

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



La Défense, le 26/07/2024

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Inspection générale de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants concernant neuf avis lors de la session du jeudi 25 juillet 2024.

1. [Extension de la Zone de services portuaires, ZSP2, sur les bassins ouest du Grand Port Maritime de Marseille à Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône \(13\)](#)
2. [Projet de construction de la centrale hydroélectrique de Poses sur la commune d'Amfreville-sous-les-Monts \(27\)](#)
3. [Charte du Parc naturel régional \(PNR\) des Pyrénées ariégeoises \(Occitanie\)](#)
4. [Avenant relatif au volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027 entre l'État et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur](#)
5. [Schéma de cohérence territoriale \(SCoT\) du Mâconnais sud Bourgogne \(71 et 01\)](#)
6. [PCAET de la communauté de communes du Pays Houdanais \(28, 78\)](#)
7. [Modification du Sradet de Nouvelle-Aquitaine \(16, 17, 19, 23, 24, 33, 40, 47, 64, 79, 86, 87\)](#)
8. [Extension du réseau de tramway sur la commune principale du Havre \(76\)](#)
9. [Zone d'aménagement concerté \(Zac\) Noisy-Pôle Gare à Noisy-le-Grand \(93\)](#)

Retrouvez en ligne le communiqué de presse

Contacts presse du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Tél : 01 40 81 18 07

Mél : presse@ecologie.gouv.fr

Service presse de l'IGEDD/AE

Karine Gal

Tél : 01 40 81 68 11 - Mél : karine.gal@developpement-durable.gouv.fr

Mathilde Lambert

Tél : 01 40 81 90 08 - Mél : mathilde.lambert@developpement-durable.gouv.fr

Contacts Autorité environnementale

Laurent Michel

Tél : 01 40 81 90 32 - Mél : laurent.michel@developpement-durable.gouv.fr

Marie-Françoise Facon

Tél : 01 40 81 23 03 - Mél : marie-francoise.facon@developpement-durable.gouv.fr

Avis sur des dossiers soumis à évaluation environnementale

Ces avis portent sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par les projets. Ils visent à permettre d'améliorer leur conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Extension de la Zone de services portuaires, ZSP2, sur les bassins ouest du Grand Port Maritime de Marseille à Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône (13)

Le projet présenté par le Grand port maritime de Marseille (GPMM) s'inscrit dans sa stratégie de développement du trafic de conteneurs en créant une extension de la zone de services portuaires (ZSP1) dédiés à cette activité, projet appelé ZSP2. Une plateforme d'environ 36 ha à terme est créée, pour servir au lavage, à l'entretien, à la réparation et au stockage de conteneurs vides, pour permettre leur expédition par train, et pour offrir des services aux transporteurs routiers. Cet aménagement a lieu dans le prolongement de la ZSP1, entre un terminal conteneurs et Distriport (importante zone logistique portuaire de stockage).

L'étude d'impact est le produit d'un ensemble d'études réalisées à différentes dates, dont la concaténation dans le dossier produit un effet disparate avec des données, des hypothèses et des valeurs qui fluctuent. L'absence de scénario de référence (évolution probable sans projet) fragilise les évaluations présentées. Le diagnostic des milieux naturels a été bien mené et les enjeux afférents, sauf exception, bien identifiés, mais les mesures compensatoires associées restent insuffisantes.

L'Ae recommande donc de renforcer la présentation du besoin motivant le projet et de son évolution, ainsi que celle des choix faits en conséquence pour sa mise en œuvre (dimensions, phasage...). Elle recommande également de produire un scénario de référence (évolution sans projet) fondé sur des hypothèses (notamment flux de marchandises et de trafic) explicitées et étayées et de les utiliser dans l'ensemble de l'étude d'impact. L'Ae formule aussi des recommandations sur plusieurs thématiques, notamment d'approfondir les études et les arguments relatifs aux risques d'inondation ; de tenir compte des incidences du lavage des conteneurs dans l'étude sur la qualité de l'eau ; de renforcer la protection réglementaire ou foncière des milieux naturels évités par le projet et de généraliser cette pratique ; de démontrer, si besoin en prévoyant des mesures complémentaires, que le projet ne porte pas atteinte à la biodiversité et, pour chaque espèce protégée, que les mesures prévues par la demande de dérogation à leur régime de protection permettent de garantir une absence de dégradation de leur état de conservation ; de renforcer significativement la quantité des compensations pour les zones humides et pour les habitats naturels d'intérêt ou accueillant une faune

et une flore patrimoniales ; d'adosser le dispositif de suivi environnemental à des mesures correctives lorsque des écarts à l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité sont constatés ; de veiller à la réalisation des infrastructures ferroviaires dans un délai rapide et à l'atteinte des objectifs affichés de développement du trafic ferroviaire de conteneurs ; de reprendre, enfin, l'évaluation des pollutions de l'air et des émissions de gaz à effet de serre sur la base d'un scénario de référence et d'hypothèses solides, couvrant l'ensemble du projet.

Projet de construction de la centrale hydroélectrique de Poses sur la commune d'Amfreville-sous-les-Monts (27)

Le projet de centrale hydroélectrique de Poses, sur la commune d'Amfreville-sous-les-Monts dans l'Eure (27), est un projet hydroélectrique de basse chute en plaine, porté par la société CH POSES, issu d'un partenariat entre Voies navigables de France (VNF) et TotalÉnergies Renouvelables France. Il consiste à turbiner les eaux de la Seine sur l'emplacement d'une écluse désaffectée, sur le bras droit de la Seine, qui comprend deux autres écluses en activité. Le bras gauche accueille un barrage de navigation, et une autre centrale hydroélectrique en activité.

Le projet suppose l'excavation de l'écluse remblayée, un dragage en aval et la construction de murs guides. La centrale sera équipée de turbines d'une puissance maximale de 4,1 MW et la production d'énergie escomptée est de 10 900 MWh par an. Le projet s'accompagne de la création d'une passe à poissons, d'une rampe à anguilles, ainsi que de la restauration d'une annexe hydraulique de la Seine, une vingtaine de kilomètres en amont.

Le projet est soumis à autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau emportant autorisation d'exploiter au titre du code de l'énergie. Il a fait l'objet d'échanges constructifs avec les services instructeurs pour en minimiser les incidences environnementales négatives et accroître les incidences positives, en particulier sur les continuités piscicoles. Ces améliorations, ainsi que l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation n'apparaissent cependant pas de manière complète et cohérente dans l'ensemble des pièces, en particulier dans l'étude d'impact, dont l'Ae recommande de mettre à jour le contenu et les pièces graphiques.

L'Ae recommande également de décrire davantage la consistance et les incidences des travaux de dragage et de mieux expliquer la contribution du projet aux stratégies applicables en matière d'eau et de milieux aquatiques. L'Ae recommande enfin de présenter le bilan du projet en matière de réduction des gaz à effet de serre et de préciser sa contribution aux objectifs nationaux et locaux, de

compléter l'étude d'impact pour l'annexe hydraulique créée à l'amont de la zone de projet, et de préciser les modalités de limitation des nuisances sonores en phase chantier.

Charte du Parc naturel régional (PNR) des Pyrénées ariégeoises (Occitanie)

Cet avis porte sur la première révision de la charte du parc naturel des Pyrénées ariégeoises, créé en 2009, élaborée par le conseil régional d'Occitanie et le syndicat mixte du parc naturel régional. Le PNR a pour caractéristique centrale d'être un territoire en reconquête démographique et économique, dans un environnement globalement en bon état. La création et le maintien de ces activités économiques (agriculture, pastoralisme, tourisme) sont importants pour l'entretien du territoire, la déprise ayant eu tendance à conduire à la fermeture des milieux naturels. La priorité portée par le projet de charte est de veiller au bon équilibre entre les activités humaines et les différentes « ressources » ainsi qu'entre les « ressources » entre elles. La réintroduction de l'Ours brun est perçue comme un facteur de déséquilibre, auquel le projet de charte ne répond pas.

L'extension significative du périmètre du parc peut être une opportunité pour étendre des bonnes pratiques environnementales à des territoires en demande. En dépit de ses atouts, le projet de charte n'aborde cependant pas frontalement des sujets clés et semble cantonner le rôle du syndicat mixte à un catalogue de services, sans définir des objectifs concrets qui pourraient valoriser sa forte attractivité paysagère et environnementale. L'ambition de cohérence et d'équilibre entre les différentes ressources ne semble pas totalement partagée par les acteurs, privant la charte d'une stratégie plus explicite et de leviers efficaces.

L'Ae recommande principalement de simplifier et sélectionner significativement les mesures, dispositions, et engagements de la charte en ciblant des priorités et des objectifs plus concrets et opérationnels, cohérents entre eux ainsi qu'avec le plan d'adaptation du parc récemment adopté. Chaque mesure devrait être complétée d'indicateurs, avec des valeurs « état initial », « scénario de référence » (intégrant le changement climatique) et « cible », et l'évaluation environnementale reprise sur cette base.

Sur le fond, l'Ae recommande de démontrer la compatibilité du projet de charte avec le Sradet d'Occitanie et de définir des objectifs concrets d'adaptation au changement climatique (gestion des puits de carbone, de la ressource en eau, des risques naturels). L'Ae recommande également de compléter la charte de mesures plus volontaristes : en termes de biodiversité afin d'être conforme

aux stratégies et plans nationaux en vigueur ; en termes de sobriété énergétique et de production d'énergies renouvelables, en cohérence avec les trajectoires qu'elle se fixe et avec la réglementation en vigueur ; en termes d'eau (eau potable, assainissement, zones humides, continuité écologique des cours d'eau). Pour l'Ae, la révision de la charte doit être le moment clé pour affirmer le portage politique d'un parc naturel régional à l'échelle de l'ensemble de son territoire. L'engagement effectif des communes du Couserans devrait conditionner le renouvellement de son label. L'Ae recommande enfin de mettre en place une médiation sur l'avenir de l'Ours brun dans le territoire du PNR, indépendante de toutes les parties en présence (État, Département, autres collectivités et acteurs).

Avenant relatif au volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027 entre l'État et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Après l'adoption du contrat de plan État-Région (CPER) Provence-Alpes-Côte d'Azur 2021-2027, signé le 25 février 2022, le Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'État présentent un avenant concernant la mobilité. Le montant contractualisé de cet avenant s'élève à 1 462,9 M€, dont 385 M€ pour l'État, 385 M€ pour la Région, et 692,9 M€ à apporter par d'autres financeurs. Six mesures soutiennent le ferroviaire (voyageurs et fret), l'évolution des infrastructures routières, le développement du vélo, le développement portuaire (la transition écologique et énergétique du Grand Port Maritime de Marseille et attractivité des zones industrialo-portuaires), la résilience du système de transport face au changement climatique, et des projets de transports urbains (ascenseurs valléens). L'objectif de l'avenant est d'améliorer et moderniser la mobilité avec, comme fil directeur, le report modal. Il ne finance pas tous les projets régionaux de mobilité ; l'Ae recommande de présenter et quantifier sa contribution au regard des objectifs régionaux (protocole État-Région pour la mobilité décarbonée d'août 2023, « orientations stratégiques régionales pour la transition écologique de la mobilité » de la Région).

Le dossier est dans l'ensemble de qualité avec un rapport environnemental détaillé, par exemple sur les incidences de plusieurs projets importants. L'Ae recommande cependant de compléter la présentation des incidences sur les émissions de gaz à effet de serre, le renforcement des démarches d'éco-conditionnalité, pour la sélection et le suivi des projets, et le respect des objectifs et procédures Natura 2000 pour les infrastructures routières neuves.

Le volet Mobilités s'avère positif en termes de mobilité durable par le soutien au développement ferroviaire et au vélo, aux voies réservées aux transport en commun sur les routes, et aux investissements de transition écologique du grand port maritime de Marseille. La prise en compte de l'environnement paraît cependant perfectible. Certains investissements portuaires et routiers pourront avoir des incidences significatives sur les milieux naturels et, pour les projets routiers, un effet d'augmentation du trafic routier et de l'autosolisme. L'Ae recommande d'approfondir les mesures Éviter-Réduire-Compenser, de compléter le rapport environnemental par les motifs qui ont conduit à retenir les projets routiers du projet d'avenant (notamment du point de vue de l'environnement), et de concentrer les financements « routiers » sur les évolutions de l'usage de la route au bénéfice de l'ensemble des modes de transport plutôt qu'au développement de capacités nouvelles.

Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Mâconnais sud Bourgogne (71 et 01)

Porté par le pôle d'équilibre territorial et rural, le projet de schéma de cohérence territoriale Mâconnais Sud Bourgogne constitue une première tentative de planification territoriale à cette échelle. Constitué de 120 communes regroupées en trois communautés de communes (du Clunisois, du Mâconnais-Tournugeois et de Saint Cyr Mère Boitier entre Charolais et Mâconnais) et la communauté d'agglomération Mâconnais-Beaujolais Agglomération (MBA), le territoire compte environ 117 000 habitants sur 1 241 km². Il est doté d'un patrimoine naturel, paysager et bâti remarquable. La vallée de la Saône structure l'organisation territoriale et concentre le développement économique et démographique alors que la partie ouest est plus rurale. Limitrophe avec les départements de l'Ain et du Rhône, le bassin de vie notamment de l'agglomération mâconnaise s'étend bien au-delà du périmètre du SCoT. Le territoire compte ainsi un nombre d'emplois supérieur à celui des actifs.

« Bienvenue en 2040 », le SCoT du Mâconnais Sud Bourgogne sera le dernier à être élaboré en Saône-et-Loire. Ses contenus reflètent des arbitrages diversement prescriptifs : alors que l'encadrement de l'implantation de surfaces commerciales en périphérie est très précis, de grandes marges de manœuvre sont laissées quant à la réalisation d'inventaires du patrimoine naturel ou l'organisation des mobilités. La MBA n'ayant pas élaboré pour l'instant de plan climat air énergie territorial, la thématique relative au changement climatique est peu transversale dans le document.

L'étude d'impact apporte peu d'éclairages argumentés permettant un regard critique sur les choix effectués et n'apprécie pas l'effet de levier du SCoT sur chacun des enjeux. L'option la plus structurante est celle d'un scénario de croissance démographique très décalé par rapport aux tendances constatées et qui emporte des effets sur plusieurs thématiques, notamment l'appréciation du besoin en logements, qui entraîne une consommation d'espace ne permettant pas de s'inscrire dans une perspective d'absence d'artificialisation nette à l'horizon 2050.

L'Ae recommande principalement d'articuler le projet avec les documents de planification territoriale des deux régions et de fonder l'analyse des enjeux sur l'effet de levier du SCoT, pour engager le territoire sur une trajectoire de consommation de ressources (espace, matériaux, énergie, eau...) à la hauteur de l'enjeu du changement climatique, en révisant à la baisse le scénario de croissance démographique qui en fonde les orientations et de valoriser pleinement le patrimoine naturel, historique et paysager qui caractérise le territoire, tout en maîtrisant le développement touristique des espaces patrimoniaux. Le SCoT pourrait également utilement saisir l'opportunité, en élaborant un projet d'aménagement stratégique, de constituer un plan climat air énergie à l'échelle du territoire, doté d'un plan d'action et d'un suivi adéquats.

PCAET de la communauté de communes du Pays Houdanais (28, 78)

La communauté de communes du Pays Houdanais, créée en 1997, a entrepris l'élaboration de son premier plan climat-air-énergie territorial (PCAET) en 2022. Le territoire, rural et péri-urbain, comprend aujourd'hui 36 communes (32 dans les Yvelines, quatre en Eure-et-Loir) et s'étend sur 293 km² pour une population de 30 152 habitants. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) par habitant sont supérieures au ratio régional mais inférieures au ratio national, avec un poids fort des transports routiers pour 41 % des émissions, puis du bâtiment (35 %) et de l'agriculture (21 %). La stratégie territoriale a pour objectif de diminuer de 38 % les émissions de GES d'ici 2030 par rapport à 2019 et de 85 % d'ici 2050, diminuer de 24 % la consommation énergétique d'ici 2030 et de 54 % d'ici 2050, de faire passer la production d'énergies produites à partir de ressources renouvelables (EnR) de 1 % de la consommation énergétique finale en 2019 à 26 % en 2030 et 105 % en 2050.

Le dossier est détaillé et, en général, de bonne qualité, notamment sur le diagnostic, mais parfois fondé sur des données anciennes. L'ambition du PCAET est proche de son scénario dit réglementaire, en cohérence avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC) et le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Île-de-France (SRCAE) ; cependant obsolète. La stratégie est sous-tendue par

trois objectifs chapeaux en termes d'émissions de GES, d'adaptation au changement climatique et d'énergie, et déclinée en six secteurs thématiques faisant chacun l'objet d'une vision stratégique. Les actions détaillées du PCAET, structurées par secteur thématique, ont cependant souvent des cibles d'indicateurs ou des calendriers manquants.

L'Ae recommande principalement de mettre à jour les données là où c'est possible, de détailler l'articulation avec les plans et programmes concomitants, de compléter et préciser les objectifs opérationnels et clarifier ceux qui sont du ressort du PCAET, et de préciser les moyens concrets mis en œuvre.

Modification du Sraddet de Nouvelle-Aquitaine (16, 17, 19, 23, 24, 33, 40, 47, 64, 79, 86, 87)

L'Ae a examiné le Sraddet de Nouvelle-Aquitaine modifié, élaboré par la Région Nouvelle-Aquitaine. Les principales modifications concernent l'objectif de réduction de la consommation d'espaces. Pour la période 2021-2031, une « réserve » foncière régionale de 500 ha est instituée pour les projets régionaux et un objectif régional de réduction de 52 % par rapport à 2011-2021, modulé selon les types de territoire, est fixé pour les projets dits « de territoire ». Des objectifs sont également définis pour les décennies 2031-2041 et 2041-2050. La modification porte également, dans une moindre mesure, sur la prévention et de la gestion des déchets et le développement et la localisation des constructions logistiques. La modification a été engagée en décembre 2021 et son élaboration s'est appuyée sur un travail préparatoire conséquent. Le dossier est présenté de façon claire et didactique.

Les principales recommandations de l'Ae sont d'approfondir l'analyse des effets du Sraddet modifié sur la localisation d'activités, d'équipements et d'infrastructures et de leurs incidences et de définir en conséquence des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation ; de compléter le dispositif de suivi du Sraddet, de définir des valeurs cibles et de s'appuyer sur ces travaux pour la gouvernance de l'ensemble du Sraddet ; de définir des mesures correctives afin de prévenir le risque de non-respect de l'objectif de réduction de la consommation d'espace ; de compléter les dispositions prévues dans les règles du Sraddet et dans le Plan régional de prévention et gestion des déchets afin de prendre en compte le renforcement des objectifs ainsi que les évolutions défavorables observées ; enfin, de renforcer la portée et la cohérence du Sraddet en matière de logistique et de transports de marchandises.

Extension du réseau de tramway sur la commune principale du Havre (76)

La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est maître d'ouvrage d'un projet d'extension du réseau de tramway par la création d'une troisième ligne, du sud du Havre (station Vallée Béreult) à Montivilliers (arrêt Parc Jardin) en traversant Harfleur (arrêt Cœur historique). Il s'agit d'une ligne de 14 km et 19 stations, principalement en site propre qui s'inscrit pour partie en remplacement partiel d'une ligne de train, la Lézarde express régionale (LER) qui relie aujourd'hui la gare du Havre et les bourgs de Rolleville et Épouville. Le remplacement de la LER constitue la principale justification du projet. L'objectif visé est de parvenir à 68 000 voyageurs quotidiens sur l'ensemble du réseau (25 000 pour cette ligne), ce qui est très inférieur aux objectifs habituels pour un transport ferré de cette nature.

Les conditions de circulation dans l'agglomération conduisent en effet à une prédominance claire de la voiture individuelle dans les espaces publics, le réseau routier étant source de ruptures et de discontinuités des parcours piétons et cyclistes dans l'hypercentre. Selon le dossier, *« le schéma des voiries au Havre est le fruit d'un héritage de la reconstruction et du passé industriel et portuaire : larges avenues, anciennes voies portuaires organisent le territoire de la ville avec une place généreuse faite à la chaussée roulante »*. Dans ce contexte, les choix d'implantation et d'aménagement ont visé à réduire autant que possible les travaux et nuisances et à modifier le moins possible les lignes existantes, une seule station existante étant réaménagée. Le projet est de compléter l'offre en privilégiant le maintien de bonnes conditions de circulation automobile, sans étudier à tout le moins des mesures incitatives plus fortes pour faciliter le report modal. La réduction des émissions de gaz à effet de serre, potentiellement importante, est principalement liée à l'arrêt de l'exploitation de la ligne ferroviaire où circulent des trains diesel.

L'étude d'impact, très détaillée sur les choix techniques entre variantes d'aménagement, garde les traces d'une sédimentation chronologique avec des données disparates. Un vrai guide de lecture avec un index intégrant le contenu des annexes est nécessaire à la bonne information du public.

L'Ae recommande principalement de reconsidérer certaines options et de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement de l'aménagement en vue d'accroître la contribution du tramway au transfert modal, à l'amélioration de la qualité de l'air et du cadre de vie et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans cette optique, la remise à plat de la caractérisation de l'ambiance sonore aux alentours du tracé compte tenu des autres sources de bruit participerait d'une transparence bienvenue sur ses incidences sanitaires. L'Ae recommande également de préciser et compléter les plantations ligneuses à effectuer en compensation des nombreux arbres qu'il est prévu d'abattre.

Zone d'aménagement concerté (Zac) Noisy-Pôle Gare à Noisy-le-Grand (93)

La zone d'aménagement concerté (Zac) Noisy Pôle Gare, sur la commune de Noisy-le-Grand, en Seine-Saint-Denis (93), a été déclarée d'intérêt métropolitain par délibération du conseil de la Métropole du Grand Paris du 11 octobre 2019. La Métropole du Grand Paris est l'autorité concédante de l'opération et la Société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-In) Noisy-Est, son aménageur. La Zac est portée par les Établissements publics d'aménagement de Marne-la-Vallée (ÉpaMarne et ÉpaFrance). L'Ae est saisie sur la création de la Zac, le ministre de l'environnement ayant rendu un avis sur ce dossier suite à une première saisine le 4 juillet 2019 en tant qu'autorité environnementale compétente à l'époque.

La Zac s'inscrit dans une démarche de recomposition et reconstruction territoriale de l'Est parisien, en lien avec la démarche globale d'aménagement du Grand Paris et des travaux en cours du Grand Paris Express (GPE). Le projet de la Zac doit permettre, autour de la nouvelle gare du GPE, d'accélérer les mutations des quartiers de Champy et de la Butte verte, d'améliorer les liaisons inter-quartiers et entre les villes de Champs-sur-Marne et Noisy-le-Grand, et de procéder à des requalifications urbaines et au renouvellement de l'offre résidentielle, économique, commerciale et de services.

Ce projet s'articule autour de trois autres projets : la Zac des Hauts de Nesles, la Zac de la Haute Maison et la Zac du Clos d'Ambert. L'ensemble de ces projets va contribuer à la fragmentation du corridor écologique boisé inscrit dans le schéma directeur de la région Île-de-France ainsi qu'à la destruction d'une partie de la biodiversité dans le secteur. Leurs effets sur les milieux physiques et naturels doivent être analysés à l'échelle de l'ensemble des aménagements. Le remaniement de la zone et la création de surfaces imperméabilisées supplémentaires sont susceptibles de modifier les milieux naturels et semi-naturels et leurs fonctionnalités, le bon état qualitatif et quantitatif des eaux, la gestion des eaux pluviales, le trafic routier et d'engendrer des effets d'îlots de chaleur urbains et des nuisances sonores.

L'Ae recommande de compléter de façon significative les plans d'action et les mesures permettant de compenser les incidences du projet, en particulier concernant la destruction de quatre hectares de milieux naturels et en prenant notamment en compte les incidences en phase chantier.

Elle recommande aussi de renforcer encore l'analyse des effets cumulés de l'ensemble des projets en cours, en étant plus précis sur la consommation d'espace, et les mesures de réduction et le cas échéant de compensation et de suivi correspondantes. L'Ae recommande enfin la prise en compte du PCAET Grand-Paris Grand-Est pour la mise en œuvre du projet et encourage à la mise en place d'une gouvernance élargie, associant les acteurs des transports, les promoteurs ou les aménageurs, voire les habitants eux-mêmes.

[Vous pouvez consulter ce communiqué de presse sur la page LinkedIn de l'Ae](#)

Désinscription ici