



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré**  
**de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-**  
**de-France sur le projet de construction d'un parc d'activités**  
**à Villebon-sur-Yvette (91)**

N°MRAe 2021-1720  
en date du 22/09/2021

# Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un parc d'activités à Villebon-sur-Yvette (91) porté par la société SPIRIT et sur son étude d'impact datée du 14 avril 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire.

Le site du projet, d'une surface totale de 14,31 ha, accueille un centre émetteur exploité actuellement par la société Télédiffusion de France (TDF). Le projet prévoit, après la destruction partielle des constructions et installations existantes et la réhabilitation du bâtiment principal, la construction de 33 bâtiments destinés aux activités et aux bureaux en R+1, sur une surface de plancher totale (SDP) d'environ 75 000 m<sup>2</sup>. La réalisation du parc d'activités se déroulera en deux phases, avec d'abord la construction de 10 bâtiments à horizon 2026 (phase 1), puis la construction de 17 bâtiments et de 6 « campus » à horizon 2032 (phase 2). Des aménagements liés à la voirie, aux espaces verts et aux noues paysagères sont aussi prévus.

Le présent avis est émis dans le cadre du dépôt des demandes de permis de construire dédiés à la phase 1.

Le parc d'activités prévoit d'accueillir environ 2 000 salariés. Il s'inscrit dans la zone d'activités de Courtabœuf (376 hectares, 1 200 entreprises, 24 000 employés), en limite de son périmètre, à l'est de l'autoroute A10. Il conduit à artificialiser la parcelle.

La MRAe a émis un avis (n°2019-45) le 5 septembre 2019 sur la révision du plan local d'urbanisme (PLU) de Villebon-sur-Yvette ouvrant à l'urbanisation le site du projet. Cet avis formule un certain nombre de recommandations, concernant notamment les incidences de la révision sur le paysage, le bruit, les déplacements, et l'urbanisation de ces espaces ouverts.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernant : la consommation d'espaces, le paysage, les milieux naturels, la gestion de l'eau, les déplacements, l'énergie et le changement climatique.

L'étude d'impact est globalement claire sur la forme. La justification des choix de localisation et d'aménagement du projet ainsi que l'analyse des impacts du projet sur plusieurs enjeux environnementaux restent toutefois insuffisantes (biodiversité, paysage, gestion de l'eau).

Les principales recommandations de la MRAe sur ce projet portent notamment sur les points suivants :

- exposer la justification aux échelles pertinentes des choix de localisation et de programmation au regard d'analyses des besoins en matière de locaux d'activités et de commerce, de la vacance dans le parc immobilier et des perspectives de réutilisation des friches urbaines ;
- définir ou préciser les mesures de compensation des impacts du projet liés à l'artificialisation des sols ;
- réaliser un inventaire faune-flore complet et actualisé, préciser la nature des aménagements favorables à la biodiversité et s'assurer de la pérennité de ces mesures et de leur fonctionnalité ;
- approfondir l'analyse des stratégies de réduction de la part de l'automobile dans les choix modaux des salariés, présenter la stratégie retenue par la maîtrise d'ouvrage et les modalités de gestion au sein du site permettant d'en assurer la pérennité et ajuster en conséquence la programmation du stationnement ;
- réaliser un bilan carbone global du projet.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

# Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	5
<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	8
<b>2. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>8</b>
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	8
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	9
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	11
<b>3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>11</b>
3.1. Consommation d'espaces non bâtis.....	11
3.2. Paysage.....	12
3.3. Milieux naturels.....	14
3.4. Gestion de l'eau.....	15
3.5. Mobilités.....	16
3.6. Énergie et changement climatique.....	17
<b>4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....</b>	<b>17</b>
ANNEXE.....	19
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	20

# Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le préfet de l'Essonne pour rendre un avis dans le cadre d'une procédure de permis de construire sur le projet de construction d'un parc d'activités porté par SPIRIT Entreprises à Villebon-sur-Yvette (91), et sur son étude d'impact datée du 14 avril 2021.

Ce projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'[article R. 122-2 du code de l'environnement](#) (rubrique 39°b) 1 du [tableau annexé](#) à cet article).

Cette saisine étant conforme au [paragraphe I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 29 juillet 2021. Conformément au [paragraphe 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 [paragraphe III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 29 juillet 2021. Sa réponse du 20 août 2021 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 22 septembre 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction de parc d'activités à Villebon-sur-Yvette.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de François Noisette après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

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

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

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

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

# Avis détaillé

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'environnement<sup>1</sup> et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

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

## 1. Présentation du projet

### 1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet s'implante au sud-ouest de Villebon-sur-Yvette, au sein de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, dans l'Essonne, à environ 20 kilomètres de Paris (figure 1). La commune est notamment desservie par l'A10 (à moins de 100 m du site, selon l'étude d'impact p. 25).

Le projet s'inscrit dans le périmètre de l'opération d'intérêt national (OIN) Paris-Saclay, dont la mise en œuvre est menée par l'établissement public de Paris-Saclay (EPPS)<sup>2</sup>. Il est situé sur le secteur 8 du Parc de Courtabœuf, pôle économique régional s'étendant sur 376 ha sur les communes des Ulis, de Villebon-sur-Yvette et de Villejust (figure 3) qui accueille environ 24 000 emplois et 12 000 visiteurs par jour (p. 25).

La zone du projet est bordée au sud par des locaux d'activités, à l'ouest par un magasin de grande distribution (Costco France), au nord par une salle polyvalente (Le Grand Dôme) et à l'est par des espaces agricoles (figure 2).

Le site actuel héberge un centre émetteur installé en 1934 et exploité aujourd'hui par Télédiffusion de France (TDF). Le centre est constitué d'un bâtiment de bureaux, de locaux techniques et de deux pylônes de 120 mètres de hauteur portant les antennes de transmissions. Ces installations sont dispersées sur le terrain, couvert de prairies permanentes (10 ha, soit 70 % de la parcelle), incluant une zone humide (1 487 m<sup>2</sup>, au nord du site).

- 
- 1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).
  - 2 L'étude d'impact rappelle, page 26, que cette opération vise à créer un cluster regroupant des universités, des grandes écoles, des pôles de compétitivité, laboratoires de recherche, entreprises de recherche et développement et elle vise à en faire un espace d'innovation scientifique et technologique de niveau mondiale s'étendant de Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines et d'Orsay à Versailles.



Figure 1: Localisation du projet à Villebon-sur-Yvette



Figure 2: Vue aérienne du site actuel (p. 29)

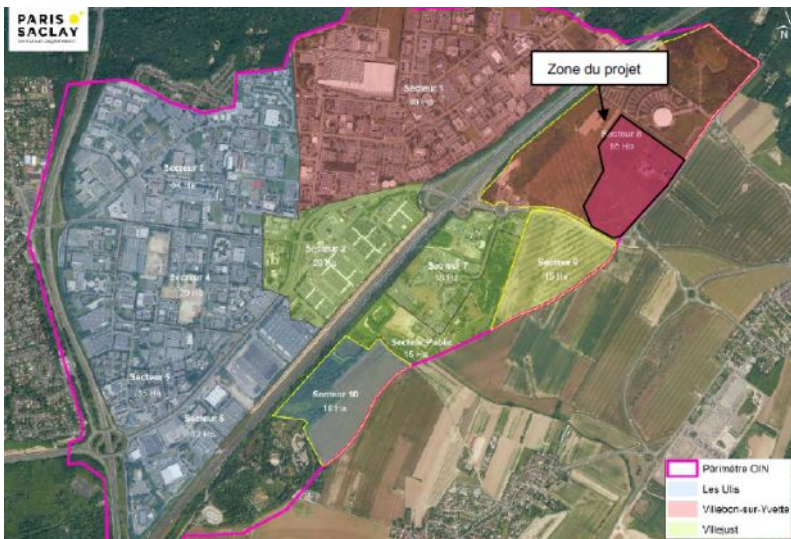


Figure 3: Localisation du projet au sein du Parc de Courtabœuf (secteur 8) (p. 26)

Le projet de parc d'activités prévoit, sur une emprise de 14,31 ha, la construction 33 bâtiments en R+1<sup>3</sup> d'une surface de plancher totale (SDP) d'environ 75 000 m<sup>2</sup> (p. 9). Les bâtiments viseront à accueillir en majorité des activités (50 137 m<sup>2</sup> de SDP) et des bureaux (18 048 m<sup>2</sup> de SDP)<sup>4</sup>.

Le projet se déroulera en deux phases, à horizons respectifs 2026 et 2032 (p. 37):

- La première phase (figure 4) consiste, sur une surface d'environ 5,9 ha à réhabiliter l'ancien bâtiment TDF (503 m<sup>2</sup> de SDP<sup>5</sup>) après déconstruction des autres installations, à construire 10 bâtiments dont 6

<sup>3</sup> La hauteur maximale des bâtiments est de 10,60 m (au point haut des acrotères) (EI p. 38).

<sup>4</sup> Données de l'étude d'impact p. 45 et 46. La majorité de la surface de plancher servira au parc (34 469 m<sup>2</sup>) et au CEM (22 550 m<sup>2</sup>), le reste servant aux campus (11 166m<sup>2</sup>).

<sup>5</sup> La superficie du bâtiment conservé est indiqué p. 260. Concernant la déconstruction des autres installations, l'étude d'impact indique p. 47 que les réseaux seront consignés, les pylônes seront retirés et que les bâtiments seront partiellement détruits. La SDP de ces bâtiments détruits n'est toutefois pas indiquée.



« clés en main » et 4 bâtiments d'activités (25 700 m<sup>2</sup> de SDP) et à aménager 17 583 m<sup>2</sup> de voirie, 12 345 m<sup>2</sup> d'espaces verts et 4 155 m<sup>2</sup> de noues paysagères.

- La seconde phase (figure 5) consiste, sur les terrains restants d'environ 8,3 ha, à construire 6 « campus » et 17 bâtiments (45 000 m<sup>2</sup> de SDP au total), dont 4 bâtiments clés en main et 13 bâtiments d'activités, et à aménager 18 145 m<sup>2</sup> de voirie, 28 568 m<sup>2</sup> d'espaces verts et 3 639 m<sup>2</sup> de noues paysagères.

Près de 2 000 emplois sont prévus au sein du parc d'activités, dont 743 en phase 1 et 1 286 en phase 2 (p. 231).

Le bâtiment existant préservé est le bâtiment principal de TDF. Il sera transformé en Maison du projet en phase de travaux et en pôle d'espaces partagés et mutualisés pour les entreprises en phase d'exploitation (co-travail, télétravail, conciergerie, restaurant inter-entreprises), afin de servir de « nouvelle centralité » du parc d'activités (p. 201).

L'accès au parc d'activités se fera depuis l'accès existant à la RD59, desservant actuellement le centre émetteur TDF, et à partir d'un embranchement à réaliser entre l'avenue de Bréhat et la RD59, prévu par le projet (phase 2). Les voies de desserte internes, d'une emprise d'environ 35 728 m<sup>2</sup>, comprendront aussi des pistes cyclables et des espaces sécurisés pour piétons (p. 45 et 46). Le projet global (phases 1 et 2) prévoit la création de 312 places de stationnement et la réalisation d'espaces verts sur une surface de 40 913 m<sup>2</sup> et des noues paysagères sur 7 794 m<sup>2</sup>. Seront mis en place des panneaux solaires sur les toitures des bâtiments d'activités et des toitures végétalisées (13 474 m<sup>2</sup>) sur les bâtiments accueillant les bureaux.



Figure 4: Plan masse en phase 1 (p. 11)



Figure 5: Plan masse en phase 2 (p. 10). La phase 1 est à droite.

L'étude d'impact ne précise pas le mode de gestion du parc d'activités (collectif ou individuel). Or la présence de composteurs partagés (p. 269) laisse à penser que des modes de gestion collective seront mis en place.

## 1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent :

- La consommation d'espaces non bâtis ;
- Le paysage ;
- Les milieux naturels ;
- La gestion de l'eau ;
- Les déplacements ;
- L'énergie et le changement climatique.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après (3 : « Analyse de la prise en compte de l'environnement »), dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site, les incidences potentielles du projet et les mesures visant à éviter, réduire et le cas échéant compenser les atteintes à l'environnement ou à la santé.

## 2. L'évaluation environnementale

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

Sur la forme, la rédaction de l'étude d'impact est claire. Une synthèse permet d'appréhender les principaux impacts du projet. Des études spécifiques ont été réalisées et leurs résultats ont été intégrés dans l'étude d'impact, notamment celles liées aux déplacements et aux zones humides. Il manque, toutefois, dans le dossier transmis et/ou dans l'étude d'impact, les résultats des études complémentaires a priori réalisées sur la vacance des bureaux situés à proximité du site, sur la biodiversité et sur les espaces agricoles.

Le résumé non technique est présenté à part de l'étude d'impact : il reprend de manière cohérente les informations apportées dans celle-ci.

L'étude d'impact indique que le projet fait suite à une révision dite allégée du plan local d'urbanisme (PLU) de Villebon-sur-Yvette, approuvée le 6 février 2020, visant à permettre notamment l'urbanisation d'un secteur de 14,5 hectares en vue de l'extension de la zone d'activité économique de Courtabœuf à l'est de l'A10. .

La MRAe rappelle que l'aménageant de ce parc d'activités est phasé et qu'il nécessitera notamment l'obtention d'un second permis de construire. L'étude d'impact du projet devra être actualisée à l'occasion du dépôt de cette demande.

La MRAe note enfin que l'étude d'impact ne présente pas d'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus, ce qui doit être complété notamment au regard des thématiques du paysage, de la consommation d'espace non bâti et des déplacements.



**(1) La MRAe recommande de :**

- joindre au dossier l'ensemble des études réalisées pour le projet et d'intégrer les principaux résultats de ces études dans l'étude d'impact ;
- réaliser des études complémentaires sur la biodiversité et le paysage afin de mieux décrire l'état initial du site et l'impact du projet sur ces enjeux.
- réaliser une actualisation de l'étude d'impact et une nouvelle saisine de l'autorité environnementale lors de la prochaine phase du projet.

## 2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) identifie la commune de Villebon-sur-Yvette comme « agglomération centrale »<sup>6</sup>, et identifie le site du projet comme secteur d'urbanisation préférentielle. Un front urbain d'intérêt régional<sup>7</sup> est également inscrit au sud-est du site, le long de la RD59.

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France, approuvé le 21 octobre 2013, identifie plusieurs corridors écologiques aux abords de l'emprise du projet. Le site se situe en continuité de ces différents corridors (cf. partie 3 « enjeux environnementaux »).

Ce secteur fait en outre l'objet dans le PLU d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP), ce que mentionne l'étude d'impact sans la présenter<sup>8</sup>.

**(2) La MRAe recommande d'ajouter dans l'étude d'impact une présentation de l'OAP « Secteur de Courtabœuf 8 » du PLU sur le secteur du projet et d'en préciser les conséquences pour le projet.**

---

6 D'après les orientations réglementaires (OR) et carte de destination générale des différentes parties du territoire du SDRIF (p. 12), l'agglomération centrale correspond aux grandes polarités urbaines à conforter entre cœur de métropole et espace rural, de manière à ajuster le développement urbain et préservation des espaces ouverts.

7 Le front urbain est la limite entre les espaces bâtis et les espaces ouverts, qui représente à la fois une ligne de contact et une épaisseur (p. 56 des OR du SDRIF).

8 D'après les pièces du PLU de Villebon-sur-Yvette, il s'agit de l'OAP « Secteur de Courtabœuf 8 (extension du parc d'activités de Courtabœuf) ».

OPA du PLU de Villebon-sur-Yvette, secteur de Courtabœuf 8

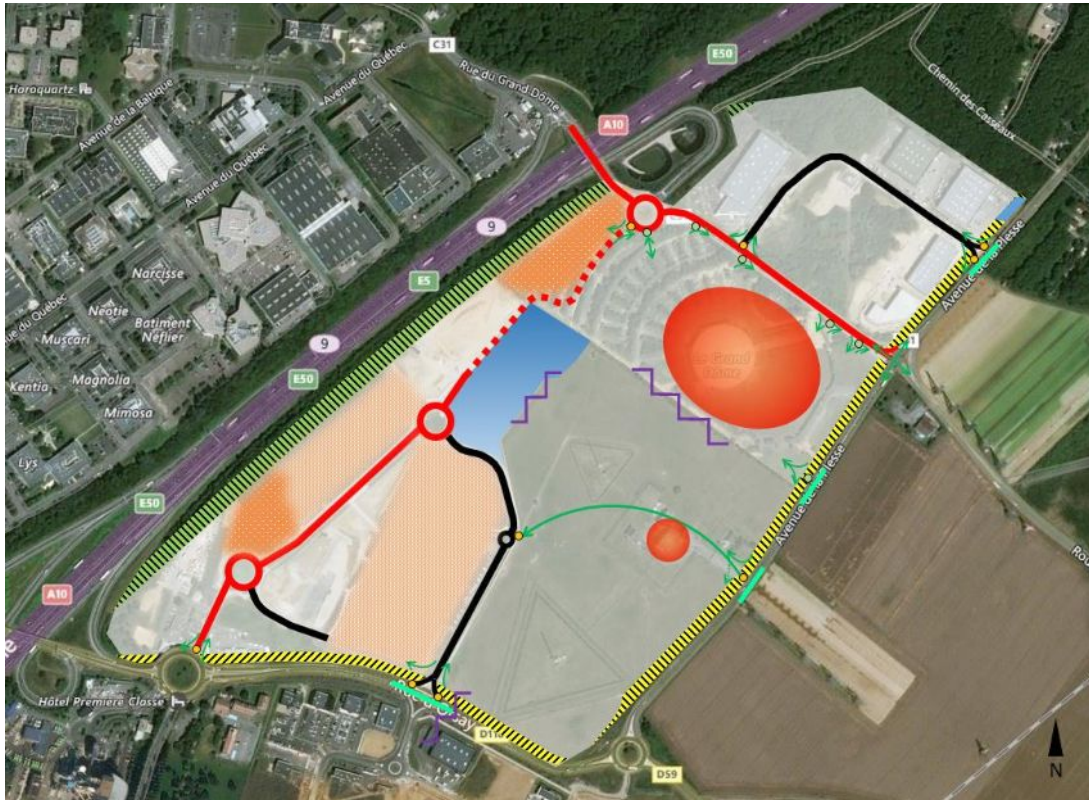

















Figure 6: OPAP du PLU de Villebon-sur-Yvette, secteur de Courtabœuf 8

**Aménagements paysagers spécifiques envisagés :**

-  Marge de recul inconstructible de 76 mètres depuis l'axe de l'autoroute A10 :  
>> aménagement paysager,
-  Marge de recul inconstructible de 25 mètres depuis l'axe des routes départementales RD 118 et RD 59 :  
>> aménagement paysager avec circulations piétonnières et cyclables (selon les sections),

**LÉGENDE :**

-  **Centralités de secteur :**
    - le **Grand Dôme**, comme pôle mixte sport et santé,
    - le **bâtiment historique TDF**, comme pôle d'espaces partagés et mutualisés pour les entreprises (co-travail, télétravail, conciergerie, restaurant inter-entreprises, etc.)
  -  **Courtabœuf 8** : espace construit et constructible,
  -  **Emprises des constructions à destination commerciale ayant fait l'objet d'une autorisation d'urbanisme** (Costco, Bricorama),
  -  **Emprises ciblées pour la réalisation d'hébergements hôteliers et de leurs services intégrés**
  -  **Interfaces à traiter** : liaisons, usages,
  -  **Zones humides** (identification selon arrêté préfectoral notamment)
- Réseaux viaires existants dont :**
-  Voie structurante,
  -  Voie secondaire,
  -  Principe de prolongement de la voie structurante (hypothèse d'implantation),
  -  Localisation des interconnexions entre les voiries publiques et les voies de desserte interne du parc d'activités,
  -  Hypothèses d'implantation des accès au site du Grand Dôme,
  -  Principe des sens de circulations en entrée-sortie du secteur de Courtabœuf 8 (→ : indique un sens de circulation autorisé temporairement jusqu'à l'intégration dans le domaine public de l'avenue de Bréhat. A l'issue, seul un sens entrant en venant du Nord de la RD 59 sera autorisé),
  -  Aménagement pour le non franchissement de la voirie.

## 2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact présente de façon très succincte les principales raisons du choix effectué en termes de programmation, de localisation et d'aménagement du site (p. 58 à 65).

Les arguments du choix de localisation du projet sont essentiellement d'ordre socio-économique. D'après l'étude d'impact, le projet contribuera au maintien du dynamisme économique et du rayonnement de la zone de Courtabœuf (p. 65, p. 201<sup>9</sup>). L'étude d'impact ne fournit pas d'éléments justifiant les besoins en matière de locaux d'activités et de commerce, ce qui doit être complété. Elle ne démontre pas l'absence de vacance sur les zones d'activités existantes au sein de la ZAC de Courtabœuf ou de friches urbaines à une échelle communale et intercommunale. La MRAe conclut donc que l'étude d'impact ne démontre pas, sur la base des choix fait à l'échelle du PLU et des alternatives pouvant être étudiées à l'échelle du projet, pourquoi une telle artificialisation des sols est nécessaire.

Des variantes du projet actuel, qui diffèrent sur la programmation et le choix d'aménagement du site, sont présentées dans l'étude d'impact (p. 65 à 68). Selon les solutions étudiées, le projet conserve ou non la zone humide et le bâtiment principal TDF. La localisation du projet est identique et la taille varie peu, mise à part une extension du périmètre intervenue en 2019 à l'est.

**(3) La MRAe recommande d'exposer dans l'étude d'impact la justification des choix de localisation et de programmation du projet au regard notamment d'analyses des besoins en matière de locaux d'activités et de commerce, de la vacance dans le parc immobilier et des perspectives de réutilisation des friches urbaines aux échelles communale et intercommunale.**

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

### 3.1. Consommation d'espaces non bâtis

Le projet s'implante sur des terres essentiellement non bâties. Si le site global est déjà artificialisé par la présence de deux pylônes et de quelques bâtiments, il comprend 10 hectares de prairies permanentes (p. 151). Un pré-diagnostic écologique a été réalisé (annexe 11, p. 618-620) : il indique que l'espace a été entretenu par un pâturage en partenariat avec un agriculteur local jusqu'en 2013 (p. 623). L'étude d'impact conclut que le projet aura des incidences non significatives sur l'agriculture, en raison de l'absence d'activité agricole sur le site depuis 2013 (p. 264).

D'après l'étude d'impact, le site n'est pas couvert par des dispositions particulières de protection de l'affectation à l'agriculture, mais il se situe en bordure du secteur dit du Triangle Vert qui est, quant à lui, inscrit dans un périmètre régional d'intervention foncière (PRIF)<sup>10</sup>. Ce secteur est composé de terres agricoles d'un haut potentiel agronomique, à proximité du bassin de consommation du sud francilien (p. 622). L'étude d'impact indique uniquement que le projet se situe dans un espace à l'écart de grandes zones de production agricoles.

Le projet entraîne une consommation de près de 14,5 hectares d'espaces largement non bâtis, principalement de « prairies permanentes ». L'étude d'impact n'évoque pas de solutions alternatives permettant de réduire la surface consommée. Il importe, pour la MRAe, de mettre en place des mesures d'évitement, de réduction, et à

9 L'étude d'impact indique, p. 262, que le parc sera tourné vers la PME/PMI pour la zone du parc d'activités, la petite industrie et logistique pour la zone clés en mains, la recherche et le développement et le tertiaire pour la partie Campus.

10 Le PRIF est un engagement partenarial explicite entre une commune, l'agence des espaces verts (AEV) et le Conseil régional afin de pérenniser la vocation forestière, naturelle ou agricole d'un site délimité (<http://ca.aev-iledefrance.fr/les-missions/amenager-le-territoire/les-perimetres-regionaux-d-intervention-fonciere>).

défaut de compensation, efficaces et ambitieuses pour limiter les impacts induits par cette consommation d'espaces (notamment en termes de perte de valeur agronomique des sols, d'imperméabilisation, de dégradation des services écosystémiques en faveur du climat, d'atteinte à la biodiversité).

**(4) La MRAe recommande de définir ou préciser les mesures de compensation des impacts du projet liés à l'artificialisation des sols, notamment en ce qui concerne les espaces verts envisagés sur le site et, le cas échéant, sur d'autres sites à vocation de compensation.**

## 3.2. Paysage

L'étude d'impact décrit succinctement l'environnement paysager du site, à savoir un site rural sur le plateau de Saclay (p. 173), situé en bordure de la vallée de l'Yvette, marqué par des grandes infrastructures (dont des lignes à hautes tensions au sud du site) et par le secteur d'activités de Courtabœuf au nord-est. La MRAe rappelle que le SDRIF définit un front urbain d'intérêt régional au niveau de la RD59 et que, dans ce contexte, le site représente un enjeu spécifique en tant qu'interface entre espace urbain et espace agricole.

Le site actuel est présenté assez sommairement dans l'étude d'impact par quatre points de vue du site (p. 35 et p. 264). L'étude d'impact présente des photos aériennes et des vues (qui ne sont toutefois pas à hauteur humaine) depuis l'avenue de Bréhat et la RD59<sup>11</sup>. Il n'y a en revanche pas de photos permettant de visualiser le site depuis la commune de Villejust, depuis la RD 118 et depuis les parcelles mitoyennes (celle de la salle du Dôme notamment).

La MRAe considère donc que la présentation de l'état initial du site est insuffisante à la bonne compréhension de l'ambiance paysagère et de sa qualité d'interface avec les espaces agricoles au sud.

Le projet prévoit de conserver un bâtiment et de démolir les autres : les visuels permettent de bien appréhender cette opération (p. 50 à 51). Il prévoit ensuite de construire, d'ici 2032, 33 bâtiments d'une hauteur maximale de 10,60 m (au point haut des acrotères), en R+1 selon l'étude d'impact.

Concernant la phase 1 du projet, l'étude d'impact contient des visuels sur les façades des bâtiments (p. 43 à 45), un plan « paysage » (un plan masse avec les types de surface envisagées) et une analyse paysagère très succincte.

Il manque de nombreux éléments pour appréhender les rapports entre bâtiments et espaces extérieurs du projet, comme une coupe transversale et une coupe longitudinale sur la globalité du terrain d'assiette. L'étude d'impact présente uniquement deux coupes de la frange de transition (p. 274), sans mentionner leur localisation au niveau du projet. La MRAe considère donc que la description paysagère du projet doit être rendue plus lisible.

Les pièces complémentaires du dossier de permis de construire contiennent trois perspectives du projet, réalisées par photomontages et prises depuis l'avenue de la Plesse (RD59), depuis la voie interne (figure 6) et depuis l'avenue de Bréhat. Sur la forme, ces éléments méritent d'être intégrés à l'étude d'impact afin de pouvoir visualiser l'état projeté du site. Aucun élément n'est présenté sur la phase 2 du projet.

D'après l'étude d'impact, l'impact du projet est considéré comme modéré et le front urbain identifié par le SDRIF « mis en valeur » (p. 290 et p. 293)<sup>12</sup>. La description des impacts du projet sur le paysage est pourtant très succincte (p. 258).

---

11 Elles figurent uniquement dans les pièces complémentaires. Sur la forme, ces éléments méritent d'être intégrés à l'étude d'impact.

12 Le projet participera à ce titre, et selon le dossier, " au traitement de l'entrée de ville" (traitement paysager spécifique le long de la RD59 afin de constituer une zone tampon entre le parc d'activités et les espaces ouverts de cultures) (p. 201).





Figure 7: Perspective du projet depuis la RD (pièce complémentaire du dossier)

Le projet prévoit conformément à l'OAP du PLU, d'aménager des marges de recul du périmètre de Courtabœuf de 25 mètres<sup>13</sup>, de préserver des massifs boisés, de réaliser un accompagnement végétal des voies par alignement d'arbres de haute tige et noues végétalisées. L'étude d'impact indique aussi l'objectif d'intégrer des recommandations architecturales urbanistiques et paysagères sans préciser leur nature et comment elles s'imposeront.

La MRAe remarque qu'aucune visualisation ou photomontage du projet en phases 1 et 2, à hauteur humaine, n'est fournie, ce qui aiderait à appréhender le traitement paysager de la lisière avec la RD 59. De plus, la possibilité d'un élargissement de la RD59 est mentionnée à plusieurs reprises dans l'étude d'impact<sup>14</sup>, bien que celle-ci ne semble pas liée au projet.

#### (5) La MRAe recommande :

- de compléter la présentation du projet dans l'étude d'impact sur le plan paysager en proposant notamment des coupes transversale et longitudinale de la situation actuelle et du projet, ainsi que des photos et photomontages appropriés présentant l'ensemble du site, de ses abords et des vues plus lointaines ;
- d'expliquer et justifier les options retenues pour le front urbain que le projet va permettre de concrétiser.

13 Le projet prévoit de respecter l'OAP sur la limite sud du site en plantant des écrans végétalisés autour des espaces de stationnement, et entre le rond-point dit des Vaches et la limite du site du Grand Dôme (axe de la RD50), qui servira de voies piétonnes et cyclables. Ce recul en limite sud du site de 15 m doit, selon l'étude d'impact, « préserver à long terme la perception sur le front urbain d'intérêt régional, entre la frange boisée (EBC) et le plateau agricole (p. 41).« La mise en valeur de ces zones humides sera à privilégier tant d'un point de vue écologique que paysager » (p. 42).

14 L'étude d'impact indique qu'une partie de la marge de recul pourra être supprimée : p. 71, p. 504, p. 522. Le PLU de Villebon-sur-Yvette prévoit en effet un recul de 25 m vis-à-vis de la voirie pour la construction de bâtiments, ainsi qu'un élargissement de la RD59 et une piste cyclable (p. 71).



### 3.3. Milieux naturels

Le site du projet est principalement occupé par des prairies permanentes, pâturées jusqu'en 2013. Le site intercepte un corridor de la sous-trame herbacée à fonctionnalité réduite, identifiée au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) qui apporte une complémentarité de milieux aux corridors identifiés au nord du site (p. 122-123).

L'étude d'impact indique que le site est contraint du fait de son caractère anthropisé (clôtures, aménagements) et de son cloisonnement (10, RD118, RD59, rue du Grand Dôme) (p. 123).

Afin de préciser les enjeux écologiques du site, le maître d'ouvrage s'appuie sur la liste des espèces végétales et faunistiques observées sur la parcelle adjacente au projet en 2013 (annexe 4), et sur un « lever de doute écologique » sur le site du projet. Celui-ci consiste en une prospection faunistique sur le terrain d'une journée le 13 mai 2019 (annexe 5). L'aire d'étude rapprochée comprend la présence de plusieurs espèces protégées pour l'avifaune (32 espèces sur 45, dont le bouvreuil pivoine et la linotte mélodieuse (espèces vulnérables<sup>15</sup>)) et pour les reptiles (l'orvet fragile et le lézard des murailles) (p. 140 à 145). Des mammifères tels que le lapin de garenne, la taupe d'Europe et le chevreuil ont aussi été observés.

Lors du relevé faunistique sur la zone du projet en 2019, huit espèces d'oiseaux ont été observées, toutes étant protégées<sup>16</sup>. L'enjeu lié aux oiseaux est pourtant jugé comme nul par l'étude d'impact, au regard du contexte péri-urbain du site (p. 145 et 459).

L'étude d'impact conclut ainsi que le site est sans enjeu pour la flore (p. 138) et pour la faune (p. 145).

La MRAe estime que la méthodologie sur laquelle repose la description de l'état initial de la faune et de la flore est insuffisante, au regard de la reprise de données datant de 2013 et du relevé de terrain ponctuel d'une unique journée en 2019. Le diagnostic écologique ne permet notamment pas de décrire la fonctionnalité du corridor situé sur le site.

L'étude d'impact indique que l'urbanisation croissante autour de la zone du projet depuis 2013 conduit a priori à une diminution de l'intérêt écologique de la zone (p. 144). La MRAe indique que ce contexte ne peut justifier l'absence de mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation de l'impact du projet sur la biodiversité et aux milieux naturels. Il convient au contraire d'étayer cette conclusion notamment en étudiant les effets cumulés liés aux autres projets d'urbanisation sur le territoire.

**(6) La MRAe recommande de réaliser un inventaire faune-flore complet et actualisé, afin de mieux caractériser l'état initial de la biodiversité et en priorité celui de la faune existante et d'en tirer les conséquences dans l'étude d'impact.**

Le projet en phase 1 prévoit l'aménagement d'espaces verts sur une surface de 12 345 m<sup>2</sup> (sans toutefois mentionner s'il s'agit de surfaces de pleine terre) et de noues paysagères sur 4 155 m<sup>2</sup> sur un terrain de 59 694 m<sup>2</sup>. Les espaces végétalisés ouverts se situent essentiellement en bordure du site : le long de la voirie, le long de la limite est avec le Grand Dôme et le long de la limite nord, en conformité avec les prescriptions du PLU de Villebon-sur-Yvette.

D'après l'étude d'impact, plusieurs mesures sont prévues pour protéger / favoriser la biodiversité. Des bassins à ciel ouvert et des noues participeront à la formation de corridors écologiques urbains (p. 244). Les conditions de la mise en œuvre et du suivi de ces aménagements ne sont toutefois pas détaillées. La largeur et la composition mixte des bandes paysagères ne sont par exemple pas précisées et l'étude d'impact ne mentionne pas la

15 Selon la liste rouge élaborée par l'union internationale pour la conservation de la nature (UICN), avec notamment des classements « vulnérable ».

16 Les **huit** espèces d'oiseaux sont protégées, au niveau national (Moineau domestique, Pinson des arbres et Troglydite mignon) ou européen (Merle noir, Pie bavarde, Perdrix grise, Pigeon ramier et Corneille noire), voir annexe 5 (p. 458 à 462).

prévision d'une gestion différenciée du site ou d'un suivi écologique. L'étude d'impact indique seulement que les espèces végétales seront adaptées au climat et assurées par « une gestion adaptée » (p. 238).

Le projet prévoit aussi de réguler la puissance de l'éclairage, ce qui est positif pour la biodiversité existante et les consommations énergétiques, mais il ne prévoit pas une extinction totale du site (présence de spots extérieurs) en dehors des horaires d'activité, ce qui peut être envisagé afin d'éviter toute pollution lumineuse.

#### **(7) La MRAe recommande de préciser la nature des aménagements favorables à la biodiversité et de s'assurer de la pérennité de ces mesures et de leur fonctionnalité.**

Par ailleurs, les expertises de terrain, datant de mars 2019, ont mis en avant la présence d'une zone humide avérée au nord du site d'une surface de 1 487 m<sup>2</sup> (p. 127 à 134). La zone humide est alimentée par ruissellement diffus en provenance du site du projet (p. 132). L'étude d'impact précise que l'aménagement du parc d'activités a été réduit au nord afin d'éviter la totalité de la zone humide. Des mesures d'évitement et de réduction de l'impact du projet sur la zone humide sont également prévues en phase de travaux (mise en défens, interdiction de dépôt de terre ni stockage d'engins sur les abords de la zone) et en phase d'exploitation (absence de modification topographique) (p. 235). L'étude d'impact conclut que le projet n'aura aucun impact sur la zone humide.

La MRAe note qu'il est nécessaire de démontrer que les aménagements prévus par le projet ne sont pas de nature à interrompre les écoulements souterrains, ce qui pourrait avoir un impact négatif sur l'alimentation et le fonctionnement de la zone humide.

#### **(8) La MRAe recommande de démontrer l'absence d'impact du projet en phase d'exploitation sur le fonctionnement de la zone humide.**

### **3.4. Gestion de l'eau**

Le site du parc d'activités présente une topographie peu marquée, avec une faible pente descendante du sud-est vers le nord-ouest. Actuellement, les eaux de ruissellement du site s'écoulent vers le Grand Dôme (bassin versant de l'Yvette à l'est du site) et vers le ru du Bouillon (à 0,9 km au sud du site) (p. 101).

La réalisation du projet entraînera une artificialisation des sols et donc une augmentation du phénomène de ruissellement. L'étude d'impact estime que le projet entraînera un volume en surplus issu des toitures et des surfaces imperméabilisées estimé à environ 399 m<sup>3</sup> (en phase 1, p. 319), mais la surface imperméabilisée n'est pas mentionnée. Une seule mesure est proposée pour réduire l'imperméabilisation des sols : les parkings végétalisés (p. 228). L'étude d'impact précise que des noues larges de 1,50 m minimum doivent structurer l'ensemble du parking (p. 266), mais elle n'effectue pas de choix sur le type de revêtement perméable pour les futurs parkings<sup>17</sup>.

En termes de gestion des eaux pluviales, le projet prévoit l'infiltration et le stockage à la parcelle avec des noues végétalisées et des bassins d'infiltration multifonctionnels (vocations hydraulique, paysagère et écologique). Un bassin paysager d'infiltration des eaux pluviales est aussi prévu à l'ouest du projet en phase 1, c'est-à-dire au centre du projet global (phases 1 et 2). Le fonctionnement de gestion des eaux pluviales sur la totalité du site doit donc être éclairci dès que possible. L'étude d'impact indique par ailleurs que la surface des noues doit être augmentée d'environ 700 m<sup>2</sup> en phase 2 (p. 320). D'un point de vue quantitatif, la gestion prévue permettra de ne pas rejeter d'eaux pluviales vers le réseau d'assainissement jusqu'à une pluie d'occurrence vicennale (20 ans). Pour les pluies d'occurrence supérieure à 20 ans, les surverses seront dirigées vers le réseau

17 Il existe plusieurs types de revêtements perméables, qui peuvent répondre à différentes fonctions (capacité à infiltrer les eaux pluviales, préservation des sols en place, intérêt paysager, etc.).

d'assainissement existant (p. 315). L'étude d'impact informe par ailleurs que le projet fera l'objet d'une procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau (p. 352).

### 3.5. Mobilités

Le site bénéficie d'une bonne desserte routière, étant bordé par les RD 118 et 59 et desservi par un accès direct à l'A10. L'étude d'impact intègre les résultats de deux études de trafic réalisées en 2019 et 2021<sup>18</sup>. Le trafic est congestionné en heures de pointe sur la RD 59 et sur la RD 118 en direction de Courtabœuf (notamment sur les giratoires de la RD 118). Les études de trafic indiquent que le principal axe routier du site, à savoir la RD59, sert en effet d'itinéraire parallèle à l'A10.

Le site n'est pas directement desservi par des modes de transports en commun ferrés. Il bénéficie de plusieurs lignes de bus reliées aux RER B et C des gares des communes voisines<sup>19</sup>. L'arrêt de desserte, « La Brûlerie » sur la RD118, se situe à environ 500 mètres du site d'après une estimation de la MRAe. L'étude d'impact ne donne pas de précisions sur la qualité de la desserte en bus (plages horaires, fréquence, temps de trajet) mais mentionne que l'offre de transports en commun est « relativement performante aux heures de pointe » et « peu performante le reste du temps » (p. 155).

L'étude d'impact précise qu'il existe des aménagements cyclables en centre-ville de Villejust et le long de la RD 118 et de la rue Grand-Dôme, mais que les déplacements en modes doux sont peu adaptés depuis et vers le site du projet du fait du manque de continuité de l'itinéraire de liaison avec la zone de Courtabœuf. Cependant, un projet de passerelle au dessus de l'autoroute A10 devrait permettre de remédier à cette situation.<sup>20</sup> (p. 156).

Le projet global (phases 1 et 2) prévoit les aménagements suivants :

- création de deux accès de desserte routière depuis le carrefour giratoire 4 à l'ouest (ajout d'une quatrième branche au carrefour) et depuis l'accès actuel du site à l'est sur la RD59 (accès tourne-à-droite uniquement) (p. 170) ;
- création de 312 places de stationnement, dont 63 places équipées de bornes de recharge électrique. L'étude d'impact considère que cette zone de stationnement correspond aux besoins du projet et qu'elle n'est pas « trop importante », sans aucune autre précision (p. 218). La MRAe relève qu'un nombre de places de stationnement trop important ne favorise pas le report modal notamment vers les modes doux et a d'autre part des impacts sur la consommation d'espace et l'artificialisation des sols. Le nombre de places de stationnement doit donc être limité au strict nécessaire et la démonstration faite en ce sens.

Le projet indique vouloir réduire autant que possible l'utilisation de l'automobile par la promotion des modes doux et l'utilisation de transports en communs (p. 213). L'étude d'impact indique que les conditions de circulation seront améliorées par des projets extérieurs (continuité du réseau cyclable, création de liaisons bus), sans préciser par exemple s'il est possible de créer une extension des lignes de bus existantes ou de créer un nouvel arrêt<sup>21</sup>. L'étude d'impact indique aussi que le projet favorisera le covoiturage et l'autopartage, sans toutefois en préciser les modalités (p. 165). À ce jour, le parc d'activités ne prévoit par exemple pas de plan de déplace-

18 Étude d'impact p. 214. Une étude de déplacements a été réalisée par le bureau d'étude COSITREX en 2019, les résultats sont présentés en annexe 9 p. 506 et dans l'étude d'impact p. 165 à 171 et p. 211 à 218.

19 D'après l'étude d'impact, page 155, le site est desservi par une ligne scolaire (S3) et par 4 lignes 1. Plus tard, page 167, l'étude d'impact indique que le site est desservi par d'autres lignes à savoir : la ligne 17, de deux lignes 10 (RER B gare d'Orsay), de quatre lignes 11 (RER B et C à la gare de Massy-Palaiseau, RER C Gare de Saint-Michel-sur-Orge) dont l'arrêt se situe à proximité du site (arrêt « La Brûlerie » sur la RD118). Ces données méritent d'être mises en cohérence.

20 Le secteur du projet est relié au Parc d'activités de Courtabœuf par une piste cyclable bidirectionnelle interrompue au niveau du franchissement de l'A10, la création d'une passerelle piétons-vélos est en cours pour ce franchissement selon l'étude (p. 170).

ments inter-entreprise. De même, le projet n'examine pas les possibilités de mutualisation avec les implantations voisines, et notamment le Dôme, dont les parcs de stationnement sont a priori peu utilisés pendant les journées ouvrables.

Plus fondamentalement, l'étude d'impact n'analyse pas les stratégies globales permettant de réduire la place de l'automobile dans les choix modaux et les reports modaux qui seraient ainsi rendues possibles.

La MRAe estime que les mesures de réduction de l'impact du projet sur les déplacements sont donc insuffisamment démontrées au regard des enjeux de réduction de gaz à effet de serre et d'atténuation du changement climatique.

**(9) La MRAe recommande :**

- d'approfondir l'analyse des stratégies de réduction de la part de l'automobile dans les choix modaux des salariés et de présenter les résultats des différents scénarios ;
- de présenter la stratégie retenue par la maîtrise d'ouvrage et les modalités de gestion au sein du site permettant d'en assurer la pérennité ;
- d'ajuster en conséquence le projet et notamment la programmation en places de stationnement nouvelles.

### 3.6. Énergie et changement climatique

Une étude sur le potentiel de développement en énergies renouvelables a été réalisée et jointe en pièce complémentaire du dossier. Les résultats de cette étude ne sont pas présentés dans l'étude d'impact, ce qui mérite d'être modifié. L'étude ne présente pas d'estimation quant au surplus d'émissions de gaz à effet de serre engendré par le projet, ce qui doit aussi être complété.

Selon l'étude d'impact, le projet prévoit la mise en place de panneaux photovoltaïques sur les toitures des entrepôts et de toitures végétalisées (13 474 m<sup>2</sup> de surface de plancher) sur les bâtiments accueillant les bureaux. (p. 40/624).

Par ailleurs, l'étude d'impact précise que le projet visera une sobriété énergétique dans les bâtiments en améliorant l'efficacité énergétique de l'enveloppe des bâtiments présents et des systèmes énergétiques (p. 213).

Par ailleurs, il y a lieu d'évaluer dès ce stade de la procédure de ZAC la contribution aux émissions de gaz à effet de serre et au changement climatique<sup>22</sup> du projet et, pour ce faire, de déterminer le bilan carbone global du projet, qu'il conviendra d'actualiser aux étapes ultérieures de la procédure.

**(10) La MRAe recommande de réaliser un bilan carbone global du projet.**

## 4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

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 l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de

21 La MRAe constate, d'après le plan de réseau Secteur d'Orsay (février 2020), que les lignes desservant actuellement l'arrêt « La Brûlerie » se poursuivent au sud-est, l'arrêt suivant étant situé à Villejust (« Clos de Launay »).

22 Art R122-5 du code de l'environnement. L'étude d'impact doit présenter notamment « les incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ».

l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr)

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe 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 la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

**Délibéré en séance le 22 septembre 2021**

**Siégeaient :**

**Eric ALONZO, Hubert ISNARD, Noël JOUTEUR, Jean-François LANDEL,  
Ruth MARQUES, François NOISETTE, Philippe SCHMIT président**



# ANNEXE

# Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de : - joindre au dossier l'ensemble des études réalisées pour le projet et d'intégrer les principaux résultats de ces études dans l'étude d'impact ; - réaliser des études complémentaires sur la biodiversité et le paysage afin de mieux décrire l'état initial du site et l'impact du projet sur ces enjeux. - réaliser une actualisation de l'étude d'impact et une nouvelle saisine de l'autorité environnementale lors de la prochaine phase du projet.....9
- (2) La MRAe recommande d'ajouter dans l'étude d'impact une présentation de l'OAP « Secteur de Courtabœuf 8 » du PLU sur le secteur du projet et d'en préciser les conséquences pour le projet.....9
- (3) La MRAe recommande d'exposer dans l'étude d'impact la justification des choix de localisation et de programmation du projet au regard notamment d'analyses des besoins en matière de locaux d'activités et de commerce, de la vacance dans le parc immobilier et des perspectives de réutilisation des friches urbaines aux échelles communale et intercommunale.....11
- (4) La MRAe recommande de définir ou préciser les mesures de compensation des impacts du projet liés à l'artificialisation des sols, notamment en ce qui concerne les espaces verts envisagés sur le site et, le cas échéant, sur d'autres sites à vocation de compensation.....12
- (5) La MRAe recommande : - de compléter la présentation du projet dans l'étude d'impact sur le plan paysager en proposant notamment des coupes transversale et longitudinale de la situation actuelle et du projet, ainsi que des photos et photomontages appropriés présentant l'ensemble du site, de ses abords et des vues plus lointaines ; - d'expliquer et justifier les options retenues pour le front urbain que le projet va permettre de concrétiser.....13
- (6) La MRAe recommande de réaliser un inventaire faune-flore complet et actualisé, afin de mieux caractériser l'état initial de la biodiversité et en priorité celui de la faune existante et d'en tirer les conséquences dans l'étude d'impact.....14
- (7) La MRAe recommande de préciser la nature des aménagements favorables à la biodiversité et de s'assurer de la pérennité de ces mesures et de leur fonctionnalité.....15
- (8) La MRAe recommande de démontrer l'absence d'impact du projet en phase d'exploitation sur le fonctionnement de la zone humide.....15
- (9) La MRAe recommande : - d'approfondir l'analyse des stratégies de réduction de la part de l'automobile dans les choix modaux des salariés et de présenter les résultats des différents scénarios ; - de présenter la stratégie retenue par la maîtrise d'ouvrage et les modalités de gestion au sein du site permettant d'en assurer la pérennité ; - d'ajuster en conséquence le projet et notamment la programmation en places de stationnement nouvelles.....17
- (10) La MRAe recommande de réaliser un bilan carbone global du projet.....17