



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet d'un ensemble immobilier
Bienvenue-Carnot au Bourget (93)**

N° APJIF-2026-011267/AP
du 25/02/2026



Croquis d'ambiance du square



Vue sur le projet (à gauche) et plan de masse général du projet Bienvenue-Carnot (à droite), commune du Bourget (93) (Source : Notice paysagère et étude d'impact, p. 82).

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet Bienvenue-Carnot au Bourget dans le département de la Seine-Saint-Denis, s'implantant sur une emprise de 3 hectares et porté par SCCV LE BOURGET BIENVENUE CARNOT, et son étude d'impact datée de décembre 2025. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire portant sur la première des quatre phases du projet.

Le secteur du projet est situé au sud-ouest de la commune, le long de le D 30 au nord-est. Le projet global vise la construction de 910 logements et de 700 places de parking et d'une école de quatorze classes.

Le présent avis porte sur la 1ère phase du projet global, dans le cadre du dépôt du permis de construire portant sur cette phase. Il concerne 342 logements. Le projet prévoit la végétalisation des toutes les surfaces de pleine terre ainsi que des jardins sur dalles et sur toits-terrasses pour gérer les précipitations et lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur (ICU¹).

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

- les enjeux sanitaires (pollutions sonores, de l'air et du sol, champs électro magnétiques) ;
- le changement climatique (la pleine terre, les ICU).

Dans la mesure où le projet global comprend 3 autres phases (dont la programmation n'est pas encore précisée) et où d'autres projets voisins, notamment à proximité de la gare, sont en cours, l'analyse des enjeux environnementaux doit prendre en compte les effets cumulés de ces différents projets.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- évaluer les effets environnementaux et sanitaires du projet Bienvenue-Carnot sur l'ensemble du périmètre du projet intégrant ses quatre phases, et assurer la mise à jour de l'étude d'impact à mesure que la programmation des secteurs concernés se précise ;
- évaluer les effets cumulés du projet Bienvenue-Carnot avec les projets voisins tel que le projet d'un ensemble immobilier prévoyant 570 logements situés à proximité immédiate de la gare et les effets cumulés en phase travaux et exploitation en matière de trafic automobile, de report modal, et en matière aussi de nuisances associées (bruit, pollution du sol, pollution de l'air, ICU) ;
- proposer des scénarios mettant en œuvre des scénarios d'évitement vis-à-vis de l'exposition des futurs habitants à différentes pollutions : celles du sol, le bruit et les champs magnétiques, et de garantir le cas échéant la compatibilité des sites avec l'accueil d'usages futurs du site dont des usages sensibles (circulaire du 8 février 2007).
- évaluer l'effet du projet sur l'ICU en tenant compte de la trajectoire nationale d'adaptation au changement climatique qui projette un réchauffement allant jusqu'à +4° C degrés en 2100.

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 phénomène d'îlot de chaleur urbain se manifeste par des températures plus élevées en milieu urbain. Du fait de la configuration de l'espace urbain (immeubles) et des matériaux utilisés (béton, brique...), la chaleur emprisonnée durant la journée est restituée progressivement la nuit, empêchant l'espace urbain de se refroidir ([Météo-France](#)).

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.....	10
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.....	12
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. La gestion des eaux pluviales.....	16
3.3. L'adaptation au changement climatique.....	18
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

La démarche d'évaluation environnementale est motivée par la nécessité d'intégrer les préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Elle permet d'identifier et d'évaluer les incidences environnementales² de certains projets, programmes ou plans et de définir, les mesures de nature à éviter, réduire ou compenser (séquence ERC) les impacts négatifs. Elle est réalisée par la collectivité ou le maître d'ouvrage.

Dans ce cadre, un avis de l'autorité environnementale³ vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage et les collectivités concernées sur la qualité de l'évaluation environnementale réalisée et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme concerné.

* * *

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 la ville du Bourget pour rendre un avis sur le projet immobilier Bienvenue-Carnot au Bourget (93), porté par SCCV LE BOURGET BIENVENUE CARNOT, et sur son étude d'impact datée de décembre 2025.

Le projet immobilier Bienvenue-Carnot 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). Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision DRIEAT-SCDD-2025-170 du 26 septembre 2025. L'avis de l'Autorité environnementale est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 31 décembre 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 29 et 28 janvier 2026.

La MRAe s'est réunie le 25 février 2026. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet Bienvenue-Carnot au Bourget (93).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Florence BRILLAUD-CLAVERANNE, 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.

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.

2 L'environnement 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).

3 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.

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

Anses	Agence nationale de sécurité sanitaire
ARR	Analyse des risques résiduels
EI	Étude d'impact
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
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

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le présent avis concerne le projet immobilier Bienvenue-Carnot sur la commune du Bourget (93), projet d'une emprise totale de trois hectares, prévoyant 910 logements et porté par la SCCV LE BOURGET BIENVENUE CARNOT, et son étude d'impact datée de décembre 2025. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire qui concerne la première phase du projet prévoyant la construction de 342 logements sur une emprise d'environ un hectare.



Illustration 1: Localisation du projet au sein du territoire communal du Bourget (source : Étude d'impact p. 28)

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision DRIEAT-SCDD-2025-170 du 26 septembre 2025.

La commune du Bourget se situe à 4 km au nord-est de Paris. Elle fait partie, avec ses 15 052 habitants (Insee 2022), de l'établissement public territorial (EPT) Paris Terres d'Envol.



Illustration 2 : Schéma situant L'OAP Bienvenue-Gare et la localisation du projet Bienvenue-Carnot au sein du secteur Bienvenue (source : EI, p. 147).

Le site du projet Bienvenue-Carnot est situé à l'extrémité sud-ouest du territoire communal du Bourget, en limite des communes de La Courneuve à l'est et de Drancy au sud.

Le site du projet (pp.81 et 355, EI) est implanté sur une ancienne zone d'activités appelée à évoluer dans le cadre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Bienvenue-Gare », définie par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Paris Terres d'Envol. Cette OAP (p. 147) vise à créer des secteurs à dominante de logements et d'équipements à créer ou à requalifier.

Le projet se situe donc dans un quartier plus vaste, de 18 hectares, comprenant : l'îlot de la gare du Bourget RER au sud-est, les deux zones d'activités du secteur de la Bienvenue ainsi que des secteurs pavillonnaires à l'ouest. Il est marqué par de grandes infrastructures de transport. La gare est au cœur du projet urbain de développement et de requalification de l'ensemble de ce vaste secteur pour lui redonner de l'attractivité.

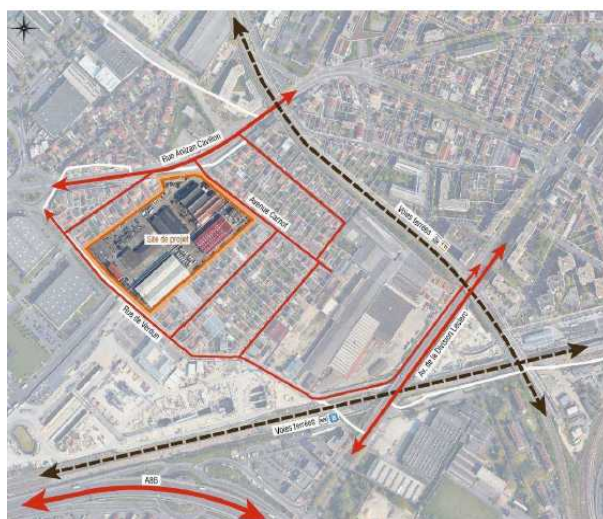


Illustration 3 :

A gauche : Localisation et occupation actuelle du site du projet par des bureaux et hangars (Étude d'impact, p.79).

A droite : Transports en commun dans l'environnement du projet (Étude d'impact, p.31).

Le site du projet Bienvenue-Carnot, objet du présent avis, est actuellement desservi par des lignes de bus 133, 143, 146 et 703, le tramway T11, et par la gare du Bourget RER située à 500 m au sud-est (pp. 31 et 79, EI).

La gare (p. 81, EI) située au sud de la commune est destinée à devenir une infrastructure majeure du territoire qui sera prochainement desservie par les lignes 16 et 17 du métro du Grand Paris Express (GPE) à partir de 2027.

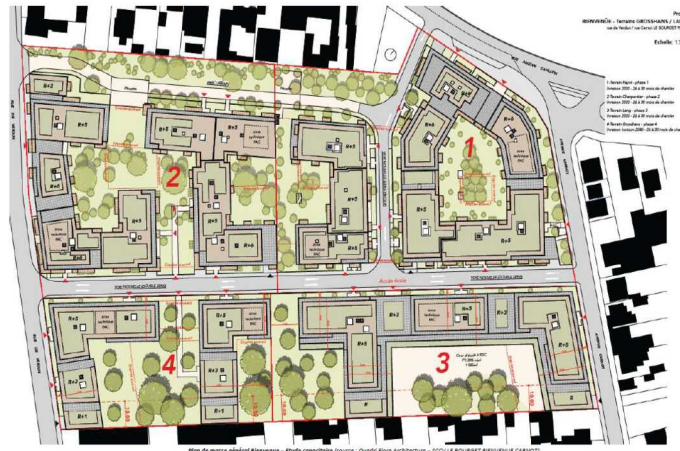


Illustration 4 : Plan masse du projet global Bienvenue-Carnot au Bourget (source : Étude d'impact, p.82).

Le site du projet est bordé par l'avenue Carnot à l'est, la rue Anizan Cavillon (D30) au nord et la rue de Verdun au sud-ouest (E.I. p.79,). Le terrain est actuellement occupé par plusieurs bâtiments, essentiellement des entrepôts et des ateliers destinés à être démolis dans le cadre du projet.

L'emprise du projet est bordée :

- au nord-est, par de l'habitat mixte individuel et collectif ;
- au nord-ouest et sud-est, par de l'habitat mixte et des activités ;
- au sud, par des activités et le futur chantier du secteur gare devant accueillir le Grand Paris Express.

D'après l'étude d'impact (p. 81) l'offre de transport sur ce territoire crée les conditions d'une nouvelle dynamique urbaine avec comme ambition une mutation du tissu existant à dominante d'activités vers un tissu mixte à dominante d'habitat. Le projet vise donc en particulier à :

- requalifier une emprise industrielle qui séparait des zones d'habitat ;
- densifier le quartier en logements avec une diversification fonctionnelle (école, services) ;
- végétaliser et renaturer le quartier.

L'emprise du projet concerne une surface totale d'environ 30 241 m² (3 ha) qui se décline en quatre secteurs correspondant à quatre phases (E.I. p.28,).

La programmation (EI, pp. 17 et 84) prévoit pour le projet global la réalisation d'environ :

- 910 logements collectifs en R+1 à R+6, développant une surface de plancher de l'ordre de 54 447 m² environ, édifiés sur un niveau de sous-sol accueillant des stationnements ;
- une école, pour une surface de plancher (SDP) d'environ 2 600 m² (sur la phase 3) ;
- un local à destination de bureaux, prévu en phase 1, pour une surface de plancher d'environ 89 m² ;
- 700 places de stationnement pour voitures (EI, p. 436) ;
- 1 400 emplacements pour vélos (EI, p. 436) ;
- 5 000 m² d'espaces de pleine terre (EI, p. 436) au sein d'espaces verts, comportant des plantations dans la cour d'école jouant le rôle d'îlot de fraîcheur (EI p 96).

S'agissant des phases, celles-ci se déclinent comme suit :

- Phase 1 : 342 logements pour 19 622 m² de SDP et environ 89 m² de bureaux ;
- Phase 2 : environ 313 logements pour 18 148 m² de SDP ;
- Phase 3 : environ 140 logements et une école de 14 classes (EI, p. 71) pour 11 630 m² de SDP ;
- Phase 4 : environ 115 logements pour 7 647 m² de surface de plancher.



Illustration 5 : .

A gauche : Les démolitions prévues de bureaux et hangars à l'échelle globale des quatre phases du projet (p. 28, EI).
A droite : le plan masse de la phase 1 du projet (p. 85, EI).

Le projet s'amorce par le dépôt du permis de construire portant sur la phase 1, objet du présent avis.

L'étude d'impact (p. 83), précise la programmation de la phase 1 , à savoir la réalisation de :

- deux bâtiments totalisant 342 logements collectifs :
 - Le bâtiment A en R+5 et R+6, comprenant 6 halls.
 - Le bâtiment B en R+5, comprenant 3 halls.
- un local livré brut à RDC du bâtiment A, à destination de bureaux ;
- un niveau de sous-sol commun aux deux bâtiments (accessible depuis la voie nouvelle à double sens, via le bâtiment A) accueillant la totalité des places de stationnement du projet, les différents locaux techniques et des locaux vélos ;
- trois voies nouvelles, dont l'une d'orientation nord-sud partant de la Rue Anizan Cavillon (RD 30) jusqu'en limite sud de l'emprise, recoupée par une deuxième voie longeant la limite sud du site, d'orientation est-ouest reliant la rue Carnot à l'est à la rue de Verdun à l'ouest.

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

L'étude d'impact y compris ses annexes ne rendent pas compte d'actions qui auraient pu être réalisées en matière de concertation du projet en direction des riverains.

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 (les champs électromagnétiques, le bruit, l'air, la pollution du sol) ;
- les eaux pluviales ;
- le changement climatique (la pleine terre, îlot de chaleur urbain).

Une partie des enjeux environnementaux identifiés résulte des effets cumulés avec des projets voisins.

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. Mais les thématiques environnementales et sanitaires sont toutes à compléter pour être considérées à l'échelle de l'emprise globale du site intégrant les quatre phases. Des solutions d'évitement sont à rechercher concernant les pollutions : les champs magnétiques, les pollutions du sol et le bruit.

Le projet d'aménagement Bienvenue-Carnot, bien que subdivisé en quatre phases d'aménagement distinctes, correspondant aux différents périmètres opérationnels susceptibles d'être mobilisés à moyen et long terme fait l'objet d'une évaluation environnementale unique telle que prévue par le code de l'environnement⁴. Pour les phases 2, 3 et 4, dépourvues à ce stade de porteurs de projet et de programmation définie, un plan de masse d'intention a été élaboré. Celui-ci s'appuie sur une étude capacitaire correspondant à la programmation définie sur l'OAP du secteur « *Bienvenue-Gare* » du PLUi Paris Terres d'Envol. Cette étude vise à estimer les volumes constructibles et les principes d'organisation urbaine.

L'Autorité environnementale confirme la nécessité que l'étude d'impact englobe les quatre phases du projet Bienvenue-Carnot.

Elle estime également que les effets cumulés sur l'environnement, liés aux projets en cours sur le secteur gare doivent également être évalués. On peut citer par exemple le projet de construction d'un ensemble immobilier prévoyant 570 logements situé avenue de la Division Leclerc et dont l'avis de la MRAe a été rendu en date du 21/01/2026. Les effets cumulés doivent être évalués notamment en matière de déplacements compte tenu du nombre total de logements prévus, respectivement de 910 et 570 logements soient 1480 logements au total. L'Autorité environnementale note (p. 256, EI) à ce titre dans l'étude d'impact l'absence d'évaluation quantitative de l'augmentation du trafic généré par ces projets, en phase travaux comme en phase exploitation, tout comme l'absence d'évaluation des reports modaux sur les transports en commun, et enfin l'absence d'évaluation des nuisances associées à l'augmentation et au cumul des trafics (bruit et pollution atmosphérique notamment).

(1) L'Autorité environnementale recommande de :

- évaluer les effets du projet Bienvenue-Carnot sur l'ensemble du périmètre du projet intégrant ses quatre phases, et assurer la mise à jour de l'étude d'impact à mesure que la programmation des secteurs concernés se précise ;
- évaluer les effets cumulés du projet Bienvenue-Carnot et des projets situés dans le périmètre de l'OAP Bienvenue-Gare tel que le projet d'un ensemble immobilier prévoyant 570 logements situés à proximité immédiate de la gare, en particulier en matière de trafic automobile, de report modal sur les transports en commun, et de nuisances associées (bruit et pollution de l'air), en travaux comme en exploitation.

L'étude d'impact (p.263) indique que la livraison de l'ensemble du projet Bienvenue-Carnot sera étalée dans le temps : les trois premières phases sont prévues pour 2030 et la quatrième phase à l'horizon 2040 mais indique que le maître d'ouvrage de la phase 1 ne peut pas s'engager sur le planning des phases ultérieures.

L'Autorité environnementale relève néanmoins l'absence d'informations concernant les démolitions des bâtiments industriels situés au sein du projet, lesquels sont susceptibles d'induire des effets sur le projet de la phase 1 et les autres projets aux alentours. Elle préconise donc la mise à jour de l'étude d'impact pour intégrer un planning des travaux intégrant les phases de démolition, dès que ces éléments seront connus. Cette mise à jour devra s'assortir d'une évaluation des impacts des démolitions sur les bâtiments alentours.

4 Rappelé dans la décision du 26/09/2025 du Préfet de Région de soumettre la phase 1 du projet à évaluation environnementale.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact traite de l'articulation du projet avec les différents documents de planification en vigueur. Le projet (EI, p. 142) fait référence au Sdrif approuvé par décret en Conseil d'État le 10 juin 2025 intégrant l'environnement comme un pilier de l'aménagement du territoire francilien et des cartes sont présentées. Le projet est situé à proximité du pôle gare du Grand Paris Express.

Le projet s'inscrit dans l'orientation d'aménagement réglementaire OR 57⁵ du Sdrif (EI, p. 143). Il aurait été utile de le préciser dans la mesure où le projet Bienvenue-Carnot, avec ses 910 logements, relève bien des objectifs de densification du logement définis par cette OR (objectif minimal de + 15 % dans un rayon de 2 km autour des gares). Du fait de sa densité, le projet relève aussi de l'OR 26 (EI, p. 143) qui impose de prévoir des espaces verts ouverts au public.

L'étude d'impact (p. 144) présente le PLUi approuvé le 7 juillet 2025 ainsi que l'OAP « Bienvenue-Gare » qui concerne un secteur étendu centré autour de la gare et les projets qui visent à densifier le quartier.

L'étude d'impact mentionne les 12 orientations du SCoT⁶ (p. 352, EI). Elle mentionne (p. 441) également l'objectif de « Renforcer la pleine terre dans les secteurs les plus fortement imperméabilisés, pour tendre vers 30 % minimum de pleine terre. » (prescription P86 du SCoT) (cf. ci-après 3.3).

Le Sdage⁷ Seine-Normandie est également cité (pp. 297 et 298, EI) et ses dispositions sont mises en œuvre de façon effective dans le projet Bienvenue-Carnot notamment sur sa phase 1.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact consacre un bref chapitre aux solutions alternatives (EI, p. 349). Elle insiste surtout sur des modifications très marginales du plan masse. S'agissant de la phase 1, elle indique avoir étudié plusieurs solutions de substitution portant sur la localisation des bâtiments, les gabarits et l'orientation des volumes, l'organisation des espaces extérieurs, le traitement des accès et de la desserte. Aucune de ces solutions n'est présentée.

L'Autorité environnementale souligne que la justification des choix retenus doit s'appuyer sur des considérations environnementales et sanitaires de manière à rechercher le moindre impact du projet sur l'environnement et la santé humaine, y compris de ses occupants. Il eut été pertinent que le porteur de projet étudie un scénario alternatif évitant d'exposer les futurs habitants aux nombreuses nuisances environnementales susceptibles d'affecter la santé des usagers (le bruit de la D30, la pollution du sol, les champs électromagnétiques).

(2) L'Autorité environnementale recommande de proposer des scénarios d'évitement ou de minimisation vis-à-vis de l'exposition des futurs habitants à différentes pollutions : du sol, du bruit et des champs magnétiques.

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

3.1. Enjeux sanitaires

■ Les nuisances sonores

-
- 5 Dans le cadre du SDRIF-E, les orientations d'aménagement réglementaire sont des directives stratégiques qui s'imposent aux collectivités et qui doivent être intégrées dans les documents d'urbanisme locaux.
 - 6 Le Schéma de cohérence territoriale est un document de planification de long terme (20 ans environ) pour l'aménagement d'un territoire. Le SCoT de la Métropole du Grand Paris a été approuvé en juillet 2023.
 - 7 Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie, adopté en mars 2022, est un document de planification relatif à la gestion de l'eau.

D'après les cartes de l'observatoire du bruit en Île-de-France, Bruitparif, (p. 213, E.I.), le site est exposé à des niveaux Lden variant principalement entre 55dB(A) et 65dB(A) et entre 65-70dB(A) en bordure sud du site de projet. L'indicateur nuit Lnight varie entre 45dB(A) et 60dB(A).

[illegible]

MRAe
ÎLE-DE-FRANCE
Île-de-France



Illustration 7 : Exposition des habitants au bruit à l'état projet (source : Étude d'impact p.323)

A gauche : de jour (6h-22h)

A droite : de nuit (22h-6h)

L'étude d'impact (p. 324) conclut que c'est le bâtiment A (situé en limite nord-est de la phase 1) qui est le plus impacté en raison de sa proximité avec la voie routière D30 (rue Anizan Cavillon). Les façades les plus exposées au bruit routier ont des niveaux de bruits compris entre 54 et 66 dB(A). Les niveaux de bruits en cœur d'îlot sont inférieurs à 51 dB(A). La façade donnant rue de Verdun est modérément impactée. Enfin, les bâtiments de la phase 3, abritant l'école sont les moins impactés. Les impacts du bruit ferroviaire sont peu documentés : une mesure de bruit à proximité de la ligne ferroviaire a été réalisée, mais aucune caractérisation en indicateur événementiel – permettant de traduire des pics de bruit ferroviaires – n'est présentée dans l'étude.

À l'exception des façades donnant sur la D30, les niveaux de bruit se rapprochent des limites maximum des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) (p. 326). Les valeurs en façade de la RD30 dépassent toutes les valeurs limites de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) de 53dB(A) Lden pour le bruit routier, qui est le niveau d'exposition à partir duquel effets néfastes pour la santé humaine ont été documentés. Des mesures d'isolation phonique des façades sont prévues dans le cadre du projet.

L'Autorité environnementale ne partage pas la qualification d'enjeu « moyen » pour le bruit considérant les niveaux élevés auxquels seront exposés les futurs habitants du côté de la D30, bien supérieurs aux valeurs limites de l'OMS. Elle considère que la mesure réglementaire d'isolation ne constitue pas une mesure de réduction suffisante car elle ne résoudra pas l'exposition au bruit des futurs habitants en situation de fenêtres ouvertes, notamment pendant l'été. Elle estime donc nécessaire de renforcer la démarche d'évitement et de réduction des impacts du bruit sur les futurs usagers.

(3) L'Autorité environnementale recommande de mettre en œuvre des mesures d'évitement et de réduction d'exposition au bruit des immeubles de logements les plus exposés au bruit des infrastructures routières, y compris en revoyant l'aménagement de l'îlot du projet (agencement de bureaux le long des axes bruyants, bâtiments écran, etc).

■ La pollution de l'air

L'étude d'impact (EI p. 227) traite de la qualité de l'air compte tenu de la présence de voies routières à proximité du projet. Des mesures ont été réalisées *in situ* mais ont été altérées d'après le porteur de projet en raison de conditions météo défavorables.

L'Autorité environnementale souligne que les projections qui sont présentées doivent de se baser sur un état initial consolidé nécessitant la réalisation de mesures supplémentaires.

(4) L'Autorité environnementale recommande d'élaborer les projections relatives à la qualité de l'air, avec et sans projet, en s'appuyant sur des mesures exploitables réalisées *in situ* ;

■ La pollution des sols

Le projet est concerné par quatre anciens sites industriels et des activités de service (n° Basias SPP3894053 et SPP3890877, 78 et 79). Les études historiques et les analyses mettent en évidence la présence de plusieurs sources de pollution (p. 198).

Ont été identifiés (EI, P. 202) des impacts en métaux et en hydrocarbures (HCT et COHV) dans le sol, des HAP et des COHV ainsi qu'un impact en arsenic « *retenu localement dans les eaux souterraines* », ainsi que des hydrocarbures volatils, avec un impact en composés chlorés (COHV) en partie ouest dans les gaz du sol. Un plan des points de prélèvements est présenté en page 199 de l'étude d'impact.

L'étude d'impact (p.202) identifie plusieurs voies de transfert de la pollution à partir du sol, des gaz du sol et de la nappe, ainsi que des voies d'exposition potentielles par ingestion et ou inhalation. Le porteur de projet recommande différentes mesures de dépollution (recouvrement par apport de terre saine, excavation des terres de certaines zones polluées, etc.), ainsi que la réalisation d'une Analyse de Risques Résiduels (ARR) prédictive.

L'Autorité environnementale note que les éléments apportés par le porteur de projet pour le secteur de phase 1 répondent à la méthodologie de gestion des sites et sols pollués.

L'Autorité environnementale relève par ailleurs que les investigations ont été étendues à l'ensemble des secteurs concernés par les quatre phases du projet (pp. 206 et 207) qui sont également contaminés notamment aux HCT, HAP, BTEX et COHV. L'étude d'impact (p. 209) mentionne un schéma conceptuel « *établi selon l'état des connaissances actuelles du site intégrant le groupe scolaire* ». L'étude d'impact recommande des analyses complémentaires pour les phases 2, 3 et 4 (p.110).

Ainsi, à ce stade, la compatibilité du site avec les aménagements futurs dont l'accueil d'un établissement recevant du public sensible n'est pas garantie au sens de la réglementation en vigueur (circulaire du 8 février 2007) qui impose de choisir un site non pollué pour l'implantation de l'école pour se conformer à la réglementation.

L'Autorité environnementale relève enfin (EI, p. 244) sur les secteurs 2, 3, et 4 que : « *d'après les informations recueillies lors de l'étude historique et la visite de site par SOLER IDE, diverses sources potentielles de pollution ont été recensées. Des investigations devront être menées sur ces phases par les futurs opérateurs.* ».

L'Autorité environnementale rappelle qu'il revient au porteur de projet de garantir la compatibilité du site avec ses usages futurs dont des usages sensibles. Il est rappelé que la réglementation lui impose de trouver un secteur non pollué pour l'implantation de l'école avant de procéder à des dépollutions (circulaire du 8 février 2007).

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- **poursuivre les investigations concernant la pollution des sols et les gaz du sol au sein de l'ensemble de l'emprise du projet Bienvenue-Carnot afin d'élaborer un diagnostic complet, d'identifier un secteur exempté de pollutions pour l'accueil des personnes sensibles (établissement scolaire) et de définir un plan de gestion adapté aux futurs usages ;**
- **garantir le cas échéant la compatibilité des sites avec les usages projetés et notamment l'implantation d'un établissement accueillant des publics sensibles (circulaire du 8 février 2007).**

■ Les champs électromagnétiques

L'Autorité environnementale relève dans le dossier (EI, pp.18 et 83) que le projet prévoit la création de 3 nouveaux postes transformateurs Enedis pour : « *pallier la suppression du poste transformateur existant situé sur le tracé de la voie nouvelle à double sens et couvrir le besoin en puissance électrique nécessaire à la création de cet ensemble immobilier* » .

L'Autorité environnementale relève que le dossier ne précise pas la localisation de ces 3 nouveaux postes ni leurs caractéristiques. En l'absence d'éléments, il n'est pas exclu que ceux-ci puissent générer des champs électromagnétiques susceptibles d'induire des effets néfastes pour la santé des habitants. L'Autorité environnementale préconise en conséquence de préciser la localisation des trois futurs transformateurs et d'évaluer l'exposition potentielle des habitants aux ondes électromagnétiques conformément l'instruction ministérielle du 15 avril 2013⁸.

(6) L'Autorité environnementale recommande de préciser la localisation des trois futurs transformateurs et d'évaluer l'exposition potentielle des habitants aux ondes électromagnétiques conformément l'instruction ministérielle du 15 avril 2013.

3.2. La gestion des eaux pluviales

Le projet ayant pour objectif la construction de 910 logements va densifier le quartier et potentiellement l'imperméabiliser, le volet concernant la gestion des eaux pluviales représente donc un enjeu en matière de prévention des inondations pluviales. Le projet prévoit (EI, p. 97) la gestion de la pluie de retour 30 ans sans pénaliser les pluies courantes mettant ainsi en œuvre la disposition 3.2.6 du Sdage du bassin Seine-Normandie en vigueur. Le projet met en œuvre pour cela le principe de la gestion des eaux de pluie à la parcelle en favorisant leur infiltration sur des surfaces dés-imperméabilisées (de pleine terre) et végétalisées considérant une perméabilité de 6.5×10^{-6} m/s. Ce dispositif est complété par une gestion spécifique des eaux pluviales au droit de jardins sur dalle et de toitures végétalisées.

8 L'instruction ministérielle préconise « d'éviter, dans la mesure du possible, de décider ou d'autoriser l'implantation de nouveaux établissements sensibles (hôpitaux, maternités, établissements accueillant des enfants tels que crèches, maternelles, écoles primaires, etc.) dans les zones qui, situées à proximité d'ouvrages THT, HT, lignes aériennes, câbles souterrains et postes de transformation ou jeux de barres, sont exposées à un champ magnétique de plus de $1 \mu\text{T}$, cette valeur, appliquée en bordure de zone de prudence, apparaissant globalement compatible avec la valeur d'exposition permanente des occupants de bâtiments sensibles de $0,4 \mu\text{T}$ »



Illustration 8 : Gestion des eaux pluviales (source : p.97, Etude d'impact, Notice de calcul)

A gauche: Bâtiment A

A droite : Bâtiment B

Le projet (EI, p. 98) prévoit, pour la phase 1, le volume de stockage/infiltration total des eaux pluviales sur l'ensemble du site de 194,74 m³.

Zone	Type de stockage	Volume estimé
Zones publiques	Cassiers enterrés (type ECOBLOC FLEX)	76.08 m ³
Toitures à rétention	Systèmes de rétention intégrés (type RETENTIO)	93.65 m ³
RDC îlot et périphérie (PH)	Bassin de rétention en sous-sol	25.01 m ³

Illustration 9 : volumes de stockage des eaux pluviales par zone du projet (source : Étude d'impact p.98).

Pour la gestion des petites pluies (16 mm), il est prévu :

- la mise en place de végétalisation avec épaisseur de 30 cm minimum ;
- le stockage en toiture et l'évapotranspiration ;
- le stockage dans les ouvrages d'infiltration.

Pour la gestion des eaux pour la période de retour de 30 ans, il est prévu :

- la mise en place de modules Retentio en toiture puis limitation de débit à 10 l/s/ha (hauteur de 8 cm) ;
- la gestion des eaux d'infiltration des substrats perméables à l'aplomb des structures enterrées (stockage dans le parking) et restitution dans les ouvrages d'assainissement publics ;

- la mise en place d'un bassin d'infiltration dans les futurs espaces publics.

L'Autorité environnementale souligne l'effort de gestion des eaux pluviales mettant en œuvre les dispositions du Sdage qui visent à déconnecter les petites pluies du réseau et à favoriser l'infiltration de l'eau dans le sol même avec des perméabilités relativement faibles. L'étude d'impact présente des dimensionnements des ouvrages de rétention / infiltration pour les deux premières phases du projet. Il était toutefois attendu que le dimensionnement soit étendu à l'ensemble des quatre secteurs du projet global.

(7) L'Autorité environnementale recommande d'étendre le dimensionnement des ouvrages de rétention/infiltration des eaux pluviales à l'ensemble des quatre secteurs du projet .

3.3. L'adaptation au changement climatique

■ La pleine terre et le coefficient de biodiversité (CBS)

C'est en p. 441 que l'étude d'impact fait référence à l'objectif du SCoT de la MGP d'atteindre 30 % de pleine terre⁹. Cet objectif constitue une orientation stratégique à l'échelle d'un territoire ou d'un quartier et non une contrainte réglementaire à la parcelle. Il permet de gérer l'eau de pluie par infiltration via la pleine terre. Il favorise le développement des solutions fondées sur la nature (SFN) quand ces surfaces sont végétalisées. Les SFN, en plus de rendre de nombreux services tels que limiter les ruissellements et les inondations pluviales, favorisent aussi la biodiversité et la création d'îlots de fraîcheur qui fonctionnent grâce à l'évapotranspiration de l'eau de pluie au contact de la végétation.

L'objectif en matière de pleine terre est parfois complété par des objectifs de surfaces éco-aménageables favorables à la biodiversité et pondérées par un ratio tenant compte de leur qualité environnementale (coefficient de biodiversité surfacique CBS). Ces surfaces végétalisées qui ne sont pas de la pleine terre ni des surfaces imperméabilisées correspondent par exemple aux jardins sur dalle et aux toitures végétalisées prévus dans le cadre du projet et qui jouent portant un rôle d'îlot de fraîcheur.

L'étude d'impact (p. 439) indique que le projet prévoit 16,5 % de pleine terre complétés par 15,1 % d'espace éco-aménageable (CBS), soit un total de 31,6 % de surface non imperméable (contre 68,4% d'espace imperméabilisé) à l'échelle du projet. Le porteur de projet en conclut (pp. 440 et 441) que le projet contribue ainsi à l'objectif fixé par le SCoT.

L'Autorité environnementale estime que pour vérifier l'amélioration supposée apportée par le projet vis-à-vis de ces deux objectifs (respectivement de pleine terre de 16,5 % et de surfaces éco aménageables de 15 %), il faudrait les comparer à la situation existante avant projet. Or, la situation à l'état initial n'est pas précisée. En effet, les informations (pp. 112, 156, EI) selon lesquelles le site serait actuellement « *fortement artificialisé*¹⁰ » n'est pas forcément synonyme d'un sol complètement imperméable. La mise en évidence d'une perméabilité du sol de 6.5×10^{-6} m/s montre d'ailleurs que bien que faible, la capacité du sol à infiltrer n'est pas nulle.

(8) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer l'efficacité des objectifs du projet en matière de pleine terre et de surface végétalisée au regard des objectifs du SCoT et en s'appuyant sur la situation initiale avant projet ;

⁹ « Renforcer la pleine terre dans les secteurs les plus fortement imperméabilisés, pour tendre vers 30 % minimum de pleine terre. » (prescription P86 du SCoT de la MGP)

¹⁰ Un sol artificialisé est un sol ayant subi une altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques, en particulier ses fonctions biologique, hydriques et climatiques, ainsi que son potentiel agronomique par son occupation ou son usage (Loi climat résilience)

■ Les îlots de chaleur urbains

L'étude d'impact (p. 167) aborde le phénomène des îlots de chaleur urbains (ICU)¹¹. 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 en période estivale. Le phénomène d'îlot de chaleur est très présent dans les zones d'activités et en l'occurrence sur le site de projet d'après le dossier. Le site de projet « est identifié comme un site à vulnérabilité forte » et de jour comme de nuit selon la carte des îlots de chaleur réalisée par l'Institut Paris Région (p. 168).



Illustration 10 : îlot de chaleur urbain cartographié par L'Institut Paris Région (source : EI, p.168)

A gauche: situation de jour

A droite : situation de nuit

L'étude d'impact (p.169) se projette à l'horizon [2041-2070], selon le scénario RCP 8.5 du site DRIAS où : « la température moyenne devrait augmenter de 2.0°C et à horizon lointain [2071-2100] de 3.6°C ».

L'Autorité environnementale souligne que 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 va dans le sens des objectifs portés par les politiques publiques, notamment les dispositions 322 à 326 du Sdage Seine-Normandie en vigueur et le troisième plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC-3). Mais elle note l'absence d'analyse permettant de mesurer l'efficacité des mesures prévues de végétalisation du site (renaturation de pleine terre, jardins sur dalles, toitures végétalisées) pour réduire l'ICU au droit du projet.

Il lui semblerait utile de réaliser une telle analyse en tenant compte de la trajectoire nationale d'adaptation au changement climatique (TRACC) qui projette un réchauffement allant jusqu'à + 4° C degrés en 2100. Cette trajectoire doit servir de référence aux actions d'adaptation au changement climatique.

(9) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer l'effet du projet sur l'ICU en comparant les températures diurnes et nocturnes durant l'été avant et après réalisation des aménagements et en prenant en compte la trajectoire nationale d'adaptation au changement climatique qui projette un réchauffement allant jusqu'à +4° C degrés en 2100.

11 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).

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.

Délibéré en séance le 25/02/2026

Siégeaient :

Florence BRILLAUD-CLAVERANNE, Guillaume CHOISY, *président*, Stéphan COMBES, Philippe GRALL, Clara HERER, Jacques REGAD et Tony RENUCCI

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de : - évaluer les effets du projet Bienvenue-Carnot sur l'ensemble du périmètre du projet intégrant ses quatre phases, et assurer la mise à jour de l'étude d'impact à mesure que la programmation des secteurs concernés se précise ; - évaluer les effets cumulés du projet Bienvenue-Carnot et des projets situés dans le périmètre de l'OAP Bienvenue-Gare tel que le projet d'un ensemble immobilier prévoyant 570 logements situés à proximité immédiate de la gare, en particulier en matière de trafic automobile, de report modal sur les transports en commun, et de nuisances associées (bruit et pollution de l'air), en travaux comme en exploitation.....11
- (2) L'Autorité environnementale recommande de proposer des scénarios d'évitement ou de minimisation vis-à-vis de l'exposition des futurs habitants à différentes pollutions : du sol, du bruit et des champs magnétiques.....12
- (3) L'Autorité environnementale recommande de mettre en œuvre des mesures d'évitement et de réduction d'exposition au bruit des immeubles de logements les plus exposés au bruit des infrastructures routières, y compris en revoyant l'aménagement de l'ensemble de l'îlot du projet (agencement de bureaux le long des axes bruyants, bâtiments écran, etc).....14
- (4) L'Autorité environnementale recommande d'élaborer les projections relatives à la qualité de l'air, avec et sans projet, en s'appuyant sur des mesures exploitables réalisées *in situ* ;.....15
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - poursuivre les investigations concernant la pollution des sols et les gaz du sol au sein de l'ensemble de l'emprise du projet Bienvenue-Carnot afin d'élaborer un diagnostic complet, d'identifier un secteur exempté de pollutions pour l'accueil des personnes sensibles (établissement scolaire) et de définir un plan de gestion adapté aux futurs usages ; - garantir le cas échéant la compatibilité des sites avec les usages projetés et notamment l'implantation d'un établissement accueillant des publics sensibles (circulaire du 8 février 2007).....15
- (6) L'Autorité environnementale recommande de préciser la localisation des trois futurs transformateurs et d'évaluer l'exposition potentielle des habitants aux ondes électromagnétiques conformément l'instruction ministérielle du 15 avril 2013.....16
- (7) L'Autorité environnementale recommande d'étendre le dimensionnement des ouvrages de rétention/infiltration des eaux pluviales à l'ensemble des quatre secteurs du projet18
- (8) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer l'efficacité des objectifs du projet en matière de pleine terre et de surface végétalisée au regard des objectifs du SCoT et en s'appuyant sur la situation initiale avant projet ;.....18

(9) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer l'effet du projet sur l'ICU en comparant les températures diurnes et nocturnes durant l'été avant et après réalisation des aménagements et en prenant en compte la trajectoire nationale d'adaptation au changement climatique qui projette un réchauffement allant jusqu'à +4° C degrés en 2100..... 19