



Mission régionale d'autorité environnementale

ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet de logements, de commerces et d'une crèche
en surplomb de la future gare de la ligne 16
à Aulnay-sous-bois (93)**

N° APJIF-2023-030
en date du 12/07/2023

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de logements, de commerces et d'une crèche, situés pour partie au-dessus de la future gare de la ligne 16 du Grand Paris Express, à Aulnay-sous-Bois (93), et sur son étude d'impact datée du mois d'avril 2023. L'avis est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire.

Le projet est porté par les sociétés Eiffage Immobilier et Verrecchia. D'une emprise totale de 21 254 m², il se compose de deux îlots. L'îlot « Gare », à l'ouest du site, s'implante pour partie au-dessus de la future gare d'Aulnay et compte 157 logements répartis sur six bâtiments non contigus, allant du R+5 au R+6. L'îlot « Est » rassemble 239 logements dans un seul bâtiment dont la hauteur varie du R+3 au R+8. Il accueille en rez-de-chaussée environ 700 m² de surfaces commerciales ainsi qu'une crèche de vingt berceaux sur 240 m².

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

- l'intégration paysagère ;
- la mobilité ;
- la pollution des sols ;
- les pollutions sonores et atmosphériques ;
- la gestion des eaux ;
- les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique ;
- les effets cumulés avec des projets voisins ;
- la biodiversité.

L'étude d'impact est clairement structurée et présente de nombreuses illustrations représentant le projet et aidant à la compréhension des données associées à l'état initial, aux enjeux et aux mesures envisagées. Cependant, l'analyse de l'état initial de l'environnement est parfois insuffisamment détaillée, en particulier pour justifier le niveau d'importance des enjeux soulevés, et se révèle très insuffisante concernant l'état initial de la biodiversité.

Ainsi, l'Autorité environnementale recommande :

- de détailler l'état initial de l'environnement et de compléter celui de la biodiversité, d'analyser les incidences du projet sur la base d'un diagnostic écologique ciblé et de présenter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaires dans le cadre d'une demande de dérogation à la protection des espèces ;
- de représenter en conséquence le dossier complet à l'Autorité environnementale.

L'Autorité environnementale recommande également :

- de présenter la stratégie du projet en faveur des modes de déplacement alternatifs à la voiture ;
- de préciser les mesures prises pour dépolluer le site, de caractériser les gaz du sol et la nappe phréatique au droit du site et de garantir la compatibilité du site avec ses usages futurs, en particulier les espaces publics de pleine terre et la crèche ;
- de compléter la caractérisation de la qualité de l'air par une analyse au droit du site du taux de concentration en NO_x, CO et COV et d'estimer l'impact du projet sur l'augmentation de l'exposition aux polluants atmosphériques de la population.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis. La liste des sigles figure en page 5.

L'Autorité rappelle au maître d'ouvrage l'exigence de transmission d'un mémoire en réponse précisant les suites données aux recommandations formulées dans cet avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	6
1. Présentation du projet.....	6
1.1. Contexte et présentation du projet.....	6
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	9
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	9
2. L'évaluation environnementale.....	9
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	10
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	12
3.1. L'intégration paysagère.....	12
3.2. Les déplacements.....	14
3.3. La pollutions des sols.....	15
3.4. Les pollutions atmosphériques et sonores.....	17
3.5. Les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique.....	21
3.6. Les effets cumulés.....	23
3.7. La biodiversité.....	23
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	24
ANNEXE.....	25
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	26

Préambule

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

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

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie pour rendre un avis sur le projet de logements, de commerces et d'une crèche en surplomb de la future gare de la ligne 16 situé à Aulnay-sous-Bois (93) et porté par les sociétés Eiffage immobilier et Verrecchia. Cette saisine est réalisée sur la base d'une étude d'impact² datée d'avril 2023.

Le projet de logements, de commerces et d'une crèche en surplomb de la future gare de la ligne 16 a été soumis à un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39° du tableau annexé à cet article³). Il a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale du préfet de la région Île-de-France n° 2022-255 du 19 décembre 2022.

La saisine de l'Autorité environnementale étant conforme au I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à l'Autorité environnementale le 15 mai 2023. Conformément au II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le pôle d'appui a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France le 25 mai 2023. Sa réponse du 15 juin suivant est prise en compte dans le présent avis.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 12 juillet 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de logements, de commerces et d'une crèche en surplomb de la future gare de la ligne 16 situé à Aulnay-sous-Bois (93).

- 1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).
- 2 Le document dénommé « étude d'impact » dans la suite du présent avis correspond à la pièce 11 du dossier de demande de permis de construire.
- 3 La rubrique 39°b du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement soumet à examen au cas par cas les « opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code est supérieure ou égale à 10 000 m² ».

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Jean SOUVIRON, coordonnateur, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Sigles utilisés

CO	Monoxyde de carbone
COV	Composés organiques volatiles
HCT	Hydrocarbures totaux
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
NOx	Oxydes d'azote
PDUIF	Plan de déplacement urbain d'Île-de-France
PLU	Plan local d'urbanisme
Sage	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
Scot	Schéma de cohérence territoriale
Sdage	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
Sdrif	Schéma directeur de la région d'Île-de-France
UVP	Unité de véhicule particulier
Znieff	Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

■ Contexte

Le présent avis est émis à la suite de la décision du préfet de la région Île-de-France DRIEAT-SCDD-2022-255 du 19 décembre 2022, portant obligation de réaliser une évaluation environnementale⁴. Il est rendu dans le cadre de la demande de permis de construire déposée le 28 juillet 2022 portant le numéro le PC 093 005 22 C0164. Le projet est porté par les sociétés Eiffage immobilier et Verrecchia.

■ Présentation du projet

Situé sur la commune d'Aulnay-sous-Bois, le projet concerne deux îlots :

- l'îlot « Gare », partiellement implanté au-dessus de la future gare d'Aulnay sur la ligne 16 (ligne « Noisy-Champs / Saint Denis Pleyel ») du Grand Paris Express ;
- l'îlot « Est », séparé du précédent par un espace public piétonnier.

Baptisé « Lumin&sens » par les porteurs du projet, il se développe sur une emprise de 21 254 m² et prévoit la réalisation de 396 logements collectifs et individuels, des commerces et d'une crèche.

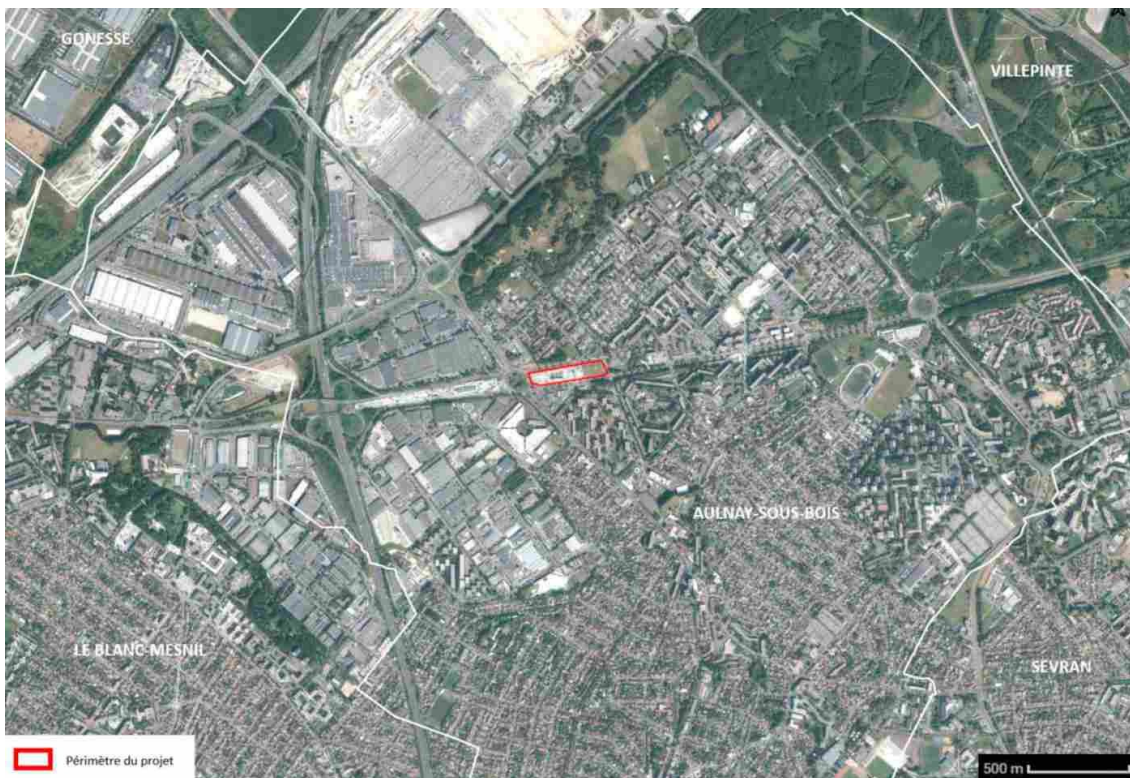


Illustration 1: Localisation du projet (en rouge), au niveau de la future station de métro de la ligne 16.
Source : Étude d'impact, p. 13.

4 <https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/drieat-scdd-2022-255.pdf>.

Le projet est situé au nord de la commune d'Aulnay-sous-Bois, à proximité de la commune de Blanc-Mesnil. Il est bordé :

- au nord, par la rue Paul Cézanne (D932) ;
- au sud, par le boulevard Marc Chagall (composante également de la D932) ;
- à l'est, par le Chemin de Roissy en France ;
- à l'ouest par le rond-point de l'Europe et la D44.

Le site est desservi par deux lignes de bus : le bus 45, desservant les gares du RER B du Blanc-Mesnil, de Sevrans Beaudottes et du Vert Galant, et le bus 609, desservant la station de métro La Courneuve de la ligne 7 et la gare de Villepinte du RER B.



Illustration 2: En haut, site actuellement en chantier pour le passage de la ligne 16 et la réalisation de la gare d'Aulnay. En bas, présentation du projet et du tracé de la ligne 16 sur le site de la Société du Grand Paris Express. La ligne bleue représente le tracé du futur métro, avec la gare qui se déploie sous l'îlot ouest (îlot de gauche). Vues aériennes orientées au nord. Source : <https://www.societedugrandparis.fr/ligne-16>

Le programme immobilier prévu représente environ 32 371 m² de surface de plancher, répartis sur les deux futurs îlots, séparés par un parvis central. Les bâtiments, de R+5 à R+8, sont localisés sur une parcelle actuellement occupée sur sa partie ouest par le chantier de la gare « Aulnay » du Grand Paris Express et, sur sa partie est, par une zone en friche. Cette présence de la ligne 16 du Grand Paris Express empêche la réalisation de travaux en infrastructure et la construction d'espaces en sous-sol. Le projet prévoit donc d'installer les espaces de parking automobile sur trois niveaux en superstructure, du rez-de-chaussée au R+2 de l'îlot est. Ainsi, en R+1 et R+2, 349 places de stationnement sont destinées à l'usage exclusif des résidents. Au rez-de-chaussée, un parking privé de 80 places est prévu à destination des visiteurs et usagers du site, notamment ceux de la ligne 16.

Par ailleurs, la plupart des toitures et terrasses du projet sont végétalisées.

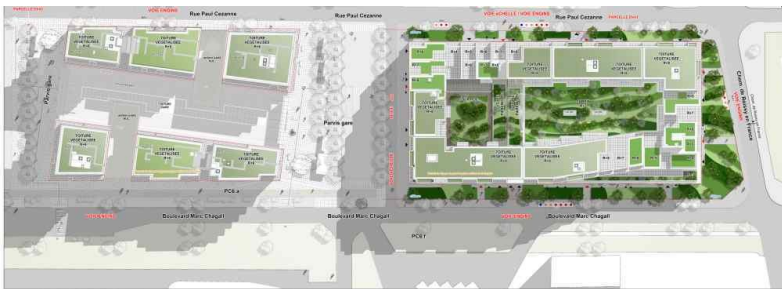


Illustration 3: Plan masse avec, à gauche, l'îlot Gare et, à droite, l'îlot Est. Source : Notice paysagère, p. 6.



Illustration 4: Le projet avec, en haut, l'îlot de la gare d'Aulnay, en bas, l'îlot Est. Source : Étude d'impact, p. 217.

■ L'îlot « Gare »

L'îlot « Gare », d'une surface de plancher de 12 263 m², compte 157 logements, en superposition partielle de la future gare du Grand Paris Express, répartis sur six bâtiments non contigus, allant du R+5 au R+6.

■ L'îlot Est

L'îlot « Est », d'une surface de plancher de 20 118 m², rassemble 239 logements dans un seul bâtiment, sur une hauteur variant du R+3 au R+8. En rez-de-chaussée, sur la façade ouest de l'îlot, environ 700 m² de surfaces commerciales seront développées en linéaire, en continuité du parvis principal de la gare. Au nord, une crèche accessible depuis la rue Paul Cézanne prévoit d'accueillir vingt berceaux sur 240 m². Ses espaces de vie sont orientés « sur la façade sud du cœur d'îlot de plein pied avec le jardin ».

Enfin, la cour de l'îlot est végétalisée sur un sol de pleine terre, tout comme une partie des espaces publics sur la façade ouest, pour une surface totale de 1 613 m².

■ Calendrier prévisionnel

Le planning prévisionnel (Étude d'impact, p. 43, 199) prévoit un démarrage des travaux au troisième trimestre 2024 pour l'îlot Est, puis au quatrième trimestre pour l'îlot Gare. La mise en chantier de ce dernier est conditionné à la livraison de la dalle haute étanchée de la gare.

La réception de l'îlot Est se fera au quatrième trimestre 2026, et celle de l'îlot Gare au premier trimestre 2027.

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

Le dossier ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- l'intégration paysagère ;
- la mobilité ;
- la pollution des sols ;
- les pollutions sonores et atmosphériques ;
- la gestion des eaux ;
- les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique ;
- les effets cumulés avec des projets voisins ;
- la biodiversité.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact (pièce 11 du dossier de demande de permis de construire) est clairement structurée et présente de nombreuses illustrations représentant le projet et aidant à la compréhension des données associées à l'état initial, aux enjeux et aux mesures envisagées.

■ Résumé non technique

L'étude d'impact débute avec le résumé non technique (p. 21-65 de la pièce 11 du permis de construire), sans que celui-ci ne soit mentionné dans la liste des documents de demande de permis de construire. Il gagnerait à être davantage mis en exergue pour être plus facilement accessibles au public, notamment sous la forme d'un seul document présenté de manière séparée.

(1) L'Autorité environnementale recommande de présenter le résumé non technique de manière aisément accessible, sous la forme d'un seul document séparé.

Le résumé non technique présente clairement le projet et offre un aperçu relativement exhaustif des enjeux environnementaux et des mesures mises en œuvre pour les éviter, réduire, voire compenser. Un tableau de synthèse complète opportunément cette pièce du dossier en structurant les enjeux et mesures en dix thématiques : milieu physique, milieu aquatique, milieu naturel, patrimoine, occupation du sol, risques, pollutions, milieu humain, milieu fonctionnel et santé.

■ Analyse de l'état initial de l'environnement

Ces dix thématiques structurent également l'analyse de l'état initial de l'environnement (p. 66-192). Pour chacune, les enjeux sont évalués suivant cinq niveaux, rendant compte de leur importance (de « fort » à « nul »).

L'argumentaire justifiant du niveau d'enjeu de chacune des thématiques est parfois insuffisant. C'est par exemple le cas pour la thématique « Milieu physique : climat » (p. 67-68), qualifié d'enjeu « faible ». Les bouleversements engendrés par le changement climatique sur la région Île-de-France, et donc sur le site du projet, ne sont pas évoqués, alors que les canicules sont de plus en plus fréquentes et s'intensifient, soulevant des enjeux importants pour un programme composé de logements et accueillant des espaces publics stratégiques (gare de la ligne 16 du Grand Paris Express).

Si ces considérations sont abordées dans le chapitre 11, « Vulnérabilité du projet », elles devraient également faire l'objet d'une étude détaillée dans le cadre de l'analyse de l'état initial de l'environnement. En effet, le changement climatique affecte d'ores et déjà tous les territoires, et en particulier ceux urbanisés de la métropole du Grand Paris.

(2) L'Autorité environnementale recommande de détailler l'analyse de l'état initial et de mieux argumenter l'évaluation du niveau d'enjeu concernant le climat du site.

■ Incidences du projet

Les chapitres 5 à 8 de l'étude d'impact étudient les incidences du projet sur l'environnement. L'évolution de l'état initial avec et sans mise en œuvre du projet est comparée. Les incidences temporaires puis permanentes sont étudiées en détails, selon les dix thématiques retenues pour l'analyse de l'état initial. Enfin, un tableau de synthèse classe les incidences et présente les mesures proposées pour les éviter, les réduire, voire les compenser.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact dans son résumé non technique (p. 58-59) et dans un chapitre dédié (p. 318-321) examine l'articulation et la cohérence du projet avec les orientations du schéma directeur de la région d'Île-de-France (Sdrif), avec le Plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF), avec le Schéma de cohérence territoriale (Scot), avec le Plan climat-air-énergie territorial PCAET, le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) de Seine-Normandie et le Plan local d'urbanisme (PLU).

Le projet répond en particulier aux orientations du Sdrif concernant la densification de l'espace urbain à proximité des gares. Il s'inscrit également dans l'orientation d'aménagements et de programmation dite « *Requalification et restructuration de la zone d'activités économiques de la Garenne, des Mardelles, de la Fosse à la Barbrière et du quartier Balagny* » du PLU de la commune.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Le chapitre 9 discute les solutions de substitution raisonnables (p. 313-317). Un seul scénario est exposé et se décline en deux variantes, présentées en plan masse : la première élaborée lors de la phase concours en mai 2018 et la seconde en 2022. Entre temps, le projet a vu ses surfaces vitrées réduites, ce qui permet de diminuer les risques de collisions avec l'avifaune d'après le dossier (p. 315). Cet argument est présenté comme l'un de ceux qui justifient le choix de la variante de 2022. Le reste du texte présentant les « justifications du choix retenu » (p. 315) n'est pas rédigé, ce qui en complique la compréhension. Il semble néanmoins que la variante retenue permet une meilleure implantation des locaux vélos et de plus grandes surfaces plantées, notamment aux abords de l'îlot est.

Pour l'Autorité environnementale, ces deux variantes traduisent surtout une évolution du projet, constitutive de tout processus de conception, surtout lorsque celui-ci se déploie sur plusieurs années. Aucune variante ni solution de substitutions raisonnables, questionnant la localisation et la programmation de tout ou partie du projet au regard des enjeux environnementaux, ne sont ici présentées.

Par ailleurs, le dossier présente deux scénarios et une variante concernant les sources d'énergie liées au projet. Un scénario dit « conventionnel » « prévoit une couverture des besoins de chauffage et de froid à partir de

groupes aérothermiques réversibles⁵ ainsi qu'une couverture des besoins d'ECS [eau chaude sanitaire] à partir d'une solution parallèle (chauffe-eau électrique ou thermodynamique) pour ne pas affecter le coefficient de performance des PAC [pompe à chaleur] » (p. 315). Un scénario « EnR1 » « envisage un raccordement au réseau de chaleur urbain en cours de réalisation par la société CORIANCE pour couvrir les besoins de chauffage et en eau chaude sanitaire des îlots Gare et Est, ainsi que la couverture des besoins de froid des commerces et de la crèche par des PAC aérothermiques décentralisées » (p. 316). En parallèle de ces deux scénarios, les porteurs du projet ont étudié la possibilité d'installer des panneaux photovoltaïques pour couvrir tout ou partie des besoins en électricité des bâtiments.

Le choix se porte finalement sur le raccordement au futur réseau de chaleur urbain en comptant sur sa décarbonation future (le scénario « EnR1 »). Ce dernier limite ainsi les nuisances sonores potentiellement induites par les pompes à chaleur. L'énergie photovoltaïque n'est pas retenue en raison de son « coût d'investissement » et de la « gestion de la concurrence d'usage en toiture » (p. 317). Cependant, aucune donnée chiffrée ne vient démontrer l'argument financier, tandis que les nombreuses toitures plantées auraient semble-t-il pu permettre d'accueillir des panneaux photovoltaïques, lesquels assurent une source d'énergie électrique décarbonée.

L'Autorité environnementale note la confusion qui est entretenue par le choix du nom des deux scénarios. En effet, le scénario « EnR1 »⁶ ne mobilise pas directement des sources d'énergie renouvelable, mais le réseau de chaleur urbain⁷ et émet plus de gaz à effet de serre que le scénario dit « conventionnel » qui, lui, repose principalement sur un équipement de chauffage thermodynamique à énergie renouvelable (pompes à chaleur). De plus, ce dernier scénario n'a aujourd'hui rien de « conventionnel », et constitue une solution qui aurait certainement mérité d'être étudiée plus en détails, du fait de son potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale n'identifie pas dans les réflexions menées sur les solutions de substitution raisonnables la prise en compte des enjeux identifiés comme « forts » dans l'analyse de l'état initial, en particulier ceux de la pollution des sols et de l'air. Face à ces enjeux, il semble pourtant nécessaire d'étudier des solutions alternatives concernant notamment l'implantation de la crèche, établissement recevant des personnes sensibles.

L'Autorité environnementale constate donc que le choix de la variante retenue n'est pas argumenté au regard de leurs incidences environnementales. Elle rappelle qu'il s'agit pourtant d'un attendu de l'évaluation environnementale qui doit être présenté dans l'étude d'impact. Compte-tenu notamment de la pollution des sols et de l'air, elle considère qu'il aurait été nécessaire de présenter des solutions de substitutions raisonnables en termes de localisation, de conception et de programmation du projet, sans se limiter à définir des variantes en modifiant quelques composantes architecturales et orientations d'aménagement à partir d'un même projet.

(3) L'Autorité environnementale recommande d'étudier des solutions de substitution raisonnables et de justifier le choix de la variante retenue en termes de localisation et de dimensionnement :

- **au regard des enjeux environnementaux forts du site, en particulier la pollution du sol et de l'air ;**
- **en comparant les différentes variantes selon leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine ;**
- **en précisant les raisons ayant motivé le choix d'abandonner le scénario d'un recours à des panneaux photovoltaïques en toiture.**

5 Un groupe aérothermique réversible est un système de climatisation et de chauffage utilisant une technologie de pompe à chaleur. Il est conçu pour fournir à la fois du chauffage et du refroidissement dans un bâtiment, en utilisant l'énergie de l'air extérieur.

6 EnR étant le sigle généralement utilisé pour énergie renouvelable.

7 D'après le dossier, le réseau de chaleur urbain est approvisionné à 64,6 % par des énergies renouvelables (p. 316).

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

3.1. L'intégration paysagère

L'étude d'impact analyse le patrimoine et le paysage existants (p. 100-111) et les modes d'occupation des sols (p. 112-123). Le paysage urbain à proximité du site (illustrations 1 et 2) est défini par :

- « à l'ouest : le carrefour de l'Europe ;
- au nord : des hôtels (partie nord-ouest), une butte en espace vert donnant sur un groupe de maisons individuelles et des bureaux de la mission locale (au nord-est) ;
- à l'est : un terrain de sport public ;
- au sud : une zone commerciale avec un supermarché et des restaurants (partie sud-ouest), une station-service Total et une aire piétonne et des immeubles de logements collectifs (au sud-est) » (p. 113).

L'enjeu paysager et patrimonial du site est qualifié de « faible » dans l'étude d'impact (p. 187-188), en raison de l'absence de sites archéologiques répertoriés et de la distance qui sépare le projet des bâtiments classés ou des monuments historiques⁸.

Les grandes unités paysagères de la commune d'Aulnay-sous-Bois sont présentées (p. 106). Le site du projet se situe dans l'unité des « grands ensembles d'habitat collectif », à la frontière avec les « zones commerciales et d'activités » à l'ouest. Un reportage photographique permet de se figurer ce paysage urbain (p. 107-109). Par ailleurs, de nombreux visuels rendent compte de l'implantation du projet dans l'environnement existant (p. 210-217).

D'après le dossier, l'architecture du projet développe « un langage sobre et contemporain souligné d'une conjugaison de détails forts et discrets et d'une harmonie des matériaux » (p. 199). Une homogénéité est ainsi recherchée dans la matérialité des éléments du projet. Les façades sont dessinées dans un souci de « cohérence visuelle de l'ensemble de l'opération tout en préservant la singularité de chaque bâtiment » (p. 200). Ainsi, « un jeu de balcons étagés et découpés » « donnera une lecture diversifiée des étages » (p. 200) de l'îlot de la gare, tandis que, pour l'îlot est, « c'est une architecture unitaire et monolithique qui est proposée » où « les quatre angles du volume bâti sont excavés pour atténuer l'impression de masse et renforcer la porosité induite par les loggias » (p. 201). « Dans les étages, côté rue, le séquençage régulier de plein et de vide donne vie à une trame reconnaissable, qui apportera un aspect cinématique au bâtiment » (p. 201), « avec la volonté de faire de l'îlot Est un signal dans le paysage urbain, à destination des habitants du quartier » (p. 271). Le dossier conclut ainsi que l'impact sur le paysage est « fort et direct » (p. 271).

⁸ « Le site d'étude se trouve en dehors de tout périmètre de protection réglementaire du patrimoine. Le Monument Historique le plus proche est "l'Église Saint-Sulpice" située dans la commune d'Aulnay-sous-Bois, à environ 1,3 km de distance. Le site classé le plus proche est le "Parc forestier de Sevrans et ses abords" à environ 4 km du site d'étude, alors que le site inscrit le plus proche est "Mairie et son parc" à environ 6 km du site d'étude. » (p. 100)



Illustration 5: Vues de l'îlot gare depuis l'angle nord-est (en haut) et de l'îlot est depuis l'angle sud-est (en bas). Source : Étude d'impact, p. 210 et 213.

L'Autorité environnementale note les éléments de réflexion concernant l'élaboration des formes urbaines du projet et la volonté de limiter l'effet de masse de ces îlots. Elle relève cependant que la transition paysagère entre ces deux îlots et leur environnement n'est pas suffisamment explicitée. Ainsi, le dossier ne développe pas d'argumentaire concernant les hauteurs des différents volumes et ne présente pas la manière dont ce projet va impacter le paysage pour les résidents des logements collectifs alentours. Pourtant, les deux îlots s'inscrivent en rupture avec les formes urbaines de ce territoire, ne serait-ce qu'en raison de leur densité et de leur hauteur.

De plus, si le site « s'inscrit [...] dans un quartier déjà très urbanisé » (p. 271), l'Autorité environnementale souligne que les formes urbaines présentes autour du site ménagent de nombreux vides, généralement plantés, en particulier au niveau des logements collectifs au sud du projet, mais également dans le quartier pavillonnaire au nord. Ainsi, aucun élément dans le paysage actuel ne marque une telle densité bâtie.

(4) L'Autorité environnementale recommande de justifier la hauteur des différents volumes qui composent le projet, de rendre compte de leur insertion paysagère au travers de représentations élargies aux quartiers limitrophes (coupes, photomontages) et de présenter l'évolution des vues (avant/après) depuis les logements collectifs à proximité du site.

Ces choix architecturaux s'accompagnent d'un projet paysager qui « vise à articuler les différents lieux du projet par l'emploi d'un vocabulaire commun, assurant une assise harmonieuse du projet dans son territoire » (p. 202). Le dossier détaille l'aménagement du cœur de l'îlot est et des toitures-terrasses, mais évoque trop succinctement le dessin des espaces publics, le paysage qu'ils contribueront à créer au fil des saisons, et leur intégration aux sites périphériques.

(5) L'Autorité environnementale recommande de joindre à l'étude d'impact une présentation détaillée de l'aménagement des espaces publics du projet et du paysage qu'ils contribuent à créer au fil des saisons, et des modalités de leur intégration dans l'environnement immédiat du projet.

3.2. Les déplacements

■ La phase chantier

Les premiers impacts induits par le projet concernant les déplacements sont ceux résultants du chantier. Ainsi, l'étude d'impact évoque une « possible perturbation de la circulation aux abords du site pendant le chantier (notamment le long de la rue de Sartrouville, à sens unique) » (p. 309). Le transport du personnel, des engins et des matériaux contribuera à intensifier le trafic sur la zone. Le dossier modère cet impact potentiel en expliquant que « tous les engins et véhicules ne circuleront pas en même temps sur le site » (p. 255). Il en conclut que « les travaux auront des effets modérés sur la circulation locale » (p. 255).

L'Autorité environnementale note qu'aucun élément ne vient étayer cette affirmation. Un calendrier prévisionnel rendant compte des engins et véhicules mobilisés pour le chantier aurait permis d'estimer l'impact potentiel du projet sur la circulation locale et d'anticiper les périodes où la rotation des camions et autres véhicules est susceptible d'être plus intense.

Ainsi, si le dossier assure que « les cheminements de camions seront orientés suivant un tracé le plus court possible » et que « les entreprises prendront toutes mesures nécessaires visant à assurer que leurs travaux n'induisent pas de perturbations sur les trafics routiers, piétons ou cyclistes » (p. 255), aucun élément ne permet de s'assurer que ces mesures seront suffisantes.

(6) L'Autorité environnementale recommande de présenter selon les différentes phases du chantier l'impact des déplacements des engins et camions sur la circulation locale, en estimant le nombre de véhicules journaliers et leurs principaux trajets, et de détailler les mesures d'évitement et de réduction des incidences négatives.

■ La phase d'exploitation

Le projet prévoit la création d'environ 434 places de parking pour les véhicules, dont 401 places pour les logements (à raison d'une place par logement, incluant également 68 places de stationnement deux roues). L'étude d'impact indique que « les augmentations relatives aux flux générés par le projet aux heures de pointe seront assez modérées sur le secteur » (p. 288). Pourtant, cette augmentation est susceptible d'atteindre les 14 % suivant les sections et les heures de pointes. Le dossier précise ensuite que « le projet devrait générer un flux de l'ordre de 80 à 110 UVP dans chaque sens aux heures de pointe et de l'ordre de 2100 véhicules / jour (deux sens confondus) » (p. 288). Toutefois, d'après l'étude d'impact, « les axes routiers limitrophes du site pourront accueillir quelques centaines de mouvements supplémentaires par jour » et « les effets résiduels en termes d'augmentation du trafic seront négligeables » (p. 289).

Par ailleurs, le pétitionnaire considère que le secteur bénéficiera d'un meilleur accès aux transports en commun, contribuant à réduire les émissions polluantes liées au transport routier. L'Autorité environnementale constate cependant l'absence d'évaluation du report modal de la voiture sur les transports en commun du fait de l'amélioration de l'offre de transport accompagnant le projet.

L'étude d'impact évoque à plusieurs reprises l'aménagement de locaux vélos (p. 200, 201, 219, 298, 309 et

311), sans en préciser la localisation ni la superficie. L'étude d'impact ne présente pas non plus de mesures de renforcement des modes de déplacements actifs.

Ainsi, « malgré un maillage cyclable peu développé » (p. 167) et sous prétexte que les « conditions de circulation [automobile] actuelles [sur le secteur d'étude] sont relativement satisfaisantes aux heures de pointe⁹ » (p. 161), l'étude d'impact juge l'enjeu mobilité comme « faible ». Les transports représentent pourtant près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France et l'usage de l'automobile constitue un enjeu sanitaire majeur du fait des pratiques sociales et des pollutions atmosphériques et sonores qu'il engendre. L'enjeu est donc fort et appelle la mise en œuvre d'actions ambitieuses pour favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, en particulier les modes actifs.

L'Autorité environnementale note donc que les informations apportées quant aux mesures prises pour favoriser l'usage du vélo sur le site (accessibilité, sécurisation, circulation, stationnement) sont très insuffisantes compte tenu de l'importance d'un tel sujet. En effet, quelques principes généraux d'aménagements pour les mobilités actives sont brièvement présentés, mais l'étude fournit peu de détails concernant la composition, l'intégration, le dimensionnement et la mise en œuvre de ces infrastructures et cheminements.

Pour l'Autorité environnementale, il convient donc de resituer le projet dans toute la chaîne de déplacements en modes actifs et dans le contexte global de la desserte en transports en commun du territoire, en détaillant et, si nécessaire, en renforçant les conditions d'utilisation des modes actifs, depuis le logement jusqu'aux principales destinations du quotidien.

(7) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser les surfaces des locaux dédiés au stationnement régulier des vélos et démontrer qu'elles sont suffisantes pour faciliter cette pratique quotidienne pour les habitants et les visiteurs, en considérant notamment que la surface nécessaire pour le stationnement d'un vélo et son dégagement est en moyenne de 2 m² ;
- présenter la stratégie du projet en faveur des modes de déplacement alternatifs à la voiture en détaillant notamment l'ensemble de la chaîne de déplacement nécessaire au développement des modes actifs, depuis l'immeuble jusqu'aux principales destinations du quotidien.

3.3. La pollution des sols

L'étude d'impact indique que le site du projet n'a pas accueilli par le passé d'activités polluantes référencées dans les inventaires Basias, Basol et SIS¹⁰ (p. 134). Cependant, l'étude historique révèle la présence sur le site d'étude ou à proximité immédiate d'activités passées relatives à une industrie légère, un parking et une station essence, toutes trois susceptibles d'avoir pollué le site aux benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes (BTEX), et aux métaux lourds (p. 138).

Des investigations sur les sols ont été conduites en 2019 (29 sondages réalisés jusqu'à trois mètres de profondeur). Elles ont mis en évidence « la présence d'une concentration de 690 mg/kg MS en hydrocarbures totaux (HCT) au droit de l'échantillon S19-A (0 - 1 m) et en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), respectivement ».

9 L'étude d'impact « note toutefois quelques difficultés à l'HPS sur la D970 Nord en arrivée sur le carrefour de l'Europe » (p. 161).

10 Basias : base de données des anciens sites industriels et activités de services intitulée. Casia : nouveau système d'information géographique constitué par la Casias, carte des anciens sites industriels et activités de services, et qui a intégré en novembre 2021 les sites répertoriés dans Basias. SIS : l'article L.125-6 du code de l'environnement prévoit que l'État élabore, au regard des informations dont il dispose, des secteurs d'information sur les sols (SIS). Ceux-ci comprennent les terrains où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et la mise en place de mesures de gestion de la pollution pour préserver la sécurité, la santé ou la salubrité publique et l'environnement. Le nouveau système d'information mis en place par le ministère chargé de l'environnement permet la cartographie de ces sites à l'échelle de la parcelle cadastrale et remplace l'ex-base des sols pollués (Basol).

vement 65,5 mg/kg MS et 139 mg/kg MS, au droit des échantillons S13-A (0 - 1 m) et S19-A (0 - 1 m) » (p. 140). Ainsi, l'étude d'impact conclut que « le maintien en place de ces terrains pollués pourrait représenter un risque sanitaire pour les futurs usagers par accumulation de la phase volatile des polluants dans les premiers niveaux » (p. 140).

À cette contamination s'ajoute celle par les métaux lourds, avec « des dépassements des gammes de valeurs des anomalies naturelles modérées » observés pour le cuivre, le plomb, le cadmium et le zinc, ainsi que des dépassements de la gamme de valeur des anomalies naturelles fortes observés pour le cuivre au droit des échantillons S19-A (0 - 1m), S20-A (0 - 1m), S21-A (0 - 1m) et S25-A (0- 1m). L'étude d'impact précise que « ces dépassements des gammes de valeurs peuvent représenter un risque sanitaire pour de futurs résidents en cas de contact direct, d'inhalation de poussières ou d'ingestion » (p. 140). Le porteur de projet conclut à un enjeu fort (p. 134).

L'Autorité environnementale note l'absence d'information concernant de possibles pollutions des gaz du sol. En effet, les prélèvements n'ont « pas été réalisés conformément aux normes et bonnes pratiques en vigueur » (Étude d'impact, p. 140). Dans ces conditions, la conclusion d'une absence de pollutions dans les gaz du sol ne sont pas recevables. En ce sens, l'étude d'impact précise également qu'« en raison de la présence d'un impact en hydrocarbures totaux et hydrocarbures aromatiques polycycliques dans les sols, AIC ENVIRONNEMENT recommande de [...] prévoir des études et investigations complémentaires sur les gaz du sol ou l'air ambiant en fonction des travaux de la gare et de l'avancement du projet au droit de la future crèche pour confirmer la compatibilité du site avec l'usage futur. Les investigations menées et l'absence d'informations détaillées sur les travaux de la gare n'ont pas permis à ce stade d'évaluer précisément le risque pour la future crèche » (p. 282).

Une carte présente la localisation des sondages réalisés sur les sols (p. 139). L'Autorité environnementale note que les sondages S13-A, S19-A, S20-A, S21-A et S25-A qui visent des secteurs pollués aux HCT, HAP et métaux se situent principalement sur la partie ouest de l'îlot Est, secteur retenu pour le jardin de pleine terre et pour l'implantation de la crèche, au nord.

De plus, l'Autorité environnementale note l'absence de caractérisation de la qualité de la nappe qui aurait pu identifier d'éventuelles pollutions et dégazages au droit du site.

L'étude d'impact conclut toutefois que le « site est compatible avec son usage futur de logements, de commerces en rez-de-chaussée, sous réserve d'évacuation des sources de pollutions identifiées dans les sols en HCT et HAP » (p. 282). L'étude d'impact ajoute de plus qu'« en l'absence de pollution volatile dans les gaz du sol, le site apparaît également compatible avec son usage futur de crèche, sous réserve de la mise en œuvre des mesures énoncées ». L'Autorité environnementale ne partage pas ces conclusions, en particulier celle concernant la crèche. En effet, l'étude d'impact ne démontre pas l'absence de pollutions volatiles venant des gaz du sol comme de la nappe.

L'Autorité environnementale recommande donc de procéder à la caractérisation des gaz du sol et de la nappe et souligne que les investigations menées ne permettent pas d'évaluer le risque pour la future crèche. Elle rappelle la circulaire du 8 février 2007¹¹ qui dispose que l'implantation d'établissements accueillant un public sensible, comme une crèche, doit être évitée sur des sites pollués. Quand aucun site alternatif non pollué n'est disponible, un bilan des avantages et inconvénients des différentes options de localisation doit être présenté, ce qui n'est pas le cas dans l'étude d'impact jointe au dossier.

L'Autorité environnementale note par ailleurs l'absence de réalisation d'un plan de gestion devant se conformer aux principes de la méthodologie nationale de gestion des sites pollués d'avril 2017¹².

(8) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser les mesures prises pour dépolluer le site et évacuer les terres contaminés ;

¹¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/27354>.

¹² https://ssp-infoterre.brgm.fr/sites/default/files/documents/2022-02/intro_methodo_ssp_2017.pdf.

- caractériser les gaz du sol et la nappe phréatique au droit du site ;
- proposer une localisation alternative de la crèche et réaliser un bilan des avantages et inconvénients des différentes options de localisation, conformément à la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles ;
- garantir la compatibilité du site avec ses usages futurs, en particulier les espaces publics de pleine terre et la crèche ;
- si la localisation de la crèche est finalement maintenue, fournir un plan de gestion assorti d'une analyse des risques résiduels pour l'usage futur de la crèche en se conformant aux principes de la méthodologie nationale de gestion des sites pollués ;
- contrôler la qualité de l'air intérieur avant l'ouverture de la crèche dans le cas où son implantation sur le site du projet est finalement maintenue, et d'assurer une surveillance périodique.

3.4. Les pollutions atmosphériques et sonores

■ La pollution atmosphérique

L'état initial de la qualité de l'air au droit du projet est décrit dans l'étude « Air et santé » présentée en annexe 4 de l'étude d'impact. Il est caractérisé selon la méthodologie du Cerema (2019).

Une campagne de mesures (p. 147), a été réalisée au droit de la parcelle pour évaluer le taux de dioxyde d'azote (NO₂). Les résultats indiquent que les concentrations à proximité du projet et d'axes routiers très fréquentés sont supérieurs à la valeur limite réglementaire (entre 42,8 et 53,7 µg/m³). La concentration relevée sur une station (point 5) en marge des axes routier est inférieure à la valeur limite mais reste toutefois supérieure à l'objectif de qualité de l'air de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) qui est de 10 µg/m³. L'étude d'impact montre ainsi une qualité de l'air fortement dégradée dans la situation actuelle du fait de la présence des axes routiers.

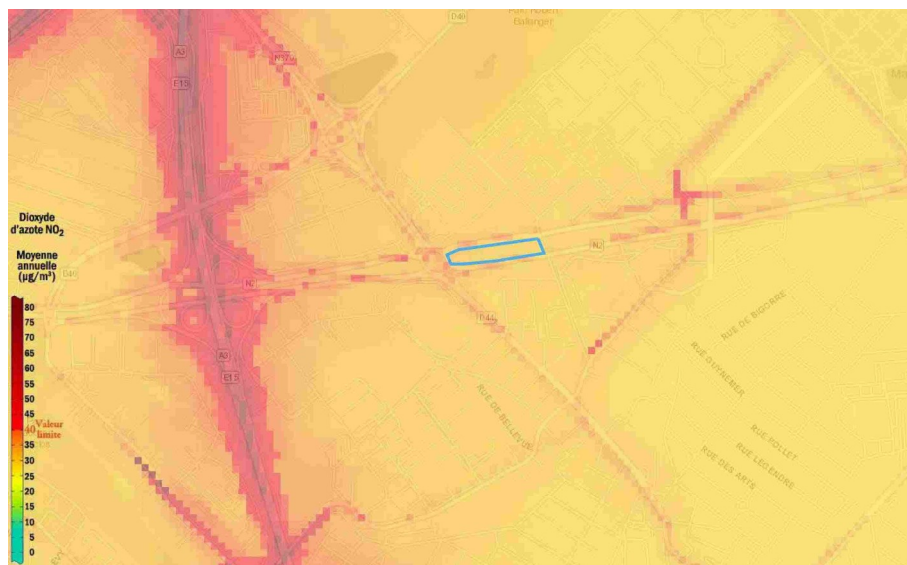


Illustration 6: Carte annuelle de la pollution au NO₂ du site (en bleu) et de son environnement proche. Source : AirParif, données 2019.

L'Autorité environnementale relève que la caractérisation de la qualité de l'air sur site est limitée à la seule mesure du NO₂. Ainsi, d'après les données disponibles sur le site internet d'AirParif, durant 19 jours la concentration en ozone a dépassé les 120 µg/m³ pour huit heures sur le site du projet. De même, les concentrations moyennes annuelles en PM₁₀ et PM_{2,5} ont atteint respectivement 20 µg/m³ et 13 µg/m³, loin des valeurs défi-

nies par l'OMS à 15 µg/m³ pour les PM₁₀ et 5 µg/m³ pour les PM_{2,5}. au-delà desquelles les polluants sont considérés comme néfastes pour la santé.

(9) L'Autorité environnementale recommande de compléter la caractérisation de la qualité de l'air par une analyse au droit du site du taux de concentration en oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), et en composés organiques volatils (COV) dont le benzène, les poussières PM_{2,5} et le benzo(a)pyrène.

En phase travaux, des mesures sont prévues pour réduire l'impact du chantier sur la qualité de l'air. Ces mesures (Étude d'impact, p. 251 et paragraphe 7.3 de la Charte chantier propre), telles que l'arrosage des pistes ou encore l'emploi de véhicules respectant les normes d'émissions en vigueur, visent à limiter l'envol de poussières et la pollution des engins de chantier et des poids lourds.

L'étude d'impact (p. 251) présente l'évolution des émissions de NOx, CO, et COV (dont le benzène, les poussières PM_{2,5} et le benzo(a)pyrène) avec et sans projet aux horizons 2026 et 2046. Cette analyse comparative révèle que « la mise en service du projet contribue à une légère augmentation des émissions sur la zone. Les variations entre scénarii avec et sans projet sont de l'ordre de +3 % pour l'ensemble des polluants. Les observations se confirment à l'horizon 2046. Cette augmentation est expliquée par le volume de trafic supplémentaire sur la zone générée par le projet. » (p. 282). L'étude d'impact conclut que « l'impact sur les concentrations est négligeable au regard des concentrations de fond qui sont significatives ». Ainsi, le tableau de synthèse des incidences présente comme « nul » l'effet résiduel du projet sur la pollution de l'air tout en reconnaissant qu'il « contribue à une légère augmentation des émissions sur la zone ».

L'Autorité environnementale rappelle que ce projet de construction de 396 logements et d'une crèche sur un site présentant une forte pollution de l'air contribue inévitablement à augmenter la part de la population exposée à un environnement pollué, contribuant de fait à en exacerber les risques sanitaires. Les effets résiduels ne sont donc pas du tout « négligeables ».

L'impact de l'augmentation des polluants atmosphériques sur la population aurait dû être estimé en croisant les concentrations calculées et les données de population sur la zone du projet, conformément à la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la population de l'air dans les études d'impact¹³.

L'Autorité environnementale constate à nouveau, comme pour l'enjeu pollution des sols, qu'il n'est pas prévu d'analyse de la qualité de l'air dans les locaux de la crèche en rapport avec les pollutions émanant cette fois du trafic automobile. Ce dispositif de suivi est pourtant obligatoire par application du dispositif réglementaire de surveillance.

(10) L'Autorité environnementale recommande :

- d'estimer l'impact du projet sur l'augmentation de l'exposition aux polluants atmosphériques de la population en croisant les concentrations calculées et les données relatives aux usagers du site, conformément à la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la population de l'air dans les études d'impact ;
- de revoir le projet et d'en préciser les mesures d'évitement et de réduction pour préserver la santé des futurs occupants au regard des effets de la pollution atmosphérique, en tenant compte notamment des valeurs guides préconisées par l'OMS.

■ Le bruit

La commune d'Aulnay-sous-Bois est concernée par le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) (Étude d'impact, p. 172). Les deux voies qui encadrent le site du projet sont classées en catégorie 3 vis-à-vis des nuisances acoustiques. L'enjeu relatif à la pollution sonore est ainsi qualifié de fort (p. 172).

¹³ <https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/44436>.

L'étude d'impact souligne que le projet « contribuera indirectement à la pollution sonore liée au trafic routier, en raison de l'augmentation des besoins en circulation, induits par les habitants et usagers supplémentaires » (p. 291). Cependant, cette contribution reste limitée au regard des nuisances sonores déjà présentes sur le site.

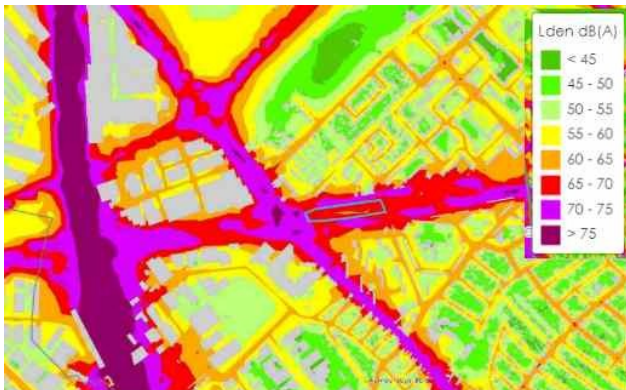


Illustration 7: Carte des niveaux sonores représentant l'indicateur de bruit Lden sur une journée complète pour l'année 2017. Le périmètre du site est indiqué en bleu.
Source : BruitParif, annotation MRAe.

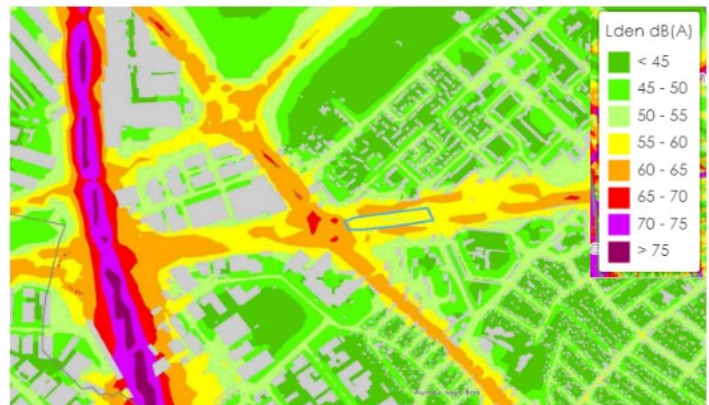


Illustration 8: Carte des niveaux sonores représentant l'indicateur de bruit Ln sur la période nuit. Le périmètre du site est indiqué en bleu. Source : BruitParif, annotation MRAe.

D'après les données disponibles sur le site BruitParif, les niveaux sonores dépassent les 65 Lden dB(A) sur l'ensemble du site, et atteignent des valeurs comprises entre 70 et 75 Lden dB(A) sur certaines de ces limites. La nuit, les valeurs minimales sont de 55 Ln dB(A).

Face à ces niveaux de pollution sonore, l'étude d'impact indique comme mesure de réduction des incidences la « mise en œuvre d'un isolement acoustique des façades adapté aux usages prévus et aux nuisances acoustiques impactant le site » (p. 310). L'Autorité environnementale souligne que l'étude d'impact ne démontre pas que les niveaux sonores susceptibles d'être atteints à l'intérieur du logement respectent les seuils de protection des habitants. De plus, elle considère que si les mesures d'isolation acoustique des façades sont nécessaires, elles ne sont certainement pas suffisantes. En effet, les futurs occupants souffriront du bruit à chaque ouverture des fenêtres. Or, il est recommandé pour maintenir une bonne qualité de l'air intérieur d'aérer régulièrement les locaux par ouverture des fenêtres. L'ouverture des fenêtres, la nuit notamment, permet par ailleurs de rafraîchir les logements l'été et *a fortiori* en période de canicule. Cette problématique n'est pas évoquée dans l'étude d'impact.

Le projet pourrait offrir pour chaque logement des espaces moins exposés, donnant sur la cour de chacun des îlots, à condition que la morphologie du bâti y assure une réduction du bruit et qu'aucun logement ne soit mono-orienté sur les voies routières. Cependant, d'après l'étude d'impact (p. 292), 50 % des logements seront mono-orientés, dont la moitié donnera sur l'extérieur de l'îlot (soit près de 100 logements) et sera donc particulièrement exposé à la pollution sonore.

Par ailleurs, afin de préciser les risques sanitaires du projet et dans un souci de protection de la santé humaine¹⁴, l'Autorité environnementale suggère de se référer aux valeurs seuils de l'OMS comme éléments de référence pour les mesures de réduction du bruit¹⁵. Pour le bruit routier, l'OMS a établi les seuils de gêne sérieuse à l'extérieur de l'habitat durant la journée à 53 dB(A) et à 45 dB(A) pour les bruits nocturnes. Or, le site du projet est exposé à des niveaux bien plus importants.

14 L'Autorité environnementale rappelle que le bruit, en particulier celui des transports, est source d'impacts sanitaires importants, dont le coût social en Île-de-France est évalué à 26 milliards d'euros par an. Source : [BruitParif](#).

15 Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne, OMS, 2018 (<https://apps.who.int/iris/handle/10665/343937?locale-attribute=fr&>).

(11) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter les mesures d'isolation acoustique des façades par des mesures complémentaires pour réduire les nuisances sonores, notamment lorsque les fenêtres des logements sont ouvertes ;
- intégrer dans l'étude d'impact les valeurs cibles de l'OMS pour le bruit routier et présenter les mesures visant à les atteindre ;
- préciser les incidences des pollutions sonores pour la crèche et les mesures prises pour les éviter.

Le bureau d'études chargé de la caractérisation de l'environnement acoustique a appliqué une modélisation en 3D, sans que des mesures acoustiques in situ permettent de qualifier les niveaux d'émergence réels. Pour l'Autorité environnementale, cette méthode présente des biais potentiellement importants qui remettent en question la pertinence de la caractérisation de l'environnement acoustique.

(12) L'Autorité environnementale recommande de compléter la caractérisation de l'environnement acoustique par des mesures acoustiques in situ permettant de qualifier les niveaux d'émergence réels.

Le tunnel de la ligne 16 est implanté à une profondeur de 16,8 m, entre la couche supérieure et la plateforme de circulation des rames (p. 13 du rapport d'étude vibratoire détaillée, annexe 9). Concernant les nuisances vibratoires occasionnées par le passage du métro, l'étude d'impact précise que quatre études vibro-acoustiques ont été réalisées (p. 292) et que des mesures anti-vibratoires sont proposées, telle que la mise en place de plots élastomères. L'ensemble des études vibro-acoustiques et des mesures qui ont été définies pour limiter l'impact des vibrations sont présentées dans l'annexe 9 jointe à l'étude d'impact.

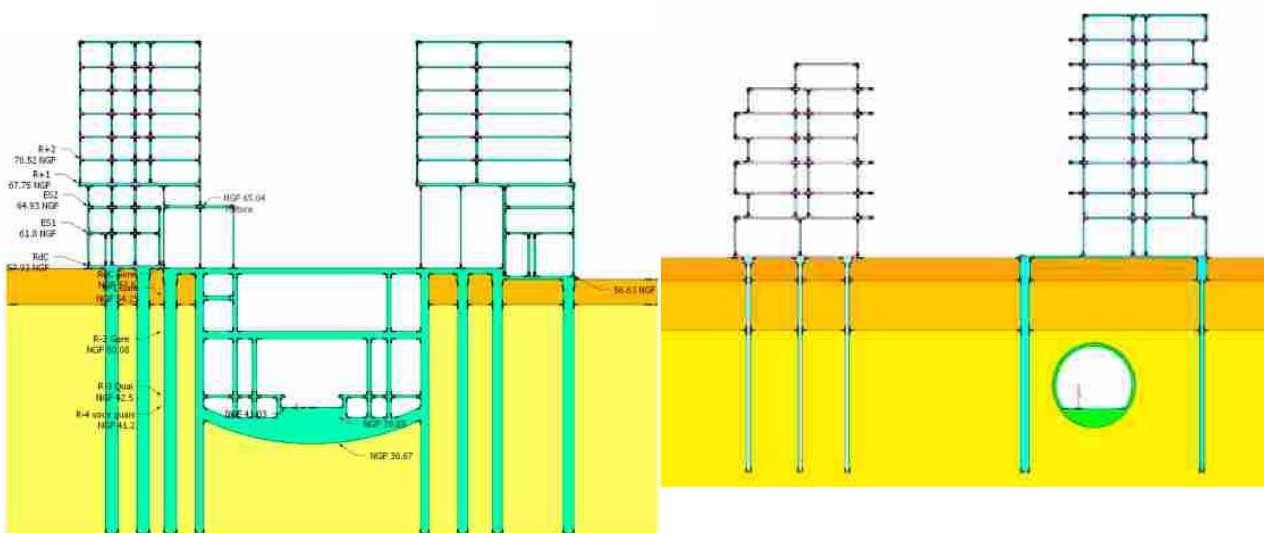


Illustration 9: Coupes sur les plots extérieurs au-dessus de la gare (gauche) et sur la crèche et les logements au-dessus du tunnel dans l'îlot est (droite). Le passage du métro engendre des vibrations susceptibles d'impacter les occupants des bâtiments en surface. Source : Annexe 9, Rapport étude vibratoire détaillée, Îlot gare, p. 15.

D'après ces études vibro-acoustiques, suivant la solution technique mise en œuvre, la crèche et les logements atteignent un niveau « standard » ou « standing ». Le bureau d'études acoustique a défini des préconisations suivantes :

- pour l'îlot est, « une coupure anti-vibratile avec la mise en place de plots élastomères entre les fondations et le plancher bas RDC sur une partie du bâtiment et en plancher haut R+2 sur une autre partie du bâtiment. Un joint vibratoire horizontale et verticale venant séparée les deux zones. » (p. 295) ;
- pour l'îlot Gare, « une coupure anti-vibratile avec la mise en place de plots élastomères en plancher haut du plénum gare » (p. 295).

■ La gestion des eaux

L'étude d'impact (p. 73) décrit l'état initial des eaux souterraines et superficielles en rappelant les objectifs du Sdage de Seine-Normandie et ceux du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Croult Enghien Vieille Mer. Ces documents de planification soulignent notamment la nécessité de gérer les eaux de pluie à la source, en favorisant l'infiltration à la parcelle, et de stocker les surplus afin d'alléger les réseaux et assurer la transparence hydraulique du projet.

L'étude d'impact qualifie l'enjeu relatif aux eaux pluviales de « modéré » (p. 266). En effet, si elle souligne que « la réalisation du projet engendrera une imperméabilisation du site et augmentera de ce fait les volumes ruisselés en cas de pluie », elle précise également que « l'imperméabilisation de la parcelle sera réduite par la mise en place d'espaces verts, favorisant ainsi l'infiltration d'une partie des eaux pluviales et les phénomènes naturels d'évapotranspiration, ce qui réduira le ruissellement des eaux pluviales par rapport à l'état initial » (p. 266).

L'étude d'impact conclut donc que « la gestion de l'eau sera positive à l'échelle du projet en raison de l'infiltration des eaux pluviales grâce aux toitures terrasses » (p. 339). L'Autorité environnementale ne partage pas cette conclusion étant donné que le projet réduit les surfaces de pleine terre et augmente l'imperméabilisation du site.

Pour limiter les ruissellements, en plus des espaces végétalisés, un bassin de stockage de 223 m³ est intégré à l'îlot de la gare (sans que soit précisé sa localisation) avec rejet au réseau en complément de l'évapotranspiration au droit des toitures végétalisées. Sur l'îlot Est, l'évapotranspiration sera complétée par l'infiltration des eaux de pluie sur les espaces verts notamment de pleine terre.

L'Autorité environnementale souligne l'absence de description du degré d'imperméabilisation du site existant et du projet, ainsi que des capacités d'infiltration du sol. Elle relève également que les mesures évoquées pour limiter les incidences négatives du projet sur la gestion des eaux ne font pas l'objet d'une analyse quantitative permettant d'évaluer leur impact.

Les fréquences de retour des pluies considérées ne sont pas précisées. L'Autorité environnementale rappelle qu'en vertu du Sdage en vigueur, la neutralité hydraulique doit être recherchée pour une pluie de période de retour de trente ans, sans qu'elle ne se fasse au détriment des plus petites pluies.

(13) L'Autorité environnementale recommande :

- de démontrer que la neutralité hydraulique du projet pour une pluie d'occurrence trentennale est assurée ;
- de présenter une description du degré d'imperméabilisation du site avant et après projet ;
- de préciser la localisation et les modalités d'entretien du bassin de stockage.

3.5. Les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique

Dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact, un bilan des émissions de gaz à effet de serre a été mené. Il est annexé à l'étude d'impact (annexe 6, p. 702 du fichier PDF).

D'après ce bilan (p. 12 de l'annexe 6), le changement d'affectation des sols correspondant à l'imperméabilisation de la friche sur environ 3 657 m² représente une émission d'environ 32 tonnes de CO₂ équivalent (tCO₂e). Les activités d'excavation, de terrassement, de transport et de gestion des déblais émettent 90 tCO₂e. « Les émissions liées à l'approvisionnement des matériaux et à la construction des bâtiments sont quantifiées à 22 747 tCO₂e ». Enfin, les émissions annuelles en phase d'exploitation des îlots Gare et Est seront respectivement de 54,52 tCO₂e et de 69,03 tCO₂e, tandis que celles induites par la mobilité des résidents s'élève à 719 tCO₂e/an sur les premières années après livraison du projet.

L'Autorité environnementale note l'absence d'étude de variantes de conception analysées suivant une approche de cycle de vie et tenant compte de l'empreinte carbone des activités mobilisées par le projet et des

matériaux (PVC, béton, aluminium, etc.). La définition des systèmes constructifs, de leur matérialité ainsi que celle des espaces extérieurs n'est pas justifiée au regard d'une analyse comparative attestant d'une recherche de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de l'impact écologique du projet.

Le dossier ne détaille pas les solutions constructives, techniques et spatiales qui s'inscrivent dans une stratégie de réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre durant la phase d'exploitation des bâtiments. L'étude d'impact évoque un « *découpage sensible [des façades qui] répondra à une logique de maximisation de l'apport en lumière naturelle tout en protégeant les façades vitrées d'un apport solaire direct* » (p. 200), mais elle n'apporte pas les informations permettant d'attester des impacts positifs de ce dessin de façade sur l'empreinte énergétique des logements. De la même manière, l'étude d'impact affirme que l'« *excavation* » et l'« *épannelage* » des volumes bâtis favoriserait la ventilation naturelle. Cette affirmation n'est cependant pas argumentée.

Une conception bioclimatique à l'échelle architecturale et urbaine aurait pu contribuer à définir le projet et ses usages en relation au climat et à la géométrie solaire propre au site d'implantation. Une telle approche, nourrie des résultats de l'analyse de cycle de vie, doit permettre de justifier de choix techniques et architecturaux au regard des impératifs de baisse des consommations énergétiques et des enjeux relatifs au changement climatique et à sa nécessaire atténuation.

En outre, aucune analyse n'est présentée concernant l'évolutivité du bâtiment. Or, selon l'Autorité environnementale, le choix d'une structure en voiles béton et, plus encore, le stationnement sur deux niveaux souterrains de parkings automobiles présentent une potentialité très réduite de reconversion ou de transformation. Ce choix contribue également à intensifier l'empreinte carbone du projet au contraire d'une opération limitant les interventions souterraines et privilégiant les matériaux biosourcés et à faible impact écologique (bois, terre, paille, isolants biosourcés, matériaux de réemploi, etc.).

(14) L'Autorité environnementale recommande de :

- **détailler les impacts du projet sur la consommation des ressources relativement à ses filières d'approvisionnement ;**
- **mener une analyse de cycle de vie, et plus particulièrement un bilan carbone, sur des solutions alternatives concernant notamment les systèmes constructifs (usage de matériaux de réemploi et biosourcés, recherche d'une forme architecturale et de systèmes constructifs bas-carbone) afin de réviser le projet pour privilégier une conception minimisant les émissions de gaz à effet de serre ;**
- **présenter le potentiel d'évolutivité du bâtiment, en particulier ses niveaux de parking.**

■ Les îlots de chaleur

La ville d'Aulnay-sous-Bois présente une sensibilité importante à l'effet d'îlot de chaleur urbain étant donné le caractère minéral et imperméable de son urbanisation. Les incidences du projet sur cet effet sont abordés dans l'étude d'impact (p. 183-184). L'analyse de l'état initial révèle que la partie en friche du site du projet est constitué « *d'arbres éparses correspondant à une friche en milieu urbain* » (p. 184), contribuant en tant qu'espace végétalisé de pleine terre à atténuer l'effet d'îlot de chaleur.

Toutefois, suite au démarrage des travaux du chantier de la ligne 16, cette friche est désormais comparable à un « *terrain nu ou sable* ».

L'étude d'impact juge l'enjeu relatif aux îlots de chaleur comme « *modéré* » (p. 183). L'Autorité environnementale ne partage pas ce point de vue. En effet, l'installation du chantier du métro a intensifié l'effet d'îlot de chaleur en transformant la nature du sol de la friche et le projet poursuivra l'artificialisation de ce secteur.

L'étude d'impact explique que le projet va réduire l'effet îlot de chaleur par les performances thermiques et énergétiques des futurs bâtiments d'une part, mais aussi en créant des îlots de fraîcheur en végétalisant le site (toitures et espaces végétalisés) d'autre part. Cependant, aucune étude quantifiée ne vient étayer cette affir-

mation et évaluer l'impact des mesures ainsi définie, à travers par exemple l'analyse en période estivale des températures et de l'albédo des surfaces au sol et en toitures.

L'Autorité environnementale note que l'organisation des deux îlots du projet constitués d'immeubles élevés n'intégrant que 50 % d'appartements traversants favorisant la ventilation naturelle et le rafraîchissement nocturne (*night cooling*) va à l'encontre des mesures d'atténuation du phénomène. Elle relève également que le projet conserve peu de surfaces non-artificialisées et que le dossier ne comporte pas non plus d'indication sur les matériaux utilisés, leur albédo et donc leur influence sur le climat extérieur et les températures ressenties en été, en particulier lors des vagues de chaleur.

(15) L'Autorité environnementale recommande de quantifier l'impact du projet sur l'effet d'îlot de chaleur urbain en tenant compte notamment des températures et de l'albédo des surfaces au sol et en toitures en période estivale.

3.6. Les effets cumulés

L'étude d'impact aborde les enjeux relatifs aux effets cumulés des projets du secteur (p. 327-349). Elle prend en compte une dizaine de projets, dont celui la ligne 16 et de sa nouvelle gare. Les périodes de chantier susceptibles de générer des nuisances cumulées particulièrement impactante ont été analysées. Cependant, l'étude d'impact n'aborde pas la question de l'impact cumulé du projet en phase travaux avec le chantier de la ligne 16 du métro.

La mise en service de la gare est prévue pour 2026. Ceci suppose une période de cumul des opérations sur la période démarrant au troisième trimestre 2024 (date de démarrage du projet de logement) jusqu'en 2026. Ce cumul des phases de travaux n'est pas évoqué dans l'étude d'impact. L'Autorité environnementale demande que soit évalué l'impact cumulé des deux chantiers notamment sur le bruit émanant du chantier au regard des habitations riveraines, et sur les trafics de camions et d'engins de chantier susceptibles de générer des embouteillages et nuisances associées telles que bruit et pollution de l'air.

(16) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer le cumul des deux chantiers, celui du projet et celui de la ligne 16, susceptibles d'impacter les riverains (habitations riveraines) et les trafics de camions et d'engins de chantier générant des embouteillages et nuisances associées telles que bruit et pollution de l'air.

3.7. La biodiversité

Le site est localisé à 1,3 km d'une zone de protection spéciale du réseau Natura 2000. Par ailleurs, il est à une distance équivalente des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) de type 1 et 2 du parc départemental du Sausset.

Un pré-diagnostic de la faune et de la flore a été effectué en février 2023. Ce document, joint en annexe au dossier indique précisément qu'il ne peut « *en aucun cas constituer le volet milieux naturels d'une étude d'impact* » (p. 3 de l'annexe 8). Ce diagnostic fait par ailleurs état d'une biodiversité influencée par le caractère artificiel du site du projet, mais qui présente tout de même des enjeux écologiques, parfois forts pour certaines espèces par ailleurs protégées. Il conclut à des « *risques intermédiaires* » pour la biodiversité et recommande de réaliser des études complémentaires pour proposer un diagnostic écologique ciblé sur les groupes à enjeux. L'Autorité environnementale s'étonne que ces recommandations n'aient pas été suivies d'effets, mais également que l'étude d'impact analyse les incidences du projet sur la biodiversité sans se baser sur une étude complète.

Par exemple, l'impact du projet sur les continuités écologiques est considéré comme « *nul* », alors même que le pré-diagnostic fait état de corridors « *peu nombreux* » mais de la présence d'un réservoir de biodiversité qui lui fait suggérer de considérer le site comme présentant un enjeu pour renforcer les continuités écologiques

locales.

De même, l'analyse des incidences résiduelles sur les espèces, notamment protégées, ne repose que sur des assertions du maître d'ouvrage qui les qualifie de « faibles ». Les mesures d'évitement et de réduction proposées ne sont pas qualifiées, elles sont lacunaires et minimalistes et se limitent à la phase chantier. En l'état, il n'est nullement démontré que le projet présente un risque nul de porter atteinte à des espèces protégées. L'Autorité environnementale rappelle que tout comportement interdit par la réglementation relative à la protection des espèces et de leurs habitats ne peut intervenir que sous couvert d'une dérogation à cette interdiction. Dès lors qu'il existe un risque de destruction caractérisé d'individus d'espèces protégées, le projet ne peut être autorisé que sous condition d'obtention d'une dérogation.

(17) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter l'état initial de la biodiversité et l'analyse des incidences du projet sur la base d'un diagnostic écologique ciblé sur les groupes à enjeux identifiés dans le pré-diagnostic ;
- présenter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaires dans le cadre d'une demande de dérogation à la protection des espèces ;
- de représenter en conséquence le dossier complet à l'Autorité environnementale.

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

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

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'[article L.123-19](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

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

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

Délibéré en séance le 12 juillet 2023

Siégeaient :

**Éric ALONZO, Sylvie BANOUN, Ruth MARQUES, Brian PADILLA,
Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.**

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de présenter le résumé non technique de manière aisément accessible, sous la forme d'un seul document séparé.....9
- (2) L'Autorité environnementale recommande de détailler l'analyse de l'état initial et de mieux argumenter l'évaluation du niveau d'enjeu concernant le climat du site.....10
- (3) L'Autorité environnementale recommande d'étudier des solutions de substitution raisonnables et de justifier le choix de la variante retenue en termes de localisation et de dimensionnement : - au regard des enjeux environnementaux forts du site, en particulier la pollution du sol et de l'air ; - en comparant les différentes variantes selon leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine ; - en précisant les raisons ayant motivé le choix d'abandonner le scénario d'un recours à des panneaux photovoltaïques en toiture.....11
- (4) L'Autorité environnementale recommande de justifier la hauteur des différents volumes qui composent le projet, de rendre compte de leur insertion paysagère au travers de représentations élargies aux quartiers limitrophes (coupes, photomontages) et de présenter l'évolution des vues (avant/après) depuis les logements collectifs à proximité du site.....13
- (5) L'Autorité environnementale recommande de joindre à l'étude d'impact une présentation détaillée de l'aménagement des espaces publics du projet et du paysage qu'ils contribuent à créer au fil des saisons, et des modalités de leur intégration dans l'environnement immédiat du projet.....14
- (6) L'Autorité environnementale recommande de présenter selon les différentes phases du chantier l'impact des déplacements des engins et camions sur la circulation locale, en estimant le nombre de véhicules journaliers et leurs principaux trajets, et de détailler les mesures d'évitement et de réduction des incidences négatives.....14
- (7) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser les surfaces des locaux dédiés au stationnement régulier des vélos et démontrer qu'elles sont suffisantes pour faciliter cette pratique quotidienne pour les habitants et les visiteurs, en considérant notamment que la surface nécessaire pour le stationnement d'un vélo et son dégagement est en moyenne de 2 m² ; - présenter la stratégie du projet en faveur des modes de déplacement alternatifs à la voiture en détaillant notamment l'ensemble de la chaîne de déplacement nécessaire au développement des modes actifs, depuis l'immeuble jusqu'aux principales destinations du quotidien.....15
- (8) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser les mesures prises pour dépolluer le site et évacuer les terres contaminés ; - caractériser les gaz du sol et la nappe phréatique au droit du site ; - proposer une localisation alternative de la crèche et réaliser un bilan des avantages et inconvénients des différentes options de localisation, conformément à la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles ; - garantir la compatibilité du site avec ses usages futurs, en particulier les espaces publics de pleine terre et la

- crèche ; - si la localisation de la crèche est finalement maintenue, fournir un plan de gestion assorti d'une analyse des risques résiduels pour l'usage futur de la crèche en se conformant aux principes de la méthodologie nationale de gestion des sites pollués ; - contrôler la qualité de l'air intérieur avant l'ouverture de la crèche dans le cas où son implantation sur le site du projet est finalement maintenue, et d'assurer une surveillance périodique.....16
- (9) L'Autorité environnementale recommande de compléter la caractérisation de la qualité de l'air par une analyse au droit du site du taux de concentration en oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), et en composés organiques volatils (COV) dont le benzène, les poussières PM2,5 et le benzo(a)pyrène.....18
- (10) L'Autorité environnementale recommande : - d'estimer l'impact du projet sur l'augmentation de l'exposition aux polluants atmosphériques de la population en croisant les concentrations calculées et les données relatives aux usagers du site, conformément à la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la population de l'air dans les études d'impact ; - de revoir le projet et d'en préciser les mesures d'évitement et de réduction pour préserver la santé des futurs occupants au regard des effets de la pollution atmosphérique, en tenant compte notamment des valeurs guides préconisées par l'OMS.....18
- (11) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter les mesures d'isolation acoustique des façades par des mesures complémentaires pour réduire les nuisances sonores, notamment lorsque les fenêtres des logements sont ouvertes ; - intégrer dans l'étude d'impact les valeurs cibles de l'OMS pour le bruit routier et présenter les mesures visant à les atteindre ; - préciser les incidences des pollutions sonores pour la crèche et les mesures prises pour les éviter.....20
- (12) L'Autorité environnementale recommande de compléter la caractérisation de l'environnement acoustique par des mesures acoustiques in situ permettant de qualifier les niveaux d'émergence réels.....20
- (13) L'Autorité environnementale recommande : - de démontrer que la neutralité hydraulique du projet pour une pluie d'occurrence trentennale est assurée ; - de présenter une description du degré d'imperméabilisation du site avant et après projet ; - de préciser la localisation et les modalités d'entretien du bassin de stockage.....21
- (14) L'Autorité environnementale recommande de : - détailler les impacts du projet sur la consommation des ressources relativement à ses filières d'approvisionnement ; - mener une analyse de cycle de vie, et plus particulièrement un bilan carbone, sur des solutions alternatives concernant notamment les systèmes constructifs (usage de matériaux de réemploi et biosourcés, recherche d'une forme architecturale et de systèmes constructifs bas-carbone) afin de réviser le projet pour privilégier une conception minimisant les émissions de gaz à effet de serre ; - présenter le potentiel d'évolutivité du bâtiment, en particulier ses niveaux de parking.....22
- (15) L'Autorité environnementale recommande de quantifier l'impact du projet sur l'effet d'îlot de chaleur urbain en tenant compte notamment des températures et de l'albédo des surfaces au sol et en toitures en période estivale.....23
- (16) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer le cumul des deux chantiers, celui du projet et celui de la ligne 16, susceptibles d'impacter les riverains (habitations

riveraines) et les trafics de camions et d'engins de chantier générant des embouteillages et nuisances associées telles que bruit et pollution de l'air.....23

(17) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter l'état initial de la biodiversité et l'analyse des incidences du projet sur la base d'un diagnostic écologique ciblé sur les groupes à enjeux identifiés dans le pré-diagnostic ; - présenter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaires dans le cadre d'une demande de dérogation à la protection des espèces ; - de représenter en conséquence le dossier complet à l'Autorité environnementale.....24