



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis sur le projet de parc d'activités «Les Boutries » sur la
commune de Conflans-Saint-Honorine (78)**

N° APJIF-2022-002
en date du 25 janvier 2022

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de création d'un parc d'activités dit « Les Boutries » à Conflans-Sainte-Honorine dans le département des Yvelines porté par la SCI Foncière Atland Conflans my valley et sur son étude d'impact datée du 28 juillet 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire concernant la phase 2 (Sud) du projet situé sur la commune de Conflans-Saint-Honorine (78).

Sur une emprise totale de 10,2 ha, occupée par l'ancienne usine Thalès aujourd'hui démolie, le projet vise la réalisation d'une zone d'activités économiques accueillant environ 26 100 m² de commerces et 14 282 m² d'activités/bureau, et d'un parking paysager de 355 places. La MRAe constate que, comme indiqué dans l'étude d'impact, la première phase a déjà été réalisée dans le secteur nord : une évaluation environnementale du projet aurait dû être réalisée dès cette première phase, en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent : l'eau et la pollution du sol, le paysage, les déplacements et les pollutions associées (bruit et air), le climat et la phase travaux.

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

- présenter le dimensionnement des ouvrages de rétention/infiltration, à l'échelle de la phase 2 ainsi que sur l'ensemble du périmètre, afin de garantir la faisabilité de la gestion des eaux pluviales ;
- mettre à jour les diagnostics de pollution des sols intégrant l'ensemble des parcelles du projet afin de garantir la compatibilité du site avec les usages du projet ;
- préciser comment le projet contribuera au développement des modes doux et à la réduction de l'usage de la voiture, d'exposer pour l'usager les temps de parcours et les itinéraires piétons et deux roues pour se rendre des principaux bassins d'habitat ;
- augmenter la fréquence des bus en phase exploitation afin de favoriser l'usage des transport en commun pour accéder à la zone commerciale ;
- préciser les protections phoniques prévues afin de réduire le bruit au plus près de sa source, de modéliser le résultat final prenant en compte les trafics induits par le projet ;
- compléter le dossier par une analyse de la qualité de l'air sur le site (état initial) et par la projection de la situation après réalisation du projet ;
- évaluer les effets du projet sur le phénomène îlots de chaleur.

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

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	6
1. Présentation du projet.....	6
1.1. Contexte et présentation du projet.....	6
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	9
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	9
2. L'évaluation environnementale.....	9
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	10
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	10
3.1. L'eau et la pollution du sol.....	10
3.2. Le paysage.....	11
3.3. Les déplacements et les pollutions associées (bruit, air).....	12
3.4. Le climat.....	15
3.5. La phase chantier.....	15
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	16
ANNEXE.....	17
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	18

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'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

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

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie le 25 novembre 2021 par la commune de Conflans-Sainte-Honorine pour rendre un avis, dans le cadre d'une procédure de permis de construire, sur le projet de Zone d'Activités « Parc des Boutries » à Conflans-Saint-Honorine (78), sur la base de son étude d'impact du 28 juillet 2021.

Conformément à sa décision du 14 janvier 2022 régissant le recours à la délégation en application de l'article 3 de son règlement intérieur, la MRAe d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 2 décembre 2021 à Eric Alonzo la compétence à statuer sur le projet de projet de parc d'activités « Les Boutries » à Conflans-Sainte-Honorine (78) .

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui, sur le rapport de Philippe Schmit, coordonnateur, et en prenant en compte les réactions et suggestions des membres de la MRAe 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.

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.

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

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

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet de zone d'activités « Parc des Boutries », est situé à Conflans-Sainte-Honorine dans le département des Yvelines. Il est localisé au nord-ouest de la commune, 5 rue Léonard de Vinci, sur l'ancien site Thalès au sein de la zone d'activités Les Boutries, pôle d'activités commerciales et industrielles de 75 ha déjà bien développé en marge de la commune (page 63).

Cette zone d'activités marque la limite nord de la commune (page 63), à plus d'un kilomètre au nord-ouest du centre-ville. Le projet s'implante (pages 41-42), sur une parcelle de 10,2 ha environ, délimitée par :

- À l'est : la RN 184 ;
- Au sud et sud-ouest : la rue Léonard de Vinci ;
- A l'ouest et nord : la rue de l'Hautil.

Le projet a pour objectif la réalisation d'un parc d'activités à vocation économique et commercial.

Il s'inscrit dans le cadre du projet « Conflans Demain » (page 42). Il se divise en huit lots et s'articulant en deux phases.

La première phase a déjà été réalisée (page 43 et 44). Elle est située au nord, découpée en cinq lots. Sa superficie totale est de 54 563 m² dont 16 893 m² de bâtiments. 185 places de stationnement sont prévues. Pour cette phase, les permis de construire ont déjà été déposés et les travaux sont en cours.

La deuxième phase de ce projet est composée de trois lots (trois bâtiments), sa superficie totale est de 63 562 m² dont 19 287 m² de surface de plancher (SDP) et 348 places de stationnement:

- Un bâtiment A (8 029 m² SDP) : trois aires de vente, une réserve, des locaux sociaux et une aire de livraison ;
- un bâtiment B (5 098 m² de SDP) : une jardinerie, surfaces de vente, une pépinière, une aire de stockage et de livraison extérieure ;
- un bâtiment C (6160 m² SDP) : trois aires de vente intérieures non alimentaires, une aire de vente intérieure alimentaire et une aire de sport ;

Au total, 533 places de parking seront dédiées à l'ensemble de ces commerces/activités dont 40 places équipées de bornes de recharge électrique ou dédiées à l'autopartage. Le projet prévoit également la création de trois abris deux-roues (204 m² au total), deux locaux déchets (45 m² au total) et cinq auvents pour chariots (83 m² au total).

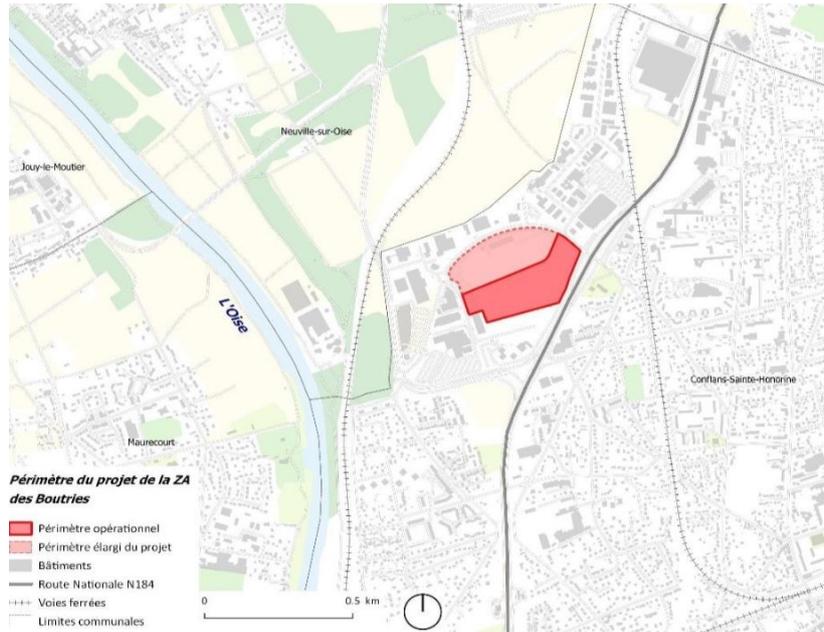


Illustration 1: Plan de situation du projet (source : étude d'impact)

Le périmètre du projet est cartographié à maintes reprises dans l'étude d'impact (pages 42-43 et 59-60) totalisant les secteurs nord (projet déjà réalisé) et sud (à réaliser).

La MRAe relève une incohérence entre les parcelles du périmètre total du projet mentionnées en page 42 et celles mentionnées dans les formulaires Cerfa relatifs au permis de construire et la demande concernant les établissements devant recevoir du public (ERP)².

2 L'étude d'impact, page 42, mentionne pour le périmètre total de 10,2 ha, les références cadastrales suivantes : section AY parcelles 804, 789, 930, 931 et 933, ne correspondent pas à celles mentionnées dans les deux formulaires Cerfa en annexe (et que l'on retrouve pourtant bien sur le site Géorisques) :

- Cerfa du permis de construire : section AD parcelles 931-933-942-944 et 782p ;
- Cerfa de la demande d'autorisation relative aux établissements devant recevoir du public (ERP) : section AD parcelles 931-933-940-942-944 et 782p ;

- Notice descriptive en annexe : « le terrain total (de 63 562 m²) est constitué des parcelles AD n° 931, 933, 940, 942, 944, 782p ».



Illustration 2: Parcelles cadastrales du projet (source : étude d'impact)



Illustration 3: Parcelles cadastrales du projet (source :portail Géorisques)

(1) La MRAe recommande de préciser les parcelles cadastrales impliquées dans le périmètre du projet, périmètre opérationnel comme élargi.

La MRAe note que ni le plan masse du projet, ni l'étude d'impact en général n'indiquent les niveaux et hauteurs des futurs bâtis. Des vues architecturales indiquent bien des hauteurs en R et R+1 mais non confirmées dans le texte excepté page 44 pour le lot 3 (1^{re} phase). La fiche descriptive en annexe indique et sans plus de précision que : « Tous les bâtiments auront une hauteur d'acrotère de 10 m afin de créer une harmonie visuelle ».

Les dernières activités ont quitté le site fin 2015 (page 59). Aujourd'hui, sur le secteur sud (périmètre opérationnel), la quasi-totalité des bâtiments a été démolie. Les photographies présentées dans l'étude d'impact en page 62 montrent des sols décapés au nord comme au sud. Sur le secteur nord, seuls deux bâtiments ont été conservés. Les travaux sur ce secteur sont depuis terminés.

La MRAe note l'absence d'informations sur le planning des travaux.

(2) La MRAe recommande, de préciser les parcelles cadastrales du projet (deux phases), son plan masse, la hauteur des futurs bâtis et de fournir le planning de la 2^e phase de travaux (à réaliser).

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

La MRAe note que l'étude d'impact mentionne (page 137) une campagne d'information et de sensibilisation concernant les travaux à destination du public, des travailleurs et des activités présentes à proximité (par voie de presse et de deux réunions publiques).

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

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

- L'eau et la pollution du sol ;
- Le paysage ;
- les déplacements et les pollutions (bruit et air) ;
- Le climat (les énergies renouvelables et les îlots de chaleur) ;
- La phase chantier.

Dans un contexte de requalification d'une surface industrielle en surface commerciale, l'étude d'impact présente le site comme non pas propice à l'accueil et au développement de la faune (page 108). En l'absence d'état initial de la faune et de la flore, le dossier ne permet pas de statuer sur ce point. L'étude d'impact contient des photographies prises en 2018 sur l'ensemble du périmètre (pages 62 et 108). À la suite des démolitions, le site a été terrassé pour préparer les premiers travaux. Seuls les arbres ont été préservés (quatre arbres). Une grande partie du site était alors composée de gravats. Au sud de la parcelle, un espace herbacé reste présent.

2. L'évaluation environnementale

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

L'aménageur Foncière Atland est propriétaire de l'ensemble de l'emprise foncière du site, correspondant à une surface totale de 10,2 ha structurés en cinq parcelles. La MRAe s'attend par conséquent à ce que l'état initial et les effets du projet soient évalués à l'échelle de la phase 2 mais également sur le périmètre global intégrant les deux phases.

Les principales thématiques environnementales sont traitées, mais nécessitent des compléments pour certaines.

De nombreuses informations utiles et illustrations sont présentées, permettant de visualiser les aménagements prévus et d'apprécier l'ampleur du projet. Toutefois, une carte lisible indiquant le nom des rues à proximité immédiate du projet aurait été utile.

Par ailleurs, la MRAe note l'absence d'étude préalable sur la faune et la flore, ni de recherches relatives aux espèces susceptibles d'être présentes sur le site.

(3) La MRAe recommande de justifier l'absence d'étude faune-flore et de description de l'état initial avant le début des opérations de terrassement sur le site et d'expliquer les circonstances ayant abouti à cette situation.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact (page 123) analyse de manière synthétique l'articulation du projet avec les documents de planification en vigueur.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact note que des variantes ont été étudiées (page 45) mais ne les présente pas. Certains bâtiments (notamment le magasin de bricolage) implantés initialement le long de la RN 184 ont été mis en recul par rapport à la voie, le fonctionnement et l'attractivité des commerces. Les enjeux sanitaires ou environnementaux de cette évolution ne sont pas précisés. L'étude d'impact (page 165) mentionne toutefois la constitution d'un front bâti jouant le rôle d'un écran acoustique permettant d'anticiper et de réduire les nuisances liées au trafic dans les espaces extérieurs et intérieurs du projet. L'exposé présent dans le dossier d'étude d'impact ne répond pas aux termes de l'article R122-5 du code de l'environnement³.

(4) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par la présentation des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage conformément à l'alinéa 7 de l'article R122-5 du code de l'environnement.

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

3.1. L'eau et la pollution du sol

L'étude d'impact indique (page 57) que la gestion de l'eau de pluie consiste à stocker et infiltrer les eaux de ruissellement du site, limitant au maximum l'exportation d'eau vers le réseau d'assainissement collectif (séparatif sur la commune), conformément au PLUi (page 117), en fonction de la faisabilité technique. L'étude d'impact, en page 135, indique un débit de fuite pour le projet sera de 2l/s/ha. La MRAe estime nécessaire de préciser la compatibilité des choix opérés en matière de rejet avec les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux applicable.

La réalisation d'aménagements visibles en surface est prévue (noues, bassin). Les eaux pluviales seront récupérées et pré-traitées. Les eaux de toiture seront envoyées dans les espaces verts pour infiltration ainsi que dans des bassins de rétention/infiltration avant rejet au réseau. Les eaux de voiries seront contenues dans des noues équipées d'un séparateur d'hydrocarbures.

3 L'article prévoit à son alinéa 7 que l'étude d'impact comporte : « une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine » ;

L'étude d'impact indique (page 88) que le sol actuel est quasi-imperméable. Elle conclut (page 149) que le projet aura un impact positif sur l'hydrologie et l'assainissement car celui-ci prévoit la gestion alternative des eaux pluviales, dans le but de minimiser l'incidence sur projet sur les milieux récepteurs d'un point de vue qualitatif mais aussi quantitatif.

La MRAe relève toutefois que l'étude d'impact n'évalue pas le taux d'imperméabilisation du sol avant et après projet et ne présente pas le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales.

La MRAe relève également dans l'étude d'impact (page 88) que le site : « ne se trouve pas au sein d'un périmètre de protection d'un point de captage pour l'alimentation en eau potable ». Or, le projet se situe précisément à l'intérieur du périmètre de protection éloigné des captages d'eau destinée à la consommation humaine du champ captant d'Andrésy déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 3 février 1995 lequel impose des servitudes. La MRAe relève la nécessité pour le projet de garantir sa compatibilité avec la ressource souterraine.

La MRAe note par ailleurs que l'étude d'impact aurait pu évaluer les besoins en eau potable et la capacité des réseaux de production à fournir ces besoins.

(5) La MRAe recommande de présenter le dimensionnement des ouvrages de rétention/infiltration, à l'échelle de la phase 2 ainsi que sur l'ensemble du périmètre, afin de garantir la faisabilité de la gestion des eaux pluviales et d'assurer la compatibilité du projet avec la préservation de la ressource en eau souterraine ;

Concernant la pollution des sols, l'étude d'impact (page 91), indique que le projet se situant sur un ancien site industriel, une étude de caractérisation de la qualité des sols (en Annexe 5) a été réalisée mettant en évidence des polluants notamment aux métaux lourds. L'étude d'impact conclut à un enjeu faible (page 132) et à un état sanitaire du terrain à construire compatible avec les usages constatés selon la circulaire du 8 février 2007⁴ (page 91).

L'étude d'impact en page 149, conclut par ailleurs qu'aucune gestion particulière des pollutions n'est nécessaire. La MRAe relève toutefois que les parcelles ayant fait l'objet des investigations (page 5/149 de l'étude de pollution, Annexe 5), à savoir les parcelles n° 789, 801 et 704 de la section AD, ne correspondent pas à celles du projet. Elles ne figurent en effet pas dans les Cerfa (du permis de construire ou celui relatif aux établissements recevant du public) ni sur la notice descriptive. Il est donc nécessaire de préciser la qualité du site.

(6) La MRAe recommande de mettre à jour les diagnostics des pollutions des sols intégrant l'ensemble des parcelles du projet afin de garantir la compatibilité du site avec les usages du projet

3.2. Le paysage

L'étude d'impact (page 65) indique que Conflans-Sainte-Honorine appartient à l'ensemble paysager de la vallée de la Seine et à l'unité paysagère des boucles de Poissy. À l'échelle du territoire, le grand paysage est structuré par la présence de la Seine au sud et par l'Oise au nord et à l'ouest. Les horizons lointains sont marqués au sud par la forêt de Saint-Germain-en-Laye sur la rive gauche de la Seine et au nord par le coteau de Vauréal.

Le projet de PADD du PLUi de la communauté urbaine Grand Paris Seine-et-Oise identifie les coteaux comme des paysages remarquables et un des enjeux mentionnés est de « Valoriser les points de vue lointains et les panoramas sur la vallée de la Seine depuis les lignes de crêtes et préserver des cônes de vue sur le grand paysage, depuis et vers les coteaux ».

⁴ Circulaire du 8 février 2007 relative aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués (ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables) NOR : DEVP0700228C.

Concernant le site, les bâtiments de l'ancienne usine ayant été démolis, les traces des fondations restent les seuls témoins de l'ancienne activité. L'étude d'impact précise (page 65) que l'environnement proche du projet est marqué par l'activité industrialo-commerciale sur 75 ha. Les éléments naturels marquant le grand paysage du territoire ne sont pas perceptibles depuis le site. L'horizon, au sud et à l'est est marqué par l'emprise routière de la RN 184. Le nord et l'ouest, les grandes emprises industrielles et commerciales marquent et ferment le paysage.

Ainsi, si le grand paysage dans lequel s'inscrit le projet n'est pas visible depuis le site, conduisant le maître d'ouvrage à considérer le paysage comme un enjeu faible (page 133), l'étude d'impact reconnaît toutefois (page 146) que la visibilité du site depuis la RN 184, la rue de l'Hautil et la rue Leonardo Da Vinci est importante.

Ainsi, le projet prévoit un traitement paysager sur l'ensemble de la parcelle, permettant de marquer l'identité du site. Le projet paysager consiste à arborer le site le plus possible (page 41). L'aménagement de la parcelle prévoit des espèces végétales non allergènes, non invasives, locales et nécessitant un minimum d'entretien (page 55). Une clôture paysagère, sera implantée (page 146). Ainsi, l'étude d'impact conclut que les effets du projet sur le paysage étant positifs, aucune mesure particulière n'est à prévoir (page 146).



Illustration 4: vue sur le futur projet architectural (source : étude d'impact)

La MRAe constate que certaines éléments ne sont pas fournis formellement dans l'étude d'impact qui permettraient de valider l'absence d'impact paysager du projet, à savoir, la hauteur des futurs bâtiments au sein du projet et l'analyse de l'insertion paysagère du projet à l'aide de visuels.

(7) La MRAe recommande de fournir les hauteurs des futurs bâtis au sein du projet ainsi que des vues sur le projet depuis les points sensibles proches avant et après réalisation des bâtiments et des mesures paysagères.

3.3. Les déplacements et les pollutions associées (bruit, air)

■ La mobilité

L'étude d'impact (pages 109 à 115, étude de circulation en annexe 3) documente bien la thématique des déplacements. Le site situé en entrée de ville et accessible par la RN 184, bénéficie d'une desserte routière de qualité. La présence du RER A à proximité du site (station Neuville-Université) est à environ un kilomètre du site. Le réseau de transport en commun de la ville avec les lignes de bus 17A et 17B permet de desservir le site depuis le centre ville et les deux gares mais avec une fréquence limitée en heures creuses (page 109).

Concernant les circulations douces, la ville de Conflans-Sainte-Honorine dispose de 16 km de voies cyclables. La commune compte des itinéraires cyclables éparses complétés de quelques zones 30. À terme, la ville tend à les relier et à permettre la jonction avec les voies cyclables des communes limitrophes. La zone d'activités dans laquelle s'insère le site n'est que très peu desservie par des itinéraires favorables aux modes doux et aucun aménagement destiné à réduire la place de la voiture individuelle (aire de covoiturage, véhicules partagés...) n'est présent à proximité du site. L'étude d'impact indique toutefois (page 35) que les modes de déplacement actifs seront optimisés sur le quartier afin de favoriser les déplacements doux et limiter l'utilisation des transports motorisés. Elle indique par ailleurs : « *La zone d'activités dans laquelle s'insère le site n'est que très peu desservi par des itinéraires favorables aux modes doux et aucun aménagement destiné à réduire la place de la voiture individuelle n'est présent à proximité du site* ».

Les futurs déplacements ont été analysés (pages 170, étude en annexe). Le projet entend développer les modes de déplacements alternatifs, en lien avec le réseau de transport en commun de la ville et les voies cyclables existantes.

(8) La MRAe recommande au maître d'ouvrage de préciser comment le projet contribuera au développement des modes doux et à la réduction de l'usage de la voiture, d'exposer pour l'utilisateur les temps de parcours et les itinéraires piétons et deux roues pour se rendre des principaux bassins d'habitat de la zone de chalandise à l'ensemble commercial aux principales plages horaires de la journée.

(9) La MRAe recommande à la commune et à la Communauté urbaine Grand Paris Seine-et-Oise de préciser les évolutions devant intervenir à l'horizon de réalisation du projet pour faciliter les circulations douces sécurisées dans le secteur du projet.

(10) La MRAe recommande d'augmenter la fréquence des bus en phase exploitation afin de favoriser l'usage des transport en commun pour accéder à la zone commerciale

La circulation aux abords du site est aujourd'hui difficile notamment à l'heure de pointe du soir ainsi les aménagements du site seront susceptibles de dégrader le trafic local. Le porteur de projet a donc prévu la création d'une voie interne pour réduire le flux sur les giratoires de la RD 203, des Frères Damme et de l'échangeur de la RN 184. Cet aménagement doit diviser par deux les flux attendus. D'autres pistes d'optimisation pour fluidifier le trafic sont également à l'étude pour être mises en œuvre telles que la modification du giratoire de la RD 203 et de l'échangeur de la RN 184. La création d'un carrefour à feux pour fluidifier la circulation au niveau de l'échangeur de la RN 184 est en cours.

Le dossier comprend une annexe 3 permettant de connaître la simulation du trafic moyen induit par le projet (+627 véhicules par heure en sortie, 432 en entrée) sur la base d'un coefficient de foisonnement⁵ élevé de 0,7 et l'apport des projets environnants à l'heure de pointe du soir (+285 en sortie, 80 en entrée). Ces chiffres mériteraient d'être étayés par exemple par la présentation de comptages effectués dans d'autres ensembles commerciaux analogues.

Par ailleurs, l'étude d'impact (page 185) indique que les évolutions des infrastructures routières seront efficaces au regard des effets cumulés du projet de parc des Boutries avec les projets voisins.

5 Le coefficient de foisonnement détermine les usagers de l'ensemble commercial se rendant dans plusieurs commerces.

■ Le bruit

Le projet est susceptible d'augmenter le bruit ambiant. L'étude acoustique (annexe 8 ne porte pas sur l'emprise du projet). Il apparaît dès lors impossible de caractériser l'état initial sur le site concerné par le projet dont la MRAe est saisie. Les points de mesure sont situés au nord-est, zone concernée par la phase 1 du projet. Les nuisances sonores atteignent 64 dB(A) en période diurne au niveau de la route de contournement de l'opération. Ces points de mesure sont les plus distants de la RN 184, voie classée en catégorie 2 pour le bruit.

La MRAe publie ci-dessous la carte extraite du site Bruitparif qui témoigne d'une ambiance sonore dégradée supérieure à 65 dB(A) sur une partie importante de la surface de la phase 2 (et dépassant 70 dB(A) à proximité de la RN 184).

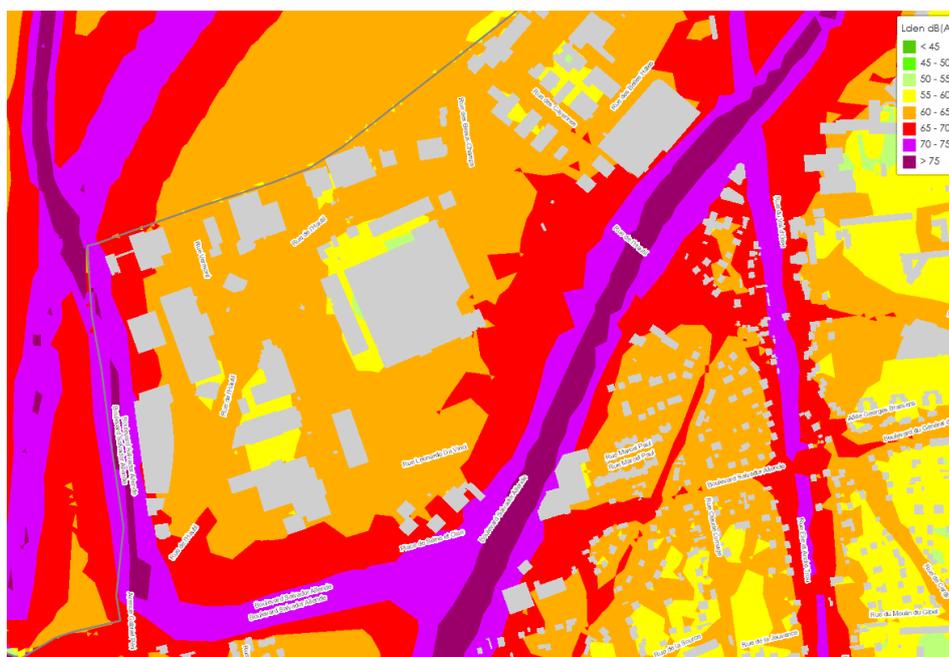


Illustration 5: carte des nuisances sonores sur le site du projet source Bruitparif 2022.

L'étude d'impact prévoit par ailleurs une isolation des bâtiments. Selon le dossier (page 165), le maître d'ouvrage a prévu la constitution d'un front bâti jouant le rôle d'écran acoustique. Ces éléments doivent être présentés pour que leur impact puisse être apprécié.

(11) La MRAe recommande de préciser les protections phoniques prévues afin de réduire le bruit au plus près de sa source, de modéliser le résultat final prenant en compte les trafics induits par le projet et de l'inclure dans le dossier soumis à consultation du public.

■ La qualité de l'air

Compte tenu de son positionnement géographique, le projet est situé dans une zone dont la qualité de l'air est partiellement dégradée. Les valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé présentées dans l'étude d'impact (page 79) sont obsolètes et devraient donc être actualisées. Le dossier rappelle la présence à proximité du projet d'un site industriel⁶, situé selon le dossier à 2,5 km, soumis à une déclaration obligatoire pour les rejets de composés organiques volatiles non méthaniques. Or, la MRAe constate une erreur car la localisation de cet équipement industriel est à 650 m du site. Par ailleurs, la proximité de la RN 184 conduit à

6 L'usine Saint-Gobain abrasifs située à 2,5 km du site

observer des dépassements sporadiques de la valeur limite de la réglementation pour le dioxyde d'azote. Ces éléments conduisent la MRAe à considérer qu'en l'état le dossier n'a pas examiné de manière rigoureuse l'état de l'air au droit du projet et évalué les impacts de celui-ci sur la qualité de l'air.

(12) La MRAe recommande de compléter le dossier par une analyse de la qualité de l'air sur le site (état initial) et par la projection de la situation après réalisation du projet.

3.4. Le climat

La faisabilité d'utiliser les énergies renouvelables a été étudiée (étude de 44 pages en annexes). L'étude précise la viabilité de différents scénarios basés sur la biomasse, le solaire et la géothermie locale (l'extension du réseau de chaleur d'Éragny est présentée comme trop coûteuse), qui pourront, selon le dossier, être rentabilisés avec un délai raisonnable. D'un point de vue économique, le scénario géothermie sur nappe serait le plus facile à mettre en œuvre, avec un très léger surplus d'investissement et un temps de retour très rapide de trois ans.

(13) La MRAe recommande de présenter les choix énergétiques et la part laissée aux énergies renouvelables dans le projet.

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) du projet ont été évaluées sur le projet à l'aide de l'outil GES OpAM⁷ (page 57 de l'étude d'impact). Il a été estimé 3 042 tonnes équivalent CO₂ les émissions de GES. Le premier poste responsable des émissions de GES est la construction. En seconde place viennent les déplacements puis en troisième place les consommations énergétiques des bâtiments. Par ailleurs, la MRAe relève que l'enjeu îlot de chaleur⁸ est insuffisamment traité dans l'étude d'impact. La formation d'îlots de chaleur est pourtant un enjeu fort des projets d'urbanisation. Les espaces de pleine terre, susceptibles de réduire l'effet îlot de chaleur, sont mentionnés dans l'étude d'impact (pages 51, 53 et 56) mais jamais évalués.

(14) La MRAe recommande d'évaluer les effets du projet sur le phénomène îlots de chaleur.

3.5. La phase chantier

La MRAe relève que le chantier est traité de façon complète. Chaque enjeu environnemental ou sanitaire fait l'objet de mesures qui sont traitées transversalement. Toutefois un calendrier est attendu.

Concernant les résidus de chantier, selon le maître d'ouvrage « le projet prévoit (page 58) l'optimisation des terrassements et la conservation des déblais sur site, y compris ceux issus de la construction des bâtiments. Aucun déblai ne sera évacué. 70 % des déchets produits seront valorisés en phase chantier ». Mais, le dossier indique par ailleurs un réemploi possible hors site (pages 145 et 170). Pour la MRAe, il y aurait lieu de clarifier l'usage des déblais.

Concernant les déchets produits lors de la phase exploitation (page 58), la production de déchets a été estimée à partir du nombre de travailleurs attendus sur site (environ 400). Selon le maître d'ouvrage : « Les déchets générés estimés se répartissent de la manière suivante : déchets commerciaux (22 400 l/j) pour les déchets

7 Outil informatique développé pour évaluer les émissions de gaz à effet de serre dans les opérations d'aménagement.

8 Les îlots de chaleur (ou effets de surchauffe en été notamment) sont provoqués par des surfaces minérales qui ont tendance à emmagasiner et relarguer la chaleur de la journée, les surfaces sombres étant les plus impactantes.

humides et 22 400 000 l/j pour les matériaux recyclables et autres activités (66 kg/j). La gestion des déchets des entreprises se fera par un prestataire privé. Elle n'impactera pas la gestion des déchets à l'échelle communale ».

L'étude d'impact évoque la proximité, à un kilomètre, de la Seine et de l'Oise navigables. Cette voie fluviale n'est cependant pas identifiée dans l'étude d'impact comme susceptible de permettre l'acheminement ou l'évacuation des déblais et matériaux de construction pour les besoins du chantier, en tant qu'alternative au transport par camions évitant ou réduisant les pollutions et nuisances associées.

(15) La MRAe recommande d'évaluer la faisabilité d'utiliser la voie d'eau pour le transport des matériaux acheminés et évacués.

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

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

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 la participation du public par voie électronique prévue à l'[article L.123-19](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

La MRAe 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 la MRAe est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Fait à Paris le 25 janvier 2022

Le membre délégué



Éric ALONZO

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de préciser les parcelles cadastrales impliquées dans le périmètre du projet, périmètre opérationnel comme élargi.....8
- (3) La MRAe recommande de justifier l'absence d'étude faune-flore et de description de l'état initial avant le début des opérations de terrassement sur le site et d'expliquer les circonstances ayant abouti à cette situation.....10
- (4) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par la présentation des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage conformément à l'alinéa 7 de l'article R122-5 du code de l'environnement.....10
- (5) La MRAe recommande de présenter le dimensionnement des ouvrages de rétention/infiltration, à l'échelle de la phase 2 ainsi que sur l'ensemble du périmètre, afin de garantir la faisabilité de la gestion des eaux pluviales et d'assurer la compatibilité du projet avec la préservation de la ressource en eau souterraine ;11
- (6) La MRAe recommande de mettre à jour les diagnostics des pollutions des sols intégrant l'ensemble des parcelles du projet afin de garantir la compatibilité du site avec les usages du projet. . .11
- (7) La MRAe recommande de fournir les hauteurs des futurs bâtis au sein du projet ainsi que des vues sur le projet depuis les points sensibles proches avant et après réalisation des bâtiments et des mesures paysagères.....12
- (8) La MRAe recommande au maître d'ouvrage de préciser comment le projet contribuera au développement des modes doux et à la réduction de l'usage de la voiture, d'exposer pour l'usager les temps de parcours et les itinéraires piétons et deux roues pour se rendre des principaux bassins d'habitat de la zone de chalandise à l'ensemble commercial aux principales plages horaires de la journée.13
- (9) La MRAe recommande à la commune et à la Communauté urbaine Grand Paris Seine-et-Oise de préciser les évolutions devant intervenir à l'horizon de réalisation du projet pour faciliter les circulations douces sécurisées dans le secteur du projet.....13
- (10) La MRAe recommande d'augmenter la fréquence des bus en phase exploitation afin de favoriser l'usage des transport en commun pour accéder à la zone commerciale.....13
- (11) La MRAe recommande de préciser les protections phoniques prévues afin de réduire le bruit au plus près de sa source, de modéliser le résultat final prenant en compte les trafics induits par le projet et de l'inclure dans le dossier soumis à consultation du public.....14
- (12) La MRAe recommande de compléter le dossier par une analyse de la qualité de l'air sur le site (état initial) et par la projection de la situation après réalisation du projet.....15
- (13) La MRAe recommande de présenter les choix énergétiques et la part laissée aux énergies renouvelables dans le projet.....15

(14) La MRAe recommande d'évaluer les effets du projet sur le phénomène îlots de chaleur.....	15
(15) La MRAe recommande d'évaluer la faisabilité d'utiliser la voie d'eau pour le transport des matériaux acheminés et évacués.....	16