



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délégué
sur le projet de renouvellement urbain
du quartier de la Noue Caillet à Bondy (93)**

N° 007147/A P
du 24/12/2025



Visuels sur l'actuel quartier de la Noue Caillet à Bondy (étude d'impact, couverture, Volet 2).

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet NPNRU (nouveau programme national de renouvellement urbain) du quartier de la Noue Caillet à Bondy dans le département de la Seine-Saint-Denis, projet d'une emprise de 20 hectares et porté par SPL Résilience Innovation, et son étude d'impact datée d'octobre 2025. Il est émis dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet.

Le secteur du projet est situé au nord-ouest de la commune, le long de l'autoroute A3 à l'ouest. Il est soumis à des pollutions de l'air et des nuisances sonores en provenance des infrastructures routières. Le projet vise la démolition de 226 logements sociaux, la réhabilitation de 500 logements sociaux, la résidentialisation de 246 logements et la construction de 17 nouveaux logements locatifs, la construction de bâtiments d'activités et un dojo. Il prévoit la végétalisation de toutes les surfaces de pleine terre ainsi que des cheminements pour cyclistes et piétons.

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

- les enjeux sanitaires (pollutions sonores, de l'air et du sol) ;
- le changement climatique (ICU, énergies renouvelables, bilan carbone).

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- évaluer l'efficacité du mur anti-bruit existant le long de la A3 ;
- évaluer l'efficacité des immeubles d'activités prévus le long de la A3 en tant qu'écran au bruit (et aux pollutions atmosphériques) compte tenu de leur faible hauteur (en R ou R+1), et de leur faible longueur, en comparaison avec l'effet écran des actuelles grandes et hautes barres d'immeubles vouées à la démolition, et modifier le projet le cas échéant ;
- mettre en œuvre des mesures d'évitement et de réduction d'exposition au bruit des immeubles de logements exposés aux infrastructures routières, y compris fenêtres ouvertes ;
- mettre en œuvre et évaluer l'efficacité des autres mesures citées dans l'étude d'impact de réduction du bruit et des pollutions de l'air (l'agencement des bâtiments d'habitation pour favoriser la dispersion des pollutions, les mesures de réduction des vitesses et flux de voitures et de camions sur l'autoroute A3) ;
- poursuivre les investigations des pollutions du sol et des gaz du sol, garantir la compatibilité des sites avec l'accueil d'usages futurs et réaliser une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) assortie d'une analyse des risques résiduels (ARR) prévisionnelle et de validation ;
- réaliser une projection de l'évolution des îlots de chaleur urbains et du confort thermique extérieur et intérieur (à l'horizon 2030, 2050 et 2100, au regard de la TRACC).

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

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Sigles utilisés.....	6
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.....	12
3.1. Enjeux sanitaires.....	12
3.2. Le changement climatique.....	17
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	20
ANNEXE.....	21
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	22

Préambule

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

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

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par l'Établissement public territorial Est-Ensemble pour rendre un avis sur le projet d'aménagement du quartier de la Noue Caillet à Bondy (93), inscrit dans le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), porté par SPL Résilience et Innovation pour le compte de l'EPT Est Ensemble, et sur son étude d'impact datée d'octobre 2025.

Le projet d'aménagement du quartier NPNRU de la Noue Caillet nécessite une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 du tableau annexé à cet article). L'avis de l'Autorité environnementale est émis dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 27 octobre 2025. Conformément au II de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R.122-7 du code de l'environnement ; le préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés et ont apporté leur contribution respectivement les 3 décembre et 26 novembre 2025.

Conformément à sa délibération du 9 août 2023 régissant le recours à la délégation en application de l'article 3 de son règlement intérieur, l'Autorité environnementale d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 19 novembre 2025 à Antoine GREZAUD la compétence à statuer sur le projet d'aménagement du quartier NPNRU de la Noue Caillet à Bondy (93).

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

-
- 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)

La délégataire atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

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

Anru	Agence nationale pour la rénovation urbaine
Anses	Agence nationale de sécurité sanitaire
ARR	Analyse des risques résiduels
EI	Étude d'impact
ENR	Énergies renouvelables
EPT	Établissement public territorial
EQRS	Évaluation quantitative des risques sanitaires
ERC	Éviter, réduire, compenser
ETM	Élément trace métallique
GES	Gaz à effet de serre
ICU	Îlot de chaleur urbain
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
NPNRU	Nouveau programme national de renouvellement urbain
OMS	Organisation mondiale de la santé
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
PLU	Plan local d'urbanisme
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
QPV	Quartier prioritaire de la politique de la ville
RNT	Résumé non technique
Sdage	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SdP	Surface de Plancher
Scot	Schéma de cohérence territoriale
Sdrif	Schéma directeur de la région Île-de-France

Avis détaillé

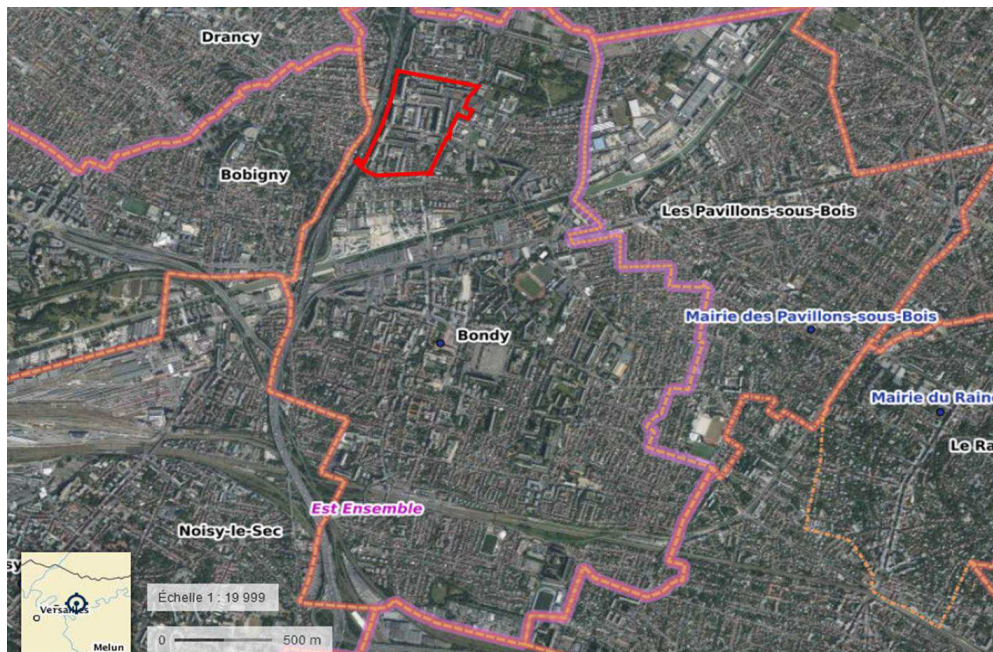


Illustration 1: Localisation du projet (source : Étude d'impact p. 8, Volet 1)

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le présent avis concerne le projet NPNRU du quartier de la Noue Caillet à Bondy (93), projet d'une emprise de 20 hectares et porté par SPL Résilience et Innovation pour le compte de l'Établissement public territorial (EPT) Est Ensemble, et son étude d'impact datée d'octobre 2025. Il est émis dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet.

La commune de Bondy se situe à 10 km au nord-est de Paris. Elle fait partie, avec ses 51 066 habitants (Insee 2022), de la métropole du Grand Paris et à l'EPT Est Ensemble.

Le quartier de la Noue Caillet est situé au nord-ouest du territoire communal, en limite des communes d'Aulnay-sous-Bois et Le Blanc-Mesnil au nord, et de Drancy et Bobigny à l'ouest.

Le quartier de la Noue Caillet se compose de deux secteurs délimités au centre par l'avenue Jean Moulin qui est d'orientation est-ouest.

Le quartier la Noue Caillet est bordé par (p.6, fig.1 , EI, volet 2) :

- l'autoroute A3 à l'ouest ;
- la rue Paul Renaud au sud ;
- l'avenue Henri Varagnat / la route d'Aulnay à l'est (RD 41) ;
- la rue de Versailles au nord.



Illustration 2 : Les secteurs nord et sud du quartier de la Noue Caillet à Bondy (source : Étude d'impact, p. 6 volet 2).

Le quartier (p. 139, EI, volet 2) est actuellement desservi par le tramway T1, et dans le futur le sera aussi par la ligne 15 du métro via la gare de Bondy.

Le quartier de la Noue Caillet a été édifié dans les années 1960 (p. 6, EI, volet 2). Il est caractéristique des quartiers dits de grands ensembles. Le secteur du quartier la Noue Caillet a déjà fait l'objet d'interventions importantes notamment dans le cadre du PRU1 portant sur la réorganisation des logements sociaux, la diversification de l'offre de logements, la réhabilitation d'équipements publics et la requalification des espaces publics. Le quartier (p.6, EI, volet 2) est enclavé en raison de la présence de l'autoroute à l'ouest et « *une copropriété horizontale au sud dont l'emprise bloque les circulations vers le sud* ». Quant aux espaces publics, ils sont « *assez peu qualitatifs et minéraux,..* ».



Illustration 3 : Renouvellement urbain du quartier de la Noue Caillet à Bondy (source : Étude d'impact, p. 7 volet 2).

Projet de renouvellement urbain validé par l'ANRU

L'ambition portée sur le territoire et portée par l'ANRU vise :

- Le **désenclavement et la dédensification du quartier en logements** au profit d'une diversification principalement fonctionnelle (activités économiques, sportives, espaces verts, offre de service public culturel) et sociale (constructions neuves fléchées vers la foncière Action Logement) ;
- La **montée en qualité de l'habitat** avec la réhabilitation des logements sociaux conservés et non encore réhabilités ;
- Le **renforcement de la centralité commerciale, économique et de services** du secteur Buisson-Varagnat ;
- Le **développement d'un urbanisme favorable à la santé** en intégrant les nuisances et risques liés à la présence des infrastructures de transport à proximité dans les projets de réhabilitation de logements ou d'aménagements publics ;
- La **végétalisation et la renaturation** de ce quartier très minéral ;
- La **requalification des espaces publics** pour valoriser leurs qualités paysagères, les sécuriser et en favoriser l'appropriation par les habitant-e-s.

Les interventions prévues sur ce quartier dans le PRU 1 « *n'ayant pas été toutes menées à bien* », le quartier de la Noue Caillet a fait donc l'objet d'un nouveau projet de renouvellement validé en 2022 dans le cadre du nouveau programme national de renouvellement urbain ou NPNRU (p7, EI, volet 2). Les études urbaines, les échanges partenariaux et la présentation du projet en comité d'engagement de l'ANRU ont abouti à un plan guide réalisé en 2022 et à l'arrêt d'un périmètre opérationnel de 20 hectares.

Notons que le NPNRU (p6, EI, volet 2) fait suite au PNRU, premier programme piloté par l'Anru lors de sa création. Le NPNRU a pour objectif la transformation profonde de 480 quartiers, 216 d'intérêt national et 264 d'in-

térêt régional, grâce à des interventions sur l'habitat et les équipements publics afin de favoriser la mixité de ces territoires.

Le projet NPNRU³ met en place une stratégie de cohésion sociale, économique et urbaine à l'échelle du quartier et de la ville de Bondy (p26, EI volet 2). Il affirme la volonté de la ville de structurer le renouvellement urbain à partir de trois pôles communaux : le pôle centre-ville, le pôle gare et le pôle la Noue Cailliet, et le pôle intercommunal (le pôle pont de Bondy dont la vocation est de créer un nouveau quartier, au carrefour des trois villes de Bondy, Bobigny & Noisy-le-Sec, desservi par une gare emblématique du futur métro Grand Paris ligne 15 Est).

Le projet vise pour ce quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV) à :

- désenclaver et dé-densifier le quartier en logements au profit de la diversification fonctionnelle (activités économiques, sportives, espaces verts, services publics) ;
- réhabiliter des logements sociaux ;
- développer un urbanisme favorable à la santé en intégrant les enjeux sanitaires en lien avec la proximité d'infrastructures routières ;
- végétaliser et renaturer du quartier ;
- requalifier les espaces publics.

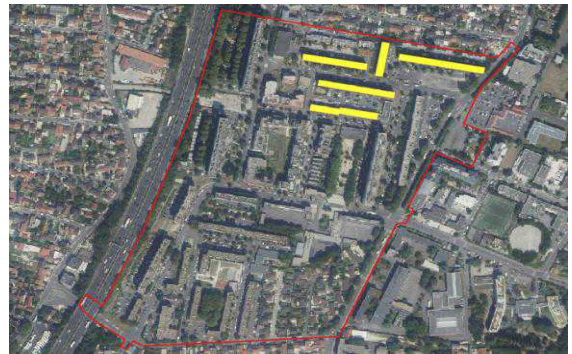
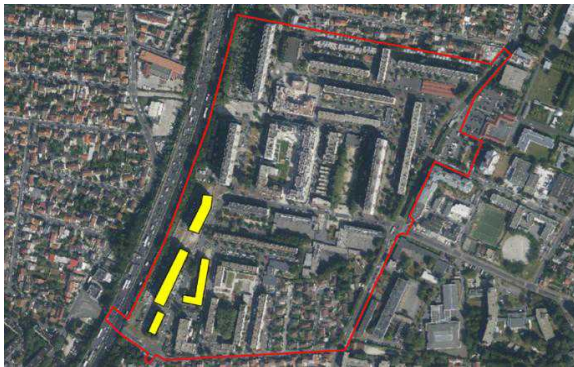


Illustration 4 : (source : Étude d'impact, p. 11, Volet 2).

A gauche : Les démolitions prévues de barres de logements Avenue Jean Moulin gérés par Seine-Saint-Denis Habitat.
A droite : les réhabilitations prévues de barres de logements de la résidence Suzanne Buisson gérés par Est Ensemble Habitat.

La programmation (p. 18, EI volet 2, sauf indication contraire) prévoit :

- la démolition de 226 logements ;
- la construction d'un lot de 17 logements neufs locatifs en R+4 - pour 1 299 m² de surface de plancher (SdP) - par la foncière Action Logements ainsi que 17 places de stationnement en sous-sol ;
- la réhabilitation de 500 logements ;
- la résidentialisation du patrimoine bâti par Seine-Saint-Denis Habitat ;
- la construction d'activités (bureaux et stockage) en R+2 et pour 3 700 m² de SdP et d'un dojo en R+1 (EI, p.19, volet 2) ;
- l'agrandissement d'un espace culturel existant, la Micro-Folie, et l'aménagement d'un espace de stationnement pour le personnel ;
- la reconstruction de la halle du marché Suzanne Buisson.

³ Le NPNRU (p6, EI, volet 2), le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain fait suite au PNRU, premier programme piloté par l'ANRU lors de sa création. Le NPNRU a pour objectif la transformation profonde de 480 quartiers, 216 d'intérêt national et 264 d'intérêt régional, grâce à des interventions sur l'habitat et les équipements publics afin de favoriser la mixité de ces territoires.

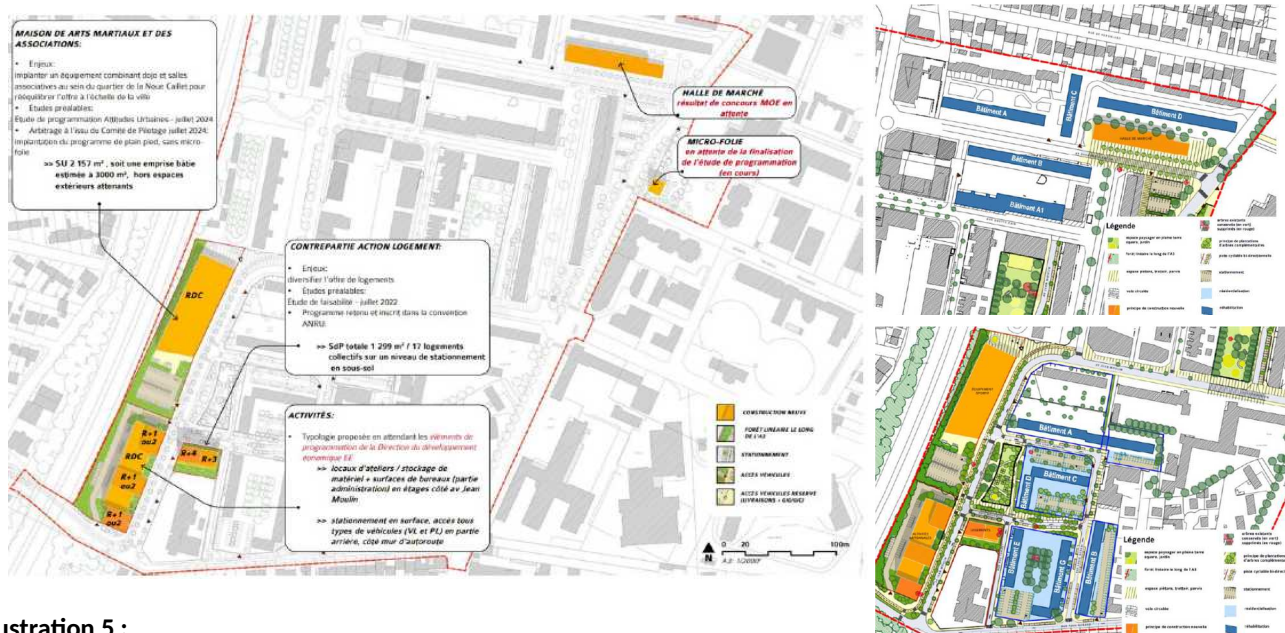


Illustration 5 :

A gauche : plan guide des constructions neuves (en orange) : logements et activités (source : Étude d'impact p. 19, Volet 2).

A droite (haut) : réhabilitations (en bleu), secteur nord (254 logements)

A droite (bas) : réhabilitations (en bleu), secteur sud (246 logements) (source : Étude d'impact p. 20, Volet 2).



Illustration 6 : Plan masse du projet (source : Étude d'impact p. 23, fig 18, Volet 2).

L'étude d'impact indique (p.9, volet 2) que le planning des travaux s'échelonne du début de 2025 à la fin de l'année 2029 pour le secteur nord, et du début de 2027 à fin de l'année 2032 pour le secteur sud de la Noue Caillet. Ce planning gagnerait à être actualisé considérant la date de l'étude d'impact datée d'octobre 2025 est postérieure à la date de début des travaux fixée à « début 2025 ».

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

L'étude d'impact (p. 7, Volet 2) rend compte des actions conséquentes réalisées en matière de concertation des riverains. Celle-ci a démarré en 2023 et s'est poursuivie en 2024 et 2025. Elle a fait l'objet d'ateliers, d'entretiens et d'une mobilisation des riverains par l'implication des associations locales.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- les enjeux sanitaires (le bruit, la pollution de l'air et des sols) ;
- le changement climatique (îlot de chaleur urbain, énergies renouvelables, et bilan carbone du projet...).

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact est claire, bien présentée, structurée et bien illustrée. Les thématiques environnementales et sanitaires sont toutes traitées sérieusement à l'échelle du projet. L'Autorité environnementale relève positivement que le projet n'entraîne pas d'augmentation de l'imperméabilisation des sols. Concernant les enjeux du bruit et de pollution de l'air, le porteur de projet doit toutefois s'engager à mettre en œuvre les différentes mesures de réduction présentées dans l'étude d'impact et ses études annexes, et évaluer leur efficacité. Il est également attendu des compléments sur la pollution des sols et des précisions sur le volet concernant le changement climatique.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact (p. 206, Volet 2) traite de l'articulation du projet avec les différents documents de planification en vigueur. Le projet indique que la gestion des eaux pluviales respectera les principes énoncés dans les documents réglementaires (Sdage, Sage, PLUi d'Est Ensemble, règlement d'assainissement de la Seine-Saint-Denis).

Le Sdrif est présenté en page 208 (Volet 2) de l'étude d'impact. Si l'Île-de-France est la région la plus peuplée et la plus dense, Bondy n'est pas identifiée par le Sdrif comme pôle majeur dans le développement urbain de l'Île-de-France. L'étude d'impact indique pourtant que le quartier de la Noue Caillet à Bondy (93) « est considéré par le Sdrif-e comme un espace urbanisé à optimiser à l'horizon 2030. Cette optimisation doit passer par une augmentation minimale de 10% de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat. »

En revanche, le Scot, cité à la page 207 (Volet 2), rappelle les orientations suivantes pour le site du projet, qui ne concernent pas le sujet de la hausse de la densité de l'habitat :

- « permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement à travers notamment : le réinvestissement de l'espace public, sa requalification et son inscription dans la continuité du réseau de voies publiques, la réalisation de jardins publics, la création des services à la population permettant accès facile et rapide aux aides, aux services publics, aux équipements ;
- la réhabilitation du parc existant et le cas échéant, des démolitions ciblées ;
- le renforcement de la mixité des usages et une transformation du cadre de vie en favorisant l'accueil d'activités, de commerces, de services de proximité et d'équipements adaptés aux populations ;
- la création d'espaces verts - parcs, jardins collectifs, espaces végétalisés, espaces d'agriculture urbaine - participant à la désimperméabilisation de certaines zones. »

La compatibilité du projet avec le PLUi est abordé en p. 208 de l'étude d'impact. Le PLUi demande de respecter les objectifs suivants en matière de densité : augmentation des espaces non imperméabilisés, respect des emprises au sol maximales autorisées et maintien et végétalisation de la pleine terre. Un autre objectif recherché est de déconnecter au maximum les surfaces du réseau d'assainissement et favoriser la gestion des eaux pluviales à ciel ouvert (jardins de pluie, etc).

Le plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement (PMHH) en page 208 de l'étude d'impact (Volet 2), rappelle les objectifs de densification en logements. Or, le projet présenté ne prévoit pas de densification puisqu'il procède à de la dé-densification par des démolitions sans projet de construction de logements en contre partie puisque 17 logements neufs seulement sont prévus dans la programmation.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact (EI., p.22, volet 2) inclut un chapitre intitulé : « *Description des variantes et historique du projet* » mais celui-ci présente uniquement l'historique du projet et non des variantes justifiées par des considérations environnementales ou sanitaires à l'exception d'un projet de maisons individuelles prévu le long de l'autoroute A3, puis abandonné. L'absence de solutions alternatives s'interprète par l'Autorité environnementale par le fait que cette première étude d'impact intervient au début du processus d'élaboration de du projet. L'Autorité environnementale souligne que l'absence d'analyse de variantes environnementales limite l'appréciation, par le public et l'autorité décisionnaire, des choix opérés et de leurs incidences.

L'Autorité environnementale note que le scénario retenu prévoit le remplacement des barres d'immeuble situées le long de l'autoroute A3 par des bâtiments d'activités et des équipements. Ceci est avancé dans le dossier dans l'objectif que ces nouveaux bâtiments d'activité jouent un rôle d'écran vis-à-vis du bruit et de la pollution atmosphérique, en remplacement de deux barres d'immeubles vouées à la démolition. Mais l'Autorité environnementale observe que ces bâtiments neufs sont prévus sur un niveau, voire en R+1 (voir le plan guide du projet et l'illustration 5 de cet avis) tandis que les barres d'immeubles sont beaucoup plus hautes. Se pose donc la question de l'efficacité des futurs bâtiments d'activité en matière d'écran au bruit et à la pollution atmosphérique en comparaison avec celle des actuels bâtiments.

Concernant les logements sociaux détruits dans le cadre du projet, les émissions des gaz à effet de serre (GES) correspondant à ce scénario sont généralement très conséquentes dans le bilan carbone, si l'on se réfère notamment aux retours d'expériences acquis d'autres projets de rénovation urbaine. La prise en compte d'une analyse du projet en termes de son cycle de vie aurait peut être conduit à des choix d'aménagement différents.⁴

(1) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une analyse du cycle de vie (ACV) du projet en vue le cas échéant de le faire évoluer.

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

3.1. Enjeux sanitaires

■ Le bruit

L'étude d'impact (pp. 164-165, EI volet 1) indique que l'ensemble du site est concerné par les nuisances sonores en provenance des infrastructures routières d'après le classement des infrastructures de transports terrestres et la largeur maximale des secteurs affectés de part et d'autre de la voie. L'autoroute A3 est classée en catégorie 1 (300 m), la RD 41 (avenue Henri Varagnat / route d'Aulnay) en catégorie 3 (100 m) et l'avenue Jean Moulin en catégorie 5 (10 m). L'étude d'impact indique par conséquent que : « *des prescriptions spécifiques d'isolement acoustique des façades doivent donc être respectées pour les bâtiments résidentiels, les établissements scolaires et de santé, ainsi que les hôtels, construits dans les secteurs exposés au bruit* ».

⁴ L'analyse du cycle de vie (ACV) est une méthode standardisée qui répertorie et quantifie les flux physiques de matière et d'énergie tout au long de la vie d'un produit, de sa conception à sa fin de vie, afin d'évaluer son impact environnemental.

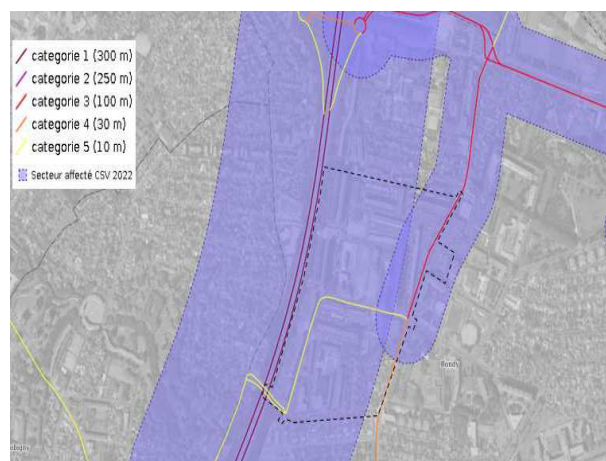


Illustration 7 : Classement sonore des infrastructures de transport terrestres et secteurs du projet affectés par le bruit
(source : Étude d'impact p.165, fig 194, volet 1)

Cette situation est confirmée par les cartes de Bruitparif (p. 166, volet 1). Celles-ci indiquent un impact du bruit à l'ouest du quartier par l'autoroute avec une exposition supérieure à 75dB(A) Lden, en jour/soir/nuit et supérieure à 70dB(A) Ln la nuit. Les axes routiers bruyants exposent le quartier à des niveaux supérieurs à 75 dB(A) Lden tandis que le cœur d'îlot est plus calme avec des valeurs supérieures à 55 dB(A) Lden. Des mesures in situ (p. 169, volet 1) ainsi qu'une modélisation (p. 172, volet 1) indiquent un niveau de bruit légèrement inférieurs à ceux issus des cartes Bruitparif mais qui dépassent toutefois 65 dB(A) Lden (jour/soir/nuit) et 60 dB(A) Ln (la nuit) avec une ambiance sonore plus apaisée en cœur d'îlot.

L'étude d'impact conclut (p. 172, volet 1) que ces valeurs dépassent toutes la valeur limite de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) de 53dB(A) Lden, qui est le niveau d'exposition journalier au bruit routier au-dessus duquel il y a des effets néfastes pour la santé. L'Autorité environnementale relève que les barres d'immeubles existantes, bien que dégradées, participaient à l'état initial à la protection acoustique des espaces situés en arrière-plan en jouant un rôle d'écran vis-à-vis des nuisances sonores générées par l'autoroute A3.

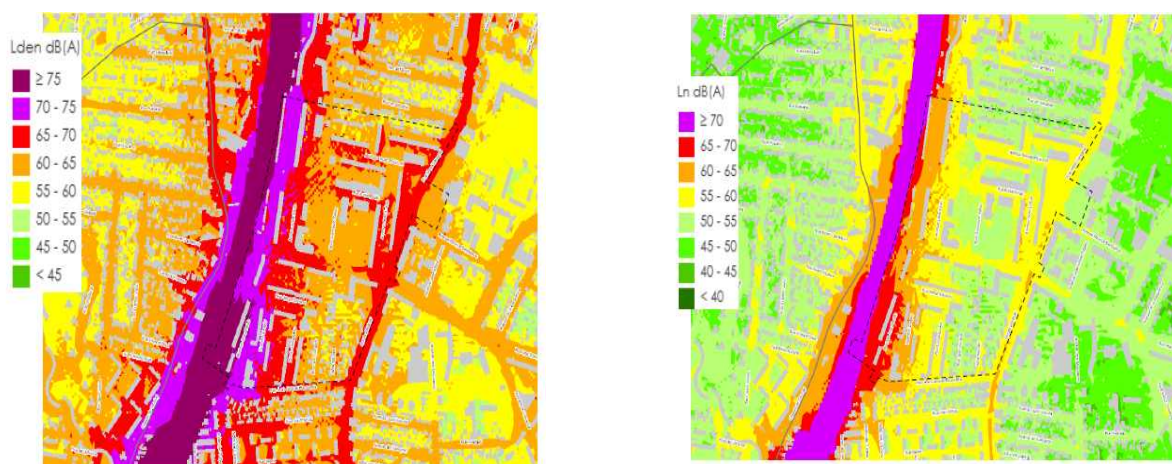


Illustration 8 : Caractérisation du bruit à l'état initial par Bruitparif (source : Étude d'impact p.166, fig 195 & 196, volet 1)

A gauche : Niveau d'exposition au bruit routier sur 24h (Lden)

A droite : Niveau d'exposition au bruit routier la nuit (Ln)

L'étude d'impact (p.172, volet 1) conclut à un enjeu moyen car « le périmètre d'étude est actuellement dans un environnement sonore dégradé. Le projet de renouvellement urbain peut altérer l'environnement sonore, mais de manière peu significative. » Et l'étude d'impact (p.172, volet 1) ajoute que « Au droit de l'autoroute A3, l'orientation du premier front bâti joue le rôle « d'écran » et que le revêtement de chaussée peu bruyant et les

écrans antibruit présents le long de la voie permettent de limiter la propagation des nuisances sonores vers l'intérieur du quartier. »

Cependant, une projection des niveaux de bruit à l'état projet a été modélisée (El., p. 114, fig 112, Volet 2), montrant des niveaux sonores diurnes en façades des bâtiments qui seront compris entre 50 et 70 dB(A) pour celles directement exposées aux infrastructures routières et entre 45 et 65 dB(A) pour les autres façades. Il est précisé que la démolition des barres d'habitations le long de la A3 (jouant le rôle d'écran) augmentera l'exposition des habitants de 0 à 4 dB(A) en cœur d'îlot.

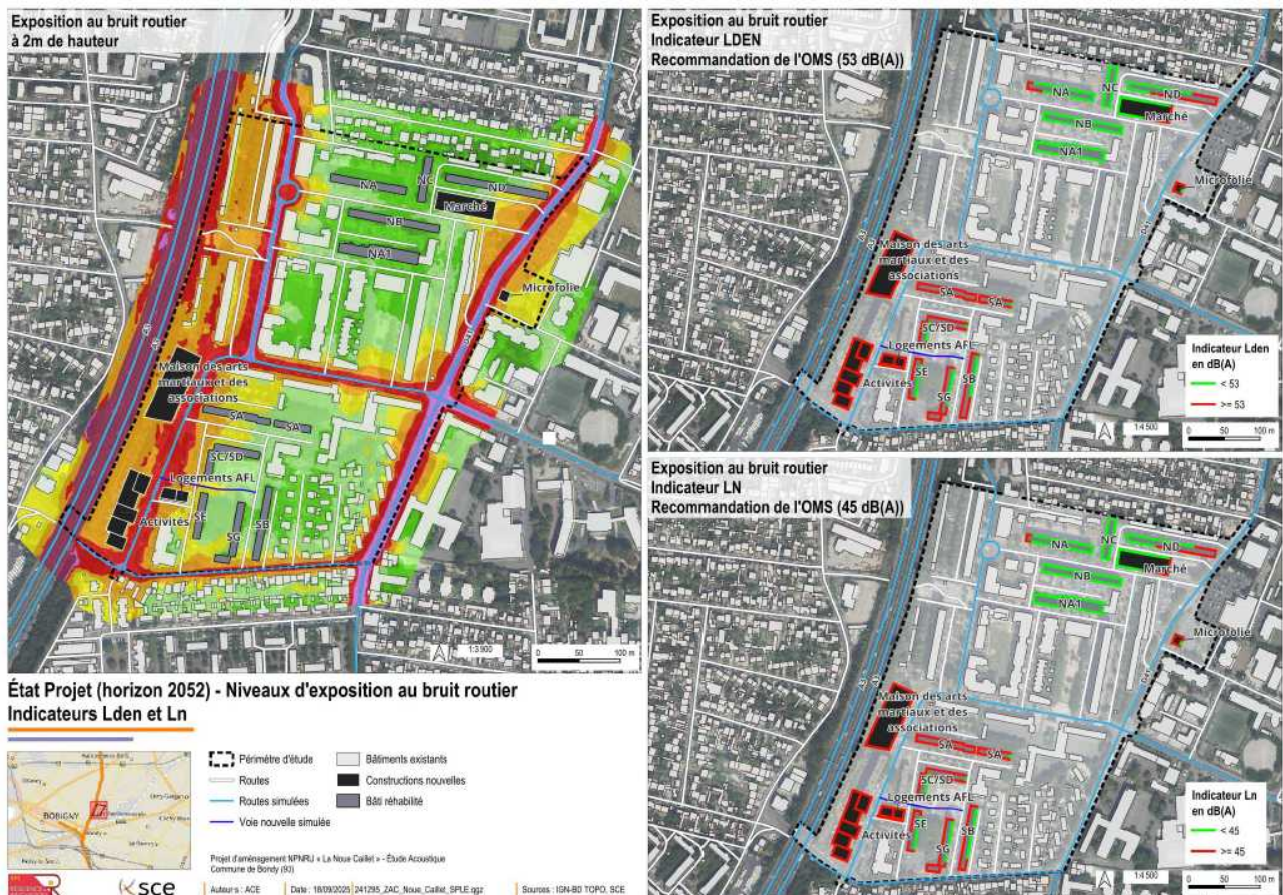


Illustration 9 : Exposition des populations au bruit sur 24h à l'état projet, en comparaison avec les recommandations de l'OMS (source : Étude d'impact p.117, fig 114, volet 2)

L'Autorité environnementale ne partage pas la qualification d'enjeu « moyen » retenue dans l'étude d'impact pour le bruit. D'une part, elle considère que les niveaux élevés actuels et ceux auxquels seront exposés les futurs habitants sont bien supérieurs aux valeurs limites de l'OMS. Il faut tenir compte de l'aggravation confirmée de ces niveaux de bruit, notamment en cœur d'îlot, suite à la démolition des bâtiments situés le long de l'autoroute qui jouent le rôle d'écran au bruit actuellement.

Le porteur de projet prévoit des mesures pour réduire l'impact du projet sur les nuisances sonores des infrastructures routières. Il propose notamment des mesures d'isolation acoustique réglementaires de façade (El, p.118, Volet 2). L'Autorité environnementale considère que le respect de la réglementation pour l'isolation acoustique des façades ne constitue qu'une mesure de réduction partielle car il ne résoudra pas l'exposition au bruit des actuels et futurs habitants en situation de fenêtres ouvertes, notamment pendant l'été.

Concernant le projet d'implanter un ensemble de bâtiments d'activités ou d'équipements le long de l'autoroute A3, qui d'après le porteur de projet, jouera le rôle d'écran au bruit, et protégera ainsi le cœur d'îlot à la place des barres d'immeubles, l'Autorité environnementale indique que cette mesure de réduction est intéressante mais que son efficacité doit être vérifiée en comparaison avec la situation actuelle étant donné que la hauteur de cet écran projeté en R ou R+1 est plus petite que les barres de logements (EI, p. 19, Volet 2). L'Autorité environnementale demande que l'efficacité de cette mesure de compensation soit évaluée, considérant que les plans masse du projet ne sont pas encore figés et peuvent encore faire l'objet de modification.

Sont également relevées d'autres pistes, notamment celle d'Est Ensemble (EI, p. 196, volet 2) : « *De plus, à long terme, les politiques engagées par Est Ensemble à travers notamment le plaidoyer « Apaiser les autoroutes » tendent vers une diminution globale du trafic routier et une atténuation du bruit routier (aménagement de revêtements phoniques le long du périphérique, restrictions de circulation, réduction de la vitesse et de la surface allouée aux voitures, etc.).* » Cela concernerait plusieurs scénarios de réduction des vitesses variant de 90 à 50 km/h ainsi qu'une réduction du flux de 140 000 à 40 000 véhicules /jour avec une réduction à la clé de 3 à 10 dB(A). L'étude stratégique air-bruit (en Annexe de l'étude d'impact) propose par ailleurs la limitation des flux de poids lourds, la réduction de leur entrée dans les secteurs habités, d'encourager les mobilités actives, d'adapter les revêtements de sol et de faire un bilan des actuels écrans anti-bruits.

L'Autorité environnementale relève par ailleurs que le porteur de projet propose (EI, p. 144, volet 2) l'adaptation des formes des bâtis des futurs bâtiments de logements dans un objectif de réduire leur exposition au bruit. Il conviendrait aussi d'étudier cette proposition concernant l'exposition de ces mêmes bâtiments aux nuisances sonores.

L'Autorité environnementale relève différentes mesures de réduction du bruit mais regrette qu'une seule ne soit affichée dans la synthèse des mesures. Il s'agit de la mesure l'isolation acoustique (EI, p. 182, volet 2) qui est insuffisante notamment en période d'été les fenêtres ouvertes. Elle regrette que les autres mesures vues ci-dessus et pourtant traitées dans l'étude d'impact n'y soient pas reprises.

(2) L'Autorité environnementale recommande de :

- **évaluer l'efficacité, de l'actuel mur anti bruit existant le long de la A3, et des immeubles d'activités prévus le long de la A3 en tant qu'écran au bruit compte tenu de leur faible hauteur (un seul niveau), et leur faible largeur, au regard des actuelles barres d'immeubles vouées à la démolition ;**
- **examiner différents scénarios d'agencement des bâtiments de logements réduisant leur exposition au bruit des infrastructures routières.**

■ La pollution de l'air

L'étude d'impact (EI., pp. 177-178, Volet 2) présente un diagnostic issu d'Airparif et de mesures réalisées in situ. Celles-ci montrent une pollution de fond en dioxyde d'azote (NO₂) affectant le site du projet, en lien avec l'autoroute A3, avec 26 µg/m³ en cœur de quartier et atteignant 50 µg/m³ à proximité de l'autoroute, ce qui dépasse les valeurs réglementaires. Les particules fines (PM 2,5) atteignent 15 µg/m³ respectant ainsi les limites réglementaires mais pas les objectifs de qualité. Les particules PM 10 respectent les valeurs réglementaires ainsi que les valeurs limites de l'OMS.

Le diagnostic présenté montre le rôle des barres d'immeubles le long de l'autoroute A3 vis-à-vis de la dispersion des polluants atmosphériques provenant de cette route. Une modélisation réalisée prévoit une baisse conséquente des émissions en oxydes d'azotes (NOx) tablant sur la mise en circulation de véhicules moins polluants entre 2025 et 2032 (EI., p. 143, Volet 2).

L'Autorité environnementale relève que le projet, qui prévoit la démolition des immeubles « écran », risque d'augmenter les concentrations de polluants atmosphériques au sein du quartier.

L'étude d'impact (p. 143, volet 2) présente des mesures de réduction de l'impact du projet sur la qualité de l'air. Il s'agit :

- d'agencer et implanter les futurs bâtiments d'habitation de manière à modifier la dispersion des polluants atmosphériques ;
- de privilégier des bâtiments d'activités ou d'équipement en front continu le long de l'autoroute A3 formant un écran contre le bruit et pour protéger le cœur du quartier ;
- d'aménager une barrière végétale filtrant les polluants ;
- de réduire la circulation de voiture et de poids lourds et leur vitesse sur l'autoroute A3, les bénéfices potentiels étant une baisse de 32 à 77 % des pollutions de NO₂.

L'Autorité environnementale note que la « *disposition constructive des bâtiments* » est la seule mesure retenue par le porteur de projet (EI, p. 183, Volet 2). Elle demande que l'ensemble des mesures citées plus haut soient retenues et que leurs efficacités soient précisées et quantifiées notamment concernant le rôle d'écran des futurs bâtiments d'activité et d'équipement le long de l'autoroute, le rôle de l'agencement des bâtiments d'habitation et le rôle d'une barrière végétale filtrante.

L'Autorité environnementale relève (EI, p.122, Volet 2) que : « 11 sites vulnérables vis-à-vis de la qualité de l'air (des établissements scolaires principalement) sont recensés dans la zone d'étude. Certains d'entre eux sont susceptibles d'être impactés par les modifications du trafic routier liées au projet. ». Elle note que le porteur de projet a procédé à l'examen des effets du projet sur ces établissements une fois les barres d'immeubles démolies, et l'écran supprimé. Rappelons que les écoles sont des établissements recevant des publics sensibles et que le porteur de projet doit garantir la compatibilité du projet avec les futurs usages du site dont les usages sensibles (Circulaire du 8 février 2007). L'étude d'impact (EI, p.143, Volet 2) indique toutefois, après analyse, l'absence d'impact du projet sur ces sites sensibles vis-à-vis de la pollution de l'air.

■ La pollution des sols

Les enjeux de la pollution des sols ne sont que partiellement traités.

L'étude d'impact indique (p. 155, EI, volet 1) que le site a accueilli par le passé des activités industrielles ou des activités de services, par exemple à l'angle de la rue Germaine Tillon et de l'avenue Jean Moulin. Elle indique par ailleurs (pp. 157, Fig 189, EI, volet 1) la présence de sources de pollutions telles qu'une ancienne cuve enterrée et des transformateurs.

Des investigations ont été réalisées afin de caractériser le degré de pollution du sol. Des mesures réalisées le long de l'autoroute A3 présentent des contaminations par les métaux lourds tels que le plomb, le cuivre et le mercure (pp. 156, fig. 187, EI, volet 1). L'étude d'impact (pp. 157 et 158, EI, volet 1) indique par ailleurs la réalisation d'investigations réalisées sur le site en juin 2025 sur 49 points mais sans en présenter les résultats dans le volet 1 pourtant consacré à l'état initial du site.

Puis, l'étude d'impact conclut (p. 158, volet 1) à un enjeu « *modéré* ». L'Autorité environnementale ne partage pas cette conclusion. En effet, le périmètre d'intervention du projet comporte bien un ancien site industriel à l'angle de l'avenue Jean Moulin et de la rue Germaine Tillon qui se situe bien au cœur du quartier de la Noue Caillet. La conclusion d'enjeu « *modéré* » ne repose de plus sur aucune analyse du sol présentée dans le volet 1 de l'étude d'impact pourtant dédié à la caractérisation de l'état initial de l'environnement.

Ces résultats des investigations de sol absents de l'étude d'impact sont présentés dans l'annexe (intitulée « Prestataire Diag ») de l'étude d'impact sous forme cartographique, en p. 42 sur le secteur Benhamon, p. 48 sur le secteur Lebas, en page 56 sur le secteur Nouveau Square et en pages 57 et 58 pour le secteur Lucie Aubrac. Ces derniers montrent des contaminations pour les métaux lourds dont le plomb, le cuivre, le mercure et le cadmium, et en hydrocarbures totaux (HCT).

Le projet prévoit (p. 70, Annexe Prestataire Diag) un volume de déblais générés par les aménagements à évacuer de 94 500 tonnes dont 46 % en biocentre, 33 % en installation de stockage de déchets inertes (ISDI) et 21 % en ISDI-SA et comblement de carrières.

L'Annexe (p.70, Annexe Prestataire Diag) indique que l'évaluation des futurs déblais générés par le projet sera à affiner dans le cadre d'un plan de gestion à l'échelle globale du projet en concertation avec le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre et que « *la réutilisation sur site des déblais caractérisés en ISDI-SA et comblement de carrières est possible sous réserve d'un confinement et d'une validation des caractéristiques géomécaniques par un bureau d'étude spécialisé* ».

Des analyses de gaz du sol ont également été réalisées (p. 77, Annexe Prestataire Diag). Plusieurs dépassements aux valeurs limites ont été relevés pour le paramètre benzène, interprétés comme le résultat de dégazages ponctuels en provenance de la nappe phréatique. Un schéma conceptuel des gaz du sol est présenté à l'échelle du projet (p. 82), dans lequel l'unique voie d'exposition retenue est l'inhalation de composés organiques dans les espaces intérieurs.

Le bureau d'étude ayant conduit l'étude (p. 83, Prestataire Diag) préconise de :

- poursuivre la caractérisation des pollutions du sol notamment pour affiner l'état initial mais aussi afin d'optimiser les volumes en déblais et d'élaborer un plan de gestion des déblais ;
- réaliser une seconde campagne de caractérisation des gaz du sol et réaliser une étude « analyse des enjeux sanitaires » pour les futurs usagers pour « *statuer sur la compatibilité des milieux avec les aménagements spécifiques prévus* ».

L'Autorité environnementale partage les conclusions de l'étude Prestataire Diag (sur la pollution du sol et des gaz du sol (en annexe de l'étude d'impact). Elle ajoute que ces préconisations doivent figurer dans l'étude d'impact dans le Volet 2 notamment consacrée aux impacts du projet et des mesures prévues.

L'Autorité environnementale demande par ailleurs de :

- établir un plan de gestion et de s'assurer de la compatibilité du site avec le projet ;
- réaliser, pour valider le plan de gestion, une étude quantitative des risques sanitaires (EQRS) soit réalisée assortie d'une analyse des risques résiduels (ARR) « prévisionnelle » et une ARR « de validation » se basant sur des analyses de fonds de fouilles (à la base des zones excavées suite à dépollution mécanique ou réalisation des fondations et des sous-sols).

(3) L'Autorité environnementale recommande de :

- **poursuivre les investigations de pollution des sols et les gaz du sol ;**
- **garantir la compatibilité des sites avec l'accueil d'usages futurs du site et réaliser une EQRS assortie d'une ARR prévisionnelle et de validation.**

3.2. Le changement climatique

■ Les îlots de chaleur urbains

L'étude d'impact (p. 11, Volet 2) aborde le phénomène des îlots de chaleur urbains (ICU)⁵. Ces derniers correspondent à une élévation des températures de l'air et de surface des centres-villes par rapport aux périphéries, particulièrement la nuit et la période estivale.

Dans la zone d'étude, l'effet d'îlot de chaleur urbain serait d'après le dossier « *majoritairement faible à moyen de jour comme de nuit sur le site du projet* ». Le secteur nord de la Noue Caillet est caractérisée par « *un ICU moyen à fort de jour* ». Un îlot de fraîcheur est identifié au nord-ouest du quartier le long de l'autoroute A3. L'enjeu est qualifié de fort considérant le caractère urbanisé du site du projet (p. 12 Volet 2).

⁵ Le phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU), très fortement lié à l'occupation du sol, conduit notamment à accroître l'intensité des températures diurnes et nocturnes en ville, et ce, à l'échelle de la rue ou du quartier (source : www.cerema.fr).

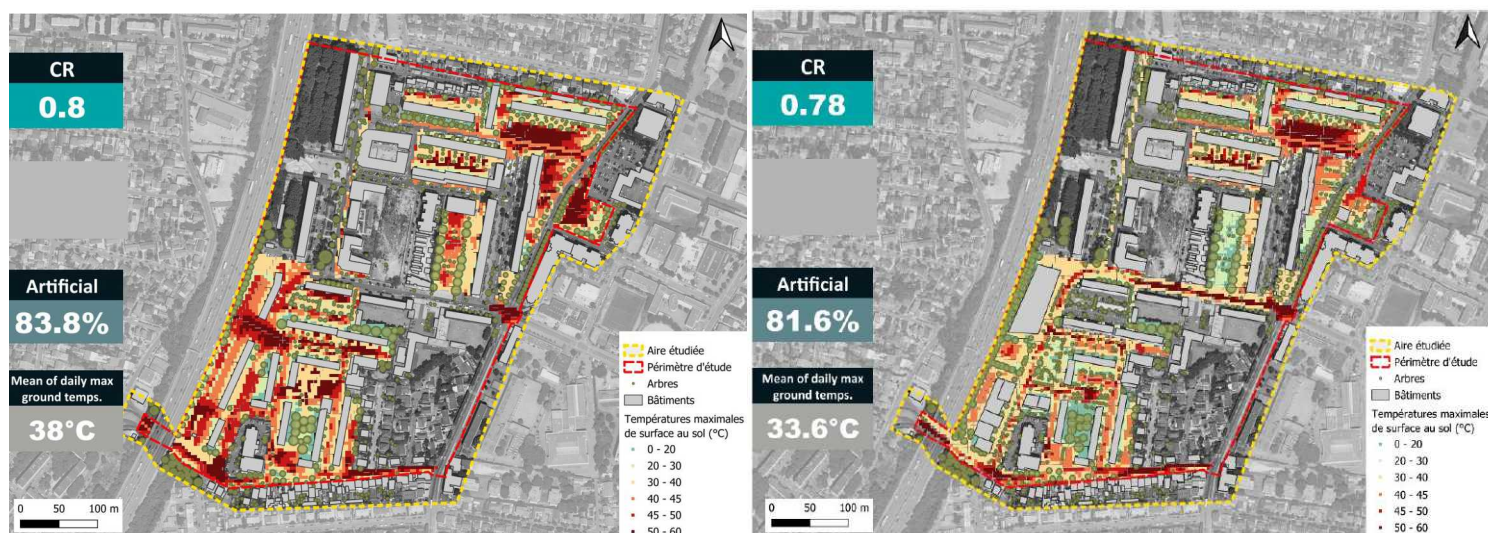


Illustration 10 : îlot de chaleur urbain de jour (source : p.12, Etude d'impact, Volet 2)

A gauche: situation actuelle

A droite : situation après projet

Le dossier commente des cas d'ICU identifiés actuellement sur le site (EI, p. 34 volet 2). Il s'agit de surfaces minérales ne bénéficiant pas de l'ombre portée d'arbres ou des bâtiments qui sont rapidement très chaudes comme « *des zones de stationnements bitumées et peu végétalisées et les voiries, les zones de friches et/ou les surfaces en gravier (et malgré des couleurs de revêtements claires) présentent des températures au sol entre 40 et 60°C* ». Ainsi, le projet affiche au regard de la situation actuelle une réduction du coefficient de ruissellement (CR) passant de 0,80 à 0,78 et de la température maximum journalière du sol, celle-ci baissant de 38 à 33,6 °C.

Pour parvenir à la baisse du risque d'ICU et réduire le risque d'inondation pluviale, le sol étant « *déjà fortement imperméabilisé à l'état initial* » (EI, pp.36, 46-47, Volet 2), le projet prévoit l'augmentation des surfaces végétalisées, l'aménagement des revêtements de sols à faible albédo et l'ombrage des sols mais aussi les actions suivantes permettant l'infiltration à la source de l'eau de pluie et un ralentissement du ruissellement dans les espaces publics (p.46, Volet 2) :

- « *[la] désimperméabilisation des sols (- 3% d'imperméabilisation et +17 % d'espaces végétalisés) ;*
- *[la] renaturation d'espaces de pleine terre avec les cœurs d'îlots végétalisés notamment ;*
- *[le] développement des techniques alternatives de gestion des eaux pluviales en privilégiant les solutions fondées sur la nature (fossés et noues, jardins de pluie, bassins végétalisés à ciel ouvert, etc.). »*

L'Autorité environnementale souligne la bonne pratique que représente la végétalisation des surfaces notamment des surfaces de pleine terre et la limitation de l'imperméabilisation du site en lien avec le projet d'aménagement. Cela va dans le sens des objectifs portés par les politiques publiques notamment les dispositions 322 à 326 du Sdage Seine-Normandie en vigueur (EI, pp.47, 121-122 Volet 2), et le troisième plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC-3).

Il aurait été utile de connaître le détail de ces surfaces (de pleine terre, perméables et végétalisées, avant et après projet), à l'échelle des secteurs identifiés comme ayant un ICU fort et qui font l'objet d'aménagements tels que le secteur nord de la Noue Caillet qui accueille l'extension de la Micro-folie, et que soient proposés des secteurs où la désimperméabilisation et la végétalisation pourraient encore être envisagées à l'échelle du projet (places, cours d'écoles, parkings etc.).

Il serait également nécessaire de réaliser une projection de la qualité de vie avec projet à l'horizon 2030, 2050 et 2100 compte tenu de la trajectoire nationale d'adaptation au changement climatique qui projette un réchauffement allant jusqu'à +4° C degrés en 2100.

(4) L'Autorité environnementale recommande de :

- détailler dans le secteur nord de la Noue Caillet déjà très minéral (les surfaces de pleine terre, perméables et végétalisées, avant et après projet, afin d'apprécier les effets du projet sur un secteur présentant une forte vulnérabilité aux îlots de chaleur urbains.
- proposer , le cas échéant, au sein d'un secteur initialement très minéralisé, des espaces où des actions de désimperméabilisation ou de renforcement de la végétalisation pourraient être envisagées, indépendamment de l'absence d'augmentation globale de l'imperméabilisation à l'échelle du projet
- réaliser une projection de la qualité de vie ou UCI (via avec projet à l'horizon 2030, 2050 et 2100 compte tenu de la trajectoire nationale d'adaptation au changement climatique qui projette un réchauffement allant jusqu'à +4° C degrés en 2100.

■ Les énergies renouvelables (ENR)

L'étude d'impact (p. 259, EI, Volet 2) indique qu'une étude a été menée sans en présenter les résultats ni de conclusions. L'Autorité environnementale note que l'étude d'impact aurait dû intégrer à minima les résultats de l'étude ENR jointe en Annexe 4 de l'étude d'impact.

L'étude d'impact (p. 33, EI, Volet 2) indique par ailleurs que le quartier de la Noue Caillet est déjà raccordé à un réseau de chaleur, fourni en ENR à 45,5 %.

(5) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer a minima les résultats de l'étude ENR jointe en Annexe 4 de l'étude d'impact.

■ Le bilan carbone

	Poste d'émissions	Emissions de GES (tCO ₂ e)	
		Scénario de référence	Scénario Projet
Phase construction	Changement d'affectation des sols	- 737	- 757
	Démolitions	/	5 267
	Constructions neuves	/	845
	Réhabilitations	/	10 456
	Espaces publics - végétalisation	- 106	- 130
	Espaces publics - Revêtements	/	A évaluer
Phase exploitation	Consommations énergétiques	70 121	28 653
	Augmentation du trafic	/	4 174
Total		69 278	48 508

Illustration 11 : Bilan global de l'opération. Émissions annuelles de GES « Avec Projet » avec les émissions de la démolition/construction/réhabilitation amorties sur 50 ans (source : p. 34, Etude d'impact, Volet 2)

Les principes de l'établissement du bilan carbone sont présentés dans l'étude d'impact (p.248 à p.250, Volet 2). Sur 50 ans, les principaux postes évalués dans le cadre du projet du quartier de la Noue Caillet, et cumulant phase de construction et d'exploitation, génèrent un volume d'émissions de près de 48 508 tCO₂eq, soit 970 tCO₂eq/an.

L'étude d'impact (p. 33, EI, Volet 2) indique que « le quartier de la Noue Caillet est déjà raccordé à un réseau de chaleur, fourni en EnR à 45,5 %, ce qui lui permet de maîtriser les émissions de GES en incorporant une part importante d'énergie renouvelable au service des bâtiments et de ces habitants. Autre atout, il présente

relativement peu de nouvelles constructions, et se base pour majeure partie sur des réhabilitations, ce qui limite fortement le bilan d'émissions de GES globales. »

L'Autorité environnementale note que le projet correspond à une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 20 770 tCO₂eq par rapport au scénario de référence (p.34, Volet 2).

L'Autorité environnementale note toutefois que les émissions de GES ne sont pas évaluées pour les revêtements. Elle s'interroge par ailleurs sur la méthode de calcul des émissions GES pour le trafic motorisé : le bilan indique en phase projet des émissions de 4174 tCO₂eq imputées à l'augmentation du trafic mais le projet supprime 226 logements et ne prévoit de n'en construire que 17 logements. De plus, le scénario de référence n'indique pas d'émissions pour ce poste.

L'Autorité environnementale constate de plus une incohérence apparente entre, d'une part, la diminution globale des émissions de gaz à effet de serre annoncée par le projet et, d'autre part, l'augmentation des émissions imputées au trafic motorisé, dans un contexte marqué par une forte réduction du nombre de logements, laquelle n'est pas explicitement justifiée dans le dossier

Par ailleurs, l'Autorité environnementale observe que, compte tenu du caractère fortement urbanisé du site et de l'état initial décrit dans le dossier, des enjeux relatifs à la biodiversité apparaissent n'ont pas été retenus comme enjeux majeurs dans l'analyse environnementale du projet.

(6) L'Autorité environnementale recommande de :

- évaluer dans le bilan carbone la contribution des revêtements extérieurs ;
- justifier les émissions de 4174 tCO₂eq relatives à une augmentation de trafic compte tenu du fait que le projet prévoit la suppression des 226 logements et n'en construit que 17 nouveaux.

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

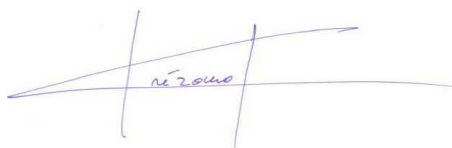
Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

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.

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

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

Fait à Paris le 24/12/2025
Le membre délégataire



Antoine GREZAUD

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une analyse du cycle de vie (ACV) du projet en vue le cas échéant de le faire évoluer.....11
- (2) L'Autorité environnementale recommande de : - évaluer l'efficacité, de l'actuel mur anti bruit existant le long de la A3, et des immeubles d'activités prévus le long de la A3 en tant qu'écran au bruit compte tenu de leur faible hauteur (un seul niveau), et leur faible largeur, au regard des actuelles barres d'immeubles vouées à la démolition ; - examiner différents scénarios d'agencement des bâtiments de logements réduisant leur exposition au bruit des infrastructures routières.....14
- (3) L'Autorité environnementale recommande de : - poursuivre les investigations de pollution des sols et les gaz du sol ; - garantir la compatibilité des sites avec l'accueil d'usages futurs du site et réaliser une EQRS assortie d'une ARR prévisionnelle et de validation.....16
- (4) L'Autorité environnementale recommande de : - détailler dans le secteur nord de la Noue Caillet déjà très minéral (les surfaces de pleine terre, perméables et végétalisées, avant et après projet, afin d'apprécier les effets du projet sur un secteur présentant une forte vulnérabilité aux îlots de chaleur urbains. - proposer , le cas échéant, au sein d'un secteur initialement très minéralisé, des espaces où des actions de désimperméabilisation ou de renforcement de la végétalisation pourraient être envisagées, indépendamment de l'absence d'augmentation globale de l'imperméabilisation à l'échelle du projet - réaliser une projection de la qualité de vie ou UCI (via avec projet à l'horizon 2030, 2050 et 2100 compte tenu de la trajectoire nationale d'adaptation au changement climatique qui projette un réchauffement allant jusqu'à +4° C degrés en 2100.....18
- (5) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer a minima les résultats de l'étude ENR jointe en Annexe 4 de l'étude d'impact.....18
- (6) L'Autorité environnementale recommande de : - évaluer dans le bilan carbone la contribution des revêtements extérieurs ; - justifier les émissions de 4174 tCO₂eq relatives à une augmentation de trafic compte tenu du fait que le projet prévoit la suppression des 226 logements et n'en construit que 17 nouveaux.....19