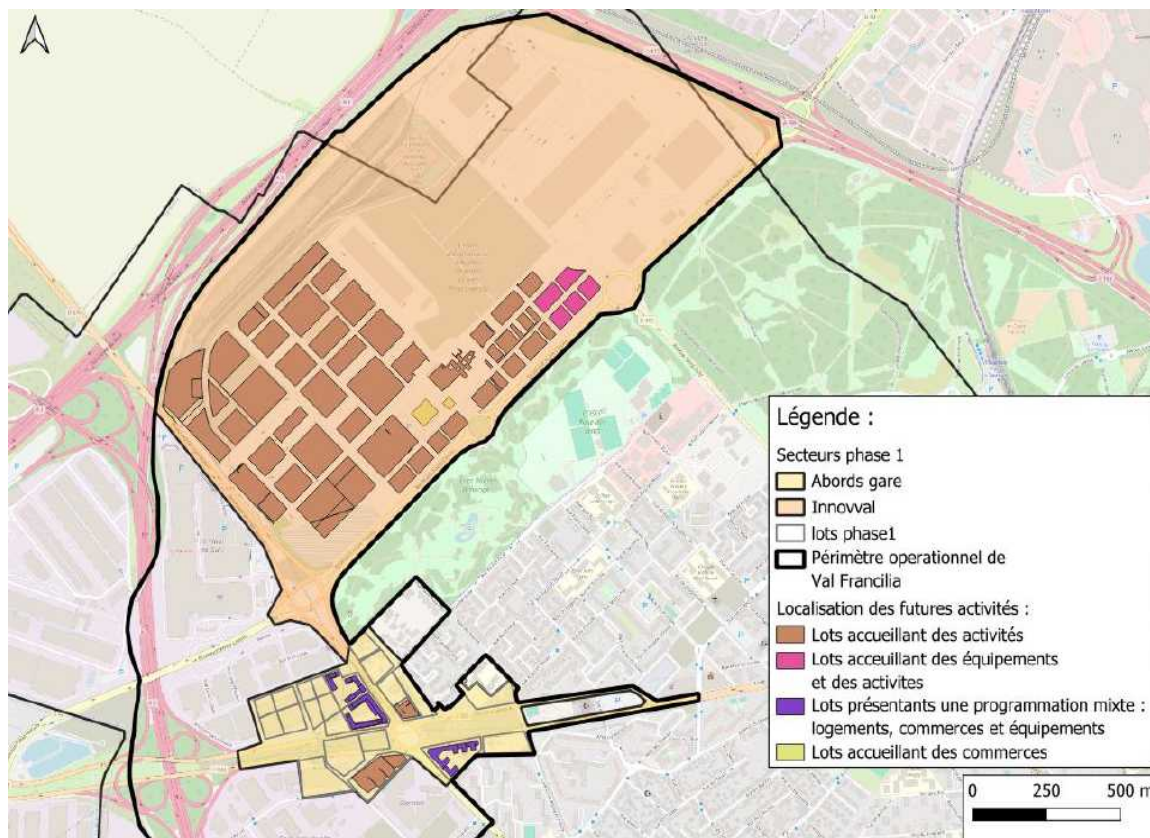




Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur la première phase de l'opération
d'aménagement « Val Francilia »
à Aulnay-sous-Bois (93)**

**N° 16367/A P
du 29/07/2026**



Périmètre de la phase 1 du projet d'opération d'aménagement de « Val Francilia »
(EI, pièce 1, p.12)

Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne la première phase de l'opération d'aménagement d'ensemble « Val Francilia » située sur la commune d'Aulnay-sous-Bois et portée par l'établissement public territorial Paris Terres d'Envol. Il analyse notamment la qualité de son étude d'impact. Il est émis dans le cadre de la procédure de création de la Zac « InnovVal », l'un de ses secteurs.

Ce projet vise à réaliser la première phase d'une opération d'aménagement plus vaste de 339 hectares destinée à accompagner l'arrivée de la future gare « Aulnay – Val Francilia » de la ligne 16 du Grand Paris Express. La première phase du projet couvre 237 hectares et comprend la Zac « InnovVal » ainsi que le secteur « Abords Gare ». Elle prévoit notamment la démolition de 197 000 m² de surfaces de plancher, la réalisation d'environ 3 800 logements, de nouveaux équipements publics, de commerce et d'activités industrielles.

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

- les risques sanitaires ;
- la qualité du cadre de vie ;
- les mobilités et déplacements ;
- la gestion des eaux ;
- la biodiversité et le paysage ;
- le climat.

Dans son avis, l'Autorité environnementale recommande notamment de préciser le niveau de définition du projet afin de réduire les nombreuses incertitudes qui affectent son évaluation environnementale, de compléter les études relatives aux sols pollués, à la gestion des eaux souterraines et aux mobilités, ainsi que de mieux démontrer l'efficacité des mesures proposées en matière de climat, de qualité du cadre de vie et de prise en compte des risques environnementaux et sanitaires.

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

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

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.....	10
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	10
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	11
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	11
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	12
3.1. Risques sanitaires.....	12
3.2. Mobilités et déplacements.....	14
3.3. La gestion des eaux.....	15
3.4. Biodiversité et paysage.....	16
3.5. Bilan carbone du projet et climat.....	17
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	18
ANNEXE.....	20
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	21

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 Terres d'Envol pour rendre un avis sur la première phase de l'opération d'aménagement « Val Francilia », portée par la SPL Séquano Grand Paris, située à Aulnay-sous-Bois (93) et sur son étude d'impact.

Le projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 du tableau annexé à cet article) dans le cadre d'une procédure de création de Zac.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 29 juillet 2026. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de création de la Zac « InnovVal ».

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

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

-
- 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)

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

AOF	Organofluorés absorbables
Basias	Base des anciens sites industriels et activités de service
Basol	Base de données des sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif
BTEX	Benzène, Toluène, Éthylbenzène et Xylènes
EI	Étude d'impact
EPT	Établissement public territorial
ERC	Éviter, réduire, compenser
GES	Gaz à effet de serre
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
ICU	Îlot de chaleur urbain
Lden	Niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h) (+10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes
NO₂	Dioxyde d'azote
NPHE	Niveau des plus hautes eaux
OMS	Organisation mondiale de la santé
PFAS	Substance per- et polyfluoralkylées
PM₁₀	Particules fines en suspension dans l'air de diamètre inférieur à 10 micromètres
PM_{2,5}	Particules fines en suspension dans l'air de diamètre inférieur à 2,5 micromètres
Sage	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
Sdage	Schéma directeur d'aménagement des eaux
SIS	Secteur d'information sur les sols
Zac	Zone d'aménagement concerté
Znieff	Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

■ Contexte territorial et périmètre du projet

L'opération d'aménagement « Val Francilia » est localisée au nord de la commune d'Aulnay-sous-Bois, au sein de l'établissement public territorial (EPT) Paris Terres d'Envol, dans le département de la Seine-Saint-Denis, à environ 1,5 km de l'aéroport Paris – Le Bourget et à moins de 5 km de l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle. « Val Francilia » est située dans un environnement fortement urbanisé et marqué par la présence de nombreuses infrastructures routières structurantes, notamment les autoroutes A1, A3 et A104, la nationale 2 ou encore les boulevards Georges-Braque (RD370) et André-Citroën (RD40).

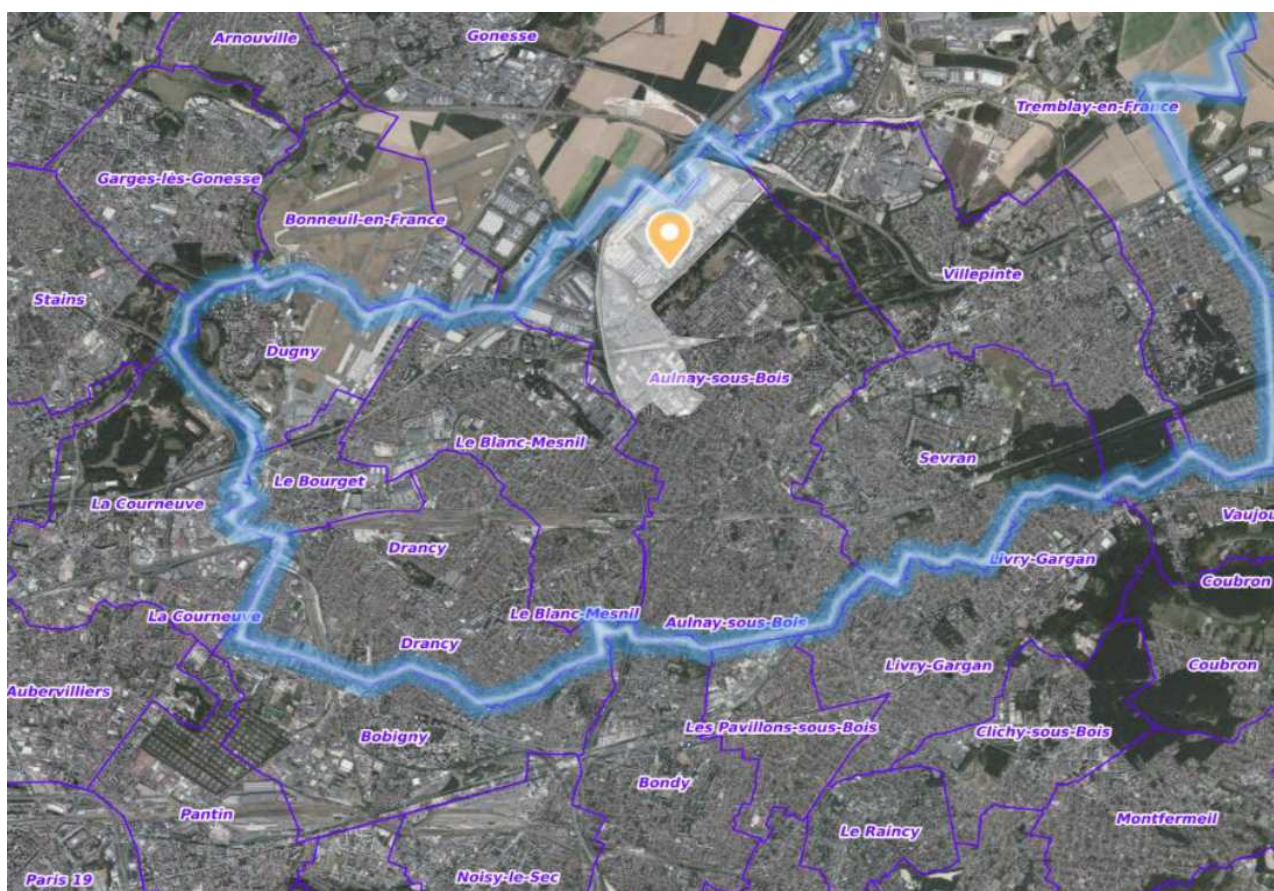


Illustration 1- Localisation de l'opération d'aménagement « Val Francilia » (en blanc) au sein de l'EPT Paris Terres d'Envol (limites administratives en bleu) (Dossier de création de Zac, p.3)

Le périmètre opérationnel de « Val Francilia » est organisé en plusieurs secteurs : InnovVal (ancien site PSA), O'Parinor, Fosse à la Barbière, Les Mardelles, La Garenne - Balagny ainsi que les zones Gare et Braque. L'ensemble de ces secteurs est aujourd'hui caractérisé par une forte dominante économique et industrielle. L'ancien site PSA a déjà fait l'objet d'une reconversion partielle, avec l'implantation de plusieurs entreprises (Carrefour, Chronopost, Chimirec, centre d'exploitation de la Société du Grand Paris, projets de data centers), tandis que d'importantes emprises demeurent disponibles pour de futurs développements. Le projet d'ensemble vise à accompagner l'arrivée de la future gare « Aulnay – Val Francilia » de la ligne 16 du Grand Paris Express en

développant un nouveau pôle économique et résidentiel. Il prévoit la création progressive de quartiers mixtes associant logements, activités économiques, commerces, équipements publics et espaces publics, ainsi que la restructuration des infrastructures et des mobilités à l'échelle du secteur. Celui-ci fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) au plan local d'urbanisme intercommunal de Paris Terres d'Envol.

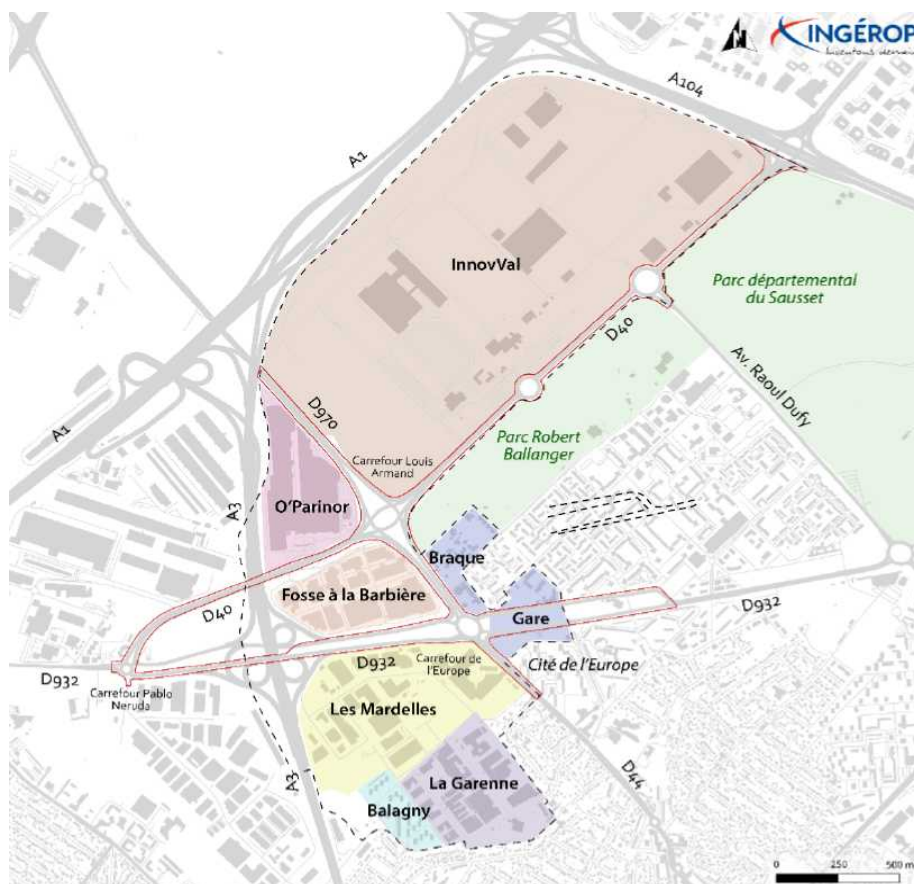


Illustration 2- Périmètre du projet « Val Francilia » découpé en sept secteurs (Dossier de création de Zac, p.4)

L'opération d'aménagement est développée en plusieurs phases. Le présent avis porte uniquement sur la première phase opérationnelle, correspondant à environ 237 hectares et comprenant :

- la Zac « InnovVal » ;
- le secteur « Abords Gare » comprenant une partie des secteurs Gare et Braque, Fosse à la Barbière et les Mardelles.

Sur une surface totale de 339 hectares de l'aménagement, la Zac « InnovVal », d'une superficie d'environ 185 hectares, constitue le principal secteur de développement économique du projet. Le secteur « Abords Gare » constitue quant à lui le principal secteur de développement résidentiel de cette première phase.

■ Programmation

L'objet du présent avis porte sur la phase 1 de l'opération d'aménagement Val Francilia. Celle-ci prévoit la démolition d'environ 196 750 m² de surface de plancher, correspondant exclusivement à des bâtiments d'activités. Aucun logement existant n'est concerné par ces démolitions.

La programmation prévoit notamment :

- la réalisation d'environ 3 800 logements (282 822 m² de surface de plancher, ce qui représente légèrement plus que la surface de plancher existante détruite), répartis sur 35 lots, permettant l'accueil d'environ 10 260 habitants. Cette évolution de population entre 2030 et 2045 représente à peu près l'évolution au fil de l'eau de la population entre 2012 et 2023. Les logements sont implantés exclusivement sur la zone « Abords Gare » ;

- la création de 28 603 m² d'équipements publics, comprenant notamment un pôle de santé, un ou plusieurs groupes scolaires, des équipements sportifs, culturels ainsi que plusieurs équipements dont la destination reste à définir ;
- la création de 28 603 m² d'équipements publics (10 % de la surface de plancher des logements), comprenant notamment un pôle de santé, un ou plusieurs groupes scolaires, des équipements sportifs, culturels ainsi que plusieurs équipements dont la destination reste à définir ;
- le développement d'activités économiques sur la Zac « InnovVal », représentant plus d'une cinquantaine de lots destinés à accueillir des activités industrielles, productives, logistiques ou tertiaires, ainsi que deux lots commerciaux. Certaines activités sont susceptibles de relever de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ;
- la restructuration complète des espaces publics, des voiries et des réseaux à l'échelle de la première phase afin d'accompagner la mutation du secteur.

Les travaux devraient débuter par les premières démolitions en 2027, suivies des premiers aménagements d'espaces publics en 2028. Les livraisons sont prévues de manière échelonnée entre 2028 et 2045 selon un phasage qui reste à préciser.

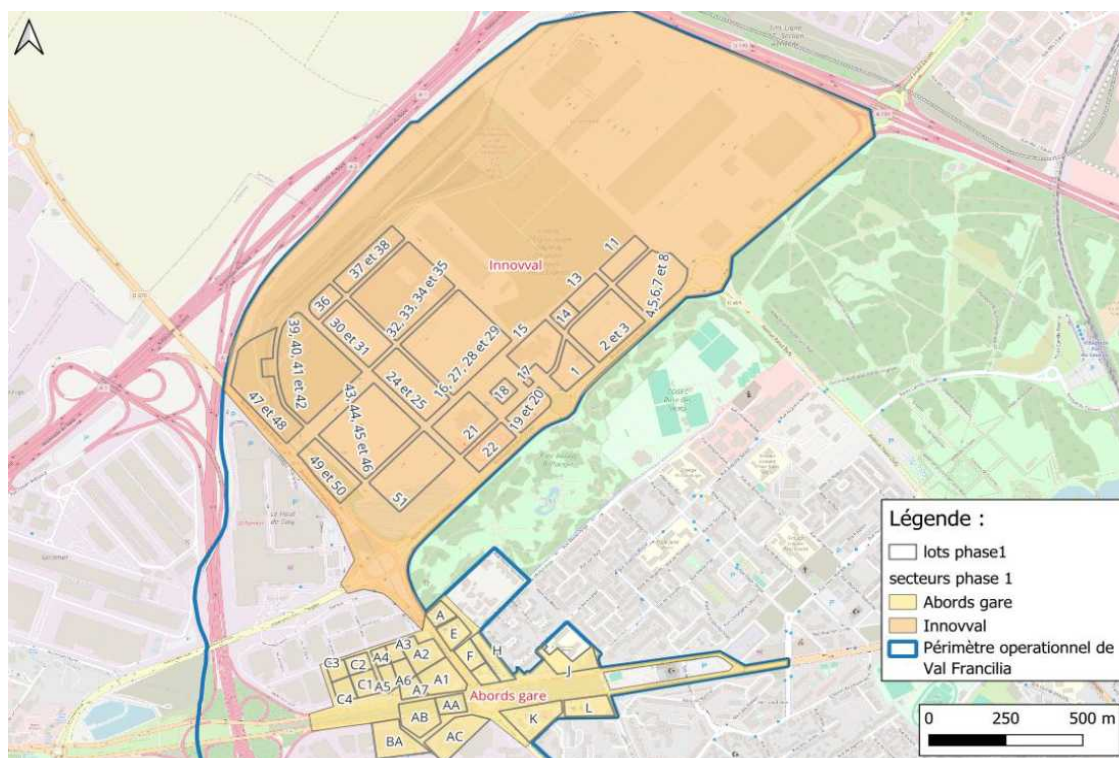


Illustration 3- Secteurs de projet en phase 1 de l'opération d'aménagement « Val Francilia » (EI, pièce 2, p.30)

Un avis de cadrage préalable de l'Autorité environnementale a été rendu [le 16 octobre 2024](#) afin d'accompagner l'élaboration de l'étude d'impact du projet « Val Francilia ».

Par ailleurs, plusieurs projets situés au sein du périmètre de l'opération d'aménagement ont déjà fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale régionale d'Île-de-France :

- le projet de logements, de commerces et d'une crèche en surplomb de la future gare de la ligne 16 ([avis MRAe n°APJIF-2023-030 du 12 juillet 2023](#)) ;
- le projet de centre de donnée « Data center Hills » ([avis MRAe n°APJIF-2025-004 du 12 février 2025](#)) ;
- le projet de gîte géothermique au Dogger, ayant fait l'objet [d'une décision valant absence d'observation du 14 mai 2025](#).

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

Le pétitionnaire fait état de deux phases majeures de concertation :

- une concertation préalable en 2019, portant sur les grandes orientations du projet urbain d'ensemble ;
- une seconde concertation en 2025, menée dans le cadre de l'avancement des études et de la création de la Zac « InnovVal », intégrant notamment l'arrivée de la future gare du Grand Paris Express (EI, pièce 2, p. 79).

Le bilan de la concertation de 2025, repris dans l'étude d'impact (annexe 10), met en évidence plusieurs attentes fortes des habitants et usagers. **Les enjeux de mobilité apparaissent comme la principale préoccupation, avec des demandes portant sur l'amélioration de la desserte en transports en commun, la sécurisation des déplacements, le développement des mobilités actives et le renforcement des connexions entre les différents quartiers. Les participants soulignent également le manque d'équipements et de services de proximité, notamment sur le secteur « InnovVal » (restauration, crèche, bornes de recharge pour véhicules électriques, etc.), ainsi que la nécessité d'améliorer la qualité des espaces publics et du cadre de vie (dégradations, dépôts sauvages, ambiance routière, insuffisance des commerces et services).**

En réponse à ces observations, le maître d'ouvrage indique avoir fait évoluer le projet afin de renforcer les mobilités actives et de sécuriser les déplacements. Il prévoit en particulier le réaménagement du carrefour de l'Europe, la création de pistes cyclables, l'élargissement des trottoirs, la réalisation de cheminements piétons ainsi que de nouvelles liaisons entre les quartiers existants, la future gare de la ligne 16 et le secteur « InnovVal ». L'étude d'impact présente de manière synthétique les suites données à la concertation.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- les risques sanitaires ;
- la qualité du cadre de vie ;
- les mobilités et déplacements ;
- la gestion des eaux ;
- la biodiversité et le paysage ;
- le climat.

2. L'évaluation environnementale

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

L'état initial de l'environnement est d'assez bonne qualité. Il est documenté, illustré de nombreuses cartes et accompagné pour chaque thématique d'un encadré qui facilite la compréhension des principaux éléments à retenir.

Concernant le périmètre retenu pour l'évaluation environnementale, il n'apparaît pas immédiatement lisible. Si l'étude d'impact porte sur la phase 1 de l'opération d'aménagement « Val Francilia », celle-ci comprend notamment un secteur « Abords Gare » constitué lui-même de parcelles de trois secteurs distincts du projet global. Bien qu'en cohérence avec le phasage de l'opération, ce choix complexifie néanmoins la compréhension du projet et la lecture de l'étude d'impact.

La collectivité, le maître d'ouvrage et l'aménageur ont présenté plusieurs projets à l'Autorité Environnementale depuis la première concertation en 2019, selon l'avancement des projets par îlot ou en avis de cadrage entre 2023 et 2025.

L'Autorité environnementale rappelle qu'un programme d'aménagement d'une telle ampleur dans un secteur aussi urbanisé de l'Île-de-France, avec tant des problématiques majeures de déplacements, de vie urbaine, de vie économique, ne saurait se contenter d'une approche aussi morcelée entre des projets d'importances très variées.

Si l'Autorité environnementale entend que de nombreux choix structurants ne soient pas définis à ce stade du programme d'aménagement, elle considère que le principal point de fragilité du dossier se situe dans un manque réel de vision urbaine, de cohérence et d'ambition environnementale tant pour dans la qualité de vie des habitants actuels que futurs, que pour la qualité d'usage par les acteurs économiques (entreprises et salariés). L'ampleur de la zone de projet global dépasse le périmètre choisi pour l'étude d'impact et déterminer les mesures qui en découlent, Il s'agit d'une zone urbaine particulièrement en pression sur le plan de l'environnement. La concertation conduite en 2019 et 2025 laisse apparaître de nombreuses préoccupations de la population qui gagneraient à être mieux intégrées notamment en termes de qualité du cadre de vie, de biodiversité ainsi que d'accès et d'usage des transports en commun.

Le dossier repose sur un nombre important d'hypothèses permettant d'appréhender les grandes orientations du projet mais qui limitent la précision de l'analyse de ses incidences.

Certes, l'étude d'impact présente un nombre important de mesures environnementales. Toutefois, plusieurs d'entre elles relèvent de thématiques proches ou se recoupent (par exemple sur la pollution des eaux : MR9,11,12,37,40) Au final, le nombre de mesures apparaît assez réduit. Une présentation davantage structurée et renforcée des mesures faciliterait la lecture par le public de la séquence « éviter, réduire et compenser » (ERC) élaborée par le pétitionnaire.

(1) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact et les mesures environnementales en précisant les choix d'aménagement retenus et en les inscrivant dans une ambition globale, une mise en perspective et une articulation avec l'ensemble de l'aménagement global, chaque projet ou phase de projet d'aménagement devant contribuer à améliorer l'environnement de la zone urbaine.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact comporte une partie dédiée à l'articulation du projet avec les principaux documents de planification et de programmation existants (EI, pièce 5, p.5-88). Elle examine notamment sa compatibilité avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie 2022-2027, le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (Sage) Croult-Enghien-Vieille Mer, le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Paris Terres d'Envol ainsi que les autres documents de planification applicables.

Sous forme de tableaux, le maître d'ouvrage présente leurs principales orientations et analyse la compatibilité du projet avec ses dernières. Il conviendrait de compléter cette analyse dans le cadre de l'ensemble de l'aménagement global de la zone urbaine considérée, au-delà du périmètre de la phase 1.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Pour chacun des secteurs constituant la phase 1 du projet, l'étude d'impact présente trois scénarios d'aménagement (EI, pièce 2, p.81 et suivantes). Les variantes sont décrites sous forme de tableaux comparatifs accompagnés de schémas permettant d'appréhender les principales évolutions du projet. Si les illustrations proposées pour les secteurs Mardelles-Gare et « InnovVal » facilitent la compréhension des choix retenus, celles relatives au secteur de la Fosse à la Barbière apparaissent plus sommaires et ne permettent pas de visualiser aussi clairement les évolutions de la programmation. Ces présentations gagneraient à intégrer de manière plus évidente les préoccupations des habitants exprimées très clairement dans la concertation de 2025, notamment.

Les solutions de substitution raisonnables sont ensuite présentées pour chacun des secteurs (EI, pièce 2, p. 92 et suivantes). Sur le secteur Fosse à la Barbière, le maître d'ouvrage justifie le repositionnement des logements

et des équipements en cœur d'îlot afin de limiter leur exposition aux nuisances générées par les infrastructures routières, notamment de l'autoroute A3. Rappelons que cette décision ne réduira pas, de manière significative, les pollutions atmosphériques et sonores de l'ensemble des axes entourant ce projet (A1, A3, A104). Sur le secteur Mardelles-Gare, les évolutions retenues visent principalement à renforcer la qualité des espaces publics par la création d'un parc entouré d'une programmation mixte.

La justification des choix retenus reste toutefois assez succincte, les inflexions en matière d'aménagement gagneraient à aller plus loin dans la prise en compte des préoccupations exprimées par la population, ainsi que les problématiques soulevées dans la concertation : déplacements, sécurité, propreté, cadre général de vie, îlots de chaleur. Les variantes sont essentiellement comparées au moyen de tableaux synthétiques et d'un argumentaire réduit, qui ne permettent pas d'avoir une vision d'ensemble des critères retenus, et encore moins de la manière dont l'ensemble des enjeux environnementaux a été pris en compte. À l'échelle de l'ensemble de l'opération « Val Francilia » (EI, pièce 2, p.98), le maître d'ouvrage justifie plusieurs choix stratégiques structurants en matière de trame verte, de préservation des arbres, de développement des mobilités actives et de réduction de la place de la voiture. Ces orientations sont présentées à un niveau assez général, voire limité. Elles gagneraient à être déclinées en mesures opérationnelles, même si le stade de définition précis du projet d'aménagement est encore limité.

(2) L'Autorité environnementale recommande de renforcer la justification des choix d'aménagement retenus, les développer, expliquer comment les résultats de la concertation sont pris en compte ainsi que détailler la manière dont l'ensemble des enjeux environnementaux ont été pris en compte dans les arbitrages réalisés.

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

3.1. Risques sanitaires

■ Qualité de l'air

L'état initial met en évidence une qualité de l'air dégradée sur le secteur de « Val Francilia » liée à la présence des autoroutes A1, A3 et A104 en bordure du secteur ainsi que de nombreux axes routiers au sein de celui-ci. Les concentrations en particules fines PM_{10} et $PM_{2,5}$ respectent les valeurs limites réglementaires mais dépassent celles recommandées de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Les concentrations en dioxyde d'azote (NO_2) dépassent quant à elles la valeur limite réglementaire à proximité immédiate des autoroutes A1 et A3 (EI, pièce 3, p.188-202). Une campagne de mesures réalisée en juin 2024 confirme cette situation. Les concentrations les plus élevées en NO_2 sont relevées à proximité des principaux axes routiers (jusqu'à 87, $5\mu g/m^3$).

Des modélisations ont été réalisées à l'horizon 2044 (ce qui reste l'horizon approximatif de fin de la phase 1) selon les scénarios « fil de l'eau » et « avec projet ». Elles concluent à une diminution générale des concentrations atmosphériques liées principalement au renouvellement progressif du parc automobile et à l'évolution de la pollution de fond. L'Autorité environnementale observe toutefois que les futurs habitants resteront exposés à une qualité de l'air très dégradée. Le projet ne contribue pas à la baisse des pollutions auxquelles sont exposés les habitants actuels et futurs. En effet, les concentrations en NO_2 et $PM_{2,5}$ auxquelles ils seront exposés à l'horizon 2044 restent supérieures aux recommandations de l'OMS, principalement en raison de la pollution existante liées aux très nombreuses infrastructures routières et autoroutières urbaines. Dans ce contexte, le pétitionnaire prévoit plusieurs mesures de réduction, notamment en faveur des mobilités actives (MR50), de la création de zones tampons végétalisées (MR51) et de la limitation des émissions en phase chantier (MR28). Si certaines mesures peuvent apparaître pertinentes, elles gagneraient toutes à être accompagnées d'objectifs ambitieux ou d'indicateurs permettant d'apprécier leur efficacité. Compte-tenu de l'ampleur de l'aménagement global projeté, il apparaît essentiel qu'un suivi de l'impact environnemental des mesures

retenues par des indicateurs démontrant la contribution générale du projet ou des projets d'aménagement à l'amélioration de la qualité de vie sur le territoire concerné.

(3) L'Autorité environnementale recommande de préciser les objectifs poursuivis par les mesures destinées à réduire les émissions de polluants atmosphériques, et de définir des indicateurs permettant d'en assurer le suivi et d'en évaluer l'efficacité en matière d'amélioration de la qualité de vie, au niveau du territoire.

L'Autorité environnementale rappelle par ailleurs qu'il existe des outils de modélisation urbaine permettant d'affiner l'analyse de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques à l'échelle d'un projet d'aménagement. Par exemple, la méthode « MODELAIRURBA » développée par l'EPT Plaine Commune³ permet d'intégrer la qualité de l'air dès la conception des projets urbains en évaluant l'influence des formes urbaines sur la dispersion des polluants et en identifiant les solutions d'aménagement les plus favorables à la réduction de l'exposition des futurs usagers. Dans le contexte du projet « Val Francilia », cette approche pourrait utilement être mobilisée lors de la conception des futurs lots en particulier à proximité des établissements accueillant des populations sensibles.

Ambiance sonore

A l'état initial, l'étude d'impact met en évidence un environnement sonore particulièrement marqué par des voies routières structurantes (A1, A13, A104 et plusieurs routes départementales) classées en catégories 1 et 3 au titre du classement sonore des infrastructures de transport terrestre (EI, pièce 3, p.203). Par ailleurs, la majeure partie de la Zac « InnovVal » est localisée en zones B, C et D⁴ du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Paris – Le Bourget.

Deux campagnes de mesures acoustiques, réalisées en 2024 puis en 2025, confirment cette situation. Les cartes stratégiques de bruit Bruitparif montrent également une exposition importante avec des niveaux compris majoritairement entre 60 et plus de 75 dB(A) Lden⁵ sur le secteur « InnovVal » et entre 55 et 75 dB(A) Lden sur le secteur « Abords Gare ». Des modélisations ont été réalisées à l'échelle de « Val Francilia » en situation actuelle et en situation projetée. L'Autorité environnementale signale que les cartographies des points de calcul en situation actuelle apparaissent peu lisibles sur le secteur « Abords Gare ». Le nombre important de points représentés à l'échelle de l'ensemble du secteur sud de « Val Francilia » rend difficile l'identification des secteurs les plus exposés au sein de la phase 1. Une présentation recentrée sur le périmètre étudié aurait facilité la compréhension des résultats et leur comparaison avec les modélisations en situation future.

D'après le pétitionnaire, les modélisations montrent que les futurs bâtiments implantés le long des infrastructures routières joueront un rôle d'écran acoustique pour les constructions situées en arrière, avec des diminutions pouvant atteindre 7,5 dB(A) (EI, pièce 4, p.275). Il est conclut que 97 % des façades des futurs bâtiments (hors activités et commerces) seront exposés à des niveaux inférieurs à 65 dB(A) Lden (EI, pièce 4, p. 265 à 278).

L'Autorité environnementale note que les secteurs accueillant les futurs logements et plusieurs équipements publics resteront pour partie implantés dans un environnement soumis à des niveaux sonores très élevés. Pour le bruit routier, l'OMS a établi les seuils de gêne sérieuse durant la journée à 53 dB(A) et à 45 dB(A) pour les bruits nocturnes. Dans ce contexte, la qualité de la conception urbaine (implantation des bâtiments, orientation des logements, organisation des espaces extérieurs, localisation des établissements sensibles) constitue un levier essentiel pour limiter l'exposition des futurs usagers aux nuisances sonores. Si le dossier présente

3 L'ADEME a publié en 2025 un [guide](#) présentant cette méthode, qui est répliquable.

4 Zone B : exposition forte au bruit des aéronefs (> Lden 62), zone C : exposition modérée au bruit des aéronefs (> Lden 57), zone D : exposition faible au bruit des aéronefs (> Lden 50) - https://entrevoisins.groupeadp.fr/wp-content/uploads/2022/02/carte_peb-lbg.pdf

5 Niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h) (+10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.

plusieurs principes de conception (MR46 et MR49), ceux-ci restent à ce stade encore généraux et devront être précisés. En phase chantier, les mesures proposées apparaissent globalement adaptées (charte chantier à faibles nuisances, monitoring acoustique, plan d'utilisation des engins bruyants, suivi des émergences sonores). L'Autorité environnementale rappelle toutefois que la première phase de l'opération est susceptible de s'étendre sur près de 17 ans, ce qui confère une importance particulière à la mise en œuvre effective de ces dispositifs, et appelle à la prudence face à la fiabilité des modélisations mathématiques, reposant sur des hypothèses qui évolueront nécessairement. Les mesures retenues doivent en tenir compte.

(4) L'Autorité environnementale recommande de préciser et renforcer les dispositions retenues afin de limiter l'exposition des futurs et actuels habitants aux nuisances sonores, en tendant vers les préconisations de l'Organisation mondiale de la Santé.

■ Pollutions des sols

Le secteur « Val Francilia » présente un passé industriel important qui est à l'origine d'enjeux significatifs en matière de pollution des sols. Plusieurs études historiques et investigations ont été réalisées entre 2013 et 2023, notamment sur le secteur « InnovVal » (ancien site PSA). Au sein du périmètre de la phase 1, 15 anciens sites industriels référencés dans l'ex-Basias, deux sites Basol et un secteur d'information sur les sols (SIS) sont recensés (EI, pièce 3, p. 240). Une étude historique et documentaire ainsi qu'une note complémentaire réalisée début 2026 (annexes 2 et 12) analysent les risques potentiels de pollution des sols et identifient les secteurs nécessitant des investigations complémentaires.

L'étude d'impact conclut à des niveaux de risque contrastés selon les secteurs. L'Autorité environnementale relève que cette analyse demeure essentiellement descriptive puisqu'elle se limite principalement à recenser les sites potentiellement pollués et les ICPE sans caractériser ni quantifier les pollutions et les risques sanitaires associés. Les schémas conceptuels présentés reposent sur des hypothèses générales d'usage qui devront être précisés par des mesures opérationnelles. Ainsi, la démonstration de la compatibilité des sols avec les usages projetés devra être démontrée. L'étude d'impact renvoie à des investigations complémentaires en phase chantier, à l'élaboration d'un plan de gestion ainsi qu'à la mise en œuvre de la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués (mesure MR30 ; EI, pièce 4, p. 154). L'Autorité environnementale considère que ces investigations doivent être réalisées en amont de tous travaux, et également d'un permis de construire ou d'aménager, afin de permettre la définition de mesures de gestion, le dimensionnement des terres à excaver en filière adaptée et la démonstration de la compatibilité sanitaire des futurs usages, notamment pour les établissements sensibles. En conséquence, les mesures de suivi proposées apparaissent elles aussi insuffisamment étayées. En l'absence de caractérisation précise des pollutions, elles ne comportent ni état initial quantifié, ni objectifs de dépollution, ni estimation des volumes de terres polluées susceptibles d'être excavés.

(5) L'Autorité environnementale recommande de réaliser, avant le démarrage des travaux, des investigations nécessaires à la caractérisation des pollutions des sols sur l'ensemble des secteurs de la phase 1, en particulier ceux destinés à accueillir des logements, des établissements sensibles et des espaces verts, afin de démontrer la compatibilité des sols avec les usages projetés, ainsi que de définir un plan d'implantation et de gestion opérationnel afin de garantir l'absence de tout risque sanitaire pour les futurs occupants et usagers.

3.2. Mobilités et déplacements

Le projet « Val Francilia » s'organise autour de la future gare Aulnay – Val Francilia de la ligne 16 du Grand Paris Express, qui constitue l'un de ses principaux éléments structurants. Le secteur « Abords Gare » est ainsi organisé autour de deux axes majeurs nord-sud et est-ouest convergeant vers la gare avec un objectif de développement des mobilités actives et des transports collectifs. Le projet prévoit notamment environ 10 kilomètres d'aménagements cyclables à l'échelle de « Val Francilia », ainsi que plusieurs dispositifs de stationnement vélos sur les différents secteurs de projet (EI, pièce 2, p.76).

L'étude de trafic développe un scénario « au fil de l'eau », un scénario « projet phase 1 » et un scénario « projet complet ». L'étude met en évidence un trafic estimé à 15 541 véhicules par jour en phase 1 et à 42 223 véhicules par jour à terme, liés à la fois aux nouveaux logements et aux nouvelles activités économiques prévues (annexe 5, p.5). Elle conclut que la reconfiguration du réseau viaire, la création de nouvelles connexions et le développement des transports collectifs ainsi que des mobilités actives permettront d'accompagner les trafics générés par le projet, tout en limitant les flux de transit au sein du quartier. Les incidences du projet sur les déplacements sont ainsi qualifiées de positives (EI, pièce 4, p.343). En l'état actuel des niveaux de pollutions observés, de la proximité des infrastructures autoroutières urbaines, des estimations d'une telle croissance de trafic routier urbain autour de la zone aménagée sont surprenantes en matière d'ambition de report modal, pour une commune et un territoire allant bénéficier de nouvelles connexions ferroviaires et souterraines, comme le métro 16. Des mesures sont attendues pour contribuer au report modal, à des déplacements doux et de transports en commun autour de la gare pour en inciter l'usage. La sécurité des habitants pour accéder aux gares et lieux de transports en commun semble également une demande forte des habitants.

(6) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude de trafic en analysant les conditions d'évolution vers un report modal, une meilleure accessibilité aux transports en commun, et notamment la gare de la ligne 16.

3.3. La gestion des eaux

■ Protection des eaux souterraines

L'analyse de l'état initial de l'étude d'impact met en évidence une forte sensibilité du secteur vis-à-vis de la ressource en eau. La nappe phréatique est située entre 2 et 3 mètres sous la surface du sol selon les données du plan local d'urbanisme d'Aulnay-sous-Bois datant de 2013 (EI, pièce 3, p. 38). Cette faible profondeur et la vulnérabilité des eaux souterraines qualifiée de forte à très forte sur une grande partie du périmètre (p.46) rend la nappe particulièrement sensible aux pollutions accidentelles, notamment en phase travaux. Elle constitue également un enjeu pour la réalisation des ouvrages enterrés prévus dans le cadre du projet (parkings, fondations, sous-sols), susceptibles de nécessiter des rabattements de nappe.

L'Autorité environnementale relève néanmoins qu'aucune étude du niveau des plus hautes eaux (NPHE) n'a été réalisée à ce stade. Le dossier ne permet donc pas de déterminer quels aménagements nécessiteront un rabattement de nappe, ni d'apprécier les incidences potentielles sur les eaux souterraines. Les mesures MA7, 8 et 9 correspondent essentiellement à la mise en œuvre d'obligations réglementaires applicables si un rabattement de nappe est finalement nécessaire.

■ Gestion des eaux pluviales

Le projet prévoit une réduction de 34 hectares de surfaces imperméabilisées à l'échelle de la phase 1 de l'opération (EI, pièce 4, p.212). Selon le maître d'ouvrage, cette évolution conduit à une diminution d'environ 26 % des volumes d'eau ruisselés, avec un coefficient moyen de ruissellement de 46 % (EI, pièce 4, p. 208). Le traitement des eaux pluviales présenté repose principalement sur des dispositifs d'infiltration et de filtration à la source (noues et fossés végétalisés), permettant la décantation, la filtration et la phytodégradation des polluants (mesures MR37 et MR40 ; EI, pièce 4, p. 199 et 211).

Le secteur « Abords Gare » est en grande partie situé dans le périmètre du plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrain. Le pétitionnaire prévoit plusieurs noues susceptibles de fonctionner par infiltration (EI, pièce 4, p. 52). Or les infiltrations concentrées sont susceptibles d'aggraver les phénomènes de dissolution du gypse, qui constituent un aléa identifié sur ce secteur. Le recours à l'infiltration des eaux pluviales mériterait ainsi d'être davantage étudié au regard de cet enjeu et comparé à d'autres techniques de gestion à la parcelle (par exemple des techniques fondées sur l'évapotranspiration).

(7) L'Autorité environnementale recommande de réexaminer les modalités de gestion des eaux pluviales sur le secteur « Abords Gare » au regard du risque de mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse

en justifiant le recours à l'infiltration des eaux pluviales ou, le cas échéant, en étudiant des solutions alternatives de gestion à la parcelle.

■ Qualité des eaux

Afin de rechercher la présence de substances per- et polyfluoroalkylées (PFAS), le maître d'ouvrage a réalisé des analyses portant à la fois sur vingt PFAS et sur le paramètre indiciaire des organofluorés adsorbables (AOF). Les résultats mettent en évidence des concentrations en AOF de 29 et 14 µg/L et des concentrations cumulées pour les vingt PFAS analysés de 0,239 et 0,41 µg/L pour les deux mesures effectuées (EI, pièce 3, p.68). Il n'existe toutefois pas de valeur limite réglementaire applicable aux AOF ou à la somme de ces vingt PFAS pour les rejets d'eaux pluviales dans le réseau départemental.

Les concentrations en AOF sont très supérieures à la somme des PFAS analysés, traduisant la présence d'une fraction importante de composés organofluorés non identifiés. Le dossier ne précise toutefois pas l'origine probable de ces composés, leur devenir dans le milieu, et les incidences environnementales susceptibles d'y être associées.

(8) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des organofluorés adsorbables (AOF) en précisant l'origine probable des composés détectés, leur devenir dans les milieux et les incidences environnementales susceptibles d'en résulter et le cas échéant les mesures à prendre.

3.4. Biodiversité et paysage

L'analyse de l'état initial met en évidence un territoire largement artificialisé, ce type de milieux représentant 78 % des habitats de la surface de l'aire d'étude contre 20 % d'habitats ouverts (EI, pièce 3, p.76). Le projet est situé à proximité immédiate du parc départemental du Sausset, dont tout ou une portion est classé en zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique (Znieff) de type I et II, mais également en espace naturel sensible et en zone Natura 2000. Les inventaires écologiques réalisés ont permis d'identifier 169 espèces végétales dont quatre patrimoniales, parmi lesquelles le Gailllet de Paris présente un enjeu fort et la Cynoglosse officielle présente un enjeu moyen. Les inventaires mettent par ailleurs en évidence la présence d'environ 2 200 individus de Renoncules à petites fleurs, dont près de 600 seront directement impactés par le projet.

Les inventaires écologiques apparaissent satisfaisant et la séquence éviter-réduire-compenser (ERC) est relativement développée. Celle-ci comprend quatorze mesures, dont onze en phase travaux et trois en phase exploitation. Parmi les principales mesures figurent notamment l'évitement des secteurs à enjeux écologiques, l'adaptation du calendrier des travaux, le déplacement de stations de Renoncules à petites fleurs, l'accompagnement écologique du chantier ainsi que la plantation d'une palette végétale adaptée. Le projet prévoit la création ou le renforcement d'environ 34 hectares d'espaces verts, la plantation de près de 21 000 arbres (1 arbre pour 16 m² urbanisés) sur le secteur « InnovVal » et la création d'un important réseau de noues végétalisées. Au regard de ces mesures, le maître d'ouvrage conclut à des impacts résiduels globalement faibles à négligeables, ne justifiant pas de mesures compensatoires.

Selon le pétitionnaire, la démarche ERC conduit à limiter la perte d'habitats à 11,8 hectares (118 000 m² à mettre en comparaison avec les 196 000 m² de constructions détruites), principalement des friches, des ourlets nitrophiles et des haies, après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction (EI, pièce 4, p.91). En parallèle, le projet prévoit la création ou le renforcement de 34 hectares d'espaces verts (EI, pièce 4, p.91). Pour l'Autorité environnementale, si cette ambition peut apparaître favorable au développement de la biodiversité en milieu urbain, la destruction d'habitats reste importante au regard du projet global de 339 hectares. En ce sens, le projet gagnerait à expliciter les gains écologiques attendus au regard des habitats et des fonctionnalités écologiques recréés et accroître les compensations afin de limiter plus largement la destruction d'habitats et de développer la biodiversité, l'environnement, la végétalisation et l'amélioration générale de la qualité de vie des habitants

(9) L'Autorité environnementale recommande de préciser les gains écologiques attendus des mesures de renaturation et de création de milieu en termes de fonctionnalités écologiques, d'habitats recréés et de bénéfices attendus pour les espèces ciblées, ainsi que des modalités de suivis opérationnelles permettant d'en évaluer l'efficacité.

Concernant le paysage, le pétitionnaire prévoit naturellement une requalification importante des espaces publics : renforcement de la trame végétale, création de nouveaux espaces publics plantés et développement des mobilités actives afin d'améliorer la qualité paysagère d'un secteur aujourd'hui largement marqué par les infrastructures routières, les activités économiques et les friches industrielles. L'étude d'impact conclut à un effet fortement positif sur le paysage. L'Autorité environnementale note toutefois que plusieurs principes paysagers demeurent présentés à des niveaux conceptuels. Les notions de « trame paysagère renforcée », de « centralités paysagères » ou encore de « paysage de lanières » mériteraient d'être d'avantage explicitées, notamment illustrées et modélisées, afin de mieux apprécier leur traduction opérationnelle ainsi que les incidences paysagères du projet. De même, le dossier gagnerait à développer l'ambition d'aménagement, les engagements pris sur l'ensemble de l'opération et du projet, préciser la qualité des futurs espaces publics, leurs relations avec les quartiers environnants, les villes autour, ainsi que leur articulation avec les objectifs de biodiversité, au-delà des seuls objectifs de végétalisation qui sont importants et peuvent être accrus encore.

(10) L'Autorité environnementale recommande de préciser les principes paysagers retenus, notamment à l'aide d'illustrations et de modélisations, en explicitant leur traduction opérationnelle à travers les futurs espaces publics, les continuités paysagères et les relations avec les quartiers environnants, ainsi que leur contribution aux objectifs d'amélioration de la qualité du cadre de vie et de la biodiversité.

3.5. Bilan carbone du projet et climat

■ Énergies renouvelables

Une estimation des consommations énergétiques de la phase 1 de l'opération a été réalisée : les besoins sont évalués à 39 400 MWh/an, dont 58 % pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire, 36 % pour l'électricité spécifique et 6 % pour le rafraîchissement (EI, pièce 4, p. 321). Le pétitionnaire prévoit d'alimenter l'ensemble de la phase 1 par un futur réseau de chaleur reposant principalement sur la géothermie du Dogger, complété par la récupération de chaleur fatale du futur data center Data Hills (EI, pièce 3, p. 258 et pièce 4, p. 156). Le réseau actuellement en cours de déploiement constitue un levier majeur de décarbonation de l'énergie consommée.

Il est estimé dans une étude du potentiel photovoltaïque qu'environ 234 000 m² de toitures pourraient accueillir des panneaux solaires, représentant une puissance installée de 14 MWc pour une production annuelle estimée à 15 400 MWh (EI, pièce 3, p.258), soit près de 40 % des besoins énergétiques annuels estimés du projet en phase 1. Deux scénarios d'équipement sont étudiés dont un scénario optimisé et privilégié à ce stade, mais encore non arrêté (EI, pièce 4, p. 325). Il est par ailleurs prévu de développer des boucles d'autoconsommation collective (mesure MA28), avec un objectif de taux d'autoconsommation compris entre 70 et 80 %, afin d'optimiser la valorisation de l'électricité produite localement (EI, pièce 4, p.330). La stratégie énergétique présentée apparaît cohérente avec les ambitions du projet.

Cependant, plusieurs des composantes structurantes du projet restent à ce stades fondées sur des hypothèses ou des projets en cours de définition (dimensionnement définitif du réseau de chaleur, taux d'énergies renouvelables, besoins réels des futurs activités économiques, etc.). Ces éléments devront être précisés afin de confirmer la capacité du projet à atteindre les objectifs énergétiques annoncés.

■ L'effet d'îlot de chaleur urbain

Concernant l'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU), le pétitionnaire s'appuie sur une étude réalisée par Météo-France en 2025 à l'échelle du territoire de l'EPT Paris Terres d'Envol sur le secteur « Val Francilia ». L'augmentation des températures observée est comprise entre 1 et 4°C, avec une sensibilité plus marquée sur le secteur « Abords Gare » que sur le secteur « InnovVal » (EI, pièce 3, p.23). Le maître d'ouvrage identifie cet enjeu

comme important, compte tenu du site marqué par une forte minéralisation et une imperméabilisation significative des sols (EI, pièce 4, p.184). Plusieurs principes d'aménagement permettant de limiter les effets d'ICU sont définis : renforcement de la végétalisation, désimperméabilisation des sols, création d'espaces publics plantés, gestion des eaux pluviales par des noues, et prise en compte du confort d'été dans la conception des bâtiments (EI, pièce 2, p. 64 et pièce 4, p.184).

Il est indiqué dans l'étude d'impact que ces aménagements contribueront à diminuer localement la température ambiante et à améliorer le confort des usagers en période estivale (EI, pièce 2, p.64). Il est également précisé que l'organisation des formes urbaines et des espaces publics favorisera la circulation de l'air et limitera les phénomènes de surchauffe (pièce 4, p.184).

L'Autorité environnementale relève néanmoins que ces affirmations ne sont pas démontrées à ce stade des études. Le dossier indique que des analyses détaillées relatives aux effets d'îlot de chaleur urbain seront réalisées ultérieurement, lors de la conception opérationnelle du projet. L'évaluation des effets d'ICU présentée dans l'étude d'impact repose sur une modélisation d'un secteur très restreint situé au sud-est d'« InnovVal » (EI, pièce 4, p. 185). Aucune analyse n'est présentée sur le secteur « Abords Gare », alors que celui-ci est identifié comme le plus sensible à l'effet d'ICU et qu'il concentrera l'ensemble des futurs logements, équipements et espaces publics de la phase 1. Une analyse plus fine de l'état initial sur ce secteur apparaît nécessaire pour identifier les zones les plus sensibles, caractériser les incidences du projet et définir des mesures d'évitement et de réduction adaptées.

(11) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse plus fine de l'effet d'îlot de chaleur urbain sur le secteur « Abords Gare » afin de mieux le caractériser à l'état initial, d'identifier les zones les plus exposées, de réaliser des modélisations intégrant les principales caractéristiques des formes urbaines projetées (implantation et hauteur des bâtiments, espaces publics, voiries, végétalisations, etc.) et de démontrer l'efficacité des mesures retenues pour améliorer le confort thermiques des futurs usagers.

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 29/07/2026

Siégeaient :

Florence BRILLAUD-CLAVERANNE, Guillaume CHOISY, *président*, Stéphan COMBES,
Philippe GRALL, Antoine GREZAUD, Clara HERER, Jacques REGAD

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact et les mesures environnementales en précisant les choix d'aménagement retenus et en les inscrivant dans une ambition globale, une mise en perspective et une articulation avec l'ensemble de l'aménagement global, chaque projet ou phase de projet d'aménagement devant contribuer à améliorer l'environnement de la zone urbaine.....11
- (2) L'Autorité environnementale recommande de renforcer la justification des choix d'aménagement retenus, les développer, expliquer comment les résultats de la concertation sont pris en compte ainsi que détailler la manière dont l'ensemble des enjeux environnementaux ont été pris en compte dans les arbitrages réalisés.....12
- (3) L'Autorité environnementale recommande de préciser les objectifs poursuivis par les mesures destinées à réduire les émissions de polluants atmosphériques, et de définir des indicateurs permettant d'en assurer le suivi et d'en évaluer l'efficacité en matière d'amélioration de la qualité de vie, au niveau du territoire.....13
- (4) L'Autorité environnementale recommande de préciser et renforcer les dispositions retenues afin de limiter l'exposition des futurs et actuels habitants aux nuisances sonores, en tendant vers les préconisations de l'Organisation mondiale de la Santé.....14
- (5) L'Autorité environnementale recommande de réaliser, avant le démarrage des travaux, des investigations nécessaires à la caractérisation des pollutions des sols sur l'ensemble des secteurs de la phase 1, en particulier ceux destinés à accueillir des logements, des établissements sensibles et des espaces verts, afin de démontrer la compatibilité des sols avec les usages projetés, ainsi que de définir un plan d'implantation et de gestion opérationnel afin de garantir l'absence de tout risque sanitaire pour les futurs occupants et usagers.....14
- (6) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude de trafic en analysant les conditions d'évolution vers un report modal, une meilleure accessibilité aux transports en commun, et notamment la gare de la ligne 16.....15
- (7) L'Autorité environnementale recommande de réexaminer les modalités de gestion des eaux pluviales sur le secteur « Abords Gare » au regard du risque de mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse en justifiant le recours à l'infiltration des eaux pluviales ou, le cas échéant, en étudiant des solutions alternatives de gestion à la parcelle.15
- (8) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des organofluorés absorbables (AOF) en précisant l'origine probable des composés détectés, leur devenir dans les milieux et les incidences environnementales susceptibles d'en résulter et le cas échéant les mesures à prendre..... 16

- (9) L'Autorité environnementale recommande de préciser les gains écologiques attendus des mesures de renaturation et de création de milieu en termes de fonctionnalités écologiques, d'habitats recréés et de bénéfices attendus pour les espèces ciblées, ainsi que des modalités de suivis opérationnelles permettant d'en évaluer l'efficacité.....17
- (10) L'Autorité environnementale recommande de préciser les principes paysagers retenus, notamment à l'aide d'illustrations et de modélisations, en explicitant leur traduction opérationnelle à travers les futurs espaces publics, les continuités paysagères et les relations avec les quartiers environnants, ainsi que leur contribution aux objectifs d'amélioration de la qualité du cadre de vie et de la biodiversité.....17
- (11) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse plus fine de l'effet d'îlot de chaleur urbain sur le secteur « Abords Gare » afin de mieux le caractériser à l'état initial, d'identifier les zones les plus exposées, de réaliser des modélisations intégrant les principales caractéristiques des formes urbaines projetées (implantation et hauteur des bâtiments, espaces publics, voiries, végétalisations, etc.) et de démontrer l'efficacité des mesures retenues pour améliorer le confort thermiques des futurs usagers..... 18