



**PREFECTURE
DU VAL-D'OISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS
N°2026-074

PUBLIÉ LE 23 AVRIL 2026

Sommaire

.Préfecture du Val-d'Oise / Direction de la citoyenneté et de la légalité

95-2026-04-23-00001 - Arrêté n° 12/26-UER/P/CD du 23 avril 2026 réglementant temporairement la circulation concernant la route nationale 184 du PR 11+500 au PR 01+800 dans le sens extérieur (Beauvais-Versailles) (4 pages)

Page 3

Direction départementale des finances publiques /

95-2026-04-21-00007 - DDFIP _Arrêté n°2026-35 Délégation de signature Service Des Impôts Fonciers de Cergy (2 pages)

Page 7

Direction départementale des territoires / Service urbanisme et aménagement durable

95-2026-04-21-00008 - Arrêté n°2026-18602?? déclarant d'utilité publique, au profit de l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF), le projet d'aménagement du quartier Gare à Goussainville (55 pages)

Page 9



**PRÉFET
DU VAL-D'OISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

*Direction de la citoyenneté
et de légalité*

**ARRÊTÉ N° 12/26-UER/P/CD
RÉGLEMENTANT TEMPORAIREMENT LA CIRCULATION
CONCERNANT LA ROUTE NATIONALE 184
DU PR 11+500 AU PR 01+800
DANS LE SENS EXTÉRIEUR (BEAUVAIS-VERSAILLES)**

Le préfet du Val-d'Oise
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre national du Mérite

VU le code de la route,

VU le code de la voirie routière,

VU le code général des collectivités territoriales,

VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière,

VU le décret du 9 mars 2022 portant nomination de M. Philippe COURT en qualité de préfet du Val-d'Oise,

VU l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes,

VU l'arrêté préfectoral n° 26-028 du 20 mars 2026 modifiant l'arrêté n° 26-028 du 5 mars 2026 donnant délégation de signature à Mme Stéphanie DECROZANT-BIZETTE, directrice de la citoyenneté et de la légalité de la préfecture du Val-d'Oise,

VU l'avis émis par la Présidente du Conseil Départemental du Val d'Oise du 20-04-2026,

VU l'avis émis par la DiRIF du 20-04-2026,

VU l'avis émis par le Commandant de la Compagnie Autoroutière Nord Île-de-France du 15-04-2026,

CONSIDÉRANT que les travaux de réfection de chaussée, de réparations des dispositifs de retenue, d'entretien de l'assainissement, des espaces verts, de signalisation horizontale et de signalisation verticale nécessitent des restrictions temporaires de circulation entraînant des déviations en et hors agglomération.

CONSIDÉRANT qu'il convient de prendre des mesures pour faciliter l'exécution des travaux et assurer la sécurité des ouvriers du chantier et des usagers utilisant les voies publiques,

Sur proposition de la directrice régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île de France

A R R E T E

ARTICLE 1 - Afin de réaliser les travaux d'entretien, la section courante de la route nationale 184 du PR 11+500 au PR 01+800 dans le sens extérieur (Beauvais-Versailles) sera fermée à la circulation **trois (3) nuits entre 22h00 et 5h00 dans la période du 04/05/26 au 07/05/2026.**

La fermeture de la section courante entraîne des déviations :

Pour les usagers venant de Beauvais se rendant à Versailles, une déviation sera mise en place et empruntera l'itinéraire suivant :

Prendre la sortie D44 puis l'accès D44, continuer sur la voie de droite de la N184 extérieur puis l'A115 en direction de Paris et sortir au diffuseur n°5.
Continuer sur la D409 puis la D191 en direction de Pierrelaye.
Poursuivre sur la D411 jusqu'au carrefour giratoire situé au croisement avec la D14.
Au giratoire, emprunter la première sortie sur la D14 et suivre la direction A15.
Prendre l'A15 en direction de Cergy et sortir au diffuseur n°9.
Poursuivre le boulevard du port en direction de Cergy puis au giratoire suivant le boulevard de l'Oise en direction d'Éragny-sur-Oise.
Poursuivre sur le boulevard Charles de Gaulle jusqu'à l'intersection avec la N184.

ARTICLE 2 - Fermetures de bretelles sur la N184, l'A115 et l'A15.

Ces bretelles seront fermées à la circulation **la nuit entre 21h00 et 05h00 dans la même période que l'article n° 1 :**

Bretelle d'accès depuis Méry-sur-Oise vers N184 extérieure

Une déviation de circulation sera mise en place et empruntera l'itinéraire suivant :
Poursuivre sur la D928 en direction de Frépillon, emprunter la N184 intérieure et sortir au diffuseur suivant D44 Forêt de Montmorency. Prendre ensuite la N184 extérieure en direction de Cergy-Pontoise et suivre l'itinéraire de déviation principal.

Bretelle échangeur A115 sens Paris-Provence vers N184 extérieure

Une déviation de circulation sera mise en place et empruntera l'itinéraire suivant :
Poursuivre sur l'A115 puis la N184 direction Beauvais, faire demi-tour au prochain diffuseur D44 Forêt de Montmorency. Prendre ensuite la N184 extérieure en direction de Cergy-Pontoise et suivre l'itinéraire de déviation principal.

Bretelle d'accès du diffuseur "Fond de Vaux" vers N184 extérieure

Une déviation de circulation sera mise en place et empruntera l'itinéraire suivant :
Prendre la N184 en direction de Beauvais puis l'A115 en direction de Paris.
Suivre l'itinéraire de déviation principal.

Bretelle d'accès du diffuseur du "Gros Chevaux" vers N184 extérieure

Une déviation de circulation sera mise en place et empruntera l'itinéraire suivant :
Faire demi-tour sur l'avenue des Gros chevaux. Au giratoire, prendre la première sortie sur la D922 en direction de l'A15.
Au giratoire suivant, prendre la première sortie sur l'avenue du Fond de Vaux.

Au deuxième feu de signalisation, prendre la N184 en direction de Beauvais et suivre l'itinéraire de déviation principal.

Bretelle d'accès du diffuseur du "Vert Galant" vers N184 extérieure

Une déviation de circulation sera mise en place et empruntera l'itinéraire suivant :
Faire demi-tour au giratoire. Continuer sur l'avenue du Vert-Galant.

Au giratoire suivant, prendre la première sortie sur la D922 en direction de Méry-sur-Oise.

Au deuxième giratoire, prendre la première sortie et continuer sur l'avenue du Fond de Vaux.

Au deuxième feu de signalisation, prendre la N184 en direction de Beauvais et suivre l'itinéraire de déviation principal.

Bretelle d'accès du diffuseur "Marcel Dassault" vers N184 extérieure

Une déviation de circulation sera mise en place et empruntera l'itinéraire suivant :
Prendre la N184 en direction de Beauvais puis l'A115 en direction de Paris et suivre l'itinéraire de déviation principal.

Bretelle d'accès du diffuseur "D14" vers N184 extérieure

Une déviation de circulation sera mise en place et empruntera l'itinéraire suivant :
Prendre la N184 en direction de Beauvais puis l'A115 en direction de Paris et suivre l'itinéraire de déviation principal.

Bretelle d'accès du diffuseur du "Parc" vers N184 extérieure

Une déviation de circulation sera mise en place et empruntera l'itinéraire suivant :

Au giratoire, faire demi-tour sur la chaussée Jules César. Au bout de la route, prendre à droite la rue du Parc. Au carrefour giratoire, prendre la troisième sortie et continuer sur la D14 en direction de Pontoise.

Au carrefour suivant, prendre à gauche la D984 jusqu'au rond-point, prendre l'A15 en direction de Cergy et sortir au diffuseur n°9.

Poursuivre sur le boulevard du port en direction de Cergy puis au giratoire suivant le Boulevard de l'Oise en direction d'Éragny-sur-Oise.

Poursuivre sur le boulevard Charles de Gaulle jusqu'à l'intersection avec la N184.

Bretelle échangeur A15 sens Paris-Provence vers N184 extérieure

Une déviation de circulation sera mise en place et empruntera l'itinéraire suivant :
Poursuivre sur la A15 et sortir au diffuseur n°9.

Poursuivre sur le boulevard du port en direction de Cergy puis au giratoire suivant le Boulevard de l'Oise en direction d'Éragny-sur-Oise.

Poursuivre sur le boulevard Charles de Gaulle jusqu'à l'intersection avec la N184.

Bretelle échangeur A15 sens Province-Paris vers N184 extérieure

Une déviation de circulation sera mise en place et empruntera l'itinéraire suivant :

Poursuivre sur la A15 et sortir au diffuseur n°5.1.

Prendre l'A15 en direction de Cergy et sortir au diffuseur n°9.

Poursuivre sur le boulevard du port en direction de Cergy puis au giratoire suivant le Boulevard de l'Oise en direction d'Éragny-sur-Oise.

Poursuivre sur le boulevard Charles de Gaulle jusqu'à l'intersection avec la N184.

Bretelle d'accès du diffuseur « Art de vivre » vers N184 extérieure :

Une déviation de circulation sera mise en place et empruntera l'itinéraire suivant :

Au giratoire, prendre la direction de la rue des érables. Au carrefour à feux, prendre le boulevard Charles de Gaulle puis la N184.

ARTICLE 3 - Les mesures d'exploitation et de la signalisation de chantier seront conformes aux dispositions interministérielles de la signalisation routière et de ses textes modificatifs « le Livre I – Huitième Partie – Signalisation temporaire ». Les dispositifs des mesures d'exploitation seront mis en place par la DiRIF, AGER Nord, Unité d'exploitation de la Route d'Éragny-sur-Oise.

ARTICLE 4 - Les dispositions du présent arrêté seront portées à la connaissance des usagers, par des panneaux de signalisation réglementaires qui seront mis en place selon les modalités de l'article 3. Cette signalisation sera conforme aux dispositions alors en vigueur, et qui actuellement sont celles édictées par l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié par les textes subséquents et par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, Livre I – Huitième Partie, approuvée par l'arrêté du 6 novembre 1992.

ARTICLE 5 - La secrétaire générale de la préfecture, le commandant de la Compagnie Autoroutière Nord Île-de-France, le directeur interdépartemental de la police nationale, le directeur des routes Île-de-France, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera affiché à l'U.E.R. d'Éragny-sur-Oise, 1 rue Léo Lagrange à Éragny-sur-Oise et publié au recueil des actes administratifs de l'État dans le Val-d'Oise.

Fait à Cergy, le **23 AVR. 2026**

Le préfet,
Pour le préfet,

La directrice,


Stéphanie DECROZANT-BIZETTE

Arrêté n°2026 – 35 portant délégation de signature

La responsable du **Service Des Impôts Fonciers de Cergy**

Vu le code général des impôts, et notamment l'article 408 de son annexe II et les articles 212 à 217 de son annexe IV ;

Vu le livre des procédures fiscales, et notamment les articles L. 247 et R* 247-4 et suivants ;

Vu le décret n° 2008-310 du 3 avril 2008 modifié portant diverses dispositions relatives à la direction générale des finances publiques ;

Vu le décret n° 2009-707 du 16 juin 2009 modifié relatif aux services déconcentrés de la direction générale des finances publiques ;

ARRÊTE

Article 1er

Délégation de signature est donnée à l'effet de signer :

1°) en matière de contentieux fiscal d'assiette, les décisions d'admission totale, d'admission partielle ou de rejet, de dégrèvement ou restitution d'office et, en matière de gracieux fiscal, les décisions portant remise, modération ou rejet aux agents désignés et dans les limites précisées dans le tableau ci-dessous :

Nom et prénom des agents		Grade	Limite des décisions	
			Contentieux	Gracieux
GIRARD	Aurélie	Agent	5 000 €	Pas de délégation
BOUALAOUI	Karima	Agent	5 000 €	Pas de délégation
BOUROTTE	Jérémy	Agent	5 000 €	Pas de délégation
LE DEVIC	Nathalie	Agent	5 000 €	Pas de délégation
LUCAS	Stéphane	Agent	5 000 €	Pas de délégation
MARSAN	Antonine	Agent	5 000 €	Pas de délégation
MILLE	Sandrine	Agent	5 000 €	Pas de délégation
NABI	Rachida	Agent	5 000 €	Pas de délégation
PREIRA	Erika	Agent	5 000 €	Pas de délégation
RAVONJISOA	Michel	Agent	5 000 €	Pas de délégation
SOLTANI	Nadia	Agent	5 000 €	Pas de délégation
SOURTY	Muriel	Agent	5 000 €	Pas de délégation
TUDELA	Véronique	Agent	5 000 €	Pas de délégation
VERGER	Hélène	Agent	5 000 €	Pas de délégation
VIEL	Laura	Agent	5 000 €	Pas de délégation
VOIROL	Emilie	Agent	5 000 €	Pas de délégation

Nom et prénom des agents		Grade	Limite des décisions	
			Contentieux	Gracieux
BORDEAU	Clément	Inspecteur	50 000 €	50 000 €
THIRION	Dominique	Inspecteur	50 000 €	50 000 €
MAUGEAIS	Theo	Inspecteur	50 000 €	50 000 €
BOUABDALLAH	Mahajid	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
CHICOT	Céline	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
CORET	Fabrice	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
DETCHEVERRY	Mylène	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
FAGNOL	Sophie	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
FRANCOIS	Edward	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
GONTIER	Marie Laure	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
GUINOISEAU	Philippe	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
KOPERSKI	Séverine	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
HENNEBICQUE	Audrey	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
LASSERRE	Astrid	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
LE BOULAIRE	Brigitte	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
MARKA	Charlaine	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
MIGNON	Nathalie	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
MIRAS	Géraldine	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
PASSE	Patrick	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
PHALAT	Sareth	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
PIERENS	Celine	Contrôleur	30 000 €	30 000 €
PONS	Alain	Contrôleur	30 000 €	30 000 €

2°) sans limitation de montant, les documents nécessaires à l'exécution comptable des décisions contentieuses et gracieuses ainsi que les décisions prises sur les demandes de dégrèvement de taxe foncière pour pertes de récoltes, aux agents des finances publiques désignés ci-après :

Nom et prénom des agents		Grade
BORDEAU	Clément	Inspecteur
THIRION	Dominique	Inspecteur
MAUGEAIS	Théo	Inspecteur

Article 2

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur à compter du 2 mai 2026 et celles de l'arrêté n°2025-30 du 25 juillet 2025 portant délégation de signature sont abrogées, à la même date.

Article 3

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratif du département du Val-d'Oise.

Fait à Cergy, le 21 avril 2026
La responsable du service des impôts fonciers,

Mme Béatrice CARON

Arrêté n°2026-18602

déclarant d'utilité publique, au profit de l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF), le projet d'aménagement du quartier Gare à Goussainville

Le préfet du Val-d'Oise
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre national du Mérite

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;

Vu le décret n°2010-687 du 24 juin 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'État dans la région et les départements d'Île-de-France ;

Vu le décret du Président de la République du 09 mars 2022 nommant M. Philippe COURT en qualité de préfet du Val-d'Oise (hors classe) ;

Vu le décret du Président de la République du 06 mars 2025 nommant Mme Hélène GIRARDOT, en qualité de secrétaire générale de la préfecture du Val-d'Oise, sous-préfète de l'arrondissement de Pontoise ;

Vu l'arrêté préfectoral n°25-043 du 16 juin 2025 modifiant l'arrêté préfectoral n°25-011 du 28 mars 2025 donnant délégation de signature à Mme Hélène GIRARDOT, secrétaire générale de la préfecture du Val-d'Oise, sous-préfète de l'arrondissement de Pontoise ;

Vu l'arrêté du Premier ministre du 10 avril 2024 portant nomination de M. Nicolas FONTAINE, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, en qualité de directeur départemental des territoires du Val-d'Oise à compter du 15 avril 2024, pour une durée de quatre ans ;

Vu l'arrêté préfectoral n°26-011 du 27 janvier 2026 donnant délégation de signature à M. Nicolas FONTAINE, directeur départemental des territoires du Val-d'Oise ;

Vu l'arrêté préfectoral n°18631 en date du 3 février 2026 donnant subdélégation de signature aux collaborateurs de M. Nicolas FONTAINE, directeur départemental des territoires du Val-d'Oise ;

Vu la convention de veille foncière signée le 10 janvier 2011 entre l'Établissement public foncier du Val-d'Oise et la commune de Goussainville ;

Vu la convention d'intervention foncière entre l'Établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF), l'agglomération Roissy Pays-de-France et la commune de Goussainville signée le 10 juillet 2018 ;

Vu la nouvelle convention d'intervention foncière entre l'EPFIF, l'agglomération Roissy Pays de France et la commune de Goussainville, signée le 2 janvier 2025 et son article 10 précisant que l'EPFIF sera bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique ;

Vu la délibération du conseil municipal de Goussainville n° 2018-DCM-90A du 26 septembre 2018, par laquelle la commune a confirmé l'instauration d'un périmètre d'étude du projet de requalification du quartier de la gare ;

Vu la délibération du conseil municipal de Goussainville n°2018-DCM-61A en date du 27 juin 2018, par laquelle la commune a approuvé le Plan Local d'Urbanisme de la commune et notamment l'orientation d'aménagement et de programme n°1 « Quartier de la Gare » définissant les orientations urbaines poursuivies pour ce secteur ;

Vu la convention-cadre entre l'agglomération de Roissy Pays-de-France et la commune de Goussainville signée le 5 juillet 2021 actant la double maîtrise d'ouvrage des collectivités pour le projet de requalification du quartier de la gare de Goussainville ;

Vu la délibération du conseil communautaire de l'agglomération Roissy Pays-de-France n°DB22.062 du 17 mars 2022, par laquelle la Communauté d'Agglomération Roissy Pays-de-France a approuvé le bilan de la concertation préalable du projet ;

Vu la délibération du conseil municipal de Goussainville n°2022-DCM-038A du 23 mars 2022, par laquelle la commune a approuvé le bilan de la concertation préalable du projet ;

Vu l'étude d'impact, déposée le 16 avril 2024 ;

Vu l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) n°MRAe APJIF-2024-045, en date du 07 août 2024 sur l'étude d'impact environnemental du projet, prévu par l'article R.122-7 du code de l'environnement ;

Vu le mémoire en réponse des responsables du projet en date du 04 octobre 2024 (commune de Goussainville et Communauté d'agglomération Roissy Pays-de-France) faisant suite aux recommandations de la MRAe ;

Vu le rapport du Commissaire Enquêteur et son avis favorable à la déclaration de projet du quartier de la gare de Goussainville en date du 9 décembre 2024 ;

Vu la délibération n° DEL2025-013A du 29 janvier 2025 par laquelle le conseil municipal de Goussainville a déclaré d'intérêt général l'opération du quartier de la gare de Goussainville et a approuvé la déclaration de projet de l'opération de ladite opération ;

Vu la délibération n°DB25.046 du 20 mars 2025 par laquelle le conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France a déclaré d'intérêt général l'opération du quartier de la gare de Goussainville et a approuvé la déclaration de projet de l'opération de ladite opération ;

Vu la délibération n°DB25.066 en date du 10 avril 2025, par laquelle le conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays-de-France a approuvé le lancement de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique sur le Quartier Gare de Goussainville et a autorisé la saisine du Préfet du Val-d'Oise pour engager une enquête conjointe (enquête préalable à la

Arrêté n°2026-18602
déclarant d'utilité publique, au profit de l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF), le projet d'aménagement du quartier Gare à Goussainville

déclaration d'utilité publique et enquête parcellaire) en vue d'obtenir les arrêtés de déclaration d'utilité publique et de cessibilité ;

Vu la délibération n°DEL2025-053A en date du 30 avril 2025, par laquelle le conseil municipal de la commune de Goussainville a approuvé le lancement de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique sur le Quartier Gare de Goussainville et a autorisé la saisine du Préfet du Val-d'Oise pour engager une enquête conjointe (enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et enquête parcellaire) en vue d'obtenir les arrêtés de déclaration d'utilité publique et de cessibilité ;

Vu le courrier co-signé par la commune de Goussainville et la communauté d'agglomération Roissy Pays-de-France en date du 05 mai 2025 sollicitant auprès du préfet du Val-d'Oise, l'ouverture d'une procédure de déclaration d'utilité publique et la détermination des parcelles nécessaires au projet de requalification du quartier de la gare de Goussainville ;

Vu les dossiers conjoints d'enquête préalable à la DUP et d'enquête parcellaire composés conformément aux dispositions de l'article R. 123-8 du code de l'environnement ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2025-18438 du 1^{er} septembre 2025 et l'arrêté n°2025-18493 du 15 octobre 2025, prescrivant, au profit l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF), l'ouverture d'une enquête publique et d'une enquête parcellaire conjointes préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP), du projet d'aménagement du quartier Gare à Goussainville ;

Vu l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et l'enquête parcellaire conjointes du projet précité qui se sont déroulées du mardi 23 septembre au vendredi 07 novembre 2025 ;

Vu les insertions dans la presse (Le Parisien 95 et La Gazette), respectivement le 03 septembre 2025 pour la première parution, le 24 septembre 2025 et le 22 octobre 2025 pour les rappels ;

Vu les notifications individuelles parvenues à leurs destinataires au moins 15 jours avant la fin de l'enquête parcellaire, conformément à l'article R. 131-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu les certificats d'affichage de l'avis d'enquête sur les panneaux administratifs de la commune de Goussainville, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celles-ci, certifiés par le maire de Goussainville en date du 04 décembre 2025 ;

Vu le constat d'affichage de l'avis d'enquête sur le panneau administratif de communauté d'agglomération Roissy Pays de France, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celles-ci en date du 23 octobre 2025 ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur en date du 7 décembre 2025, par lesquels celui-ci émet un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du quartier Gare à Goussainville ;

Vu la délibération n°DEL2026-029A du 04 février 2026, par laquelle la commune de Goussainville a approuvé la déclaration de projet portant sur le projet du quartier de la gare de Goussainville ;

Vu la délibération n°DB26-026 du 12 février 2026, par laquelle le conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France a approuvé la déclaration de projet du quartier de la gare de Goussainville ;

CONSIDÉRANT que le projet consistant en l'aménagement du quartier de la gare à Goussainville permet de répondre aux objectifs suivants :

- Rendre lisibles les flux et favoriser l'intermodalité et les mobilités douces ;

Arrêté n°2026-18602

déclarant d'utilité publique, au profit de l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF), le projet d'aménagement du quartier Gare à Goussainville

- Appréhender et répondre aux enjeux de stationnement anarchique ;
- Favoriser l'articulation entre Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et le futur BHNS (av. Sarrault) ;
- Créer un quartier mixte (activités, commerces, logements) ;
- Renforcer l'attractivité de la ville ;
- Mettre en œuvre un projet de développement durable et soutenable.

CONSIDÉRANT que le projet d'aménagement est d'utilité publique pour les raisons indiquées dans l'annexe 2 du présent arrêté ;

CONSIDÉRANT que le projet d'aménagement fait l'objet de mesures « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC) présentées dans l'annexe 3 du présent arrêté ;

CONSIDÉRANT les dossiers et registres mis à l'enquête ;

CONSIDÉRANT que la réalisation du projet nécessite la maîtrise foncière par recours éventuel à l'expropriation ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires ;

ARRÊTE

Article 1 : Est déclaré d'utilité publique, au profit de l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF), le projet d'aménagement du quartier Gare à Goussainville. Sont annexés au présent arrêté :

- 1°) Un plan périmétral (annexe 1) ;
- 2°) Conformément à l'article L 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération (annexe 2) ;
- 3°) Conformément à l'article L.122-1-1 du code de l'environnement, un document exposant les mesures destinées à éviter, réduire, compenser (ERC) les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et les modalités de suivi associées (annexe 3).

Article 2 : La durée de validité de la déclaration d'utilité publique est fixée à 5 ans à compter de la publication du présent arrêté. Ce délai pourra être prorogé dans les conditions prévues par l'article L.121-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Article 3 : l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF) est autorisé à acquérir à l'amiable, et au besoin par voie d'expropriation, les biens nécessaires à l'opération compris dans le périmètre figurant en annexe 1 du présent arrêté.

Article 4 : En application des dispositions des articles R.421-1 et R.421-5 du code de la justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, situé 2-4 Boulevard de l'Hautil, 95000 Cergy, dans le délai de deux mois à compter de sa publication. Le tribunal administratif peut également être saisi directement par les personnes physiques et morales par l'intermédiaire de l'application « Télérecours citoyens » (informations et accès au service disponible à l'adresse suivante : <https://www.telerecours.fr>) ».

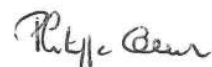
En application de l'article L.411-2 du code des relations entre le public et l'administration, le présent arrêté peut aussi faire l'objet, dans le délai imparti pour l'introduction d'un recours contentieux, d'un recours gracieux adressé au préfet ou d'un recours hiérarchique qui interrompt le cours de ce délai. Cette demande prolonge le délai de recours contentieux qui doit être introduit dans les deux mois suivant la réponse. Au terme d'un délai de deux mois suivant la réception du recours gracieux ou hiérarchique, le silence de l'autorité saisie vaut rejet implicite.

Arrêté n°2026-18602
déclarant d'utilité publique, au profit de l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF), le projet d'aménagement du quartier Gare à Goussainville

Article 5 : Le directeur départemental des territoires, la secrétaire générale de la préfecture, le directeur de l'EPFIF, le maire de Goussainville, le président de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays-de-France sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs du Val-d'Oise.

Cergy, le 21 AVR. 2026

Le préfet



Philippe COURT

Arrêté n°2026-18602
déclarant d'utilité publique, au profit de l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF), le projet d'aménagement du
quartier Gare à Goussainville

ANNEXE 2

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération

Présentation du projet soumis à la déclaration d'utilité publique

La commune de Goussainville, au titre de sa compétence aménagement et la communauté d'agglomération Roissy Pays de France, au titre de sa compétence mobilité, mènent depuis plusieurs années une réflexion globale sur la requalification du quartier de la gare principale.

Le projet prévoit la restructuration de la gare routière existante en un pôle d'échanges multimodal composé d'un parking-relais en silo de 317 places dédiées aux rabatants de la gare, de stationnements et pistes cyclables et d'une écostation bus, et d'autre part, la requalification du quartier de la gare avec le développement d'une offre nouvelle d'activités et de commerces, la création de logements et d'équipements publics, le tout structuré autour de la future place principale, poumon du quartier projeté.

Déroulement de la procédure de déclaration d'utilité publique et enquête publique

La procédure de déclaration d'utilité publique est menée conjointement par la communauté d'agglomération Roissy Pays de France et la commune de Goussainville, et avec le concours de l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France qui sera le bénéficiaire de la DUP.

L'enquête conjointe s'est déroulée du 23 septembre 2025 au 27 octobre 2025, et a été prolongée jusqu'au 7 novembre 2025. L'enquête s'adresse au public et a pour objet de l'informer et de le consulter sur le projet d'aménagement envisagé.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) est effectuée dans les conditions prévues par les articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants du code de l'environnement et conformément à la délibération de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France en date du 10 avril 2025 et de la commune de Goussainville en date du 30 avril 2025.

Rapport et conclusions du commissaire-enquêteur

Le commissaire-enquêteur émet un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet d'aménagement du quartier de la gare de Goussainville tout en recommandant aux maîtres d'ouvrage de porter une attention particulière aux futures constructions d'habitat et scolaires incluses dans la zone C du PEB de Roissy Charles de Gaulle.

Le caractère d'utilité publique de l'opération

L'intérêt général poursuivi par le projet

L'opération objet du présent dossier d'enquête répond à une finalité d'intérêt général, ne peut être réalisée dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation et présente un bilan coûts/avantages positif.

Un quartier mixte répondant aux exigences réglementaires

Annexe 1 à l'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet de Quartier Gare de Goussainville

2/16

Le projet d'aménagement s'inscrit pleinement dans le respect des objectifs et ambitions fixées dans les documents de planification applicables rappelées ci-dessous.

Loi climat et Résilience traduite dans l'article L 101-2 du code de l'urbanisme

La loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021 intègre la lutte contre l'artificialisation des sols en introduisant cette notion dans l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme et en l'associant à un « objectif d'absence d'artificialisation nette à terme » (ZAN).

Elle ajoute à sa suite un article L.101-2-1 (du code de l'urbanisme) qui vient préciser les leviers pour lutter contre l'artificialisation des sols et ce, en recherchant l'équilibre entre (extrait) : « la maîtrise de l'étalement urbain, le renouvellement urbain, l'optimisation de la densité des espaces urbanisés, la qualité urbaine, la préservation et la restauration de la biodiversité et de la nature en ville, la protection des sols des espaces naturels, agricoles et forestiers, et la renaturation des sols artificialisés »,

L'article définit l'artificialisation des sols (brute et nette) et la désartification (extraits) :

- « **l'artificialisation** est définie comme l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en partie de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que son potentiel agronomique par son occupation ou son usage » ;
- « **la renaturation d'un sol, ou désartificialisation**, consiste en des actions ou des opérations de restauration ou d'amélioration de la fonctionnalité d'un sol, ayant pour effet de transformer un sol artificialisé en un sol non artificialisé » ;
- « **L'artificialisation nette des sols** est définie comme le solde de l'artificialisation et de la renaturation des sols constatée sur un périmètre et sur une période donnée ».

Et donne les grandes lignes pour évaluer l'artificialisation dans les documents de planification concernés par des obligations législatives ou réglementaires de réduction de l'artificialisation des sols ou de son rythme (extrait) : « Ces objectifs sont fixés et évalués en considérant comme artificialisée une surface dont les sols sont soit imperméabilisés en raison du bâti ou d'un revêtement, soit stabilisés et compactés, soit constitués de matériaux composites. Et non artificialisée une surface soit naturelle, nue ou couverte d'eau, soit végétalisée, constituant un habitat naturel ou utilisée à usage de cultures ».

Le projet envisagé est une opération de renouvellement urbain sur site grandement artificialisé, dû notamment aux grandes surfaces de stationnement au nord du site, mais aussi aux dalles, cuves et autres éléments enterrés, vestiges de l'ancienne activité industrielle du site (sucrierie Beghin Say). Au vu de sa programmation, de la part importante de pleine terre et espaces végétalisés prévue au projet, et par la proximité immédiate à une gare RER, l'opération du quartier gare s'inscrit pleinement dans l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

De par sa localisation, sa composition urbaine initiale et la densité de son programme, le projet répond parfaitement aux objectifs du ZAN, et est donc compatible avec la loi Climat et Résilience et les articles L.101.2 et suivants du code de l'urbanisme.

3.1.2. Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Le Schéma Directeur détermine la destination générale des sols en prenant en compte les programmes d'aménagement du territoire conduits par l'État, les collectivités locales, les services et établissements publics. Il fixe les orientations d'aménagement des territoires concernés en veillant à préserver l'équilibre entre, d'une part, l'extension urbaine, l'exercice des activités agricoles et les autres activités économiques et, d'autre part, la préservation de la qualité de l'air, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains (Code de l'Urbanisme - Loi n°83-8 du 7 janvier 1983, art 75-I-1). Le schéma « Ile-de-France 2030 » a été approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013.

Le SDRIF fixe comme objectif la densification du quartier de la gare principale de Goussainville, du fait de la présence d'une gare identifiée comme site multimodal d'enjeux métropolitains.

En effet, le projet poursuit une volonté de développement d'une nouvelle polarité au sein de la ville qui passe par l'affirmation d'une centralité autour de la gare. Cette intensité urbaine proposée à la fois à travers les hauteurs du bâti et la répartition de celui-ci sur site renforcera le sentiment d'un quartier mixte et attractif comme inscrit au SDRIF.



Figure 23 - Carte de destination générale des différentes parties du territoire, SDRIF (Zoom sur le secteur projet)



Figure 24 - Légende du plan, SDRIF

De par sa localisation près d'une gare RER, la densité du programme proposé, le projet est compatible avec les orientations du SDRIF. Le projet en renforcera la dimension de site multimodal avec l'amélioration des mobilités (transports en commun, piétons, vélos et futur BHNS)

3.1.3. Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF)

Le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF), approuvé le 19 juin 2014, poursuit l'objectif d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de la santé et de l'environnement, la préservation de la qualité de vie, tout en prenant compte des contraintes financières. En vigueur pour la période 2010-2020, il a fait l'objet d'une évaluation en 2021 qui a conduit le conseil d'administration d'IDF Mobilités à décider en mai 2022 de la mise en révision du PDUIF en vue de l'élaboration du Plan des mobilités à l'horizon 2030. Il est actuellement en cours d'élaboration et fera l'objet d'une enquête publique en 2025.

Le PDUIF en vigueur fixe l'objectif d'une diminution de 20% des émissions de gaz à effets de serre d'ici 2020, dans un contexte d'augmentation du nombre de déplacements des Franciliens, liée à la croissance démographique et le développement urbain régional. Le rapport du PDUIF estime qu'en tenant compte des progrès technologiques, une baisse de 2% des déplacements individuels motorisés, un report modal vers les transports collectifs de 20% et une croissance de 10% des déplacements en modes actifs (marche et vélo) permettraient d'atteindre cette valeur cible. Pour y parvenir, 9 défis et 34 actions ont été fixés. Le premier étant de construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs.

Entre autres, le PDUIF préconise les actions suivantes :

- Orienter l'urbanisation à proximité des axes de transports collectifs structurants. C'est-à-dire, favoriser des densités plus importantes que celles existantes dans un rayon de l'ordre de 1 000 m autour d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro,
- Privilégier l'urbanisation en îlots de taille adaptée aux déplacements à pied,

- Mettre en œuvre un aménagement de l'espace public de qualité,
- Favoriser la mixité des fonctions urbaines au sein des quartiers ou entre quartiers proches (activités économiques, logements, commerces, loisirs) afin de réduire les distances de déplacement,
- Assurer une densité suffisante pour rendre possible la desserte en transports collectifs, tout en préservant sur la voirie les emprises nécessaires à cette desserte,
- Rendre les transports collectifs plus attractifs.

La gare de Goussainville, desservie par la ligne RER D, offre une connexion très satisfaisante puisqu'elle se situe à seulement 25 minutes de Paris Gare du Nord avec une fréquence de trains théorique de 7 minutes en heure de pointe.

De par la restructuration complète du pôle d'échanges multimodal (création d'un parking-relais, de pistes cyclables et cheminements piétons sécurisés, de stationnements cyclables sécurisés), et la création d'un nouveau quartier à taille humaine et à la programmation mixte, le projet répond à l'ensemble des actions préconisées par le PDUIF et est donc compatible avec ce dernier.

3.1.4. Schéma Régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) d'Île-de-France

Le SRCAE d'Île-de-France a été approuvé par le Conseil Régional le 23 novembre 2012 et arrêté le 14 décembre 2012 par le Préfet de région. Il définit les trois grandes priorités régionales en matière de climat, d'air et d'énergie :

- Le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel ;
- Le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40% du nombre d'équivalent logements raccordés d'ici 2020 ;
- La réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).
 - Le projet prévoit Le raccordement de l'ensemble des nouvelles constructions au réseau de chaleur urbain en cours d'extension vers le Quartier Gare. Ce dernier, exploité par DALKIA depuis le site d'enfouissement de la REP du Plessis-Gassot permet l'alimentation du quartier en énergie verte issue de la méthanisation.
 - La réhabilitation thermique des bâtiments existants préservés sur le site tels que l'espace Pierre de Coubertin et l'ancienne Meulière.
 - La réduction significative de la place de la voiture par la limitation forte du stationnement.

Enfin, concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre liée au trafic routier, la réglementation du stationnement actuellement anarchique sur le quartier ainsi que la création d'un ouvrage de parking-relais et la construction d'un quartier au pied de la gare ferroviaire et du futur PEM permettront aux usagers et habitants de limiter l'utilisation des véhicules.

Au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT, la commune de Goussainville est identifiée comme une « polarité relais » au même titre que la commune de Mitry-Mory. Elles sont définies comme structurantes pour le territoire par leur situation d'interface entre les communes du « cœur de métropole » et les communes du reste de l'agglomération, compte-tenu de leur poids de population, d'emplois, d'équipements et de leur niveau de desserte par le réseau structurant de transport collectif.

Concernant plus particulièrement le secteur de l'opération, il est concerné par un objectif de réalisation de nouvelles liaisons de transports en commun et l'accompagnement de la mise en œuvre de réseau de bus structurant à proximité de la gare.

Par sa densité et sa programmation, et sa situation idéale à proximité de réseau de transport structurant, le projet répond à l'objectif de développement de la polarité relais qu'est Goussainville.

En second lieu, la conception du nouvel aménagement du quartier gare de Goussainville vise à minimiser l'exposition au bruit (disposition des bâtiments retenue, aménagements paysagers, exigences concernant l'isolation acoustique des bâtiments, etc...)

De par sa conception, le projet de requalification du quartier gare répond aux exigences du PEB.

3.1.6. Schéma de cohérence territoriale Roissy Pays de France (SCoT)

La commune de Goussainville est comprise dans le périmètre du SCoT Roissy Pays de France, celui-ci fixe à l'horizon 2030 plusieurs objectifs de développement du territoire à travers l'amélioration des déplacements et de la qualité de vie, la valorisation et la préservation des ressources naturelles et le développement économique du territoire.

Le SCoT Roissy Pays de France, qui couvre les 42 communes de l'agglomération, a été approuvé par le conseil communautaire du 19 décembre 2019.

Au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT, la commune de Goussainville est identifiée comme une « polarité relais » au même titre que la commune de Mitry-Mory. Elles sont définies comme structurantes pour le territoire par leur situation d'interface entre les communes du « cœur de métropole » et les communes du reste de l'agglomération, compte-tenu de leur poids de population, d'emplois, d'équipements et de leur niveau de desserte par le réseau structurant de transport collectif.

Concernant plus particulièrement le secteur de l'opération, il est concerné par un objectif de réalisation de nouvelles liaisons de transports en commun et l'accompagnement de la mise en œuvre de réseau de bus structurant à proximité de la gare.

Par sa densité et sa programmation, et sa situation idéale à proximité de réseau de transport structurant, le projet répond à l'objectif de développement de la polarité relais qu'est Goussainville.

Quant au développement des transports en commun, le projet de quartier gare est à proximité immédiate de la future ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) du Grand Roissy (ligne Goussainville – Parc des Expositions), prévu à l’horizon 2030. Le PEM du quartier gare, et notamment l’écostation bus, sera relié à ces arrêts de BHNS.

Par la réorganisation de son PEM, la proximité de la gare RER et de la future ligne de BHNS, et par la création d’un quartier mixte en entrée de ville, le projet du quartier gare est en cohérence avec les objectifs du SCoT Roissy Pays de France. La dimension de « relais » sera confortée en favorisant le rabattement depuis les communes voisines de l’Agglomération via différents modes (vélo, bus, voiture) vers la gare de Goussainville.

Compte tenu l’adoption du nouveau SDRIF-E, le SCOT de Roissy Pays de France doit être révisé afin de le rendre compatible avec le SDRIF-E. L’engagement de la procédure de révision du SCOT a été acté par la délibération du conseil communautaire du 18 décembre 2024. L’approbation du SCOT est prévu pour le printemps 2027.

3.1.7. Plan Climat Air Energie Territorial 2019 de Roissy Pays de France (PCAET)

Adopté le 21 octobre 2021, le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de l’agglomération Roissy Pays de France a pour objectif de formaliser une stratégie et un programme d’actions visant à lutter contre le réchauffement climatique.

47 actions sont listées dans ce plan, dont les objectifs globaux sont :

- De diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre du territoire d’ici 2050 ;
- De diviser par 2 les consommations d’énergie finale d’ici 2050 ;
- De multiplier par 3 la production d’énergies renouvelables d’ici 2030 ;
- De s’adapter au changement climatique ;
- De préserver la qualité de l’air.

Le projet étant situé près des voies ferrées du RER D, en zones B et C du PEB Paris CDG, et à proximité de l’avenue A. Sarraut, une étude Air et Santé a été réalisée par le bureau d’études Rincent Air en 2024, dans le cadre de l’étude d’impact environnementale du projet. Des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre y sont identifiées pour les phases de travaux du projet.

De plus, le projet prévoit la conservation de 85 arbres, la suppression de 15 autres et la plantation de 515 arbres supplémentaires. La part importante d’espaces de pleine terre et d’espaces végétalisés comme la trame centrale nord-sud et le parc intergénérationnel, permettront de limiter l’effet d’îlot de chaleur dans le quartier. La toiture végétalisée du futur parking-relais participe aussi au rafraîchissement du bâti.

Enfin, la création du parking-relais dédié aux rabatants de la gare et comportant notamment des places de covoiturage, permettra de réduire l'utilisation de la voiture grâce à des pratiques d'intermodalité. L'aménagement de pistes et de stationnements cyclables sécurisés permettra aussi de limiter l'utilisation de la voiture et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le projet, par ses principes d'aménagement participe à atteindre les objectifs du PCAET.

A l'occasion de la procédure de révision du SCOT, le volet PCAET fera désormais partie intégrante du SCOT.

3.1.8. Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi) de la CA Roissy Pays de France

Le PLHi est un document de programmation stratégique qui concerne l'ensemble des politiques publiques locales en matière d'habitat, aussi bien pour le parc social, le parc privé, la gestion du parc existant et des nouveaux projets de construction de logements. Défini à l'échelle de la communauté d'agglomération et regroupant ainsi 42 communes, ce document stratégique a été approuvé par le conseil communautaire le 19 novembre 2019 et possède des axes stratégiques et des actions dédiées, dont notamment :

- Axe 1 : Amplifier et cibler les actions d'amélioration du parc existant
- Axe 2 : Accroître l'effort de production et détendre le marché
- Axe 3 : Diversifier l'offre en fonction des opportunités locales et des besoins identifiés
- Axe 4 : Impliquer les opérateurs et la population
- Axe 5 : Engager un partenariat institutionnel fort autour des objectifs

Le projet prévoit une offre de logements neufs diversifiée qui s'inscrit à la fois dans un contexte institutionnel partenarial associant de nombreux acteurs engagés sur plusieurs des objectifs définis par le PLHi mais également dans un processus de concertation avec la population.

Un atelier de concertation a été organisé le 5 octobre 2021 sur le thème des formes et ambiances urbaines, et de l'architecture des futurs bâtiments. Le bilan de la concertation a synthétisé les remarques et souhaits des habitants qui ont été pris en compte au moment de la consultation de promoteurs pour le lot D1, mené en 2023.

La création de 250 logements au sein du quartier gare et la volonté de la commune de créer une offre qualitative, diversifiée et favorisant les propriétaires-occupants, en concertation avec la population, permet au projet d'être en cohérence avec les objectifs du Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi).

3.1.9. Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le PLU de Goussainville modifié par délibération du Conseil Municipal en date du 26 juin 2024 fixe les orientations d'aménagement et de programmation du quartier gare. Etant précisé qu'un projet de révision du PLU est en cours d'approbation (sera en enquête publique entre mi-février et mi-mars) mais ne modifie pas les éléments de l'OAP décrits ci-après.

Le PADD identifie le quartier de la gare principale du RER D comme l'un des trois grands pôles de centralité de la commune. A ce titre il est prévu le développement et la réorganisation du PEM et l'accueil de nouveaux programmes à l'origine d'une mixité de fonctions, et ce, dans le respect des contraintes du PEB. Les mesures d'isolation définies dans le cadre du projet permettront de garantir une protection du bâti contre les nuisances sonores des voies routières, ferroviaires et aériennes.

Le projet apportera de nombreux cheminements piétons qui permettent de sécuriser les traversées vers la gare, notamment via la piétonnisation partielle de la rue Clément et Lucien Mathéron. Une piste cyclable continue et en site propre sera aménagée sur cette même rue, ce qui permettra de favoriser l'intermodalité. À terme, le projet viendra améliorer les déplacements piétons et cyclables sur le périmètre d'étude, ainsi que l'intermodalité en gare.

Par ailleurs, conformément à l'OAP 1, le projet réaménage le parvis de la gare ainsi que les espaces publics de façon à améliorer les accès à la gare. Également, il vise à créer un quartier urbain plus dense avec à la fois des logements, une crèche, un groupe scolaire (hors zone de bruit fort du PEB), des commerces, des bureaux, des équipements, un parking-relais, des activités de loisirs et un hôtel. De plus, parmi les 515 arbres plantés, ceux situés sur l'impasse de la gare, sur l'avenue Albert Sarraut, la rue Pierre de Coubertin, la rue Clément et Lucien Mathéron et l'avenue Jacques Anquetil répondent aux objectifs du PLU de Goussainville et à sa volonté de créer de nouveaux alignements d'arbres dans le cadre de l'OAP 1.

En outre, le projet propose d'augmenter ponctuellement la hauteur du bâti à R + 4 et R + 6. Le PLU a été modifié pour autoriser des hauteurs jusqu'à R+6 pour favoriser l'épannelage. L'emplacement réservé à l'élargissement de l'Avenue Albert Sarraut et les alignements d'arbres au droit de l'avenue Marceau seront préservés.

Le projet a été construit de façon à répondre aux objectifs d'aménagement du Quartier de la Gare, et il est donc compatible avec le PLU de Goussainville.

Notons que dans son rapport de compatibilité avec le PLU, le projet est nécessairement compatible avec la Plan d'Exposition au Bruit.

3.1.10. Cœur Economique Roissy Terres de France (CDT)

Le contrat de développement territorial (CDT) du Cœur Economique Roissy Terres de France (CERTF) a été signé le 27 février 2014 par le Préfet d'Ile de France, le Président de la communauté d'agglomération Roissy Porte de France, les maires des six communes concernées, le Président de l'EPT Paris Terres d'Envol et le Président du conseil général du Val d'Oise. Une fois signé, le CDT a été mis immédiatement en révision afin d'en décliner le volet logement, en prenant en compte la loi pour l'accès au logement et à un urbanisme rénové (ALUR) promulguée le 24 mars 2014.

En effet, l'article 166 de cette loi a assoupli les conditions de construction de logement en zone C des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) des aéroports Paris Charles de Gaulle et Paris le Bourget puisqu'il autorise de programmer, dans le cadre d'un CDT et sur les secteurs identifiés, des opérations de réhabilitation ou de réaménagement urbain en zone C pouvant entraîner une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores, sans toutefois qu'il puisse s'agir d'une augmentation significative.

Au total sept secteurs de réaménagement urbain ont ainsi été définis sur les communes de Goussainville et Roissy-en-France avec un potentiel total de 502 logements sur 20 ans dont 454 logements nouveaux pour la commune de Goussainville et 48 logements nouveaux sur la commune de Roissy-en-France.

L't avenant n°4 au CDT du CERTF, porte sur la création d'une enveloppe de démolition-reconstruction, sur la modification de deux périmètres de secteurs CDT (E et F) sur Roissy-en-France et sur la rectification de sous-estimations des potentiels de constructions liés au desserrement des ménages dans les précédents avenants.

Suite à une sous-estimation dans le calcul du point mort pour le volet concernant le desserrement des ménages sur la commune de Goussainville, le contingent de constructions nouvelles est augmenté de 137 logements. Ces nouvelles constructions viendront en complément des 454 logements déjà autorisés dans le CDT. Par ailleurs, le contingent démolition/reconstruction est désormais composé de : 80 logements fléchés dans le cadre de recyclage foncier et 65 logements dont les démolitions sont déjà réalisées ou à réaliser dans le cadre de la reconquête et de la requalification du cœur de ville ou du centre-ville. Les périmètres des secteurs A, B, C et D demeurent identiques.

Après validation par les partenaires au comité de pilotage et de suivi de CDT en date du 7 novembre 2024, la commune de Goussainville et Roissy Pays de France ont autorisé la signature de cet avenant par délibérations prises respectivement en date des 13 novembre 2024 et 28 novembre 2024.

Le projet répond aux contraintes de construction dans les secteurs soumis au Plan d'Exposition au Bruit.

Le potentiel maximal de nouveaux logements (création nette) sur la commune de Goussainville est désormais 591 logements dont 350 pour le secteur A – Le Grand Pré (y compris le Quartier Gare), 51 pour le secteur B – Bd Paul Vaillant Couturier, 120 pour le secteur C – La Charmeuse et 70 pour le secteur D – Le Cottage.

3.2. Un quartier durable, attractif et résilient répondant aux enjeux sociaux, urbains et environnementaux

En créant une polarité mixte à la fois résidentielle, commerciale et tertiaire, tout en organisant le déploiement multimodal de la gare de Goussainville, le projet d'aménagement du quartier gare, répond tout à la fois à des enjeux urbains, sociaux et environnementaux.

3.2.1. Créer une offre de logements qualitative

Du point de vue de l'habitat et du logement, le projet propose une offre de logements qualitative intégrant les enjeux liés au Plan d'Exposition au Bruit. Le quartier se compose aujourd'hui d'une offre de logements très limitée (moins de 20) ce qui constitue une densité très faible alors même que la gare RER se situe à proximité immédiate. Actuellement, les bâtiments composant le quartier, et plus particulièrement les logements se trouvent dans un état relativement dégradé, certaines cellules commerciales ne sont pas conformes aux normes de sécurité ou d'accessibilité.

La plupart des bâtis, sont de faible qualité architecturale et constructive, ils sont vétustes et ne répondent pas aux normes énergétiques et environnementales en vigueur. Plusieurs d'entre eux sont concernés par des infractions au code de l'Urbanisme, des signalements en matière d'insalubrité voire sont impropres à l'habitation. La réhabilitation des bâtiments existants n'a pas été retenue, sauf dans le cas de la Meulière, non seulement en raison de la faible qualité architecturale des bâtiments mais également en raison de la nécessité de recomposer les espaces publics et privés dans le cadre d'un projet harmonieux. L'un des enjeux est d'assurer une mutation du bâti afin de créer une offre plus importante de locaux et de logements neufs, résolument inscrits dans une démarche durable, dans un souci de recherche d'une qualité architecturale et de dialogue de valeur avec l'espace public. Pour cela, la majeure partie des bâtiments existants seront démolis afin de libérer le foncier nécessaire au projet. En revanche, les bâtiments de l'espace Pierre de Coubertin, de la Meulière et le bâtiment voyageur de la Gare seront conservés et embellis au regard de leur qualité architecturale et urbaine.

L'offre de logements telle que définie intègre les enjeux contemporains, en encourageant l'évolutivité des appartements, et leur multi-orientation (bi-orientation à minima). La Ville souhaite approcher les 100% d'appartements bénéficiant d'espaces extérieurs.

Annexe 1 à l'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet de Quartier Gare de Goussainville

12/16

Par ailleurs, les logements bénéficieront d'une isolation acoustique minimale de 35db, conformément au seuil fixé par le PLU. Des études acoustiques seront réalisées sur les bâtiments de logements livrés afin d'assurer un suivi du niveau de nuisances.

Développant des constructions selon la conception bioclimatique, conformément au règlement du PLU, l'offre bâtie qualitative sera synonyme de sobriété environnementale. La labellisation RE 2020 seuils 2025 est recherchée pour l'ensemble des lots bâtis. Les démarches de labellisation « Charte Eco-quartier » déjà engagées seront poursuivies.

3.2.2. Un quartier apaisé qui favorise l'intermodalité

Sur le plan de la mobilité et de l'usage des espaces publics, actuellement le quartier se caractérise par l'absence de modes de déplacement doux, des espaces publics et voiries dysfonctionnels marqués par un stationnement anarchique, ce qui nuit à son attractivité. Les aménagements existants ont un vocabulaire très routier et le site est marqué par de forts conflits d'usage entre voitures, bus et piétons.

En requalifiant les espaces publics en prévoyant des places reliées les unes aux autres depuis l'axe de la gare et en créant des équipements publics de qualité (éco-station de bus, parking relais, consigne vélo notamment), les aménagements prévus au niveau du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et plus largement, dans le quartier de la gare, permettront de créer des liaisons inter-quartiers, améliorant la mobilité et l'accessibilité pour les résidents, et, par voie de conséquence, de désenclaver le quartier. Par ailleurs, les aménagements prévus favoriseront l'accès aux transports en commun et ce faisant, la sobriété énergétique.

Le cadre architectural retenu intègre également les enjeux du développement durable, avec le principe d'une densité maîtrisée. En effet, le projet prévoit dans le cadre de la modification N°1 du PLU, de marquer la centralité du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) via un travail sur la densité, avec des hauteurs allant jusqu'à R+5+attique sur l'esplanade, et une diminution progressive de l'épannelage vers les franges du quartier.

Ainsi les lots de loisirs et le parking relais (R+2) marqueront une transition progressive vers la zone d'activité à l'ouest, tandis que les logements auront un épannelage limité à R+5+Attique (pour la zone UD), faisant le lien avec le tissu pavillonnaire.

Le projet poursuit donc ainsi l'objectif d'amélioration de la sobriété foncière et énergétique et de l'efficacité urbaine en accord avec l'OAP du quartier Gare dont la vocation est de favoriser la mixité des programmes.

3.2.3. De la friche industrielle au quartier généreux en espaces verts

Sur le plan paysager et environnemental, le projet permettra d'enrichir la trame verte qui est actuellement discontinue et faiblement représentée par des espaces en friches délaissés à travers la création de nouveaux espaces verts apportant biodiversité végétale (prairies fleuries, haies libres, alignements d'arbres, micro-vergées comestibles, jardin de pluie, ...).

Les espaces actuellement en friche, terrains désimperméabilisés en apparence mais contenant des pollutions qui compromettent la bonne qualité des eaux d'infiltration, seront dépollués et la dalle souterraine actuellement présente sous-ceux-ci et rendant difficile l'infiltration sera détruite.

L'implantation bâtie ménage une part importante de pleine terre (>40% de l'emprise des lots), et permet ainsi de prolonger la trame verte et bleue de l'espace public au cœur des lots privés, via de larges failles nord-sud, voire est-ouest. Permis par une implantation des sous-sols dédiés au stationnement dans l'emprise du bâtiment, les cœurs d'îlots/zones végétalisées participent à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur, ainsi qu'à la diminution de la réverbération du bruit.

Les espaces publics comprendront au moins 65% de surfaces non imperméabilisées, permettant la gestion gravitaire des eaux pluviales jusqu'à la pluie centennale.

Le traitement paysager favorise la biodiversité via une palette végétale locale et diversifiée, qui pourra évoluer, au gré du temps et des pratiques, au regard des enjeux de réchauffement climatique (plantation ponctuelle d'essences méditerranéennes par exemple). Par ailleurs, le traitement paysager pourra également permettre de développer des usages vecteurs de sociabilité.

3.2.4. Un quartier de vie essentiel pour le territoire communal et intercommunal

Le projet du Quartier Gare de Goussainville vise à améliorer l'environnement urbain et la qualité de vie, il contribuera à renforcer l'attractivité de la ville, favorisant le développement économique et social avec les impacts positifs suivants :

- **Amélioration de la mobilité** : Le projet favorise l'intermodalité et les modes doux (piétons, vélos) en créant des espaces adaptés et sécurisés.
- **Dynamisation du quartier** : La requalification des espaces publics et la mixité des programmes et donc des usages (commerces, logements, équipements, activités) contribuent à l'attractivité du quartier et de la commune.
- **Réduction des émissions polluantes** : Le projet encourage la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- **Gestion durable des eaux pluviales** : Des dispositifs de rétention et d'infiltration sont prévus pour limiter les risques d'inondation et préserver la ressource en eau.
- **Amélioration du cadre de vie** : L'aménagement paysager, la création d'espaces verts et la valorisation du patrimoine contribuent à un environnement plus agréable.

Ces impacts positifs visent à créer un quartier plus durable, attractif et résilient pour les habitants et les usagers. Il s'agit d'en faire une véritable centralité à l'échelle de la ville et plus largement du territoire.

Le projet porté par les collectivités a pour objectif de :

- Rendre lisible les flux et favoriser l'intermodalité et les mobilités douces ;
- Appréhender et répondre aux enjeux de stationnement anarchique ;
- Favoriser l'articulation entre le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et le futur Bus à Haut Niveau de Service (BHNS, sur l'av. Albert Sarraut) ;
- Créer un quartier mixte (activités, commerces, logements) qui accompagne la transformation des espaces publics du PEM ;
- Renforcer l'attractivité de la ville en en faisant sa porte d'entrée, à l'articulation entre espaces d'activités, résidentiels et commerciaux ;
- Mettre en œuvre un projet de développement durable et soutenable.

La nécessité d'un recours à l'expropriation

Le projet de requalification du quartier de la gare à Goussainville répond à la fois à l'objectif de densification des secteurs bénéficiant d'une desserte ferroviaire performante, mais également à l'objectif de créer un cadre de vie agréable favorable au bien-vivre ensemble.

De plus, le projet prévoit une forte renaturation du site répondant aux enjeux climatiques (création d'îlot de fraîcheur), de gestion des eaux pluviales (gestion alternative jusqu'à la centennale pour les espaces publics) et environnementaux liés au bon vivre.

Le projet offre une mixité programmatique et fonctionnelle qui permettra à la commune de renforcer l'attractivité de ce secteur d'importance majeure à l'échelle communale, communautaire mais également à l'échelle du Grand Roissy.

Le scénario d'aménagement retenu qui a fait l'objet d'une concertation préalable, est conforme aux prescriptions de l'OAP ainsi qu'aux différents documents supra en matière de planification. Il permettra de requalifier ce secteur stratégique.

Les négociations amiables menées jusqu'à maintenant ont permis de maîtriser la majeure partie de l'assiette foncière nécessaire à la réalisation du projet, avec 90% de la surface d'assiette du projet.

Au vu de ce dossier et de l'ensemble des éléments développés, le recours à l'expropriation est rendu nécessaire.

L'estimation sommaire des dépenses

DEPENSES

EN EUROS HT

ACQUISITIONS FONCIERES*	15 780 000 €
--------------------------------	---------------------

** inclus les parcelles maîtrisées, restantes à maîtriser, divers frais (portage, indemnités, emploi, aléas)*

ETUDES, FRAIS ET TRAVAUX	35 362 000 €
Etudes	818 153 €
Travaux préparatoires	4 881 354 €
Travaux et honoraires	29 542 077 €
Mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser)	120 000 €

COUT TOTAL DES ACQUISITIONS FONCIERES, ETUDES ET TRAVAUX D'AMENAGEMENT	51 142 000 €
---	---------------------



DEPARTEMENT DU VAL D'OISE

COMMUNE DE GOUSSAINVILLE

"Vu pour être annexé
à l'arrêté préfectoral,
Le préfet"


Philippe COURT

21 AVR. 2026

ANNEXE 3

Synthèse des mesures ERC

Annexe 2 à l'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet de Quartier Gare de Goussainville

1/2

Les mesures prises pour réduire l'impact du projet en phase travaux

- Volet faune et flore : avec la mise en place de dispositifs de limitation des nuisances envers la faune pendant la durée des travaux, avec des mesures visant à limiter l'installation d'espèces nicheuses dans les bâtiments à démolir, à réduire le risque de mortalité par collision contre des façades vitrées. Etant précisé, qu'est prévue l'intervention d'un écologue en amont des travaux pour prescrire les mesures visant la défavorabilisation écologique du site,
- Volet pollution : mesures prises pour réduire le risque de pollution des eaux superficielles et des sols par le chantier, des eaux souterraines et des eaux pluviales pendant la durée des travaux, mesures pour limiter les émissions lumineuses du chantier (pollution lumineuse), mesures pour limiter les nuisances sonores et vibratoires en phase chantier (pollution sonore), et enfin, mesures visant à limiter la dégradation de l'air en phase travaux et à préserver les nouveaux bâtis face à la qualité de l'air (pollution de l'air). Etant précisé que les mesures préconisées par les études de pollution sur les parcelles Immoreprise devront être respectées,
- Volet circulatoire : un plan de circulation sera établi et des marquages au sol et piquetages seront réalisés afin d'organiser la circulation des engins de chantier et afin de limiter les impacts sur les transports en commun et la saturation des espaces de stationnement. Il convient de préciser que les circulations actuelles et les accès aux équipements et commerces seront maintenus, et que les horaires des travaux seront adaptés afin de limiter les nuisances (travaux de jour).

Les mesures prises pour compenser l'impact du projet sur la faune et la flore

- La compensation ex situ de la perte nette d'habitats d'espèces à enjeux avant le commencement des travaux,
- La compensation in situ de la perte nette d'habitats d'espèces à enjeux pendant la durée des travaux, l'aménagement de nichoirs à moineaux domestique,
- La mise en place d'hibernaculum et de gîtes à reptiles,
- La mise en place de gîtes pour mammifères terrestres.

Les mesures d'accompagnement en faveur de la lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain

Végétalisation des murs et façades, plan guide et charte pour les espaces publics pour atténuer les effets d'îlot de chaleur.

Les mesures d'accompagnement en faveur de la préservation de la flore et la faune avant, pendant et après les travaux

Réalisation de plantations et mise en place de dispositif d'aide à la recolonisation du milieu, vérification de l'absence d'espèces à enjeux/protégées en amont de la phase de démolition/abattage, interdiction d'usage de produits chimiques, assurer le maintien en bon état des habitats et espaces verts, et capture et réintroduction des espèces d'orthoptères sur le site de compensation.

Annexe 2 à l'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet de Quartier Gare de Goussainville

2/2

Les mesures d'évitement :

Dispositif de protection des arbres à proximité du chantier

Mise en place des solutions de protection des arbres se trouvant à l'intérieur de la zone de chantier, avant le début des travaux

Evitement « amont » des secteurs à enjeux écologiques

Balisage préventif de mise en défens d'habitats patrimoniales

Le plan de chantier et le cahier des charges doivent clairement identifier les zones de travaux autorisées et les zones présentant une sensibilité vis à vis de la faune protégée et/ou patrimoniale. Sur site, des panneaux d'indication peuvent compléter l'information du personnel chargé du chantier.

Balisage préventif divers ou dispositif de protection des habitats à enjeux à conserver

Phasage des démolitions, défrichages et abattages en dehors des périodes de fortes sensibilités pour la faune

Description des mesures ERC :

Les mesures ERC sont listées et résumées dans ce qui suit. Ces mesures sont décrites en détail au sein de l'étude d'impact partie 5.2 pages 27 à 57.

5.2. Synthèse des impacts et mesures

THÈMES	IMPACT INITIAL D'ACCOMPAGNEMENT PROJET	ET MESURES PRISES PAR LE NIVEAU	MESURES D'ÉVITEMENT / DE RÉDUCTION / DE COMPENSATION / DE SUIVI	IMPACT RÉSIDUEL
MILIEU PHYSIQUE				
TOPOGRAPHIE ET DÉBLAIS				
Phase travaux	<p>Les impacts de la période de travaux sur le milieu physique sont essentiellement liés aux phases de terrassement qui induiront des mouvements de terre, en partie conditionnés par la topographie. Les phases de terrassement s'accompagneront de la constitution de stockages temporaires de matériaux, lesquels pourront ponctuellement et temporairement générer des modifications de la topographie locale.</p> <p>Par ailleurs, le projet prévoit la réalisation de stationnements souterrains sur un niveau pour les lots immobiliers, ces souterrains auront le plus possible les emprises des bâtiments afin de pouvoir maximiser la surface d'espaces verts en pleine terre (lots B1, B2, B3, B4, C2, C3 et D1 sur des volumes respectifs d'environ 1 300, 1565, 1 130, 780, 5 300, 1 925 et 8 000 m³, soit un total de 20 000 m³). Les principales excavations de terre proviendront donc de la réalisation de ces stationnements en infrastructure ainsi que des fondations.</p> <p>Cet impact ne peut donc être ni évité ni fortement réduit. Le chantier veillera néanmoins à une gestion optimale et précautionneuse des matériaux issus des déblais/remblais, notamment afin de limiter les déblais. Par ailleurs, une logique de valorisation des terres et des sols in situ est favorisée. En cas d'impossibilité, la valorisation hors site puis l'évacuation en centre adapté seront étudiées. Un bilan des déblais / remblais sera réalisé pour optimiser les exports.</p>	<p>MESURES DE REDUCTION</p> <p>R1 – Optimiser les déblais/remblais</p> <p>En phase travaux, lors des terrassements, les mesures habituelles à tout chantier de travaux publics seront prises et notamment la gestion optimale et précautionneuse des matériaux issus des déblais/remblais, un suivi régulier des performances atteintes en termes d'économie circulaire sera mené tout au long des projets. Le projet visera ainsi à limiter au maximum les déblais, notamment en estimant finement le décapage des sols à réaliser.</p> <p>En cas d'impossibilité de réutilisation des déblais en remblais au sein du chantier et en cas de sortie de terre, les déblais issus du projet pourront être réutilisés sur les chantiers avoisinants dans la mesure du possible</p>	(-)	
Phase exploitation	<p>Le projet d'aménagement s'appuiera de manière générale sur la topographie initiale du site. Celle-ci sera modifiée notamment pour la requalification et la création d'espaces publics et par la construction/reconstruction de bâtiments ainsi que la démolition de maisons individuelles et de commerces. Cependant ces modifications de topographie resteront ponctuelles et n'impliquent pas une transformation significative. Les déblais/remblais dû à la création de parkings souterrains et d'espaces verts auront été gérés en phase travaux.</p>			
GEOLOGIE				
Phase travaux	<p>Le projet prévoit la réalisation de stationnements souterrains sur un niveau pour les lots immobiliers (lots B1, B2, B3, B4, C2, C3 et D1). Ces souterrains ne se situent pas au droit des zones géologiques à plus fort enjeu, cependant, des études géotechniques spécifiques seront nécessaires afin de préciser les principes constructifs des lots bâtis et des souterrains. Concernant les zones de friches, des lots bâtis avec souterrains seront donc construits sur la</p>		<p>MESURES DE REDUCTION</p> <p>R2 – Réaliser des études géotechniques G2 AVP, G2 PRO et G3</p> <p>Les recommandations générales liées à la géologie sont les suivantes :</p>	

	<p>parcelle AW30, l'état du sol à cet endroit induit un effet moyen du projet qui doit porter une attention particulière à sa stabilité vis-à-vis du contexte géotechnique, des sujétions liées à la présence de circulations d'eau superficielles et des pollutions. Une mesure doit donc être appliquée afin de confirmer la possibilité de réaliser des sols notamment sur la parcelle AW30.</p>		<p>Conformément à la norme NF P 94-500, il est indispensable de prévoir une étude géotechnique de conception spécifique aux projets de construction ;</p> <p>Il est important d'éviter de laisser les fonds de fouilles exposés aux intempéries ou à la densification en accélérant les opérations de bétonnage ;</p> <p>Les plates-formes seront réalisées par apport (ou substitution des remblais localement rencontrés), réglage et compactage de matériaux de bonne qualité (grave naturelle, tout venant par exemple) ;</p> <p>S'il apparaissait la présence localisée d'une quelconque surépaisseur de remblais, anciens sous-sols ou structures diverses enterrées, il faudrait procéder à une nécessaire adaptation des fondations et des dallages. Il est préconisé de prévoir une mission de suivi d'exécution géotechnique (mission géotechnique de la norme NF P 94-500) afin de gérer tout aléa géotechnique lors de la réalisation des travaux.</p> <p>R3 – Respecter les prescriptions de l'étude géotechnique G5 sur les zones géotechniques à enjeu</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Purgé des matériaux ▶ Réalisation de saignée longues ▶ Déconstruction de la dalle à faible profondeur ▶ Limitation des infiltrations de l'eau vers les couches sous-jacentes ▶ Mise en œuvre d'une couche de forme en matériau drainant
<p>Phase exploitation</p>	<p>Les mesures visant à réduire l'impact auront été respectées en phase « chantier ». Elles permettront de n'avoir aucun impact négatif sur la géologie, la nature et la structure des sols. En l'absence d'impact, aucune mesure n'est nécessaire.</p>	Ø	Ø
<p>IMPACT QUALITATIF ET QUANTITATIFS DES EAUX SUPERFICIELLES</p> <p>Phase travaux</p> <p>Les travaux peuvent être à l'origine de modifications des conditions de développement des sols, créer des phénomènes d'érosion, de tassement, d'instabilité des sols, etc. D'un point de vue qualitatif, la période de travaux, du fait du transit de véhicules de chantier, occasionne une production de polluants (hydrocarbures, huiles...) et nécessite un stockage de matières nocives (peintures, chaux, ciments et adjuvants, etc.) qui pourraient être à l'origine de pollution accidentelles des eaux souterraines et superficielles. Les mouvements de matériaux génèrent également des eaux de ruissellement chargées en matières en suspension. Les eaux issues de l'arrosage des chantiers par temps sec ou du nettoyage des véhicules peuvent également être fortement chargées en particules fines.</p> <p>Bien que le terrain s'incline progressivement du nord-ouest vers le sud-est, le site n'est pas en lien direct via la nappe associée à ces cours d'eau notamment du fait de la présence de la ligne Paris-Nord à Lille et du RER D. Les travaux pourraient toutefois avoir des effets indirects sur les eaux de surfaces, notamment en ce qui concerne le risque de pollution.</p>		(-)	<p>MESURES DE REDUCTION</p> <p>R4 – Maîtriser le risque de pollution des eaux superficielles</p> <p>Le projet fera l'objet d'un dossier Loi sur l'eau au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du Code de l'Environnement et R.214-53 du Code de l'environnement. Il complètera les mesures présentées ci-dessous et développera en détail les principes constructifs visant à protéger les eaux souterraines en phase travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ L'information des personnels travaillant sur le chantier sur les dangers des produits, leur toxicité et les bonnes pratiques (mesure d'évitement de la pollution) ; ▶ La plate-forme des installations de chantier sera située sur des zones imperméabilisées. Les eaux de ruissellement ainsi que les eaux de lavage des engins, chargées en graisses et hydrocarbures seront isolées des milieux environnants, recueillies et récupérées dans un dispositif d'assainissement équipé d'un décanteur/déshuileur permettant une décantation primaire des eaux ainsi qu'un écrêtement des débits, avant rejet dans le réseau d'assainissement local. Ces dispositifs seront régulièrement curés et, les produits extraits, quand ils seront pollués, évacués vers un centre de traitement adéquat ; ▶ Concernant spécifiquement les eaux de lavages, il sera nécessaire de mettre en place des bacs de rétention pour le nettoyage des outils et bennes et de mettre en place des bacs de décantation des eaux de lavage des bennes à béton ;

			<ul style="list-style-type: none"> ▶ L'article R.211-60 du Code de l'Environnement prévoit que les rejets directs ou indirects, par ruissellement ou infiltration des huiles (de moteur, de graissage, pour turbines...) et lubrifiants sont interdits dans les eaux superficielles et souterraines. ▶ Le stockage des matières polluantes sera implanté hors zones sensibles, sur une zone protégée et étanche. Les zones de chantier et de stockage seront localisées en dehors des axes de ruissellement privilégié (fossés, noues) et se cantonneront à l'emprise du chantier. Les stockages de produits pulvérulents seront confinés et les installations de manipulation, transvasement, transport de produits pulvérulents seront munies de dispositifs de capotage et d'aspiration. Les zones de stockage seront imperméabilisées et bâchées et implantées dans une zone plane afin de récupérer les eaux de ruissellement ; ▶ L'entretien courant des engins sera effectué sur les installations de chantier pour le matériel permanent et dans les ateliers respectifs pour les autres matériels (poids lourds, etc.). Les approvisionnements en carburant auront lieu sur des aires adéquates. Les entreprises de chantier ont obligation de récupération, de stockage et d'élimination des huiles de vidange des engins ; ▶ Les matériaux bitumineux seront mis en œuvre par temps sec et les travaux de terrassement seront menés en période peu pluvieuse ; ▶ Les travaux d'assainissement seront autant que possible réalisés en priorité. ▶ La végétalisation des espaces terrassés (futurs espaces verts et paysagers) sera réalisée rapidement après terrassement afin de limiter le ruissellement et l'afflux de particules fines vers l'aval ; ▶ Si une pollution vient à se déclarer, les travaux seront temporairement arrêtés et le Maître d'Ouvrage préviendra aussitôt les services chargés de la police de l'eau. 	
<p>Phase exploitation</p> <p>Le projet, bien que distant du Croult pourra avoir un impact direct et indirect sur les eaux superficielles, en effet, la stratégie de gestion des eaux pluviales vise notamment, grâce à l'inclinaison du terrain à créer une connexion entre les actuels bassins de rétention et le Croult afin de revitaliser ce dernier.</p> <p>La stratégie générale d'infiltration des eaux pluviales du site vise à infiltrer la totalité des eaux pluviales. Il permettra l'infiltration totale pour les pluies courantes en 24 h et l'infiltration quasi-totale pour les pluies centennales. Les espaces privilégiés pour l'infiltration (aménagements infiltrants avec légère dépression de 15 à 39 cm) seront :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Noues sur les côtés des voiries et la continuité piétonne ▶ Jardin intergénérationnel ▶ Esplanade de la gare routière 				
<p>Eaux Souterraines</p> <p>IMPACT QUALITATIF - phase travaux</p>	<p>La période de chantier est toujours une phase délicate, car elle est source de nuisances pour les milieux aquatiques. Les pollutions générées, généralement ponctuelles et temporaires, peuvent avoir plusieurs origines :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Le lessivage des zones en chantier (apport de matière en suspension) ; 	<p style="text-align: center;">- -</p>	<p>MESURES DE REDUCTION</p> <p>R5 – Maitriser le risque de pollution des eaux souterraines</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Information des personnes travaillant sur le chantier ▶ Imperméabilisation de la plateforme des installations de chantier 	

<p>IMPACT QUALITATIF - phase exploitation</p>	<p>► La formation de matières en suspension issues des stocks de matériaux ou de la circulation des engins, provoquant l'eutrophisation des eaux surfaciques ; ► Le rejet direct d'eaux de lavage ou d'eaux usées provenant des installations de chantier ; ► L'utilisation des matériaux de construction (ciment, béton, sables, graviers, plastiques, bois, etc.) ; ► Les éventuels rejets d'hydrocarbures provenant des engins de travaux publics, en cas de fuite, lors de leur ravitaillement ou leur entretien.</p> <p>Le projet n'a pas vocation à générer des risques de pollution des eaux souterraines. Seuls des actes non respectueux de l'environnement ou accidentels pourraient être à l'origine d'une pollution, l'impact est donc considéré comme faible.</p> <p>Pollution accidentelle La pollution accidentelle pourrait faire suite à un déversement de matières dangereuses lors d'un accident de la circulation.</p> <p>Pollution saisonnière La pollution saisonnière a pour origine l'utilisation de sels de déverglaçage en hiver.</p> <p>De plus, la mise en œuvre d'espaces verts nécessitera leur entretien, pouvant induire des pollutions liées aux pratiques utilisées (produits phytosanitaires, etc.).</p> <p>Pollution chronique La circulation routière sur les voiries peut conduire à la formation d'une charge polluante non négligeable, induite par l'usure des chaussées et des pneumatiques, par l'émission de gaz d'échappement, par la corrosion des éléments métalliques, par des pertes d'huiles des moteurs, etc. Deux catégories de polluants sont répertoriées : ► Des éléments organiques généralement biodégradables : matières en suspension (MES), hydrocarbures, azote, etc. ; ► Des éléments métalliques, potentiellement toxiques (plomb, zinc et cuivre).</p> <p>Le lessivage des surfaces entraîne donc des flux d'eau polluée vers les systèmes aquatiques superficiels ou souterrains.</p>		<p>► Bacs de rétention pour le nettoyage des outils et des bennes et bacs de décantation des eaux de lavage des bennes à béton ► Stockage des matières polluantes sera implanté hors zones sensibles parcelles AW30 et AW39 notamment), sur une zone protégée et étanche ► L'entretien courant des engins sera effectué sur les installations de chantier pour le matériel permanent et dans les ateliers respectifs pour les autres matériels (poids lourds, etc.) ► Les matériaux bitumineux seront mis en œuvre par temps sec et les travaux de terrassement seront menés en période peu pluvieuse</p>
<p>IMPACT QUALITATIF - phase exploitation</p>	<p>MESURES DE REDUCTION R6 – Maitriser le risque de pollution des eaux pluviales Pollution accidentelle En cas de pollution accidentelle, une identification analytique du polluant répandu sur le site doit être faite. Des mesures de confinement seront prises afin de tarir la source de pollution, d'empêcher ou de restreindre la propagation dans le milieu naturel. Le lancement d'une telle démarche sera initié par les services de secours et gérée dans la majeure partie des cas par ces derniers.</p> <p>Pollution saisonnière Les opérations de salage et d'entretien hivernal devront respecter les normes et recommandations du SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes). L'entretien des surfaces enherbées, des aménagements paysagers et des espaces associés, se fera selon des techniques non polluantes. Le traitement chimique et l'usage de produits phytosanitaires seront interdits pour l'entretien des espaces extérieurs et espaces publics. Les techniques alternatives utilisées peuvent être de natures différentes.</p> <p>Pollution chronique La loi impose de ne pas rejeter des eaux dont la qualité serait incompatible avec le respect à terme des objectifs de qualité du milieu récepteur.</p> <p>Enfin, les eaux pluviales devront être infiltrées sur des sols non pollués ou dépollués. Sur les surfaces polluées, l'aménagement de noues avec un géotextile qui empêche l'infiltration et qui redirige les eaux de pluie sur les zones d'infiltration sera privilégié.</p>		<p>(-)</p>
<p>IMPACT QUANTITATIF - phase travaux</p>	<p>Du fait de l'absence de nappe d'eau à faible profondeur et du caractère ponctuel des travaux l'impact est jugé comme nul, la réalisation du projet ne nécessitant notamment pas de rabattement de nappe.</p> <p>La mesure R3 – Respecter les prescriptions de l'étude géotechnique G5 sur les zones géotechniques à enjeu prévoit la purge et la déconstruction des plaques de béton provoquant les circulations d'eaux parasites dans le sol afin de pallier à ce problème.</p>	<p>Ø</p>	<p>Ø</p>
<p>IMPACT QUANTITATIF - phase exploitation</p>	<p>Du fait de la profondeur de la nappe d'eau souterraine et des principes de gestion des eaux pluviales définis l'impact est jugé comme nul.</p>	<p>Ø</p>	<p>Ø</p>

PAYSAGE

<p>Phase travaux</p>	<p>La phase des travaux entraîne une altération du paysage et du cadre de vie des usagers du chantier (terrassements bruts, aires de stockage, etc.). Ces impacts sont provisoires et inhérents à tous travaux. Ils constituent une phase « préalable et préparatoire » au changement de cadre de vie des riverains.</p>	-	<p>MESURES DE REDUCTION R7 – Intégration paysagère du chantier</p> <p>Propreté du chantier Les entreprises assureront une parfaite tenue du chantier, à l'intérieur et à ses abords.</p> <p>Mesures contre les nuisances visuelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ L'emprise des travaux sera délimitée précisément ; ▶ La clôture du chantier sera maintenue en bon état ; ▶ Le stockage des matériaux en dehors des emprises de chantier même de courte durée est exclu ; ▶ Les palissades de chantier seront maintenues en bon état ; <p>Le choix du matériau des palissades de chantier et de leur habillage pourra participer de leur intégration dans le paysage tout en informant les riverains des caractéristiques du projet et du calendrier du chantier</p>	(-)
<p>Phase exploitation</p>	<p>Le projet vient créer un quartier mixte, un meilleur cadre de vie, de nouveaux espaces publics végétalisés et vient mettre en valeur les équipements, commerces et services. En effet, le projet inscrit ses emprises bâties autour d'espaces verts et de cœur d'îlots en développant les cheminements pour les mobilités douces à l'intérieur du quartier.</p> <p>De manière globale le projet permettra de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Relier les différentes franges programmées du quartier par un axe Nord / Sud ▶ Donner une part importante à la végétalisation du quartier ▶ Articuler les déplacements par des placettes minérales ▶ Tisser les liens entre les façades par les trames d'espaces public ▶ Travailler les espaces publics autour de deux séquences majeures : l'esplanade de la gare et le jardin intergénérationnel. 	++		++

PATRIMOINE

PATRIMOINE BÂTI ET MONUMENTS HISTORIQUES

<p>Phase travaux et exploitation</p>	<p>Aucun élément de patrimoine bâti n'est présent au droit du projet, de ce fait aucun impact n'est attendu ni en phase travaux, ni en phase exploitation. Pour rappel, de manière générale, pendant la phase travaux, le respect de bonnes pratiques permet de réduire les impacts sur le paysage, comme :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ La gestion des déchets et l'interdiction de dépôt de déchets en dehors des surfaces aménagées ; ▶ Le nettoyage et le maintien en état de propreté des zones de travaux. 	Ø		Ø
---	--	---	--	---

PATRIMOINE PAYSAGER

Phase travaux	Les arbres de l'Avenue Marceau, protégés au PLU sont situés en limite du projet mais sont suffisamment éloignés du périmètre opérationnel pour ne pas être impactés par les travaux. De plus, du fait de l'absence d'autres éléments de patrimoine paysager sur le site, l'impact du projet est nul en phase travaux.	Ø	Ø
Phase exploitation	Le système des prairies et jardins de pluie du projet s'accompagne d'une importante quantité d'arbres (85 conservés et 515 plantés en considérant les objectifs suivants : <ul style="list-style-type: none"> ▶ Mise en valeur et protection des arbres existants les plus remarquables ▶ Limitation de la suppression des arbres existants ▶ Développement d'une stratégie végétale diversifiée, entre strate haute, moyenne et basse permettant d'installer un paysage diversifié Parmi les arbres plantés, ceux situés sur l'impasse de la gare, sur l'avenue Albert Sarraut, la rue Pierre de Coubertin, la rue Clément et Lucien Matheron et l'avenue Jacques Anquetil répondent aux objectifs du PLU de Goussainville et à sa volonté de créer de nouveaux alignements d'arbres.	++	++

VESTIGES ARCHEOLOGIQUES

Phase travaux	Etant donné que le projet prévoit la construction de plusieurs bâtiments ainsi que des parkings souterrains, celui-ci peut induire des découvertes fortuites de vestiges archéologiques, cependant le faible enjeu quant à cette thématique limite fortement ce risque.	(Ø)	(Ø)
Phase exploitation	Aucun impact n'est attendu en phase exploitation, si des vestiges archéologiques sont découverts en phase travaux ceux-ci seront gérés durant la même phase.	Ø	Ø

MILIEU NATUREL

INVENTAIRES ET PROTECTION DES ESPACES NATURELS

Phase travaux et exploitation	Etant donné l'absence d'enjeu, le chantier n'aura pas d'impact sur les espaces naturels protégés et d'inventaire ni sur les corridors écologiques.	Ø	Ø
--------------------------------------	--	---	---

CORRIDORS ECOLOGIQUES

Phase travaux	Le chantier impactera les friches composantes la trame verte et bleue communale par l'implantation de nouvelles constructions et la réfection des espaces publics qui se feront sur ces milieux semi-naturels. La surface initiale des friches de la trame herbacée recensée au PLU de Goussainville est de 4,1 ha. Le projet s'étend au sein de ces friches sur une surface d'environ 3,56 ha et tend à conserver pendant la phase exploitation du projet 0,54 ha de friche initiale, soit environ 13%.	---	-
----------------------	---	-----	---

MESURES DE COMPENSATION

C1 – Compensation ex situ de la perte nette d'habitats d'espèces à enjeux

La perte des habitats de friche par l'aménagement de bâtiments au sein de ces milieux constitue une perte d'habitat de reproduction, d'alimentation et de refuge favorable pour la faune patrimoniale et/ou protégée recensée au droit du site d'étude. La compensation ex-situ de ces milieux par la restauration de milieux dégradés à proximité du site d'étude permet d'apporter des zones de report notamment pour l'avifaune et les insectes à enjeux.

<p>Phase exploitation</p>	<p>Les friches du site d'étude constituent un refuge pour la biodiversité au sein d'un tissu urbain. Le projet tend à conserver 13% de ces friches en phase d'exploitation. La diminution de ces milieux semi-naturels sur l'aire d'étude impacte sur la fonctionnalité écologique du corridor des prairies, friches et dépendances vertes traversant l'aire d'étude.</p>	<p>---</p>	<p>MESURES DE COMPENSATION C1 – Compensation ex situ de la perte nette d'habitats d'espèces à enlèvement</p>	

HABITATS NATURELS ET FLORE

Phase travaux

Habitats
 Le projet concerne l'aménagement et le renouvellement urbain d'un secteur anthropisé. La phase chantier engendrera un impact direct par suppression d'habitats semi-naturels situés dans l'emprise des travaux, notamment des espaces verts, des friches et aménagements paysagers du site. Les impacts généraux du projet sur la flore du site d'étude concernent une flore commune. Les impacts résiduels attendus en phase chantier sont donc faibles. L'impact brut sur les habitats semi-naturels, en phase travaux, est direct et jugé faible.

MESURES D'EVITEMENT

E1 – Dispositif de protection des arbres à proximité du chantier
 Mise en place des solutions de protection des arbres se trouvant à l'intérieur de la zone de chantier, avant le début des travaux

E2 – Evitement « amont » des secteurs à enjeux écologiques



Flora patrimoniale

Une espèce classée Vulnérable (VU) sur la liste rouge de la flore vasculaire d'Île-de-France a été recensée au nord-ouest du site d'étude : il s'agit de la Gesse de Nissolle (*Lathyrus nissolia*). Cette espèce est présente en faible densité sur le secteur d'étude. Au vu du contexte anthropique du secteur d'étude, cette espèce peut être soit spontanée ou soit issue d'un semis, l'impact indirect est qualifié de moyen.

E3 – Balisage préventif de mise en défens d'habitats d'espèces patrimoniales

- ▲ Le plan de chantier et le cahier des charges doivent clairement identifier les zones de travaux autorisées et les zones présentant une sensibilité vis-à-vis de la faune protégée et/ou patrimoniale. Sur site, des panneaux d'indication peuvent compléter l'information du personnel chargé du chantier.
- ▲ Balisage préventif divers ou dispositif de protection des habitats à enjeux à conserver



<p>Phase exploitation</p>	<p>Les mesures prises durant la phase chantier concernant les espèces exotiques envahissantes permettront une amélioration de la biodiversité sur le site à long terme. L'effet du projet sera donc positif car il permettra une reprise des espaces verts actuellement dégradés et non entretenus.</p>	<p>Habitats</p>	<p>MESURES DE REDUCTION</p> <p>R8 – Limitation de l'emprise des travaux, zones d'accès, zones de circulation des engins de chantier et limitation des installations de chantier Une délimitation précise et physique des zones de stockage de matériaux et des zones de passage des engins ou des hommes devra être mise en place afin de ne pas amplifier les impacts prévisibles. En outre, ces zones et passages devront être définis en amont de la phase chantier et des délimitations visibles seront installées. Une information auprès du personnel de chantier pourra aussi être réalisée afin de sensibiliser l'ensemble des intervenants.</p> <p>Toutes les précautions d'usage relatives à la bonne tenue du chantier devront être prises durant les travaux (maintenance et entretien des engins, stockage des matériaux, délimitation du chantier, etc.). La mise en œuvre de cette mesure pourra être complétée par le déploiement d'un plan de circulation des engins de chantier.</p> <p>R9 – Gestion adaptée des espèces exotiques envahissantes du site pendant la phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ En cas de dessouchage des plants : <ul style="list-style-type: none"> ▫ Entassement des tiges et des résidus de fauche sur bache en milieu ouvert et hors zone inondable, recouvrir le tas pour éviter toute dispersion par le vent ; ▫ Stockage des tiges et des résidus sur le site même, dans une zone dédiée, pour limiter les transports et les risques de contamination ; ▫ Laisser sécher 2-3 semaines (retourner le tas pour favoriser le séchage) ; ▫ Surveiller qu'aucun résidu ne s'enracine pour l'extraire immédiatement ; ▫ Nettoyer les outils, les pneus et chenilles des véhicules ; ▶ Ne pas laisser de parcelles s'enfricher (noter cependant le fait que laisser certaines parcelles en friche peut aussi être un choix localement favorable à la biodiversité) ; ▶ Formation des agents et exigence de prestataires expérimentés sur ces diverses espèces ; ▶ Contrôle de la provenance des terres extérieures pour les aménagements paysagers ; ▶ Traçabilité des terres retirées du chantier avec information sur la présence d'EEE ; ▶ Nettoyage préalable des engins de chantier au nettoyeur haute-pression, en dehors du site (au dépôt de l'entreprise) ; ▶ Surveiller les sites sains (zones où les EEE ne sont pas présentes). <p>L'emprise du projet s'étend sur environ 1 ha de surface occupée initialement par des EEE. Chaque espèce contactée sur le site d'étude doit faire l'objet d'une méthode de gestion adaptée.</p>	<p style="text-align: center;">+</p>
<p>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT</p> <p>A1 – Plantations et dispositifs d'aide à la recolonisation du milieu</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Réaliser un aménagement éco-paysager ambitieux et diversifié des espaces verts, avec plantation de haies basses variées, haies libres, bosquets, alignements d'arbres, prairies fleuries, prairies de fauche tardive, noues végétalisées... ▶ Proscrire, dans ces aménagements, la plantation ou le semis d'espèces exotiques envahissantes ou, au contraire, d'espèces protégées ou rares (selon le référentiel du Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien (CBNBP)) ; 	<p>Habitats</p>	<p>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT</p> <p>A1 – Plantations et dispositifs d'aide à la recolonisation du milieu</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Réaliser un aménagement éco-paysager ambitieux et diversifié des espaces verts, avec plantation de haies basses variées, haies libres, bosquets, alignements d'arbres, prairies fleuries, prairies de fauche tardive, noues végétalisées... ▶ Proscrire, dans ces aménagements, la plantation ou le semis d'espèces exotiques envahissantes ou, au contraire, d'espèces protégées ou rares (selon le référentiel du Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien (CBNBP)) ; 	<p style="text-align: center;">+</p>	

		<p>Flora patrimoniale</p> <p>Ø</p>	<p>▲ Utiliser très majoritairement des espèces indigènes et de provenance locale (afin de garantir leur bonne adaptation aux conditions climatiques) ;</p> <p>▲ Créer un « effet lisière » significatif au niveau des bosquets : instaurer une gradation dans les plantations, depuis la strate herbacée jusqu'à la strate arborée, en passant par une strate arbustive dense.</p> <p>A2 – Assurer le maintien en bon état des habitats et espaces verts</p> <p>▲ Prévoir un entretien des zones enherbées en adéquation avec leur usage : depuis la tonte pour les zones très fréquentées à la fauche exportatrice tardive annuelle (1 fauche/an fin septembre) pour les zones les plus champêtres (fauchage tardif).</p> <p>▲ Prévoir un entretien des espaces ligneux en adéquation avec leur environnement : depuis la taille régulière des haies basses jusqu'aux bosquets en évolution spontanée,</p> <p>▲ Employer des techniques alternatives à l'utilisation de phytosanitaires (paillage des plantations, désherbage thermique...).</p> <p>▲ Traitement (manuel et/ou mécanique) de toutes résurgences d'EEE.</p> <p>▲ Travailler à la valorisation pédagogique des aménagements écologiques auprès des usagers du site (installations de panneaux d'information...).</p> <p>A3 – Interdiction d'usage de produits chimiques</p> <p>A4 – Murs et façades végétalisées Les façades végétalisées sont construites à partir de plantes grimpances dont les racines sont plantées à même le sol. Celles-ci peuvent se diviser en trois catégories :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ Les plantes ligneuses qui se soutiennent elles-mêmes en se palissant contre un mur comme par exemple les rosiers grimpances (<i>rosa carina</i>, <i>rosa rugosa</i>) ▲ Les plantes grimpances qui ont besoin d'un support tel que les arbrisseaux à tiges flexibles ▲ Les plantes grimpances qui ont leur propre système de fixation tel que : <ul style="list-style-type: none"> ▫ des racines crampons comme le lierre (<i>Hedera helix</i>), la bignone (<i>Campsis grandiflora</i>) ou l'hortensias grimpance (<i>Hydrangea petiolaris</i>) ; ▫ des ventouses comme la vigne vierge (<i>Parthenocissus quinquefolia</i>) ; ▫ des vrilles comme une autre vigne vierge (<i>Parthenocissus tricuspidata</i>). 	<p>Ø</p> <p>+</p>
<p>ZONES HUMIDES</p> <p>Phase travaux et exploitation</p>	<p>Pour rappel, en raison de la nature des sols remaniés et anthropiques du site d'étude non propices à la détermination des zones humides sur critères pédologiques, l'analyse des zones humides du site d'étude s'est basée exclusivement sur les critères flore et habitats. Aucune zone humide sur critère botanique n'est identifiée sur le site d'étude. L'enjeu est nul.</p>	<p>Ø</p>	<p>Ø</p>	
<p>AVIFAUNE</p> <p>Phase travaux</p>	<p>L'aire investiguée est un lieu de nidification pour les oiseaux inféodés aux parcs et jardins des milieux urbains. Les impacts bruts prévisibles de la phase chantier sur l'avifaune sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ Destruction d'individus, œufs ou nichées par les travaux (impact direct) ▲ Perturbation d'individus (impact indirect) 	<p>---</p>	<p>MESURES D'ÉVITEMENT E2 – Éviter « amont » des secteurs à enjeux écologiques</p> <p>E4 – Phasage des démolitions, défrichages et abattages en dehors des périodes de fortes sensibilités pour la faune En prenant en compte la sensibilité des espèces identifiées sur la zone d'étude, les travaux devront commencer entre octobre et février, notamment en ce qui concerne les premières phases de</p>	<p>-</p>

► Destruction temporaire d'habitats d'espèces (Impact direct)
Etant donné la variété d'habitats recensée sur le site d'étude (friches inoccupées, milieux ouverts et semi-ouverts arbustifs/buissonnants, vieux bâtiments, haies horticoles, jardins, parc boisé...), le site d'étude est favorable à la nidification et à l'accomplissement du cycle de vie de nombreuses espèces d'oiseaux patrimoniaux et protégés. La conservation de ces habitats ainsi que leur bonne gestion participent pleinement à la préservation de ces espèces menacées de conservation, l'enjeu est fort.

préparation de chantier (défavorabilisation des bâtiments vis-à-vis de l'installation de l'avifaune nicheuse et débroussaillage du site). Le démarrage des travaux et la réalisation des phases les plus impactantes devront éviter cette période.

MESURES DE REDUCTION

R10 – Mise en place de dispositifs de limitation des nuisances envers la faune
Une attention particulière sera portée à fermer les poteaux creux, couvrir les trous divers pour éviter toute installation des espèces cavernicoles, mettre en place des échappatoires pour les bassins et autres dépressions avec un fort dénivelé. Les dalots béton devront être stockés verticalement. Cela se traduit également par une sensibilisation des entreprises et un suivi de chantier rigoureux par des écologues.

Pour les nuisances liées aux lumières :

- Proscrire les lumières vaporeuses ;
- Prévoir des éclairages nocturnes orientés vers le bas (focalisant sur l'entité à éclairer) et ne pas éclairer la végétation environnante ou limiter la réverbération (ex : pose de boucliers à l'arrière des lampadaires, mise en place de paralume sur certains mâts) ;

R11 – Limiter l'installation d'espèces nicheuse dans les bâtiments à démolir

Pendant la saison de reproduction à savoir de mi-mars à fin août, il convient de procéder à l'obstruction des cavités des bâtiments pendant la période hivernale, précédant la démolition pour éviter l'installation futur d'espèces protégées.

La vérification d'absence d'individus (oiseaux, chauves-souris et mammifère terrestres) devra être réalisée en amont de la démolition. (cf. A5 – Vérification de l'absence d'espèces à enjeux/protégées en amont de la phase de démolition/abatage)

R12 – Réduire le risque de mortalité par collision contre des façades vitrées

une attention particulière sera portée sur les caractéristiques techniques des fiches matériaux pour les vitrages. Afin d'éviter les effets de transparence des vitrages vers des espaces végétalisés. Est suggéré le recours à des verres opaques, teintés, verres de cathédrale ou alvéolaires.

Afin de réduire les surfaces réfléchissantes et éviter les effets « miroir », un degré de réflexion maximum de 15%ne devra pas être dépassé.

Pour les nuisances liées aux vitrages :

- Réduire les surfaces vitrées lisses ;
- Recourir à des matériaux dont les caractéristiques techniques répondent aux recommandations de la American Bird Conservancy;

MESURES DE COMPENSATION

C1 – Compensation ex situ de la perte nette d'habitats d'espèces à enjeux

Sur le site d'étude, les zones à compenser concernent :


- Les zones accueillants les populations d'oiseaux patrimoniaux inféodés au milieux semi-ouverts correspondant aux deux zones de friche au sud du site d'étude (zonage rouge) ;
- Les zones rocailleuses ensoleillées accueillant le Lézard des Murailles (zonage orange) ;
- Les zones accueillants les insectes protégés / patrimoniaux des zones de friche (entourage jaune).


Figure 18 : Localisation des zones du site d'étude à compenser ex situ



Figure 19 : Localisation de la surface de compensation sur le site du Bois du Seigneur



		<p>C2 – Compensation in situ de la perte d'habitats d'espèces à enjeux</p> <p>Sur le site d'étude, les zones à compenser in situ concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ La bordure de hâte au sud du parking : le Conocéphale gracieux, protégé en Ile-de France a été entendu au sein de cet habitat. ▶ Le parc arboré situé derrière le centre technique est favorable à la nidification d'espèces d'oiseaux inféodés aux parcs et jardins urbains comme le Serin cini, le Gobemouche gris, le Verdier d'Europe et l'Accenteur mouché recensés sur le site d'étude. ▶ Les vieux bâtiments situés le long de la gare abritent des habitats favorables à la nidification d'espèces anthropophiles comme le Moineau domestique ou encore les chauves-souris. ▶ Le jardin ornemental à l'est de la gare accueille des espèces de mammifères terrestres protégés comme le Hérisson d'Europe et l'Ecreureuil roux et une espèce déterminante ZNIEFF (Loir gris). <p>Figure 20 : Localisation des zones du site d'étude à compenser in situ</p> 	
<p>Phase exploitation</p> <p>Les impacts bruts prévisibles de la phase exploitation du projet sur l'avifaune sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Destruction permanent d'habitats d'espèces (impact direct) ▶ Risque d'abandon permanent de l'espèce de son habitat d'origine (impact indirect) ▶ Perturbation des oiseaux par l'éclairage (impact direct) 		<p>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT</p> <p>A1 – Plantations et dispositifs d'aide à la recolonisation du milieu</p> <p>A2 – Assurer le maintien en bon état des habitats et espaces verts</p> <p>A3 – Interdiction d'usage de produits chimiques</p> <p>A4 – Murs et façades végétalisées</p> <p>MESURES DE COMPENSATION</p> <p>C1 – Compensation ex situ de la perte nette d'habitats d'espèces à enjeux</p> <p>C2 – Compensation in situ de la perte d'habitats d'espèces à enjeux</p> <p>C3 – Aménagement de nichoirs à moineau domestique</p> <p>Des nichoirs seront installés à une hauteur minimale de 3 mètres ou plus, proche des zones de végétation, sur la façade des nouveaux bâtiments qui seront construits à proximité des parcs et jardins</p>	

		dans le même secteur ou à proximité immédiate des zones dans lesquelles les individus en nidification ont été recensés.
AMPHIBIENS		Ø
Phase travaux et exploitation	Aucun amphibien n'a été inventorié sur le site d'étude lors des inventaires écologiques menés en 2023. Aucun habitat favorable à l'accueil de ce taxon n'a été observé sur le site d'étude, l'enjeu est nul.	Ø
REPTILES		Ø
Phase travaux	Le Lézard des Murailles a principalement été observé au niveau des murets de pierres clôturant la zone de friche en face de la gare. Ce muret de pierre est voué à être démolis pendant la phase travaux du projet. L'enjeu est fort sur cette partie du site d'étude. Deux individus ont également été aperçus à l'ouest du site au sein d'une zone rocailleuse bordant une voie routière. Cette partie du site d'étude n'est pas inclus au sein de l'emprise projet, l'enjeu est nul sur cette partie du site.	<p>MESURES D'ÉVITEMENT E4 – Phasage des démolitions, défrichages et abattages en dehors des périodes de fortes sensibilités pour la faune</p> <p>MESURE DE COMPENSATION C1 – Compensation ex situ de la perte nette d'habitats d'espèces à enjeu C2 – Compensation in situ de la perte d'habitats d'espèces à enjeu</p> <p>C4 – Mise en place d'hibernaculum et de gîtes à reptiles Les hibernaculum à reptiles sont des abris artificiels polyvalents utilisés durant l'hivernage ou comme abri régulier ou lieu de ponte le reste de l'année. Ces abris doivent être installés sur les espaces bien exposés à l'ensoleillement, à proximité de milieux favorables à leur alimentation (bosquets arborés, fourrés arbustifs, prairies...).</p> <p>Figure 21 : Exemples d'hibernaculum favorables au Lézard des Murailles</p> 
Phase exploitation	En phase d'exploitation, l'effet indirect de l'aménagement du site d'étude sur les reptiles concerne l'impact sur leur habitat : la destruction du muret accompagné de la suppression de la zone de friche en face de la gare entraîne une diminution des zones de refuge du Lézard des Murailles indispensables à leur reproduction et leur phase d'hibernation. La conservation de ces habitats est indispensable pour la conservation de ce taxon.	<p>En complément, d'autres gîtes peuvent être créés et placés à proximité des hibernaculum constitués de tas de pierres ou de tas de bois. Ces gîtes installés au sein de la végétation du site serviront d'abris aux lézards et de zones de transit.</p> <p>MESURE DE COMPENSATION C1 – Compensation ex situ de la perte nette d'habitats d'espèces à enjeu C2 – Compensation in situ de la perte d'habitats d'espèces à enjeu</p>

MAMMIPHERES TERRESTRES

<p>Phase travaux</p> <p>Les impacts des travaux sur les mammifères terrestres (hors chiroptères) sont liés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Au risque de destruction d'individus par les travaux : l'ensemble de la zone du projet, les travaux entraîneront la suppression d'une partie de la végétation (dont certains espaces verts, aménagements paysagers), qui constituent des habitats de micromammifères. En outre, la circulation d'engins engendrera un risque d'écrasement lors de la phase chantier. Enfin, la création involontaire de pièges mortels (trous, poteaux creux, grillages, etc.), peut-elle aussi engendrer une mortalité de petits mammifères sur la zone de travaux. Cet impact est qualifié de modéré. ▶ Perturbation d'individus pendant les travaux (impact indirect) <p>Compte-tenu des enjeux identifiés pour les mammifères, l'impact de perturbation d'espèces lors de la phase travaux sur les mammifères est toutefois considéré comme faible.</p>		<p>MESURES D'EVITEMENT <u>E4 – Phasage des démolitions, défrichages et abattages en dehors des périodes de fortes sensibilités pour la faune</u></p> <p>MESURES DE REDUCTION R13 – Défavorabilisation écologique du site</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Retirer les tas de pierres, souches, branche d'arbres et autres abris potentiels présents dans l'emprise des travaux qui peuvent être exploités comme gîte d'hivernage par le Hérisson. <p>Cette opération doit avoir lieu entre septembre et octobre (date à laquelle les hérissons sont toujours actifs et la période de reproduction arrive à son terme). Les individus présents dans ces gîtes pourront alors se réfugier vers des gîtes périphériques en dehors de la zone d'emprise des travaux.</p> <p>Un écologue expérimenté devra indiquer les éléments attractifs aux reptiles présents sur le site pour procéder à l'enlèvement de ces derniers.</p> <p>MESURES DE COMPENSATION <u>C2 – Compensation in situ de la perte d'habitats d'espèces à enjeu</u></p> <p>C5 – Mise en place de gîtes pour mammifères terrestres</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Gîte en bois à construire pour le hérisson d'Europe ▶ Tas de bûches intégrant une chambre pour hérisson ▶ Gîte pour le Loir gris <p>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT A5 – Vérification de l'absence d'espèces à enjeux/protégées en amont de la phase de démolition/abattage</p>
<p>Phase exploitation</p> <p>La surface de végétalisation du site d'étude est réduite de 32% passant de 5,2 ha à 3,5 ha en phase d'exploitation. Cette réduction des espaces verts n'est pas favorable à la conservation du Hérisson d'Europe. Toutefois, le projet a pour objectif de végétaliser le site d'étude par la plantation de 515 arbres supplémentaires, soit une augmentation de 400% de la strate arborée.</p> <p>En phase d'exploitation, l'impact du projet sur les mammifères terrestres est lié au risque de destruction d'individus par collision avec les véhicules des automobilistes. Le projet de modification de la voirie existante au sein du quartier de la gare de Goussainville aura un impact faible sur les mammifères terrestres (hors chiroptère) du site d'étude.</p>		<p>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT <u>A1 – Plantations et dispositifs d'aide à la recolonisation du milieu</u></p> <p>MESURES DE COMPENSATION <u>C2 – Compensation in situ de la perte d'habitats d'espèces à enjeu</u> <u>C5 – Mise en place de gîtes pour mammifères terrestres</u></p>

CHIROPTERES

<p>Phase travaux</p> <p>Les bâtiments présents au droit du site d'étude présentent des cavités qui sont favorables à l'accueil des chauves-souris enregistrées au droit du site d'étude. Si aucune mesure n'est mise en place, les travaux de démolition des bâtiments risquent de détruire des individus.</p>		<p>MESURES D'EVITEMENT <u>E2 – Evitement « amont » des secteurs à enjeux écologiques</u> <u>E4 – Phasage des démolitions, défrichages et abattages en dehors des périodes de fortes sensibilités pour la faune</u></p> <p>MESURES DE REDUCTION</p>
---	--	--

<p>De même la modification du bâti et de la végétation arborée du site d'étude pourrait entraîner la suppression de lieux favorables à la nidification et à l'alimentation des chauves-souris au droit du périmètre d'étude.</p> <p>En phase de travaux, aucun effet indirect n'est identifié tant que les travaux sont menés de jour et loin des gîtes à Chiroptères en période estivale (de mai à juillet) et automnale (d'août à novembre).</p> <p>Au regard des enjeux de conservation moyens à forts pour la Pipistrelle commune, les impacts bruts imputables à la destruction d'habitats sont de niveau fort.</p>	<p>R14 – Adaptation des horaires des travaux (en journalier) Ces adaptations des horaires de travaux visent à éviter les moments (les heures) pendant lesquelles les espèces sont les plus actives. Par exemple, concernant les chiroptères, un travail de nuit doit être évité à proximité des routes de vol et des gîtes.</p> <p>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT A5 – Vérification de l'absence d'espèces à enjeux/protégées en amont de la phase de démolition/abatage</p> <p>MESURES DE COMPENSATION <u>Erreur ! Source du renvoi introuvable.</u> Mise en place de gîtes pour mammifères terrestres</p>	<p>Phase exploitation</p> <p>Ce projet d'aménagement peut apporter de l'éclairage artificiel dans des espaces jusqu'alors maintenus dans l'obscurité. En phase de fonctionnement l'effet direct attendu est une perturbation du rythme circadien, modifiant le comportement des Chiroptères, surtout les espèces lucifuges comme ici l'Oreillard gris et les Murins, par la pollution lumineuse :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Retard des sorties de gîtes et diminution de la période de recherche de nourriture ; ▶ Diminution de l'activité ; ▶ Barrière aux déplacements des individus ; ▶ Perte ou abandon d'une zone de chasse ; ▶ Retard de développement des jeunes individus. <p>L'éclairage nocturne peut entraîner une fréquentation accrue des Chiroptères non lucifuges comme les Pipistrelles et la Sérotine commune. Il peut également aboutir à une désynchronisation avec les pics d'activité des insectes, dont elles se nourrissent, et donc se répercuter sur l'état des individus, notamment sur la fécondité et la survie des populations¹.</p> <p>Au regard des enjeux faibles à moyens à forts pour les Pipistrelles et les Noctules et de leurs sensibilités fortes à cet effet, les impacts bruts sont de niveau moyen à fort.</p>
<p>MESURES DE REDUCTION R10 – Mise en place de dispositifs de limitation des nuisances envers la faune</p> <p>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT A1 – Plantations et dispositifs d'aide à la recolonisation du milieu A2 – Assurer le maintien en bon état des habitats et espaces verts A3 – Interdiction d'usage de produits chimiques A4 – Murs et façades végétalisées</p> <p>MESURES DE COMPENSATION <u>Erreur ! Source du renvoi introuvable.</u> Mise en place de gîtes pour mammifères terrestres</p>	<p>---</p>	<p>ENTOMOFAUNE</p> <p>Phase travaux</p> <p>Le projet implique une modification des milieux de friches dans lesquelles ont été recensées deux espèces d'orthoptère patrimoniaux : le Criquet des Jachères et la Decticelle bicolor. La perte des habitats de ces espèces n'est pas favorable à la conservation de ces espèces sur le site d'étude. Cet impact est considéré comme fort et significatif pour le site du projet.</p>
<p>MESURES D'EVITEMENT E2 – Evitement « amont » des secteurs à enjeux écologiques E4 – Phasage des démolitions, défrichages et abatages en dehors des périodes de fortes sensibilités pour la faune</p> <p>MESURES DE COMPENSATION C1 – Compensation ex situ de la perte nette d'habitats d'espèces à enjeux C2 – Compensation in situ de la perte d'habitats d'espèces à enjeux</p>	<p>---</p>	<p>---</p>

¹ Mariton, L., Kerbriou, C., Bas, Y., Zanda, B. & Le Viol, I. (2022). Even low light pollution levels affect the spatial distribution and timing of activity of a 'light tolerant' bat species. Environmental Pollution

	<p>MESURE D'ACCOMPAGNEMENT</p> <p>A6 – Capture et réintroduction des espèces d'orthoptères sur le site de compensation La réintroduction du Criquet des Jachères et de la Decticelle Bicolore doit se faire par une première étape de restauration écologique de milieux favorables au maintien de ces deux espèces (cf. mesure C1 – <i>Compensation ex situ de la perte nette d'habitats d'espèces à enlèvement</i>).</p> <p>Une fois le site compensatoire fonctionnelle, il s'agit de procéder à la capture du Criquet des Jachères fréquentant la zone de friche au sud-ouest du site d'étude et à la capture de la Decticelle bicolore fréquentant les bordures de la zone de friche, au sud de l'espace Pierre de Coubertin.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concernant le Criquet des Jachères, procéder à la capture d'un échantillon d'individus >100 individus ; - Concernant la Decticelle bicolore, procéder à la capture d'un échantillon d'individus > 10 individus ; <ul style="list-style-type: none"> ▶ La capture d'individus devra être réalisé entre août et septembre, en amont des premières phases de débroussaillage prévu sur ces habitats d'espèces. ▶ La capture des individus se fera à l'aide d'un filet à insectes par un écologue expérimenté. ▶ Les individus seront stockés au sein de plusieurs sceaux hermétiques contenant un substrat de terre, de roche et de végétations sèches. ▶ Les individus seront capturés puis relâchés au sein de la même journée pour limiter le temps de captivité et le risque de mortalité d'individus. ▶ Aucune transplantation de sol n'est envisageable sur le site compensatoire depuis les habitats de ces deux espèces d'orthoptère sur le site d'étude en raison du risque de dispersion des EEE présent en importante quantité sur le site d'étude. <p>MESURES DE SUIVI</p> <p>S1 – Suivi écologique des mesures en phase travaux Le suivi en phase chantier s'effectuera de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Un passage avant tout démarrage des travaux : <ul style="list-style-type: none"> ■ Pour s'assurer de la mise en sécurité des zones présentant une sensibilité écologique (ballisage préventif) ; ■ Pour s'assurer de l'absence d'espèces protégées qui peuvent potentiellement occuper les cavités des façades des bâtiments existants avant de procéder à leur démolition/modification. ▶ Pour rappel, un enjeu vis-à-vis de l'avifaune, des chiroptères et des mammifères terrestres a été identifié lors des inventaires écologiques du site d'étude. ■ Pour sensibiliser les entreprises de travaux et le maître d'œuvre aux mesures mises en œuvre en phase chantier et les principales sensibilités écologiques sur le site. <ul style="list-style-type: none"> ▶ Deux passages en phase chantier (à adapter en fonction de la durée totale du chantier) qui permettront de s'assurer de la bonne mise en œuvre des mesures et de prévoir d'éventuelles remise en état si des dysfonctionnements étaient identifiés. ▶ Un passage en dernière phase de chantier, afin de s'assurer que l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction évoquées dans l'étude ont bien été respectées. <p>Chaque passage fera l'objet d'un compte-rendu au maître d'ouvrage.</p> <p>S2 – Suivi écologique des mesures en phase exploitation</p>
--	--

			<p>Des inventaires naturalistes seront mis en place à compter du 1er printemps qui suivra la fin des travaux de réalisation des mesures environnementales puis à n+1, n+2, n+3, n+4, n+5, n+10, n+15, n+20, soit 8 années de suivi. Chaque année de suivi comprendra :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Un suivi de l'avifaune nicheuse (via des points d'écoute, deux sessions printanières) sur les zones ciblées (site compensatoire et site d'étude en phase exploitation) ; ▶ Un suivi des mammifères (non-volants et chauves-souris) ; ▶ Un suivi des reptiles ; ▶ Un suivi de l'évolution des insectes patrimoniaux. <p>Lors de chaque année de suivi, 3 passages seront réalisés, en avril, juin et août/septembre.</p> <p>A la suite de ces 3 passages et pour chaque année de suivi, un rapport sera réalisé afin d'exposer les résultats des expertises de suivi entre les années et par rapport à l'état initial. Le rapport se veut conclusif sur l'efficacité des mesures en place. Le cas échéant, il sera proposé des préconisations afin d'améliorer les résultats de cette mesure. Ce rapport sera transmis chaque année aux services de l'Etat.</p> <p>Le rapport final du suivi sur 20 ans devra conclure quant à l'efficacité de la mesure de compensation.</p>	
<p>Phase exploitation</p>	<p>La phase d'exploitation du projet induit une diminution de 87 %des friches initialement existantes. La perte de ces habitats n'est pas favorable à la conservation du Criquet des Jachères et de la Decticelle bicoloré qui les fréquentent. Cet impact est considéré comme fort et significatif pour le site du projet.</p>	<p>- - - -</p>	<p>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT A1 – Plantations et dispositifs d'aide à la recolonisation du milieu A2 – Assurer le maintien en bon état des habitats et espaces verts A3 – Interdiction d'usage de produits chimiques A4 – Murs et façades végétalisées</p>	

CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

DEMOGRAPHIE ET HABITAT

<p>Phase travaux</p>	<p>Les travaux prévoient la démolition des 12 pavillons d'habitation présent sur le site. Ces démolitions impliqueront le déménagement des habitants concernés, soit une vingtaine de personnes concernées.</p> <p>L'impact négatif peut également concerner le sentiment d'obligation de quitter un lieu d'attache depuis de nombreuses années, ce qui peut perturber également les habitudes de vie.</p>	<p>- - - -</p>	<p>MESURES DE REDUCTION R15 – Suivi des habitants impactés avec mise en place d'une DUP Une déclaration d'utilité publique sera réalisée, celle-ci permettra de cadrer à l'indemnisation des locataires restants sur le site ainsi que de leur assurer un logement au moins 6 mois avant leur départ.</p>	
<p>Phase exploitation</p>	<p>Le programme prévoit la construction d'un total de 252 logements répartis sur les lots C2, C3 et D1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 118 logements sur le lot D1 : <ul style="list-style-type: none"> ■ 28 logements en localif (8 T1, 10 T2 et 10 T3) ■ 90 logements en accession (20 T2, 40 T3, 15/16 T4, 4/5 T5) ▶ Environ 85 logements collectifs sur le lot C2 ▶ Environ 26 logements collectifs sur le lot C3 <p>Les lots C et D prévoient des bâtis de qualité et agréables pour leurs habitants, le principe de composition recherché est celui d'une architecture lisible, cadrant l'espace public. Une ouverture (ou large faille à ciel ouvert)</p>	<p>+ +</p>		<p>+ +</p>

	<p>d'une largeur de 16 mètres minimum devra s'inscrire dans un axes Nord-sud pour laisser apercevoir le cœur d'îlot végétalisé</p>						
<p>ACTIVITE ECONOMIQUE ET EMPLOI</p>							
<p>Phase travaux</p> <p>La réalisation de l'aménagement du site inclura la mobilisation de nombreux emplois dans le secteur des travaux publics pourvus par des salariés du secteur et des intérimaires. Cependant les commerces situés sur le site d'étude seront détruits afin de réaliser les nouvelles constructions.</p>			<p>MESURES DE REDUCTION</p> <p>R16 – Indemnisation et relocalisation des commerçants impactés Parmi ces commerçants le projet relocalisera</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ La boulangerie en rez-de-chaussée du lot D1, ▶ Les professions libérales ▶ Le café de la poste (avec condition de montée en gamme) <p>L'indemnité due aux occupants identifiés sera définie comme suit :</p> <p>Indemnités dues aux commerçants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Indemnités de réemploi destinée à couvrir les frais exposés par l'exproprié pour remplacer le bien dont il vient d'être privé, elle sera calculée de la façon suivante : <table border="1" data-bbox="702 526 758 884"> <tr> <td>Fraction inférieure à 23 000 €</td> <td>5 %</td> </tr> <tr> <td>Fraction au-delà de 23 000 €</td> <td>10 %</td> </tr> </table> ▪ Indemnités accessoires, qui correspondent à l'indemnisation du préjudice subi par le commerçant pendant la durée du transfert. Il s'agit d'indemniser les troubles apportés dans le fonctionnement de l'exploitation pendant la période de transfert <p>Indemnités dues aux professions libérales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Indemnités de transfert : qui correspondent à la valeur des diverses indemnités accessoires et à l'éventuelle indemnité pour perte d'usage locatif. ▪ Indemnités accessoires On peut recenser comme pour les commerçants notamment : <ul style="list-style-type: none"> - le trouble commercial, - l'indemnité pour installations non récupérables, - l'indemnité de déménagement et de réinstallation, - l'indemnité pour transfert administratif. 	Fraction inférieure à 23 000 €	5 %	Fraction au-delà de 23 000 €	10 %
Fraction inférieure à 23 000 €	5 %						
Fraction au-delà de 23 000 €	10 %						
<p>Phase exploitation</p>	<p>Au total, le projet prévoit la création :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ De 3 300 m² de surface de plancher de commerces ▶ D'un pôle de loisir de 8000m² min m² SDP ▶ D'un hôtel 3 à 4 étages de 80-100 chambres de 1 200 m² SDP ▶ D'environ 15 000 m² SDP de bureaux <p>dans une logique de recomposition commerciale existante et de renforcement des activités économiques avec la volonté de création d'un hub multimodal. Ces activités permettront de dynamiser le quartier de la gare ainsi que de désenclaver le quartier poursuivant la dynamique des projets de construction</p>	<p>+</p> <p>+</p> <p>+</p>	<p>+</p> <p>+</p> <p>+</p>				

	du BHNS le long de l'Avenue Albert Sarraut et du raccordement routier nord-est de la commune à la francilienne.		
EQUIPEMENTS PUBLICS			
Phase travaux	La phase travaux, notamment les travaux réalisés sur les espaces publics, sera susceptible d'empêcher l'accès aux équipements présents sur le secteur, notamment l'espace Pierre de Coubertin.	-	-
Phase exploitation	Le projet prévoit la création : <ul style="list-style-type: none"> ▶ D'un groupe scolaire de minimum 4 000 m² SDP ▶ D'une crèche privée d'environ 477 m² SDP ▶ D'un équipement d'environ 800m² accueillant les associations territoriales œuvrant à l'insertion professionnelle ainsi que celle appuyant la création d'entreprise. <p>La quasi-totalité des espaces publics seront repris afin notamment de relier les différentes franges programmatiques du quartier par un axe transversal Nord/Sud. Également, les équipements du site (espace Pierre de Coubertin, école et crèche, gare bénéficieront de nouveaux parvis facilitant les accès et améliorant leur attractivité et la sécurité piétonne.</p>	++	++
TOURISME ET LOISIRS			
Phase travaux et exploitation	Du fait de l'absence d'enjeu, les travaux ne viendront pas perdurer une quelconque activité touristique.	Ø	Ø
DEPLACEMENT			
RESEAU VIAIRE			
Phase travaux	Pendant toute la durée du chantier, un trafic routier principalement poids-lourds sera généré. Il correspondra : <ul style="list-style-type: none"> ▶ Aux apports des différents matériels destinés à l'organisation du chantier (base vie...); ▶ A l'acheminement des engins de chantier proprement dit ; ▶ Aux apports de matériaux de construction des voiries et des différents réseaux (couche de forme des voiries, fournitures...) ▶ A l'évacuation des matériaux issus des démolitions, à l'excavation des terres et, plus généralement, aux déchets générés par le chantier. <p>Par ailleurs, la présence de terre et/ou de poussières sur les chaussées du fait de travaux pourra momentanément dégrader les conditions de sécurité</p>	-	-

	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2 places Police Municipale ▶ Les places pour les véhicules électriques et les dépose-minute seront aux abords du P+R et seront indiqués par des panneaux depuis la rue Anquetil 			
FLUX D'ENERGIE ET DE MATIERE				
RESEAUX				
<p>Phase travaux</p>	<p>Les réseaux d'eau potable, de défense incendie, d'assainissement, de gaz, d'électricité et de télécommunications situées dans le périmètre du projet d'aménagement sont enterrés. Ces réseaux sont susceptibles d'être mis à jour lors de la démolition des bâtiments, ainsi que lors des opérations de terrassement.</p> <p>Au moment des raccordements du site avec les réseaux existants à proximité, il y aura des risques de coupures pour les quartiers voisins. Toutefois, les entreprises sont tenues de coordonner leurs interventions, et de prévenir les riverains des gênes ponctuelles occasionnées en journée. La majorité des réseaux sont présents le long des voiries, ces dernières allant subir des travaux de réfection le risque de mettre à jour des réseaux est d'autant plus important.</p> <p>Le réseau d'assainissement du site pourra être également impacté par le chantier en cas de raccordement de ce dernier au réseau communal.</p>	-	<p>MESURES DE REDUCTION</p> <p>R20 – Adapter et articuler le chantier avec les réseaux existants</p> <p>Préalablement aux travaux, il conviendra de vérifier le risque d'interception des réseaux existants. Pour cela, un repérage souterrain et aérien sera effectué, de manière à éviter toute rupture accidentelle et à limiter les interruptions au temps de travail nécessaire pour procéder aux raccordements indispensables. Des demandes de Déclarations de Travaux (DT) ont été émises auprès des différents concessionnaires concernés par un réseau au droit du site. Ces concessionnaires ont alors émis des consignes précises d'éloignement par rapport aux réseaux et de raccordement à ceux-ci. Le chantier devra respecter les recommandations techniques de chaque concessionnaire.</p>	-
<p>Phase exploitation</p>	<p>Dans le cadre du projet, la plupart des réseaux du site seront repris, ainsi le projet aura un impact positif sur-ceux-ci, les travaux consisteront à :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 1. La suppression des réseaux des bâtiments démolis ▶ 2. Le dévoiement de réseaux vers les nouveaux bâtis ▶ 3. L'entouffement de réseaux Basse Tension ▶ 4. La création et le prolongement de réseaux pour l'alimentation en eau potable, les eaux usées, les télécoms et l'électricité. ▶ 5. La création de branchements aux nouveaux bâtis 	+		+
GESTION DES DECHETS				
<p>Phase travaux</p>	<p>Les démolitions vont générer des déchets de nature variée qu'il conviendra de trier en fonction de leur nature. Ils seront ensuite réemployés, évacués pour être valorisés ou, le cas échéant, ils seront éliminés dans des filières de traitement adaptées.</p> <p>Concernant la gestion des déchets dans le quartier, dans le cas où les services de collecte ne pourraient pas réaliser de porte-à-porte, des bennes de collectes temporaires seront mises en place pour les riverains et accessibles aux services compétents.</p>	-		-
<p>Phase exploitation</p>	<p>Lors de la phase exploitation, la production de déchets concerne les différents locaux commerciaux et logements créés. En fonction de l'activité des locaux commerciaux, ils pourront être de différents typologies. Les déchets liés aux logements seront plutôt de type ménager et par conséquent non dangereux : déchets ménagers, de cuisine, d'emballages, papier,</p>	-		-

	bouteilles, etc. Les modalités de gestion et de collecte seront définies selon le gestionnaire. En raison de potentiel actes d'incivilité, l'absence totale d'impact ne peut être assurée (déchets jetés en dehors des réceptacles prévus). L'impact est donc qualifié de faible.		
--	---	--	--

RISQUES

RISQUES NATURELS

Phase travaux	<p>La phase travaux sera ponctuelle et ne s'implantera pas au droit de l'Avenue Albert Sarraut, ainsi les travaux n'augmenteront pas le ruissellement urbain. Les autres risques étant aucune mesure ne nécessite de les prendre en compte. Pour rappel, le sujet liés aux mouvements de terrains et à la stabilité des sols seront gérés par les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ R2 – Réaliser des études géotechniques G2 AYP, G2 PRO et G3 ▶ R3 – Respecter les prescriptions de l'étude géotechnique G5 sur les zones géotechniques à enjeu 	∅	∅
Phase exploitation	<p>Le projet ne prévoit pas d'aménagements au droit de l'avenue Albert Sarraut, de plus, le projet infiltrera la totalité des eaux pluviales : il permettra l'infiltration totale pour les pluies courantes en 24 h et l'infiltration quasi-totale pour les pluies centennales ;</p> <p>Ainsi le projet gèrera en totalité ses eaux pluviales en dehors de l'avenue Albert Sarraut, le risque d'inondation par ruissellement urbain ne sera donc pas amplifié.</p>	∅	∅

RISQUES TECHNOLOGIQUES

Phase travaux	<p>Les travaux ne sont pas susceptibles d'augmenter le risque technologique induit par les installations classées pour la protection de l'environnement ou l'aéroport Charles de Gaulle. De plus, du fait de l'absence d'installations à l'intérieur du site, les risques y sont très limités voire nul.</p> <p>De plus le chantier n'augmentera pas la fréquence de transports de matières dangereuses au droit de la ligne de chemin de fer Paris-Nord à Lille.</p> <p>Ainsi en l'absence d'impact, aucune mesure n'est nécessaire.</p>	∅	∅
Phase exploitation	<p>Le projet n'a pas vocation à construire de nouvelles infrastructures induisant des risques technologiques et l'éloignement des ICPE n'induit pas de risque pour les nouvelles populations.</p>	∅	∅

NUISANCES ET SANTE PUBLIQUE

BRUIT, ENVIRONNEMENT SONORE ET EFFETS DU BRUIT SUR LA SANTE

Phase travaux	<p>La période de travaux sera une source supplémentaire de trafic sur le secteur. Les nuisances sonores engendrées sur le chantier pourront être de plusieurs natures :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Bruits générés par le passage des camions pour le transport des matériaux de construction et l'évacuation des déchets ; ▶ Bruits importants générés par les engins de travaux publics notamment (pelle, compresseurs, pilonneuse, etc.) ; 	--	<p>MESURES DE REDUCTION</p> <p>R16 - Limiter les nuisances sonores et vibratoires en phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Respect des critères de niveaux sonores maximums admissibles dans l'environnement immédiat inférieurs ou égaux à 80 dB(A) à 10 m de l'engin ou de l'outil et de 75 dB(A) entre 9h00 et 16h00 pour les bruits aériens) (Code du travail). L'entrepreneur devra établir et soumettre à la maîtrise
----------------------	--	----	--

	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bruits importants générés par les démolitions de bâtiments ; ▶ Bruits importants générés par les matériels utilisés dans le domaine du bâtiment (bétonnière, ponceuses, tronçonneuses, etc.). 		<p>d'œuvre, au démarrage du chantier, une méthodologie et un planning d'intervention sur ce chantier prenant en compte ces problématiques de nuisance devant être limités aux abords.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ L'objectif est la limitation du niveau sonore sur les façades des habitations voisines. Ce niveau sonore est induit par les vibrations et le bruit dû à l'activité de chantier. Pour cela, il est suggéré c-à-priori des techniques de construction et de démolition permettant de limiter ces émissions vibratoires et par conséquent, de satisfaire l'obligation de précaution inhérente à la réalisation de ce type de chantier. ▶ Le respect de la Charte chantier à faible nuisance. <p>MESURES DE SUIVI</p> <p>S3 – Suivi des nuisances sonores en phase chantier</p> <p>La maîtrise d'ouvrage se montrera à l'écoute du voisinage et se rendra joignable par mail et par téléphone et via une personne contact. Une information anticipée sur les phases du chantier sera communiquée.</p>	
<p>Phase exploitation</p>	<p>L'étude acoustique a révélé que la zone d'étude est très exposée au bruit avec des niveaux sonores L_{den} compris entre 60 et 75 dB(A). La principale source acoustique est le bruit des avions, car celle-ci recouvre l'ensemble du périmètre alors que l'exposition liée aux infrastructures de transports terrestres est localisée aux abords de celles-ci. L'environnement sonore est très dégradé avec une ambiance sonore allant de modéré à excessivement bruyante.</p> <p>De manière générale, l'exposition aux nuisances sonores des bâtiments dépend de leur éloignement avec les infrastructures de transports terrestres et des trafics (routier et ferroviaire) sur celles-ci. À leurs abords les niveaux sonores sont compris entre 60 et 70 dB(A) traduisant un environnement sonore dégradé. Plus en retrait de ces voies, l'environnement sonore est plus apaisé avec des niveaux sonores variant de 45 à 60 dB(A).</p>		<p>MESURES DE REDUCTION</p> <p>R21 – Définir les valeurs d'isolation en façade</p> <p>Pour l'ensemble des bâtiments, excepté celui de l'îlot B6, les valeurs d'isolation acoustique varient entre 36 et 46 dB ; les valeurs tiennent compte du bruit des infrastructures routières, ferroviaires et du trafic aérien.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Ilot D1 – valeurs d'isolation acoustiques comprise entre 34 et 40 dB ; ▶ Ilot C2 - valeurs d'isolation acoustiques comprise entre 36 et 40 dB ; ▶ Ilots C4 et C3 - valeurs d'isolation acoustiques comprise entre 36 et 38 dB ; ▶ Ilots A3, B1.1, B1.2, B3.1, B3.2 et B5 - valeurs d'isolation acoustiques comprise entre 40 et 44 dB ; ▶ Ilots A1, A2, B2.1, B2.2 et B4.1 - valeurs d'isolation acoustiques comprise entre 40 et 46 dB ; <p>Concernant le bâtiment de l'îlot B6, les valeurs d'isolation sont très élevées et comprises entre 41 et 52 dB(A) pour les façades en vue directe de la ligne ferroviaire classée en catégorie 1</p>	<p style="text-align: center;">Ø</p>
VIBRATIONS				
<p>Phase travaux</p>	<p>Tout comme pour le bruit, la période de travaux sera une source de nuisances supplémentaire. Les vibrations seront notamment dues :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Au passage des camions pour le transport des matériaux de construction et l'évacuation des déchets ; ▶ Aux engins de travaux publics notamment (pelle, compresseurs, pilonneuse, etc.) ; ▶ Aux démolitions de bâtiments ; ▶ Aux matériels utilisés dans le domaine du bâtiment (bétonnière, ponceuses, tronçonneuses, etc.). 		<p>OR15 – Limiter les nuisances sonores et vibratoires en phase chantier</p>	
<p>Phase exploitation</p>	<p>La phase exploitation ne sera pas source de vibration et l'étude de Vibra Tec a démontré que les populations ne seront pas exposées à des niveaux vibratoires impliquant des risques pour la santé. En l'absence d'impact, aucune mesure n'est à prévoir.</p>			<p style="text-align: center;">Ø</p>
EFFETS D'ÎLOT DE CHALEUR URBAIN				

<p>Phase travaux</p>	<p>Les travaux ne sont pas de nature à modifier l'effet d'îlot de chaleur urbain présent localement.</p>	<p>Ø</p>	<p>Ø</p>	<p>Ø</p>
<p>Phase exploitation</p>	<p>Le projet dans sa conception permettra de diminuer l'effet d'îlot de chaleur urbain sur le secteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ La création de nouveaux espaces verts qualitatifs et entretenus, de parvis aménagés, de coeurs d'îlot largement végétalisés d'une trame végétale le long de la voirie sur des espaces auparavant points de concentration de chaleur (bilan positif de + 497 arbres sur l'ensemble du site.), permettront de préserver et d'enrichir la maille verte existante et de rafraichir le site en cas de fortes températures. En effet, la végétation apportera de l'ombrage et favorisera une augmentation de l'humidité dans l'air grâce à l'évapotranspiration des végétaux ; ▶ La gestion des eaux pluviales de manière gravitaire (noues sur les côtés des voiries et la continuité piétonne, jardin interrégional) inondable récupérant les eaux de pluies des environs y compris le gymnase de Coubertin, esplanade de la gare routière) ; ▶ La mixité fonctionnelle (habitations, commerces, restauration, bureaux, école, loisirs, crèche) du quartier permettant de diminuer les migrations alternantes, les déplacements motorisés induits et donc les apports de chaleur générés ; ▶ L'utilisation de matériaux clairs, à faible albedo et/ou perméables notamment pour les espaces publics (béton brossé clair sur l'ensemble des trottoirs, plateforme en platealage bois sur les terrasses, plateformes et passerelles, sol en stabilisé sur les venelles et les cheminements du jardin, pavés en béton brossé clair avec joint enherbé sur les lieux de rencontre). 	<p>++</p>	<p>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT A7 – Atténuer les effets d'îlot de chaleur</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Favoriser les revêtements clairs et/ou poreux pour les travaux de réfection de voirie et les parvis ; ▶ Privilégier des matériaux clairs et à l'albedo* élevé pour les nouvelles constructions ; ▶ Recourir à la végétation pour rafraichir l'espace public ▶ Limiter les déperditions d'énergie par l'enveloppe (grâce à l'inertie thermique des matériaux ou des isolants) ; ▶ Favoriser la ventilation naturelle plutôt que mécanique dans les bâtiments ; <p>La réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain pourra également passer par l'utilisation de techniques de gestion alternative des eaux pluviales de surface. A l'échelle d'un quartier, plusieurs techniques peuvent être combinées, l'objectif étant de permettre une intégration paysagère favorisant la végétation, d'augmenter l'infiltration des eaux à proximité et de favoriser la filtration naturelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Les bassins de rétention ; ▶ Les drains et les noues paysagères ; ▶ Les puits d'infiltration ; ▶ Les chaussées à structure réservoir ; ▶ Les toitures végétalisées ; ▶ Les systèmes power road, permettant de capter le rayonnement solaire sur les espaces minéralisés (routes, rues, parkings) et de le restituer sous forme de chaleur pour chauffer les bâtiments notamment. 	<p>++</p>
<p>Phase travaux</p>	<p>La phase chantier d'un projet d'aménagement comprend de nombreuses sources de pollutions atmosphériques, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ L'échappement des machines et engins de chantier qui entraînent principalement des émissions de NO₂, CO, hydrocarbures et particules fines. ▶ Les émissions de poussières plus grossières générées par les travaux de terrassement, d'excavation ou de démolition, du transport et de l'entreposage de matériaux, la circulation et l'utilisation de véhicules, machines et engins (remise en suspension) sur les pistes, les opérations de soudage ou découpage de matériaux... ▶ Les émissions liées à l'emploi de solvants ou de produits à base de solvants qui engendrent des émissions significatives de COV. ▶ L'application et l'emploi de bitume pour la très grande majorité des revêtements de sols (voies de circulation, trottoirs, parking...) qui entraînent notamment des émissions de particules fines, de COV et de HAP. 	<p>--</p>	<p>MESURES DE REDUCTION R22 – Limiter la dégradation de l'air en phase travaux</p> <p>Pour limiter les émissions de poussières et autres polluants pendant la phase des travaux, il sera préconisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ L'humidification des zones de démolition, de terrassement, des aires de stockage, de manutention ou de mise en œuvre pour limiter l'envoi de poussières ; ▶ Un système de bâchage des bennes en période de temps sec pour éviter la dispersion de poussières lors du transport ; ▶ L'interdiction de tout brûlage à l'air libre (exigence réglementaire rappelée) ; ▶ Le stockage dans la mesure du possible, dans des espaces fermés, des éventuels produits tels que l'orientation des vents dominants ; ▶ Privilégier l'outillage manuel, et privilégier les découpes aux ciseaux et lames plutôt que l'emploi de scies. Sinon, utiliser de l'outillage motorisé à vitesse lente et/ou muni d'un dispositif de collecte des poussières (sac en sortie d'appareil, filtre ou connexion à un aspirateur, etc.). 	<p>-</p>

	<p>La modélisation des concentrations de polluants dans l'air ambiant met en évidence les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Les augmentations de concentrations en NO2, PM10 et PM2.5 les plus importantes sont observées au niveau des axes suivants : rue Pierre de Coubertin, avenue Jacques Anquetil et nouvelle voie en prolongement, avenue Albert Sarraut et avenue du 18 juin 1944. A l'inverse, les diminutions les plus fortes sont observées au droit de la rue Clément & Lucien Mathéron. Les variations en particules (PM10 et PM2.5) sont cependant moins fortes que celles en NO2, et plus concentrées à proximité immédiate des axes routiers. ▶ A l'exception de l'objectif de qualité pour les PM2.5 (du fait du bruit de fond considéré), toutes les concentrations modélisées restent inférieures aux valeurs réglementaires dans la bande d'étude et en particulier au droit du collège Georges Charpak et de la future école. ▶ La mise en œuvre du projet entraîne une augmentation de l'indice pollution-population (IPP) d'environ 52 %. Cette hausse s'explique par principalement l'augmentation de la population dans la bande d'étude. L'ensemble de la population reste exposé à des 		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Utiliser des véhicules récents équipés de filtres à particules (FAP). Les FAP permettent d'éliminer au moins 95 % en masse et 99,7 % en nombre des particules de plus de 23 nm (100 fois plus petites que le seuil des PM2.5) émises par les moteurs diesel. ▶ Entretien régulièrement les poids lourds, machines et engins qui circulent ou sont utilisés sur le chantier. ▶ Utiliser des véhicules fonctionnant avec des carburants moins émissifs de particules (GNV, GPL...). o Former les opérateurs à l'adoption des bons comportements pour réduire les émissions de leurs engins (limitation des ralentis notamment). ▶ Arroser les pistes par temps sec ou lors d'épisodes de pollution afin de limiter l'envol des poussières. o Bâcher et humidifier (rampe d'aspersion) systématiquement les camions. ▶ Mettre en place de dispositifs d'humidification anti-poussières lors des phases génératrices de poussières. ▶ Utiliser des produits plus écologiques contenant moins de solvants voire aucun. ▶ Former les opérateurs à l'adoption des bons comportements pour réduire les émissions diffuses ou ponctuelles lors de leurs tâches quotidiennes (refermer systématiquement les contenants après usage ou entre deux usages, utilisation des contenants sans excédants, rappeler l'interdiction de brûler des matériaux sur chantier...). ▶ Privilégier l'emploi d'émulsions bitumineuses aux solutions bitumineuses. ▶ Privilégier les enrobés tièdes et respecter scrupuleusement les consignes de température lors de la fabrication des enrobés. ▶ Equiper les finisseurs de systèmes de captages des fumées de bitume (avec une efficacité d'au moins 80 % selon le protocole NIOSH 107-97). ▶ Informer en amont et pendant le chantier les riverains des nuisances potentielles et des mesures mises en place pour les réduire. ▶ Adaptation de la période des travaux sur l'année ou sur la période journalière (en fonction des pics de concentrations de certains polluants et/ou des sites recevant des populations vulnérables à proximité).
<p>Phase exploitation</p>			<p>MEASURES DE REDUCTION</p> <p>R23 – Préserver les nouveaux bâtis face à la qualité de l'air</p> <p>La pollution atmosphérique émise par le trafic routier est une nuisance pour laquelle il n'existe pas de mesures compensatoires quantifiables. Plusieurs types d'actions ont été envisagées pour limiter la pollution à proximité d'une voie donnée : haies végétales, murs anti-bruit, revêtements photocatalytiques... Cependant le retour d'expérience sur leur mise en œuvre n'indique pas d'effets certains ou systématiques sur la qualité de l'air au niveau des populations exposées, c'est pourquoi ce type d'aménagement seul ne peut être recommandé comme moyen efficace de lutte contre la pollution atmosphérique. Afin de réduire globalement l'exposition des populations, différentes mesures de précaution et de prévention peuvent toutefois être préconisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Agir sur les émissions à la source ▶ Réduire l'exposition des populations et éviter les situations à risque

2 ADEME, B. Forestier, F. Cappe, 2016, Impacts des aménagements routiers sur la pollution atmosphérique – Etat de l'art des études traitant de l'impact des aménagements routiers (solutions anti-bruit, solutions spécifiques) sur la pollution atmosphérique.

	<p>concentrations inférieures à la valeur réglementaire pour le dioxyde d'azote.</p>	
<p>POLLUTION ET QUALITE DES SOLS</p> <p>Phase travaux</p> <p>La présence avérée de sols pollués induit deux points de vigilance :</p> <ul style="list-style-type: none"> La gestion des excavations selon les filières adaptées ; La compatibilité du projet avec les sols restant en place (espaces verts, crèche, école et logements). <p>De plus la présence du chantier est susceptible d'apporter des pollutions extérieures sur le site du projet de par son activité.</p> <p>Une prestation DIAG a été réalisée par SOLPOL suite à l'étude INFO en octobre 2021. Cette prestation comportait des prélèvements, mesures, observations et analyses du milieu sol (code A200) et l'interprétation des résultats des investigations (code A270). Le descriptif détaillé des dispositifs techniques mis en œuvre, des protocoles d'échantillonnages et des paramètres analysés lors de la prestation A200 est présenté dans l'étude complétée disponible en annexe du Volet 3 : Méthodes et annexes. Au regard de l'occupation future, les sujets suivants ont été mis en évidence :</p> <ul style="list-style-type: none"> Vis à vis des enjeux sanitaires : <ul style="list-style-type: none"> la présence dans les sols d'anomalies en métaux lourds, dans les terrains restant en place dans le cadre du projet d'aménagement, au droit des futurs bâtiments sur 1 à 2 niveaux de sous-sol et des espaces extérieurs projetés (les anomalies en métaux lourds au droit des futurs bâtiments sur 1 à 2 niveaux de sous-sol ne sont pas retenues au regard des concentrations mesurées et/ou des aménagements projetés (dalle à la base des bâtiments)); l'absence dans les sols de concentrations notables en PCB, HAP (dont les volatils), HCT (dont les volatils et semi-volatils), COHV et BTEX, dans les terrains restant en place dans le cadre du projet d'aménagement, au droit des futurs bâtiments sur 1 à 2 niveaux de sous-sol et des espaces paysagers projetés (les teneurs en HAP (dont les volatils), HCT (dont les semi-volatils), BTEX et PCB ne sont pas retenues au regard des concentrations mesurées et/ou des aménagements projetés et/ou seront excavées dans le cadre de la réalisation des niveaux de sous-sol). Vis-à-vis des enjeux économiques liés aux excavations de terres du site (création d'un ou de deux niveaux de sous-sol) : <ul style="list-style-type: none"> la présence d'anomalies en HAP (sondage T16), HCT (sondages T5 et T7) sur matière brute, antimoine lixiviable (sondages T12, T22, T25 et T26), molybdène (sondage T12), fluorures (sondages T1, T2, T3, T10, T11, T14, T22, T23, T24 et T25), sulfates et fraction soluble sur éluât (sondages T7, T8, T9 et T11) pour les observations et analyses réalisées sur les sols, à différentes hauteurs entre 0 et 3 m de profondeur, vis-à-vis des critères de 	<p>MESURES DE REDUCTION</p> <p>R3 – Respecter les prescriptions de l'étude géotechnique G5 sur les zones géotechniques à enjeu</p> <p>R24 – Prévenir les risques de pollution du sol par le chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise à disposition sur le chantier de fiches de sécurité (FDS) des produits dangereux pour chaque lot ; L'étiquetage des produits ; Le stockage des produits dangereux ou polluant à part ; L'utilisation privilégiée d'huiles de décoffrage végétale ; L'entretien et la révision des engins de chantier ; L'interdiction de brûler des matériaux ou des déchets ; L'identification et la matérialisation du stockage en évitant les points bas. <p>R25 – Respect des prescriptions de l'étude DIAG</p> <p>Afin de gérer les terres polluées en phase travaux et d'assurer une compatibilité avec l'usage des sols futurs prévus, La prestation DIAG a défini les précautions sanitaires et les principes d'évacuation des terres qui seront à respecter durant la phase travaux.</p> <p>R26 – Respect des mesures préconisées par les études de pollution</p> <ul style="list-style-type: none"> Recouvrement pérenne des terres en place sur l'ensemble du site par un revêtement ou une couche de matériaux sains de 30 cm d'épaisseur a minima si des futurs espaces sont prévus au droit du point de sondage M1 et M8 afin d'éviter tout contact direct avec les futurs usagers ; Les terres non inertes devront être évacués vers la filière comblement de carrière ou ISDND en cas d'excavation dans le cadre du projet Eviter le contact direct des futurs usagers, notamment par le port d'Équipement de Protection Individuelle (bleu de travail, gants de protection, masques à poussière, etc). 	

	<p>l'arrêté du 12 décembre 2014, impliquant une gestion différenciée des terres excavées vers des filières de stockages adaptées,</p> <ul style="list-style-type: none"> l'absence d'anomalies vis-à-vis de l'arrêté du 12 décembre 2014, relatif aux critères et procédures d'admission dans les décharges de déchets inertes, pour les observations et analyses réalisées sur tous les autres échantillons sélectionnés pour l'ensemble des paramètres de l'arrêté. 			
Phase exploitation	<p>Le projet n'a pas pour vocation à amener de nouvelles pollutions sur le site et les études de pollution précisent que l'état du site apparaît compatible avec les usages projetés sous réserve de la mise en œuvre des mesures de gestion définies dans la partie phase travaux. Aucun autre impact n'est attendu en phase exploitation.</p>	Ø		Ø
EMISSIONS LUMINEUSES				
Phase travaux	<p>La phase travaux entraine une modification des émissions lumineuses. Étant donné le caractère provisoire des travaux et le contexte urbain du site, l'effet des travaux peut donc être considéré comme moyen. Toutefois, étant donné l'enjeu des émissions lumineuses faible du site, on considère un impact faible.</p>	-		(-)
Phase exploitation	<p>Le projet adaptera son éclairage en fonction des typologies de façon à maintenir une plus faible intensité et une température plus chaude au droit des secteurs plus sensibles (parcs et jardins notamment) avec luminaire déclinable en borne ou sur mât avec détection de mouvement et changement de couleur 2300°K - ambre. De manière générale, les éclairages seront gérés en abaissement de la lumière en 3 temps.</p>	Ø		Ø
			<p>MESURES DE REDUCTION</p> <p>R27 – Limiter les émissions lumineuses du chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> Une mise en place de lampes asservies à une horloge, à un détecteur crépusculaire et à des détecteurs de présence ; L'installation d'une armoire électrique permettant une régulation horaire de l'éclairage ; L'exécution de rondes en fin de journée pour pallier les oublis d'arrêts des appareils d'éclairage. 	