une méthode de dimensionnement appropriée en suivant l'approche standardisée publiée par le ministère de la transition écologique ;
- le cas échéant, proposer des mesures compensatoires supplémentaires.

Le projet comporte également une mesure de compensation in-situ et des mesures d'accompagnement. Elles visent à compenser la perte d'habitats (haie paysagère, parc arboré, vieux bâtiments...) pour le Moineau domestique, le Léopard des murailles, le Hérisson d'Europe et les chiroptères. Il s'agit de recréer les conditions favorables aux espèces fréquentant le site, notamment par la mise en place de gîtes pour les mammifères terrestres ou de nichoirs pour les oiseaux.

L'étude d'impact précise que les mesures de compensation destinées à l'avifaune, à l'entomofaune et aux reptiles seront cadrées par une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées, sans que le dossier de cette demande soit annexé au dossier d'étude d'impact. Elle indique également que

⁹ Guide accessible au lien suivant : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Approche_standardis%C3%A9e_dimensionnement_compensation_%C3%A9cologique.pdf

la compensation sera réalisée avant l'aménagement du quartier de la gare afin que les espèces aient le temps de désinvestir celui-ci et de trouver refuge au Bois du Seigneur, mais elle n'évoque pas ce qu'il en est de la mesure in-situ et renvoie par ailleurs à un stade ultérieur l'identification de la nécessité d'une compensation et d'une demande de dérogation au titre des espèces protégées pour les chiroptères.

(10) L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées, y compris le cas échéant en ce qui concerne les chiroptères.

3.3. Les mobilités

■ Les déplacements motorisés

D'après l'étude de trafic réalisée en janvier 2024, le trafic routier motorisé est globalement modéré aux abords du projet. L'axe le plus chargé est l'avenue Albert Sarraut à l'est du projet, les flux sont principalement liés aux déplacements pendulaires. Le taux de poids lourds est élevé aux abords de la zone industrielle (avenue Marcel Cerdan, rue Clément et Lucien Mathéron).

Le scénario au fil de l'eau tient compte de la mise en service du BHNS du Grand Roissy sur l'avenue Albert Sarraut qui, d'après le dossier, engendra une baisse de 7% des flux automobiles dans le périmètre (hors flux de transit). Toutefois, le dossier ne précise pas la part modale des véhicules motorisés individuels retenue. Si le dossier évoque plusieurs projets d'aménagements connexes dans l'élaboration de son scénario (la halle industrielle au nord du site, le projet « Regards » au bois du Seigneur et la redynamisation du Vieux Pays au sud du site), les trafics générés par ces projets ne sont pas décrits, en particulier s'agissant du projet Agoralim d'un nouveau pôle agroalimentaire et logistique porté par la Semmaris, à proximité du bois du Seigneur, dont l'ouverture progressive à partir de 2026 est simplement mentionnée.

Dans son analyse des incidences, le dossier mentionne les impacts du projet du BHNS sur le périmètre d'étude en phase chantier : « *La phase travaux est susceptible de créer des points de congestion, notamment au niveau de l'avenue Albert Sarraut, étant donné la réduction des voies, les déviations et la perturbation du trafic général dans le quartier de la gare et sur la ligne du BHNS. Ces points de congestion seront susceptibles d'augmenter localement les nuisances sonores et la pollution sur certains tronçons* » (Étude d'impact-volet 2, p.149). L'Autorité environnementale observe que des mesures spécifiques seront prévues dans le cadre de concertation avec les maîtres d'ouvrages des projets, mais elle estime que le dossier ne décrit pas suffisamment l'impact de ce chantier sur les déplacements dans le quartier et son accessibilité à la gare.

Le dossier indique, qu'à terme le projet va générer une augmentation des flux relativement importante, avec un maximum de + 190 unités de véhicule particulier (uvp)/h/sens dans le secteur à l'heure de pointe du matin et un maximum de + 240 uvp/h/sens, à l'heure de pointe du soir. Globalement, le dossier considère que le trafic généré par le projet sera peu impactant, à l'exception de conditions de circulation plus dégradées en soirée sur la nouvelle portion de l'avenue Anquetil (flux liés au départ du site des salariés, des usagers du parking relais, des clients des commerces).

(11) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une étude des déplacements générés par les projets connexes (en particulier avec le projet du BHNS sur l'avenue Albert Sarraut en phase chantier et exploitation, ainsi qu'avec le projet Agoralim), au titre de l'analyse des effets cumulés.

■ Les déplacements alternatifs à la voiture

Concernant l'état actuel du site, le dossier précise que onze lignes de bus sont présentes sur le périmètre notamment sur l'avenue Albert Sarraut, la rue Clément et Lucien Mathéron. Toutefois, le site n'offre aucun aménagement cyclable (itinéraires discontinus et peu directs). Les cheminements piétons ne sont pas qualitatifs (trottoirs exigus et peu sécurisants).

D'après le dossier, la création de l'« éco-station » permettra de réduire les temps de trajets des bus et de reconfigurer les flux de bus sur une seule voie (avenue Jacques Anquetil). Pour faciliter les modes actifs et l'intermodalité, le projet prévoit de développer des cheminements piétons, d'aménager un mail piéton et des pistes cyclables le long des voies ferrées et de l'avenue Sarraut jusqu'à la gare. Le dossier n'apporte pas d'information sur les flux prévisionnels cumulés des usagers non motorisés dans le quartier de gare réaménagé (bus, vélos, piétons), et ne présente pas non plus d'estimation du potentiel de développement de ces modes de déplacement.

Le dossier présente quelques principes généraux d'aménagements concernant les mobilités (cf. figure 8), mais l'étude ne détaille pas la stratégie de mobilité mise en œuvre par le projet, en particulier les conditions de mise en œuvre de l'intermodalité (interconnexion et report attendu).



Figure 9: Plan de synthèse des mobilités (source : Étude d'impact-volet 1, p.36)

Globalement, l'Autorité environnementale constate l'absence d'évaluation des parts modales et du potentiel de report modal en faveur des mobilités alternatives à la voiture.

(12) L'Autorité environnementale recommande de détailler la stratégie de mobilité mise en œuvre par le projet, notamment en évaluant le potentiel de report modal en faveur des mobilités alternatives à la voiture.

■ Le stationnement

S'agissant du stationnement, l'étude d'impact identifie une offre de stationnement importante dans le périmètre d'étude, avec 660 places à cinq minutes à pied de la gare (sur voirie et en poche de stationnement). Le stationnement des actifs est important avec près 480 places. Le dossier précise que le stationnement réglementé (zone bleue) est régulièrement saturé en journée avec un taux d'occupation dépassant 90 %, alors que l'offre de stationnement gratuite n'est pas saturée. Le projet prévoit notamment pour les véhicules

motorisés la création d'un parc relais de 317 places de stationnement dont 26 places de covoiturage, et 119 places en zone bleue. Pour le stationnement vélo, il est prévu la réalisation d'une consigne vélo de 100 places et 212 places en arceau dans les 70 mètres de la gare.

Une enquête de stationnement a été réalisée le 2 février 2023 (Étude d'impact-volet 1, p.198 à 203). D'après le dossier, 30% des usagers viennent en voiture à la gare de Goussainville, 33% en bus, 25 % à pied et 8% en vélo. La majorité des automobilistes se garent principalement sur la voirie au nord-est de la gare ou sur le parking Pierre de Coubertin. Environ 12% des automobilistes se garent en dehors du périmètre du projet, au sud des voies ferrées. Toutefois, le dossier n'indique pas clairement les besoins en termes de stationnement, en particulier la stratégie de rabattement automobile et vélo vers la gare, ce qui est pourtant l'un des objectifs poursuivis par le projet.

(13) L'Autorité environnementale recommande de justifier le dimensionnement des stationnements pour les véhicules motorisés et les vélos, en détaillant la stratégie de rabattement retenue.

3.4. Les pollutions sonores et atmosphériques

■ Le bruit

La commune de Goussainville est concernée par le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Le site d'étude est situé en zone B (pour la partie sud) et en zone C (pour la partie nord) du PEB. Le site est en outre affecté par le bruit ferroviaire : la voie ferrée N°272 est classée en catégorie 1 du classement sonore des infrastructures de transport terrestre¹⁰. Concernant les voies routières, le périmètre d'étude est longé à l'est par l'avenue Albert Sarraut, classée en catégorie 5 et traversé par l'avenue Jacques Anquetil et un tronçon de la rue Clément et Lucien Mathéron classées en catégorie 4.

Une campagne de mesure a été menée du 17 au 23 octobre 2022. Les résultats mettent en évidence des niveaux sonores élevés, dont les valeurs (toutes sources sonores cumulées) sont comprises entre 59,8 et 61,8 dB(A) en journée et entre 57,6 et 60,2 dB(A) pour la nuit. Le dossier met en regard les simulations des niveaux sonores avec les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)¹¹. Seul le niveau d'exposition au bruit ferroviaire ne dépasse pas les valeurs de référence de l'OMS pour l'ensemble des points de mesures (Etude d'impact-volet 1, p.245). L'enjeu relatif à la pollution sonore est ainsi qualifié de moyen.

Le projet intègre des mesures de gestion du bruit en phase chantier, telles que la planification des tâches bruyantes et l'encadrement des engins et matériels de chantier. En phase d'exploitation du projet, une seule mesure de réduction, portant sur l'isolation acoustique des façades, est envisagée. Pour l'Autorité environnementale, cette mesure répond simplement aux obligations réglementaires applicables par ailleurs et elle n'est pas suffisante.

L'Autorité environnementale rappelle en effet que dans un souci de protection de la santé humaine, elle recommande de se référer aux valeurs seuils de l'OMS qui définissent, du point de vue de la communauté scientifique, le niveau au-delà duquel le bruit a un effet néfaste sur la santé. Pour l'Autorité environnementale, ces éléments doivent être appréciés en tenant compte du bruit ressenti notamment dans les logements, lorsque les fenêtres sont ouvertes, ainsi que dans les espaces de vie extérieurs.

¹⁰ Les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

¹¹ L'OMS a défini des valeurs de référence, dont le dépassement est associé à des effets néfastes sur la santé. Il s'agit pour le bruit routier, de 53 dB selon l'indicateur Lden (en journée) et 45 dB(A) selon l'indicateur Ln (la nuit), pour le bruit ferroviaire, 54 dB(A) Lden et 44 dB(A) Ln et le bruit aérien, 45 dB(A) Lden et de 40 dB(A) Ln.

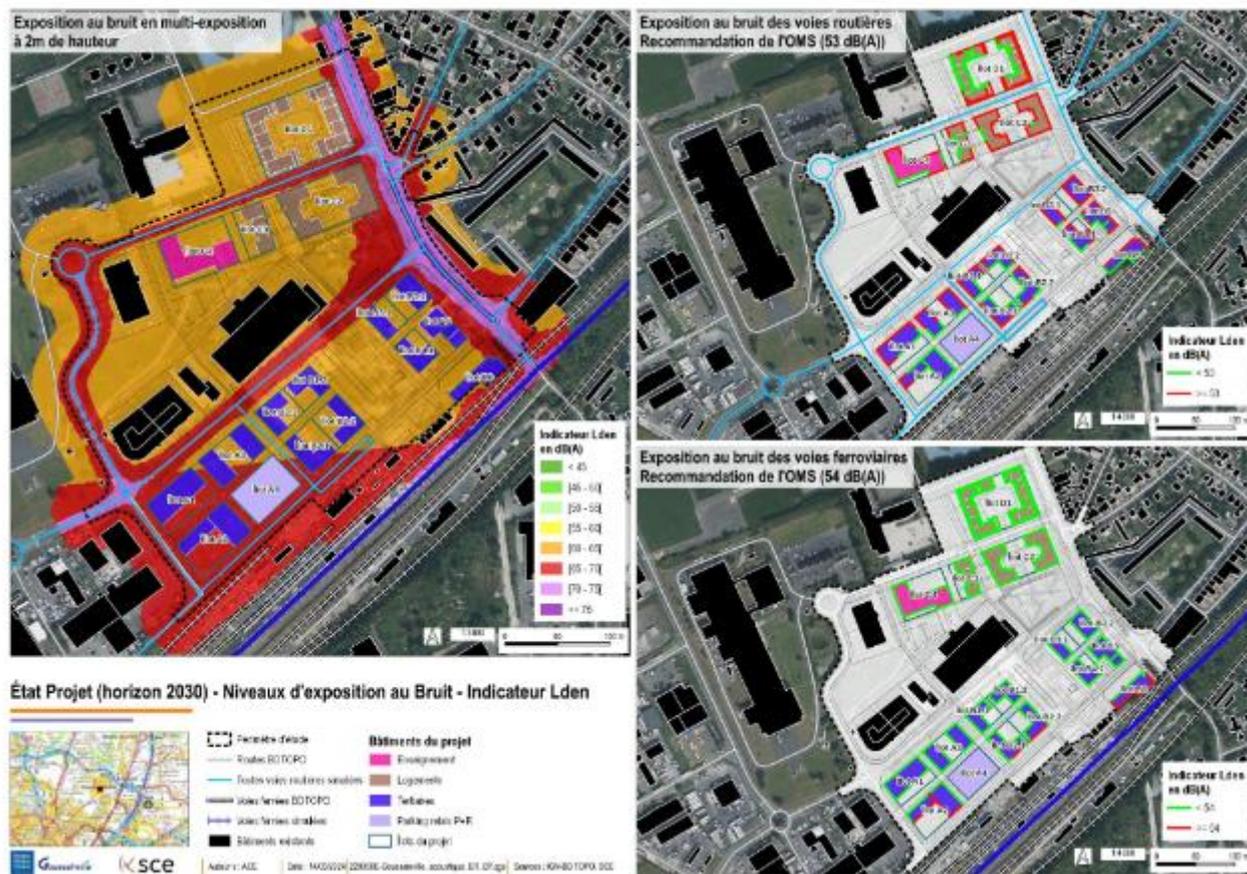


Figure 10: Modélisation des niveaux d'exposition au bruit en phase exploitation du projet (source : Étude d'impact-volet 2, p.107).

A gauche : la cartographie en multi-exposition illustre un environnement sonore très dégradé.

En haut à droite : la cartographie relative au bruit routier montre que la valeur de référence de l'OMS (trait rouge) est dépassée pour au moins une façade de chaque bâtiment.

En bas à droite : la cartographie relative au bruit ferroviaire montre que la voie ferrée engendre des dépassements limités aux bâtiments en vue directe avec celle-ci.

L'Autorité environnementale souligne que certaines façades, notamment aux étages supérieurs, seront exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux valeurs de référence de l'OMS. Il est de fait nécessaire de renforcer les mesures de réduction du bruit y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs.

(14) L'Autorité environnementale recommande de renforcer les mesures permettant d'éviter ou de réduire significativement l'exposition au bruit des futurs habitants et usagers, par référence aux valeurs limites établies par l'OMS pour caractériser les effets néfastes du bruit sur la santé, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs.

■ La qualité de l'air

Le dossier comporte une étude air et santé permettant de caractériser la qualité de l'air extérieur dans la zone d'étude (cf. annexe 5). Une campagne de mesures a été réalisée du lundi 10 octobre au lundi 24 octobre 2022, par temps humide. Afin d'avoir une représentation plus fiable de la qualité de l'air, il convient de réaliser un autre relevé en saison estivale (temps sec et ensoleillé pendant plusieurs jours).

(15) L'Autorité environnementale recommande de compléter la caractérisation de la qualité de l'air par une campagne de mesures en saison estivale et par temps sec.

Etant donné que le trafic routier constitue le principal émetteur de polluants pour le projet, l'analyse porte essentiellement sur les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules fines (PM₁₀ et PM_{2.5}). Les résultats de l'étude mettent en évidence une qualité de l'air correcte sur l'ensemble de la zone d'étude, à l'exception des points situés sur l'avenue Albert Sarraut qui présentent une concentration en NO₂ supérieure à la valeur limite réglementaire de 40 µg/m³. Aucun dépassement des valeurs limites n'est envisagé pour les particules (PM₁₀ et PM_{2.5}) dans la zone d'étude. L'Autorité environnementale observe que les concentrations relevées sont supérieures aux valeurs définies par l'OMS au-delà desquelles la santé est altérée par la pollution atmosphérique. Ces valeurs sont en moyenne annuelle de 15 µg/m³ (et non 20 comme mentionné dans le dossier) pour les PM₁₀, de 5 µg/m³ (et non 10) pour les PM_{2.5}, de 10 µg/m³ (et non 40) pour le NO₂.

Une modélisation des émissions de polluants atmosphériques à l'horizon 2030 a été réalisée et met en évidence une diminution globale des émissions routières de polluants, compte tenu du renouvellement du parc roulant (mise en circulation de véhicules moins polluants). D'après le dossier, des augmentations de concentrations en NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5} sont observées à proximité des axes routiers, au niveau de l'avenue Jacques Anquetil et de l'avenue Albert Sarraut, mais elles restent inférieures aux valeurs réglementaires.

Des mesures de réduction très générales sont évoquées : incitation à l'utilisation des transports en commun et des modes actifs, déploiement du réseau de chaleur urbain, éloignement des bâtiments des axes routiers, etc. (cf. mesure de réduction R26). Pour l'Autorité environnementale, l'efficacité de ces mesures n'est pas garantie. Elle constate que le dossier ne prévoit pas de mesures de suivi de la qualité de l'air, à l'issue des travaux et avec le projet en exploitation.

(16) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer, pour la phase d'exploitation du projet, les effets attendus des mesures de réduction de l'exposition des populations à une qualité de l'air dégradée, par référence aux valeurs limites définies par l'OMS, et de définir un dispositif de suivi de la qualité de l'air ainsi que des mesures de réduction complémentaires si nécessaire.

3.5. Les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre

La densification de l'emprise du quartier de la gare va induire de nouveaux besoins énergétiques, ainsi que des émissions de gaz à effet de serre (GES) du fait du développement de nouveaux usages (construction et exploitation des logements, mobilités liées aux activités du site, etc.).

Les besoins énergétiques du projet ont été déterminés pour être conformes à la réglementation environnementale (RE) 2020 (Étude d'impact-volet 2, p.159 à 187). La consommation prévisionnelle du projet est de 8 163 MWh/an. Une analyse du potentiel de production d'énergie à partir de ressources renouvelables (EnR) a permis d'étudier cinq scénarios d'approvisionnement énergétique :

- Scénario n°1 « solution chaufferie gaz collective par immeuble » : une chaufferie centrale par bâtiment, constituée de chaudières gaz à condensation ;
- Scénario n°2 « solution chaufferie collective bois (80%) / gaz (20%) par immeuble » : une chaufferie par bâtiment alimentée par des chaudières bois à granulés et des chaudières gaz - les chaudières bois couvriront 80% des besoins de chauffage et d'eau chaude sanitaire (ECS) tandis que les chaudières gaz assureront l'appoint restant (20%) et le secours en cas de défaillance – permettant un rendement optimal sur les chaudières bois ;
- Scénario n°3 « solution chaufferie bois/gaz par îlot et solaire thermique » : une chaufferie par bâtiment complétée par un appoint avec des panneaux solaires thermiques en toiture terrasse pour chaque bâtiment de logements ;
- Scénario n°4 « raccordement des bâtiments neufs et rénovés au réseau de chaleur » : raccordement de tous les bâtiments sur le réseau de chaleur du quartier, création d'une sous-station dans chaque bâtiment assurant la production de chauffage et d'ECS ;
- Scénario n°5 « Solution pompe à chaleur air/eau électrique » : installation d'une pompe à chaleur par bâtiment.

Après une analyse multicritère, l'étude conclut que le scénario 4 « *raccordement des bâtiments neufs et rénovés au réseau de chaleur* » est le plus pertinent, car il présente un impact environnemental plus faible et un coût global modéré. L'Autorité environnementale note qu'un projet de convention portant sur la desserte de l'opération d'aménagement « Quartier de la Gare » par le réseau de chauffage urbain est en cours de réalisation (cf. annexe 12).

L'Autorité environnementale relève qu'aucun bilan carbone du projet global n'est présenté dans le dossier. Compte tenu du volume de constructions qui seront réalisées, des nouveaux flux de déplacement induits et des émissions attendues de la phase chantier, il y a lieu d'en apprécier la contribution aux émissions de GES et au changement climatique dans toutes ses composantes et tout au long de leur cycle de vie : extraction, transformation et transport des matières premières, mise en œuvre, utilisation et potentiel de recyclage et de réemploi en fin de vie.

(17) L'Autorité environnementale recommande :

- d'estimer les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet dans l'ensemble de ses composantes, suivant une analyse de cycle de vie ;
- de définir en conséquence les mesures d'évitement, de réduction ou, à défaut de compensation, envisagées pour améliorer ce bilan.

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 la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

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

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

Délibéré en séance le 07/08/2024

Siégeaient :

**Éric ALONZO, Isabelle BACHELIER-VELLA, Noël JOUteur, Ruth MARQUES,
Brian PADILLA, Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, président, Jean SOUVIRON.**



ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de préciser, pour la bonne information du public, la programmation retenue sur les parcelles appartenant à la SNCF.....9
- (2) L'Autorité environnementale recommande de définir les modalités de suivi des mesures ERC, en dotant les indicateurs de valeurs initiales et cibles, ainsi que de mesures correctives à mettre en œuvre en cas d'écart constaté.....11
- (3) L'Autorité environnementale recommande de justifier le projet, notamment le nombre de logements prévus, au regard des évolutions apportées par la modification n° 1 du PLU de Goussainville en cours. 12
- (4) L'Autorité environnementale recommande de développer l'analyse de l'articulation du projet avec les objectifs et orientations du plan climat air énergie territorial de Roissy Pays de France. 12
- (5) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables à celle qui a été retenue et les évaluer par une analyse comparative multicritère au regard de leurs enjeux environnementaux et sanitaires. 13
- (6) L'Autorité environnementale recommande de présenter des éléments permettant d'appréhender la hauteur des différents volumes qui composent le projet, de rendre compte de leur insertion paysagère au travers de représentations élargies aux quartiers limitrophes (photomontages) et de présenter l'évolution des vues (avant/après) depuis les logements à proximité du site. 13
- (7) L'Autorité environnementale recommande de : - joindre au dossier d'étude d'impact les inventaires écologiques réalisés ; - décrire précisément les méthodes d'inventaire ; - approfondir l'analyse des fonctionnalités écologiques du site notamment pour les espèces à forte mobilité, au regard des différentes aires d'études du projet (immédiate, rapprochée, éloignée). 15
- (8) L'Autorité environnementale recommande de justifier les choix d'aménagement retenus sur les parcelles présentant de forts enjeux écologiques, notamment le projet de réhabilitation et d'extension de la Meulière (lot B5) et la construction d'un programme bâti sur l'emprise est de la SNCF (lot B6)..... 16
- (9) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter le dossier par une description plus précise de l'état initial du site de compensation et par une présentation détaillée du calendrier et des modalités de suivi ; - proposer une méthode de dimensionnement appropriée en suivant l'approche standardisée publiée par le ministère de la transition écologique ; - le cas échéant, proposer des mesures compensatoires supplémentaires. 17
- (10) L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées, y compris le cas échéant en ce qui concerne les chiroptères. 18
- (11) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une étude des déplacements générés par les projets connexes (en particulier avec le projet du BHNS sur l'avenue Albert Sarraut en phase chantier et exploitation, ainsi qu'avec le projet Agoralim), au titre de l'analyse des effets cumulés. 18

(12) L’Autorité environnementale recommande de détailler la stratégie de mobilité mise en œuvre par le projet, notamment en évaluant le potentiel de report modal en faveur des mobilités alternatives à la voiture. 19

(13) L’Autorité environnementale recommande de justifier le dimensionnement des stationnements pour les véhicules motorisés et les vélos, en détaillant la stratégie de rabattement retenue.....20

(14) L’Autorité environnementale recommande de renforcer les mesures permettant d’éviter ou de réduire significativement l’exposition au bruit des futurs habitants et usagers, par référence aux valeurs limites établies par l’OMS pour caractériser les effets néfastes du bruit sur la santé, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs. 21

(15) L’Autorité environnementale recommande de compléter la caractérisation de la qualité de l’air par une campagne de mesures en saison estivale et par temps sec..... 21

(16) L’Autorité environnementale recommande d’évaluer, pour la phase d’exploitation du projet, les effets attendus des mesures de réduction de l’exposition des populations à une qualité de l’air dégradée, par référence aux valeurs limites définies par l’OMS, et de définir un dispositif de suivi de la qualité de l’air ainsi que des mesures de réduction complémentaires si nécessaire.....22

(17) L’Autorité environnementale recommande : - d’estimer les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet dans l’ensemble de ses composantes, suivant une analyse de cycle de vie ; - de définir en conséquence les mesures d’évitement, de réduction ou, à défaut de compensation, envisagées pour améliorer ce bilan.....23