



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Lille, le 26 MAI 2015

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale, relatif au projet Saint-Sauveur sur la commune de Lille
Réf : 2015-0150

Le projet Saint-Sauveur sur la commune de Lille est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 33° (opération dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares sur le territoire d'une commune dotée d'un PLU n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.
En application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la version de mars 2015 de l'étude d'impact.

1. Présentation du projet

Le projet Saint-Sauveur se situe au Sud-Est de la ville de Lille, sur la friche de 23 hectares de l'ancienne gare de fret Saint-Sauveur.

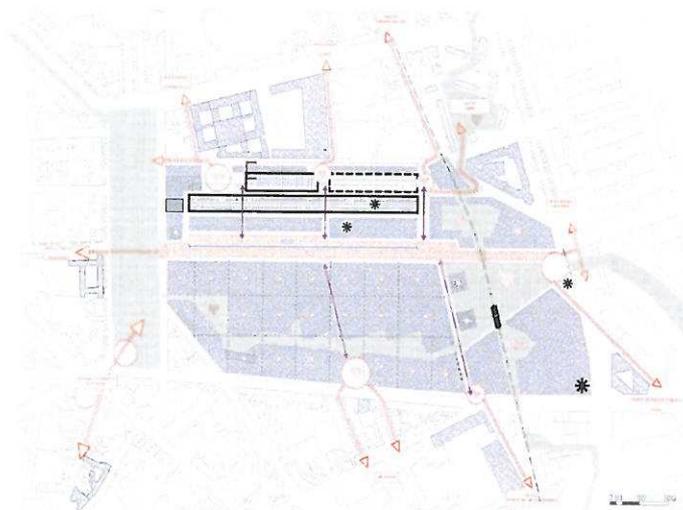
Le projet prévoit, à ce stade, la création d'environ 200 000 mètres carrés dédiés à l'habitat, 55 000 mètres carrés de bureaux, 25 000 mètres carrés d'activités et de commerces, et 20 000 mètres carrés d'équipements soit un total de 300 000 mètres carrés de surface de plancher.

Il se compose de trois secteurs présentant des programmations et des densités particulières :

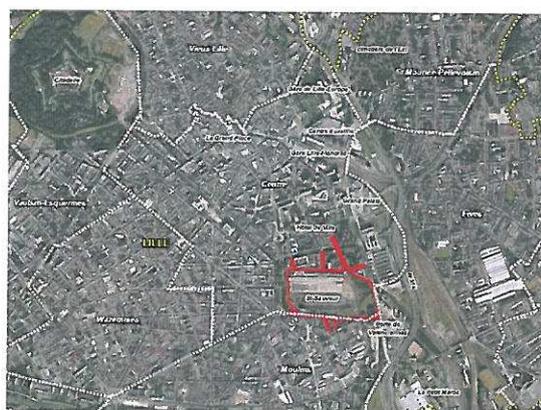
- le secteur des « Halles » au Nord de l'axe est-ouest dénommé « le Cours » qui présente un programme mixte (bureaux, habitat, commerces et activités),
- le secteur des « Îlots », espace résidentiel dense,
- le secteur de « la Vallée » doté d'un jardin en prolongation du « Cours » et caractérisé par une programmation tertiaire conséquente et de deux îlots de logements en terrasse.

Les objectifs du projet sont de :

- créer un nouvel espace de destination d'envergure métropolitaine via la constitution d'une polarité culturelle, commerciale et résidentielle ;
- créer un quartier créatif et de la connaissance ;
- activer les franges du site de Saint-Sauveur en donnant une nouvelle articulation urbaine.



Plan du programme
Source : Étude d'impact de mars 2015



Plan de situation
Source : Étude d'impact de mars 2015

2. Qualité de l'étude d'impact

Le dossier d'étude d'impact répond globalement aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Le résumé non technique, représentatif de l'étude d'impact, reprend bien les différents thèmes environnementaux concernés par le projet. Toutefois il aurait dû présenter un récapitulatif de l'état initial de l'environnement.

En page 237 et suivantes, une analyse des trois variantes non retenues ainsi qu'un tableau de synthèse permettant d'examiner les effets environnementaux de chacune d'elles est présentée. La variante retenue (esquisse D) aurait pu apparaître dans ce tableau de synthèse afin d'illustrer davantage les raisons du choix du projet retenu.

L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux associés au projet concernent les déplacements, le patrimoine naturel, la santé, le cadre de vie et la gestion des pollutions. Ces aspects sont globalement bien traités, même si des compléments auraient dû être apportés notamment concernant la santé et le cadre de vie. L'étude d'impact sur la santé jointe au dossier est en effet

incomplète et ne permet pas de déterminer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation essentielles à la bonne réalisation du projet.

En particulier, l'attention du pétitionnaire est attirée sur les mesures de mise en œuvre et de gestion (plan de gestion environnemental) qui seront nécessaires dans les étapes ultérieures à la création de la ZAC pour garantir la bonne prise en compte de l'environnement.

L'analyse des effets cumulés du projet avec les projets connus conséquents dans le secteur est globalement bien traitée mais aurait dû être plus poussée sur l'interaction de la zone Saint-Sauveur sur les quartiers sud et inversement.

2.1. Déplacements et accessibilité

L'état des lieux est dressé de manière très complète concernant l'accessibilité du site, quel que soit le mode de déplacement étudié.

En ce qui concerne la desserte du quartier Saint-Sauveur, le boulevard Louis XIV et la rue de Cambrai prennent un rôle essentiel. Il n'est par ailleurs pas prévu de créer d'axe nord-sud ou est-ouest traversant le site de part en part, afin d'éviter le transit routier dans le quartier.

En ce qui concerne les effets du projet, les hypothèses de déplacements des habitants et employés du site sont concordantes avec celle du Plan de Déplacement Urbain, à savoir une diminution de la part modale voiture, une augmentation des parts modales actives et transports en commun. Il est intéressant de noter que le parti pris à terme est de ne pas créer de nouveaux volumes de trafics auto-solistes par rapport à la situation actuelle.

Pour ce faire, les actions en faveur des modes doux sont importantes : en effet, le plan masse et les formes urbaines projetés semblent favoriser les cheminements piétons via une trame urbaine poreuse. Au sein du secteur résidentiel, la multitude et la diversité des itinéraires secondaires incitent aux circulations douces (Figure 81 p. 166).

Les aménagements projetés (zone 30, création de pistes cyclables, stations V'Lille supplémentaires, mobilier urbain permettant le stationnement des vélos...) sont de nature à favoriser l'usage du vélo, qui pourrait par ailleurs se faire, de manière sécurisée, dans la trame urbaine visée supra.

Il aurait été également opportun de réaliser une simulation des trafics projetés avec des hypothèses pessimistes (augmentation du nombre de véhicules particuliers à l'échelle du site et de l'ensemble des projets urbains) pour en étudier les effets sur les axes routiers et autoroutiers situés à proximité. Cette simulation aurait permis de disposer d'un argumentaire plus robuste en faveur des actions évoquées pour les mobilités alternatives au véhicule particulier.

Par ailleurs et comme évoqué dans le § « Air et émission de gaz à effet de serre », l'étude d'impact du projet sur la qualité de l'air est biaisée et il aurait été plus pertinent d'imaginer que le projet engendre de fortes variations horaires de trafic.

Transports en commun :

Le site Saint-Sauveur est globalement bien desservi par les transports en commun. Il convient de citer la présence à proximité de lignes fortes du réseau de bus (deux lignes lianes, une ligne citadine, deux lignes de bus). Le site est également traversé par la ligne 2 du métro et est desservi par deux stations situées à moins de 10 minutes à pied de Saint-Sauveur (Lille-Grand Palais et Porte de Valenciennes).

Le dossier conclut qu'au regard des DIVAT (disques de valorisations des axes de transports) du Plan de Déplacement Urbain de la Métropole Européenne de Lille, il n'est pas nécessaire de repenser le réseau de transports en commun desservant Saint-Sauveur et que la création d'une nouvelle station de métro n'apparaît pas indispensable.

Offre de stationnement :

Le dossier précise que les objectifs en matière de stationnement ne sont pas encore définis. Toutefois l'offre de stationnement actuelle aux alentours est déjà sur-dimensionnée au regard des besoins du site.

Le dossier précise que le quartier Saint-Sauveur devra trouver son équilibre sur les quantités de stationnements à la fois en matière d'offres privées/ publiques /privées accessibles au public, et en matière de nombre de places de stationnements.

Face à l'incertitude quant aux besoins et évolutions futures concernant les stationnements, des analyses régulières des capacités de stationnements devront être réalisées au fur et à mesure de l'évolution du projet de manière à adapter l'offre à la demande.

Cette analyse devra s'inscrire non seulement dans le cadre du PDU de la métropole européenne de Lille mais aussi dans le cadre de l'article 12 de la loi du 20 décembre 2014 instaurant des capacités de stationnements limités autour des gares et arrêts de transports en commun structurants.

De plus, ce stationnement pourrait avantageusement faciliter les véhicules dits "propres".

Utilisation du potentiel de développement ferré :

Le projet étudie la faisabilité d'un espace logistique urbain qui s'inscrirait en complémentarité du futur centre multimodal de distribution urbaine (CDU) du Port de Lille. L'Autorité environnementale recommande de poursuivre les études de faisabilité afin de conforter ces premières intentions et de ne pas obérer les potentialités du site.

De même, des réflexions sur la logistique urbaine ont été menées, notamment sur la faisabilité technique d'implantation d'un site de logistique urbaine embranché ferroviaire à l'entrée du site. De fait la tranchée ferroviaire fait l'objet d'une approche conservatoire qui rendra à terme possible son affectation à ce type d'usage ou à la desserte pour les voyageurs. L'Autorité environnementale encourage vivement la poursuite de telles réflexions.

2.2. Patrimoine naturel

En ce qui concerne la flore, les principaux enjeux concernent la présence de 13 espèces d'intérêt patrimonial sur l'aire d'étude, dont trois sont protégées au niveau régional : la Linéaire couchée (sur plusieurs stations au sud du site au niveau des anciennes voies ferrées, sur environ 668 mètres carrés) et l'Ophrys Abeille (14 pieds en limite sud du site), la Gesse des bois (répertoriée en 2012 mais pas en 2014).

Les habitats constitués de végétation pionnière et de végétation vivace graminéenne ainsi que les haies constituées d'arbres et d'arbustes procurent un intérêt écologique notable au site. L'étude indique que le site abrite également quatre espèces exotiques envahissantes dont l'extension demande à être contenue. En ce qui concerne la faune, le cortège avifaunistique de l'aire d'étude en période de nidification comprends 29 espèces dont 21 sont protégées au niveau national. Cette diversité modeste est liée au caractère urbain du site, mais mérite d'être prise en compte dans le projet d'aménagement. Le Faucon pèlerin, espèce la plus remarquable, s'accommode bien de l'espace urbain et n'est pas l'espèce la plus sensible au projet d'aménagement. La présence de la Fauvette grisette est plus inhabituelle en milieu intra-urbain et son maintien au sein des espaces verts du projet est peu probable. La présence de chiroptères anthropophiles a également été observée, il s'agit de la Pipistrelle commune et de la Sérotine commune.

Le dossier indique que l'ensemble des habitats et de la flore présents sur le site seront détruits. Aucune démarche ni aucune mesure d'évitement n'est proposée, ce qui est dommageable. Le phasage des travaux ou encore la définition d'un plan de respect de l'environnement ou d'un Plan de qualité et de Sécurité environnement permettront de limiter ces impacts. L'Autorité Environnementale préconise que ce type de mesures soit mis en œuvre afin de favoriser le maintien des espèces précitées.

Afin de réduire les impacts, les défrichements seront réalisés entre septembre et octobre, les substrats accueillant les espèces végétales protégées seront déplacés afin de recréer l'habitat typique de ces deux espèces et de favoriser leur implantation au sein d'un espace où leur présence sera pérennisée. La surface prévue pour mettre en œuvre cette mesure est de 1400m² pour une surface

détruite de 680m². Afin de s'assurer de la bonne mise en œuvre, les opérations de réimplantation seront réalisées par le Conservatoire Botanique National de Bailleul.

Un ensemble de mesures est programmé afin de favoriser le développement de la biodiversité. Le maintien de l'avifaune nécessite de conserver un maximum d'éléments arborés et buissonneux spontanés (ronces, sureau, saule...). Les débroussaillages doivent être réalisés en dehors de la période de reproduction et compensés par des plantations équivalentes par leur structure et leur composition floristique. L'Autorité environnementale recommande d'affiner ce point, car les modalités d'aménagement des espaces verts ne vont pas nécessairement en ce sens.

Le dossier évoque la réalisation de toitures et façades végétalisées, de nichoirs et gîtes à Chiroptères. Les toitures et façades végétalisées relèvent davantage d'une approche paysagère et ne bénéficieront à l'avifaune que dans le cas où elles constitueront des habitats favorables aux espèces déjà présentes. La pose de nichoirs est utile pour des espèces cavicoles et anthropophiles. La création de gîtes à Chiroptères est potentiellement intéressante et innovante s'il s'agit d'aménagements conçus avec des experts au sein de l'architecture d'un ou des bâtiments (cave, comble, cloison ...), les nichoirs à Chauves-Souris étant peu pertinents. La création de cavités utilisables par les Martinets noirs au sein de l'architecture est aussi à recommander. L'Autorité environnementale considère que l'approche sur ces mesures reste encore trop théorique et imprécise pour atteindre une réelle efficacité. Un travail d'approfondissement au regard de l'écologie des espèces est nécessaire pour rendre ces mesures opérationnelles. Exemple pourra être pris sur le guide établi par la LPO et le CAUE de l'Isère intitulé biodiversité et bâti et disponible à partir du lien suivant : <http://www.biodiversiteetbati.fr/>.

Afin d'évaluer les résultats, un suivi faune-flore sera réalisé tous les cinq ans pendant une durée de vingt ans. Concernant les espèces exotiques envahissantes, des opérations de destruction seront organisées pour les contenir. Il faut cependant veiller à ne pas impacter l'avifaune en période de nidification lors de ces opérations.

L'Autorité environnementale rappelle que le déplacement d'espèces végétales protégées, ainsi que la destruction et l'altération des habitats de l'avifaune protégée (si elles sont significatives), nécessitent l'obtention d'une demande de dérogation à la protection des espèces. Un dossier de demande de dérogation, propre à cette procédure, reste à établir.

Trame Verte et Bleue urbaine :

Les enjeux écologiques sur l'aire d'étude sont moyens à majeurs pour les espèces cibles de la sous-trame des milieux rocheux du Schéma Régional de Cohérence Écologique- Trame verte et Bleue (SRCE-TVB), en raison notamment de la présence de l'Oedipode turquoise. En effet l'aire d'étude est identifiée comme le seul habitat favorable où sa présence est effective sur l'agglomération.

L'aire d'étude est considérée comme une zone nodale des milieux ouverts et rocheux, à l'instar du réseau ferroviaire. En outre, elle s'apparente à un îlot de biodiversité au sein d'un contexte urbain dense. Le dossier précise que la connectivité avec les friches ferroviaires à l'Est permet au site d'accueillir une faune et une flore d'intérêt. Le maintien de cette connectivité a donc une importance forte.

Paysage :

Le site Saint-Sauveur est concerné par les périmètres de protection de sept monuments historiques. La consultation du Service Territorial de l'Architecture sera de fait requise au stade de l'instruction des permis de construire.

Cette covisibilité avec des monuments historiques cumulée à la localisation du site au centre de la métropole milite pour une qualité paysagère et architecturale exemplaire, dont les principes sont annoncés et qu'il convient d'approfondir.

2.3. Eau

Les contextes géologiques et hydrogéologique sont présentés. Le projet est notamment concerné par la nappe de la craie de la vallée de la Deûle et par la nappe du Calcaire carbonifère de Roubaix Tourcoing qui alimente l'agglomération en eau potable. La nappe de la craie est libre et localisée à moins de 10 mètres de profondeur. Elle est donc fortement à très fortement vulnérable aux pollutions.

L'état quantitatif et qualitatif de ces masses d'eau ainsi que les objectifs d'atteinte du bon état sont indiqués dans le dossier. La préservation du bon état qualitatif de la nappe du calcaire carbonifère constitue notamment un enjeu fort.

Afin de respecter ces objectifs, les eaux pluviales seront collectées puis transférées vers des ouvrages de décantation ou de filtration avant d'être infiltrées.

La phase travaux est susceptible d'impacter les sols et les sous-sols. Afin de limiter ce risque, les entreprises doivent présenter un certain nombre de règles dans un Plan de Respect de l'Environnement ou un Plan Qualité-Sécurité-Environnement, notamment concernant la gestion des eaux souterraines lors des affouillements. Compte tenu du contexte et de la vulnérabilité de la nappe de la craie, il serait souhaitable de définir les règles au préalable et de les imposer en phase travaux.

Concernant les eaux usées, le dossier indique que la station d'épuration de Marquette-lez-Lille est en capacité de traiter la totalité des eaux générées. Il aurait été souhaitable de présenter une évaluation de la quantité d'eaux usées générées par le projet et de fournir la capacité de traitement possible de la station afin de démontrer cette affirmation.

La compatibilité du projet avec les orientations et les dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois-Picardie est affirmée. Il répond également aux enjeux du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Marque-Deûle, en cours d'élaboration.

Le dossier n'aborde pas l'alimentation en eau destinée à la consommation humaine. Il aurait été souhaitable d'avoir une évaluation de la capacité du réseau à pourvoir en eau potable le site avec des débits et quantités suffisantes.

2.4. Santé et cadre de vie

Le dossier d'étude d'impact intègre une évaluation d'impact sur la santé (EIS). Cette étude d'impact sur la santé, démarche volontaire de la collectivité, n'est pas encore aboutie et un approfondissement ultérieur est prévu par la collectivité.

Pollution des sols :

Les investigations de terrains menées pour caractériser les sols ont démontré la présence localisée d'anomalies en hydrocarbures, en carbone organique total et fluor, ainsi que des anomalies généralisées en métaux lourds. Il est prévu de réaliser une étude de caractérisation de sols en amont de la cession de chaque lot de la ZAC afin d'analyser la qualité des sols au regard de leur compatibilité avec les usages projetés et au regard des filières d'évacuation pour les terres excavées.

Pour les aménagements ne nécessitant pas de terrassement, des mesures de gestion des terres polluées seront prises pour les sols impactés aux métaux, HAP, et HCT, et dont la concentration relevée est susceptible d'engendrer des risques sanitaires.

L'Autorité environnementale rappelle qu'il est de la responsabilité du porteur de projet de s'assurer que l'état des sols soit compatible avec les aménagements prévus. Il devra, le cas échéant, instaurer toute servitude nécessaire pour assurer la compatibilité des terrains avec l'usage qu'il compte leur affecter, tout en gardant la mémoire de l'état des sols en cas de changement d'usage ultérieur.

L'Autorité environnementale rappelle également qu'il est de la responsabilité du porteur de projet de définir un plan des déblais et des terres excavées afin de garantir la compatibilité des sols avec les usages futurs (établissements accueillant des populations sensibles par exemple). Cette gestion se fait sur la base des principes développés dans la circulaire du 8 février 2007 relative aux installations classées. Ces documents et outils méthodologiques sont mis à disposition par le Ministère de l'Écologie à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Sites-et-sols-pollues-.html>

Air et émission de gaz à effet de serre :

Le site du projet est actuellement soumis à deux sources de pollution notables : les axes routiers adjacents immédiats mais également de proximité avec l'influence de la rocade Est et de la centrale thermique Mont-de-Terre de Resonor. Le fonds de pollution est décrit comme diffus et la concentration

moyenne annuelle en particules PM 10 dépasse le seuil de 20µg/m³ comme dans le reste de l'agglomération.

Le projet devrait générer un volume de déplacements motorisés de 8 578 véhicules par jours, qui ajoutés aux trafics actuels constituent la principale source de pollution atmosphérique pour ce projet.

En page 93 et suivantes, l'étude d'impact fait référence au Schéma Régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) et au Plan de Protection de l'Atmosphère Nord-Pas de Calais (PPA) sans toutefois illustrer la compatibilité du projet avec ces documents stratégiques. Le projet a fait l'objet d'une modélisation de dispersion atmosphérique comme demandé en cadrage préalable. L'absence de rue canyon facilite entre autres la dispersion des polluants.

Dans le domaine de la pollution de l'air, la vision volontariste du PDU doit être soutenue. Toutefois, les estimations de trafic global projeté et la pollution engendrée sont très approximatifs car moyennés et lissés sur les objectifs du PDU (qui ne correspondent pas à la réalité). Il aurait été plus pertinent d'imaginer que le projet engendrera de fortes variations horaires de trafic. En conséquence, l'étude d'impact du projet sur la qualité de l'air est biaisée.

Phénomène d'îlot de chaleur urbain :

Le projet d'aménagement est conçu pour tenir compte des effets du changement climatique en particulier le risque d'îlots de chaleur, ce dans une ville comme Lille, très minérale. Le projet prévoit de nombreuses mesures afin de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur et assurer ainsi un meilleur confort pour les futurs occupants (limitation de la circulation au sein du site, isolation des bâtiments et limitation du recours à la climatisation, choix de revêtement qui réfléchissent le rayonnement solaire, création d'îlots de fraîcheur via le développement d'espaces verts et de surfaces en eau, toitures et murs végétalisés).

L'Autorité environnementale préconise l'évitement des eaux stagnantes afin de ne pas induire de risques sur la santé des populations (liés, par exemple, à la prolifération des moustiques).

Bruit :

Au centre de la friche, l'ambiance sonore est calme. En revanche les niveaux sonores augmentent aux alentours de 69 dB, aux franges du site en raison des axes routiers structurants : la rue de Cambrai, le boulevard Painlevé et le boulevard Jean-Baptiste Lebas.

Une modélisation acoustique a été réalisée afin d'évaluer les effets du projet Saint Sauveur en matière de bruit. Elle conclut que l'ambiance sonore autour du site reste inchangée. Toutefois la réalisation du projet modifie l'environnement sonore au sein du site.

Selon la modélisation présentée dans le dossier, la création de voies nouvelles est susceptible de quadrupler le niveau sonore (6dB(A)) par rapport à l'état actuel et ce dans une zone déjà fortement impactée (rue de Cambrai, boulevard JB Lebas). A l'inverse les cœurs d'îlots auront un niveau sonore divisé par 4 (6dB(A) en moins) par rapport au niveau sonore actuel moyen de la zone.

Le projet est particulièrement précis sur les mesures envisagées. Il prévoit en effet des dispositions sur la conception interne des logements, sur l'orientation des bâtiments et sur l'adoption de mesures acoustiques.

Enfin, certains espaces publics seront traités pour diminuer leur exposition au bruit routier et du métro, en particulier « la Vallée » et le « Square Saint Sauveur ».

Globalement, compte tenu de l'environnement urbain du site, les mesures prises en phase de chantier en ce qui concerne la réduction des nuisances sur les riverains (air et bruit) auraient pu être développées.

3. Prise en compte effective de l'environnement

Logique de densification :

Le projet répond aux objectifs de reconquête de la ville sur elle-même. En effet, le projet s'inscrit dans une enclave urbaine actuellement en friche, sous valorisée eu égard à sa situation géographique et au

potentiel urbain qu'elle présente. Il prévoit également la création d'environ 2500 logements à terme afin de créer un centre-ville habité d'environ 5 000 habitants ; La densité du projet sera importante puisqu'en tenant compte d'un programme intégrant des équipements publics, des bureaux et des activités et commerces elle sera de 109 logements à l'hectare.

Le projet de ZAC Saint-Sauveur représente une assiette totale de 23 ha. Dans un contexte déjà fortement minéral comme celui de la Ville de Lille où les espaces verts tels le square Jean Baptiste Lebas sont déjà saturés, il aurait été souhaitable, dans un principe d'aménagement durable, de proposer un espace vert accessible plus important que « la Vallée ».

L'autorité environnementale attire l'attention du pétitionnaire sur ce fait et recommande qu'une réflexion soit engagée sur l'accessibilité des autres espaces verts du quartier, à savoir les toitures végétalisées ou encore les espaces de voirie pouvant servir de support à une végétalisation accrue.

Énergies renouvelables :

Le projet a fait l'objet d'une étude spécifique de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, telle que prévue à l'article L.128-4 du code de l'urbanisme. Plusieurs scénarios potentiels sont présentés afin de permettre la définition d'une stratégie à l'échelle globale du quartier, favorisant des solutions multi-sources et mutualisées. Ce potentiel semble correctement appréhendé.

Conclusion

L'étude d'impact du projet Saint-Sauveur répond globalement aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Les principaux enjeux associés au projet sont correctement appréhendés. La problématique de la pollution des sols devra toutefois faire l'objet d'une attention particulière en phase de réalisation du projet, étant entendu que la compatibilité des terrains avec les usages prévus devra être assurée.

Pour une meilleure prise en compte de l'environnement, l'Autorité environnementale recommande de :

- définir un plan de respect de l'environnement décrivant les mesures environnementales prises en phase travaux pour limiter l'impact du projet sur la nappe phréatique, sur la biodiversité présente sur site ;

- de mener une analyse complémentaire sur la pollution de l'air portant sur une modélisation de trafic engendrant de fortes variations horaires et d'approfondir les mesures envisagées pour la diminution des émissions de polluants dans l'air (particules et oxyde d'azote) ;

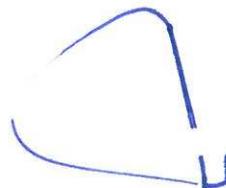
- de définir un plan de gestion des déblais afin de veiller à la compatibilité des usages futurs avec les qualités des sols et leurs éventuelles pollutions ;

- d'instaurer des mesures de suivi de la faune et de la flore remarquables en particulier liées aux mesures compensatoires pour la destruction d'habitats protégés ;

- d'instaurer des mesures de suivi du parc de stationnement afin de l'adapter en continu aux besoins des futurs occupants, tout en veillant au respect des orientations du plan de déplacement urbain, et de poursuivre les réflexions engagées dans le cadre du PDU sur un moindre stationnement automobile dans ce périmètre proche de différentes gares structurantes et sur le développement de l'usage des véhicules "propres" ;

- de poursuivre les réflexions engagées sur la faisabilité technique d'utilisation du potentiel de l'embranchement ferré à l'entrée du site ;

- d'approfondir le volet sanitaire des impacts du projet, y compris en phase travaux, et déverser les propositions issues de la réflexion au contenu de l'étude d'impact qui devra être intégrée au dossier de réalisation de la ZAC.



Jean- François CORDET