



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
sur le projet de construction d'un ensemble immobilier,
« Les Palladiennes », au sein du quartier Novéos,
Le Plessis-Robinson (92)

N° APJIF-2024-080
du 20/11/2024



Visuel du projet (source : Etude d'impact (EI), p.16)



Plan du projet (source : EI, p.17)

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet d'ensemble immobilier « Les Palladiennes », situé au Plessis-Robinson, porté par ARS immobilier, et son étude d'impact, datée du 2 août 2024. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire.

Ce projet vise la réalisation d'un ensemble immobilier d'environ 20 417 m² de surface de plancher (SDP), comprenant des locaux d'activités (sur 3 300 m² de SDP), 290 logements collectifs (sur 17 117 m² de SDP) et deux niveaux de parking automobile en sous-sol (331 places).

Le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas par l'autorité compétente (préfet de la région Île-de-France) selon la rubrique 39° a) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement. La décision DRIEAT-SCDD-2024-002 du 9 janvier 2024 a conclu à la nécessité de réaliser une évaluation environnementale.

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

- le paysage,
- la santé humaine,
- le climat et l'énergie,
- les mobilités,
- la biodiversité,
- les effets cumulés.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- soumettre à une évaluation environnementale unique l'ensemble des opérations prévues dans le périmètre du secteur Novéos ou, à défaut, d'élargir la zone d'étude et de compléter l'analyse des effets cumulés du projet avec ceux des autres projets du secteur pour tenir compte des nouveaux besoins et des évolutions affectant la qualité de vie des populations ;
- justifier de la cohérence architecturale du projet au regard du paysage urbain existant, des autres opérations immobilières en cours ou prévues et des exigences liées au respect des caractéristiques régionales ;
- proposer des mesures d'évitement et de réduction adéquates de l'exposition des populations aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques par référence aux niveaux à ne pas dépasser selon l'OMS, et justifier de leur efficacité afin que le projet ne conduise pas à l'augmentation du nombre de personnes exposées à un risque sanitaire élevé ;
- réaliser une analyse du phénomène d'îlot de chaleur urbain en établissant une moyenne annuelle avant projet et après projet en prenant en considération un réchauffement climatique à +4 degrés à l'horizon 2100 ;
- diminuer le nombre de places de parking automobile et reconsidérer la création de giratoires visant à fluidifier le trafic automobile et renforcer les mesures visant à encourager le développement des modes alternatifs de déplacement.

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 l'obligation 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.....	10
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement	10
3.1. Le paysage.....	10
3.2. Santé humaine.....	11
3.3. Climat et énergies.....	14
3.4. Mobilités.....	16
3.5. Biodiversité.....	16
3.6. Effets cumulés du projet.....	18
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale	18
ANNEXE	20
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte	21

Préambule

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

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

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par la commune du Plessis-Robinson (92) pour rendre un avis sur le projet d'ensemble immobilier, « Les Palladiennes », situé au Plessis-Robinson, porté par ARS immobilier, et sur son étude d'impact datée du 2 août 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°a 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-2024-002 du 9 janvier 2024.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 18/09/2024. 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. Ce dernier a apporté sa contribution le 17/10/2024

L'Autorité environnementale s'est réunie le 20/11/2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'ensemble immobilier « Les Palladiennes » au Plessis-Robinson.

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.

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.

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)

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

DB(A)	Décibel pondéré
EI	Étude d'impact
ERC	Éviter, réduire, compenser
GES	Gaz à effet de serre
ICU	Îlots de chaleur urbains
Giec	Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat
LAeq	Level A équivalent
Lden	Level day-evening-night
Ln	Level night
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
PAC	Pompes à chaleur
SDP	Surface de plancher
tCO ₂ e	Tonne d'équivalent CO ₂
UV	Ultraviolets

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le Plessis-Robinson est une commune située dans la partie sud du département des Hauts-de-Seine (92), à environ six kilomètres de Paris. La commune comptait 29 228 habitants en 2021 (Insee). D'une superficie d'environ 340 ha, elle présente une occupation du sol variée, composée à la fois de secteurs urbanisés et d'espaces verts importants (bois de la Garenne, parc départemental Henri-Sellier, bois de la Solitude). Le Plessis-Robinson fait partie du territoire intercommunal Vallée Sud – Grand Paris, un des douze établissements publics territoriaux de la Métropole du Grand Paris.

Le projet s'implante sur une parcelle d'environ 1,3 hectare (ha), située au Plessis-Robinson, à l'angle des avenues Denis Papin et Galilée, au sein du parc d'activités économiques « Novéos ». Ce parc d'activités s'étend sur 65 ha sur les communes de Clamart et du Plessis-Robinson³, et regroupe 130 entreprises et 10 000 salariés. À vocation industrielle lors de sa création, il a fait l'objet dans les années 2000 d'une mutation progressive vers des activités tertiaires ou en vue d'accueillir des entreprises du secteur des nouvelles technologies. Les objectifs en termes de programmation et de développement immobilier dans ce secteur sont définis par la commune dans une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) spécifique inscrite dans le plan local d'urbanisme PLU « Secteur Novéos, Parc des sports et Parc technologique », pour créer une zone de mixité fonctionnelle.

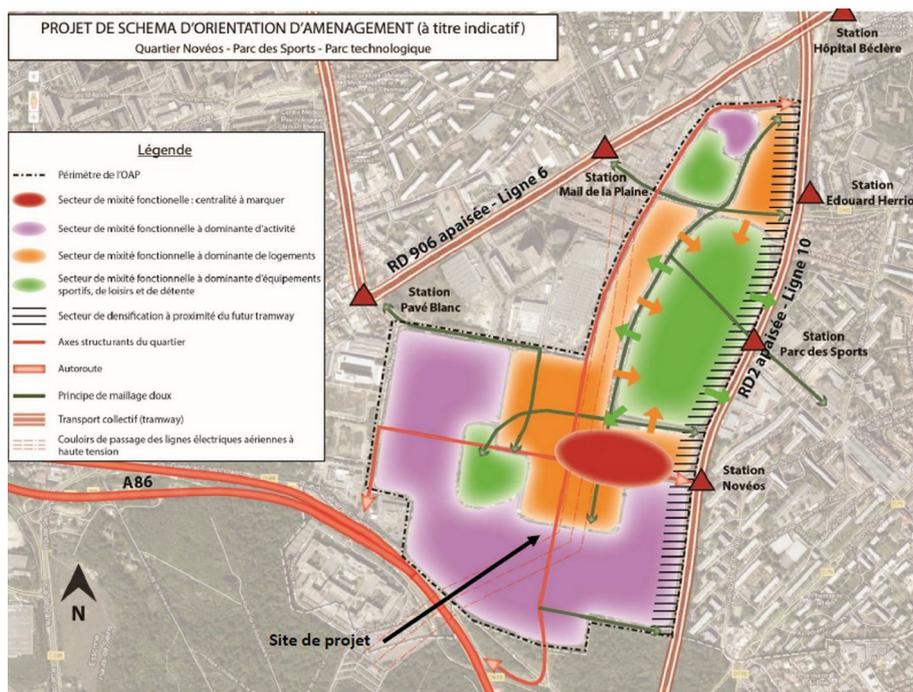


Illustration 1 : Schéma de l'OAP du secteur Noveos et localisation du site du projet (source : EI, p.104)

Le site du projet se trouve à 140 mètres (m) de la route départementale (RD)986 (rue du Général Eisenhower et avenue de la Division Leclerc), à 250 m de l'autoroute A86 et à environ 300 m de la RD2 (avenue Paul Langevin). Il est desservi par le tramway T10 qui relie, le long de la RD2, Anthony à Clamart (arrêt Novéos à dix minutes à pied) et le tramway T6 qui relie, sur la RD 906, Châtillon à Viroflay (arrêt « Pavé Blanc » à douze minutes à pied) ainsi que par de nombreuses ligne de bus (395, 595, 290...).

3 Dont 40 ha sur la commune du Plessis-Robinson.

2. L'évaluation environnementale

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

■ Qualité du dossier

L'ensemble des thématiques environnementales est abordé dans l'étude d'impact, qui s'appuie sur des études spécifiques, jointes au dossier (notamment études acoustique, air et santé, faune, flore et habitats, pollution des sols, îlots de chaleur urbains et émissions de gaz à effet de serre, hydraulique, etc.).

L'Autorité environnementale constate que l'étude d'impact ne comprend pas de présentation d'indicateurs et de modalités de suivi comme exigé par l'article R.122-5 du code de l'environnement, et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) des incidences négatives potentielles ne sont pas suffisamment développées, notamment pour ce qui est de la gestion des nuisances sonores et de la pollution de l'air.

Le résumé non-technique de l'étude d'impact gagnerait à être présenté dans un document séparé de l'étude d'impact, afin d'en améliorer l'accessibilité par le public.

(2) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter l'étude d'impact par une présentation du dispositif et des modalités de suivi des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine et des mesures prévues pour les éviter, réduire ou compenser ;
- présenter le résumé non technique dans un document distinct, pour le rendre plus accessible par le public.

■ Périmètre du projet et analyse des effets cumulés

Il est indiqué que le projet est situé dans une « zone de restructuration urbaine [qui] correspond aux opérations de requalification du quartier NOVEOS ». Le projet de requalification urbaine globale n'est pas décrit dans l'étude d'impact, et les incidences cumulées de l'ensemble des opérations envisagées, notamment dans le secteur, sont évaluées succinctement, à la suite d'une brève présentation de chacune d'entre elles.

L'étude d'impact se limite ainsi à un périmètre d'étude réduit, au lieu de prendre en compte une zone d'étude élargie, permettant d'appréhender les enjeux et les impacts liés aux mutations des zones d'activité Novéos et du parc technologique. Cette remarque a déjà été formulée par l'Autorité environnementale dans des avis concernant plusieurs projets localisés dans le périmètre de l'OAP « Secteur Novéos, Parc des sports et Parc technologique ». Aucune évaluation environnementale n'a été menée à ce jour à l'échelle du périmètre d'ensemble du projet de requalification⁴.

Pour l'Autorité environnementale, en l'absence de précisions sur le phasage des opérations visant la mutation d'ensemble du secteur, le dossier ne permet pas de garantir qu'aux différentes étapes du projet, les habitants pourront à terme vivre dans un environnement présentant des aménités, un accès aux services et des possibilités de déplacement en modes actifs satisfaisants.

(3) L'Autorité environnementale recommande de soumettre à une évaluation environnementale unique l'ensemble des opérations prévues dans le périmètre du secteur Novéos ou, à défaut, d'élargir la zone d'étude et de compléter l'analyse des effets cumulés du projet avec ceux des autres projets du secteur pour tenir compte des nouveaux besoins et des évolutions impactant la qualité de vie des populations.

4 Cf notamment les avis de l'Autorité environnementale [du 24 juillet 2020](#) sur le projet résidentiel de l'îlot Descartes situé immédiatement au nord du présent projet, [du 29 juin 2022](#) sur un autre projet résidentiel situé rue Paul Langevin au nord du secteur Novéos, [du 17 mai 2023](#) sur un ensemble résidentiel dit du Carré Haussmann à l'est, le long de la RD2. Cf également son avis [du 10 mars 2022](#) sur le projet de modification n° 2 du PLU et notamment sa recommandation n° 8.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le site du projet s'inscrit dans le périmètre de l'OAP « Secteur Novéos, Parc des sports et Parc technologique » qui a pour but de promouvoir la mixité fonctionnelle du secteur entre habitat et activités tertiaires. L'étude d'impact présente cette OAP et les dispositions du règlement écrit et graphique applicables au secteur du projet (EI, p.104-105). Elle présente également les grandes orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris, du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie, du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de la Bièvre, du plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUIF), du plan de protection de l'atmosphère francilien (PPA), du schéma régional climat air et énergie (SRCAE) et du schéma régional de cohérence écologique (SRCE), ainsi que l'articulation du projet à leur égard (EI, p.293 à 302). Elle évoque aussi, plus brièvement, le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) Vallée Sud – Grand Paris, adopté le 30 mars 2022 (p.101).

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'article R.122-5 du code de l'environnement indique que l'étude d'impact doit présenter « Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ».

L'étude d'impact justifie notamment le projet par les objectifs fixés dans le cadre de l'OAP et par la renaturation d'un espace imperméabilisé du fait de la création d'espaces paysagers renforçant la part de pleine terre et la végétalisation des toitures. Elle évoque succinctement les évolutions successives du plan masse en ce sens (EI, p.290 à 292), sans démontrer que les choix retenus pour le projet définitif, après examen des solutions de substitution, sont le résultat de leur comparaison au regard de la prise en compte des enjeux environnementaux et sanitaires.

(4) L'Autorité environnementale recommande de démontrer que les choix retenus dans le cadre du projet, au-delà de ses variantes successives, résultent d'un examen de solutions de substitution raisonnables et de leur comparaison au regard des enjeux environnementaux et sanitaires.

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

3.1. Le paysage

Concernant le parti architectural, l'étude d'impact affirme que le projet, s'inspirant d'un style néoclassique italien, s'intégrera harmonieusement avec les futures constructions avoisinantes. Ce choix architectural est discutable pour un site dont les abords se composent essentiellement d'entrepôts, de hangars et de bureaux. Bien que d'autres projets se voulant d'un style architectural proche soient en cours dans le secteur, tel que celui de l'îlot Descartes au nord qui revendiquait également une inspiration vénitienne, la cohérence entre ces différentes opérations, leur intégration dans l'environnement urbain et leur respect de l'OAP, qui impose la prise en compte de référents locaux et de l'identité du territoire, interrogent.

L'étude d'impact présente des vues du projet pour montrer son intégration visuelle dans le secteur. Cependant, aucune vue ne permet de rendre compte de cette intégration par rapport aux bâtiments d'activités de l'avenue Galilée.

En outre, la conception des bâtiments défavorise la qualité d'usage des logements puisque de nombreux appartements ne seront pas traversants, ce qui pourrait notamment avoir un impact important sur ceux qui sont le plus exposés au bruit. Il crée aussi un fort risque de vis-à-vis avec la possibilité que certains locaux d'activité donnent directement sur des habitations.



Illustration 3 : Vues de l'environnement actuel (source : Google street view)

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- justifier la cohérence du projet dans son parti architectural au regard du paysage urbain existant en présentant des vues et perspectives rendant compte de son intégration dans son environnement, notamment par rapport aux entrepôts présents le long de l'avenue Galilée ;
- démontrer également la cohérence architecturale du projet à l'échelle de l'ensemble des opérations immobilières en cours ou prévues, et des dispositions de l'OAP exigeant le respect des spécificités et de l'identité régionale.

3.2. Santé humaine

■ Nuisances sonores

Le site du projet est situé à moins de 2 km de l'aérodrome de Vélizy-Villacoublay, et à proximité de l'avenue Galilée, de l'avenue Denis Papin, de la RD 986 et de l'A86. Ces infrastructures sont à l'origine d'importantes nuisances sonores. Une étude acoustique, datée de novembre 2023, a été réalisée sur la base de mesures effectuées du 2 au 3 octobre de la même année ; elle a permis de mesurer les niveaux de ces nuisances diurnes et nocturnes. En journée, pour l'indicateur LAeq, le niveau sonore varie entre 56 et 58 dB(A) et la nuit, il varie entre 49 dB(A) et 53 dB(A). L'étude révèle aussi que le trafic aérien engendre des nuisances allant de 49 dB(A) la nuit à 52 dB(A) le jour avec des pics pouvant aller jusqu'à 76 dB(A) (étude acoustique, p.15).



Illustration 4 : Cartographie de l'état actuel du bruit sur 24h (Lden) (source : étude acoustique, p.21)



Illustration 5 : Cartographie de l'état actuel du bruit la nuit (Ln) (source : étude acoustique, p.22)



Illustration 6 : Cartographie de l'état actuel du bruit cumulé (routier, ferroviaire, aérien) sur 24h (Lden) (source : Bruitparif, 2022)



Illustration 7 : Cartographie de l'état actuel du bruit cumulé (routier, ferroviaire, aérien) la nuit (Ln) (source : Bruitparif, 2022)

L'étude acoustique appuie ses résultats sur les cartes de Bruitparif et sur deux points de mesure sur 24h *in situ*. Les niveaux sonores des cartes de Bruitparif et les cartes présentées dans l'étude d'impact diffèrent. Les cartes de l'étude d'impact indiquent des nuisances sonores inférieures (écart de l'ordre de 5 dB(A)). Le point de mesure *in situ* le plus proche de l'A86 est en partie protégé par un bâtiment, ce qui peut avoir pour effet de minimiser les résultats et donc la modélisation réalisée.

Pour rappel, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a défini le niveau au-delà duquel le bruit a un effet néfaste sur la santé. Pour le bruit routier, ce niveau est établi à 53 dB(A) Lden (période de 24 h) et à 45 dB(A) Ln (période nocturne). Pour le bruit aérien le seuil est à 45 dB(A) Lden et 40 dB(A) Ln.

L'étude acoustique note que le respect des seuils recommandés par l'OMS n'est pas envisageable, particulièrement pour les façades extérieures des bâtiments. De plus, le projet, ainsi que les autres projets immobiliers alentour, créeront une hausse du trafic routier, ce qui augmentera les nuisances sonores. L'augmentation est estimée à moins de 2 dB(A). Néanmoins, l'Autorité environnementale considère que toute augmentation, quel que soit son niveau, pose un risque puisque le site du projet se trouve déjà dans une zone bruyante.



Illustration 8 : Cartographie de bruit sur la zone du projet en comparaison à la valeur OMS de Lden 53 dB(A) - dépassements en rouge (source : étude acoustique, p. 30)

L'étude d'impact ne prévoit pas, en dehors de mesures d'isolation des façades, de mesures d'évitement et de réduction des nuisances sonores auxquelles seront soumis les futurs habitants, y compris dans les logements fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs.

(6) L'Autorité environnementale recommande de :

- proposer des mesures d'évitement et de réduction adéquates de l'exposition des populations aux nuisances sonores par référence aux niveaux à ne pas dépasser selon l'OMS, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs ;
- justifier de leur efficacité afin que le projet ne conduise pas à l'augmentation du nombre de personnes exposées à un risque sanitaire élevé.

■ Pollution de l'air

Le site du projet se trouve à proximité d'importantes infrastructures routières et dans la zone sensible du plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France.

Dans le cadre de l'étude d'impact, une étude air et santé a été effectuée en mai 2023. Cette dernière appuie ses résultats sur les données d'Airparif, l'indice Atmo et des prélèvements effectués sur le site du projet avec cinq points de mesure pour le dioxyde d'azote et un point de mesure pour les PM_{2,5} et PM₁₀.

Les données d'Airparif montrent qu'au sein de l'emprise du projet, les niveaux de dioxyde d'azote et de PM₁₀ sont supérieurs aux valeurs au-delà desquelles il peut y avoir, selon l'OMS, des effets néfastes pour la santé (EI, p.170).

Paramètre	Valeur limite réglementaire Objectif de qualité Recommandation OMS	Valeur au sein de la zone d'étude	Valeur au sein de l'emprise projet
Dioxyde d'azote Moyenne annuelle	Valeur limite : 40 µg/m ³ Objectif de qualité : 40 µg/m ³ Recommandation OMS : 10 µg/m ³	≤ 32 µg/m ³	≤ 20 µg/m ³
PM10 Moyenne annuelle	Valeur limite : 40 µg/m ³ Objectif de qualité : 30 µg/m ³ Recommandation OMS : 15 µg/m ³	≤ 21 µg/m ³	≤ 17 µg/m ³
PM10 Nombre de jours dépassant 50 µg/m ³ en moyenne journalière	Valeur limite : 35 dépassements	≤ 2 jours	≤ 2 jours
PM2,5 Moyenne annuelle	Valeur limite : 25 µg/m ³ Objectif de qualité : 10 µg/m ³ Recommandation OMS : 5 µg/m ³	≤ 11 µg/m ³	≤ 10 µg/m ³
Benzène Moyenne annuelle (données 2020)	Valeur limite : 5 µg/m ³ Objectif de qualité : 2 µg/m ³	≤ 1,5 µg/m ³	≤ 1,5 µg/m ³
Ozone Nombre de jours supérieurs à 120 µg/m ³ pour 8 heures	Valeur cible : 25 dépassements en moyenne sur 3 ans Objectif de qualité : 0 jour	≤ 17 jours	≤ 13 jours

Illustration 9 : Résultats numériques des modélisations Airparif au sein de la zone d'étude et de l'emprise projet en 2022 (benzène données 2020) (source : Airparif)

L'indice Atmo indique que la qualité de l'air est « Moyenne » 76,2 % du temps, « Dégradée » 15,3 % du temps, « Mauvaise » 7,1 % du temps et « Bonne » 1,7 % du temps sur le site du projet (EI, p.171).

Les relevés effectués sur le site du projet confirment que les niveaux de PM_{2,5} et de dioxyde d'azote dépassent les valeurs recommandées par l'OMS (EI, p.176).

L'étude d'impact considère les taux de pollution enregistrés comme acceptables dès lors qu'ils sont compatibles avec la réglementation française, alors que ces taux sont supérieurs aux seuils fixés par l'OMS et aux valeurs maximales prévues par la future réglementation européenne à l'horizon 2030⁵, car le respect des valeurs réglementaires ne signifie pas l'absence d'incidences néfastes de la pollution de l'air sur la santé, responsable de nombreux décès anticipés et de maladies chroniques, notamment chez les jeunes enfants. Comme pour le bruit, l'augmentation du trafic routier causée par le projet et les autres projets à proximité aggravera la situation vis-à-vis de la qualité de l'air.

Pour ce qui est des mesures ERC, l'étude d'impact précise seulement que les bâtiments respecteront les réglementations opposables.

(7) L'Autorité environnementale recommande de :

- définir les mesures d'évitement et de réduction de l'exposition des futurs habitants et usagers aux pollutions de l'air et en évaluer l'efficacité prévisible au regard des valeurs limites définies par l'Organisation mondiale de la santé ;
- démontrer que l'opération ne génère pas une augmentation du nombre de personnes exposées à un risque avéré pour la santé ;
- mieux prendre en compte l'impact de l'augmentation du trafic routier lié aux projets.

5 Nouvelle directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe adoptée le 2 octobre 2024.

3.3. Climat et énergies

■ Les émissions de gaz à effet de serre (GES)

Une étude des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au projet est annexée à l'étude d'impact. Elle prévoit que la démolition du bâtiment présent sur le site du projet émettra 265 tonnes d'équivalent CO₂ (tCO₂e), que la construction des nouveaux bâtiments engendrera 18 360 tCO₂e et que leur fin de vie engendrera 1 836 tCO₂e (EI, p.220). La consommation d'énergie et de matériaux induite par le choix d'une reconstruction après démolition, au regard d'autres solutions envisageables, n'est pas précisée dans le dossier. En phase d'exploitation, l'étude des émissions de GES prévoit que la consommation d'énergie des bâtiments créera 32,2 tCO₂e/an et que la consommation d'énergie liées aux déplacements des personnes sera de 166 tCO₂e/an (EI, p.271-272).

Pour son calcul des émissions de GES de la construction des bâtiments, l'étude se fonde en partie sur les matériaux utilisés pour la construction, sur la durée exacte du chantier et sur le nombre de poids lourds utilisé (EI, p.235). Or, ces données ne sont pas suffisamment précises dans l'étude d'impact, ce qui a pour effet de rendre le calcul approximatif. De plus, l'étude carbone s'exprime dans des termes très différents de la RE2020⁶ ; même si cette étude a le mérite d'aller au-delà des calculs demandés par cette dernière, en prenant en compte les transports et les espaces verts, il pourrait être utile de les traduire dans des termes rendant possible la comparaison avec le calcul de base de la RE2020.

Pour compenser les émissions de GES, l'étude d'impact prévoit en phase travaux de préserver la plus grande partie possible de sol naturel et arboré existant, de favoriser l'utilisation de matériaux à basses émissions, de recourir à des engins de chantier vertueux, d'utiliser des matériaux non fossiles pour le bitume et la voirie et de privilégier des solutions moins émettrices pour la fin de vie du bâtiment (EI, p.223). De plus, pour limiter l'impact des démolitions, un maximum des déblais qui seront produits sur site seront réutilisés lors des opérations de terrassement. En phase d'exploitation, l'étude d'impact prévoit des actions pour réduire les émissions de GES liées aux transports (développement des aménagements piétons et cyclables, bornes de recharge pour véhicules électriques dans les parkings...), et prévoit des actions sur la végétalisation (27,1 % de pleine terre, renforcement de la trame végétale...) et sur la gestion de l'eau (équipements garantissant une réduction de la consommation de l'eau, stockage des eaux pluviales à la parcelle) (EI, p.284).

Certaines mesures nécessitent d'être précisées, par exemple les matériaux moins émetteurs ne sont pas définis dans l'étude d'impact, la part de déblais réutilisés, etc. L'efficacité des mesures choisies n'est pas toujours démontrée.

(8) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser les matériaux utilisés pour la construction et justifier de leur performance énergétique ;
- détailler les conditions de mise en œuvre de l'ensemble des mesures de réduction des émissions de GES et justifier de leur efficacité.

■ Énergies renouvelables et de récupération

L'étude d'impact, en se basant sur une étude sur le potentiel de développement de la production d'énergie à partir de ressources renouvelables (EnR), liste les possibilités pour le projet en termes d'EnR (réseau de chaleur urbain, géothermie, aérothermie...) et exclut l'utilisation de certaines sources telles que les panneaux photovoltaïques.

L'étude d'impact précise que le mode d'alimentation en énergie principal retenu est la pompe à chaleur (PAC), complété par une chaufferie au gaz pour certains bâtiments.

L'hypothèse d'une récupération de chaleur fatale est évoquée uniquement au regard du potentiel de récupération des eaux grises et des eaux usées, l'étude d'impact indiquant qu'aucune installation industrielle susceptible de représenter une autre source d'énergie récupérable n'a été identifiée à proximité du site. L'Autorité environnementale relève néanmoins la présence d'importants datacenters à proximité (notamment sur le site

⁶ Réglementation environnementale des bâtiments neufs. Elle vise à améliorer la performance énergétique et à baisser les consommations des bâtiments neufs, engagés par les précédentes réglementations thermiques.

de La Boursidière), dont la récupération de la chaleur fatale permettrait d'améliorer le bilan carbone du projet et d'éviter ou réduire le recours au gaz.

(9) L'Autorité environnementale recommande de préciser quel mode d'alimentation en énergie et en chaleur issues d'énergies renouvelables sera choisi par le maître d'ouvrage.

■ Îlot de chaleur urbain

Le site du projet présente une sensibilité importante à l'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU) compte tenu de la situation très minérale et imperméable du secteur. Une étude sur le phénomène d'ICU a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact. Cette étude analyse le phénomène sur le site à l'état initial et après projet dans un scénario de journée d'été normale à +2° C. Le résultat du calcul confirme que l'îlot central végétalisé permet de créer un îlot de fraîcheur. En revanche, les abords extérieurs des bâtiments sont fortement soumis à l'effet d'ICU, particulièrement pour les surfaces exposées au sud. Cet effet est même, selon l'étude, aggravé à proximité immédiate des bâtiments (étude sur les ICU, p.30).

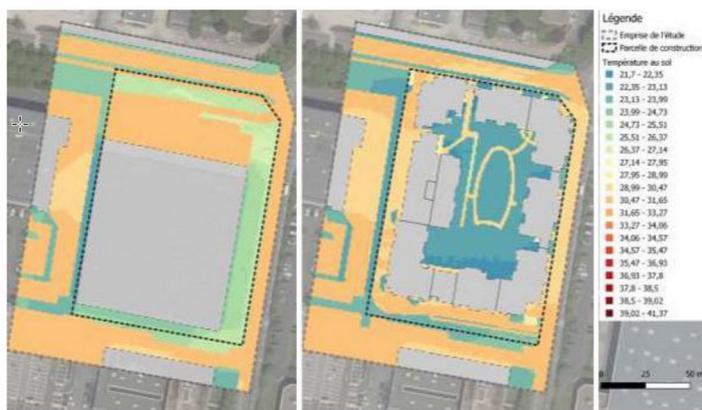


Illustration 9 : effet d'îlot de chaleur urbain dans les scénarios sans et avec projet : simulation des températures minimales (source : étude sur les ICU, p.26)

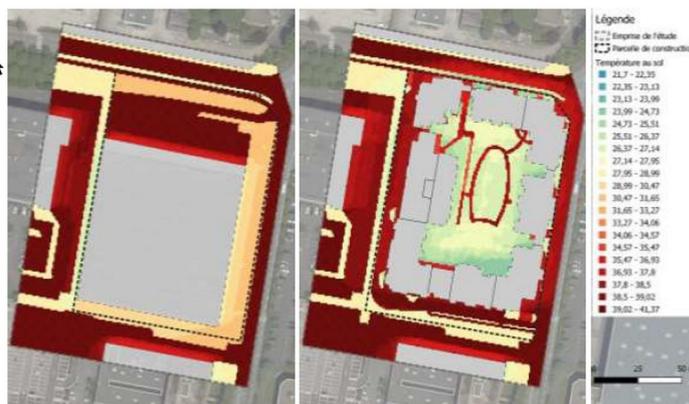


Figure 22. Effet d'îlot de chaleur urbain dans les scénarios sans et avec projet :

Illustration 10 : effet d'îlot de chaleur urbain dans les scénarios sans et avec projet : simulation des températures maximales (source : étude sur les ICU, p.27)

L'étude d'impact a choisi d'analyser un scénario après projet à +2°C. Or, le plan national d'adaptation au changement climatique et la trajectoire nationale associée (Tracc) nécessitent de prévoir une perspective reposant sur une hypothèse d'élévation des températures moyennes de + 4° C à l'horizon 2100⁷ afin d'examiner si les mesures prévues dans le cadre du projet permettront de répondre à ces perspectives et d'évaluer les températures qui pourront être observées en conséquence pour la complète information du public⁸. D'autant que, dans les contextes urbains, ce réchauffement sera susceptible d'être bien supérieur, surtout l'été. L'Autorité environnementale estime nécessaire de démontrer que le projet ne contribue pas à exacerber les risques sanitaires durant les périodes de canicules sur les prochaines décennies. Pour ce faire, le maître d'ouvrage doit se référer aux données climatiques qui s'appuient sur les scénarios du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec) et le scénario dit « tendanciel »⁹ ainsi qu'à la Tracc qui est fondée sur ces travaux. D'après la trajectoire dessinée par ce dernier, non seulement la température annuelle moyenne d'ici à la fin du siècle sera nettement plus élevée, mais des épisodes caniculaires plus intenses et durables toucheront l'Île-de-France, avec des anomalies de température estivale de +5 °C à +10 °C¹⁰. Pour l'Autorité environnementale, ce

7 Voir « La trajectoire de réchauffement pour l'adaptation au changement climatique (Tracc), France Nation Verte ».

8 Météo France prévoit une augmentation de 4° C en métropole d'ici 2100 en absence de mesures d'atténuation : <https://meteofrance.com/actualites-et-dossiers/meteo-france-eclaire-le-climat-en-france-jusqu'en-2100>. Les augmentations de température sont plus élevées sur les masses continentales qu'à l'échelle mondiale.

9 Scénario selon lequel le niveau d'émissions correspond aux engagements pris par les États, et où le rythme d'émissions ne subit pas de variations brutales majeures. Il est considéré comme le plus probable selon les tendances politiques actuelles.

10 Margot Bador, Laurent Terray, Julien Boe, Samuel Somot, Antoinette Alias, Anne-Laure Gibelin et Brigitte Dubi-son, « Future summer mega-heatwave and record-breaking temperatures in a warmer France climate », *Environmental Research Letter*, 2017. Accessible à ce lien.

sont ces scénarios de réchauffement qui doivent être pris en compte pour évaluer les risques sanitaires relatifs aux îlots de chaleur urbains (ICU) et définir un programme d'actions à la hauteur des enjeux.

Pour contrer l'effet d'ICU, l'étude d'impact met en avant la végétalisation du terrain. Or, comme la modélisation l'indique (illustration 10), cette végétalisation produit ses effets de rafraîchissement uniquement dans le cœur d'îlot. De plus, l'Autorité environnementale note que l'organisation architecturale des bâtiments ne favorise pas les appartements traversants qui permettent une ventilation naturelle et le rafraîchissement nocturne et que l'absence de prise en compte de la nature des matériaux de construction des bâtiments ne permet un calcul fiable de l'effet d'ICU et de son éventuelle atténuation.

(10) L'Autorité environnementale recommande de

- réaliser une analyse du phénomène d'îlot de chaleur urbain en établissant une moyenne annuelle avant projet et après projet en prenant en considération un réchauffement climatique à +4 degrés en moyenne française à l'horizon 2100 ;
- revoir l'organisation architecturale afin de favoriser les logements traversants.

3.4. Mobilités

Le site du projet est bordé par des trottoirs et des bandes cyclables qui permettent notamment d'accéder aux transports en commun (tramway T6, tramway T10, lignes de bus 179, 290, 395 et 595). Le projet prévoit la création de 331 places de parking automobile pour les 290 logements prévus dans le projet et 45 places additionnelles de stationnement pour les utilisateurs des locaux d'activités. 30 % des places de parking seront équipées pour des voitures électriques. Pour l'Autorité environnementale, l'obligation à l'échéance de 2035 de commercialisation exclusive de véhicules électriques doit conduire à installer les pré-équipements nécessaires sur l'ensemble des stationnements prévus.

Le projet prévoit la création de cinq locaux à vélo et seules les mobilités actives seront autorisées au sein du cœur de l'îlot. La capacité de stationnement des locaux à vélo n'est pas communiquée. De plus, la création d'un plus grand nombre de places de parking automobile que de logements n'incite pas à une réduction de l'utilisation de la voiture.

Pour réduire l'impact du projet sur le trafic, l'étude d'impact évoque la création de deux giratoires, censés aider à fluidifier le trafic local. Cette mesure est également un encouragement à l'usage de l'automobile, et apparaît inversement défavorable aux piétons et cyclistes.

(11) L'Autorité environnementale recommande de

- préciser les surfaces et le ratio d'emplacement de stationnement pour les vélos ;
- réduire le nombre de places de parking automobile et reconsidérer la création de giratoires visant à fluidifier le trafic automobile ;
- renforcer les mesures visant à encourager le développement des modes alternatifs de déplacement à la voiture individuelle (mobilités actives et transports en commun).

3.5. Biodiversité

Une étude faune-flore réalisée dans le cadre de l'étude d'impact met en évidence la présence sur le site du projet de la Mante religieuse, une espèce protégée, et du Demi-deuil, une espèce présentant un intérêt patrimonial (EI, p.27), ainsi que la présence de cinq espèces d'oiseaux protégées nationalement dont le Chardonnet élégant, classé « vulnérable » sur la liste rouge nationale des oiseaux nicheurs de France et « quasi-menacé » en région Île-de-France ainsi que l'Accenteur mouchet, également considéré « quasi-menacé » sur la liste rouge d'Île-de-France (EI, p.145). Des espèces floristiques envahissantes ont aussi été inventoriées sur le site.

Le projet implique, en phase chantier, l'imperméabilisation d'une partie du site, la création de zones temporaires de dépôts, des poussières qui pourront recouvrir la végétation alentour, l'abattage de certains arbres et arbustes et la circulation et le stationnement d'engins de chantier. Cela pourra alors amener à une destruction, une altération et / ou un dérangement de la faune. En phase d'exploitation, le projet créera un nouvel environ-

nement paysager, et l'occupation de celui-ci par les habitants pourra engendrer un dérangement et des perturbations des espèces. L'éclairage nocturne aura aussi potentiellement des effets négatifs sur la faune nocturne.

Afin de limiter l'impact du projet sur la biodiversité, l'étude d'impact prévoit notamment, en phase chantier, la limitation des traitements phytosanitaires et de l'éclairage nocturne (une heure avant et après le lever / coucher du soleil en période hivernale), l'abattage des arbres et arbustes en automne, la sensibilisation du personnel et la destruction des espèces invasives. Il est aussi prévu que la circulation des engins se fera au maximum sur des routes préexistantes, que leur vitesse sera limitée et que les travaux interviendront en dehors des périodes de sensibilité pour empêcher les espèces de nicher sur le site.

En phase d'exploitation, le projet prévoit que les noues, les zones de prairie/pelouse et les milieux semi-fermés au sein de l'îlot central permettront la création d'un nouveau milieu, ce qui devrait, selon le maître d'ouvrage, enrichir la biodiversité du site. Il est aussi prévu la limitation des traitements phytosanitaires, des actions pour limiter la propagation des espèces invasives, l'utilisation de plantes dont des cyprès et des aulnes et, pour l'éclairage du site, des ampoules LED émettant peu d'UV.

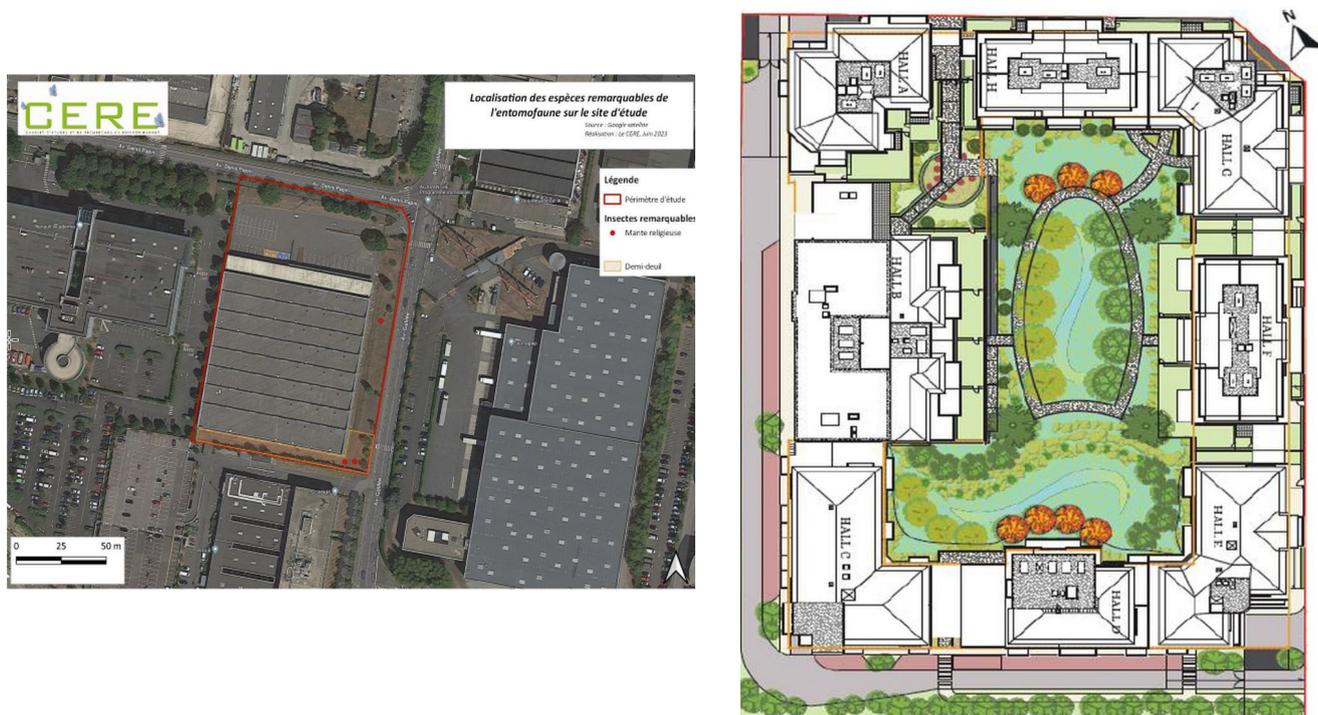


Illustration 12 : comparaison entre les zones où ont été inventoriées les Mantes religieuses et l'emprise du projet (sources : EI, p.17 / bio-évaluation, p.46)

Pendant la phase travaux, les mesures prévues par le maître d'ouvrage ne permettent pas d'assurer que les spécimens de Mante religieuse (espèce protégée) ne seront pas détruites, considérant que deux des lieux où cette espèce a été inventoriée vont être partiellement remplacés par une route donnant accès au parking et que le troisième point sera en partie imperméabilisé lors de la deuxième phase des travaux.

L'Autorité environnementale rappelle que tout comportement interdit par la réglementation relative à la protection des espèces¹¹ ne peut intervenir que sous couvert d'une dérogation à cette interdiction. Dans le cas présent, les mesures d'évitement et de réduction proposées ne permettent pas d'affirmer que le risque de destruction d'individus est nul. Dès lors qu'il existe un risque caractérisé de destruction d'individus d'espèces protégées, le projet ne peut être autorisé que sous condition de dépôt et d'obtention d'une demande de dérogation. De plus, le choix d'implantation d'aulnes et de cyprès pourrait poser problème en ce que ces essences présentent un fort potentiel allergisant.

11 Article L.411-1 du code de l'environnement.

(12) L'Autorité environnementale recommande de

- démontrer qu'aucune destruction d'individus d'une espèce protégée ne pourra être induite par le projet et, à défaut, définir les mesures d'évitement et de réduction nécessaires pour s'en prémunir ou, en cas d'impossibilité ou d'insuffisance avérée à y parvenir, solliciter une dérogation à l'interdiction de destruction de spécimens d'espèces protégées ou de leurs habitats et l'assortir de mesures de compensation appropriées ;
- éviter l'implantation de plantes ayant un fort potentiel allergisant.

3.6. Effets cumulés du projet

Dans son avis du 10 mars 2022 sur le projet de PLU du Plessis-Robinson à l'occasion de sa modification n° 2, l'Autorité environnementale avait relevé que « les différentes opérations de requalification urbaine envisagées sur le territoire communal (Fontaine du Moulin, Novéos, Plateau, Parc Technologique), et le cas échéant d'autres projets autorisés à proximité, sont susceptibles d'effets cumulés, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation, notamment sur les déplacements et pollutions associées, le paysage et le cadre de vie, la biodiversité et la gestion des eaux, le climat (îlots de chaleur urbains, consommations énergétiques), la pollution des sols, d'autant plus que le PLU de la commune n'a jamais fait l'objet d'évaluation environnementale et est relativement ancien (approuvé en décembre 2015) ».

L'étude d'impact recense et décrit quatorze projets susceptibles d'avoir des effets cumulés avec le présent projet.

Pour ce qui est des effets cumulés en phase chantier, l'étude d'impact affirme qu'ils sont anticipés notamment par la mise en place d'un plan de déviation, d'une programmation différée ou au contraire d'une limitation dans le temps de certaines activités bruyantes.

Pour ce qui est de la phase d'exploitation, l'étude d'impact identifie trois thèmes principaux :

- le trafic routier,
- la qualité de l'air,
- les nuisances sonores.

L'analyse des effets cumulés est très succincte, particulièrement en ce qui concerne la phase d'exploitation pour laquelle l'étude d'impact se borne à lister les potentielles sources d'effets cumulés sans les analyser ni préciser les mesures qui permettraient de les éviter ou de les limiter (EI, p.205).

En outre, l'Autorité environnementale rappelle que le périmètre du projet est à reconsidérer pour que l'étude d'impact intègre l'ensemble des perspectives de mutation du quartier Novéos. Il est donc nécessaire de ne pas traiter les projets indépendamment les uns des autres afin de prendre en considération leur effet cumulatif. Dans ce cadre, l'étude d'impact devra être complétée notamment par une représentation visuelle de l'ensemble du quartier Novéos au terme de son évolution afin de mettre en évidence la trame viaire, les liaisons destinées aux modes actifs (réseau cyclable, cheminements piétons), les différents vis-à-vis... Cette représentation devra permettre de visualiser l'intégration de ce quartier dans son environnement élargi.

(13) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des effets cumulés avec les nombreux projets environnants, en complétant, par exemple, l'étude d'impact par une représentation visuelle de l'ensemble du quartier au terme de son évolution.

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 consultation du public. 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 20/11/2024

Siégeaient :

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

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de présenter les modalités de la concertation publique dans la phase amont du projet et les enseignements qui en ont été tirés pour faire évoluer le projet.....8
- (2) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter l'étude d'impact par une présentation du dispositif et des modalités de suivi des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine et des mesures prévues pour les éviter, réduire ou compenser ; - présenter le résumé non technique dans un document distinct, pour le rendre plus accessible par le public.....9
- (3) L'Autorité environnementale recommande de soumettre à une évaluation environnementale unique l'ensemble des opérations prévues dans le périmètre du secteur Novéos ou, à défaut, d'élargir la zone d'étude et de compléter l'analyse des effets cumulés du projet avec ceux des autres projets du secteur pour tenir compte des nouveaux besoins et des évolutions impactant la qualité de vie des populations.....9
- (4) L'Autorité environnementale recommande de démontrer que les choix retenus dans le cadre du projet, au-delà de ses variantes successives, résultent d'un examen de solutions de substitution raisonnables et de leur comparaison au regard des enjeux environnementaux et sanitaires.....10
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - justifier la cohérence du projet dans son parti architectural au regard du paysage urbain existant en présentant des vues et perspectives rendant compte de son intégration dans son environnement, notamment par rapport aux entrepôts présents le long de l'avenue Galilée ; - démontrer également la cohérence architecturale du projet à l'échelle de l'ensemble des opérations immobilières en cours ou prévues, et des dispositions de l'OAP exigeant le respect des spécificités et de l'identité régionale.....11
- (6) L'Autorité environnementale recommande de : - proposer des mesures d'évitement et de réduction adéquates de l'exposition des populations aux nuisances sonores par référence aux niveaux à ne pas dépasser selon l'OMS, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs ; - justifier de leur efficacité afin que le projet ne conduise pas à l'augmentation du nombre de personnes exposées à un risque sanitaire élevé.....12
- (7) L'Autorité environnementale recommande de : - définir les mesures d'évitement et de réduction de l'exposition des futurs habitants et usagers aux pollutions de l'air et en évaluer l'efficacité prévisible au regard des valeurs limites définies par l'Organisation mondiale de la santé ; - démontrer que l'opération ne génère pas une augmentation du nombre de personnes exposées à un risque avéré pour la santé ; - mieux prendre en compte l'impact de l'augmentation du trafic routier lié aux projets.....13
- (8) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser les matériaux utilisés pour la construction et justifier de leur performance énergétique ; - détailler les conditions de mise en œuvre de l'ensemble des mesures de réduction des émissions de GES et justifier de leur efficacité.....14

- (9) L'Autorité environnementale recommande de préciser quel mode d'alimentation en énergie et en chaleur issues d'énergies renouvelables sera choisi par le maître d'ouvrage.
.....15
- (10) L'Autorité environnementale recommande de - réaliser une analyse du phénomène d'îlot de chaleur urbain en établissant une moyenne annuelle avant projet et après projet en prenant en considération un réchauffement climatique à +4 degrés en moyenne française à l'horizon 2100 ; - revoir l'organisation architecturale afin de favoriser les logements traversants.....16
- (11) L'Autorité environnementale recommande de - préciser les surfaces et le ratio d'emplacement de stationnement pour les vélos ; - réduire le nombre de places de parking automobile et reconsidérer la création de giratoires visant à fluidifier le trafic automobile ; - renforcer les mesures visant à encourager le développement des modes alternatifs de déplacement à la voiture individuelle (mobilités actives et transports en commun).....16
- (12) L'Autorité environnementale recommande de - démontrer qu'aucune destruction d'individus d'une espèce protégée ne pourra être induite par le projet et, à défaut, définir les mesures d'évitement et de réduction nécessaires pour s'en prémunir ou, en cas d'impossibilité ou d'insuffisance avérée à y parvenir, solliciter une dérogation à l'interdiction de destruction de spécimens d'espèces protégées ou de leurs habitats et l'assortir de mesures de compensation appropriées ; - éviter l'implantation de plantes ayant un fort potentiel allergisant.....18
- (13) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des effets cumulés avec les nombreux projets environnants, en complétant, par exemple, l'étude d'impact par une représentation visuelle de l'ensemble du quartier au terme de son évolution.....18