



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délégué
sur le projet de création d'un parc d'activités
Bonneuil-sur-Marne (94)**

N° 0012418/A P
du 10/04/2026



Vue aérienne du projet de création d'un parc d'activités à Bonneuil-sur-Marne au sein de la zone d'aménagement concertée (ZAC) Bonneuil sud.

Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet de construction d'un parc d'activités, situé à Bonneuil-sur-Marne, porté par la société Segro. Il analyse notamment la qualité de son étude d'impact. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire.

Ce projet vise à créer un parc d'activités mixtes (artisanat, distribution, industrie) au sud de la commune de Bonneuil-sur-Marne, au sein de la zone d'aménagement concertée (ZAC) Bonneuil sud, sur un terrain de 110 629 m², actuellement occupé par une friche industrielle, situé entre la RN406 et le quartier pavillonnaire des Varennes. Il est prévu la construction de huit bâtiments de 9,9 mètres de hauteur maximale, développant une surface de plancher de 38 255 m² et entourés de 521 places de stationnement.

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

- les déplacements et pollutions associées (qualité de l'air, nuisances sonores) ;
- la pollution des sols ;
- l'adaptation au changement climatique et îlots de chaleur urbain (ICU)¹.

Dans son avis, l'Autorité environnementale recommande notamment de :

- proposer des mesures concrètes pour permettre aux salariés d'accéder au site par des modes alternatifs au transport motorisé individuel ;
- évaluer plus finement l'impact de la pollution atmosphérique liée à l'augmentation du nombre de véhicules sur le quartier pavillonnaire des Varennes ;
- évaluer l'impact du projet sur le phénomène d'îlot de chaleur ;

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

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

1 Le phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU) se manifeste par des températures plus élevées, notamment la nuit, en milieu urbain que dans les zones rurales. Ce phénomène résulte notamment de la densité et des revêtements des immeubles ainsi que du manque de végétation.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés.....	8
2. L'évaluation environnementale.....	8
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.....	9
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	9
3.1. Les déplacements et les pollutions associées.....	9
3.2. Pollution des sols.....	12
3.3. Adaptation au changement climatique (îlots de chaleur urbain) et énergies renouvelables.....	13
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	13
ANNEXE.....	15
5. Liste des recommandations.....	16

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement² 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 environnementale³ vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par le maire de Bonneuil-sur-Marne pour rendre un avis sur le projet de construction d'un parc d'activités, porté par la société SEGRO, situé à Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne) et sur son étude d'impact datée de janvier 2026.

Le projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 du tableau annexé à cet article) dans le cadre d'une procédure de permis de construire.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 10 février 2026. Conformément au [II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés et ont apporté leur contribution respectivement le 27 février 2026 et le 5 mars 2026.

Conformément à sa délibération du 09 août 2023 régissant le recours à la délégation en application de l'article 3 de son règlement intérieur, l'Autorité environnementale d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 25 mars 2026 à Jacques REGAD la compétence à statuer sur le projet de construction d'un parc d'activités.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui, sur le rapport de Jacques REGAD coordonnateur, et en prenant en compte les réactions et suggestions des membres de l'Autorité environnementale consultés, le délégataire rend l'avis qui suit.

Le délégataire 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.

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

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

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

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

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

Sigles utilisés

GPSEA	Grand Paris Sud Est Avenir
Basol	Base de données recensant les sites et sols pollués
Casias	Carte des anciens sites industriels et activités de services
EPT	Etablissement public territorial
EQRS	Évaluation quantitative des risques sanitaires
ERC	Séquence « éviter – réduire - compenser »
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
ICU	îlot de chaleur urbain
IPR	Institut Paris région
HAP	Hydrocarbure aromatique polycyclique
ISDI	installation de stockage de déchets inertes
PM10	Particules de diamètre inférieur à 10 micromètres
PM2,5	Particules de diamètre inférieur à 2,5 micromètres
NO2	Dioxyde d'azote
OMS	Organisation mondiale de la santé
Sdage	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
Sdrif	Schéma directeur de la région Île-de-France
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
PGRI	Plan de gestion des risques d'inondation
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PNPD	Plan national de prévention des déchets
PRPGD	Plan régional de prévention et de gestion des déchets
Zac	Zone d'aménagement concertée
RD	Route départementale
RN	Route nationale
TRACC	Trajectoire nationale d'adaptation au changement climatique
TMJO	Trafics Moyens Journaliers Ouvrés
UVP/h	Unités de Véhicules Particuliers par heure

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet de parc d'activités prévoit de s'implanter au sud de la commune de Bonneuil-sur-Marne, au sein de la zone d'aménagement concertée (ZAC) Bonneuil sud, sur une friche industrielle de 110 629 m² entre la RN406 et le quartier pavillonnaire des Varennes sur la commune de Limeil-Brévannes.



Figure 1: Plan de situation du projet de construction d'un parc d'activité à Bonneuil-sur-Marne (EI p.8).

Il comprend la construction de huit bâtiments, développant une surface de plancher de 38 255 m², dont 30 588 m² à destination d'activité et 7 667 m² à destination de bureau. Les activités accueillies porteront sur l'artisanat, la distribution et la production industrielle. D'après le dossier, ces activités ne seront pas concernées par la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

L'ensemble des bâtiments seront conçus de manière identique, d'une hauteur maximale de 9,9 mètres au faîte. Des panneaux photovoltaïques seront implantés en toiture pour 30% de la surface utile. Seules les superficies seront amenées à varier d'un bâtiment à l'autre.

521 places de parking seront réparties au sein des zones de stationnement attenantes à chaque bâtiment. Les voiries nécessaires à la circulation interne des véhicules seront également créées.



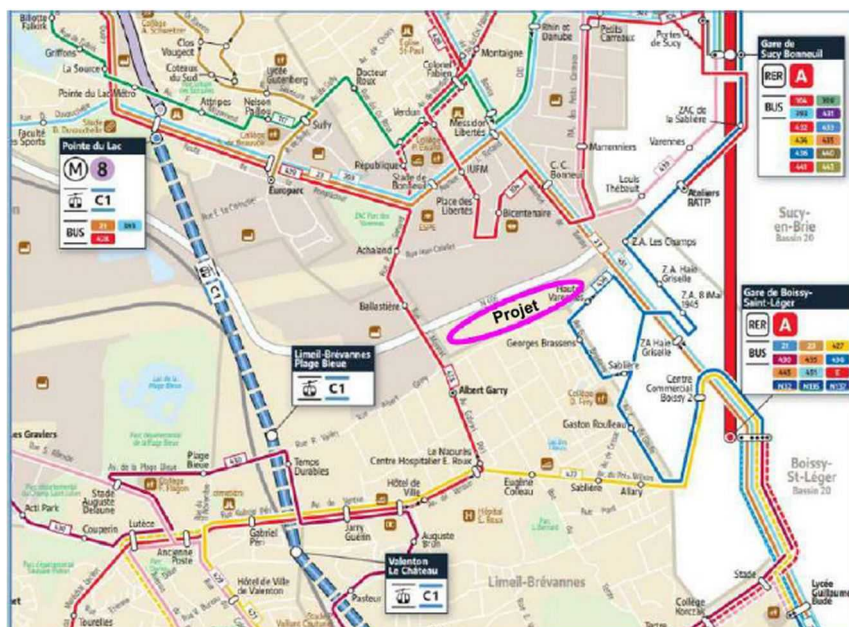
Figure 2: Vue du terrain dans un axe est-ouest situé à Bonneuil-sur-Marne sur lequel est programmé le projet de construction d'un parc d'activités (EI p.1).



Figure 3: Plan masse du projet de parc d'activité (EI p.9).

La commune de Bonneuil-sur-Marne fait partie de l'établissement public territorial (EPT) Grand Paris Sud-Est Avenir⁴. D'après le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Grand Paris Sud Est Avenir, la zone UI, dans laquelle s'inscrit le projet, est réservée aux activités économiques (artisanales, commerciales, de stockage et d'entrepôt, de bureaux et d'ateliers, de services, notamment de type hôtelleries, restauration...).

Ce parc d'activités sera accessible depuis l'avenue Rodolphe Hottinguer directement connectée à la route nationale N406 située au nord du site. Une route bitumée traverse le site d'est en ouest. La gare la plus proche est celle du RER A de Boissy-Saint-Léger dont l'arrêt est situé à 1,32 km du site du projet. Quatre lignes de bus assurent les connexions vers le RER A et la ligne 8 du métro (station Créteil – Pointe du lac).



Carte de l'offre de transports en commun à proximité du site du projet (El p.14).

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

Le dossier ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- les déplacements et pollutions associées ;
- les effets de la pollution des sols ;
- le phénomène d'îlots de chaleur urbains (ICU).

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact est, sur la forme, de bonne qualité, enrichie d'illustrations, plans et tableaux de synthèse qui permettent d'appréhender de façon claire le projet, ses enjeux, ses incidences. Les principales études citées dans l'étude d'impact sont jointes en annexe.

⁴ L'Etablissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir regroupe 16 communes représentant 321 066 habitants (INSEE 2019).

Certaines thématiques environnementales sont insuffisamment traitées, bien que constituant des enjeux forts du projet (îlots de chaleur urbain).

Par ailleurs, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) sont très peu développées, alors qu'elles sont nécessaires pour réduire les incidences négatives du projet sur l'environnement et protéger les riverains des futures nuisances, notamment des pollutions atmosphériques et sonores induites par l'augmentation de la circulation.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents de planification et d'urbanisme en vigueur (EI p.299 et suivantes) apparaît cohérente.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Le dossier expose les qualités du site (EI p.278) : foncier de très grande taille en région Île-de-France (environ 11 ha), constructibilité pour une activité industrielle autorisée par le PLU, potentiel pour accueillir des projets économiques de grande taille qui ne trouveraient pas ailleurs de terrain disponible, accessibilité immédiate au réseau autoroutier, RN19, RN406, puis A86. Il précise qu'« aucune variante géographique n'a été étudiée » en apportant pour justification que « le terrain était destiné à être aménagé depuis la création de la Zac Bonneuil Sud ». Le dossier ne présente pas d'analyse de solutions de substitution raisonnables au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine, ni même de variantes d'implantation sur le site. Il ne permet donc pas de répondre aux exigences du code de l'environnement alors qu'une telle analyse est indispensable pour bien mesurer les effets du projet sur l'environnement et la santé humaine et être ainsi en mesure de justifier la pertinence du choix retenu.

(1) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine et d'étayer le choix retenu par l'analyse des variantes d'implantation sur le site.

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

3.1. Les déplacements et les pollutions associées

A proximité immédiate du projet, le réseau routier est structuré par la RN406 au nord qui permet de relier l'A86 à la RN19 ; la RD19 et la RN19 à l'est ; la RD229 (avenue du Président Wilson) au sud ; la RD101 (avenue Jean Rostand) à l'ouest. Le site est accessible via l'avenue Rodolphe Hottinguer. L'analyse du trafic autour du site a été conduite par un bureau d'étude spécialisé.

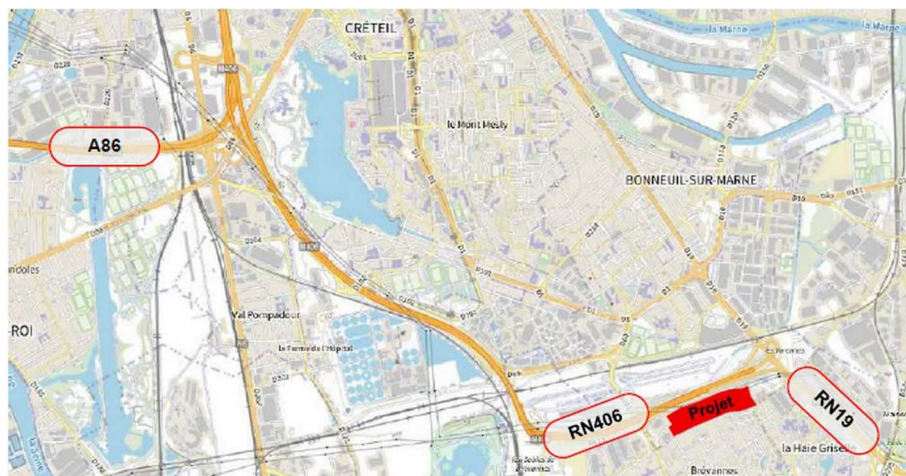


Figure 4: Principales infrastructures routières aux alentours du site du projet (EI p.55).

La zone d'étude est satisfaisante et les comptages automatiques et directionnels datent de 2022, mais la date des comptages de 2025 n'est pas précisée. Ils ont permis d'établir un diagnostic, aussi bien sur le volume de la circulation que sur les conditions de fonctionnement des carrefours alentours.

L'étude sur le trafic et les déplacements envisage trois scénarios de développement du projet, cependant l'évaluation du trafic qui est présentée dans l'étude d'impact a été établie sur la base d'un seul scénario d'activités (scénario n°1). Le scénario retenu se rapporte au projet dans sa version finalisée qui comprend 521 places de stationnement et accueille 477 employés. La modélisation des flux permet ainsi d'estimer que le trafic généré sera de 197 UVP/h à l'heure de pointe du matin (HPM) et de 185 UVP/h à l'heure de pointe du soir (HPS). En termes de trafic journalier, le nombre de véhicules est estimé à 1 066 véhicules légers (VL/VUL) et à 80 poids lourds (PL) qui participent à hauteur de 7 % du volume de la circulation totale (EI p.192).

Les heures de pointe retenues (HPM : 7h30 à 8h30 et HPS : 17h15 à 18h15) ne sont pas justifiées par les comptages. L'étude ne présente ni les cartes de saturation aux heures de pointe ni les longueurs de files d'attente. L'indépendance des carrefours n'est pas démontrée et l'impact du projet sur la section courante de la RN406 n'est pas étudié.

En conclusion, malgré l'augmentation du trafic générée par la mise en œuvre du projet, l'étude conclut à des impacts limités sur la circulation, considérant que la majorité des flux aux heures de pointes sont à contresens des zones de congestion observées dans le secteur et que le trafic généré est réparti dans le temps, sans concentration excessive susceptible d'engendrer une saturation du réseau.

(2) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude des effets du projet sur le trafic routier en modélisant les longueurs des files d'attente à l'approche des carrefours et en étudiant les impacts sur la section courante de la RN406 en amont du carrefour avec la RD101.

Les déplacements des 477 salariés du site devraient être abordés de façon plus approfondie dans le dossier sachant que la part modale des véhicules est estimée à 65 % (EI p.192) et que l'augmentation du trafic est en grande partie due à leur trajets domicile-travail. L'étude d'impact n'aborde les mobilités alternatives à la voiture que de manière très générale. Il conviendrait de présenter les possibilités d'accès au site en évitant l'usage des voitures (transports en commun, vélo, marche à pied...).

(3) L'Autorité environnementale recommande de proposer des mesures pour permettre aux salariés d'accéder au site avec des modes de transport alternatifs aux véhicules individuels.

- **Pollution sonore**

Les voies routières à trafic élevé (N406 et Avenue Hottinger) et une zone commerciale et industrielle sont désignées comme les sources principales du bruit à proximité du projet. Le dossier ne mentionne pas les voies ferrées de la SNCF situées au nord du projet alors que les cartes de niveaux sonores émises par Bruitparif montrent que le bruit ferroviaire impacte fortement le secteur du projet (55 à 65 dB(A) en journée).

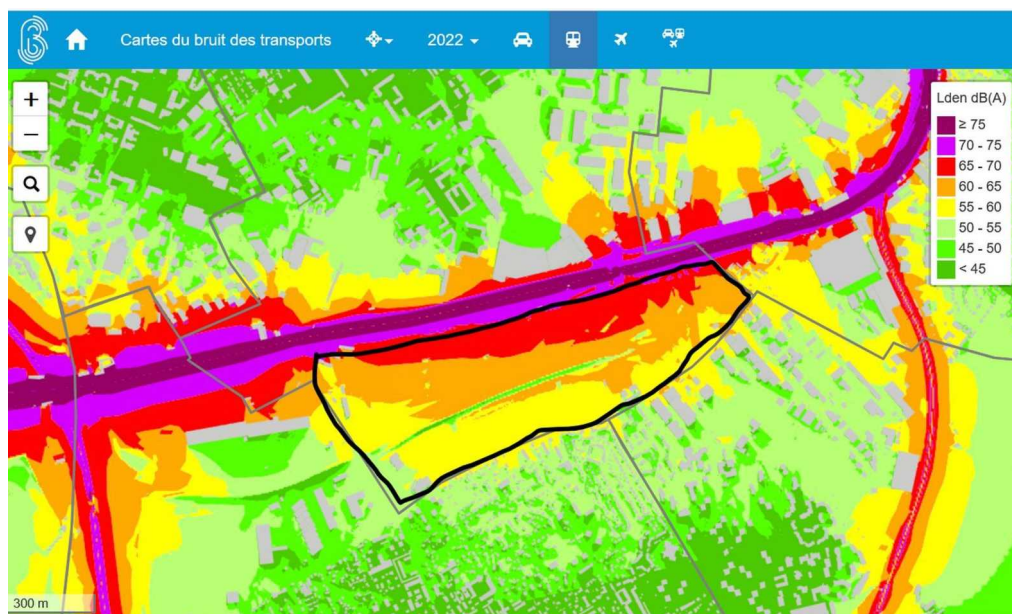


Figure 5: Carte des niveaux sonores du bruit ferroviaire dans le secteur du projet (source : Bruitparif).

L'état initial s'appuie sur une étude acoustique réalisée sur une période de 24 heures en juin 2022, insuffisante pour être représentative des variations hebdomadaires et des conditions réelles d'exposition. Les quatre points de mesures en limite nord et sud du projet ont enregistré des niveaux sonores en journée de 49 à 56,5 dB(A) et de 45 à 51,5 dB(A) en période nocturne, tendant à montrer une persistance du bruit la nuit.

Une étude d'impact acoustique dans l'environnement a été réalisée en considérant que les activités exercées seront principalement de nature logistique, et que les nuisances sonores auront pour unique origine les moteurs des véhicules. Cette étude conclut que « *les résultats ne montrent pas de dépassement en limite de propriété du futur projet, de jour comme de nuit* » (EI p.207). La référence du seuil en limite de propriété est annoncée à 70 dB(A) : la référence réglementaire associée à cette valeur devrait être précisée.

Les nuisances sonores liées au trafic supplémentaire de véhicules (1 046 VL et PL par jour) à l'extérieur du périmètre du projet, sur les voies d'accès au site, n'ont pas été prises en compte dans les modélisations. Avec une augmentation journalière du trafic de 520 véh/jour sur la RD101 et de 430 véh/jour sur l'avenue Georges Brassens, il est nécessaire d'en évaluer les incidences au niveau du quartier pavillonnaire des Varennes.

Les mesures proposées (EI p.284) visent à limiter les nuisances des poids lourds à l'intérieur de l'enceinte du site mais aucune mesure n'est envisagée pour limiter les nuisances sonores émises par le trafic quotidien du millier de véhicules supplémentaires qu'engendrera la mise en œuvre du projet.

(4) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les nuisances sonores produites par l'augmentation du trafic quotidien sur les voies d'accès au projet (RD101, avenue Georges Brassens, avenue Hottin-ger...) et de concevoir des mesures pour réduire les incidences du projet sur le quartier pavillonnaire des Varennes.

- **Pollution atmosphérique**

L'étude d'impact utilise les données d'Airparif provenant de la station de Champigny-sur-Marne, la plus proche. Les pics de dioxyde d'azote (NO₂) sont la principale cause de pollution atmosphérique sur le secteur dont l'origine est le trafic automobile.

L'étude conclut que « *le site n'aura pas d'impact sanitaire ni sur les populations avoisinantes ni sur l'environnement* » (EI p.236). Toutefois, l'analyse de l'état initial apparaît insuffisamment approfondie pour apprécier les enjeux au droit du projet et dans son environnement immédiat. L'absence de mesures réalisées in situ limite la robustesse de l'état initial et, par conséquent, l'évaluation des impacts potentiels. De plus, l'étude ne présente pas de données sur les concentrations de particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀).

Dans un secteur où la qualité de l'air est sensible à la circulation urbaine, et avec une augmentation de plus de 1 000 véhicules par jour générée par le projet, l'évaluation de l'impact de la pollution atmosphérique, notamment au niveau des axes longeant le quartier pavillonnaire des Varennes, apparaît nécessaire.

Le dossier ne propose pas de mesures d'évitement ou de réduction pour protéger les populations riveraines, alors que des dépassements des seuils sont d'ores et déjà constatés, notamment pour le dioxyde d'azote.

(5) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir la caractérisation de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques, d'évaluer l'impact induit par l'augmentation du trafic routier sur le quartier pavillonnaire des Varennes et de concevoir des mesures réduisant l'exposition des populations.

3.2. Pollution des sols

Une étude historique et documentaire conforme à la méthodologie nationale des sites et sols pollués date de 2021. La parcelle était occupée par des terrains agricoles jusqu'en 1956, puis en 1965, la zone a été utilisée comme carrière (probablement sablière) avant d'être remblayée en 1981. La qualité des remblais employés n'est pas précisée. En 1993, la zone est utilisée pour du stockage de terres. Elle est inexploitée depuis 2011 et peut être qualifiée aujourd'hui de friche végétalisée (Annexe 5 – Diagnostic des sols p.11).

D'après les bases de données Basol⁵ et Basias⁶, aucun site pollué ou potentiellement pollué ou aucun ancien site industriel ou activités de services n'est référencé sur le site. Plusieurs sources de pollution ont été identifiées par l'étude historique, représentées sur une carte (EI p.146) : remblais issus des réaménagements successifs, stockage de terres historiques, dépôt sauvage d'ordures, trois transformateurs électriques.

Un diagnostic de pollution des milieux comprenant des investigations sur les sols réalisé en 2022 et complété par des mesures des gaz du sol en 2023 caractérise et localise les polluants dans les sols. Les résultats mettent en évidence la présence diffuse de métaux lourds (cadmium, cuivre, nickel, plomb, zinc et mercure) dans l'ensemble des échantillons, avec plusieurs dépassements des seuils indicatifs⁷.

Des traces d'hydrocarbures totaux (HCT) et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) sont détectées sur l'ensemble des échantillons à des teneurs inférieures aux valeurs de comparaison retenues⁸. Une contamination en polychlorobiphényles (PCB) est caractérisée dans la plupart des échantillons avec des teneurs inférieures aux valeurs de comparaison retenues. Enfin, la présence ponctuelle de composés organiques halogénés volatils (COHV), tels que le trichloroéthylène (TCE) et le tétrachloroéthylène (PCE) est révélée aussi bien dans le sol que dans les gaz du sol (EI p.151).

La stratégie d'échantillonnage de référence (20 points de sondages implantés selon un maillage régulier et des investigations entre 1 et 3 mètres) a été adaptée en fonction de la nature des informations recherchées en prenant en compte l'état des sols au droit des sources potentielles de pollution et en cherchant à caractériser les terres à excaver. Les données sont cartographiées⁹ mais le quatrième point de sondage relatif aux gaz du sol qui n'est pas représenté sur le plan.

Au regard des concentrations de polluants volatils, notamment des gaz du sol (COHV et HAP) qui pourraient dégager au droit du site et de la présence diffuse de métaux, dont le mercure, le dossier relève un risque pour

5 Base de données sur les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

6 La base des anciens sites industriels et activités de services (Basias) fournit des informations sur les activités anciennes et successives du site et sur les produits et polluants employés.

7 Les valeurs analytiques en métaux lourds mesurées sont comparées à titre indicatif aux seuils de sélection CIRE-IDF : seuils au-delà desquels les substances doivent être sélectionnées pour un calcul de risque.

8 En l'absence de valeur française réglementaire sur les sols excavés ou à excaver, les résultats analytiques ont été comparés, à titre indicatif, aux critères d'acceptation en installation de stockage de déchets inertes (ISDI) de l'arrêté du 12 décembre 2014.

9 Cartographie de la qualité des sols suite aux investigations réalisées en juillet 2022 (EI p.149)

les futurs usagers qui se caractériserait au niveau des espaces extérieurs non recouvertes (EI p.151), par inhalation de poussières et de composés volatils issus du sol ou des eaux souterraines.

L'étude d'impact signale qu'« *il est prévu de supprimer physiquement la voie de transfert potentiel entre les substances à impact potentiel (métaux) et les usagers du site par la mise en place d'un écran ou recouvrement* ». Les modalités de recouvrement envisagées diffèrent selon les espaces concernés et consistent en la pose d'un géotextile anti-contaminant puis le recouvrement minéral des espaces extérieurs de passage ou la mise en place d'au moins 0,3 mètre de terre végétale saine au niveau des espaces verts (EI p.188).

L'étude des sols annexée propose une mesure de qualité de l'air qui n'est pas reprise dans l'étude d'impact sous la forme d'une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) prédictive afin de statuer sur les risques d'inhalation de composés volatils dans l'air intérieur des bâtiments.

(6) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une évaluation quantitative des risques sanitaires prédictive afin d'évaluer les risques d'inhalation de composés volatils dans l'air intérieur des bâtiments.

3.3. Adaptation au changement climatique (îlots de chaleur urbain) et énergies renouvelables

La parcelle du projet étant actuellement une friche végétalisée, la parcelle est qualifiée de « zone rafraîchissante » par l'outil cartoviz¹⁰ de l'institut Paris région (IPR).

L'étude d'impact ne traite pas du phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU) et n'identifie pas la zone du projet comme étant concernée par cet enjeu. Or, le site jouxte la zone pavillonnaire sur laquelle le phénomène d'îlot de chaleur est caractérisé avec des niveaux moyen à fort, d'après les cartes de l'IPR.

La réalisation d'un aménagement urbain peut contribuer à la création d'ICU, en raison notamment de l'imperméabilisation des sols. Le projet a une emprise au sol de 11 999 m² (cinq constructions) , sans comptabiliser les surfaces de parking. L'artificialisation représente a minima 35 % de l'unité foncière.

Une évaluation du phénomène d'îlot de chaleur urbain apparaît nécessaire, intégrant une comparaison des températures estivales diurnes et nocturnes avant et après projet, une analyse des solutions bioclimatique au sein du projet permettant d'évaluer l'effet des ombrages en période estivale quand l'effet ICU est le plus fort.

Une telle évaluation est d'autant plus nécessaire que la trajectoire nationale d'adaptation au changement climatique (TRACC)¹¹ anticipe un réchauffement d'au moins quatre degrés en moyenne à horizon 2100 avec des étés plus chauds qu'aujourd'hui.

Concernant les enjeux énergétiques et conformément à la loi climat et résilience adoptée en 2021, les toitures des bâtiments d'activité de l'opération comporteront des panneaux photovoltaïques sur au moins 30% de leur superficie (EI p.273).

(7) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer le phénomène d'îlot de chaleur urbain induit par le projet et si nécessaire de concevoir des mesures permettant de l'éviter ou de l'atténuer.

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

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

¹⁰ <https://cartoviz2.institutparisregion.fr>

¹¹ les travaux scientifiques récents qui estiment que le réchauffement à horizon 2080-2100 sera de l'ordre de + 4°C en moyenne annuelle selon le scénario dit « tendanciel », intégré à la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC). Selon ce scénario, la température annuelle moyenne d'ici à la fin du siècle sera plus élevée, ainsi que des épisodes caniculaires plus intenses et durables avec des anomalies de température estivale de +5°C à + 10°C.

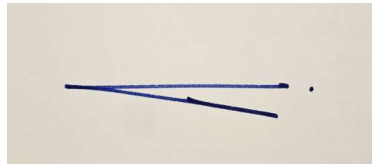
Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

L'Autorité environnementale [rappelle que, conformément au IV de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Fait à Paris le 10/04/2026

Le membre délégataire :

A photograph of a handwritten signature in blue ink on a light-colored background. The signature is stylized and appears to read 'Jacques REGAD'.

Jacques REGAD

ANNEXE

5. Liste des recommandations

- (1) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine et d'étayer le choix retenu par l'analyse des variantes d'implantation sur le site.....9
- (2) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude des effets du projet sur le trafic routier en modélisant les longueurs des files d'attente à l'approche des carrefours et en étudiant les impacts sur la section courante de la RN406 en amont du carrefour avec la RD101..... 10
- (3) L'Autorité environnementale recommande de proposer des mesures pour permettre aux salariés d'accéder au site avec des modes de transport alternatifs aux véhicules individuels..... 10
- (4) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les nuisances sonores produites par l'augmentation du trafic quotidien sur les voies d'accès au projet (RD101, avenue Georges Brassens, avenue Hottinger...) et de concevoir des mesures pour réduire les incidences du projet sur le quartier pavillonnaire des Varennes.....11
- (5) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir la caractérisation de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques, d'évaluer l'impact induit par l'augmentation du trafic routier sur le quartier pavillonnaire des Varennes et de concevoir des mesures réduisant l'exposition des populations.....12
- (6) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une évaluation quantitative des risques sanitaires prédictive afin d'évaluer les risques d'inhalation de composés volatils dans l'air intérieur des bâtiments..... 13
- (7) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer le phénomène d'îlot de chaleur urbain induit par le projet et si nécessaire de concevoir des mesures permettant de l'éviter ou de l'atténuer..... 13

Services à placer en CC en + du mail de l'instructeur DEE/DRIEAT

75

chantal.gervais@paris.gouv.fr (chef du bureau des actions de l'État), sadct.udea75.driea-if@developpement-durable.gouv.fr, AE-urba - DRIEAT-IF/SCDD ae-urba.scdd.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

77

pref-coordination-service-etat@seine-et-marne.pref.gouv.fr <pref-coordination-service-etat@seine-et-marne.pref.gouv.fr>, pref-utilitepublique@seine-et-marne.pref.gouv.fr <pref-utilitepublique@seine-et-marne.pref.gouv.fr>, ddt-pspt-stac@seine-et-marne.gouv.fr, AE-urba - DRIEAT-IF/SCDD ae-urba.scdd.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

78

pref-drcl-urbanisme@yvelines.gouv.fr, AE-urba - DRIEAT-IF/SCDD ae-urba.scdd.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr, ddt-sut-up@yvelines.gouv.fr

91

pref-buppe@essonne.gouv.fr , ddt-se-bbt@essonne.gouv.fr, AE-urba - DRIEAT-IF/SCDD ae-urba.scdd.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

92

Pref-environnement@hauts-de-seine.gouv.fr, contrib.ee.udea92@developpement-durable.gouv.fr, AE-urba - DRIEAT-IF/SCDD ae-urba.scdd.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

93

WENNER Marc - 93 SEINE-SAINT-DENIS/PREFECTURE/DDLAE <marc.wenner@seine-saint-denis.gouv.fr>, spat.ud93.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr, AE-urba - DRIEAT-IF/SCDD ae-urba.scdd.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

94

christophe.legoux@val-de-marne.gouv.fr <christophe.legoux@val-de-marne.gouv.fr>, spat.ud94.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr, AE-urba - DRIEAT-IF/SCDD ae-urba.scdd.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

95

ddt-suad@val-doise.gouv.fr, AE-urba - DRIEAT-IF/SCDD ae-urba.scdd.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr, c-eval-env@val-doise.gouv.fr

Instructeurs pôle DRIEAT

[Anne-Laure VERNEIL](mailto:Anne-Laure.VERNEIL@developpement-durable.gouv.fr) <anne-laure.verneil@developpement-durable.gouv.fr>.

[Tristan AVRY](mailto:Tristan.AVRY@developpement-durable.gouv.fr) <tristan.avry@developpement-durable.gouv.fr>.

[Benjamin HOBBS](mailto:Benjamin.HOBBS@developpement-durable.gouv.fr) <benjamin.hobbs@developpement-durable.gouv.fr>.

[Caroline LEPLAT](mailto:Caroline.LEPLAT@developpement-durable.gouv.fr) <caroline.leplat@developpement-durable.gouv.fr>.

[Pierre BERETTI](mailto:Pierre.BERETTI@developpement-durable.gouv.fr) <pierre.beretti@developpement-durable.gouv.fr>.

[Anne BAUDRY](mailto:Anne.BAUDRY@developpement-durable.gouv.fr) <anne.baudry@developpement-durable.gouv.fr>.

[BIDOU Renaud - DRIEE IF/SDDTE/PEEAT renaud.bidou@developpement-durable.gouv.fr](mailto:renaud.bidou@developpement-durable.gouv.fr)

[Sylvie DE ALMEIDA <sylvie.de-almeida@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:sylvie.de-almeida@developpement-durable.gouv.fr),

[Raphael FAUCHES <raphael.fauches@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:raphael.fauches@developpement-durable.gouv.fr),

[Guillaume FEAUX <guillaume.feaux@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:guillaume.feaux@developpement-durable.gouv.fr)

[LE-COADCIC Chrystelle <chrystelle.le-coadic@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:chrystelle.le-coadic@developpement-durable.gouv.fr),

[Lilia PERRAULT <lilia.perrault@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:lilia.perrault@developpement-durable.gouv.fr)

[Wolfgang BORST <wolfgang.borst@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:wolfgang.borst@developpement-durable.gouv.fr),

[Seif-Maximilien SAIM <seif-maximilien.saim@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:seif-maximilien.saim@developpement-durable.gouv.fr)

[SCHALLER Mailys <mailys.schaller@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:mailys.schaller@developpement-durable.gouv.fr)

[Olga SCHANEN <olga.schanen@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:olga.schanen@developpement-durable.gouv.fr),

[Sarah DUBREUIL <sarah.dubreuil@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:sarah.dubreuil@developpement-durable.gouv.fr),

stephie.almeida-neves-de-jesus@developpement-durable.gouv.fr