

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

14/10/2022

Dossier complet le :

14/11/2022

N° d'enregistrement :

F01122P0214

1. Intitulé du projet

Programme immobilier LUMIN&SENS à Aulnay-sous-Bois (93), rue Paul Cézanne, RD932

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Eiffage Immobilier Ile-de-France

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Damien CHAREYRE, Directeur Opérationnel

RCS / SIRET

4 8 9 2 4 4 4 8 3 0 0 0 2 5

Forme juridique SAS

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
39) a. Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme [...] supérieure ou égale à 10 000 m ²	Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code supérieure ou égale à 10 000 m ² Dans le cas de ce projet : 31 175 m ² de surface de plancher réelle et 21 254 m ² d'assiette (parcelle DV43) et aire de stationnement de 80 places publiques.
41) a. Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus	

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet immobilier LUMIN&SENS porté par le groupement Eiffage Immobilier Ile-de-France et Construction Verrecchia, fait suite à un concours, correspond à la réalisation de 2 îlots au droit de la future gare d'Aulnay-sous-Bois de la ligne L16 du Grand Paris Express : l'îlot EST et l'îlot GARE pour une surface de plancher (SdP) totale de 30 484 m² réelle. Il comprendra 401 logements (R+8 au maximum), une crèche de 204 m², un parking privé de 355 places sur 3 niveaux et un parking public de 80 places en rez-de-chaussée (RDC) ainsi que 966 m² de SdP de commerce.

Ilot EST :

- 20 742m² SdP

- Projet de logements (239), de commerce et crèche, en R+8, avec 3 niveaux de parkings au sein du bâtiment (uniquement en RdC, R+1 et R+2)

Ilot GARE :

- 9 742m² SdP

- Projet de logements (162), en R+6, surmontant la future gare et disposant de halls d'entrée indépendants en RdC.

A noter que les caractéristiques reprises dans les annexes peuvent avoir évolué, toutefois sans incidence sur leurs conclusions.

4.2 Objectifs du projet

Ce projet s'inscrit dans un vaste réaménagement urbain qui ambitionne notamment, par la création d'infrastructures adaptées et par l'utilisation des délaissés du territoire, de résorber les coupures urbaines existantes. Le projet a ainsi pour but de catalyser un renouveau urbain et de permettre la revalorisation des quartiers riverains en répondant aux enjeux suivants :

- la création d'une offre de logements qualitative et diversifiée à proximité immédiate de la future ligne 16 du Grand Paris Express (GPE) : le projet se veut unitaire et fragmenté, à l'opposé de la dernière vague d'urbanisation du grand ensemble voisin de la Rose des Vents, marqué par un urbanisme isolé de barres et de tours
- une lisibilité optimale du pôle d'échange (bus, métro, voiries) : le projet ira jusqu'au R+8 et signalera la nouvelle gare d'Aulnay, sur la future ligne 16 qui reliera Saint-Lazare en 23min, la Défense en 25min ou encore Saint-Denis Pleyel en 11min.
- la création d'une nouvelle identité forte pour le quartier : le projet sera une porte ouverte sur le nouveau cœur de quartier situé autour de la Gare

Le projet garantit des logements qui respecteront la réglementation RE2020 et vise la certification NF habitat HQE de niveau Très Performant en mettant l'accent sur l'engagement "Respect de l'Environnement" et plus particulièrement sur les thèmes Gestion de l'Eau, respect de la Biodiversité, performance énergétique et gestion des ressources.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Démarrage des travaux prévu au T4 2024 pour une durée totale de 30 mois, livraison au T4 2026

L'ilot Gare et l'ilot Est, du fait de contraintes différentes, suivent des calendriers distincts. En effet les travaux de l'ilot Gare ne pourront débuter qu'après livraison de la dalle haute étanchée de la gare. Aussi les travaux de l'ilot Est devraient commencer quelques mois avant ceux de l'ilot Gare, l'ensemble se terminant probablement de façon concomitante.

Ce programme est toutefois susceptible de varier en fonction des résultats des études en cours.

- Pour l'ilot Est les fondations au droit du tunnel seront réalisées par un système de pontage qui reprendra les charges de façon à assurer que le tunnel ne subisse aucun effort et les zones hors emprise tunnel seront fondées sur des pieux et posées sur des longrines.

- Pour l'ilot Gare, des travaux seront réalisés au préalable : les fondations des halls logements, la dalle supérieure du RDC, la protection de l'étanchéité de la dalle supérieure par une protection lourde, la protection de la verrière de la gare (par des palissades fixées sur des tours d'étalement) et un système antivibratoire tel que des boîtes à ressorts, des appuis en néoprène (qui seront définis selon une études vibratoires).

Le chantier sera à faible impact grâce à une charte spécifique (reprise en annexe 11), dont la mise en œuvre sera contrôlée par une personne désignée : cette charte ambitionne notamment la gestion des déchets, la réduction des nuisances sonores, la maîtrise de la pollution de l'air, de l'eau et du sol, la limitation des consommations de ressources, la préservation de la biodiversité et un plan de communication aux riverains.

Les accès véhicules se feront par une piste longeant le chantier côté boulevard M. Chagal depuis l'ilot Est dans un premier temps puis depuis le carrefour de l'Europe par la suite même si des accès éventuels depuis les autres voies routières restent possibles.

Les sorties se feront en fin de l'ilot Est dans un premier temps et en fin des 2 ilots par la suite. Trois zones à l'Est, au centre et à l'Ouest sont prévues pour le bétonnage afin de ne pas obstruer la voie de circulation chantier.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet Lumin&Sens est réalisé au droit de la future Gare d'Aulnay-sous-Bois. Il comprend des logements, commerce, parkings et un équipement de petite enfance, répartis sur deux ilots (Est et Gare) autour d'un parvis principal. Il doit permettre d'animer ce futur lieu. La conception des logements est orientée autour du bien-être.

Les logements suivront une répartition typologique diversifiée allant du Studio au T5.

Le commerce se développe en continuité du parvis principal de la gare au RDC de l'ilot Est, avec un linéaire d'environ 1 000 m² sur la façade Ouest de cet ilot.

Les grandes hauteurs sous plafond au droit de l'épannelage du volume bâti de l'espace commercial accentueront la visibilité de la gare en créant un nouveau lieu de rencontre en complément des activités de la gare.

L'accès à l'équipement de petite enfance se fera par la rue Paul Cézanne à l'angle Nord-Ouest de l'ilot Est. D'une capacité d'environ vingt berceaux, ses espaces de vie sont orientés sur la façade Sud du cœur d'ilot de plein pied avec le jardin offrant ainsi une amenée d'éclairage naturel maximale. Un espace extérieur dédié et sécurisé contiguë au jardin arboré du cœur d'ilot permet aux jeunes enfants de profiter du plein air en toute quiétude.

Dans un souci de rationalisation et d'optimisation de son emprise, le parking se développe sur 3 niveaux en superstructure, en terrasse sous le jardin du cœur d'ilot Est. De grandes ouvertures viennent perforer et ponctuer les façades Sud Est et Nord dans la continuité des loggias des logements des étages supérieurs pour favoriser la ventilation naturelle des lieux et offrir de grands cadrages sur le paysage périurbain. Le parking public sera localisé au RDC, accessible depuis une entrée indépendante sur le Boulevard Chagal. Le parking public dispose de 80 places de stationnement. Les parkings situés en R+1 et R+2 (360 places) seront réservés exclusivement aux résidents et au commerce.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet sera soumis aux procédures suivantes:

- Permis de construire (dépôt prévu le 20 décembre 2022)

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie du terrain d'assiette (parcelle DV43)	21 254 m ²
Surface de Plancher réelle (SdP) : - totale	30 484 m ²
- ilot Est (dont crèche 204 m ² et commerce 966 m ²)	20 742 m ²
- ilot Gare (Ouest)	9 742 m ²
Nombre de logements créés	239 + 162 = 401
Nombre de places de stationnement créées (privées + publiques)	355 + 80 places sur 3 niveaux
Hauteurs maximales : - des bâtiments	30 m
- des façades	28 m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Carrefour de l'Europe, rue Paul
Cézanne, parcelle DV43

Aulnay-sous-Bois

Coordonnées géographiques¹

Long. 02° 29' 20" E Lat. 48° 57' 7" N

Pour les catégories 5° a), 6° a), b)
et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d),
10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°,
38° ; 43° a), b) de l'annexe à
l'article R. 122-2 du code de
l'environnement :

Point de départ :

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Point d'arrivée :

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation
environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les
différentes composantes de votre projet et
indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF de type I la plus proche du projet est celle du "Coteau du parc départemental du Sausset" (n°110020453) à environ 3,3 km à l'Est du projet. La ZNIEFF de type II la plus proche du projet est celle du "Parc départemental du Sausset" (n°110020474) à environ 2,8 km à l'Est du projet.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'Arrêté de Protection de Biotope (APB) le plus proche du site est l'APB du Bois de Bernouille (n°FR3800495) qui se situe à 6,5 km au Sud-Est du projet.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle nationale ou régionale, une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional. Parmi les outils de protection du milieu naturel concernés par cette rubrique, le site le plus proche du projet est le parc naturel régional d'Oise Pays-de-France (n°FR8000043) situé à environ 13,7 km au Nord du projet.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune d'Aulnay-sous-Bois est couverte par : - le PPBE du Grand Paris, mais la commune n'est pas concernée par des secteurs à enjeux - le PPBE d'Aulnay-sous-Bois. Le secteur est notamment concerné par les nuisances sonores provenant de la RN2 et fait partie des zones de dépassement du seuil routier (Lden > 68 dB(A)) qui doivent entraîner des mesures de prévention (voir Annexe 8).
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se trouve pas dans un bien inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO ou sa zone tampon ni dans un site patrimonial remarquable. L'Eglise-St-Sulpice, classée Monument Historique (MH) le 11/07/1942 est à 1,3 km au Sud, tandis que la cité d'habitation à bon marché, dite résidence Germain Dorel, inscrite à l'inventaire MH le 21/02/1996 est à 3 km à l'Ouest sur la commune de Stains. Il n'y a pas de SPR à moins de 10km du projet.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé sur une zone humide d'importance internationale (Ramsar). D'après l'identification des enveloppes d'alerte potentiellement humide en Région IDF, une enveloppe de zone humide (ZH) potentielle, dite de classe 3 est située à 840m à l'Ouest du projet, au niveau de l'échangeur entre la RN2 et l'autoroute A3 . Les zones de classe 3 correspondent aux secteurs pour lesquels le caractère humide et les limites restent à vérifier et à préciser.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune d'Aulnay-sous-Bois n'est pas couverte par un PPRT. Elle est concernée par 2 PPRN Mouvements de terrain : - un PPRN pour des aléas de tassements différentiels prescrit le 23/07/2001 - un PPRN lié à la dissolution du gypse antéludien approuvé par arrêté préfectoral du 21 mars 1986 et modifié le 18 avril 1995. Le site, tout comme l'ensemble de la commune, est situé dans la zone de dissolution du gypse antéludien, contenu dans le marno-calcaire de Saint-Ouen, les Sables de Beauchamp et les Marnes et Caillases.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après la base de données Géorisques, il n'y a pas de sites ICPE, BASIAS, BASOL ou de Secteur d'information sur les sols recensé au droit du site. Trois sites BASIAS sont cependant recensés à moins de 300 m du site dont 2 ont cessé leur activité. L'activité restante, à 270 m au Nord-Ouest correspond à la Compagnie Française de Raffinage (IDF9301950, Commerce de gros, de détail, de desserte de carburants en magasin spécialisé). L'ICPE JSBF Aulnay (0074.06038), classée à Autorisation (rubr. 1510-entrepôt couvert) et Déclaration (rubr. 2925 - charge d'accumul) est à moins de 200m
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est localisé au sein de la zone de répartition des eaux de l'Albien (ZRE 03001). Il s'agit d'une ZRE de type souterraine. Cette nappe est suffisamment profonde pour ne pas être concernée par les rabattements de nappe prévus par le projet.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'y a pas de périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle dans un rayon de 40 km autour du projet.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site inscrit n'est recensé sur la commune d'Aulnay-sous-Bois. Le site inscrit le plus proche se trouve à environ 6,3 km au Sud-Est du projet, il s'agit de la "Mairie et son parc" (n° du site 6384) situé sur la commune de Clichy-sous-Bois. Le site est inscrit par arrêté en date du 26 octobre 1967.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche est une partie du multi-site "Sites de Seine-Saint-Denis" (n°FR1112013), localisée à environ 1,3 km à l'Est du projet correspondant au Parc Départemental de Sausset (voir annexes 6 et 13). Il s'agit d'un site ZPS (Zone de Protection Spéciale) au titre de la Directive Oiseaux.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site classé n'est recensé sur la commune d'Aulnay-sous-Bois. Le site classé le plus proche se trouve à environ 3,5 km à l'Est du projet, il s'agit du "Parc forestier de Sevrans et ses abords" (n° du site 7383) situé sur les communes de Livry-Gargan, Sevrans, Vaujours et Villepinte. Le site est classé par décret en date du 21 avril 1994.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pour limiter la consommation en eau potable, la pression du réseau sera limitée à 3 bars et les équipements sanitaires tendront vers des systèmes hydro-économiques. Les eaux proviendront du réseau d'Aulnay-sous-Bois sans en impacter le fonctionnement. La phase chantier du projet présenté n'engendrera pas de prélèvement net direct dans la nappe. De plus, l'étude d'impact de la ligne 16 montre que les impacts résiduels des rabattements de nappe sont nuls (cf annexe 12), or les impacts de la gare du projet sont bien plus faibles que ceux de la ligne dans son ensemble.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Avant réalisation des fondations, des sondages complémentaires seront effectués au droit des installations. Si les résultats des sondages impliquent des drainages, un dossier loi sur l'eau sera établi avant toute action, conformément à la législation en vigueur.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'opération sera excédentaire des excavations du sous-sol d'environ 359 m ³ . Ces terres seront évacuées en installation de stockage de déchets inertes, les meilleures pistes de valorisation sont actuellement étudiées.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone de l'îlot Est est actuellement en friche (espace ouvert artificialisé) tandis que l'îlot Gare sera installé sur la future gare, les incidences supplémentaires y seront donc faibles. Pour la zone de l'îlot Est, un diagnostic flash y sera mené avant travaux pour vérifier a minima la présence d'EEE qui seront traitées de manière adéquate le cas échéant. Les espaces verts (toitures, jardins accessibles ou non) offrent des structures et éléments favorables à la biodiversité en milieu urbain qui plus est à des niveaux variés. Un cahier des charges Eiffage à destination des paysagistes du projet impose divers principes écologiques favorables à la biodiversité (voir annexe 10).
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Du fait de la nature des habitats présents sur site, la construction du projet n'est pas de nature à impacter significativement les espèces d'oiseaux recensées dans le site Natura 2000 à 1,3 km du projet, plutôt inféodées aux habitats présents au droit de ce dernier (boisements et marais). L'étude Natura 2000 de la ligne 16, reprise en annexe 13, indique d'ailleurs que "l'ensemble des études techniques et écologiques réalisées [...] permet d'évaluer que le projet et la réalisation de ses travaux ne présentent pas d'incidence significative, eu égard à leurs effets, sur les espèces d'oiseaux [...] et leurs habitats recensés sur les entités de la Zone de Protection Spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis »".

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Des dispositifs naturels et semi-naturels sont prévus : cœur d'îlots végétalisés ; toitures végétalisées, choix d'essences locales dictés par un écologue notamment. Ils viendront conforter les espaces naturels recensés. Ceux-ci sont toutefois assez éloignés hormis le parc départemental du Sausset. Aucune incidence négative n'est donc à prévoir.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La base de données MOS classe cette emprise comme espace ouvert artificialisé, qui ne correspond donc pas à des espaces naturels, agricoles ou forestier. L'îlot Gare sera par ailleurs occupé par une gare de la ligne 16 du Grand Paris Express, cet îlot sera donc artificialisé au préalable. Le projet permet d'optimiser l'utilisation des ressources foncières à Aulnay-sous-Bois et en Seine-Saint-Denis.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est concerné par le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD). En effet, il se situe le long de la RN2, axe très fréquenté et donc concerné par ce risque. De même, une canalisation de transport de gaz est localisée à Aulnay-sous-Bois, également le long de cet axe routier, hors emprise du projet. Le chantier fera l'objet de DT/DICT conformément à la réglementation.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site se situe en zone d'aléa très faible au risque sismique, faible au risque de retrait-gonflement d'argiles. Le risque de mouvement de terrain concerne également toute la commune, il est lié à la présence d'anciennes carrières, et aux risques associés à la dissolution des poches de gypse Antéluvien. Les dispositions constructives permettant de prendre en compte ces risques seront suivies par le porteur de projet (en particulier les modes de fondations et des adaptations structurelles). Le potentiel radon de la commune est faible.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas de risque sanitaire. Un travail important sera mené pour la préservation de la qualité de l'air intérieur avec notamment le choix de matériaux et revêtements sans impacts pour la population du fait des risques sanitaires engendrés par la proximité des voiries à forte circulation. Par exemple, pour favoriser la ventilation naturelle de logements, le projet vise surtout des logements supérieurs au T2 traversant sur l'îlot Est, et double orientés sur l'îlot Gare.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	D'après l'étude de circulation réalisée dans le cadre du projet (reprise en annexe 7), le projet devrait générer un flux de l'ordre de 80 à 110 unités de véhicules particuliers (UVP) dans chaque sens aux heures de pointe et de l'ordre de 2100 véhicules/jour dans les 2 sens confondus, soit une hausse de 1 à 14% du trafic selon les axes. Les difficultés majeures seront localisées sur la D970 Nord en arrivée du carrefour à l'HPS. L'impact du projet sur les conditions futures de circulation sont ainsi marginales.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Voir l'étude acoustique en annexe 8. La gestion de ces nuisances en phase chantier est reprise en annexe 11. Les sources de nuisances sonores du projet en phase exploitation seront négligeables vu le contexte existant. Toutes les voies sont classées en catégorie 3, ce qui impose un isolement réglementaire de façade : les contraintes acoustiques de l'environnement sont liées aux voies de transport classées situées à proximité immédiate du site: la N37 et la N2 (détail en An. 8)

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les seules odeurs susceptibles d'être générées correspondent à celles des cuisines des logements ou des cafés/restaurants. Il ne s'agit donc pas d'odeurs induisant des nuisances et risques pour la population.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet en phase exploitation n'est pas source de vibrations. Les seules vibrations éventuelles peuvent se dérouler durant la phase travaux à cause des engins de chantier, celles-ci sont gérées par l'application de la charte chantier (annexe 11).</p> <p>Les habitants pourront être soumis aux vibrations liées au passage des métros. D'après les rapports vibratoires réalisés pour les îlots Est et Gare (Annexe 9), le seuil de gêne tactile vibratoire sera respecté si les mesures adaptées sont mises en place : plots ou bandes élastomères en PH plénum ou entresol 2.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les émissions lumineuses seront limitées par la performance de l'éclairage naturel et l'usage de luminaire performant de type «led» et dispositifs de commandes adaptés (commandes manuelles couplées, détecteurs de présence, sondes luminosités...) selon les locaux.</p> <p>En phase travaux, limitation de l'éclairage : niveaux d'éclairage basés sur le minimum de la réglementation en termes de sécurité des personnes (code du travail) ; orientés vers le sol avec un cône d'émission de 70° (éclairage directionnel) ; ajuster la puissance des lampes</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Des poussières peuvent être générées en phase travaux. Afin d'éviter leur production, les camions seront bâchés, et les terres seront arrosées si besoin.</p> <p>Une centrale béton sera présentée, les poussières seront gérées selon la charte chantier reprise en annexe 11.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les rejets liquides seront gérés selon la charte reprise en annexe 11 et feront l'objet d'une convention de rejet, avec un traitement préalable (décantation a minima) conforme aux exigences du gestionnaire. Pour favoriser l'infiltration directe des eaux, les espaces végétalisés ont été maximisés. Des cuves de rétention complètent ce dispositif en cas de besoin. Le débit de rejet d'eau vers le réseau sera limité à 2 L/s/ha pour des événements allant jusqu'à une fréquence décennale, tout en évitant tout rejet pour les 10 premiers mm de pluie.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les éventuelles laitances de béton feront l'objet d'un traitement spécifique respectant la charte chantier faibles nuisances.</p> <p>Les seuls effluents en phase exploitation correspondent aux eaux-vannes qui seront évacuées et gérées par le réseau d'assainissement local, en conformité avec les règles d'urbanisme en vigueur. Les équipements sanitaires seront hydro-économiques ce qui permettra de maîtriser ce volume d'effluents.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les déchets produits par l'exploitation du projet correspondront à : des déchets ménagers (papiers et cartons, plastiques), du verre, des déchets organiques. Au vu de la nature du commerce attendu (commerce de bouche, restaurant) les déchets issus des activités sur place seront de nature similaire. 7 locaux déchets seront intégrés au projet. En phase chantier, un tri des déchets sera effectué avec a minima 5 catégories de déchets. Un objectif de valorisation de 70% de la masse de déchets est fixé.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager aux alentours du site n'est pas développé voire inexistant. Le relief étant plat, et les alentours à la fois construits et assez végétalisés, notamment via des alignements d'arbres sur la RN2, le projet ne sera pas visible de loin et s'insèrera ainsi parfaitement dans le paysage. Il ne tend pas à fermer des vues car le terrain d'implantation est relativement large et les hauteurs des deux bâtiments sont équivalentes à celles des immeubles aux alentours.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site sur lequel s'inscrit le projet correspond à un espace en friche. Le projet prévoyant principalement des logements, il n'induit pas de modifications sensibles à l'échelle du quartier sur les activités humaines et l'usage du sol.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Depuis 2018, seuls 3 projets ont fait l'objet d'un avis MRAe à Aulnay-sous-Bois :

- projet "Chimirec", construction et exploitation d'une installation de tri, transit, regroupement et traitement de déchets dangereux, classée au titre des ICPE (autorisation) (avis délibéré en date du 18/06/2020). Il se trouve à 1,5 km au Nord du site.
- projet logistique "Fifty", entrepôt logistique au titre des ICPE, au voisinage du site Chimirec soit à 1,5 km au Nord du site. (avis délibéré en date du 18/06/2020)
- projet d'aménagement La Morée Ambourget, (avis délibéré en date du 01/10/2019) à 500m à l'Ouest du site. L'avis MRAe a donné lieu à une note d'information relative à l'absence d'observation sur le dossier.

D'après ces avis, le cumul des projets Chimirec et Fifty risque d'induire une hausse du trafic au niveau du carrefour RD40 et RN 370 de l'ordre de 384 uvp/h le matin et 214 uvp/h le soir, 2 sens confondus. Le projet Lumin&sens générerait à ce carrefour + 15 uvp/h le matin et + 27 uvp/h le soir dans les 2 sens confondus. Ainsi le trafic cumulé s'élèverait ainsi à 299 uvp/h le matin et 241 uvp/h le soir. La contribution du projet Lumin&sens au trafic à ce carrefour est cependant très faible comparée à ceux des projets de Fifty et Chimirec. De plus, ces projets ont bien été pris en compte dans le cadre de l'étude de trafic réalisée pour le projet Lumin&sens. La situation à ce carrefour sera donc altérée mais sans que cela incombe au projet Lumin&Sens.

En plus de ces projets, la future gare de la ligne 16 SGP a fait l'objet d'une étude d'impact. Le cumul des impacts devrait concerner essentiellement la phase chantier, en particulier avec les terres à évacuer des 2 projets.

Les mesures mises en place pour limiter les impacts en phase chantier sont détaillées dans la charte chantier faibles nuisances reprise en annexe 11.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Les principaux impacts du projet ont lieu en phase travaux. Par ailleurs, comme le projet s'inscrit sur le même site que celui de la gare d'Aulnay (Ligne 16 du GPE pour laquelle la SGP bénéficie d'une autorisation préfectorale au titre du Code de l'Environnement), la MOA réalisera ses meilleurs efforts pour intégrer les mesures d'évitement et de réduction d'impact décrites dans l'étude d'impact de la L16 (mimétisme de l'éclairage et des nuisances sonores, management environnemental des travaux, optimisation des emprises chantier...), qui sont reprises en annexe 12 ; ainsi que celles pour la faune et la flore définies pour le site d'Aulnay en phase chantier par l'APc n°2021-2248 du 30/11/2021, dont un extrait est à retrouver en annexe 14. Toutes ces mesures seront intégrées dans une charte environnementale forte (charte type présentée en annexe 11 qui sera complétée avec les mesures ERC spécifiques au site), et qui comprendra également la désignation d'un "homme vert" assurant le contrôle de la mise en place de ces mesures. La mise en œuvre de cette charte permettra de garantir un évitement et une réduction optimales des nuisances et impacts liés à cette phase. Les terres évacuées seront gérées dans les filières les mieux adaptées. En phase exploitation, la qualité de l'air intérieur sera assurée afin de limiter l'impact sanitaire sur les habitants. De la même façon les plots ou bandes élastomères mises en place permettront d'éviter un impact vibratoire perceptible par les occupants. Le projet suivra la réglementation RE2020 et la certification NF Habitat HQE Très Performant, il présentera donc un panel de mesures permettant une prise en compte des enjeux environnementaux sans toutefois correspondre exactement à des mesures ERC.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au vu des choix ambitieux du projet, faits notamment pour répondre aux enjeux environnementaux actuels, une évaluation environnementale ne semble pas nécessaire. Ce projet répond à un besoin en logements et sera associé à une future gare de la ligne 16 du GPE, limitant les besoins en déplacements individuels motorisés. La prise en compte des enjeux identifiés (bruit, vibrations, qualité de l'air, trafic) dès le stade de conception des programmes, est de nature à garantir le développement d'un projet responsable et durable. La qualité de vie et la sécurité des riverains seront préservées en phase chantier dans le respect de la réglementation en vigueur, en minimisant les impacts des travaux sur l'environnement. En phase d'exploitation, il n'y a pas d'impact du projet sur la circulation. Les bâtiments s'inscrivent dans des politiques environnementales ambitieuses (RE2020, NF Habitat). Globalement il y a absence d'enjeux majeurs ou d'impacts notables sur l'environnement ou les futurs utilisateurs.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 7 : étude de trafic, CDVIA Annexe 8 : AVP acoustique, Gamba Annexe 9 : Rapports vibratoires détaillés, Gamba Annexe 10 : Exigences internes de principes écologiques à appliquer pour la conception d'une trame paysagère, Eiffage Annexe 11 : Charte chantier à faibles nuisances - Phase construction, Eiffage Annexe 12 : Synthèse des impacts et mesures du projet des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue), SGP Annexe 13 : Évaluation des incidences sur le sites Natura 2000 du projet des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue), SGP Annexe 14 : Extrait de l'arrêté préfectoral complémentaire n°2021-2248 du 30/11/2021

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



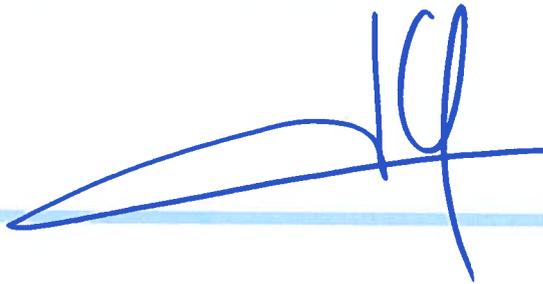
Fait à

Vélizy - Villacoublay

le,

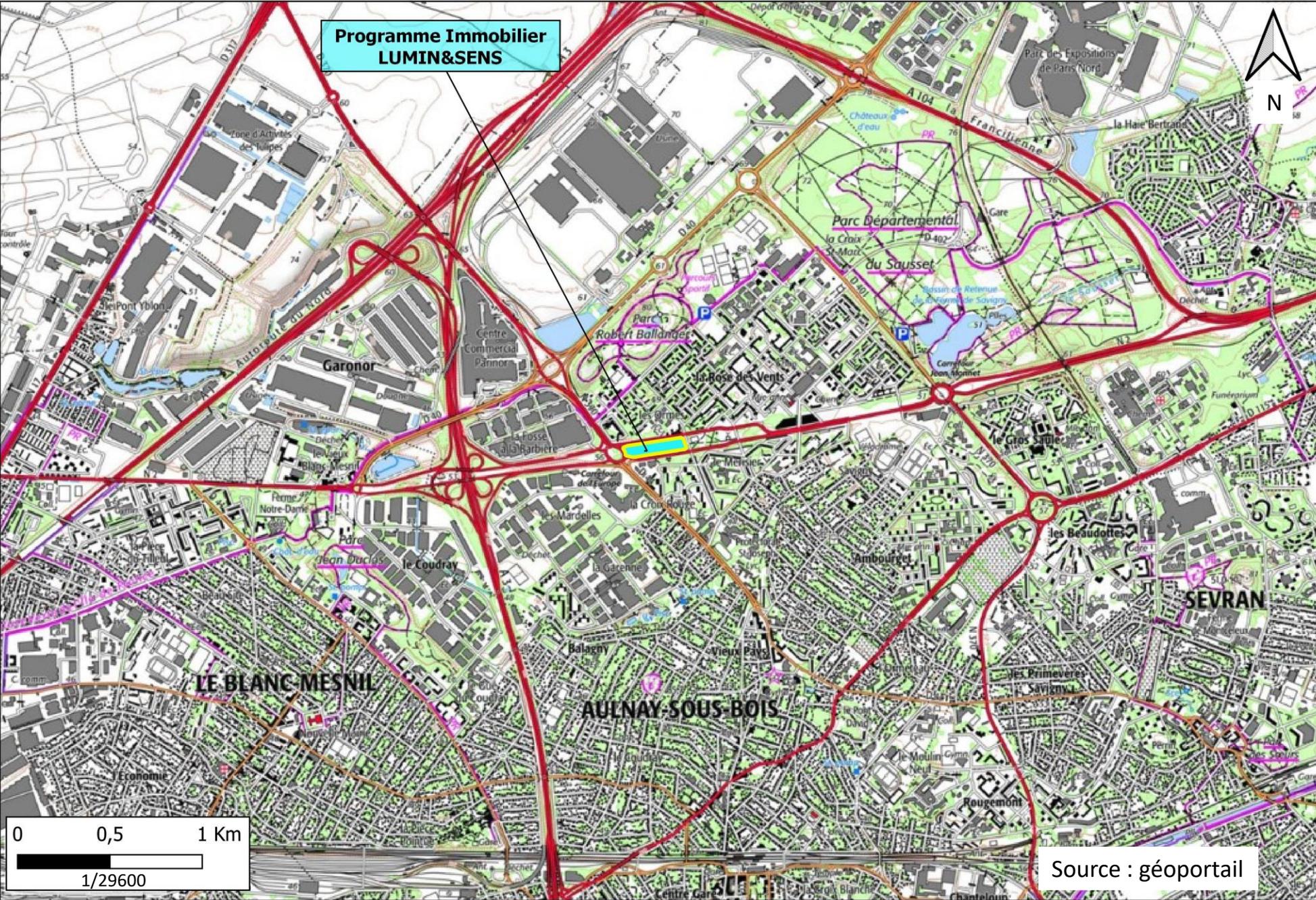
14/10/22

Signature



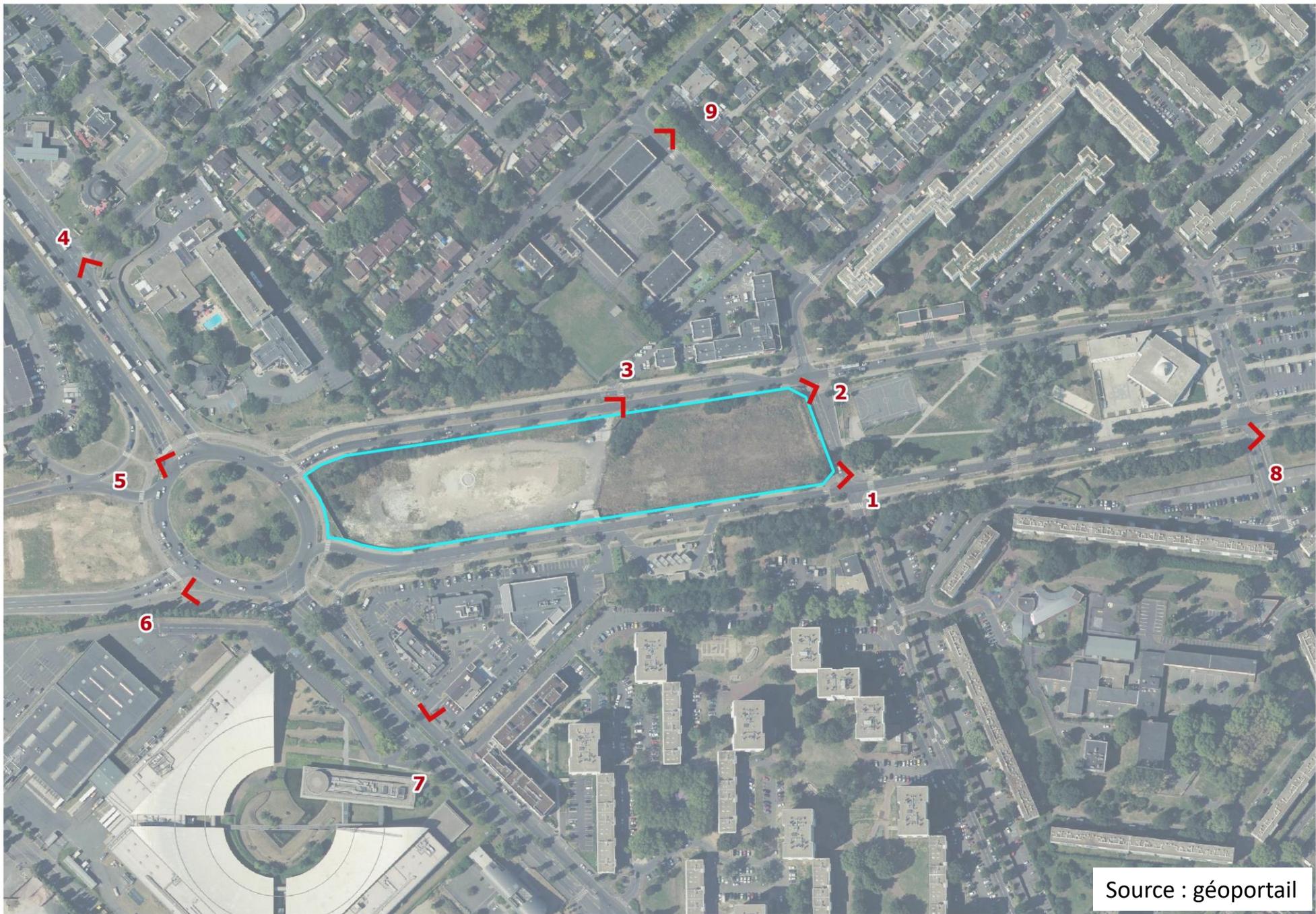
Programme immobilier
LUMIN&SENS
Aulnay-sous-Bois

Annexe 2 – Plan de localisation

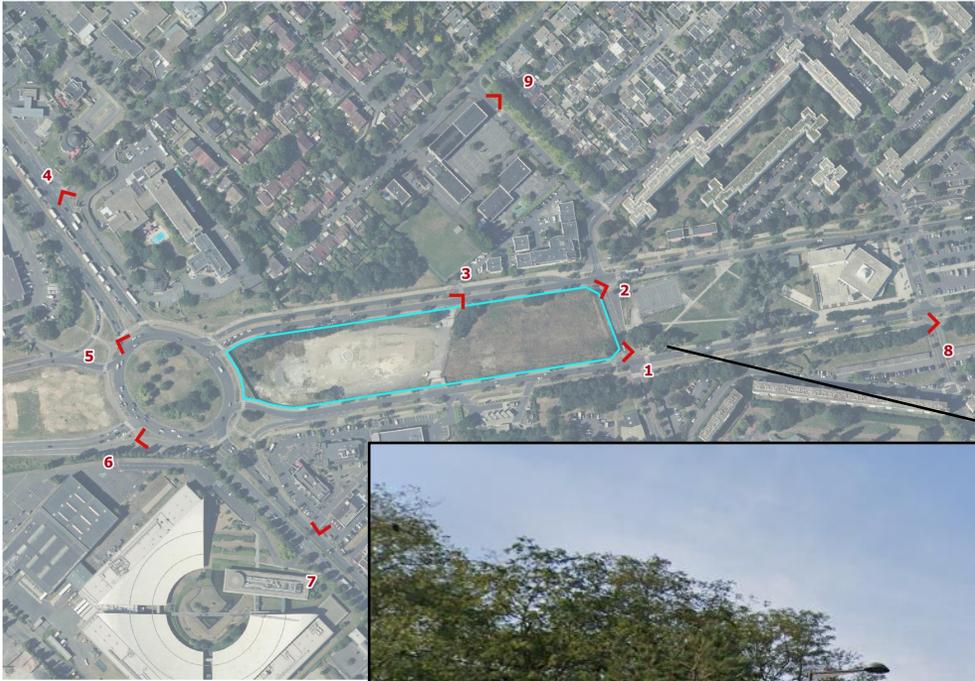


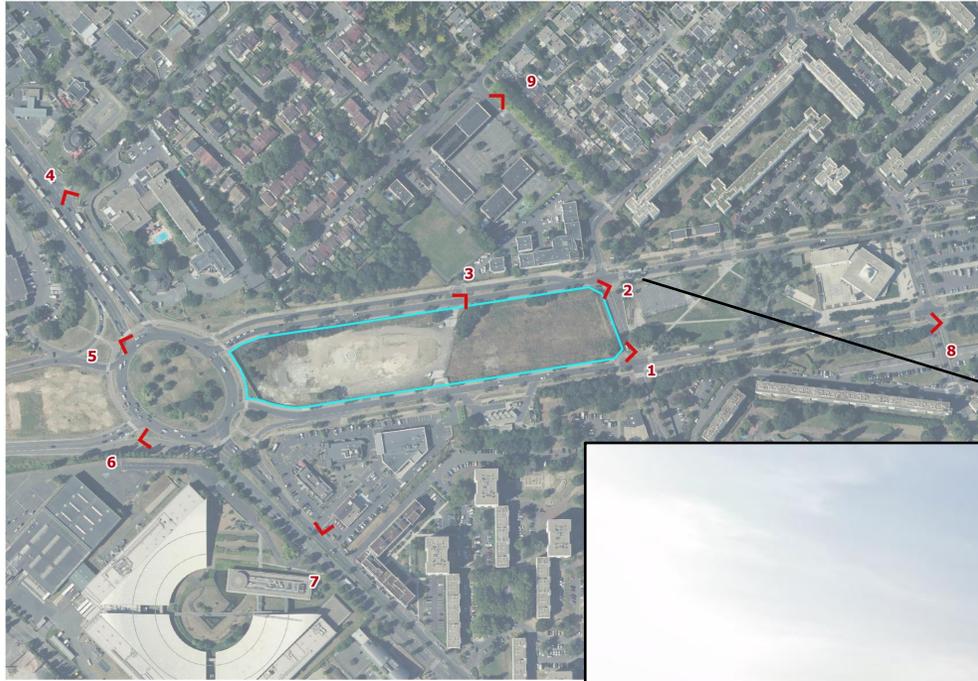
Programme immobilier
LUMIN&SENS
Aulnay-sous-Bois

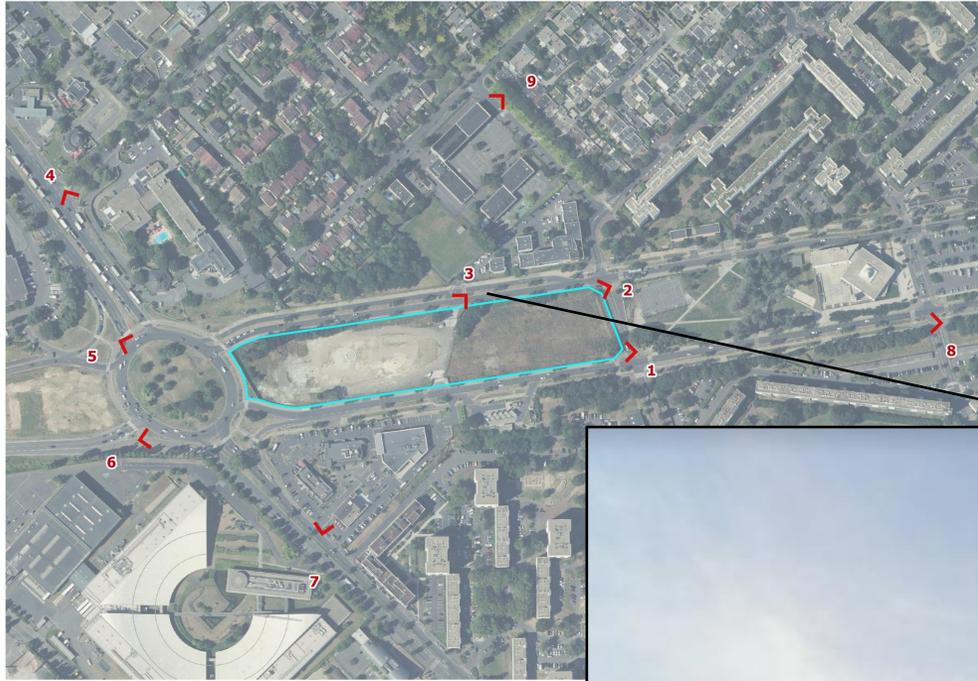
**Annexe 3 – Photographies du site
Septembre 2021**

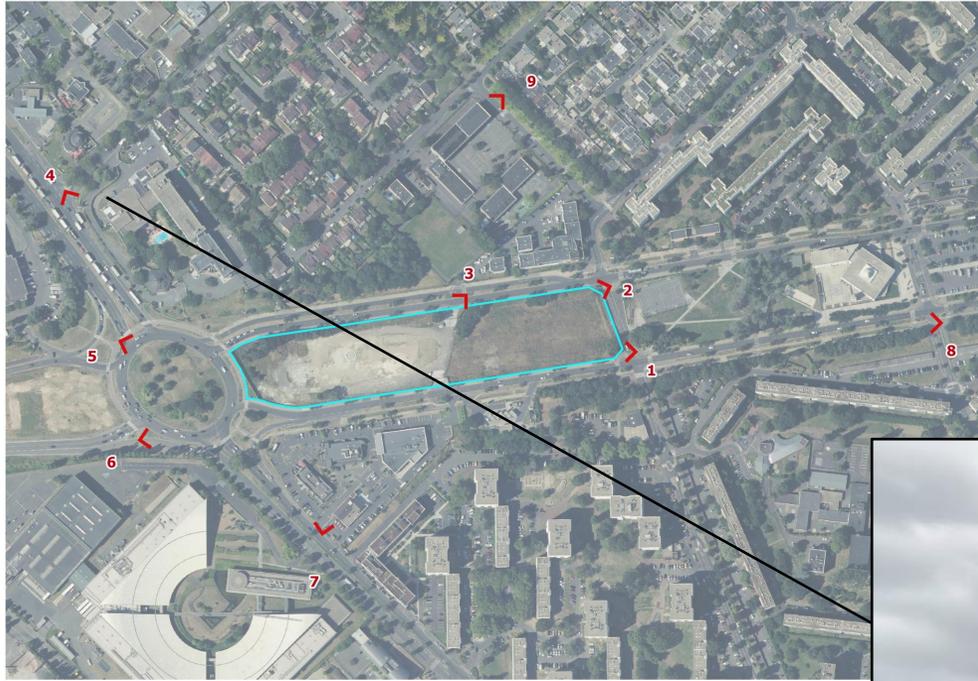


Source : géoportail





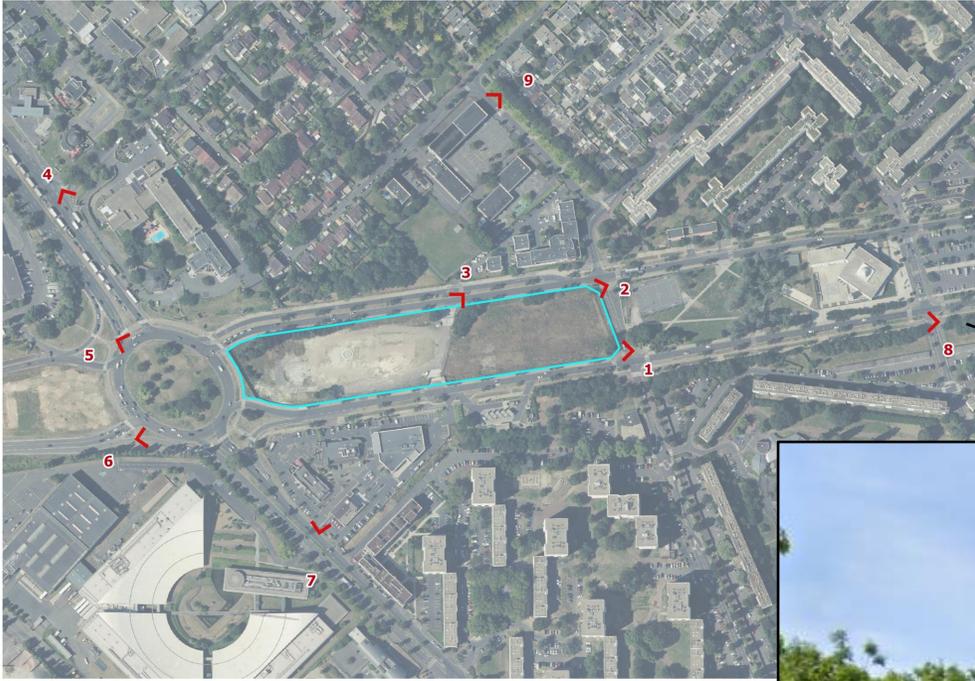


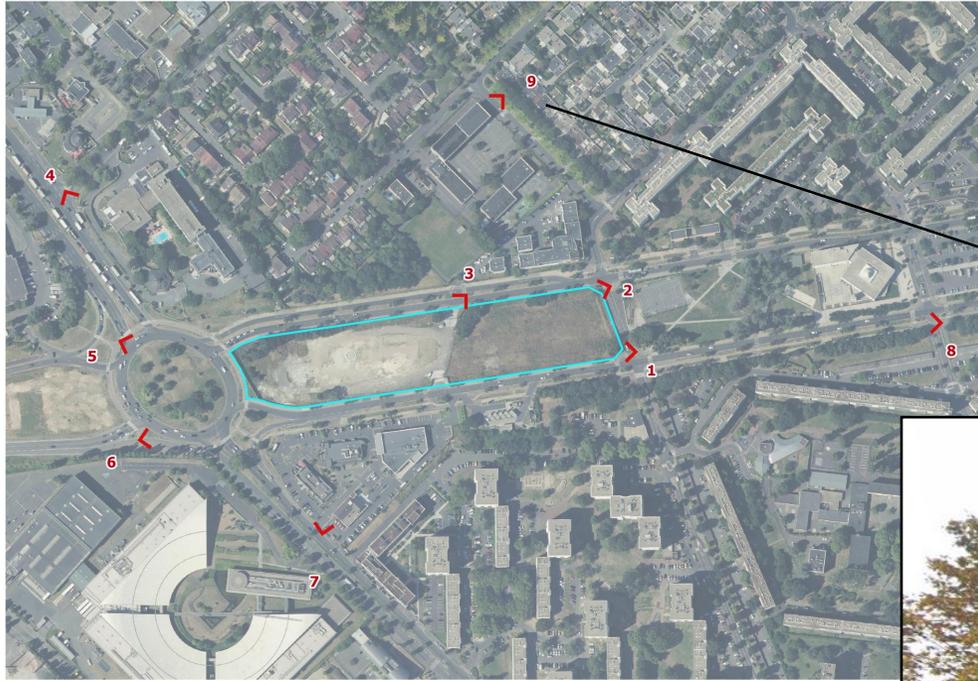






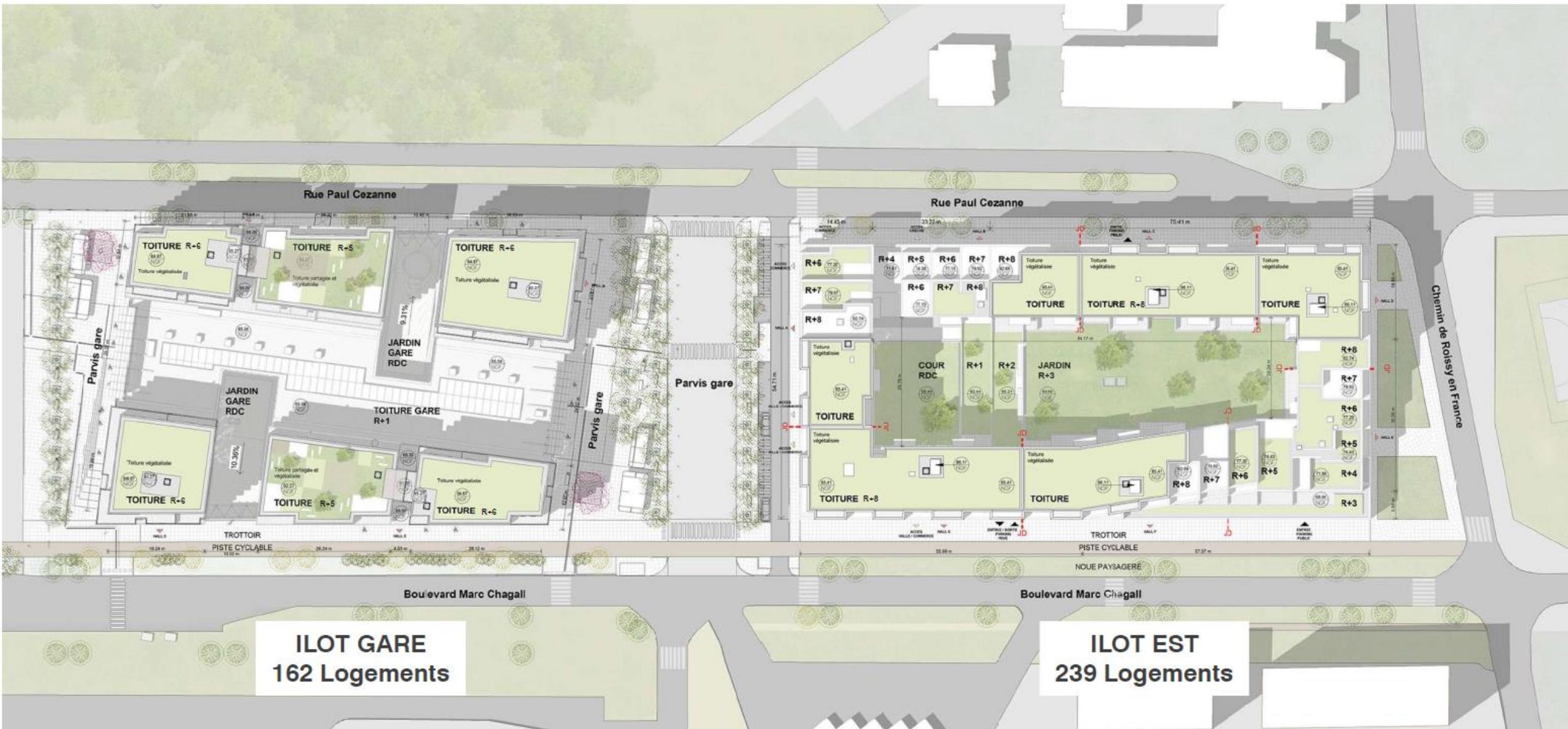






Programme immobilier
LUMIN&SENS
Aulnay-sous-Bois

Annexe 4 – Plans du projet

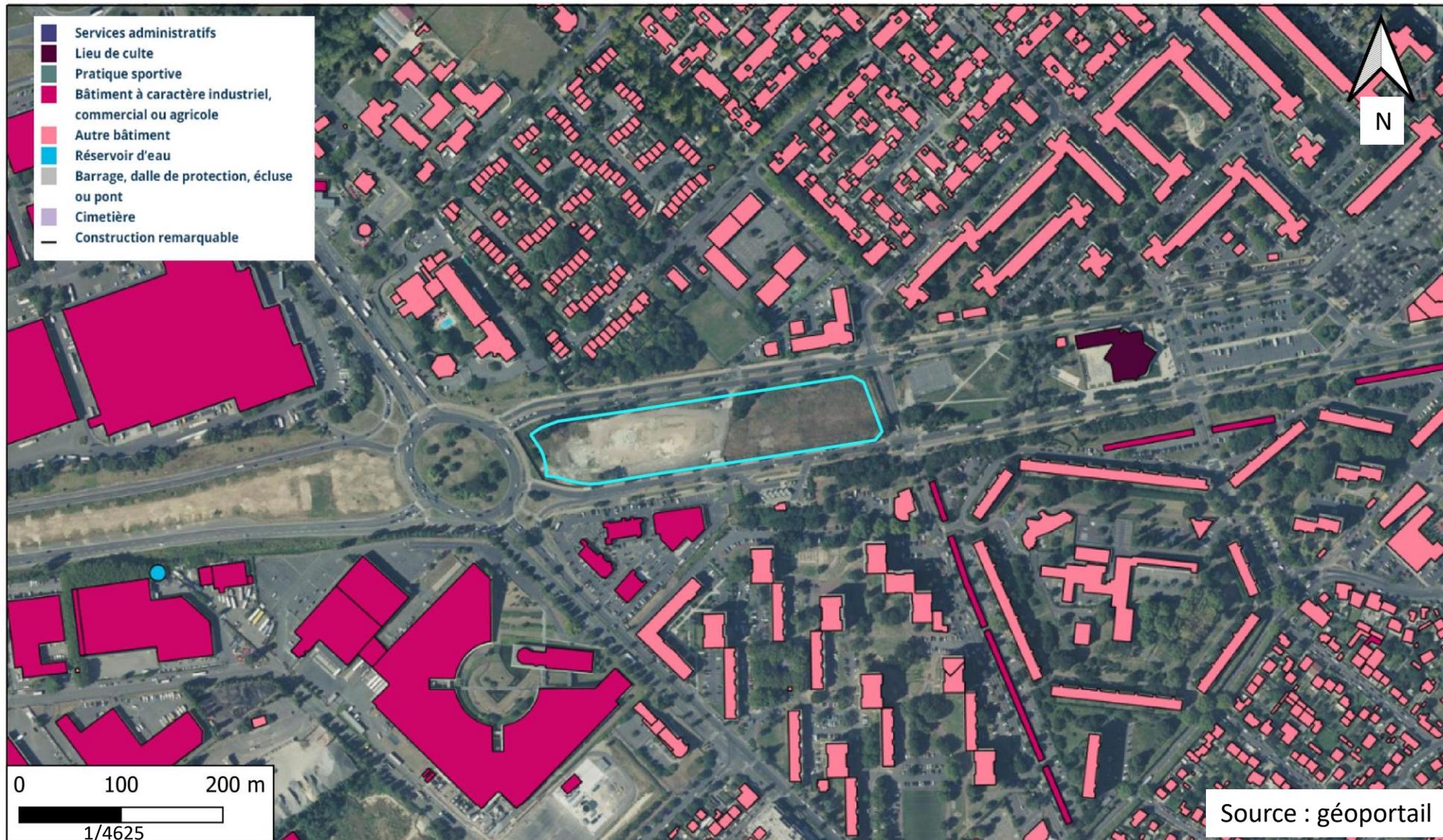


Programme immobilier
LUMIN&SENS
Aulnay-sous-Bois

Annexe 5 – Plan des abords

Juillet 2022

Projet LUMIN&SENS - Plan des abords



Programme immobilier
LUMIN&SENS
Aulnay-sous-Bois

Annexe 6 – Sites Natura 2000

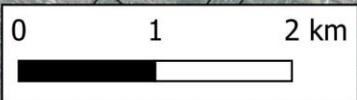
Limites

-  Emprises du site
-  Limites communales
-  Natura 2000 - Zones de protection spéciale (ZPS)



1,3 km

Sites de Seine-Saint-Denis
(FR112013)





RAPPORT D'ETUDE CDVIA
AFF. 8096
DATE 23/09/2021
MOA EIFFAGE / VERRECCHIA

PROJET IMMOBILIER RUE PAUL CEZANNE RD932

Aulnay-sous-Bois (93)

ÉTUDE DE CIRCULATION



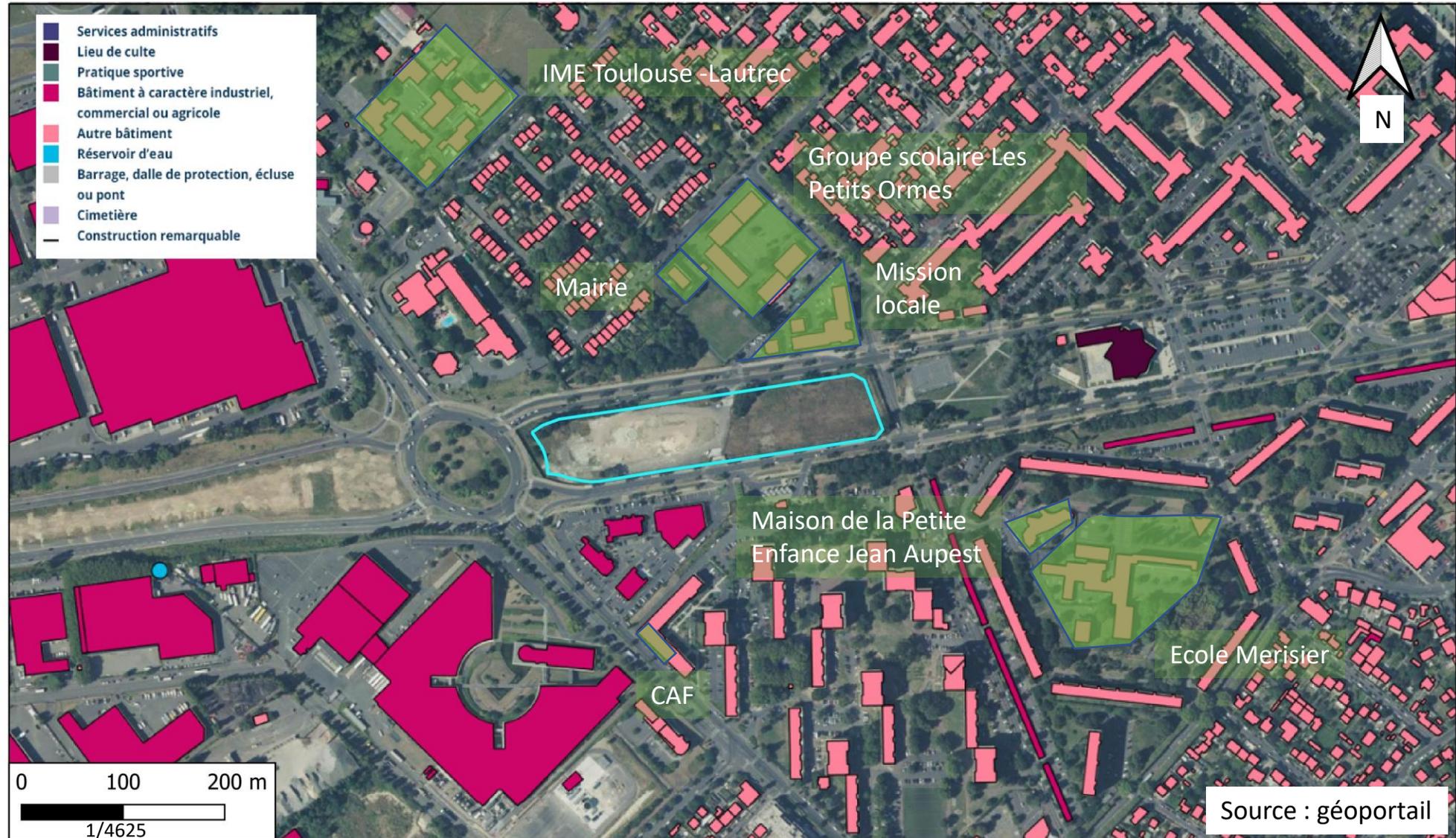
CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR SARL AU CAPITAL DE 91.469,41 EUROS
SIEGE SOCIAL 2 RUE SUCHET 94700 MAISONS-ALFORT FR TEL +33(0)1.43.53.69.47 FAX +33(0)1.43.53.69.51 E-MAIL cdvia@cdvia.fr
AGENCE OUEST 13 RUE DE LA RABOTIERE 44800 SAINT-HERBLAIN FR TEL +33(0)2.85.52.80.61 FAX +33(0)9.56.52.11.64 E-MAIL l.ferron@cdvia.fr
415 303 593 RCS CRETEIL SIRET 415 303 593 00016 CODE APE 7112B N°TVA INTRACOMMUNAUTAIRE FR14415303593

Programme immobilier
LUMIN&SENS
Aulnay-sous-Bois

Annexe 5 – Plan des abords

Juillet 2022

Projet LUMIN&SENS - Plan des abords



Octobre 2022



Octobre 2022



Octobre 2022



modifiées par l'article 6 de l'arrêté complémentaire n° 2019-0265 du 29 janvier 2019 sont abrogées et remplacées par les dispositions suivantes :

« ARTICLE 29 : Conditions de la dérogation

La présente dérogation est délivrée sous réserve de la mise en œuvre des mesures mentionnées ci-après.

29.1. Mesures d'évitement et de réduction en phase travaux puis exploitation

Les mesures de réduction sont cartographiées en annexe II. Les modifications d'emprise acceptées et différentes de l'annexe II sont ajoutées en annexe III.

Mesures génériques : ces mesures sont mises en place sur tous les secteurs d'aménagement.

29.1.1. Délimitation physique stricte et respect des emprises chantier :

Un balisage physique délimite toutes les emprises du chantier qui se trouvent au contact de milieux naturels ou semi-naturels. Des panneaux de signalisation indiquent les enjeux particuliers (insectes, amphibiens).

Lorsqu'une mise en défens spécifique aux arbres est nécessaire (par exemple gare de la Coumeuve 34LCO), une palissade non franchissable par les engins est installée à une distance suffisante des troncs pour que les racines soient protégées.

29.1.2. Respect des périodes sensibles pour la faune lors des travaux d'abattage d'arbres et de débroussaillage :

Cette mesure est valable quel que soit le chantier, mais elle est cartographiée uniquement sur les secteurs d'aménagement a priori concernés.

29.1.2.1. Adaptation de la période :

Les opérations d'abattage d'arbres et de débroussaillage sont réalisées en dehors des périodes sensibles pour la faune. En priorité sont évitées les périodes de reproduction des oiseaux et des chiroptères. Les opérations d'abattage et de débroussaillage sont à réaliser entre octobre et février, à l'exception des travaux du secteur d'aménagement 603P (cf. cartographie) qui peuvent commencer en septembre.

En l'absence de chiroptères et/ou d'oiseaux nicheurs précoces, la période d'abattage d'arbres et de débroussaillage est autorisée de mi-août à mi-mars.

29.1.2.2. Vérification d'absence et déplacement d'individus par un écologue :

La présence d'individus d'espèces susceptibles d'être tout de même présentes (oiseaux, amphibiens, mammifères terrestres et reptiles notamment) est vérifiée par un écologue avant les opérations. En cas de présence, ils sont alors déplacés par l'écologue sur des secteurs favorables à proximité.

29.1.2.3. Protocole d'abattage spécifique aux chiroptères :

Avant l'abattage, les arbres potentiellement favorables aux chauves-souris sont marqués et inspectés par un chiroptérologue. En cas de présence d'individus, l'arbre est abattu selon un protocole adapté supervisé par le spécialiste.

29.1.3. Prévention et lutte contre le développement d'espèces exotiques envahissantes, pendant la durée du chantier et jusqu'à la fin de la remise en état :

Les stocks et dépôts de terre seront végétalisés par ensemencement d'espèces indigènes.

Une veille de la présence d'espèces exotiques envahissantes est menée par un écologue, notamment à la période qui précède la floraison (avant la dissémination du pollen).

En cas d'intervention, un arrachage manuel ou mécanique, selon l'ampleur et l'espèce, est mis en

œuvre et le matériel utilisé est nettoyé. Les déchets de l'intervention sont traités par compostage *ex situ* ou broyage fin *in situ* par temps sec.

29.1.4. Remise en état et amélioration fonctionnelle des milieux à la fin des travaux et entretien jusqu'à la fin de la remise en état :

Toutes les emprises chantier sont remises en état (milieux ouverts et boisés) à l'issue du chantier, grâce à des essences locales. Cette reconstitution veille à apporter les conditions favorables à la réinstallation et au déplacement des espèces impactées, notamment par le traitement adapté des lisières et de la trame paysagère (mosaïque de milieux et corridors). La fin de la remise en état intervient lorsque la reprise de la végétation est suffisante pour considérer que le milieu reconstitué est identique (ou en meilleur état) que le milieu initial.

Tous les secteurs sont concernés par cette mesure de remise en état. Parmi eux, ceux qui font l'objet d'une amélioration fonctionnelle sont : 0703P, 0701P, 07CHL, 0604P, 0603P, 0602P, 0601P, 06CMF, 0504P, 0503P, 05SEL, 0401P, 0303P, 03ALN, 02LBM.

29.1.5. Suivi du chantier et de la remise en état par un écologue :

Un suivi écologique du chantier est mené par un professionnel qui sensibilise continuellement les entreprises du chantier au respect de la biodiversité, veille à la bonne mise en œuvre des prescriptions écologiques du présent article, et assure le suivi des espèces sur les zones de chantier (vérification et déplacement). Certains secteurs font l'objet d'un suivi plus conséquent (cf. annexe II, voir mesures de « suivi écologique » de milieux sensibles).

Mesures spécifiques : ces mesures ne concernent pas tous les secteurs d'aménagement, la cartographie annexée indique quels sont les secteurs concernés.

29.1.6. Pose de barrières anti-intrusion :

Au contact des milieux naturels favorables au Hérisson d'Europe, un système anti-intrusion est mis en place dès le début du chantier et inspecté par un écologue tout au long du chantier.

Au contact des milieux naturels favorables aux amphibiens, un système anti-intrusion adapté est posé aux périodes de déplacement des individus (migrations pré- et post-nuptiales, soit février-mai et août-octobre), sur décision et sous la supervision d'un écologue chaque année du chantier. Le système est régulièrement inspecté par l'écologue tout au long du chantier.

29.1.6.bis Sauvetage des hérissons des jardins de l'emprise 0701P

Un protocole est élaboré pour capturer les hérissons présents dans les jardins avant l'installation de l'emprise chantier. Il est validé par la DRIEAT-IF/service Nature et Paysage avant sa mise en œuvre.

29.1.6.ter Évitement du double pavillon de l'emprise de la gare de Chelles (07CHL)

Cette maison n'est pas détruite et des inventaires pour vérifier la présence de chiroptères sont menées fin juin 2022 dans les combles, et aux premiers froids de l'hiver 2021-2022 dans les caves.

29.1.7. Mise en place d'abris artificiels :

Dans les zones hors emprise favorables aux reptiles, amphibiens et Hérisson d'Europe, des refuges sont mis en place dès le début du chantier afin d'attirer et de maintenir les individus hors emprise.

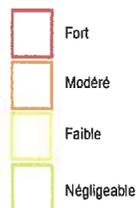
En particulier en ce qui concerne l'emprise de la gare de Sevrans-Livry (05SEL), un muret d'un linéaire de 20m minimum, en pierres sèches, bien exposé (ensoleillement maximal), et une haie buissonnante sont réalisés.

29.1.8. Diminution de l'attractivité de l'emprise chantier

A l'issue de l'abattage et du débroussaillage, et au cours du chantier, aucun espace attractif aux espèces n'est laissé au sein de l'emprise chantier, en particulier les ornières et fossés attirant les amphibiens.

Impacts bruts du projet sur la faune protégée

Niveau d'impact



Altération d'habitats favorables



Risque de destruction et dérangement d'individus

Insectes

Risque de destruction d'imagos, pontes, œufs et larves



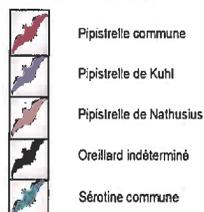
Mammifères terrestres

Risque de destruction et dérangement d'individus



Chiroptères

Risque de destruction et altération d'habitats favorables à la chasse et au transit



Risque de destruction de gîtes potentiellement utilisés pour la repos, la mise-bas et l'élevage des jeunes

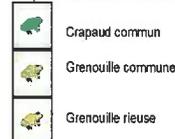


Risque de perturbation (pollution lumineuse, bruit, activités nocturnes)



Amphibiens

Risque de destruction d'individus en phase terrestre



Risque de pollution accidentelle des zones humides et du milieu aquatique



Modifications ponctuelles des couloirs de migration



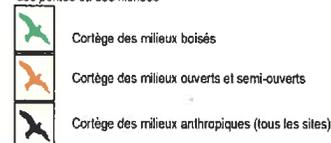
Reptiles

Risque de destruction d'individus en phase de reproduction



Oiseaux

Perturbation, voire destruction des individus, des pontes ou des nichées



Mesures de réduction et d'accompagnement

Mesures génériques

- 29-1-1:** Délimitation physique stricte et le respect des emprises chantier
- 29-1-2-1:** Adaptation de la période des premiers travaux (pour le déboisement, hors période de sensibilité des espèces)
- 29-1-2-2:** Vérification d'absence et déplacement d'individus par un écologue
- 29-1-2-3:** Marquage et inspection des arbres potentiellement favorables aux chauves-souris par un chiroptérologue avant abattage, obturation des cavités après évacuation des individus
- 29-1-3:** Mesures relatives à la prévention de l'apparition et au développement d'espèces exotiques envahissantes
- 29-1-4:** Remise en état et amélioration fonctionnelle des milieux à la fin des travaux
- 29-1-5:** Réduction des pollutions et mise en place de dispositifs d'assainissement adaptés
- 29-1-5:** Suivi écologique de milieux sensibles

Mesures spécifiques

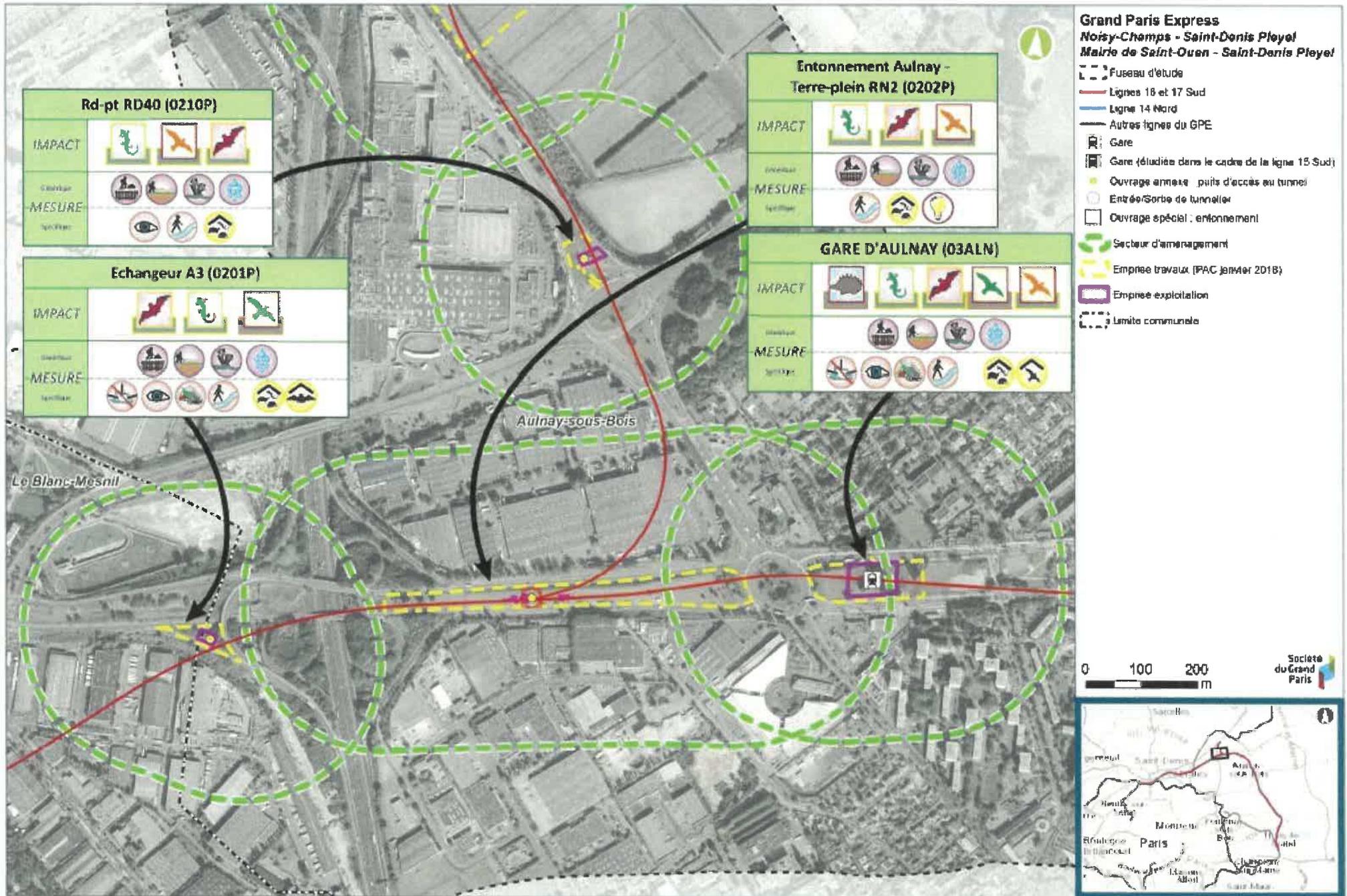
- Mesure visant à maintenir les échanges entre espèces**
 - 29-1-6:** Maintien de corridors fonctionnels dans les zones de transit
- Mesures visant à prévenir la destruction d'individus**
 - 29-1-6:** Pose de barrières anti-intrusion dans les zones sensibles
 - 29-1-8:** Diminution de l'attractivité du milieu avant la période de reproduction (omières, fossés,...)
 - 29-1-10:** Inspection des zones potentielles par un écologue
- Mesures techniques propres au chantier**
 - 29-1-9:** Réduction des vitesses de circulation lors du chantier pour limiter les collisions avec les espèces
 - 29-1-11:** Gestion de l'éclairage

Mise en place d'aménagements pour la faune

- 29-1-7:** Mise en place d'abris artificiels sécurisés pour les reptiles, amphibiens et Hérisson d'Europe (tas de bois, hibemacula, gîtes)
- 29-3-1:** Pose de gîtes artificiels pour les chauves-souris
- 29-3-2:** Pose de nichoirs
- 29-3-3:** Mise en place de mesures en faveur de la préservation des milieux humides

Suivi spécifique de l'avifaune patrimoniale

- 29-3-4:** Suivi des plans d'eau de sites Natura 2000



Rd-pt RD40 (0210P)

IMPACT	
MESURE	

Echangeur A3 (0201P)

IMPACT	
MESURE	

Entonnement Aulnay - Terre-plein RN2 (0202P)

IMPACT	
MESURE	

GARE D'AULNAY (03ALN)

IMPACT	
MESURE	

- Grand Paris Express**
Noisy-Champs - Saint-Denis Pleyel
Mairie de Saint-Ouen - Saint-Denis Pleyel
- Fuseau d'étude
 - Lignes 18 et 17 Sud
 - Ligne 14 Nord
 - Autres lignes du GPE
 - Gare
 - Gare (étudiée dans le cadre de la ligne 18-Sud)
 - Ouvrage amorce - puits d'accès au tunnel
 - Entrée/Sortie de tunnel
 - Ouvrage spécial : entonnement
 - Secteur d'aménagement
 - Entrée travaux (PAC Janvier 2018)
 - Entrée exploitation
 - Limite communale

