



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis délibéré en date du 16 juillet 2020  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet « Village de Marques » de construction des lots H-I et J  
de la ZAC des Monts du Val d'Oise, situé à Groslay (Val d'Oise)**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis concerne le projet « Village de Marques » de construction des lots H-I et J de la ZAC des Monts du Val-d'Oise, situé à Groslay (Val-d'Oise). Il est rendu à la demande de la communauté d'agglomération Plaine Vallée dans le cadre de la procédure de permis de construire. Il porte sur le projet et sur l'étude d'impact datée de novembre 2019.

Le projet s'implante sur un terrain agricole en friche de 5 hectares, viabilisé dans le cadre de la ZAC, après déplacement d'une fourrière, et démolition d'une station service et d'habitations. Il prévoit :

- pour ce qui concerne les îlots A et B sur les lots H et I de la ZAC, la réalisation du centre commercial « Village de Marques », composé de deux bâtiments, avec 913 places de stationnement en premier niveau de ces bâtiments, et présentant une surface de vente de 13 999 mètres carrés ;
- pour ce qui concerne l'îlot C sur le lot J de la ZAC, la réalisation d'un hôtel de 93 chambres et de bureaux, avec 170 places de stationnement.

Les bâtiments culmineront à R+3 + attique, et développeront 25 000 mètres carrés de surface de plancher, reposant sur un niveau de parkings. Les toitures seront en partie végétalisées et en partie occupées par des panneaux photovoltaïques.

Des espaces verts (ourlets végétaux au sol ou toitures végétalisées), et des voiries internes seront également aménagés.

Des opérations, en lien fonctionnel avec le projet mais n'étant pas traitées par l'étude d'impact comme faisant partie du projet, ont été réalisées à l'extérieur du site (aménagement d'un giratoire, de connexions piétonnes depuis l'espace public et de deux arrêts de bus).

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont la consommation d'espaces non encore artificialisés, les déplacements et les pollutions associées, le cadre de vie et le paysage, la pollution du sol en place et la gestion des déblais, les consommations énergétiques et les émissions associées.

Pour la MRAe, le projet aura des impacts notables en termes de trafic routier (90 % des 4 millions de visiteurs annuels attendus se rendront en voiture sur le site) et de pollutions associées. La démarche de réduction de l'impact de ces déplacements lui apparaît insuffisante.

Les principales recommandations de la MRAe sont de :

- décrire plus précisément le projet et son articulation avec la programmation et les travaux de la ZAC ;
- préciser les modalités de la dépollution du site ;
- consolider l'analyse des impacts paysagers du projet (photomontages) ;
- de justifier la préservation et la valorisation de la liaison verte identifiée par le SDRIF au sein de la ZAC et du projet ;

- préciser les impacts sonores cumulés du trafic routier sur les façades des logements existants à proximité du site, en cas de réalisation de l'avenue du Parisis, et présenter les mesures adoptées pour les réduire ;
- évaluer de manière plus précise les déplacements automobiles induits par le projet dans son aire de chalandise et leurs impacts sur le climat global, la qualité de l'air et le bruit, et renforcer significativement les mesures adoptées pour les réduire ;
- réaliser un bilan carbone du projet en tenant compte de l'ensemble des sources d'émissions de gaz à effet de serre qui lui sont directement ou indirectement liées ;
- étendre à l'ensemble de la zone de chalandise la recherche de friches commerciales susceptibles d'accueillir le projet et évaluer les incidences du projet sur les stratégies de reconquête du tissu commercial existant sur les communes voisines.

La MRAe a formulé d'autres recommandations dans l'avis détaillé ci-après.

*Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et sur celui de la MRAe d'Île-de-France*

## Préambule

*La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 16 juillet 2020 par conférence téléphonique. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet « Villages de Marques » de construction des lots H-I et J de la ZAC des Monts du Val d'Oise, situé à Groslay (Val d'Oise).*

*Étaient présents et ont délibéré : Jean-Jacques Lafitte et Philippe Schmit.*

*Était également présent : Noël Jouteur, chargé de mission.*

*Excusés : Catherine Mir, François Noisette, Judith Raoul-Duval.*

*Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la direction régionale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 2 juin 2020 et a pris en compte sa réponse en date du 30 juin 2020.*

*En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.*

**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.**

**Cet avis doit être joint au dossier de consultation du public.**

## Table des matières

<b>1 L'évaluation environnementale.....</b>	<b>5</b>
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
<b>2 Contexte et description du projet.....</b>	<b>6</b>
<b>3 Analyse des enjeux environnementaux.....</b>	<b>11</b>
3.1 Consommation d'espace Cadre de vie - Paysage.....	11
3.2 Biodiversité.....	12
3.3 Risques de mouvements de terrain.....	13
3.4 Gestion des eaux.....	13
3.5 Déplacements et pollutions associées.....	14
3.6 Pollution du sol et gestion des déblais.....	18
3.7 Canalisations de transport de matières dangereuses.....	19
3.8 Consommations énergétiques et émissions atmosphériques associées.....	20
<b>4 Justification du projet retenu, variantes, articulation avec les documents d'urbanisme.....</b>	<b>21</b>
<b>5 Information, consultation et participation du public.....</b>	<b>22</b>

# Avis détaillé

## 1 L'évaluation environnementale

### 1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée 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.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet « Village de Marques » de construction des lots H-I et J de la ZAC des Monts du Val-d'Oise, situé à Groslay (Val-d'Oise) entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement (rubrique 39<sup>o1</sup>). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de la région Île-de-France n°DRIEE-SDDTE-2017-100 du 26 juin 2017, en raison notamment de la probabilité d'incidences notables liées à la biodiversité, à la pollution des sols en place, à la gestion de l'eau, aux risques de mouvement de terrain et aux déplacements.

### 1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu à la demande de la communauté d'agglomération Plaine Vallée dans le cadre de deux procédures d'instruction de demandes de permis de construire (PC 095 288 198 0019 et PC 095 288 198 0020). Il porte sur l'étude d'impact datée de novembre 2019<sup>2</sup>.

Le projet devait faire l'objet d'un examen en commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) le 10 juin 2020, mais le pétitionnaire a retiré son dossier. Il n'a toutefois pas retiré sa demande de permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale<sup>3</sup>.

À la suite de la phase de consultation du public sur les demandes de permis de construire, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision de délivrer ou non les permis.

---

1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à la procédure de cas par cas : les 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 code de l'urbanisme comprise entre 10 000 et 40 000 m<sup>2</sup>.

Le formulaire de demande d'examen au cas par cas portait sur la création d'un centre commercial d'une surface de plancher de 24 849 m<sup>2</sup> soumis à permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale.

2 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

3 Article L. 425-4 du code de l'urbanisme : « Lorsque le projet est soumis à autorisation d'exploitation commerciale au sens de l'article L. 752-1 du code de commerce, le permis de construire tient lieu d'autorisation dès lors que la demande de permis a fait l'objet d'un avis favorable de la commission départementale d'aménagement commercial. »

## 2 Contexte et description du projet

Le projet, porté par la société BDM SAS, s'implante sur les lots H-I et J de la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Monts du Val-d'Oise (anciennement ZAC des Monts de Sarcelles) à Groslay. Cette commune de 8 722 habitants (en 2016) fait partie de la communauté d'agglomération Plaine Vallée (CAPV). Elle se situe à 14 km au nord du centre de Paris, dans le département du Val-d'Oise (95).

La ZAC des Monts du Val d'Oise s'étend sur environ 17,3 hectares au nord-est du territoire de la commune de Groslay. Elle est délimitée par les limites communales avec Saint-Brice-sous-Forêt (vergers) et Sarcelles (secteur résidentiel) au nord et à l'est, et par les RD 301 et 311 à l'ouest et au sud. La ZAC a été créée le 17 juin 2007 par délibération de la communauté d'agglomération de la Vallée de Montmorency (CAVAM4). L'aménagement de la ZAC a été concédé à la société d'économie mixte d'aménagement du Val-d'Oise (SEMAVO) en décembre 2008. Un premier arrêté de déclaration d'utilité publique a été pris le 5 novembre 2008 au profit de la CAVAM, puis transféré par arrêté préfectoral du 5 mars 2009 au bénéfice de l'établissement public foncier du Val-d'Oise (EPFVO).

Le projet de création d'un parc d'activité sur la ZAC des Monts de Sarcelles et le secteur des Champs Saint-Denis a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale (Ae) du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en date du 8 février 2012 dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) modificative portant également approbation des nouvelles dispositions du PLU de la commune de Groslay (DUP modificative prononcée par arrêté préfectoral n°11 349 du 17 avril 2013).

Le dossier initial de réalisation de la ZAC a été approuvé le 30 septembre 2015 par délibération de la CAVAM. Un dossier modificatif de réalisation de la ZAC (nécessité de réaliser un carrefour giratoire à l'emplacement du carrefour à feux existant à l'intersection des RD 301/311) a été approuvé le 14 décembre 2016. Cette modification permet également la réalisation du Village de Marques en portant à 85 000 m<sup>2</sup> la surface maximale de plancher de la ZAC <sup>4</sup>.

Ces différents éléments figurent dans l'étude d'impact. Toutefois, l'étude d'impact ne présente pas les dossiers de création et de réalisation de la ZAC et notamment les éléments de programmation sur le site du projet et à ses abords. L'articulation du projet avec la ZAC n'est pas présentée.

***La MRAe recommande de présenter l'articulation entre le projet et la programmation de la ZAC des Monts du Val-d'Oise.***

Selon les informations disponibles sur Internet, cette ZAC a pour objet la réalisation d'un parc de 85 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher comportant, outre le Village de Marques, des activités industrielles et techniques, et des bureaux.

---

4 Cf pièce jointe à la demande de permis de construire des lots A et B : « dossier de réalisation modificatif ».

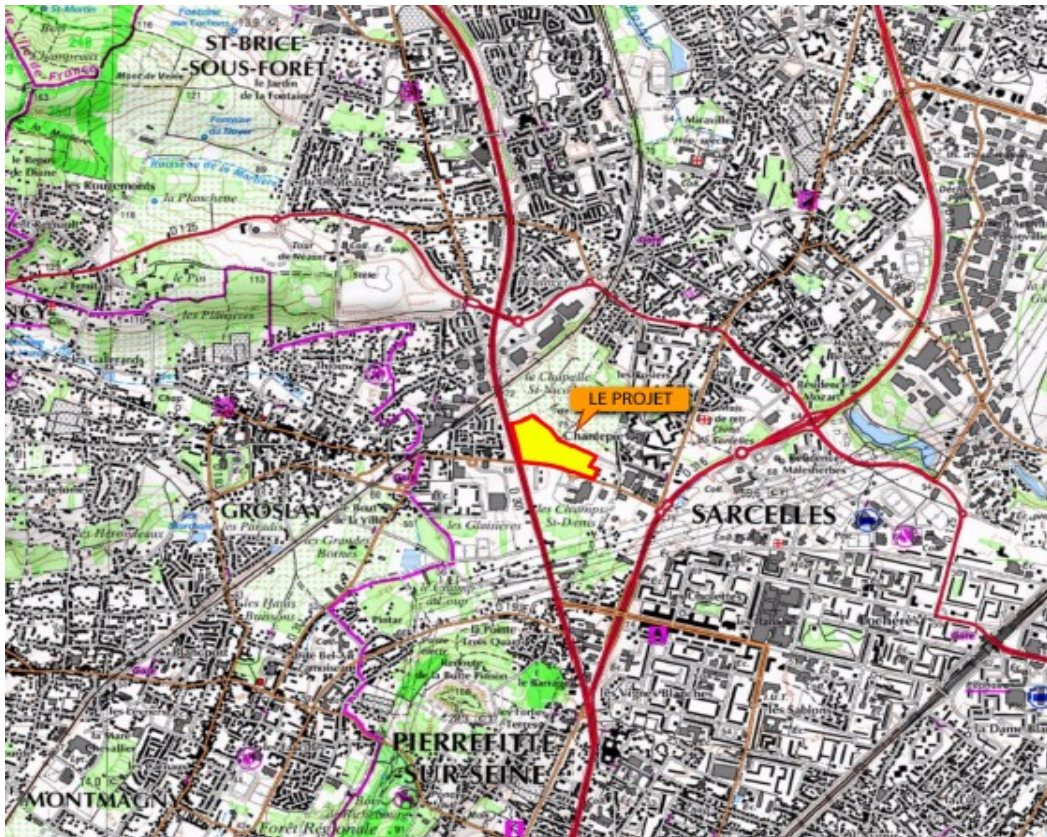


Illustration 1: plan de situation (source : étude d'impact)



Illustration 2: Occupation du sol sur le périmètre du projet en 2017 (source : étude d'impact)

Le projet « Village de Marques », objet du présent avis, s'implante sur un site principalement en pleine terre d'environ 5 hectares, de terres agricoles (vergers) désormais en friche, ayant laissé place à des installations aujourd'hui démolies (une fourrière, une station service et quelques habitations). Le site est désormais viabilisé dans le cadre de l'aménagement de la ZAC.

Il prévoit :

- pour ce qui concerne les lots H et I de la ZAC, la réalisation du centre commercial « Village de Marques », composé de deux bâtiments de 20 407 m<sup>2</sup> de surface de plancher, avec 913 places de stationnement couverts, et présentant une surface de vente de 13 999 m<sup>2</sup>

- répartie entre 76 boutiques ;
- pour ce qui concerne l'îlot C du lot J de la ZAC, la réalisation d'un hôtel de 93 chambres, ainsi que de bureaux sur 4 121 m<sup>2</sup> de surface de plancher et de 170 places de stationnement principalement couverts.

Les bâtiments, qui culmineront à R+3+attique (cf illustration 3), développeront au total près de 25 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher. Ils reposeront sur un niveau de parking couvert.

Des espaces verts (« ourlets végétaux » au sol et toitures végétalisées), et des voiries internes au site seront également aménagés. Le projet comporte des espaces de stationnement pour les vélos et pour les deux roues motorisés.

La réalisation du projet est rendue possible par des travaux déjà réalisés sur le site par l'aménageur de la ZAC : la viabilisation du terrain, la démolition de l'habitat pavillonnaire, le déplacement des habitants, et le déplacement d'une fourrière. Ces travaux, traités dans l'étude d'impact de la ZAC, ne sont pas traités dans l'étude d'impact comme faisant partie du projet, au sens de l'évaluation environnementale.

Des opérations en lien fonctionnel avec le projet ont également été réalisées à l'extérieur des emprises du projet. Il s'agit, en lien avec la ZAC, de l'aménagement d'un giratoire à l'intersection des RD 301 et 311<sup>5</sup>, de la création, mentionnée, mais pas localisée, de connexions piétonnes depuis l'espace public (p. 252) et de l'aménagement de deux arrêts de bus aux portes du Village de Marques (p. 252 et 290). Elles ne sont toutefois pas traitées dans l'étude d'impact comme faisant partie du projet.

Les travaux d'aménagement de la ZAC ont démarré à l'automne 2017. La fourrière a été déplacée en novembre 2018. Le giratoire a été aménagé entre octobre 2018 et juillet 2019. L'étude d'impact ne précise pas si les autres travaux de viabilisation du site sont achevés, ni quelles sont les constructions qui ont déjà été réalisées ou programmées sur d'autres lots de la ZAC.

Les travaux du projet seront réalisés sur une durée de 24 mois (détail des travaux et échéancier p. 67). Les dates de démarrage des travaux et de livraison du projet ne sont pas précisées. Toutefois, selon l'étude air (annexe 12, p16), la mise en service du projet est envisagée en 2022.

#### **La MRAe recommande**

- **de préciser l'état d'avancement des travaux de viabilisation du site, des travaux d'aménagement de la ZAC, et la date prévisionnelle de démarrage de la construction du projet ;**
- **de localiser les connexions piétonnes prévues entre la ZAC et l'espace public.**

---

<sup>5</sup> « La nécessité d'améliorer la situation par la création d'un giratoire (qui a été aménagé en 2018-2019) a pu se concrétiser grâce à l'opération envisagée qui prend en charge 55 % du coût total du projet, le reste étant partagé entre le Conseil Départemental du Val d'Oise et l'agglomération Plaine Vallée. » (p 290).





Illustration 3: vue d'ensemble du projet (source : étude d'impact)



Illustration 4: plan du projet et des voies de la ZAC (source : étude d'impact)



Illustration 5: situation du projet (limites en rouge) dans la ZAC (source : étude d'impact)

### 3 Analyse des enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- la consommation d'espaces non encore artificialisés ;
- le cadre de vie (espaces verts, paysage) ;
- la biodiversité (faune et flore, continuités écologiques) ;
- les risques de mouvements de terrain (liés à la dissolution du gypse) ;
- la gestion de l'eau (eau potable, eaux pluviales, eaux usées) ;
- les déplacements motorisés et les pollutions associées ;
- la pollution du sol en place et la gestion des déblais ;
- les risques pour la sécurité des biens et des personnes liés aux canalisations de transport de matières dangereuses ;
- les consommations énergétiques et les émissions atmosphériques associées.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site, les incidences potentielles du projet et les mesures retenues pour éviter, réduire ou compenser ces incidences ainsi que les mesures de suivi.

#### 3.1 Consommation d'espace - Cadre de vie - Paysage

Le projet « Village de Marques » vient concrétiser sur 5 ha l'orientation adoptée dans le PLU de Groslay et dans la ZAC d'urbaniser 17 ha d'espaces non encore artificialisés (anciens vergers abandonnés) qui constituaient une coupure urbaine entre les agglomérations de Groslay et de Sarcelles.

Le projet s'implante en entrée de ville, sur un site initialement ouvert (anciens vergers) et en légère pente (« Mont de Sarcelles »). L'étude d'impact présente le plan de masse du projet, ainsi que des coupes des constructions p. 44 à 50. Le parti architectural est décrit p. 55 à 67. « *Les façades seront habillées d'un bardage évoquant les couleurs des feuillages.* ». Le projet prévoit des espaces verts multistrates, des espaces publics, et une sente piétonne au sein du lot H-I entre les îlots A et B dans le prolongement de la voie V2 de la ZAC (illustration 4).



Illustration 6: vue d'ambiance du projet (source : étude d'impact)

Le projet conduira, pour la MRAe, à une évolution significative de l'aspect du site, et à la fermeture du paysage perçu depuis les alentours. Toutefois, il présentera selon l'étude d'impact une cohérence avec ses abords (activités existantes) et avec la ZAC (respect des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales du cahier des charges de cession des terrains de la ZAC). Ce volet de l'étude doit, pour la MRAe, être conforté par des photomontages réalisés à hauteur d'homme depuis les abords du site et d'éventuels points de vue lointains.

Une grande partie de la ZAC des Monts de Sarcelles (environ 13 hectares) a été soumise à un diagnostic archéologique en septembre 2008. Les terrains ont été libérés depuis de toute contrainte archéologique (p. 143).

**La MRAe recommande d'approfondir l'étude des impacts paysagers du projet, notamment à l'aide de photomontages réalisés à hauteur d'homme depuis les abords du site et d'éventuels points de vue lointains.**

### 3.2 Biodiversité

Le maître d'ouvrage a mandaté un bureau d'étude qui a réalisé un inventaire des habitats, de la faune et de la flore présents sur le site (6 passages en 2017 et 2018). Ce diagnostic écologique a été réalisé en même temps que des remaniements partiels sur le secteur d'étude étaient réalisés, dans le cadre des travaux d'aménagement de la ZAC et des sondages archéologiques, et avant le déménagement de la fourrière et la démolition des constructions sur les lots H-I et J. Ce diagnostic fait suite à une étude similaire de 2007 conduite à l'échelle de la ZAC, actualisée en 2010.

Le bureau d'études a identifié 110 espèces végétales, dont une rare et une très rare<sup>6</sup> en Île-de-France, « très peu d'espèces » d'oiseaux, trois étant toutefois susceptibles de nicher sur le site<sup>7</sup>, six espèces de papillons, une espèce d'orthoptère (criquet), une espèce de reptile<sup>8</sup>, et trois espèces de chauves-souris dont une quasi-menacée en Île-de-France (pipistrelle commune<sup>9</sup>) ; le lapin de garenne étant la seule espèce de mammifères terrestres identifiée lors des inventaires.

Selon l'étude d'impact, le site est désormais dans un état écologique dégradé, compte-tenu des travaux de viabilisation déjà engagés pour l'aménagement de la ZAC<sup>10</sup>.

L'étude d'impact indique (p. 153) que la zone d'étude du projet est située à l'est d'une liaison reconnue pour son intérêt écologique en milieu urbain par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), et au nord d'un secteur d'intérêt écologique en milieu urbain (butte Pinson) et qu'elle est potentiellement en connexion écologique avec ce secteur, mais que la RD 301 constitue une barrière pour la grande faune terrestre. L'étude d'impact ne présente pas les potentialités de cette connexion pour les autres espèces et la manière dont le projet les prend en compte.

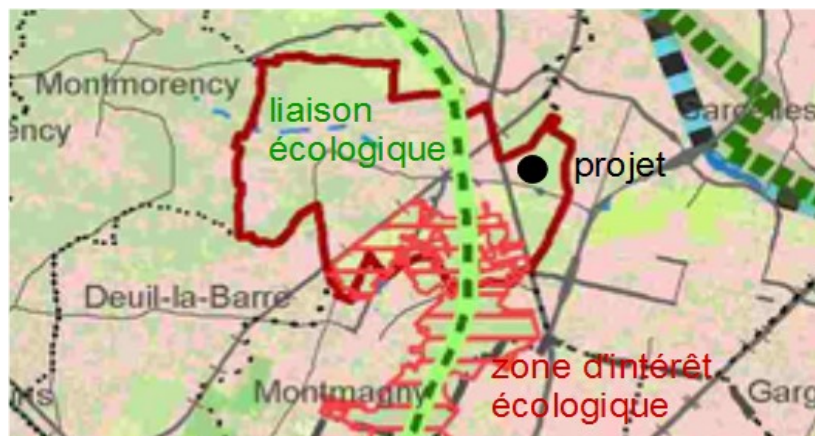


Illustration 7: SRCE - Extrait de la carte de la trame verte et bleue de Paris et des départements de la Petite Couronne

Il convient notamment de préciser la surface en pleine terre projetée, eu égard aux orientations du SRCE sur la biodiversité en ville<sup>11</sup>.

6 Le Souci des champs et le Tabouret des champs, respectivement rare et très rare en Île-de-France.

7 Le Moineau domestique, le Chardonneret élégant, l'Alouette des champs.

8 Le Lézard des Murailles.

9 Qui utilise une zone en partie sud-ouest du site comme territoire de chasse (p. 171).

10 Ces travaux ont eu un impact potentiel sur des habitats et espèces (reptiles, chauves-souris, oiseaux) (p. 246).

11 Une action est préconisée à ce titre par le SRCE (Tome II : Enjeux et plan d'action p 91) : « Développer et accroître les surfaces d'espaces verts, en utilisant notamment les capacités des documents d'urbanisme, comme les PLU, pour fixer des règles de surface d'espaces verts de pleine terre équivalente à 30 % de la surface totale de tout nouvel aménagement urbain, ou encore, en faisant du bâti un support pour la végétalisation. ». Le PLU de Groslay impose en zone AUc le maintien ou la création d'espaces

### **3.3 Risques de mouvements de terrain**

Des études géotechniques ont été réalisées dans le cadre de la ZAC puis du projet (p. 79). Les sous sols du site sont composés pour partie de gypse. Il existe un risque de dissolution du gypse, et d'affaissement des terrains.

Les sols présentent un aléa moyen de retrait et de gonflement des argiles.

Compte tenu de la nature du sous-sol et des sols en place et du programme du projet, celui-ci comporte les dispositions constructives suivantes :

- fondations profondes, descendues, par système de pieux ancrés au sein de la formation marno-calcaire sous les bancs gypseux;
- utilisation de bétons spéciaux résistants à l'agressivité du milieu ;
- plancher bas du niveau des parkings réalisé soit en plancher porté par les fondations, soit en dallage indépendant sur terre-plein de matériaux insensibles à l'eau.

L'étude géotechnique de la ZAC a également conduit à des recommandations pour la couche de forme et le corps de chaussée de la voirie, ainsi que des prescriptions vis-à-vis des terrassements (p. 243).

Le risque de dissolution du gypse contraint également la gestion des eaux pluviales (voir paragraphe correspondant).

### **3.4 Gestion des eaux**

Les orientations retenues en termes de gestion des eaux pluviales du projet ont été établies dans le cadre de la ZAC, et ont fait l'objet d'une autorisation de déversement des eaux pluviales dans le réseau public.

Les eaux pluviales du projet seront retenues sur le site pour un événement pluvieux de période de retour de 30 ans, par un système comprenant des toitures végétalisées stockantes et des buses de rétention situées sous les parkings souterrains. Elles seront ensuite rejetées au réseau public à débit régulé (3 l/s/ha) après transit par un séparateur d'hydrocarbures<sup>12</sup>.

Compte-tenu de la présence de gypse, le règlement du PLU interdit d'infiltrer sur site les eaux pluviales qui ruissellent sur les surfaces imperméabilisées du projet (bâtiments, voirie). Le projet ne prévoit d'infiltrer que les eaux de pluie qui tombent sur les espaces verts en pleine terre. Il convient de confirmer que ce mode de gestion ne présente pas de risque de dissolution du gypse.

La production d'eaux usées sera de l'ordre de 313 mètres cubes par jour. La station de traitement des eaux usées « Paris Seine aval » d'Achères, vers laquelle les eaux usées seront dirigées, est en mesure de traiter cette charge supplémentaire.

La consommation d'eau potable sera de l'ordre de 345 mètres cubes par jour. Les trois usines de production d'eau potable du Syndicat des eaux d'Île-de-France (SEDIF), depuis lesquelles cette eau sera acheminée, sont en mesure de produire ce volume supplémentaire.

---

verts sur au moins 10% de la superficie du terrain.

12 Des retours d'expériences sur les installations de ce type montrent une faible efficacité pour traiter les pollutions chroniques des eaux pluviales.

### 3.5 Déplacements et pollutions associées

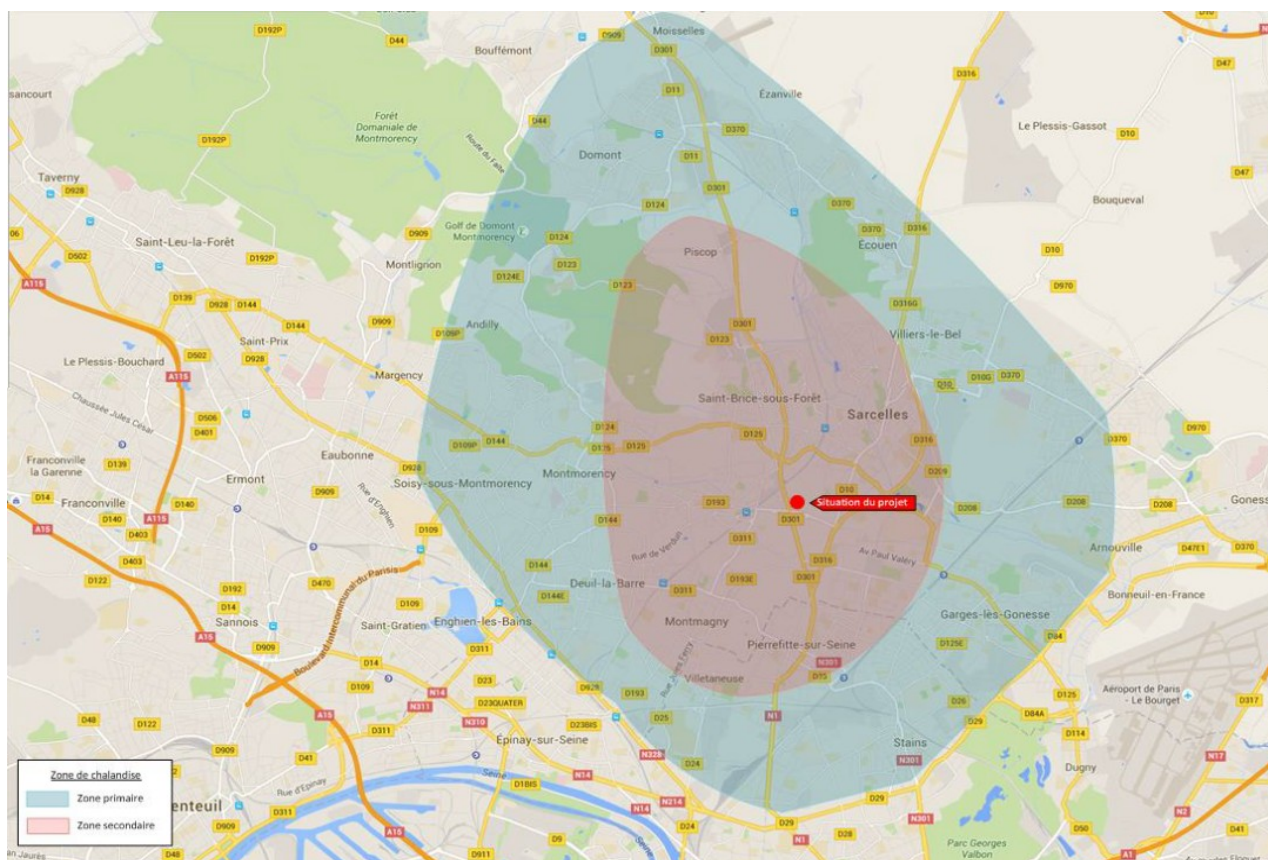


Illustration 8: Zone de chalandise du projet (annexe 13, p. 24)

#### Déplacements.

Une ligne de bus dessert le site (5 véhicules à l'heure en semaine, 3 véhicules à l'heure le week-end). Elle part de la gare SNCF de Groslay, située à 700 m du site. Les déplacements à pied ou à vélo sont peu développés dans la zone d'étude. La création de connexions piétonnes depuis l'espace public (p. 252), et l'aménagement de deux arrêts de bus (p. 290) sont également prévus en tant qu'opérations liées au projet. La portion de la RD 311 entre la RD 301 et l'entrée de la ZAC est maintenant bordée d'une voie mixte piétons cycles et la traversée des piétons au droit du nouveau giratoire sur la RD 301 est sécurisée par un système de feux tricolores (p. 210).

Toutefois, selon l'étude d'impact, 90 % des déplacements des usagers (4 millions de visiteurs par an sont attendus – p. 41) devraient se faire en voiture. Contrairement à ce qui est indiqué p. 283<sup>13</sup>, la MRAe considère que le projet n'encourage pas suffisamment la réduction des déplacements motorisés. Il s'agit d'un projet essentiellement routier, qui va aggraver les pollutions atmosphériques et sonores dans le secteur. Les mesures favorisant les autres types de déplacements doivent donc être renforcées.

Ainsi, les accès piétons au site du projet à partir de Groslay et de Sarcelles doivent être davantage décrits. Il est recommandé comme mesure complémentaire dans l'étude d'impact sur les déplacements routiers (annexe 13, p. 48) la mise en place de circulations piétonnes sur la RD 301 afin de sécuriser les traversées piétonnes entre Groslay et Sarcelles, et de faciliter l'accès piéton au centre commercial. Il convient de préciser si cette mesure a été retenue et à quelle échéance elle sera mise en œuvre.

13 « Le projet encouragera la réduction des déplacements motorisés (essence, diesel), à l'origine également d'émissions de gaz à effet de serre : la desserte du projet par les transports en commun (bus) et les modes doux, ainsi que les capacités de stationnement prévues au sein du projet (véhicules motorisés et vélos) dont emplacements réservés avec borne électrique, plaident en faveur de la limitation de l'usage de la voiture et tend à développer l'utilisation de voitures électriques, aussi bien par les usagers que par le personnel. »

L'annexe 12 « air et santé » propose également le développement des transports collectifs (ici principalement le bus), des transports partagés (covoiturage, auto-partage). Aucune traduction précise de ces propositions n'est néanmoins présentée dans l'étude d'impact.

Pour la MRAe, le renforcement de la desserte par le bus (augmentation des fréquences notamment en fin de semaine) paraît appropriée pour contribuer à la réduction des impacts du projet de centre commercial, et la MRAe invite donc le porteur de projet à approfondir cette piste en liaison avec les autorités compétentes.



Illustration 9 : Accès routiers au projet

Le projet est longé par la RD 311 (rue de Sarcelles au sud) et RD 301 (route de Calais à l'ouest). Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC, plusieurs voies nouvelles ont été créées :

- une voie (V1, rue Baron Empain) en direction du nord accessible par le rond-point situé sur la RD 311 assurera l'entrée et la sortie des parkings des îlots B et C du projet,
- une voie (V5) au nord-ouest du site accessible par la RD 301 assurera l'entrée aux parking de l'îlot A, une sortie s'effectuant directement sur le rond point avec la RD 311.

Ces deux voies débouchent sur une voie longeant la partie nord du projet (rue René Dubos, V2 et V2bis).

Les voies de circulation de la ZAC qui encadrent les îlots permettent de séparer les accès au projet des véhicules et des piétons. Des zones de stationnement et livraisons seront aménagées au niveau des plateformes commerciales.

Une étude de trafic a été réalisée en 2018 et actualisée en 2019 après l'aménagement du giratoire RD 311 / RD 301 (annexe 13).

Le trafic routier augmentera, notamment en heures de pointe d'activité du projet (soir et samedi). Compte tenu de la taille du projet, par rapport à d'autres commerces comparables et de l'aménagement urbain, le projet devrait générer des flux supplémentaires d'environ 350 véhicules / heure en heure de pointe du samedi et 200 véhicules/heure en heure de pointe du soir (p 251). Il est précisé dans l'annexe 13 que ces flux sont calculés après un abattement tenant compte du trafic dévié de la circulation actuelle (taux de foisonnement, de 50 % pour les commerces), les flux effectifs de pointe du projet étant de 658 et 427 UVP/h.

Ces flux sont répartis en tenant compte de l'aire de chalandise (cf illustration 10).

Les simulations de la circulation totale (avec projet) sur les voies d'accès au projet sont synthétisées dans un tableau p. 254. Elles sont toutefois exprimées, non plus lors des heures de pointe d'activité du projet, mais en moyenne de jour et de nuit, alors que les flux générés par le projet de jour et de nuit ne sont pas présentés. La même simulation n'est pas effectuée en situation de référence (hors projet) ce qui permettrait par comparaison d'appréhender l'incidence sur projet sur le trafic de ces voies. Il est toutefois précisé que le trafic routier augmentera du fait du projet de plus de 10 % sur la RD 311 (p. 260).



IF & M&P&R&F D&R D&P&I & C&F&M&E&N&T&S WWW.C&D&V&I&A.FR

Illustration 10: répartition des flux entrants (p. 23 de l'annexe 13)

Infrastructure	TMJ - % PL	Période (6 h - 22 h)		Période (22 h - 6 h)	
		Véh/h	% PL	Véh/h	% PL
D 301 Nord	34 617 - 2 %	2 034	2	292	3
D 301 Sud	18 453 - 2 %	1 084	2	156	3
D 311 Ouest	14 434 - 3 %	848	3	123	5
D 311 Est	19 394 - 2 %	1 140	2	164	3
V1	5 300 - 2 %	331	2	0	0
V2	90 - 50%	6	50	0	0
V5	1 023 - 3 %	64	3	0	0

Illustration 11: trafic futur estimé (étude d'impact, p. 254)

Au niveau du giratoire RD316 / RD311 / RD10, à l'est de la ZAC à Sarcelles, la circulation deviendra dense voire difficile, notamment en heure de pointe du soir.

L'étude d'impact ne présente pas les distances et temps de parcours en automobile des futurs clients du Village de Marques et les émissions correspondantes de gaz à effets de serre et de polluants atmosphériques qui méritent d'être comparés au comportement de ces clients en l'ab-



sence du projet, pour appréhender pleinement les impacts du projet dans sa zone de chalandise. Le conseil départemental projette de réaliser la section de l'avenue du Parisis entre la RD 301 à Groslay et Bonneuil-en-France à l'horizon 2024 (p. 202). La DUP de ce projet a été annulée en septembre 2019 par le Conseil d'État mais, selon l'étude d'impact, ce projet doit être relancé<sup>14</sup>. Le tracé parallèle à la RD 311 passerait à 500 mètres au sud de la ZAC (plan p. 203) et délesterait la RD 311 d'une partie de son trafic, compensant l'augmentation du trafic induite par le Village de marques (p. 277).

Dans l'évaluation des impacts, deux scénarios, dont l'un intégrant le projet de l'avenue du Parisis, sont étudiés. L'étude intègre également une évaluation du trafic supplémentaire généré par les autres usages de la ZAC<sup>15</sup>. Toutefois, les impacts correspondants sur la qualité de l'air et sur le bruit ne sont pas étudiés.

#### **La MRAe recommande :**

- **d'évaluer le trafic moyen journalier de jour et de nuit généré par le projet et le reste de la ZAC ;**
- **d'évaluer les impacts cumulés du trafic routier généré par le projet avec celui généré par le reste des usages de la ZAC, sur la qualité de l'air et sur le bruit ;**
- **d'évaluer les distances et temps de parcours en automobile des futurs clients du Village de Marques au sein de l'aire de chalandise et de les comparer à leurs pratiques antérieures, pour appréhender les impacts de ces parcours ;**
- **de renforcer significativement les mesures favorisant les déplacements alternatifs à la voiture, notamment le bus, ainsi que la desserte piétonne dans les secteurs voisins du projet à Groslay et Sarcelles.**

#### *Qualité de l'air.*

L'étude d'impact comporte en annexe 12 une étude de l'incidence du projet de Village de Marques sur la qualité de l'air datée de novembre 2019 conduite selon les recommandations de la circulaire interministérielle n°2005-273 du 25 février 2005 (la modification des trafics étant de plus de 10 % sur la RD 311). Ses principaux éléments sont présentés dans l'étude d'impact.

Des mesures in-situ ont été réalisées en mars 2018, sur trois points de mesures à proximité de la RD311, de la RD301 et du groupe scolaire de Chantepie à Sarcelles. Les résultats (tableau, p. 105) montrent des concentrations en NO<sub>2</sub> et en benzène de l'ordre de 25 µg/m<sup>3</sup> et 1 µg/m<sup>3</sup> au niveau des axes routiers et de l'ordre de 10 µg/m<sup>3</sup> et 2 µg/m<sup>3</sup> au niveau du groupe scolaire<sup>16</sup>. La qualité de l'air est dégradée par le trafic soutenu, le long des RD311 et RD301.

L'étude d'impact présente une modélisation des émissions polluantes atmosphériques générées par le trafic routier des usagers du projet. L'annexe 12 détaille les émissions et les concentrations de polluants à l'état de référence sans projet (deux échéances sont considérées, 2022 -mise en service du projet - et 2042 – vingt ans plus tard), puis avec la réalisation du projet, avec ou sans aménagement de l'avenue du Parisis. Le projet conduira à augmenter les émissions de polluants routiers sur le secteur d'étude (+2 % d'émissions polluantes en 2042 avec le projet seul, et 20 % environ en cas d'aménagement de l'avenue du Parisis).

L'étude d'impact conclut (p 264) que le projet qui génère des trafics routiers supplémentaires conduit à une dégradation de la qualité de l'air. Cette dernière s'observe principalement autour de la RD 301, de la RD 311, avec un étalement plus important des panaches de pollution<sup>17</sup>.

Les concentrations chroniques après projet en NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> restent en deçà des valeurs limites relatives à la protection de la santé humaine. Les concentrations en benzène dépasseront

14 « Le Conseil Départemental va préparer un nouveau dossier d'enquête publique et mener une nouvelle concertation avec les communes concernées au deuxième trimestre 2020, avant de relancer une enquête publique fin 2020, pour une mise en service envisagée en 2023 ou 2024. »

15 En heures de pointe.

16 Les objectifs réglementaires de qualité de l'air sont respectivement de 40 µg/m<sup>3</sup> et de 2 µg/m<sup>3</sup> (en moyenne annuelle).

17 En particules fines, NO<sub>x</sub>, CO, et benzène.

la valeur limite de 5 µg/m<sup>3</sup> sur les giratoires de la RD 301 / RD 311 et de la RD 316 / RD 311. La dégradation des concentrations en benzène touche essentiellement les habitations situées en bordure du giratoire de la RD 301/311 avec des dépassements de la valeur objectif de 2 µg/m<sup>3</sup> tout en restant en deçà de la valeur limite de 5 µg/m<sup>3</sup>, « *ce qui limite fortement les conséquences sur la santé humaine* ».

L'étude d'impact rappelle que seule a été étudiée la dispersion de la pollution chronique sur l'aire d'étude ; ce qui n'exclut pas l'apparition de pics de pollution sur des laps de temps plus ou moins courts et des dépassements des seuils d'alerte lors de phénomènes météorologiques particuliers.

Comme observé précédemment, l'étude d'impact ne présente pas, en dehors de la zone d'étude retenue, les émissions de gaz à effets de serre et de polluants atmosphériques issues des parcours en automobile des futurs clients du Village de Marques.

***La MRAe recommande d'évaluer les émissions de gaz à effets de serre et de polluants atmosphériques issues de la totalité des parcours en automobile dans l'aire de chalandise des futurs clients du Village de Marques.***

*Bruit.*

Le projet est localisé à proximité d'infrastructures routières bruyantes (RD 301 et RD 311) et en zone C du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle<sup>18</sup>.

Trois campagnes de mesures acoustiques ont été réalisées entre 2010 et 2018. La pollution sonore diurne avant projet est jugée modérée par l'étude d'impact (relevés de 2010 compris entre 54,5 et 57,5 dB(A) pour les points de mesure 1 et 2 - chemin des Rosiers et rue du Commandant Boucher à Sarcelles, au nord et à l'est de la ZAC), excepté aux abords de la RD 301 et RD 311 où elle est élevée (relevés compris entre 68,5 et 72,0 dB(A) sur les points de mesure 3 et 4) ( p. 223).

Selon l'étude d'impact, les impacts sur l'ambiance sonore du trafic routier généré par le projet devraient culminer à 2 décibels le long des voies de la zone d'étude, si le projet de l'avenue du Parisis n'est pas réalisé (p. 254). Aucun logement existant extérieur au site ne devrait alors subir une augmentation significative de sa pollution sonore en façade, du seul fait du projet.

Il convient également, pour la MRAe, de préciser les impacts sonores cumulés sur les façades des logements existants à proximité du projet en cas de réalisation de l'avenue du Parisis, sachant que les augmentations de niveau sonore pourraient alors culminer à 3,5 décibels le long de certaines voies de la zone d'étude (selon l'étude d'impact, p. 256), et d'adopter des mesures de réduction de ces impacts, en lien avec les autres maîtres d'ouvrage concernés.

***La MRAe recommande :***

- ***de préciser les impacts sonores cumulés de l'évolution du trafic routier sur les façades des logements existants à l'ouest de la RD 301 au droit du site, en cas d'aménagement de l'avenue du Parisis ;***
- ***de présenter les mesures adoptées le cas échéant pour les réduire.***

### ***3.6 Pollution du sol et gestion des déblais***

Dans le passé, le site de la ZAC a accueilli des activités polluantes, dont une fourrière et une station service (selon la MRAe site partiellement remis en état en 2011) sur le site du Village de Marques. L'aménageur a mandaté un bureau d'études pour réaliser une étude de pollution des sols et des gaz des sols à l'échelle de la ZAC. Cette étude est datée de 2013.

Le bureau d'études a détecté sur le site du projet (lots H-I et J de la ZAC) des anomalies en hydrocarbures (HCT et HAP sur brut et/ou molybdène), antimoine, sulfates et fractions solubles

<sup>18</sup> La zone C est considérée comme la zone de bruit modérée. A l'intérieur de cette zone, les constructions individuelles sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur urbanisé desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur.

sur éluat.

Au droit de l'ancienne station-service le long de la RD301, des impacts résiduels sont présents dans les sols et les gaz des sols (HCT, BTEX, COHV).

Un plan de gestion des sols pollués a été élaboré en 2014 à l'échelle de la ZAC, et actualisé en 2019 à l'échelle du projet des lots H-I et J. Il prévoit notamment :

- l'évacuation de 45 500 mètres cubes (annexe 8, p. 26) de terres acceptables en installation de stockage de déchets inertes (ISDI) destinées au remblaiement de la carrière Placoplâtre de Montmorency ;
- le confinement sur site de 19 800<sup>19</sup> mètres cubes de terres non inertes mais acceptables en installation de stockage pour déchets non dangereux (ISDND)<sup>20</sup> ; ces terres pourraient être réutilisées sous voirie, espace vert ou talus, ce qui reste à préciser<sup>21</sup> ;
- l'évacuation en ISDND de 2 700 mètres cubes de terres présentant des teneurs importantes en certains polluants<sup>22</sup> et de fait non réutilisables sur le site ;
- la réalisation d'investigations complémentaires notamment au droit du futur immeuble de bureaux de plain-pied (îlot C) et des futurs espaces extérieurs ;
- des sablons propres ou matériaux anti-perméation pour les conduites AEP ;
- la mise en place de 30 centimètres de terres saines au droit des futurs espaces verts ;
- la conservation de la mémoire des pollutions laissées en place.

Une analyse de risque résiduel (ARR) conclut que l'état environnemental du site sera compatible avec les usages projetés, à l'issue de la mise en œuvre du plan de gestion (annexe 8).

Il convient cependant de confirmer la mise en œuvre des mesures mentionnées ci-avant (constituant pour partie des recommandations) ainsi que des préconisations de l'annexe 8 (p. 68) relatives à la plantation d'arbres fruitiers.

Par ailleurs, pour la MRAe, il conviendra de réaliser une ARR de fin de travaux.

Selon l'étude d'impact le confinement in situ des terres non inertes présente un coût nettement plus faible et un meilleur bilan carbone que leur évacuation en filière agréée (ISDND). Toutefois, l'étude d'impact n'évalue pas les incidences de la réutilisation de ces terres sur la qualité des sols mis en place au dessus et sur la qualité des eaux souterraines (transfert des polluants). En particulier, la mesure de confinement n'est pas décrite et son efficacité n'est a fortiori pas établie.

#### **La MRAe recommande**

- **de confirmer et d'expliciter les conditions de mise en œuvre des mesures proposées dans le plan de gestion des sols pollués ;**
- **d'évaluer les impacts à long terme de la réutilisation des terres polluées sur la qualité des sols en place et des eaux souterraines.**

### **3.7 Canalisations de transport de matières dangereuses**

Le lot H-I est traversé par des gazoducs de diamètre Ø 600, 500 et 150 millimètres, au niveau de l'ancien chemin de la maison Bréaute. Ces canalisations sont susceptibles de présenter des risques pour la sécurité des biens et des personnes, d'autant plus que le projet prévoit la réalisation d'un établissement recevant du public (ERP).

Ces canalisations sont concernées par des servitudes d'utilité publique (SUP) d'accès pour l'intervention sur les réseaux, de recul ou de limitation de densité de construction ou d'effectif (p. 111).

19 Calcul réalisé par la MRAe : selon l'annexe 8, p. 25, 22 500 mètres cubes de terres ISDND, moins 2 700 mètres cubes de terres ISDND à évacuer.

20 Dépassant les critères d'acceptation en installation de stockage pour déchets inertes (ISDI), pour les éléments lixiviables, les hydrocarbures et les HAP.

21 Il est envisagé dans le plan de gestion de réutiliser ces terres sous voirie, et il est indiqué dans l'EQRS que ces terres peuvent être réutilisées sous voiries ou sous espaces verts ou bien dans le cadre des talutages prévus en périphérie des bâtiments des lots H, I et J, à plus de 1 mètre de profondeur ou sous un géotextile et 30 centimètres de terres (annexe 6, p. 58).

22 HCT, HAP, naphtalène, au droit des mailles S54 et S57 entre 0 et 0,4 à 0,6 mètres de profondeur.

L'arrêté préfectoral du 30 avril 2018 instituant des SUP de maîtrise de l'urbanisation aux abords des canalisations de transport sur la commune de Groslay devrait être mentionné.

Une protection des conduites de gaz par des plaques en PEHD25 a été réalisée lors de la viabilisation de la ZAC (p. 212).

Au droit des canalisations, le projet prévoit des espaces verts et un cheminement pour piétons respectant les servitudes non constructibles des canalisations pour assurer leur protection et leur exploitation<sup>23</sup>.

### **3.8 Consommations énergétiques et émissions atmosphériques associées**

Le projet intègre un certain nombre de mesures favorisant la performance énergétique dans le bâti : différents procédés d'isolation thermique des façades et du sol, toitures végétalisées, vitrages performants, réduction des consommations électriques, etc.

La consommation prévisionnelle annuelle en électricité du projet en exploitation s'élève à 2 735 MWh par an (p. 253). Comme déjà observé ci-avant, l'étude d'impact ne précise pas les consommations énergétiques liées au trafic routier généré par les usagers du projet dans l'aire de chalandise. Les besoins énergétiques du reste des usages de la ZAC ne sont pas non plus évalués, au titre de l'étude des impacts cumulés.

Afin de satisfaire les besoins du bâti, l'étude d'impact indique qu'une solution d'approvisionnement énergétique combinant apport d'électricité, pompe à chaleur aérothermique et solaire photovoltaïque, est pressentie. Le projet comporte la mise en place d'une centrale photovoltaïque de 750 kWc (puissance maximale, de crête) sur les toitures des bâtiments centraux du Village de Marques. La centrale sera composée de 2500 panneaux monocristallins raccordés sur plusieurs onduleurs (p. 70). Une part significative des besoins concernés devrait être couverte par le solaire photovoltaïque (production annuelle attendue de 732 Mwh, soit 27% des besoins).

Selon le diagnostic des ressources énergétiques disponibles sur le site (p. 11 et suivantes), la biomasse et le solaire thermique sont également mobilisables sur le site, sous réserve d'en préciser la faisabilité. Il convient, pour la MRAe, de préciser pourquoi ces sources d'énergie n'ont pas été intégrées à la solution retenue sur la base de critères techniques, économiques, et environnementaux (contribution à la lutte contre le changement climatique notamment).

Selon l'étude d'impact, le projet ne présente pas de densité thermique suffisante pour réaliser un réseau de chaleur à l'échelle du projet. La MRAe relève toutefois, à la lecture de l'étude d'impact, qu'aucune mutualisation à l'échelle de la ZAC ne semble avoir été recherchée.

Au regard des enjeux globaux liés au changement climatique et aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il paraît nécessaire à la MRAe que l'étude d'impact comporte un bilan carbone du projet, en tenant compte des émissions induites directement par le projet, notamment les émissions issues des flux routiers des 4 millions de visiteurs annuels attendus, mais également de celles qu'il génère indirectement, liés par exemple à l'ensemble du cycle de vie des matériaux utilisés pour sa réalisation, y compris ceux des installations de production d'énergie renouvelable.

L'étude d'impact ne présente un tel bilan qu'à l'appui du choix opéré pour la gestion des terres polluées (p. 305).

#### **La MRAe recommande :**

---

<sup>23</sup> Les travaux devront être conduits dans le respect de la procédure définie par le décret modifié n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution.

- **de présenter les justifications du choix des modes d'approvisionnement énergétiques retenus ;**
- **d'évaluer les consommations énergétiques du trafic routier des usagers du projet, dans l'aire de chalandise ;**
- **de réaliser un bilan carbone du projet en tenant compte de l'ensemble des sources d'émissions de gaz à effet de serre qui lui sont directement ou indirectement liées.**

## **4 Justification du projet retenu, variantes, articulation avec les documents d'urbanisme**

### *Justification du projet retenu*

Selon l'étude d'impact, qui reprend (p. 289 et suivantes) les arguments de la stratégie commerciale de l'agglomération, le projet « Village de Marques » sur les lots H-I et J de la ZAC des Monts du Val-d'Oise vise, à l'échelle de la communauté d'agglomération de Plaine Vallée, à apporter une réponse à un taux d'évasion commerciale élevé, et à améliorer une offre existante peu attractive, vieillissante et obsolète du tissu commercial. Il se positionne sur une offre commerciale actuellement absente sur le secteur (déploiement de nouvelles enseignes moyenne et haut de gamme, dédiées à l'équipement de la personne).

Par ailleurs, le projet est présenté comme une solution au faible taux d'emploi de Plaine Vallée (0,35), qui a pour conséquence les déplacements pendulaires de 80% des actifs. Au total, le projet pourrait accueillir 535 emplois et 4 millions de visiteurs par an. Le projet prévoit également des mesures de partenariat en faveur du commerce de proximité.

Néanmoins, pour la MRAe, le projet pourrait impacter à terme les stratégies de reconquête du tissu commercial en cours à Sarcelles (revitalisation du quartier des Lochères) et Ezanville (réaménagement de la zone commerciale du Val d'Ezanville).

En application du paragraphe IV de l'article L. 752-6 du code du commerce, le demandeur d'une autorisation d'exploitation commerciale doit démontrer, dans l'analyse d'impact commerciale du projet, qu'aucune friche existante en centre-ville ne permet l'accueil du projet envisagé. En l'absence d'une telle friche, il doit démontrer qu'aucune friche existante en périphérie ne permet l'accueil du projet envisagé. Cette disposition a notamment pour objectif de réduire la consommation d'espaces non encore artificialisés.

L'étude d'impact conclut (p. 292) à une absence de friche existante en centre-ville ou en périphérie dans l'ensemble des villes de l'agglomération : « *Dans le centre-ville de Groslay et plus largement sur le territoire de l'agglomération, il n'existe à ce jour pas de friche commerciale, ni de terrains susceptibles d'accueillir un tel équipement : d'une part au-regard de la superficie nécessaire et d'autre part au-regard des conditions de desserte et d'accessibilité indispensables à son fonctionnement.* ».

Le site retenu pour implanter le « Village de Marques » étant situé en limite de l'agglomération de Plaine Vallée, cette recherche doit, pour la MRAe, être étendue, pour être pertinente, à la partie de la zone de chalandise située à l'extérieur de l'agglomération de Plaine Vallée.

### **La MRAe recommande**

- **d'étendre à l'ensemble de la zone de chalandise la recherche de friche commerciale susceptibles d'accueillir le projet ;**
- **d'évaluer les incidences du projet sur les stratégies de reconquête du tissu commercial existant sur les communes voisines.**

### *Variantes envisagées*

Le projet d'aménagement du Village de Marques n'a pas fait l'objet de variantes. Il a été adapté en réduisant les volumes de matériaux à extraire de 115 000 à 68 000 mètres cubes, par la réduction de la hauteur du niveau inférieur des constructions (parkings), et en choisissant de réutiliser sur site des terres polluées.

#### Articulation avec les documents d'urbanisme



Figure 94 : Extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire du SDRIF 2030, en jaune le secteur de la ZAC des Monts du Val d'Oise

Illustration 12 : extrait de la carte de destination générale du SDRIF (étude d'impact p. 190), en jaune, le site du projet

Au titre du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le projet s'implante sur un secteur de quartier à densifier à proximité d'une gare.

Une liaison verte<sup>24</sup> est identifiée par le SDRIF au niveau de la ZAC et du projet (illustration 12). L'étude d'impact indique (p. 245) que cette liaison verte correspond à la zone préservée et classée en zone naturelle par le PLU de Saint-Brice-sous-Forêt entre la voie ferrée et la ZAC. Elle ajoute (p. 292) que « Par conséquent, la fonctionnalité de la liaison verte ne sera pas remise en cause à l'issue de l'aménagement du secteur incluant le projet. ». Il convient, pour la MRAe, de préciser en quoi la coupure urbaine évoquée permet d'assurer cette fonction et comment cette liaison verte sera assurée sur le territoire de Groslay, à l'intérieur de la ZAC et plus particulièrement du projet. La sente piétonne traversante pourrait y contribuer si elle demeure accessible et ouverte au public. La MRAe rappelle en effet que les liaisons vertes ont pour vocation de permettre des déplacements à pied ou à vélo.

#### La MRAe recommande

- **de justifier la préservation et la valorisation, notamment pour les piétons et les cyclistes, de la liaison verte identifiée par le SDRIF au sein de la ZAC et du projet, en s'appuyant notamment sur la sente piétonne traversant le projet ;**
- **de préciser les conditions d'ouverture au public de cette sente.**

Au titre du PLU, le projet est classé en zone AUc (zone destinée à une urbanisation future nécessitant une opération d'ensemble au travers de la ZAC) et marginalement en zone UIb (zone

24 Cette liaison relie la gare de Sarcelles à la liaison verte « tangentielle » qui relie l'hippodrome d'Enghien-les-Bains à la Vallée verte de Roissy-en-France.

urbanisée). Il respecte le règlement de ces zones, destinées à l'accueil d'activités économiques. Il respecte notamment l'obligation de 10 % de la superficie du projet à traiter en espace vert.

## **5 Information, consultation et participation du public**

Le résumé non technique fourni dans l'étude d'impact donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique des sujets traités dans le corps de l'étude d'impact.

Le résumé non technique est correctement conçu mais il gagnerait à :

- mettre en cohérence état initial et scénario de référence sur la pollution des sols et gaz de sols ;
- décrire l'état initial et futurs des déplacements à pied et à vélo dans le secteur du projet ;
- illustrer la partie relative aux déplacements par des chiffres relatifs au trafic routier généré par le projet et ceux cumulés avec le reste de la ZAC, en moyenne journalière et en heures de pointe ;
- expliciter l'augmentation des risques sanitaires liés à la pollution de l'air par le projet ;
- présenter les impacts sur la qualité de l'air et le bruit cumulés avec ceux de l'aménagement de l'avenue du Parisis.

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public sur les demandes de permis de construire.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis 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 la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19 du même code. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la MRAe et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.