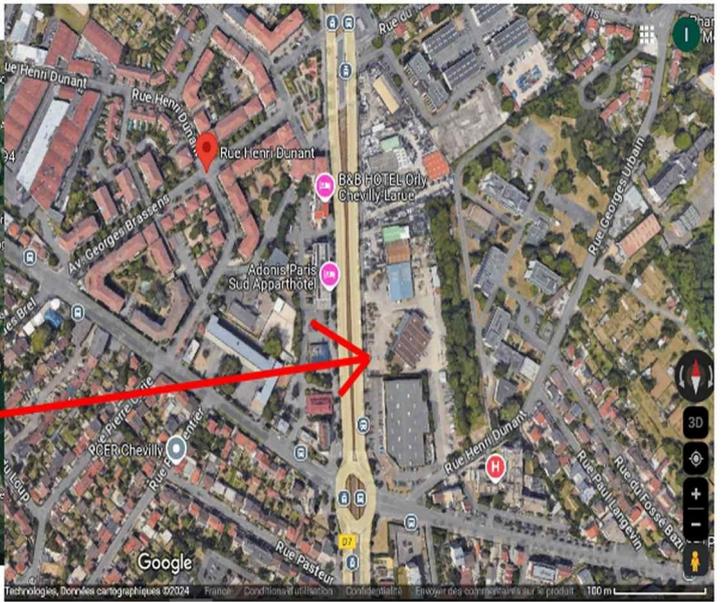
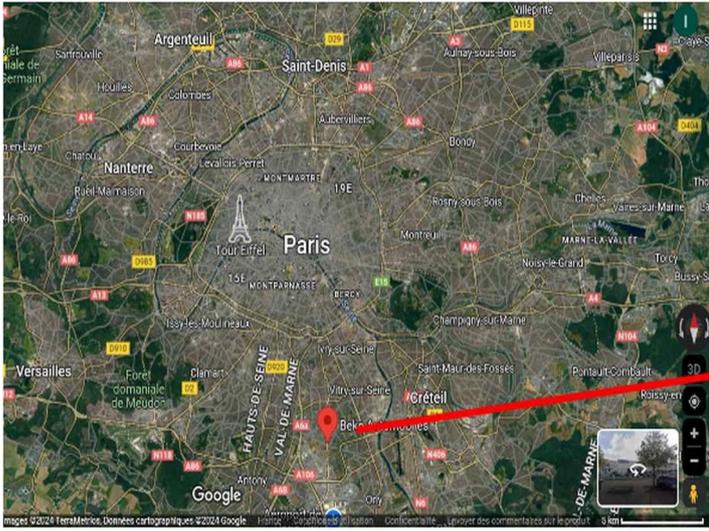




Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet de requalification urbaine avenue de
Fontainebleau à Thiais (94)**

N° APJIF-2024-087
du 27/11/2024



Situation géographique du secteur du projet,
Source : Google Maps



Plan masse du projet, Source : étude d'impact p. 303



Visuel du projet, Source : dossier permis de construire

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet de requalification urbaine, situé avenue de Fontainebleau (route départementale - RD 7) à Thiais, porté par Cogedim, Kaufman/Broad et Eiffage, et son étude d'impact, datée de juin 2024. Il est émis dans le cadre d'une procédure de demande de permis de construire.

Ce projet vise à construire un ensemble immobilier en six îlots (dont cinq bâtis), sur une emprise d'environ 3,6 ha, occupée par des casses automobiles et des bâtiments d'activité destinés à être démolis. Huit immeubles d'habitation (soit 870 logements), des commerces, 852 places de stationnement automobile et un parc urbain sont prévus.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de la région Île-de-France n°DRIEAT-SCDD-2022-067 du 8 avril 2022.

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

- la santé humaine (bruit, air, sols) ;
- les mobilités ;
- les sols et la biodiversité ;
- le climat (émissions de gaz à effet de serre).

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- compléter l'étude d'impact par une justification des choix retenus dans le cadre du projet en présentant les solutions de substitution raisonnables répondant aux objectifs poursuivis et en comparant leurs incidences sur l'environnement et la santé notamment au regard de l'exposition des populations aux pollutions (bruit, air, sols), de l'importance des démolitions prévues et de la destruction du boisement existant ;
- compléter et renforcer les mesures proposées en matière de prévention des risques sanitaires liés à l'exposition au bruit et aux pollutions atmosphériques, en privilégiant l'évitement et de manière à tendre, pour l'ensemble des futures populations concernées, vers le respect des valeurs à ne pas dépasser selon l'OMS, et définir un suivi des niveaux d'exposition à l'intérieur des futurs logements, assorti de mesures correctrices à mettre en œuvre en cas de dépassement des valeurs recommandées ;
- réaliser l'ensemble des mesures complémentaires ainsi que les analyses de risques résiduels prédictives et de fin de travaux recommandées dans les études de pollution des sols et apporter la démonstration de l'absence de risque sanitaire pour les futurs occupants du site ;
- détailler et renforcer la stratégie de report modal vers les modes alternatifs à la voiture notamment au regard de la desserte satisfaisante en transports en commun et en aménagements cyclables ;
- approfondir l'analyse de l'état initial et celle des impacts du projet sur les milieux naturels, notamment sur le bosquet existant, et de leurs fonctionnalités écologiques à l'échelle élargie et définir des mesures renforcées d'évitement, de réduction, ou en dernier lieu de compensation, assorties de mesures de suivi permettant d'en assurer l'efficacité ;
- réaliser un bilan carbone global du projet en analyse du cycle de vie afin de définir des mesures adaptées et précises permettant de le réduire.

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

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

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Sigles utilisés.....	6
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	8
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.....	9
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	9
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	10
3.1. La santé humaine (bruit, air, sols).....	10
3.2. Les mobilités.....	15
3.3. Les sols et la biodiversité.....	16
3.4. Le climat (émissions de gaz à effet de serre).....	19
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	20
ANNEXE.....	21
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	22

Préambule

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

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

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par la ville de Thiais pour rendre un avis sur le projet de requalification urbaine situé avenue de Fontainebleau à Thiais (94), porté par Cogedim, Kaufman/Broad et Eiffage, et sur son étude d'impact datée de juin 2024.

Le projet est 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 article). Il a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale du préfet de la région Île-de-France n°DRIEAT-SCDD-2022-067 du 8 avril 2022.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 1^{er} septembre 2024. Conformément au [II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés. Le préfet de département (unité départementale de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement transport (Driat 94)) a apporté sa contribution le 19 novembre 2024.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 27 novembre 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de requalification urbaine situé avenue de Fontainebleau à Thiais.

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

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

2 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement).

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

ACV	Analyse en cycle de vie
ARR	Analyse des risques résiduels
Casias	Carte des anciens sites industriels et activités de services
Drieat	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement transport
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
NO₂	Dioxyde d'azote
OMS	Organisation mondiale de la santé
PLU	Plan local d'urbanisme
PM_{2,5}	Particules fines de diamètre inférieur à 2,5 micromètres
PM₁₀	Particules fines de diamètre inférieur à 10 micromètres
RD	Route départementale
RE2020	Réglementation environnementale 2020
RNT	Résumé non technique
Sdic	Schéma départemental des itinéraires cyclables
TVM	Trans-Val-de-Marne (ligne de bus à haut niveau de service)
Znieff	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet se situe sur la commune de Thiais, dans le département du Val de Marne, à environ 10 km au sud de Paris.

L'emprise du projet, d'une surface d'environ 3,6 ha est située entre l'avenue de Fontainebleau (route départementale - RD - 7, qui constitue l'axe de passage du tramway T7) et la rue Henri Dunant (RD160). Elle est occupée par des bâtiments d'activités et des commerces, ainsi que par une bande arborée d'environ 7 500 m².

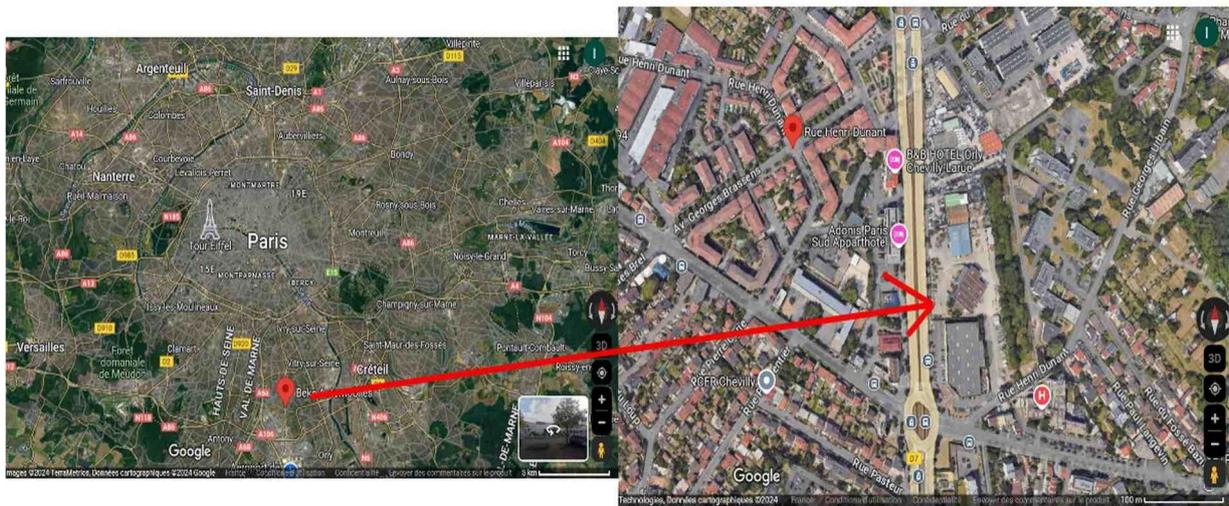


Illustration 1 : situation géographique du secteur du projet, source : Google Maps

Le projet prévoit la démolition de l'ensemble des bâtiments existant. Leur nombre et leur emprise au sol ne sont pas précisés dans le dossier mais peuvent être estimés respectivement à sept et à environ 8 000 m²).

Sont prévus un ensemble de 870 logements répartis en huit bâtiments, quinze commerces et activités en rez-de-chaussée, et un parc ouvert au public de 8 000 m². Le projet est divisé en six lots (cinq lots bâtis : A, B, C, D, E, et un sixième, F, qui correspond au futur parc).

La hauteur des constructions varie de R+4 à R+6+Attique. Le projet sera desservi par deux voies privées pour l'accès aux parkings et aux locaux vélos en sous-sol. Un niveau de sous-sol est prévu sous les îlots A et B, C et D. L'îlot E est prévu sur deux niveaux de sous-sol. Au total, 852 places de stationnement automobile sont prévues dont 67 places pour les commerces.

La durée prévue des travaux est de 36 mois.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de la région Île-de-France n°DRIAT-SCDD-2022-067 du 8 avril 2022.



Illustration 2 : Comparaison entre le plan masse (en haut) et le plan des sous-sols (en bas) du projet (source : étude d'impact p.303 et 226) - Le nord est orienté vers la droite - La surface artificialisée est bien supérieure à ce que suggère le plan de masse : une bonne partie des « espaces verts » se situent sur dalle.

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 :

- la santé humaine (bruit, air, sols) ;
- les mobilités ;
- les sols et la biodiversité ;
- le climat (émissions de gaz à effet de serre).

2. L'évaluation environnementale

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

Globalement, l'Autorité environnementale note que le dossier est dense, avec un nombre conséquent d'études et de pièces annexes. Elle considère cependant qu'elles ne sont pas toujours bien synthétisées et exploitées dans le dossier, notamment en ce qui concerne la pollution des sols et l'approvisionnement énergétique du projet.

Par ailleurs, pour l'Autorité environnementale, la méthodologie de certaines études est à revoir ; les hypothèses prises pour leur réalisation ne sont pas toujours représentatives, en particulier pour le trafic et en partie pour le bruit, ainsi que les périodes d'inventaire pour l'étude faune-flore.

(1) L'Autorité environnementale recommande de :

- mieux synthétiser et exploiter dans l'étude d'impact les études relatives aux pollutions des sols et à l'approvisionnement énergétique du projet ;
- revoir la méthodologie des études réalisées (trafic, bruit, faune-flore).

Par ailleurs, au sud du site du projet, une canalisation de transport de gaz naturel est présente le long des avenues du Général de Gaulle et du Président Franklin Roosevelt, mais le risque technologique lié à cette canalisation n'est pas identifié et étudié dans le dossier (p. 244).

(2) L'Autorité environnementale recommande d'étudier l'enjeu relatif à l'exposition au risque technologique lié à la présence de canalisation de transport de gaz à proximité du projet.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le site du projet est majoritairement localisé en zone Ufb (zone d'emplois et activités – abords de la RD7) du plan local d'urbanisme (PLU). Une petite partie du site au sud-est est localisée en zone UC (tissu urbain mixte). Une modification³ du PLU a été engagée, permettant de reclasser l'ensemble du site en zone UBg (axes structurants, pôle de centralité et enjeux de renouvellement urbain).

D'après le dossier, « une étude environnementale est en cours pour la requalification du PLU » (p. 170), à la suite de la décision de la MRAe d'Île-de-France portant obligation de réaliser une évaluation environnementale en date du 24 mai 2022⁴ (p. 163). Or, l'évaluation a déjà été réalisée puisqu'un avis a été rendu par l'Autorité environnementale le 18 octobre 2023 sur la mise en compatibilité du PLU de Thiais par déclaration de projet⁵. L'Autorité environnementale constate qu'il n'est pas fait mention de cet avis dans le dossier et que les recommandations formulées dans ce cadre n'ont pas été exploitées par la maîtrise d'ouvrage pour améliorer le projet.

(3) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'analyse de l'articulation du projet avec le plan local d'urbanisme en faisant référence à l'avis de l'Autorité environnementale émis sur le projet de mise en compatibilité du PLU avec le projet et en précisant les suites données par la collectivité à ses recommandations.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'Autorité environnementale constate, comme elle l'a fait à propos de la mise en compatibilité du PLU dans son avis précité, que les choix retenus dans le cadre du projet ne sont pas justifiés au regard des solutions de substitution raisonnables éventuellement envisageables. En effet, des solutions alternatives auraient pu permettre notamment d'éviter ou, à défaut, de réduire l'exposition de nouvelles populations aux pollutions, d'évi-

3 Mise en compatibilité par déclaration de projet d'après le dossier

4 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022-05-24_thiais_94_mec_plu_par_dp_decision_deliberee-2.pdf

5 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023-10-18_thiais_mecdp_plu_rd7-entree_de_ville_avis_delibere.pdf

ter des démolitions importantes du bâti existant ou encore de préserver la parcelle boisée présente dans la partie est du site.

(4) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une justification des choix retenus dans le cadre du projet en présentant les solutions de substitution raisonnables répondant aux objectifs poursuivis, sur la base d'une comparaison de leurs incidences sur l'environnement et la santé notamment au regard de l'exposition des populations aux pollutions (bruit, air, sols), de l'importance des démolitions prévues et de la destruction du boisement existant.

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

3.1. La santé humaine (bruit, air, sols)

■ Bruit

Le site est bordé à l'ouest par l'avenue de Fontainebleau (RD 7) et au sud par l'avenue du Général de Gaulle (RD 160), classées respectivement en catégories 2 et 4 du classement sonore départemental des infrastructures de transport terrestre⁶. D'après l'étude acoustique jointe au dossier, la ligne de tramway T7 fait l'objet d'une procédure de classement en catégorie 4. Les axes routiers importants sont sources de nuisances sonores et, s'agissant du tramway, de vibrations. D'après les cartes stratégiques du bruit établies par Bruitparif, le dossier fait état de niveaux sonores dans l'emprise du projet compris entre 55 et 75 dB(A) en moyenne pondérée sur 24 h. D'après ces mêmes cartes, cet intervalle descend entre 45 et 65 dB(A) la nuit.

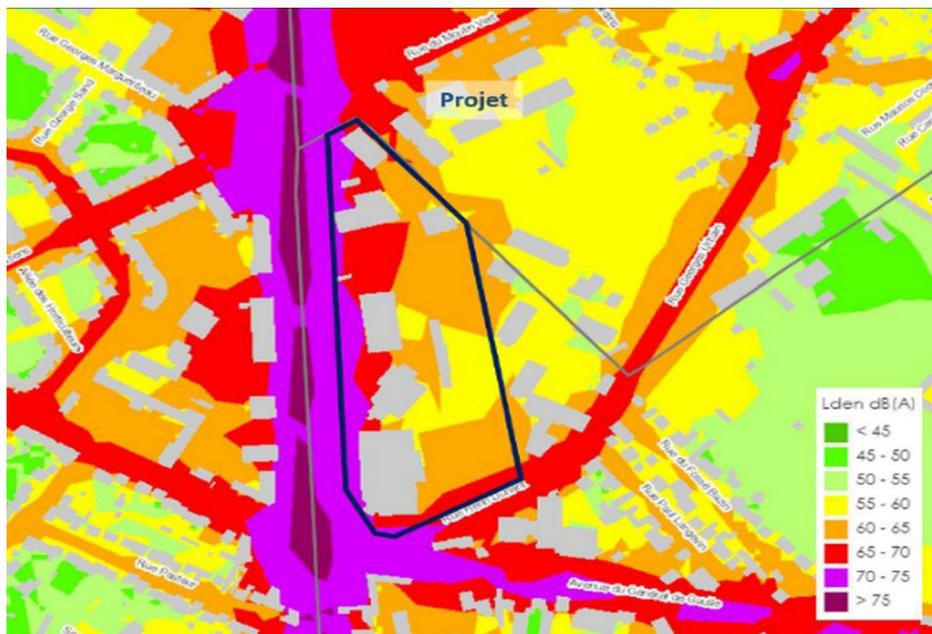


Illustration 3 : Carte des niveaux de bruit routier au niveau du secteur de projet, source : EI, p. 124

Des diagnostics acoustiques ont été réalisés lors de deux campagnes du 21 au 23 juillet 2021 et du 8 au 10 novembre 2022. Les niveaux sonores globaux mesurés ont été de :

- 67,8 dB sur la période diurne (6h-22h) au maximum pour la première campagne et 70,3 dB au maximum pour la deuxième campagne ;
- 62,6 dB sur la période nocturne (22h-6h) au maximum pour la première campagne et 64,5 dB au maximum pour la deuxième campagne.

6 A partir d'un certain niveau de trafic (supérieur à 5 000 véh. /j pour les routes), les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5. La mesure de bruit est exprimée en décibels acoustiques (dB(A)) en séparant le niveau moyen en journée (LAeq (6h-22h)) et de nuit (LAeq (22h-6h)).

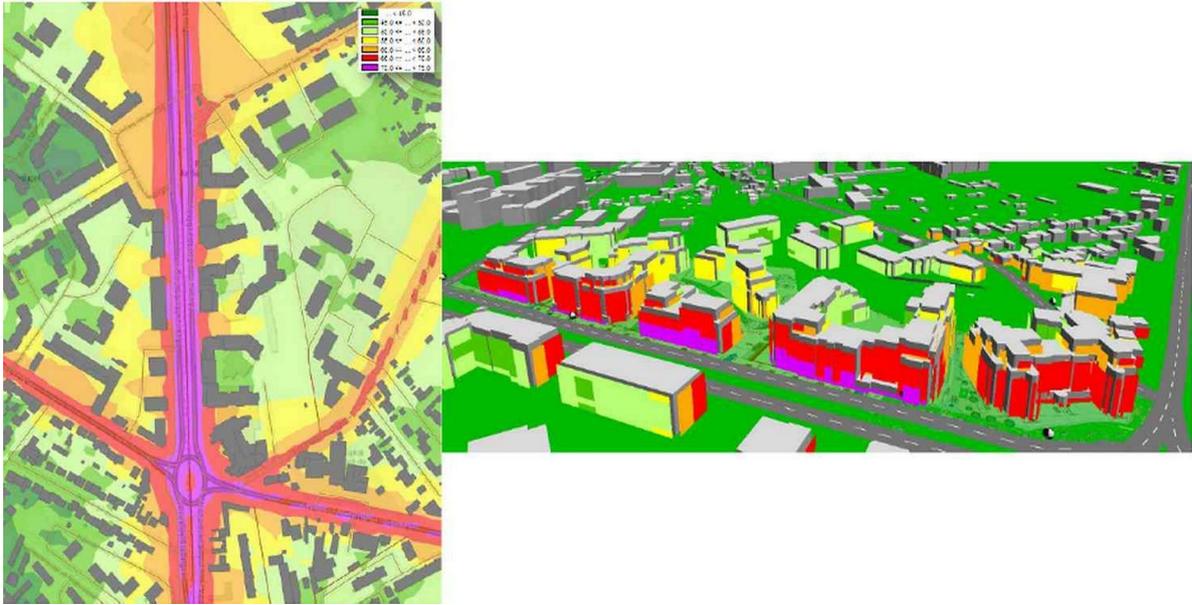


Illustration 4 : Modélisations acoustiques des niveaux de bruit à l'état projeté : carte des niveaux de bruit à 1,5 mètre du sol (à gauche) et vue 3D des niveaux de bruit en façade (à droite), source : étude d'impact p. 25 et 28

L'Autorité environnementale observe que la première campagne a été réalisée en période de vacances scolaires estivales, ce qui peut nuire à la représentativité des mesures.

Des modélisations acoustiques ont été réalisées à horizon du projet en prenant en compte les futurs niveaux de trafics issus de l'étude de trafic. Elles montrent des niveaux de bruit importants (cf. vue 3D) dépassant les 70 dB(A) de jour notamment au niveau de l'avenue de Fontainebleau, et des expositions moindre en cœur d'îlot (entre 50 et 60 dB(A)) (cf. illustration 6).

Le dossier indique que « seuls » 13,5 % des logements au maximum seront mono-orientés vers l'avenue de Fontainebleau, que plus de 70 % des logements seront orientés vers les cœurs d'îlots, et que des isollements acoustiques sont prévus entre 30 et 45 dB(A) suivant les façades conformément à la réglementation. Néanmoins, l'Autorité environnementale rappelle que cette dernière mesure d'isolation phonique en façade n'est efficace que fenêtres fermées.

En outre, le dossier ne prend pas comme référence les valeurs retenues par l'OMS⁷, au-delà desquelles la santé est affectée par le bruit. Enfin, il ne retrace pas la démarche d'évitement et de réduction ayant conduit à retenir ce choix d'exposition, notamment en ce qui concerne les quelque 117 logements qui seront mono-orientés vers l'avenue de Fontainebleau, permettant de justifier qu'il est le plus optimisé au regard de l'objectif d'une moindre exposition des futurs habitants.

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter et renforcer les mesures proposées en privilégiant l'évitement et de manière à tendre, pour l'ensemble des futures populations concernées, vers le respect des valeurs à ne pas dépasser selon l'OMS en matière de bruit ;
- définir un suivi des niveaux d'exposition au bruit des futurs logements, assortis de mesures correctrices à mettre en œuvre en cas de dépassement des valeurs recommandées.

7 Pour le bruit routier : 53 dB(A) en Lden (sur 24h), 45 dB(A) la nuit en Ln. Et pour le bruit ferroviaire : 54 dB(A) en Lden (sur 24h), 45 dB(A) la nuit en Ln.

Une campagne de mesures vibratoires a été réalisée le 16 septembre 2021 : le risque de perception sonore des vibrations est élevé pour les bâtiments de l'îlot Serre/ Colombo⁸ et les bâtiments de l'îlot de la Pointe⁹, ce risque étant estimé faible pour les bâtiments de l'îlot Bricorama¹⁰.

Pour les nuisances vibratoires, le seuil d'acceptabilité retenu par l'OMS de 42 dB(A) a été pris pour cible. Pour traiter ces nuisances, il est proposé la mise en place d'un traitement vibratoire pour les bâtiments de l'îlot Serre/Colombo et les bâtiments de l'îlot de la Pointe (sous forme de découplage par la pose de plots élastomères au niveau du plancher bas du rez-de-chaussée ou du R+1 et sous forme de raidissement du bâtiment). Cependant, aucune mesure de suivi n'est proposée afin de s'assurer de l'efficacité des mesures mises en place et de garantir une ambiance sonore n'affectant pas la santé des futurs résidents.

(6) L'Autorité environnementale recommande de définir un dispositif de suivi des mesures anti-vibratoires proposées.

■ Air

D'après le dossier, « la cartographie des concentrations de NO₂ dans l'air montre des concentrations entre 25 et 30 µg/m³ au sein du périmètre du projet » (p. 140) (cf. Illustration 7).

Une campagne de mesures in situ a été réalisée du 27 août au 15 septembre 2021. Là encore, l'Autorité environnementale constate que la période choisie, pour partie pendant les vacances scolaires d'été, constitue un biais de représentativité.

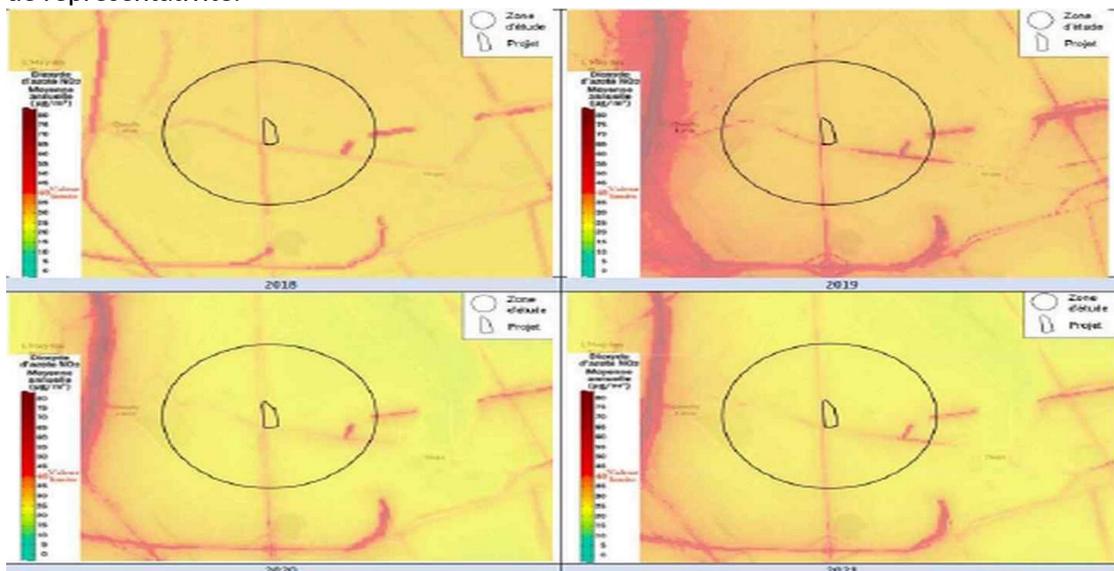


Illustration 5 : Modélisations Airparif des concentrations en NO₂ au niveau du projet entre 2018 et 2021, source : étude d'impact p.140

L'étude d'impact indique que les valeurs limites selon l'OMS¹¹ sont toutes dépassées pour les principaux polluants (NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5}).

L'étude prend aussi en compte le trafic généré par le projet en s'appuyant sur l'étude de trafic réalisée et en proposant des modélisations. Elle conclut à une faible augmentation des émissions liées au seul projet (+2,4 % en moyenne par rapport au scénario au fil de l'eau¹² en 2030) et des niveaux de concentration plutôt faibles (en dessous des valeurs OMS) et l'explique notamment par le report modal attendu (cf. partie mobilités), les limitations de vitesse sur les voiries internes (p. 249) et à la conversion technologique du parc roulant.

8 Soit les bâtiments prévus au centre-ouest du site (C1, C2 et D).

9 Bâtiments de l'extrémité nord (A, B1, B2).

10 Îlot E, à l'extrémité sud.

11 En moyenne annuelle, pour le NO₂ (10 µg/m³), les PM₁₀ (15 µg/m³) et les PM_{2,5} (5 µg/m³).

12 Scénario tendanciel sans mise en œuvre du projet.

Le dossier propose peu de mesures permettant de limiter l'exposition des futurs habitants (principalement la ventilation contrôlée et les prises d'air éloignées des sources de pollutions) et ne démontre pas leur efficacité.

Pour l'Autorité environnementale, ces mesures ne permettent pas de réduire significativement l'exposition aux concentrations élevées de polluants observées et sont insuffisantes pour garantir l'absence d'impacts sanitaires pour les futurs habitants.

À défaut d'un réexamen du choix d'implantation du projet, privilégiant l'évitement ou la réduction sensible des nouvelles populations exposées, les mesures prévues nécessitent d'être renforcées notamment, comme pour le bruit, par une orientation et un agencement adaptés de l'ensemble des logements et des pièces à vivre (par exemple, absence de logements mono-orientés et de chambres ouvrant sur la RD7). En outre, comme pour le bruit et les vibrations, un suivi de la pollution atmosphérique à l'intérieur des logements sera nécessaire une fois le projet réalisé.

(7) L'Autorité environnementale recommande de :

- renforcer les mesures de réduction de l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques, notamment par une orientation et un agencement plus adaptés de l'ensemble des logements ;
- définir un dispositif de suivi de la qualité de l'air intérieur en phase d'exploitation du projet et de prévoir des mesures correctrices à mettre en œuvre le cas échéant, par référence aux valeurs d'exposition à ne pas dépasser selon l'OMS.

■ Pollution des sols

Le projet est situé sur un terrain occupé par différentes activités commerciales et de services principalement liées à l'automobile. Le dossier identifie six sites répertoriés dans la cartographie des sites industriels et des activités de service (Casias) (cf. illustration 8) :



Illustration 6 : Carte des anciens sites industriels et activités de service au niveau du projet, source : Géorisques

- deux sites correspondant à des activités de démantèlement d'épaves et de casse automobile, en exploitation depuis le début des années 1960 ;
- un autre site de démantèlement d'épaves et de récupération de matières métalliques recyclables, en exploitation depuis 2003 ;
- deux sites correspondant à une activité de garage, d'atelier mécanique et soudure, dont l'un au moins en exploitation depuis 1951 ;
- un ancien site exploité entre 1985 et 2005 pour des activités de fabrication, réparation et recharge de piles et d'accumulateurs électriques et de compression, réfrigération.

Il est précisé que ces différents sites ont été, par le passé, soumis à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) (autorisation et déclaration), et que deux le sont encore aujourd'hui.

D'après le dossier, plusieurs études de pollution des sols ont été menées notamment :

- en mars 2021 au niveau de l'îlot Parc (correspondant à l'îlot F),
- en juin 2021 au niveau de l'îlot Bricorama (correspondant à l'îlot E),
- en octobre 2021 au niveau de l'îlot de la Pointe (correspondant à l'îlot A).

Des sondages complémentaires ont été réalisés en novembre 2023 sur les îlots C, D et F. Une note de sondages a été réalisée en novembre 2023 pour l'îlot D, ainsi qu'une étude des sols (version définitive) pour l'îlot B, et une étude (version définitive) l'a été en janvier 2024 pour l'îlot C.

Les résultats d'analyses mettent en évidence :

- des impacts en métaux lourds dans les terres sur l'ensemble des lots (plomb = 2 200 mg/kg sur l'îlot B) ;
- des impacts en hydrocarbures dans les terres (3 200 mg/kg sur l'îlot C et F, 14 000 mg/kg sur l'îlot B) ;
- un impact important en hydrocarbures volatils dans les gaz du sol de l'îlot E (49 000 µg/m³ et 86 000 µg/m³) ;
- des traces de solvants chlorés dans la nappe.

Le dossier affirme que « *compte tenu des concentrations significatives en métaux, composés organiques et composés volatils observées dans les sols et eaux souterraines du site, et des risques avérés sur la santé de futurs usagers du site, la pollution des sols constitue un enjeu majeur* » (p. 52).

Les schémas conceptuels des voies d'exposition sont présentés pour les îlots A, B, C, E, et F mais pas pour l'îlot D dont le rapport de pollution définitif n'est pas fourni. D'après le dossier, plusieurs mesures sont prévues afin d'éliminer les risques sanitaires liés aux pollutions des sols :

- les excavations et évacuations de terres à l'emplacement des bâtiments notamment pour les sols impactés en composés organiques et/ou odorants et si nécessaire au remblaiement avec des terres saines ;
- le recouvrement par du dallage béton ;
- le recouvrement par 30 cm de terres saines au niveau des jardins collectifs pour les sols impactés en métaux uniquement, avec grillage avertisseur et fosses d'eau minimum un mètre de profondeur en cas de plantation d'arbres fruitiers.

Il est indiqué que l'ensemble de ces mesures permet de rendre le site compatible avec les usages résidentiels projetés (p. 209). Néanmoins, le dossier ne précise pas comment seront traités les composés volatils dans les gaz du sol (îlot E notamment). De plus, il n'indique pas si les mesures complémentaires recommandées au sein des différents rapports de pollution (partie ouest de la nappe au niveau de l'îlot B, sondages à l'emplacement des bâtiments et dans la nappe dans les parties centrale et est de l'îlot C, ainsi que pour les sols et la nappe de l'îlot F) ont bien été réalisées.

Les analyses de risques résiduels prédictives (ARR) également recommandées par les études¹³ ne semblent pas avoir été réalisées, et le dossier n'indique pas qu'il soit prévu des analyses en fin de travaux (analyses en fonds de fouille pour l'îlot C, campagnes d'air ambiant et mise en place de canalisation en eau potable hors sols ou étanches pour l'îlot E). De plus, comme la plupart des bâtiments d'activités et des installations susceptibles d'être sources de pollution ne sont pas encore démantelés, des analyses de risques résiduels devront impérativement être menées en fin de travaux afin de s'assurer de l'absence de risque pour les futurs habitants et usagers.

Compte-tenu de ces insuffisances, l'Autorité environnementale considère que l'enjeu n'est pas suffisamment approfondi et qu'en l'état aucune garantie n'est apportée pour démontrer l'absence de risque sanitaire pour les futurs occupants du site.

(8) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter le dossier par les rapports d'étude de pollution des sols manquants (îlot D) ;
- réaliser l'ensemble des mesures complémentaires, ainsi que les analyses de risques résiduels prédictives et de fin de travaux recommandées dans les études de pollution, notamment à la suite du démantèlement des différentes ICPE présentes sur le site ;
- apporter la démonstration de l'absence de risque sanitaire pour les futurs occupants du site.

13 Seule une ARR datant de juin 2021 concernant l'îlot E a été retrouvée dans le dossier au sein de l'annexe 25 « Analyses environnementales ».

3.2. Les mobilités

■ Trafic routier

Une étude de trafic a été réalisée en février 2023 sur la base de comptages réalisés le mardi 6 juillet 2021. Ces comptages réalisés sur une seule journée correspondant au premier jour des congés scolaires d'été sont susceptibles de ne pas être représentatifs de la situation courante.

L'étude d'impact indique que le trafic global généré par le projet sera d'environ 2 200 véhicules/jour supplémentaires, ce qui est important. Les simulations réalisées ne précisent pas les parts modales projetées ou attendues pour les 2 000 futurs habitants et employés, alors qu'elles en proposent des hypothèses pour le flux de clientèle.

(9) L'Autorité environnementale recommande de :

- réaliser des comptages de trafic sur une durée et à une période plus représentatives (hors période de congés scolaires notamment),
- préciser et justifier les parts modales attendues pour les futurs occupants des logements et les salariés dans les modélisations de trafic.

■ Stratégie de report modal vers les modes de transports alternatifs

Le site est bordé par le tramway T7 (arrêts « Moulin Vert » au nord et « Bretagne » à moins de cent mètres au sud) qui permet de rejoindre la ligne de métro 7 (en sept minutes) et le RER C (en 18 minutes). Plusieurs lignes de bus sont accessibles, notamment la ligne de bus à haut niveau de service Trans-Val de Marne (TVM) à 600 mètres, et les lignes 132, 192 et 183.

Néanmoins, le dossier ne précise pas les durées et les conditions d'accès à pied et à vélo des différents arrêts et ne précise pas toujours les distances et les fréquences (en particulier concernant la ligne 14 du Grand Paris Express citée p. 96), l'état initial est donc incomplet.

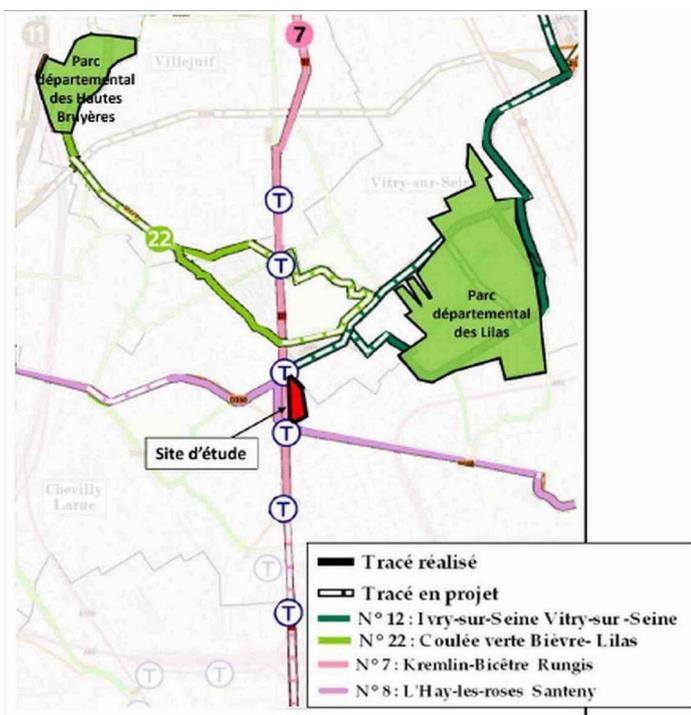


Illustration 7 : Desserte cyclable au niveau du site du projet (existante et à venir), source : étude d'impact p.94



Illustration 8 : Desserte en transports en commun (RER C) au niveau du secteur du projet - Source : étude d'impact p.84

(10) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'état initial relatif à la desserte en transports en commun en précisant systématiquement les conditions d'accès à pied/à vélo (distance et temps) et les fréquences des différents transports en commun desservant le site.

Concernant la desserte cyclable, le dossier la considère comme bonne au niveau du site de projet et évoque le schéma directeur des itinéraires cyclables (Sdic) et notamment les itinéraires n° 7 (du Kremlin Bicêtre à Rungis) et n° 8 (de l'Haÿ-les-Roses à Sucy-en-Brie) avec les tracés en projet/réalisés (p. 94).

Il est indiqué que les déplacements doux seront incités grâce aux nombreux locaux vélos et à la limitation des places de stationnement automobile (p. 247) mais le nombre de locaux et des emplacements vélos n'est pas fourni. De plus, ils seront localisés au sous-sol des bâtiments, ce qui n'est pas de nature à faciliter leur accès.

Dans son avis sur la mise en compatibilité du PLU, l'Autorité environnementale recommandait d'augmenter le nombre d'emplacements de stationnement vélos résidentiels, conformément à l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments, qui fixe le seuil minimal d'emplacements vélos à un par logement jusqu'à deux pièces principales et à deux emplacements par logement à partir de trois pièces principales, tout en disposant que « *chaque emplacement induit une surface de stationnement de 1,5 m² au minimum, hors espace de dégagement* ». L'étude d'impact du présent projet ne précise pas si celui-ci répond à cette exigence.

(11) L'Autorité environnementale recommande de :

- **préciser le nombre de locaux et d'emplacements de stationnement pour les vélos et confirmer qu'ils seront au moins conformes à la réglementation et que les espaces de dégagement seront suffisants (soit environ 2 m² par emplacement),**
- **préciser également les modalités d'accès à ces locaux en favorisant leur localisation en rez-de-chaussée ou, à défaut, en privilégiant des conditions qui favoriseront l'usage de ce mode de déplacement.**

Plus globalement, pour l'Autorité environnementale, le dossier devrait détailler la stratégie de report modal mise en œuvre par le projet vers les modes alternatifs à la voiture, notamment en renforçant le potentiel d'usage des transports en commun et des modes actifs.

S'agissant en outre du stationnement automobile, il est indiqué qu'initialement le ratio d'une place par logement a été retenu, et qu'il a été prévu 67 places de stationnement pour les commerces, mais que « *par dérogation* », une diminution de 10% du nombre de places a été appliquée (p. 304, RNT).

L'Autorité environnementale relève néanmoins qu'une place par logement pour 870 logements aurait dû donner lieu à 870 places et non 919 comme mentionné dans l'étude d'impact (p. 184), et que l'application d'une réduction de 10% à ce nombre, ajouté aux 67 places dévolues aux commerces, soit 986 au total, aurait dû conduire à 887 places et non à 852. Il importe que ce calcul soit plus explicite, et surtout que l'ambition de réduction de l'usage de l'automobile, pour un secteur très bien desservi, par les transports en commun soit renforcée.

(12) L'Autorité environnementale recommande de :

- **préciser le calcul du nombre de places de stationnement automobile prévu et le reconsidérer à la baisse ;**
- **détailler et renforcer la stratégie de report modal vers les modes alternatifs à la voiture notamment au regard de la desserte satisfaisante en transports en commun et en aménagements cyclables.**

3.3. Les sols et la biodiversité

Une étude préliminaire relative au repérage de la faune, de la flore et des habitats naturels a été menée avec une analyse bibliographique et plusieurs visites de terrain (cinq visites de terrain réalisées le 27 octobre 2021 et le 16 janvier 2024¹⁴). Le diagnostic réalisé pour l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU a été complété par trois visites de terrain réalisées le 5 mai 2023, le 15 novembre 2023 et le 16 janvier

14 Les visites du 27 octobre 2021 et du 21 septembre 2022 correspondent au diagnostic réalisé pour l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Thiais

2024. L'Autorité environnementale note donc qu'une seule visite (mai) correspond à la période de reproduction de la faune et la flore, ce qui s'avère insuffisant pour en tirer les conclusions nécessaires.



Une espèce floristique remarquable a été observée dans le périmètre d'étude, il s'agit de l'Orobanche du lierre observée dans une zone de bosquet au nord de la bande boisée, à l'est du site, en 2021. Elle constitue un enjeu moyen par son statut d'espèce « rare » en région Île-de-France (p. 69).

Concernant la faune, le diagnostic réalisé qualifie d'espèces communes les espèces relevées, en particulier l'Accenteur mouchet, alors qu'elle est considérée comme « quasi menacée » à l'échelle régionale. Les enjeux écologiques sur le site d'étude sont qualifiés de faibles à moyens (cf. illustration 11). Les bosquets et fourrés présents à l'est du site présentent un enjeu écologique qualifié de moyen par leur potentiel d'accueil d'oiseaux arboricoles¹⁵ (source d'alimentation notamment) et la présence d'une zone au nord du bosquet occupée par l'Orobanche du lierre.

Illustration 9 : Orobanche du lierre, source : INPN, photographie p. Rouveyrol

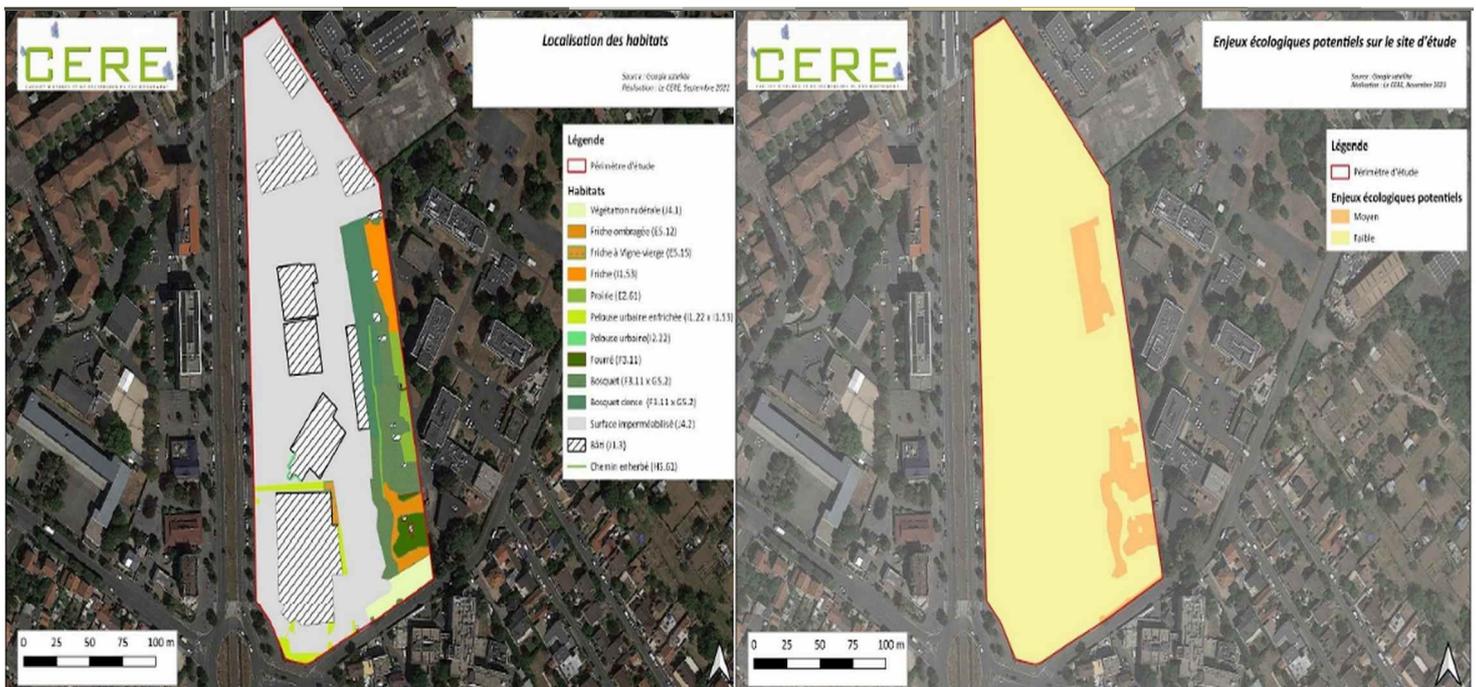


Illustration 10 : Localisation des habitats au niveau du site du projet et enjeux écologiques liés, source : étude d'impact p. 24 et 35

Enfin, le dossier indique que l'existence de ces milieux peut constituer un lieu de refuge d'espèces certes communes mais intéressantes, milieux pouvant avoir occasionnellement des connexions avec la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) du parc des Lilas notamment, d'après l'étude réalisée (p. 71).

15 Fauvette des jardins et Moineau domestique, d'enjeu patrimonial fort car classées vulnérables sur la liste rouge des oiseaux nicheurs selon l'étude faune flore (p.28) ainsi que la Mésange à longue queue d'enjeu patrimonial moyen car classée comme espèces déterminante de Znieff (p.30).

(13) L'Autorité environnementale recommande de :

- réaliser une nouvelle étude faune-flore, selon un calendrier d'inventaire qui couvre l'ensemble des périodes favorables aux différents groupes expertisés ;
- reconsidérer notamment, dans le cadre de cette étude, les enjeux relatifs à la faune présente sur le site ;
- approfondir l'analyse des connexions entre le bosquet présent sur le site du projet et la Znieff du parc des Lilas

L'Autorité environnementale considère que l'analyse des impacts du projet sur ces milieux n'est pas suffisamment approfondie, notamment ceux sur le bosquet existant à l'est de la parcelle (qualité des arbres abattus et des espèces concernées, impact sur le fonctionnement global de l'écosystème, incidences sur les continuités écologiques à une échelle plus large, etc.).

Il est mentionné que l'Orobanche du lierre (îlot C) fera l'objet d'une attention particulière et sera déplacée dans le parc créé. Il est aussi indiqué que le projet conduira à la création d'environ 3 918 m² d'espaces verts supplémentaires constituant un site d'alimentation secondaire pour une partie de l'avifaune.

Par ailleurs, 59 arbres ont été relevés sur le site, notamment au niveau du bosquet. Afin de réaliser le projet, 12 arbres existants seront abattus et 47 seront conservés lors de la réalisation du parc (p. 189). Il est indiqué que différents espaces verts seront aménagés en pleine terre et sur dalle. La surface en pleine terre ou perméable représentera 33 % de la surface totale du terrain. Environ 39 % seront des surfaces imperméables et 29 % de surfaces végétalisées seront sur dalle ou semi-perméables. Ceci permettra notamment, selon le dossier, d'améliorer l'écoulement des eaux. Néanmoins, aucun bilan n'est fourni par rapport à la situation existante pour l'objectiver, en prenant notamment en compte le bosquet à l'est de la parcelle qui sera impacté par le projet. L'Autorité environnementale observe notamment qu'environ un tiers de la bande boisée existante disparaîtra quasiment, du fait de la réalisation de l'îlot C, dans sa partie nord (cf illustration 11 ci-après).

Le dossier n'indique pas si l'évitement des zones les plus sensibles écologiquement, notamment au niveau du bosquet a été étudié. Dans son avis sur la mise en compatibilité du PLU, l'Autorité environnementale recommandait de « *reconsidérer la destruction des sols et du boisement existants et à défaut, d'en justifier la nécessité au regard de l'absence de solutions d'évitement et de réduction satisfaisantes, d'analyser plus finement les incidences potentielles de cette destruction et de définir de nouvelles mesures d'évitement, de réduction, en dernier lieu de compensation* ».

Enfin, aucune mesure de suivi n'est proposée pour s'assurer de l'efficacité des mesures prévues pour préserver ou valoriser les milieux naturels et notamment leurs fonctionnalités écologiques.

(1) L'Autorité environnementale recommande de :

- approfondir l'analyse des impacts du projet sur les milieux naturels notamment ceux du bosquet existant à l'est de la parcelle (qualité des arbres abattus et des espèces concernées, impact sur le fonctionnement global de l'écosystème, incidences sur les continuités écologiques à une échelle plus large, etc.) ;
- reconsidérer la destruction du boisement existant ou, à défaut, d'en justifier la nécessité au regard de l'absence de solutions d'évitement et de réduction satisfaisantes ;
- définir de nouvelles mesures d'évitement, de réduction, en dernier lieu de compensation, assorties de mesures de suivi pour en assurer l'efficacité ;
- fournir un état des lieux qualitatif et quantitatif de la pleine terre et des espaces verts avant/après réalisation du projet.

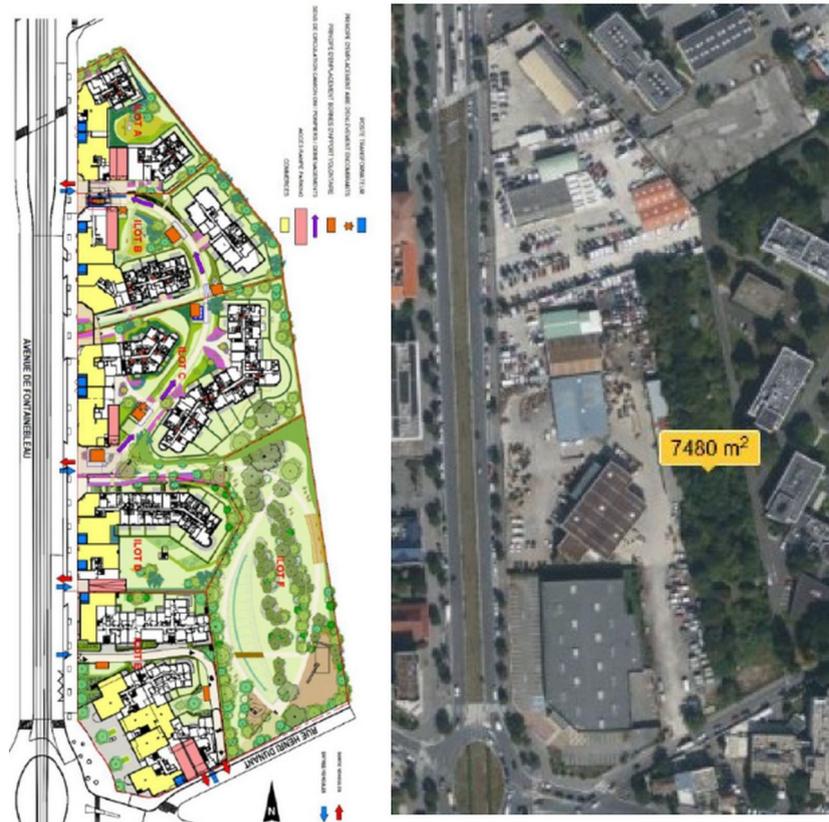


Illustration 11 : plan masse du projet et état actuel du site, source : étude d'impact p. 184 et Géoportail

3.4. Le climat (émissions de gaz à effet de serre)

Afin de limiter l'empreinte carbone du projet, le dossier précise que le projet veillera à la provenance des matériaux, que les bâtiments respecteront la réglementation environnementale (RE) 2020 seuil 2022¹⁶, et que le projet a été adapté à la topographie actuelle du site pour limiter l'excavation et l'évacuation des terres.

Néanmoins, ces mesures ne sont pas suffisamment objectivées notamment au sein d'un bilan carbone global du projet, prenant en compte les démolitions et dans une approche d'analyse en cycle de vie (ACV) (démolition, production et transport des nouveaux matériaux, chantier, exploitation des nouveaux bâtiments incluant les mobilités).

(14) L'Autorité environnementale recommande de réaliser un bilan carbone global du projet (en ACV notamment) afin de définir des mesures adaptées et précises permettant de le réduire.

De plus, l'approvisionnement et l'optimisation énergétique des bâtiments ne sont pas abordés dans l'étude d'impact. Les annexes 23, 24 et 25 envisagent la mise en place de pompes à chaleur (énergie renouvelable) pour alimenter les îlots du projet sauf l'îlot E où un système de chauffage au bois ou biomasse serait prévu mais le dossier n'est pas conclusif sur ce point. L'ensemble de ces éléments devrait être intégré au sein du bilan carbone global réalisé en ACV et la démarche d'optimisation devrait être retracée dans l'étude d'impact afin de démontrer comment l'empreinte carbone du projet a été réduite au maximum.

(15) L'Autorité environnementale recommande de confirmer l'approvisionnement énergétique du projet en énergies renouvelables en détaillant les choix retenus et en les intégrant au sein du bilan carbone.

16 Applicable à partir de janvier 2022 pour les bâtiments à usage d'habitation.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale note que quelques data center et d'autres installations industrielles se trouvent dans le voisinage du projet (par exemple data center Free à 1,86 km¹⁷ ou le marché international de Rungis). Or, le dossier n'étudie pas, pour l'approvisionnement énergétique du projet, les possibilités d'utilisation de la chaleur fatale qui pourrait en être exploitée.

(16) L'Autorité environnementale recommande d'étudier les possibilités d'approvisionnement énergétiquement le projet par les installations industrielles, sources de chaleur fatale, se trouvant dans le voisinage du site.

(17) L'Autorité environnementale recommande aux autorités compétentes d'étudier les possibilités d'approvisionnement énergétiquement le projet par un réseau de chaleur adapté.

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

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

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de 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 27/11/2024

Siégeaient :

Éric ALONZO, Isabelle BACHELIER-VELLA, Sylvie BANOUN, Denis BONNELLE, Monica Isabel DIAZ, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES, Brian PADILLA, Philippe SCHMIT, président.

¹⁷ Source <https://datacente.rs/>

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de : - mieux synthétiser et exploiter dans l'étude d'impact les études relatives aux pollutions des sols et à l'approvisionnement énergétique du projet ; - revoir la méthodologie des études réalisées (trafic, bruit, faune-flore).....9
- (2) L'Autorité environnementale recommande d'étudier l'enjeu relatif à l'exposition au risque technologique lié à la présence de canalisation de transport de gaz à proximité du projet.....9
- (3) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'analyse de l'articulation du projet avec le plan local d'urbanisme en faisant référence à l'avis de l'Autorité environnementale émis sur le projet de mise en compatibilité du PLU avec le projet et en précisant les suites données par la collectivité à ses recommandations.....9
- (4) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une justification des choix retenus dans le cadre du projet en présentant les solutions de substitution raisonnables répondant aux objectifs poursuivis, sur la base d'une comparaison de leurs incidences sur l'environnement et la santé notamment au regard de l'exposition des populations aux pollutions (bruit, air, sols), de l'importance des démolitions prévues et de la destruction du boisement existant.....10
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter et renforcer les mesures proposées en privilégiant l'évitement et de manière à tendre, pour l'ensemble des futures populations concernées, vers le respect des valeurs à ne pas dépasser selon l'OMS en matière de bruit ; - définir un suivi des niveaux d'exposition au bruit des futurs logements, assortis de mesures correctrices à mettre en œuvre en cas de dépassement des valeurs recommandées.....11
- (6) L'Autorité environnementale recommande de définir un dispositif de suivi des mesures anti-vibratoires proposées.....12
- (7) L'Autorité environnementale recommande de : - renforcer les mesures de réduction de l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques, notamment par une orientation et un agencement plus adaptés de l'ensemble des logements ; - définir un dispositif de suivi de la qualité de l'air intérieur en phase d'exploitation du projet et de prévoir des mesures correctrices à mettre en œuvre le cas échéant, par référence aux valeurs d'exposition à ne pas dépasser selon l'OMS.....13
- (8) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter le dossier par les rapports d'étude de pollution des sols manquants (îlot D) ; - réaliser l'ensemble des mesures complémentaires, ainsi que les analyses de risques résiduels prédictives et de fin de travaux recommandées dans les études de pollution, notamment à la suite du démantèlement des différentes ICPE présentes sur le site ; - apporter la démonstration de l'absence de risque sanitaire pour les futurs occupants du site.....14
- (9) L'Autorité environnementale recommande de : - réaliser des comptages de trafic sur une durée et à une période plus représentatives (hors période de congés scolaires notamment), - préciser et justifier les parts modales attendues pour les futurs occupants des logements et les salariés dans les modélisations de trafic.....15

- (10) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'état initial relatif à la desserte en transports en commun en précisant systématiquement les conditions d'accès à pied/à vélo (distance et temps) et les fréquences des différents transports en commun desservant le site.....16
- (11) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser le nombre de locaux et d'emplacements de stationnement pour les vélos et confirmer qu'ils seront au moins conformes à la réglementation et que les espaces de dégagement seront suffisants (soit environ 2 m² par emplacement), - préciser également les modalités d'accès à ces locaux en favorisant leur localisation en rez-de-chaussée ou, à défaut, en privilégiant des conditions qui favoriseront l'usage de ce mode de déplacement.....16
- (12) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser le calcul du nombre de places de stationnement automobile prévu et le reconsidérer à la baisse ; - détailler et renforcer la stratégie de report modal vers les modes alternatifs à la voiture notamment au regard de la desserte satisfaisante en transports en commun et en aménagements cyclables.....16
- (13) L'Autorité environnementale recommande de : - réaliser une nouvelle étude faune-flore, selon un calendrier d'inventaire qui couvre l'ensemble des périodes favorables aux différents groupes expertisés ; - reconsidérer notamment, dans le cadre de cette étude, les enjeux relatifs à la faune présente sur le site ; - approfondir l'analyse des connexions entre le bosquet présent sur le site du projet et la Znieff du parc des Lilas.....18
- (1) L'Autorité environnementale recommande de : - approfondir l'analyse des impacts du projet sur les milieux naturels notamment ceux du bosquet existant à l'est de la parcelle (qualité des arbres abattus et des espèces concernées, impact sur le fonctionnement global de l'écosystème, incidences sur les continuités écologiques à une échelle plus large, etc.) ; - reconsidérer la destruction du boisement existant ou, à défaut, d'en justifier la nécessité au regard de l'absence de solutions d'évitement et de réduction satisfaisantes ; - définir de nouvelles mesures d'évitement, de réduction, en dernier lieu de compensation, assorties de mesures de suivi pour en assurer l'efficacité ; - fournir un état des lieux qualitatif et quantitatif de la pleine terre et des espaces verts avant/après réalisation du projet.....18
- (14) L'Autorité environnementale recommande de réaliser un bilan carbone global du projet (en ACV notamment) afin de définir des mesures adaptées et précises permettant de le réduire.....19
- (15) L'Autorité environnementale recommande de confirmer l'approvisionnement énergétique du projet en énergies renouvelables en détaillant les choix retenus et en les intégrant au sein du bilan carbone.....19
- (16) L'Autorité environnementale recommande d'étudier les possibilités d'approvisionner énergétiquement le projet par les installations industrielles, sources de chaleur fatale, se trouvant dans le voisinage du site.....20
- (17) L'Autorité environnementale recommande aux autorités compétentes d'étudier les possibilités d'approvisionner énergétiquement le projet par un réseau de chaleur adapté.....20