

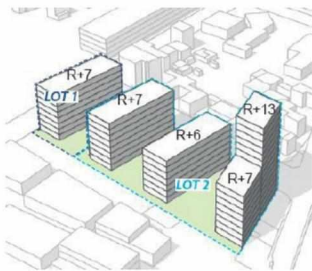


Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

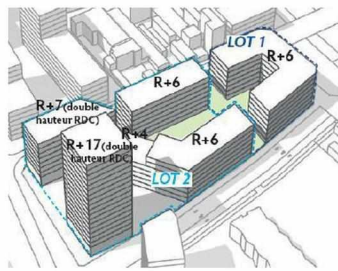
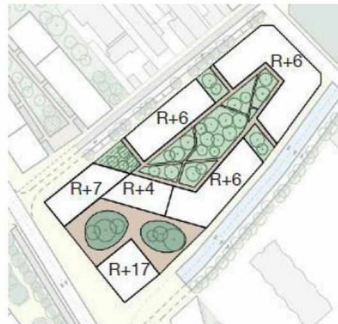
**Avis délibéré  
sur le projet d'aménagement des îlots Mirabeau,  
Barbusse et Pont Neuf à Argenteuil (95) et de la  
mise en compatibilité du plan local d'urbanisme**

N° ACIF-2025-007  
du 16/07/2025

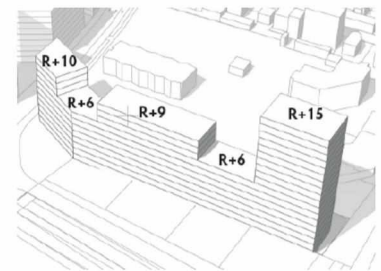
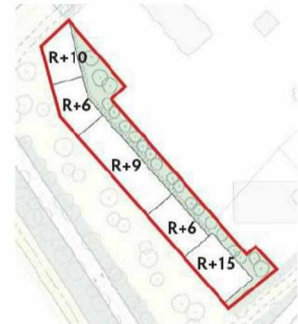
Îlot Mirabeau



Îlot Barbusse



Îlot Pont-neuf



Programmation d'aménagement des îlots (source : dossier DUP, p. 57)

# Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet d'aménagement des îlots Mirabeau, Barbusse et Pont-Neuf, situé à Argenteuil (Val d'Oise), porté par l'établissement public territorial (EPT) Boucle Nord de Seine. Il analyse notamment la qualité de son étude d'impact. Il est émis dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique et d'une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune d'Argenteuil (95).

La mise en compatibilité du PLU d'Argenteuil<sup>1</sup> vise la création d'une partie dédiée aux îlots Mirabeau, Barbusse et Pont-Neuf au sein de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Val Notre Dame - Porte Saint-Germain » et la création de deux nouveaux secteurs réglementaires UGP1-I (zone de grands projets destinée aux logements et activités) et UGP1-II (« Croissant ferré » soumis à une OAP pour devenir une zone urbaine).

Le projet d'aménagement prévoit la construction de bâtiments accueillant, sur 48 900 m<sup>2</sup> de surface de plancher<sup>2</sup> (SDP), environ 700 logements, 3 000 m<sup>2</sup> d'activités et de commerces en rez-de-chaussée, un pôle santé et un pôle petite enfance. Il vise aussi au réaménagement des espaces publics.

Le projet d'aménagement des îlots Mirabeau, Barbusse et Pont-Neuf a été soumis à évaluation environnementale par la décision DRIEAT-SCDD-2024-200 du 5 décembre 2024.

Le projet de mise en compatibilité a fait l'objet d'une évaluation environnementale volontaire par le maître d'ouvrage.

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

- la santé humaine ;
- le bilan carbone et l'adaptation au changement climatique ;
- le paysage ;
- les mobilités.

Dans son avis, l'Autorité environnementale recommande notamment de :

- mieux justifier les démolitions prévues, par une présentation de l'état du bâti existant ;
- prévoir des dispositions et des orientations précises dans l'OAP « Val Notre Dame - Porte Saint-Germain » pour éviter, ou à défaut, réduire significativement les risques sanitaires causés par les nuisances sonores ;
- effectuer des relevés de pollution des sols sur l'ensemble des îlots et veiller à ce que dans le choix des emplacements des établissements accueillant des publics sensibles, le critère principal de décision soit d'éviter d'exposer ces publics à des risques sanitaires ;
- préciser les mesures d'évitement et de réduction du risque d'inondation par remontée de nappes ;
- compléter l'évaluation environnementale par des représentations visuelles ou des photomontages permettant de rendre compte de l'impact du projet sur le paysage.

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

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

---

1 Le plan local d'urbanisme intercommunal Boucle Nord de Seine a été approuvé le 26 juin 2025, il est opposable depuis le 11 juillet 2025.

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

# Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Sigles utilisés.....	6
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.....	9
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	9
<b>2. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>9</b>
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	9
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
<b>3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>10</b>
3.1. Les risques pour la santé humaine.....	10
3.2. Le risque inondation.....	14
3.3. Le bilan carbone et l'adaptation au changement climatique.....	14
3.4. Le paysage.....	16
3.5. Les mobilités.....	17
<b>4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....</b>	<b>18</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>19</b>
<b>5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....</b>	<b>20</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>3</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<sup>4</sup> vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

\* \* \*

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par l'EPT Boucle Nord Seine pour rendre un avis sur le projet d'aménagement des îlots Mirabeau et Barbusse-Pont Neuf, porté par l'EPT Boucle Nord de Seine, situé à Argenteuil (95) et sur son étude d'impact datée d'avril 2024.

Le projet est soumis à un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39b 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-2024-200 du 5 décembre 2024.

La mise en compatibilité du PLU fait l'objet d'une évaluation environnementale volontaire.

L'étude d'impact emporte l'évaluation environnementale du projet et de la mise en compatibilité du document d'urbanisme. En application de l'article R. 122-27 du code de l'environnement, elle fait l'objet d'un avis commun aux deux objets de la part de l'Autorité environnementale. Celle-ci a accusé réception du dossier le 18 avril 2025. Conformément à l'article [R. 122-27 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de trois mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du même article, le préfet du Val d'Oise et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 16 juillet 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement des îlots Mirabeau et Barbusse - Pont Neuf.

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.

---

3 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).

4 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

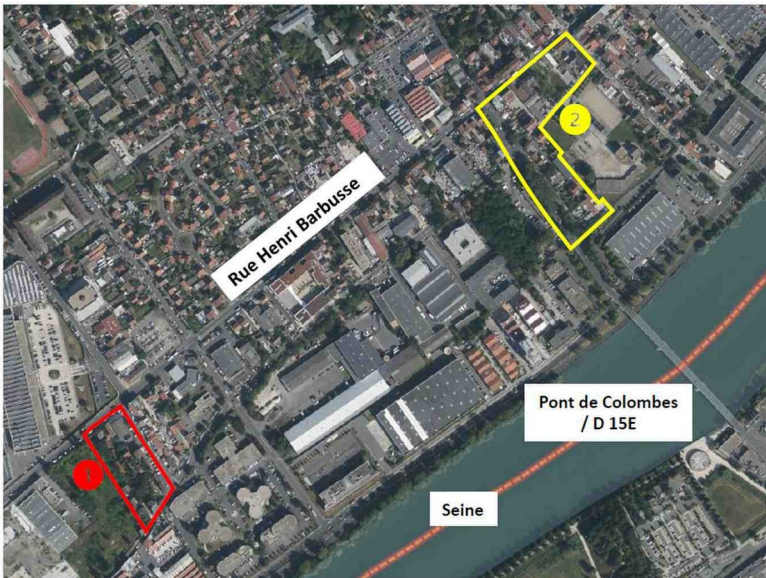
<b>Atmo</b>	Indicateur journalier de la qualité de l'air calculé par les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air à partir des concentrations dans l'air de polluants réglementés
<b>Basias</b>	Base de données des anciens sites industriels et activités de services
<b>BTEX</b>	Benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes
<b>Casias</b>	Carte des anciens sites industriels et activités de services
<b>COHV</b>	Composés organiques halogénés volatils
<b>dB(A)</b>	Décibel pondéré
<b>EI</b>	Étude d'impact
<b>EPT</b>	Établissement public territorial
<b>ERC</b>	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
<b>GES</b>	Gaz à effet de serre
<b>HAP</b>	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
<b>HCT</b>	Hydrocarbures totaux
<b>ICPE</b>	Installations classées pour la protection de l'environnement
<b>ICU</b>	Îlot de chaleur urbain
<b>Lden</b>	Level day-evening-night - indicateur représentant le niveau de bruit moyen pondéré sur 24 h en majorant le bruit produit en soirée et durant la nuit pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes
<b>Ln</b>	Level night
<b>OAP</b>	Orientation d'aménagement et de programmation
<b>OMS</b>	Organisation mondiale de la santé
<b>PLU</b>	Plan local d'urbanisme
<b>PM 2,5</b>	Particules fines de diamètre inférieur à 2,5 µm
<b>PM 10</b>	Particules fines de diamètre inférieur à 10 µm
<b>PPRI</b>	Plan de prévention des risques d'inondation
<b>SDP</b>	Surface de plancher
<b>SRCAE</b>	Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
<b>VMC</b>	Ventilation mécanique contrôlée

# Avis détaillé

## 1. Présentation du projet

### 1.1. Contexte et présentation du projet

#### ■ Présentation du projet d'aménagement



1 Ilot Mirabeau      2 Ilot Barbusse / Pont-Neuf

**Illustration 1 : Situation des secteurs de projet**  
(source : Dossier DUP, p. 106)

Le projet d'aménagement des îlots Mirabeau, Barbusse et Pont-Neuf, se situe à Argenteuil, dans le département du Val-d'Oise. Comprenant 107 135 habitants (Insee 2022), la ville fait partie de l'EPT Boucle Nord de Seine. Marquée par un tissu urbain majoritairement artificialisé, la commune de 17 km<sup>2</sup> se situe à environ dix kilomètres au nord-ouest de Paris.

Les sites du projet sont inclus dans un quartier mixte d'habitations et d'activités (commerces, services). L'îlot Mirabeau est délimité par les rues Henri Barbusse et Michel Carré et l'avenue de l'Abattoir, et les îlots Barbusse et Pont-Neuf sont contigus le long de la route départementale 15E et de la rue Henri Barbusse.

Le projet prévoit (EI, pp. 221-4) la démolition du bâti existant sur la totalité des 27 760 m<sup>2</sup> de superficie des îlots (« *au vu de leur état (habitat très dégradé, bâtiments d'activités partiellement désaffectés)* » - Exposé des motifs p. 7) et la création d'un projet mixte habitats / activités / commerces, d'une surface de plancher<sup>5</sup> (SDP) totale de 48 900 m<sup>2</sup>.

L'îlot Mirabeau accueillera dans des bâtiments allant du R+6 au R+13 :

- 13 200 m<sup>2</sup> de logements dont 3 300 m<sup>2</sup> de logements sociaux ;
- 300 m<sup>2</sup> de rez-de-chaussée accueillant des activités.

L'ensemble formé par les îlots Barbusse et Pont Neuf, dit « îlot Barbusse-Pont Neuf », accueillera dans des bâtiments allant du R+4 au R+17 :

- 18 800 m<sup>2</sup> de logements dont 5 000 m<sup>2</sup> de logements sociaux ;
- 2 000 m<sup>2</sup> de rez-de-chaussée accueillant des activités dont un pôle médical ;
- 300 m<sup>2</sup> de pôle petite enfance.

Au sein des deux îlots, qui comprendront des parkings souterrains, 13 000 m<sup>2</sup> seront dédiés aux espaces publics végétalisés, avec des axes de circulation réaménagés et rééquipés (pistes cyclables, cheminements piétons).

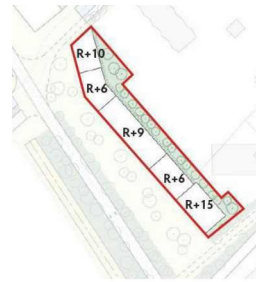
<sup>5</sup> La surface de plancher ne comprend ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs...) ni les parkings



**Illustration 2 : Plan de masse de l'îlot Mirabeau - Source EI p. 251**



**Illustration 3 : Plan de masse faisabilité de l'îlot Barbusse - Source EI p. 223**



**Illustration 4 : Plan de masse de l'îlot Pont Neuf**



**Illustration 5 : Projets en cours aux alentours des îlots Mirabeau et Barbusse - Pont Neuf (source : EI, p.403)**

Les projets s'inscrivent dans le réaménagement prévu par le projet partenarial d'aménagement<sup>6</sup> (PPA) « Porte Saint-Germain - Berges de Seine », qui intègre de nombreux projets de requalification urbaine ayant fait l'objet d'avis de l'Autorité environnementale.

### ■ Le projet de mise en compatibilité du PLU

Le projet de mise en compatibilité du PLU vient le modifier en :

- ajoutant le secteur Henri Barbusse dont les îlots Mirabeau - Barbusse - Pont Neuf à la liste des « secteurs à enjeux » (Exposé des motifs p. 16) ;
- modifiant le zonage pour faire passer l'îlot Mirabeau du secteur UGP1 au secteur UGP1-I et l'îlot Barbusse - Pont Neuf du secteur UGP1 au secteur UGP1-II ;
- imposant une part minimale de 20 % de pleine terre pour les secteurs UGP1-I et UGP1-II (Exposé des motifs p. 19) ;
- modifiant les règles d'occupation et d'utilisation du sol (Exposé des motifs p. 17 et 20) ;
- augmentant la part d'emprise au sol maximale pour les constructions ; elle était de 40 % pour les zones UGP1 et passe à 55 % pour la zone UGP1-1 et à 60 % pour la partie de la zone UGP1-II située au nord de la rue Michel Carré et à 80 % pour la partie située au sud de cette rue (Exposé des motifs p. 21) ;
- augmentant les hauteurs maximales pour les passer de 20 mètres pour la zone UGP1 à 25 mètres pour la zone UGP1-I et à 32 mètres pour la zone UGP1-II tout en autorisant pour les deux zones des émergences

<sup>6</sup> Le projet partenarial d'aménagement (PPA), au minimum entre l'État et un (ou plusieurs) établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), est un outil d'aménagement créé par la loi ELAN n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 qui vise à accélérer les projets de territoire.

- ponctuelles à 56 mètres (Exposé des motifs p. 36) ;
- créant une partie dédiée au secteur des îlots Mirabeau – Barbusse – Pont Neuf au sein de l’OAP « Le Val Notre Dame et La Porte Saint-Germain ».

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

Une concertation préalable sur la mise en compatibilité du PLU a eu lieu du 14 octobre au 15 novembre 2024, son bilan a été joint au dossier.

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

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

- la santé humaine ;
- le bilan carbone et l’adaptation au changement climatique ;
- le paysage ;
- les mobilités.

# 2. L’évaluation environnementale

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

L’évaluation environnementale est une démarche itérative permettant à la personne publique responsable, ainsi qu’au public, de s’assurer de la meilleure prise en compte possible des enjeux environnementaux aux différents stades de mise en œuvre de la procédure.

L’évaluation environnementale est globalement de bonne qualité, mais la partie consacrée à la justification des choix retenus et à la présentation des solutions alternatives est succincte (EI, p.250 à 254). Il conviendrait par ailleurs de présenter le résumé non technique dans un fascicule séparé pour qu’il soit plus accessible en vue de permettre au public une première approche du dossier. De plus, l’analyse des effets cumulés des projets en cours à proximité des îlots Mirabeau, Barbusse et Pont-Neuf est elle aussi succincte (EI, p.402 à 407), ce qui est insuffisant, le projet faisant partie d’une opération de réaménagement plus globale.

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

- **présenter le résumé non technique dans un document distinct, pour le rendre plus accessible pour le public ;**
- **de présenter une analyse complète des effets cumulés du projet.**

## 2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L’étude d’impact présente une partie dédiée à l’articulation de la mise en compatibilité du PLU avec les documents de planification existants, mais elle se limite à lister les documents de planification avec lesquels le PLU doit s’articuler.

Il y est affirmé que le projet de PLU est compatible avec le schéma directeur régional d’Île-de-France dit environnemental (Sdrif-E), avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la métropole du Grand Paris et avec le PLUi Boucle Nord de Seine, opposable depuis le 11 juillet 2025.

L’étude de l’articulation de la mise en compatibilité (par déclaration de projet) du PLU avec les autres documents de planification et programmes, soumis ou non à évaluation environnementale, revient à replacer ces documents d’urbanisme dans leur cadre juridique et administratif, ainsi que dans leur champ de compétence. Cette étude doit donc identifier au sein des plans et programmes de rang supérieur, les enjeux environnemen-

taux et les dispositions qui intéressent plus particulièrement le territoire du PLU, puis présenter comment les dispositions du projet de PLU répondent à ces dispositions de façon à permettre une bonne appréhension de la cohérence de ce document d'urbanisme avec les différentes politiques publiques s'appliquant sur leur territoire communal.

**(2) L'Autorité environnementale recommande de revoir la présentation de l'articulation du projet de PLU avec les autres plans et programmes en s'appuyant de manière précise sur le contenu de leur révision en cours le cas échéant.**

## 2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Le projet est justifié par l'objectif de développer une offre urbaine mixte, de renforcer l'attractivité résidentielle et économique du quartier et d'améliorer ses équilibres sociaux tout en proposant aux riverains des espaces publics de qualité.



Illustration 6 : Première version du projet sur l'îlot Mirabeau - Source EI p. 250

La configuration actuelle de logements dégradés et locaux d'activités artisanaux » EI p. 255). Aucun scénario alternatif n'inclut donc le maintien éventuel partiel du bâti existant, au regard notamment du bilan carbone de l'opération.

L'étude d'impact (p. 250 à 254) présente pour l'îlot Mirabeau une variante du projet proposant des fronts bâtis sur les rues, avec une partie centrale végétalisée.

Cette configuration a été abandonnée aux motifs que « l'emprise au sol des bâtiments était importante et laissait peu d'espaces libres et de pleine terre » et induisait « un faible ensoleillement des logements et des vis-à-vis importants ». Elle créait en outre « des vues principalement sur la parcelle d'activités et par voie de conséquence réduisait la qualité de vie ». Enfin, les différences de hauteur auraient induit des déperditions thermiques. (EI p. 250).

L'îlot Barbusse - Pont-Neuf reprenait la même idée de front bâti et de cœur d'îlot mais a été abandonné au motif que cela créerait trop de co-visibilité et compliquerait la gestion des eaux de pluie.

Mais l'Autorité environnementale observe que les démolitions prévues sont peu justifiées, hormis la mention qu'« en l'absence de mise en œuvre du projet, les îlots maintiendront leur

**(3) L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier les démolitions prévues, par une présentation de l'état du bâti existant.**

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

### 3.1. Les risques pour la santé humaine

#### ■ Les nuisances sonores

Les îlots du projet d'aménagement se situent dans des zones soumises à d'importantes nuisances sonores. L'îlot Mirabeau est affecté par les nuisances de la rue Henri Barbusse, classée en catégorie 4 du classement sonore des voies bruyantes<sup>7</sup> (bande réputée affectée par le bruit de 30 mètres) et par le quai de Bezons, route

<sup>7</sup> Ce classement définit cinq catégories, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Il est établi d'après les niveaux d'émission sonores (Laeq) des infrastructures pour les périodes diurne (6h00 à 22h00) et nocturne (22h00 à 6h00), sur la base

départementale 311, classée en catégorie 2 (bande réputée affectée par le bruit de 250 mètres). L'îlot Barbusse-Pont-Neuf est aussi affecté par les nuisances du quai de Bezons, ainsi que par la rue Dantier, (route départementale n°15E qui longe notamment l'îlot Pont-Neuf à l'ouest), classées en catégorie 3 (bande réputée affectée par le bruit de 100 mètres) (EI, p.182).

Une étude acoustique a donné lieu à des mesures sur le site sur 24 heures pour huit points de mesure et pendant 30 minutes pour sept points de mesure. Elle révèle qu'à l'exception du point de mesure sur 24 heures LD1 (situé entre le boulevard du Général Delambre et la RD 41), tous les points de mesure atteignent ou dépassent, en période diurne et nocturne, les valeurs au-delà desquelles, selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la référence en matière de santé humaine, la santé est affectée. Le point LD4 situé rue Ambroise Thomas dépasse aussi, en période nocturne, les valeurs réglementaires. L'heure des relevés d'une durée de 30 min n'est pas précisée, mais les relevés oscillent entre 53,3 dB(A) et 66,5 dB(A), ce qui indique au minimum qu'ils dépassent tous la valeur de référence pour le bruit routier diurne de l'OMS, qui est de 53 dB(A). Le point CD6 placé sur le pont de Colombes dépasse d'ailleurs le seuil réglementaire de 68 dB(A) en période diurne et quatre points dépassent la valeur réglementaire de 62 dB(A) pour la période nocturne (annexes, p.1 276).

L'Autorité environnementale considère qu'il aurait été intéressant de placer au moins un point de mesure de 24 heures au niveau de l'îlot Mirabeau, afin de mieux refléter l'ambiance sonore de l'îlot.

Des modélisations prenant en compte l'augmentation du trafic causée par le projet d'aménagement ont été réalisées. Elles montrent qu'en phase d'exploitation, certaines zones des îlots seront toujours exposées en période diurne à des nuisances sonores importantes, allant jusqu'à 65 dB(A), ce qui dépasse le seuil de 53 dB(A) publié par l'OMS, et allant jusqu'à 55 dB(A) en période nocturne, ce qui dépasse la référence de 45 dB(A) Ln de l'OMS.



Illustration 7 : cartographie sonore en dB(A) à 4 m au-dessus du sol avec projet période diurne (étude acoustique, p. 30)



Illustration 8 : cartographie sonore en dB(A) à 4 m au-dessus du sol avec projet période nocturne (étude acoustique, p. 32)

Pour rappel, les nuisances sonores peuvent causer de nombreuses pathologies, telles qu'une surdité, des acouphènes, du stress, des troubles du sommeil et des maladies cardiovasculaires. Pour la complète information du public, le dossier devrait indiquer le nombre de mois d'espérance de vie en bonne santé perdus du fait de l'exposition au bruit dans la commune en se fondant sur les travaux de l'Observatoire régional de santé et de Bruitparif<sup>8</sup> d'autant plus que le niveau sonore au sein des logements, fenêtres ouvertes, n'est pas pris en compte.

Afin de réduire l'impact de ces nuisances il est prévu un éloignement des bâtiments par rapport aux voies. Le dossier indique que certaines formes de bâti seront privilégiées afin de minimiser l'impact acoustique et des

des trafics attendus à l'horizon 2035

8 Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France (2019)

mesures de renforcement de la façade seront mises en place (doubles vitrages, ventilation mécanique contrôlée (VMC), double flux).

Mais le projet de PLU mis en compatibilité n'intègre pas, au sein de l'OAP « Val Notre Dame et Porte Saint-Germain », d'intentions d'aménagement (orientations des logements permettant de limiter l'exposition des futurs habitants en bruit, interdiction des logements mono-orientés sur les façades les plus bruyantes...), ce qui aurait pu assurer un confort acoustique minimal aux futurs habitants.

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

- d'évaluer le nombre de mois de vie en bonne santé perdus du fait de l'exposition au bruit pour les habitants du futur quartier sur le fondement des travaux de l'Observatoire régional de santé et de Bruitparif et de publier ces résultats pour la complète information du public et des usagers ;
- de prévoir des dispositions et des orientations précises et adaptées dans l'OAP « Val Notre Dame-Porte Saint-Germain » pour éviter, ou à défaut, réduire significativement les risques sanitaires causés par les nuisances sonores en comparant les niveaux attendus avec les valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé.

#### **■ La qualité de l'air**

Les îlots du projet sont situés au sein d'une zone sensible pour la qualité de l'air du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE). Selon l'indice journalier Atmo mesurant la qualité de l'air, à Argenteuil la qualité de l'air est 75 % du temps « moyenne », 15 % du temps « dégradée » et 10 % du temps « mauvaise ». Des relevés sur le site ont été effectués. Ils révèlent que pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) les concentrations de polluant oscillent entre 22,4 µg/m<sup>3</sup> et 45,3 µg/m<sup>3</sup>. L'étude d'impact précise un dépassement de la valeur limite de 40 µg/m<sup>3</sup> annuelle<sup>9</sup> au niveau du pont de Colombes, du croisement de la D 311 et de l'avenue du Marais et au croisement de la rue Michel Carré et du boulevard du Général Delambre. Pour les PM<sub>10</sub>, l'étude d'impact indique un dépassement de l'objectif qualité de 30 µg/m<sup>3</sup> à l'échelle annuelle au croisement de la D 311 et de l'avenue du Marais et pour les PM<sub>2,5</sub>, un dépassement de l'objectif qualité de 10 µg/m<sup>3</sup> à l'échelle annuelle au niveau du croisement de la D 311 et de l'avenue du Marais et au niveau du croisement rue Gounod et boulevard du Général Leclerc (EI, p.147).

L'OMS a publié des niveaux au-delà desquels la santé est altérée par la pollution atmosphérique : en moyenne annuelle, pour les PM<sub>10</sub>, 15 µg/m<sup>3</sup>, pour les PM<sub>2,5</sub>, 5 µg/m<sup>3</sup> et pour le dioxyde d'azote, 10 µg/m<sup>3</sup>. Les niveaux observés sur le site pour les PM<sub>10</sub> et le dioxyde d'azote sont supérieurs. Tous ces niveaux sont dépassés sur le lieu d'étude de la qualité de l'air. De plus, les niveaux prévus par la future réglementation européenne à l'horizon 2030<sup>10</sup> sont déjà dépassés et la situation future liée à l'augmentation du trafic causée par le projet aggravera la situation.

L'Autorité environnementale rappelle que la pollution de l'air est reconnue comme une cause directe de pathologies chroniques et aiguës, ce qui est la raison de sa classification comme cancérigène<sup>11</sup>.

Pour réduire les émissions de polluants, le porteur de projet prévoit de développer les modes actifs de déplacement et, pour limiter l'impact des pollutions, il est prévu l'implantation de zones tampon végétalisées, le positionnement des fenêtres larges côté cour, la mise en place de VMC filtrantes et le positionnement des bouches de prises d'air neuf sur les côtés les moins exposés des bâtiments (EI, p.348). L'efficacité de ces mesures n'est pas démontrée dans le dossier.

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

- démontrer que les mesures d'évitement et de réduction sont efficaces ;

9 Moyenne à titre indicatif basée sur les relevés *in situ* (Annexes, p.863)

10 Nouvelle directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe adoptée le 2 octobre 2024. Elle préconise de ne pas dépasser une moyenne annuelle de 20 µg/m<sup>3</sup> de NO<sub>2</sub>, de 20 µg/m<sup>3</sup> de PM<sub>10</sub> et de 10 µg/m<sup>3</sup> de PM<sub>2,5</sub>.

11 [Éclairage 2023, La qualité de l'air, MRAe d'Île-de-France](#)

- évaluer le nombre de mois de vie en bonne santé perdus du fait de l'exposition aux pollutions atmosphériques pour les habitants du futur quartier et publier ces résultats pour la complète information du public et des usagers.

#### ■ La pollution des sols et des eaux souterraines

Les sites du projet se situent dans une zone où de nombreuses pollutions potentielles ont été identifiées, car de nombreuses installations Basias, Basol et Casias ainsi que des ICPE y sont ou y étaient implantées.

Des études du sol ont eu lieu sur certaines parcelles des îlots. Elles révèlent que tous les îlots présentent des teneurs élevées en métaux et en hydrocarbures (HCT et/ou HAP) et sont localement affectés en COHV, les gaz du sol renferment des hydrocarbures (HCT et BTEX) et des solvants chlorés et les eaux souterraines renferment principalement des solvants chlorés (EI, p.135). Sur l'îlot Mirabeau un impact notable en solvant chloré est à noter, ainsi que sa proximité avec le site Pirelli, société spécialisée en traitement électrolytique des métaux, site pollué situé en amont hydrogéologique de l'îlot. L'îlot Barbusse - Pont Neuf est quant à lui affecté par une pollution concentrée dans le sol, l'eau souterraine et les gaz du sol en chlorobenzènes, en crésols, en phénols, en hydrocarbures (naphtalène, HAP, HCT) et en solvants chlorés (tétrachloroéthylène) (EI, p.136).

Les études du sol ne recouvrent pas l'intégralité des parcelles, ce qui semble insuffisant au regard des pollutions potentielles du sol. L'étude d'impact prévoit la réalisation de nouvelles études du sol. L'Autorité environnementale rappelle qu'afin de permettre à l'évaluation environnementale de donner un avis utile, il est nécessaire que les études nécessaires pour fonder l'avis aient été réalisées en amont du processus d'évaluation environnementale.

Outre la réalisation de nouvelles études du sol, le porteur de projet prévoit, au niveau des sols dont la qualité est dégradée, le recouvrement par des revêtements minéraux, ou par des aménagements de terres végétales qui ne seront pas en contact direct avec les sols du site. La construction des parkings souterrains amènera à l'excavation des terres polluées et servira de zone tampon entre les gaz du sol et le reste des bâtiments (EI, p. 343).

L'emplacement des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser (ERC) les effets potentiels n'est pas précisé, ce qui empêche l'appréciation complète de leur efficacité, notamment pour l'implantation prévue d'un pôle petite enfance avec jardin, au nord de l'îlot Barbusse - Pont-Neuf.

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

- d'effectuer des relevés de pollution des sols sur l'ensemble des îlots ;
- de préciser les conditions de mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction des incidences potentielles.

#### ■ Multi-exposition, public sensible et inégalités socio-environnementales

Les développements précédents montrent que le choix d'implantation du projet implique une exposition de la population à des risques sanitaires multifactoriels.

Selon la base de données de l'Observatoire régional de santé, l'îlot Barbusse - Pont Neuf bénéficie d'un score environnemental de 46/100 et l'îlot Mirabeau de 45/100 ce qui indique que les lieux d'implantation choisis sont de mauvaise qualité du point de vue sanitaire<sup>12</sup>. Par conséquent, il est primordial de prendre en compte le facteur de multi-exposition, particulièrement pour les publics sensibles qui seront présents sur le site du projet (pôle petite enfance et pôle médical) et pour les publics socio-économiquement défavorisés qui sont plus souvent exposés à des nuisances et des pollutions environnementales<sup>13</sup>.

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

12 Le score résulte de croisement de données issues d'une multi-exposition environnementale

13 WHO. Environmental health inequalities in Europe. Second assessment report. Copenhagen, Denmark: WHO Regional Office for Europe; 2019.

- démontrer que le choix des lieux d'implantation du projet n'amène pas à l'exposition d'un plus grand nombre de personnes à des risques sanitaires significatif pour leur santé ;
- prévoir un aménagement du bâti ne participant pas à l'augmentation des inégalités socio-environnementales en veillant à ce que les logements sociaux ne soient pas exposés systématiquement aux zones les plus sanitaires à risques ;
- veiller à ce que dans le choix des emplacements des établissements accueillant des publics sensibles, l'évitement d'une exposition à des risques sanitaires soit le critère principal de décision.

### 3.2. Le risque inondation



Illustration 9: Carte du risque de débordement de nappe de la BRGM (source : Annexes, p.543)

La partie sud-ouest de l'îlot Barbusse - Pont-Neuf se situe au sein de la zone bleue du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la Seine dans le Val-d'Oise (EI, p.114).

De plus, d'après la cartographie du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), les sites du projet sont vulnérables à un risque d'inondation par remontée de nappe et le nord-ouest de l'îlot Barbusse - Pont-Neuf se situe en zone potentiellement sujette aux inondations de cave.

L'étude d'impact affirme que par sa topographie, la partie du projet située au sein de la zone bleue du PPRI n'est pas inondable (EI, p.340). Pour ce qui est du risque de remontée de nappes, il est seulement

précisé qu'il sera pris en compte lors de l'aménagement du parking souterrain, ce qui est insuffisant. De plus, les plus hautes eaux souterraines ne sont pas connues, l'étude d'impact prévoyant qu'elles seront analysées ultérieurement. Or, l'Autorité environnementale rappelle qu'afin de permettre à l'évaluation environnementale de donner un avis utile, il est nécessaire que les études dont elle a besoin pour rendre son avis, aient été réalisées en amont du processus d'évaluation environnementale.

#### (8) L'Autorité environnementale recommande :

- d'effectuer une étude afin de connaître les plus hautes eaux souterraines connues ;
- de préciser les mesures d'évitement et de réduction du risque d'inondation par remontée de nappes.

### 3.3. Le bilan carbone et l'adaptation au changement climatique

#### ■ Le bilan carbone

Du fait des démolitions, constructions et réaménagements prévus, ainsi que de l'augmentation de la population accueillie, les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont un enjeu conséquent du projet. Il est prévu un raccordement de tous les îlots au réseau de chaleur urbain (EI, p. 238).

Une étude des émissions de gaz à effet de serre (GES) a été réalisée, en se basant sur une durée du cycle de vie en SCOPE 3, elle affirme que le projet aura, avant mise en œuvre des mesures ERC, un impact carbone de 2 209 366 kilogrammes équivalent (kg eq.) CO<sub>2</sub>/an soit 818 284 kg eq. CO<sub>2</sub>/an par hectare, ce qui est bien supérieur à la moyenne communale d'Argenteuil de 173 022 kg eq. CO<sub>2</sub>/an/ha (EI, p.366).

Pour réduire l'empreinte carbone du projet, il est prévu l'utilisation de matériaux biosourcés et durables (- 110 677 kg eq. CO<sub>2</sub>/an), la construction de bâtiments performants énergétiquement au niveau label E3-E4

(- 33 415 kg éq. CO<sub>2</sub>/an), l'utilisation de modes de transports alternatifs pour l'acheminement des terres de terrassement (- 25 628 kg éq. CO<sub>2</sub>/an), l'installation de panneaux photovoltaïques (- 16 113 kg éq. CO<sub>2</sub>/an) ainsi que l'utilisation du compostage (- 81 978 kg éq. CO<sub>2</sub>/an).

Après application des mesures ERC l'impact carbone global du projet devrait être de 1 953 341 kg éq. CO<sub>2</sub>/an.

Les mesures ERC ne sont pas suffisamment ambitieuses. En effet, l'Autorité environnementale rappelle que la stratégie nationale bas carbone fixe un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. Les bâtiments construits dans le cadre du projet auront un impact sur l'atteinte de cet objectif, par conséquent, le projet se doit de tendre vers la réalisation de celui-ci, en réduisant les émissions de GES liées à la construction et à l'exploitation des bâtiments et en compensant les émissions restantes.

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

- d'évaluer la contribution du projet à l'atteinte de la neutralité carbone, au regard de ses caractéristiques et des fonctions attribuées à certains lots (activités, parkings) ;
- de compenser le cas échéant les émissions de gaz à effet de serre du projet à l'échelle de l'établissement public territorial Boucle Nord de Seine.

#### ■ L'adaptation au changement climatique

Le phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU) est pris en compte dans l'étude d'impact et une étude ICU a été réalisée. À l'état initial, sur la base de la journée du 26 août 2023, l'îlot Barbusse - Pont-Neuf est soumis à des températures moyennes au sol simulées variant entre 17°C et 40°C, l'îlot Mirabeau est, lui, soumis à des températures moyennes au sol simulées variant de 17°C à 29°C avec des maximales à 51°C sur les surfaces en asphalte des deux îlots (EI, p.202 et 205).

En phase d'exploitation, l'étude d'îlot de chaleur urbain se base sur l'hypothèse d'élévation des températures de + 4 °C à l'horizon 2100 par rapport à la moyenne 1900-1930 sur la journée du 21 juillet. L'aménagement des îlots aura pour impact une baisse d'environ 2° C sur l'îlot Barbusse - Pont Neuf (EI, p.375) et d'environ 1°C pour l'îlot Mirabeau (EI, p.377).



Illustration 10 : Îlot de chaleur urbain sur l'îlot Barbusse - Pont Neuf en 2100 (Annexes, p. 1443)

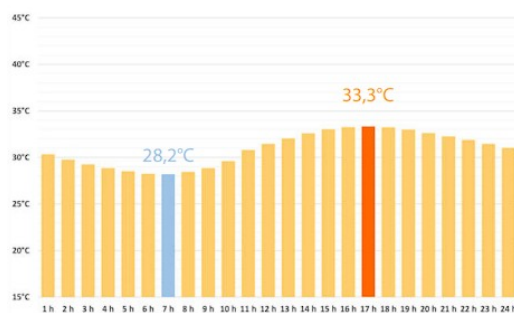


Illustration 11 : Courbe d'évolution des températures sur l'îlot Barbusse - Pont Neuf (source : annexes, p.1443)

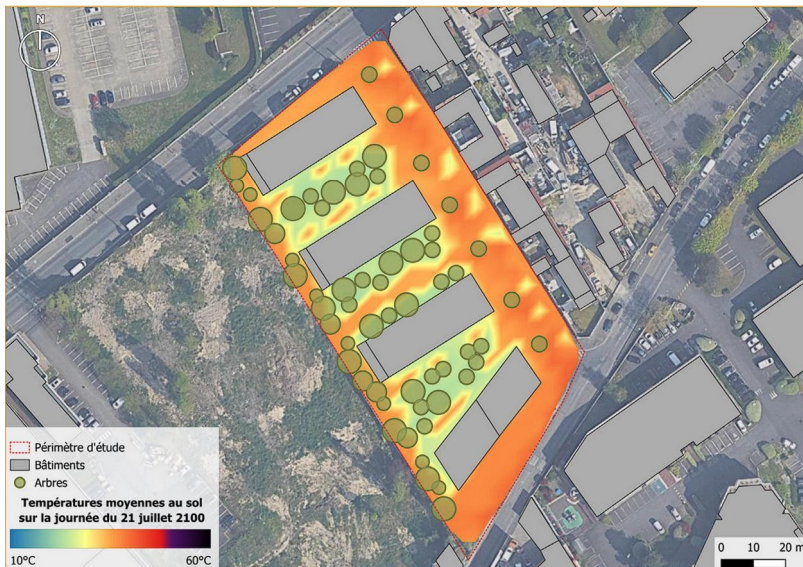


Illustration 12 : Îlot de chaleur urbain sur l'îlot Mirabeau en 2100 (Annexes, p. 1 442)

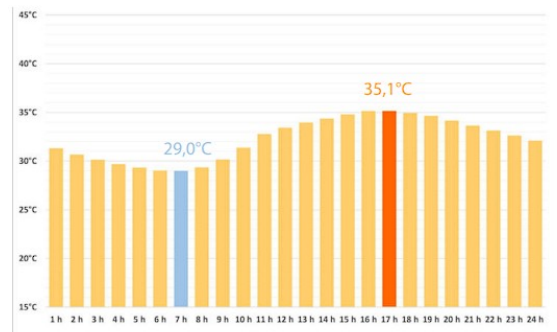


Illustration 13 : Courbe d'évolution des températures sur l'îlot Mirabeau (source : annexes, p.1 442)

L'aménagement projeté disposera de végétation, d'espaces ombragés et de dispositifs de rafraîchissement. Il est aussi prévu des revêtements clairs pour les espaces publics. Cependant, les constructions envisagées étant beaucoup plus hautes, la densité du bâti augmentera notablement.

La baisse prévue de température en phase d'exploitation est assez faible, d'autant plus qu'en cas de canicules, les minimums de températures à l'horizon 2100 prévus sur les îlots ne descendraient pas en dessous de 28°C. De plus, il aurait été intéressant de présenter des modélisations à des périodes intermédiaires (2060) afin de mieux rendre compte de la qualité de vie à laquelle peuvent s'attendre les futurs habitants et usagers.

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

- présenter des modélisations des îlots de chaleur urbains à une période intermédiaire entre 2025 et 2100 ;
- prendre des mesures supplémentaires afin de permettre une meilleure résistance des îlots aux fortes chaleurs notamment à l'horizon 2100.

### 3.4. Le paysage



Illustration 14: Vue de la rue Henri Barbusse, l'îlot Barbusse - Pont Neuf étant situé à l'angle situé à droite de l'image - Source Google Earth

Le projet s'inscrit au sein de l'unité paysagère des Rives de Seine et plus particulièrement de la Vallée de Seine - Buttes du Parisis, marquée par des quartiers de banlieues résidentielles, par la présence des buttes boisées et par les berges de Seine.

À Argenteuil, les quartiers résidentiels sont séparés par un cordon de bâtis industriels. Actuellement, les bâtiments environnants les lieux du projet sont majoritairement bas.

Le projet prévoit la construction de bâtiments allant du R+4 au R+17. Les émergences prévues en R+13, R+15 et R+17 conduiront à une dénaturation de ce paysage urbain bas et seront pour partie susceptibles d'entraver la vue de la Seine.

Le point de vue présenté étant très local, l'étude d'impact n'explique pas l'insertion architecturale et paysagère du projet à l'échelle du quartier et de la ville. Elle n'analyse pas le contexte urbain large et ne démontre pas, par des projections, la manière dont le projet s'insérera dans le tissu existant.

**(11) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'évaluation environnementale par des représentations visuelles ou des photomontages permettant de rendre compte de son impact sur le paysage.**

### 3.5. Les mobilités

À Argenteuil, 78 % des résidents travaillent en dehors de la commune, 46 % d'entre eux effectuent leur déplacement entre le domicile et le travail en transports en commun et 42 % d'entre eux le font en voiture (Insee, 2021).

D'après l'étude de trafic, les conditions de circulation aux heures de pointe sont fluides sauf au croisement entre la rue Henri Barbusse et la RD 15E qui est saturé en direction de l'est (Annexes, p.1036). D'après les données de 2025 de Google, la circulation est moins fluide que ce qui est présenté par l'étude de trafic. En effet, elles révèlent un trafic largement saturé à l'exception de la RD 113 qui reste fluide.

Les îlots sont desservis par les lignes de bus 161 (Gare Argenteuil - La Défense), 92 (Gare Argenteuil - Nanterre Préfecture), 267 (Argenteuil gare - Nanterre Université) et 164 (Claude Monet - Porte de Champerret). Un projet de ligne, à l'horizon 2028, desservant Argenteuil, Bezons, Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville (futur bus à haut niveau de service) est prévu (EI, p.169). La liaison entre l'îlot Mirabeau et la gare d'Argenteuil se fait en une quinzaine de minutes par la ligne 272 ou la ligne 6. Il n'y a pas de station de Vélib accessible depuis les îlots, la plus proche se situant à une vingtaine de minutes à pied.

Les conditions de circulation en scénario au fil de l'eau ne sont pas présentées.

En situation projet, le carrefour de la rue Henri Barbusse et de la RD 15E sera saturé à l'heure de pointe du matin (- 4 % de réserves de capacité) et hyper saturé à l'heure de pointe du soir (- 41 % de réserves de capacité).

Pour limiter l'impact du projet sur les mobilités et les nuisances associées, il est prévu l'équipement de 10 % des places de stationnement automobile avec des bornes de recharges électriques, la création de deux places de stationnement vélo par logement en moyenne, la création de pistes cyclables et cheminements piétons, afin de faciliter l'accès aux transports en commun et notamment au futur bus à haut niveau de service (à capacité et fréquence élevées) ou aux trains franciliens (RER A, J et L) (EI, p. 355).

Le projet prévoit la création de stationnement automobiles souterrains sur deux niveaux, le nombre de places sera déterminé en fonction des règles du PLU actuellement en vigueur, c'est-à-dire 0,5 place par logement pour les logements sociaux et 0,8 place pour les autres logements.

Les tracés des futures pistes cyclables et des cheminements piétons ne sont pas précisés tout comme les chaînes de mobilité.

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

**- démontrer l'inscription de la création d'itinéraires continus, confortables et sécurisés pour les modes actifs à l'échelle du projet, s'inscrivant dans un cadre de développement accru des modes actifs vers les**

gares et principaux pôles générateurs de déplacements alentour, dans une stratégie cohérente d'aménagement urbain à plus grande échelle ;

- présenter les chaînes de mobilité permettant aux habitants et usagers de la zone de se rendre aux principaux équipements de la ville en indiquant les modes de transport et les temps de trajet.

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

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

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr](mailto: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 16/07/2025**

**Siégeaient :**

**Éric ALONZO, Isabelle AMAGLIO TERISSE, Sylvie BANOUN, *présidente par intérim*,  
Denis BONNELLE, Ruth MARQUES, Brian PADILLA.**

# ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter le résumé non technique dans un document distinct, pour le rendre plus accessible pour le public ; - de présenter une analyse complète des effets cumulés du projet.....9
- (2) L'Autorité environnementale recommande de revoir la présentation de l'articulation du projet de PLU avec les autres plans et programmes en s'appuyant de manière précise sur le contenu de leur révision en cours le cas échéant.....10
- (3) L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier les démolitions prévues, par une présentation de l'état du bâti existant.....10
- (4) L'Autorité environnementale recommande : - d'évaluer le nombre de mois de vie en bonne santé perdus du fait de l'exposition au bruit pour les habitants du futur quartier sur le fondement des travaux de l'Observatoire régional de santé et de Bruitparif et de publier ces résultats pour la complète information du public et des usagers ; - de prévoir des dispositions et des orientations précises et adaptées dans l'OAP « Val Notre Dame-Porte Saint-Germain » pour éviter, ou à défaut, réduire significativement les risques sanitaires causés par les nuisances sonores en comparant les niveaux attendus avec les valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé.....12
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - démontrer que les mesures d'évitement et de réduction sont efficaces ; - évaluer le nombre de mois de vie en bonne santé perdus du fait de l'exposition aux pollutions atmosphériques pour les habitants du futur quartier et publier ces résultats pour la complète information du public et des usagers. ....12
- (6) L'Autorité environnementale recommande : - d'effectuer des relevés de pollution des sols sur l'ensemble des îlots ; - de préciser les conditions de mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction des incidences potentielles.....13
- (7) L'Autorité environnementale recommande de : - démontrer que le choix des lieux d'implantation du projet n'amène pas à l'exposition d'un plus grand nombre de personnes à des risques sanitaires significatif pour leur santé ; - prévoir un aménagement du bâti ne participant pas à l'augmentation des inégalités socio-environnementales en veillant à ce que les logements sociaux ne soient pas exposés systématiquement aux zones les plus sanitaires à risques ; - veiller à ce que dans le choix des emplacements des établissements accueillant des publics sensibles, l'évitement d'une exposition à des risques sanitaires soit le critère principal de décision.....13
- (8) L'Autorité environnementale recommande : - d'effectuer une étude afin de connaître les plus hautes eaux souterraines connues ; - de préciser les mesures d'évitement et de réduction du risque d'inondation par remontée de nappes.....14

- (9) L'Autorité environnementale recommande : - d'évaluer la contribution du projet à l'atteinte de la neutralité carbone, au regard de ses caractéristiques et des fonctions attribuées à certains lots (activités, parkings) ; - de compenser le cas échéant les émissions de gaz à effet de serre du projet à l'échelle de l'établissement public territorial Boucle Nord de Seine.....15
- (10) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter des modélisations des îlots de chaleur urbains à une période intermédiaire entre 2025 et 2100 ; - prendre des mesures supplémentaires afin de permettre une meilleure résistance des îlots aux fortes chaleurs notamment à l'horizon 2100..... 16
- (11) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'évaluation environnementale par des représentations visuelles ou des photomontages permettant de rendre compte de son impact sur le paysage.....17
- (12) L'Autorité environnementale recommande de : - démontrer l'inscription de la création d'itinéraires continus, confortables et sécurisés pour les modes actifs à l'échelle du projet, s'inscrivant dans un cadre de développement accru des modes actifs vers les gares et principaux pôles générateurs de déplacements alentour, dans une stratégie cohérente d'aménagement urbain à plus grande échelle ; - présenter les chaînes de mobilité permettant aux habitants et usagers de la zone de se rendre aux principaux équipements de la ville en indiquant les modes de transport et les temps de trajet.....17