



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable**

MRAe

**Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE**

**Avis délibéré
sur le projet d'aménagement de la Chaussée Osny
à Puiseux-Pontoise et Osny (95)**

**N° APJIF-2022-063
en date du 18/08/2022**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement de la Chaussée Osny, situé sur les communes de Puiseux-Pontoise et Osny, porté par la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP), et sur son étude d'impact, datée de mai 2022. Il est émis dans le cadre de deux procédures de permis d'aménager et d'une procédure de demande d'autorisation environnementale.

Le site de la Chaussée Osny, d'une surface d'environ 37,8 ha, est actuellement occupé en majorité par des terrains agricoles. Il est délimité au nord par la chaussée Jules César, au sud par l'autoroute A15, à l'est par une boucle d'autoroute (échangeur n°11) et à l'ouest par une seconde boucle d'autoroute (échangeur n°12) ainsi que par les terrains agricoles des « friches de la Siaule ».

Ce projet d'aménagement vise à réaliser un parc d'activités. Il prévoit la réalisation de 24,8 ha d'espaces publics, dont la CACP restera propriétaire, et de treize hectares cédés à des repreneurs privés sous forme de quatre lots dédiés aux activités économiques (entrepôt et logistiques). L'emprise bâtie totale des lots sera de 35 425 m². Entre 581 et 761 places de stationnement seront également créées, tandis que 8,5 ha de terrains agricoles seront conservés au nord du site permettant notamment la mise en place de jardins partagés.

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

- la consommation d'espaces agricoles ;
- la biodiversité ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- le paysage et le patrimoine ;
- les déplacements ;
- les impacts sanitaires ;
- le climat.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont :

- d'actualiser l'étude d'impact avec les éléments relatifs aux parcelles privées lorsque les preneurs de lots, leurs activités et leurs projets seront connus ;
- de justifier la création et le dimensionnement du projet au regard des parcs d'activités déjà implantés à proximité, de leurs taux de remplissage et de vacance ;
- de comparer différentes variantes selon leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine, ainsi que les solutions de substitution étudiées en termes d'emplacement et de programmation ;
- d'analyser la viabilité des parcelles agricoles conservées et d'adopter des dispositions pour les pérenniser ;
- d'étudier les impacts sur l'environnement et la fonctionnalité agricole de la suppression des vingt hectares de terrains agricoles en tenant compte notamment des effets de cumul à plus grande échelle induits par la présence d'autres projets d'urbanisation, et d'actualiser l'étude d'impact à partir des éléments de l'étude préalable de compensation agricole collective, et de la joindre au dossier ;
- d'intégrer une carte qui précise la mesure d'évitement et les mesures de réduction relatives aux futures emprises de travaux, de renforcer les mesures en phase exploitation du projet par l'introduction de prescriptions applicables aux futurs preneurs de lots privés relatives à l'éclairage des bâtiments et des voiries, et de préciser les modalités du plan de gestion différenciée des espaces prévus en indiquant si cette mesure s'applique aux parcelles privées, et le cas échéant en prévoyant des prescriptions ;
- d'analyser l'impact du projet sur les continuités écologiques aux différentes échelles et de prendre le cas échéant des mesures ERC adaptées ;

- d'étudier les moyens permettant de réduire le trafic routier induit par le projet et de définir le cas échéant des mesures permettant de limiter ses impacts sur le dérèglement climatique et sur la santé des populations riveraines ;
- d'évaluer l'exposition des usagers du site aux champs électromagnétiques induits par les lignes électriques qui y sont implantées et de définir, le cas échéant, des mesures de protection des usagers ;
- de compléter le volet paysager de l'étude d'impact par des photomontages du site après la réalisation du projet, et notamment des vues à hauteur d'homme ;
- de réaliser un bilan des émissions de gaz à effet de serre engendrées par la réalisation et l'exploitation du parc d'activités de la Chaussée Osny.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	7
.1. Présentation du projet.....	7
.1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
.1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	10
.1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	10
.2. L'évaluation environnementale.....	11
.2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	11
.2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	11
.2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	12
.3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	13
.3.1. Consommation d'espaces agricoles.....	13
.3.2. Biodiversité.....	15
.3.3. Gestion des eaux pluviales.....	18
.3.4. Déplacements.....	20
.3.5. Impacts sanitaires.....	22
.3.6. Paysage et patrimoine.....	25
.3.7. Climat.....	26
.4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	28
ANNEXE.....	29
.5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	30
.6. Services à placer en CC en + du mail de l'instructeur DEE/DRIEAT.....	35
Instructeurs pôle DRIEAT.....	35

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 par la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) et le préfet du Val-d'Oise pour rendre un avis sur le projet d'aménagement de la Chaussée Osny, porté par la CACP, situé sur le territoire des communes de Puiseux-Pontoise et Osny (95) et sur son étude d'impact datée de mai 2022.

Le projet d'aménagement de la Chaussée Osny est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°b du tableau annexé à cet article) dans le cadre de deux procédures de demande de permis d'aménager et d'une procédure de demande d'autorisation environnementale.

Cette saisine étant conforme au I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à l'Autorité environnementale le 23 juin 2022. Conformément au II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 30 juin 2022. Sa réponse du 29 juillet 2022 est prise en compte dans le présent avis.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 18 août 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la Chaussée Osny.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Jean SOUVIRON, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré 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.

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).

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.

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet d'aménagement de la Chaussée Osny se situe sur le territoire des communes d'Osny et de Puisieux-Pontoise, qui comptent respectivement 17 446 et 583 habitants (Insee 2019), et appartiennent à la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) qui regroupe 13 communes et 212 398 habitants (Insee 2019). Elles se situent dans le département du Val-d'Oise, à environ 40 km au nord-est de Paris.

Le site, d'une superficie d'environ 37,8 ha, est aujourd'hui majoritairement occupé par des terrains agricoles, ainsi que par quelques alignements boisés, des milieux naturels et un bassin de rétention d'eau au sud-est (bassin des Bruyères). Il est marqué par la présence de lignes à très hautes tensions qui le traversent d'ouest en est. La Chaussée Osny est délimitée au nord par la chaussée Jules César longeant une zone pavillonnaire, au sud par l'autoroute A15 (dénommée route nationale RN14 sur ce tronçon), à l'ouest par des terrains agricoles et une boucle d'autoroute (échangeur n°12) qui la sépare d'une zone d'activités, et à l'est par une seconde boucle d'autoroute (échangeur n°11).



Figure 1: Photographie aérienne du secteur d'aménagement Chaussée Osny (source : étude d'impact, p. 23)



Figure 2: Carte d'emplacement de la Chaussée Osny à l'échelle communale (source : étude d'impact, p. 23)

Le site présente une topographie marquée par d'importants dénivelés pouvant aller jusqu'à trente mètres entre les points hauts situés au sud-est et sud-ouest, et le point bas situé au nord. Un talweg² orienté nord-est/sud et de forte pente (jusqu'à 11°) se trouve au centre du site.

2 Ligne qui joint les points les plus bas d'une vallée.

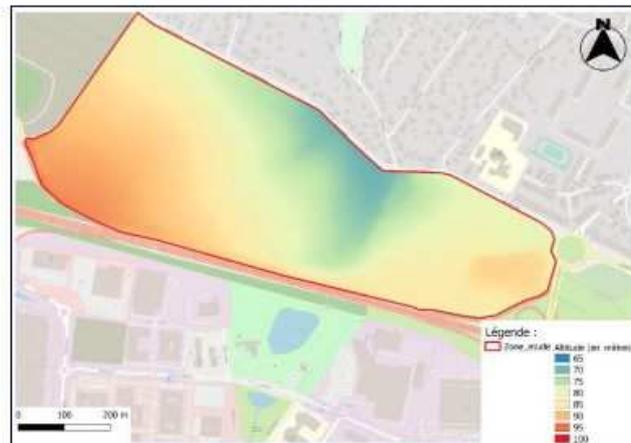


Figure 3: Topographie au droit de la zone d'étude (source : étude d'impact, p. 69)

Le projet s'inscrit dans le cadre du projet de lotissement porté par la CACP dans ce secteur dédié au développement économique, dans la continuité de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Chaussée Puiseux située à l'ouest. Il vise la réalisation d'un parc d'activités (entrepôts/logistique). Il prévoit la réalisation d'environ 24,8 ha d'espaces publics, qui resteront propriété de la CACP, et d'environ 13 ha d'espaces privés qui seront cédés sous forme de quatre lots répartis en trois parcelles :

- la parcelle A correspond au lot 1, d'une surface de 85 241 m² avec une emprise bâtie de 25 817 m² et un parking de 380 places, avec la possibilité de l'étendre à 560 places si besoin ;
- la parcelle B correspond au lot 2 d'une surface de 35 712 m² avec une emprise bâtie de 7 475 m² et un parking de 140 places ;
- la parcelle C comprend le lot 3 de 5 455 m² et le lot 4 de 3 189 m², avec respectivement des emprises bâties de 1 412 m² et 721 m² accompagnées de 45 et 16 places de parking.



Figure 4: Plan de composition du projet (permis d'aménager)

À ce stade de la conception du projet, l'implantation des bâtiments n'est pas encore connue. Par ailleurs, bien que les activités exactes ne soient pas définies, les futurs preneurs de lots n'étant pas connus, il est indiqué que le projet développera une surface de plancher totale de 32 250 m² de locaux industriels (étude d'impact p. 305) et devrait créer 501 emplois selon les estimations présentées dans l'étude d'impact (p. 300). Il est aussi prévu de conserver environ 8,5 ha de parcelles agricoles, sous les lignes à très haute tension, ainsi que de créer un « projet agricole collectif » et des jardins partagés au nord-ouest du site.

L'accès au parc d'activité se fera selon deux axes principaux, par l'est et l'ouest, et fera l'objet de travaux de restructuration de la voirie. Aucune traversée est-ouest ne sera possible à l'intérieur du site, il sera nécessaire d'emprunter la chaussée Jules César ou l'autoroute A15. S'agissant des modes actifs de déplacement, le projet prévoit de développer les cheminements doux, en connectant les voies vertes préexistantes via la création d'une nouvelle voie au sud du site, la mise en valeur des cheminements existants, la développement de la végétation existante au nord du site le long de la chaussée Jules César, et la mise en place d'un éclairage dans le passage souterrain sous l'autoroute A15.

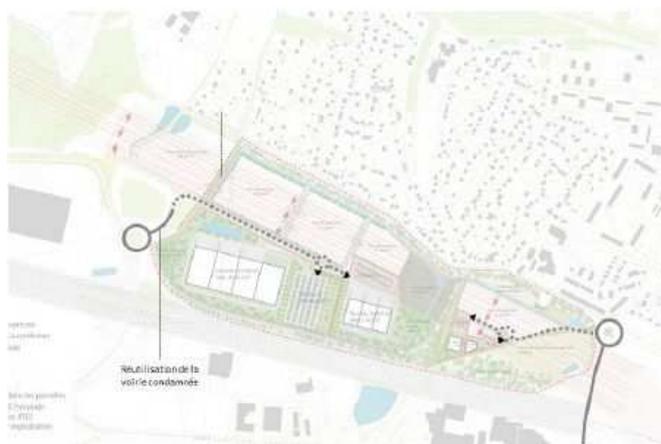


Figure 5: Présentation des voiries du projet
(source : étude d'impact, p.30)



Figure 6: Présentation des cheminements doux du projet
(source : étude d'impact, p.31)

Plusieurs aménagements paysagers en faveur de la végétalisation du site sont prévus pour les espaces publics, tels que le renforcement des boisements existants et de la haie arborée, la création de noues plantées, la plantation d'arbres et de bandes végétales le long des cheminements piétons, ou la végétalisation des parkings. La gestion des eaux pluviales sera majoritairement réalisée par infiltration. Pour les espaces publics elle se fera via un système d'assainissement composé d'un réseau d'environ 20 000 m² de noues végétalisées et de trois bassins de rétention, dont deux bassins de 780 m² et 845 m² créés en plus du bassin des Bruyères existant.

L'Autorité environnementale remarque qu'un bassin est représenté à l'ouest du site, au sein de la parcelle privée A, à la fois sur le plan masse du projet et dans la présentation des principes de gestion des eaux pluviales, sans qu'il ne soit mentionné dans l'étude d'impact. Il conviendrait de préciser ce point pour une meilleure compréhension.

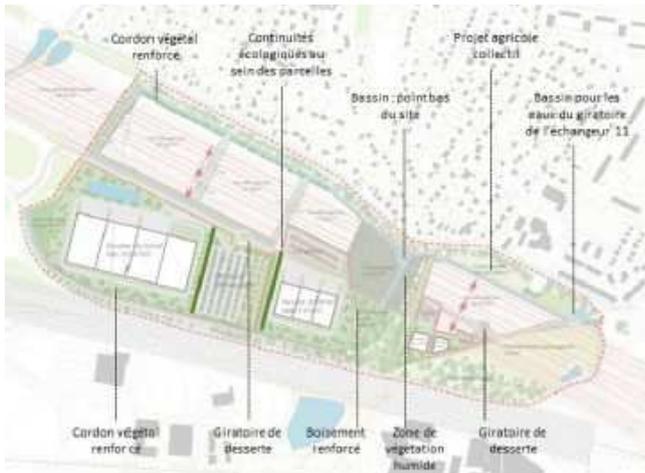


Figure 7: Présentation des aménagements paysagers (source : étude d'impact, p. 34)

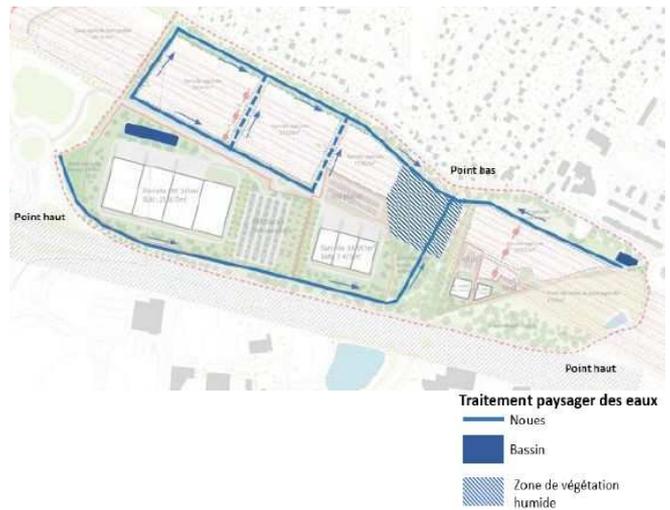


Figure 8: Présentation des principes de gestion paysagère et de l'assainissement (source : étude d'impact, p. 36)

Concernant les travaux d'aménagement, qui feront l'objet d'une charte chantier vert et dont l'ensemble sera réalisé au sein de l'emprise de la Chaussée Osny, ceux des espaces publics doivent débuter au premier trimestre 2023 pour une durée de quatre mois, et ceux des espaces privés prévus au second trimestre 2023 devraient durer de six à douze mois.

L'Autorité environnementale signale que les superficies déclarées pour caractériser l'emprise du projet ainsi que pour les différentes parcelles privées varient à plusieurs reprises dans les documents constitutifs du dossier. En effet, l'emprise du projet indiquée dans l'étude d'impact est généralement « d'environ 35 ha », parfois de 37,8 ha (voir page 31, ainsi que l'axonométrie du projet (figure 6, p. 28) et le règlement de lotissement). En pages 50, 165 et 300, cette même emprise est estimée à environ 37 ha, tandis que le CERFA de demande de permis d'aménager indique 35,5 ha. De même, l'axonométrie du projet (p. 28), la description du programme (p. 29) ou le règlement de lotissement présentent pour la parcelle B une surface de 35 712 m², tandis qu'il est indiqué en page 55 que cette même parcelle représente 63 174 m² dans la variante retenue. L'Autorité environnementale estime que ces écarts, de presque trois hectares pour le site dans sa globalité et du simple au double pour la parcelle B, doivent être clarifiés et l'étude d'impact corrigée en conséquence.

(1) L'Autorité environnementale recommande de préciser :

- la nature et la fonction du bassin situé au sein de la parcelle privée A, représenté à l'ouest du site sur le plan masse du projet ;
- la superficie exacte du site ainsi que des différentes parcelles composant le projet.

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

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

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- la consommation d'espaces agricoles ;
- la biodiversité ;

- la gestion des eaux pluviales ;
- le paysage et le patrimoine ;
- les déplacements ;
- les impacts sanitaires ;
- le climat.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact contient les différents éléments attendus en application de l'article R.122-5 du code de l'environnement et est globalement de bonne qualité. La lecture en est aisée et permet d'appréhender de façon claire et proportionnée les différents enjeux environnementaux liés au projet, malgré quelques redondances qui alourdissent sa lecture. Les différentes études complémentaires réalisées dans le cadre de la rédaction de l'étude d'impact sont jointes en annexes du dossier.

Le résumé non-technique, dont l'objectif est de donner au lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités, est joint séparément au document d'étude d'impact et présente de façon claire et synthétique le projet, ainsi que les principales incidences environnementales et mesures associées.

Toutefois, l'étude d'impact « *est réalisée au stade de conception du projet d'ensemble d'aménagement (...) à un stade amont des études d'avant-projet* » (étude d'impact, p.28). Les futurs acquéreurs des lots privés, et par extension leurs activités et les projets qui y seront réalisés, n'étant pas encore connus, seuls les principes d'aménagement du site y sont présentés. L'Autorité environnementale souligne qu'en l'absence de ces informations, il n'est pas possible d'évaluer finement l'ensemble des impacts qu'aura le projet global. Il sera donc nécessaire d'actualiser l'étude d'impact avec l'ensemble des éléments relatifs aux parcelles privées une fois qu'ils seront connus, et de procéder à une nouvelle saisine de l'Autorité environnementale.

(2) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact avec les éléments relatifs aux parcelles privées lorsque les preneurs de lots, leurs activités et leurs projets seront connus, et la saisir de nouveau pour avis sur la base de l'étude d'impact actualisée.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact consacre un chapitre à la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et de planification (chapitre 5 « Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes », p. 368-371). Il présente l'adéquation entre le projet et les plans locaux d'urbanisme des communes d'Osny et de Puiseux-Pontoise, et le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie.

Le site de la Chaussée Osny est classé en zone UIC2 au PLU d'Osny, zone destinée à accueillir ou maintenir des activités artisanales, industrielles ou commerciales spécifique à ce secteur et à celui de Saint-Christophe. Il fait de plus l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) n°4, spécifique au secteur de la Chaussée Osny. Dans le PLU de Puiseux-Pontoise, la partie ouest du site est classée en zone 1AUe, zone « *non entièrement ou pas équipée, destinée à recevoir les extensions futures de l'urbanisation à vocation économique* » (étude d'impact p. 64). Elle est incluse dans l'OAP du PLU de Puiseux-Pontoise comme « *secteur devant être aménagé en lien avec la Chaussée Osny* » (étude d'impact p. 65).

L'étude d'impact n'analyse pas le projet au regard du schéma de cohérence territoriale (ScoT) de la CACP et du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) car « *Le PLU doit être compatible avec les documents d'urbanisme supra-communaux (SCoT, SDRIF)* » (étude d'impact p. 368). L'Autorité environnementale estime cependant utile que l'étude d'impact s'attache à présenter la manière dont le projet prend en compte et s'arti-

cule avec les objectifs et dispositions des documents de planification supra-communaux tels que le SCoT et le SDRIF, ainsi que de l'ensemble des schémas, plans et programmes relatifs à l'environnement s'appliquant au site du projet. De plus, elle constate que la compatibilité du projet avec le SDAGE Seine Normandie se base sur sa version 2010-2015 et non sur celle en vigueur actuellement. En effet, le SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 ayant été adopté le 23 mars 2022, ce chapitre de l'étude d'impact doit être actualisé pour prendre en compte ses dispositions, comme cela est pourtant fait dans la note hydraulique jointe en annexe ou les parties de l'étude d'impact tirées de cette dernière.

(3) L'Autorité environnementale recommande :

- de compléter le chapitre 5 par l'analyse et la présentation de l'articulation du projet avec les principaux documents d'urbanisme et de planification supra-communaux s'appliquant au site de la Chaussée Osny ;
- d'actualiser le paragraphe relatif à la compatibilité du projet avec le SDAGE Seine-Normandie en s'appuyant sur sa dernière version (2022-2027).

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact comporte une sous-partie dédiée à la justification du projet (2.3.7 : « Justification du projet » p. 48-49). L'aménagement du site de la Chaussée Osny en parc d'activités y est justifié au regard du potentiel foncier disponible, du lien avec les zones d'activités alentours et de l'effet « vitrine » sur l'A15 bordant le projet et reliant Paris à Rouen. Son emplacement, présenté comme stratégique à 1,2 km de la gare d'Osny et à 1,5 km de son centre-ville est aussi mis en avant. Cependant, l'Autorité environnementale relève que l'étude d'impact n'apporte aucun élément de justification quant au besoin de créer de nouvelles surfaces dédiées à des activités économiques de type logistique/entrepôts, au regard notamment des activités déjà présentes dans les zones d'activités environnantes, de leurs taux de remplissage et de vacance, et des perspectives de commercialisation des lots. Elle estime, compte tenu de la consommation d'espaces agricoles et de l'imperméabilisation massive envisagée du site, qu'il importe de démontrer ce besoin d'aménagement.

Par ailleurs, une autre sous-partie de l'étude d'impact est dédiée aux solutions de substitutions qui ont été étudiées dans le cadre de la conception du projet (« 2.5 : Solutions de substitutions raisonnables », p. 50-55). Cinq variantes du projet, dont celle qui a été retenue, sont présentées en précisant les raisons ayant justifié d'écarter certaines d'entre elles. L'Autorité environnementale constate que le choix de la variante retenue n'est pas argumenté au regard des incidences environnementales de chacune des cinq variantes et qu'aucune comparaison n'est présentée. L'Autorité environnementale rappelle qu'il s'agit d'un attendu de l'évaluation environnementale qui doit être présenté dans l'étude d'impact. De plus, compte-tenu notamment de la nature agricole du site et de son potentiel en termes de continuité paysagère et écologique (voir partie biodiversité), elle considère qu'il aurait été nécessaire de présenter des solutions de substitution raisonnables en termes de localisation, de conception et de programmation du projet, sans se limiter à définir des variantes en modifiant les orientations d'aménagement à partir d'un même projet.

(4) L'Autorité environnementale recommande de justifier la localisation, la création et le dimensionnement du projet :

- en analysant la situation des parcs d'activités déjà implantés à proximité, voire à l'échelle du territoire de la CACP, de leurs taux de remplissage et de vacance et des perspectives de commercialisation ;
- en comparant les différentes variantes examinées selon leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine, pour démontrer la prise en compte de ce critère dans le choix de la variante retenue ;
- en étudiant des solutions de substitution raisonnables en termes de localisation, de conception et de programmation.

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

3.1. Consommation d'espaces agricoles

Le site du projet est à ce jour essentiellement occupé par une zone agricole cultivée de 28,6 ha répartis entre deux agriculteurs, exploitant respectivement 23,7 ha en agriculture conventionnelle et 4,9 ha en agriculture biologique. L'aménagement de la Chaussée Osny entraînant la consommation d'environ 20 ha de terres agricoles, une étude préalable de compensation agricole collective doit être réalisée par le maître d'ouvrage en application de l'article L.112-1-3 du code rural, qui devra saisir la commission départementale de préservation des espaces naturels agricoles et forestiers (CDPENAF) du Val-d'Oise. L'étude d'impact reprend les éléments du diagnostic initial de cette étude de compensation agricole, qui est indiquée comme étant en cours de réalisation.



Figure 9: Localisation des exploitations agricoles (étude d'impact, p.166)

Le projet prévoit de conserver environ 8,5 ha de terres agricoles, situées sous les lignes à très haute tension et réparties en cinq parcelles, dont environ 6 ha pour l'exploitation agricole conventionnelle et 2,1 ha pour l'exploitation en agriculture biologique. Une parcelle de 340 m² sera destinée à un « *projet agricole collectif* » et 2 195 m² seront destinées à un point de vente collectif ou une zone agricole. Le maintien de ces parcelles agricoles sur le site par le projet est présenté dans l'étude d'impact comme la seule mesure de réduction des impacts du projet liés à la consommation des 20 ha de surfaces agricoles.



Figure 10: Parcelles conservées destinées à l'agriculture (étude d'impact, p.285)

L'Autorité environnementale note que l'étude d'impact ne précise pas à quoi correspond le « projet agricole collectif » évoqué et n'apporte pas de détails sur les modalités de fonctionnement et d'implantation du point de vente collectif. Par ailleurs, elle relève que la viabilité économique des parcelles agricoles conservées n'est pas analysée. Les modalités d'accès à ces parcelles ne sont pas détaillées, alors même qu'elles seront fortement contraintes par l'aménagement du site et l'enclavement de ces terrains agricoles, entre la future zone d'activité et les noues de huit mètres de large. Le plan masse du projet ne laisse apparaître que deux petits chemins traversant la noue à l'ouest du site pour accéder aux parcelles A, B et D. En plus des difficultés d'accès, la surface réduite des parcelles peut compromettre leur pérennité, notamment pour la parcelle de l'exploitation en agriculture biologique dans un contexte où « dans le cadre du projet, un poste d'emploi pourrait être fragilisé à hauteur de 10h de travail hebdomadaire » et où « l'exploitation a été reprise par un jeune agriculteur qui voit sa surface réduite tous les ans, cette parcelle est la plus importante de son assolement » (étude d'impact p. 169).

Cette consommation des espaces agricoles aura des impacts sur l'environnement et les fonctionnalités agricoles³, qui ne sont pris en compte dans le dossier d'étude d'impact. Il importe pour l'Autorité environnementale d'étudier ces effets et de mettre en place des mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation efficaces et ambitieuses pour limiter les impacts environnementaux induits par cette consommation d'espaces, notamment dans le cadre de l'objectif « zéro artificialisation nette » à horizon 2050 fixé par la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets, dite « loi climat résilience ». Le cumul de ces impacts avec d'autres projets environnants qui consomment des espaces agricoles doit aussi être analysé, notamment au regard des 143 000 m² d'imperméabilisation cumulée engendrée par le projet Chaussée Osny et celui des entrepôts aujourd'hui construits à l'ouest du site.

Par ailleurs, le dossier indique que « des mesures de compensation seront mises en œuvre dans le cadre de l'étude de compensation collective » (p. 302). Or l'Autorité environnementale note qu'il est précisé page 165 que seul l'état initial de l'étude était disponible au moment de la rédaction de la première version de l'étude d'impact, en novembre 2021, alors que la version de l'étude d'impact transmise date de mai 2022. L'Autorité environnementale constate donc que l'étude de compensation agricole n'a pas été jointe au dossier et que les parties relatives aux milieux agricoles de l'étude d'impact n'ont pas été complétées. Elle rappelle également que les compensations prévues dans le cadre de ce dispositif sont uniquement financières, et ne visent donc pas à proposer d'autres emprises foncières venant en contrepartie des emprises mobilisées par le projet, au sens où le suppose la notion de mesure de compensation au titre de l'évaluation environnementale.

3 Le maintien d'une agriculture de proximité est un élément important du développement durable des territoires.

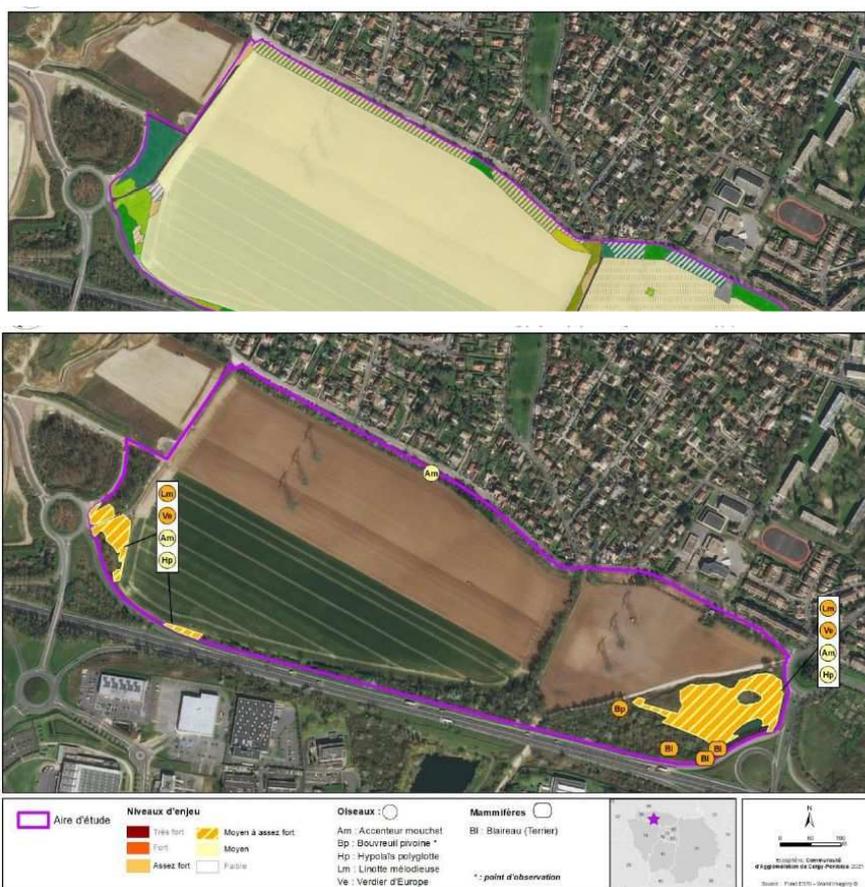
(5) L'Autorité environnementale recommande :

- d'analyser la viabilité des parcelles agricoles conservées et d'adopter des dispositions pour les pérenniser le cas échéant ;
- d'étudier les impacts sur l'environnement et les fonctionnalités agricoles de la suppression des 20 ha de terres agricoles, notamment à plus grande échelle en prenant en compte le cumul avec d'autres projets ;
- d'actualiser l'étude d'impact à partir des éléments de l'étude préalable de compensation agricole collective, et de la joindre au dossier.

3.2. Biodiversité

Le site de la Chaussée Osny est essentiellement constitué d'espaces agricoles, ainsi que de milieux plus ou moins naturels, en zone urbaine. Il n'intercepte aucun zonage de protection ou d'inventaire de la biodiversité tel qu'une zone Natura 2000, une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), un espace boisé classé ou une réserve naturelle. Cependant, il se situe à proximité immédiate du parc naturel régional (PNR) du Vexin Français au nord-ouest et à 700 m de la ZNIEFF de type 1 « Le marais de Boissy-l'Aillierie ». Aucun réservoir de biodiversité ou corridor écologique n'y est identifié dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France. Néanmoins, l'Autorité environnementale note que le site appartient à une continuité écologique est-ouest, de fait ou potentielle, et connecté au sud-est aux berges de l'Oise, via une série d'espaces ouverts (dont parc de la Justice).

Dans le cadre de l'étude écologique jointe en annexe, un inventaire faune-flore a été réalisé pour caractériser l'état initial écologique du site, au cours duquel différentes prospections de terrain ont eu lieu en 2020 et 2021. Sur les 17 habitats écologiques recensés, seules la chênaie-charmaie (boisements situés à l'ouest et au sud du site) et la haie arborée traversant le site du nord au sud sont évalués comme représentant un « enjeu moyen » par l'étude, les autres habitats étant considérés à « enjeu faible ». Aucune espèce végétale protégée n'est présente dans l'aire d'étude et une seule, le Fumeterre des murailles qui a été observé à l'ouest du site, est considéré par l'étude d'impact comme présentant un enjeu de conservation qualifié de « assez fort ». Concernant la faune, six espèces présentent des enjeux « moyen » ou « assez fort » selon l'étude : cinq espèces protégées d'oiseaux nicheurs et une espèce de mammifère, le Blaireau. L'ensemble des autres espèces inventoriées sur le site (avifaune, chiroptères, batraciens, reptiles, papillons diurnes, odonates, sauteuses et mammifères) sont considérées comme ayant un enjeu « faible ». Une carte synthétisant les enjeux faunistiques est présentée page 157 (figure 12).



[retour sommaire](#)

Figure 12: Carte des enjeux faunistiques (source : étude d'impact, p. 157)

Bien qu'elle considère que les enjeux faune-flore soient globalement bien appréhendés par le dossier, l'Autorité environnementale note en revanche que la recherche d'écoutes sonores pour identifier les chiroptères ont été réalisées les nuits du 15 septembre 2020 et du 31 mai 2021, soit respectivement à la toute fin et au début de la période de reproduction. Il est donc possible que les résultats d'inventaires et les enjeux associés soient sous-estimés, ce qui nécessite donc au moins de réaliser un passage supplémentaire en hiver (de décembre à janvier), période d'hibernation, pour confirmer ou non l'utilisation des arbres à cavités situés au centre du site, ainsi qu'un enregistrement supplémentaire au niveau de la chênaie-charmaie à l'ouest du site, qui est un secteur à enjeu pour la faune.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale relève que l'étude d'impact n'indique pas que sur les 25 espèces d'oiseaux nicheurs inventoriés, 17 bénéficient d'une protection réglementaire. En outre, une seule carte présentant les enjeux faunistiques où sont représentées uniquement les six espèces considérées à enjeu est présentée. Il conviendrait de fournir une carte de l'ensemble des habitats des espèces d'oiseaux protégées nicheuses présentes sur le site.

Le dossier indique qu'afin « *de limiter au maximum les impacts du projet sur l'environnement, celui-ci a fait l'objet d'améliorations successives* » (étude d'impact, p. 294). Le projet de la Chaussée Osny, d'après l'étude d'impact, prévoit de renforcer les boisements existants, dont les alignements boisés en bordures nord et sud, de renforcer les trois strates végétales (herbacée, arbustive et arborée) par des plantations et de créer un réseau de noues végétalisées ainsi que des « continuités écologiques ». Par ailleurs, le projet de règlement de lotissement, joint au dossier, impose de laisser un espace libre de dix centimètres en pied de clôture pour favoriser le passage de la petite faune et de maintenir dans chaque parcelle une bande de huit mètres de large située sur l'axe nord-sud accompagnée d'un alignement d'arbre sur une largeur de cinq mètres.

Lors de l'aménagement du site, les principaux impacts que peuvent engendrer les travaux sont la destruction d'habitats ou d'espèces, végétales et animales. En plus de la conception du projet, qui ne prévoit aucun abat-tage d'arbres, l'interdiction d'abattre les arbres existants étant prévue par le maître d'ouvrage dans les promesses de vente, des mesures sont prises pour éviter et réduire ces impacts durant la phase de chantier : le balisage et la mise en défens préventif des stations du Fumeterre des murailles pour éviter toute destruction, la limitation des emprises de chantier et de circulation, l'adaptation des périodes d'intervention selon un calendrier favorable à la faune, des mesures de limitation de la propagation des espèces végétales exotiques envahissantes. L'Autorité environnementale note que « *l'aménagement d'un corridor arboré en bordure du site* » contribue à la composition du projet et constitue l'une des mesures de réduction. Cependant l'Autorité environnementale souligne que l'efficacité des mesures ne peut être correctement évaluée en l'absence de carte présentant les zones balisées autour du Fumeterre des murailles et les emprises de travaux.

En phase d'exploitation du site, les principaux impacts potentiels du projet sur la biodiversité identifiés par l'étude d'impact sont l'augmentation de la fréquentation humaine, la perte des habitats agricoles entraînant la disparition d'aires de repos ou de nourriture, et la pollution lumineuse. Le maître d'ouvrage prévoit deux mesures de réduction de ces impacts : l'adaptation des éclairages des bâtiments et voiries en faveur de la faune et la mise en place d'une gestion écologique des milieux qui sera suivie durant cinq ans par un écologue. Bien que ces mesures soient adaptées, l'Autorité environnementale remarque qu'elles ne sont qu'incitatives pour l'éclairage, et considère qu'elles doivent faire l'objet de prescriptions notamment dans un contexte de cession de certaines parcelles à des repreneurs privés. Ces prescriptions techniques pourraient ainsi être intégrées au règlement de lotissement. Elle estime également qu'il serait pertinent de préciser dans l'étude d'impact les modalités du plan de gestion différenciée des espaces retenus et s'il s'appliquera, via des prescriptions, aux parcelles privées.

L'Autorité environnementale souligne la mise en place de trois mesures présentées comme des mesures d'accompagnement en faveur de la biodiversité, que sont le suivi de chantier par un écologue, la mise en place de gîtes à reptiles et petits mammifères en phase travaux, et la plantation d'espèces végétales régionales.

Toutefois, elle constate que les fonctionnalités écologiques du site et notamment sa participation aux continuités écologiques alentours, ainsi que les impacts du projet sur ces dernières, ne sont pas assez analysées dans le dossier. Alors que l'étude d'impact précise pourtant que « *par sa localisation, l'aire d'étude participe localement à un continuum en pas japonais des milieux boisés et arborés, en contexte urbain et agricole* » (p. 158), elle se limite à conclure que les milieux présents ont des fonctionnalités réduites et sont globalement peu favorables, et qu'aucune continuité écologique n'est repérée dans l'atlas de la trame verte et bleue du SRCE d'Île-de-France. L'état initial concernant ce point ne prend par exemple pas en compte le corridor herbacé situé au sud-ouest du site représenté dans le SRCE, qui est coupé au niveau de la Chaussée Osny. Ce projet d'aménagement aura pourtant des impacts directs et indirects qui semblent sous-estimés et la mise en œuvre de la séquence Éviter, Réduire, Compenser (ERC) pour les continuités écologiques apparaît insuffisante. L'Autorité environnementale estime qu'il est nécessaire de mettre en cohérence les continuités écologiques préservées, impactées ou restaurées par le projet au regard des enjeux locaux, notamment en termes d'espèces présentes sur le site, et d'élargir l'analyse sur un territoire plus large.

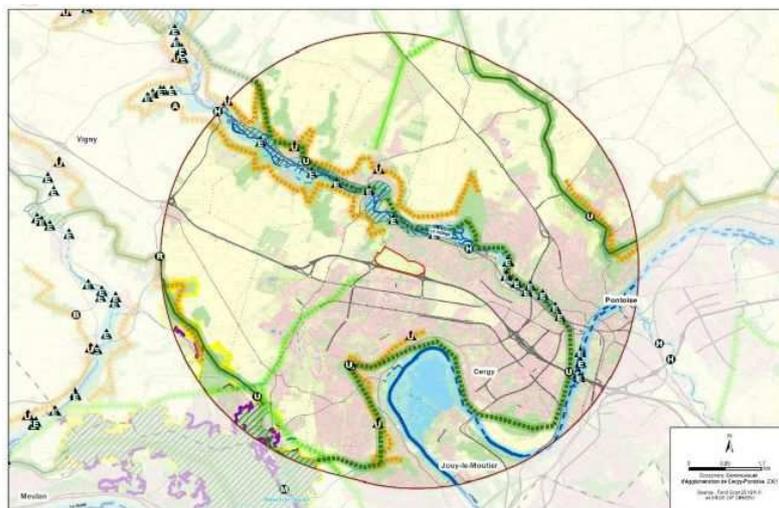


Figure 13: Carte des composantes de la trame verte et bleue à proximité de la zone d'étude (source : étude d'impact, p. 172)

(6) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter l'inventaire relatif aux chiroptères par la réalisation d'un passage supplémentaire en hiver (entre décembre et janvier) et par un enregistrement supplémentaire au niveau de la chênaie-charmaie à l'ouest du site ;
- présenter une carte qui localise l'ensemble des habitats des espèces d'oiseaux nicheurs protégées rencontrés sur le site.

(7) L'Autorité environnementale recommande de compléter la partie relative aux mesures ERC en :

- intégrant une carte qui précise la mesure d'évitement et les mesures de réduction relatives aux futures entreprises de travaux ;
- renforçant les mesures en phase exploitation du projet par l'introduction de prescriptions applicables aux futurs preneurs de lots privés relatives à l'éclairage des bâtiments et des voiries ;
- précisant les modalités du plan de gestion différenciée des espaces prévus et en indiquant si cette mesure s'applique aux parcelles privées, et, le cas échéant, en prévoyant des prescriptions ;
- analysant l'impact du projet sur les continuités écologiques aux différentes échelles et de prendre le cas échéant des mesures d'évitement, réduction et compensation adaptées.

3.3. Gestion des eaux pluviales

Le projet d'aménagement de la Chaussée Osny intercepte un bassin versant⁴ d'environ 35 ha. Le site étant occupé par des terrains agricoles ou naturels, il ne présente aucun réseau d'assainissement, la gestion des eaux pluviales étant réalisée par infiltration naturelle.

Entraînant au total l'imperméabilisation de 77 800 m², dont le détail par type de surface est précisé dans le tableau 54 p. 289 de l'étude d'impact, le projet aura un impact sur le ruissellement des eaux pluviales. Il prévoit pour les espaces publics une gestion des eaux pluviales essentiellement par infiltration à la parcelle, au moyen du réseau de noues et des bassins de tamponnement qui seront réalisés. Concernant les espaces privés, les propriétaires auront l'obligation de mettre en place leurs propres ouvrages de gestion des eaux pluviales, qui devront garantir une gestion à la parcelle des pluies courantes (huit millimètres) en favorisant l'infiltration ou l'évapotranspiration, le débit de rejet vers le réseau étant limité à 2 L/s/ha.

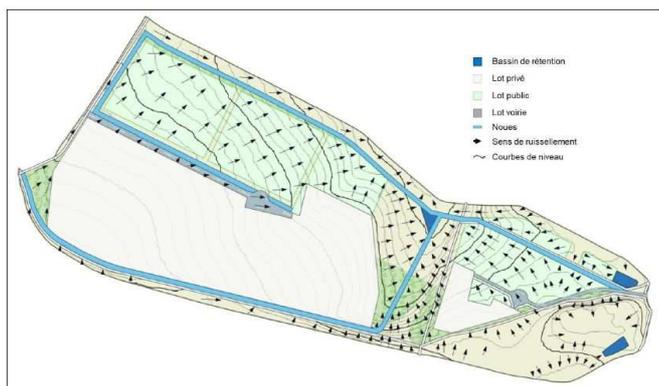


Figure 14: Schéma simplifié des sens de ruissellement sur l'emprise du projet (étude d'impact, p. 42)

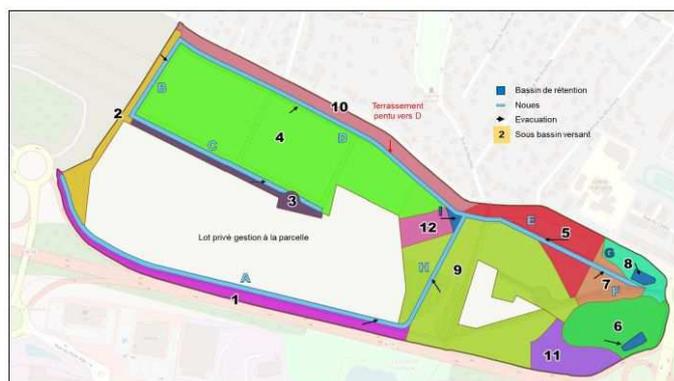


Figure 15: Délimitation des bassins versants élémentaires (étude d'impact, p. 43)

Une note hydraulique relative à la gestion des eaux pluviales a été réalisée afin de délimiter les bassins versants élémentaires, d'estimer les volumes d'eau à collecter et de réaliser un premier dimensionnement des ouvrages d'assainissement. Cette note conforte les principes de gestion retenus pour le projet. En application du SDAGE Seine Normandie 2022-2027, qui impose de rechercher la neutralité hydraulique pour les pluies trentennales, la période de dimensionnement retenue dans cette note est T = 30 ans. Par ailleurs, elle intègre également les ruissellements d'eaux pluviales provenant des débordements du bassin des Bruyères existant à l'est du site, qui collecte les eaux du rond-point et des voiries alentours (hors site). La note propose deux scénarii de gestion des eaux pluviales : l'un de gestion globale du site par rétention et infiltration au niveau des bassins uniquement ; l'autre de gestion au bassin versant par infiltration grâce aux noues et aux bassins de tamponnement.

Le premier scénario présente l'inconvénient de devoir créer un bassin conséquent au nord du site, d'une superficie de 3 000 m² et d'une profondeur de 70 cm, et ce afin de respecter une durée de vidange de 48h pour une pluie trentennale. Le deuxième scénario a quant à lui l'avantage, avec des bassins et noues d'une profondeur de 50 cm, de pouvoir assurer la gestion des eaux pluviales pour une période de retour de 100 ans. Les résultats obtenus confirment la pertinence du mode de gestion des eaux pluviales retenu. Ils confirment également que le projet garantit une gestion des eaux de ruissellement permettant d'éviter des inondations par débord des ouvrages, même en cas de pluie centennale, à condition que les prescriptions de la note soient respectées et que le scénario 2 soit mis en œuvre.

L'Autorité environnementale considère que la conception du système d'assainissement et de gestion des eaux pluviales prévu par le projet respecte les prescriptions de dimensionnement indiquées dans la note hydrau-

⁴ C'est une portion d'espace terrestre à l'intérieur de laquelle tous les écoulements, en surface ou en profondeur, se dirigent vers le même exutoire (cours d'eau, lac ou mer). (site <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>).

lique. L'impact de l'imperméabilisation d'environ 7,8 ha sur le ruissellement des eaux est réduit grâce aux dispositifs de gestion des infiltrations à la parcelle au moyen de noues et de bassins de tamponnement. Cependant, elle remarque que le scénario finalement retenu par le maître d'ouvrage n'est pas indiqué et estime qu'il conviendrait de préciser cette information et d'explicitier les raisons qui motivent ce choix.

(8) L'Autorité environnementale recommande de préciser quel scénario de gestion des eaux pluviales est retenu ainsi que les motivations de ce choix.

3.4. Déplacements

La chaussée Osny se positionne entre deux sorties de la N14 (prolongement de l'A15), et les parcelles A, B et C sont situées en bordures de cette route très fréquentée.

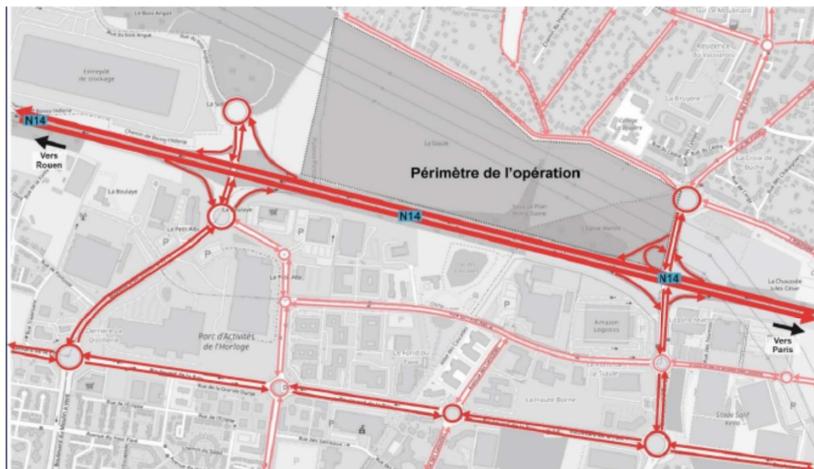


Figure 16: Axes de circulation autour de la Chaussée Osny
(source : étude d'impact, p. 181)

Deux lignes de bus desservent le site du projet (ligne STIVO 35 à une fréquence dix à quinze minutes en heures de pointes, et STIVO 44 à une fréquence de quinze à vingt minutes en heures de pointes). Ces lignes permettent de relier au nord la gare d'Osny (1,2 km), emprunté par le Transilien et les TER Paris-Normandie, et au sud la gare de Cergy/Saint-Christophe (2 km) desservie par le RER. L'étude d'impact n'apporte pas de précisions au sujet de ces transports en commun, de leur niveau de fréquentation, de leurs réserves de capacités, et des effets induits par le projet sur leur utilisation.

Un aménagement cyclable traverse le site du projet (Figure 17). Au sud, il permet de traverser l'autoroute via un passage souterrain afin de rejoindre la ville de Cergy. Au nord-est, il rejoint le giratoire croisant la rue de Puiseux et la chaussée Jules César. Si l'étude d'impact rappelle que l'OAP préconise le maintien et la valorisation de cet aménagement, l'Autorité environnementale note que les informations apportées quant aux mesures prises pour favoriser l'usage du vélo sur le site (accessibilité, sécurisation, circulation, stationnement) sont très insuffisantes compte tenu de l'importance d'un tel sujet. En effet, quelques principes généraux d'aménagements pour les mobilités actives sont brièvement présentés (p. 31 de l'EI), mais l'étude fournit peu de détails concernant la composition, l'intégration, le dimensionnement et la mise en œuvre de ces infrastructures et cheminements.



Figure 17: Carte des aménagements cyclables (source : étude d'impact, page 183)

Le peu d'informations relatives aux prévisions ou au potentiel d'utilisation des transports en commun et aux mesures et aménagements visant à encourager les modes de déplacement actifs contraste avec le niveau de détail sur le dimensionnement des parkings pour chacune des parcelles. Bien que les activités hébergées sur chacun des lots et leurs besoins en termes de mobilité ne soient pas encore connus, le projet intègre entre 581 et 761 places de parking. Il en résultera une imperméabilisation du sol par la voirie et les pavés, ainsi qu'une augmentation du trafic routier qualifiée par l'étude d'impact.

L'état actuel du trafic routier a été estimé grâce à des comptages directionnels réalisés en heures de pointe en mai 2021, notamment au niveau des deux échangeurs (11 et 12) de la N14 desservant le projet (cartographies présentées pages 186 et 187). Ils permettent d'observer que l'échangeur sud est utilisé par 1714 unités de véhicule particulier (UVP) à l'heure de pointe du matin (HPM) et 2135 à l'heure de pointe du soir (HPS). L'échangeur nord est utilisé par 1029 UVP à l'HPM et 1057 à l'HPS. L'usage des routes bordant le projet est présenté dans l'étude d'impact. Des comptages automatiques ont été réalisés en complément des comptages directionnels en trois points. L'étude qualifie le flux actuel d'important sur la bretelle de l'échangeur 12 et sur le pont de l'autoroute dans le sens Nord-Sud.

Pour l'Autorité environnementale, le diagnostic de l'état actuel du trafic est clair et complet. Le dossier présente une synthèse page 197.

L'évaluation des incidences du projet, basée sur les ratios par modes de déplacement de l'Insee et sur le modèle de trafic établi par la DRIEAT, est présentée pour les trois parcelles où seront implantés les bâtiments d'activités. À l'heure de pointe du soir, l'étude conclut à une augmentation de « 9 véhicules/h sur l'A15 dans le sens Paris-Rouen, 175 véhicules/h dans le sens Rouen-Paris, et 11 véhicules/h sur le boulevard du Moulin à Vent » (p. 314). À l'heure de pointe du matin, l'augmentation serait de « 239 véhicules/h sur l'A15 dans le sens Paris-Rouen, 10 véhicules/h sur l'A15 dans le sens Rouen-Paris, et 14 véhicules/h sur le boulevard du Moulin à Vent ». Ainsi, à ces périodes de la journée, le projet devrait induire une augmentation de 25 % sur la bretelle de l'échangeur 12, une augmentation de 8 % du trafic sur la bretelle de l'échangeur 11 et une augmentation de 38 % sur le pont sud-nord situé au niveau de l'échangeur 12.

Pour l'Autorité environnementale, ces augmentations apparaissent importantes alors même qu'elles ne prennent en compte que les déplacements des salariés du secteur privé, qui ne représentent qu'une partie des flux générés par le projet. De plus, les flux liés aux espaces publics et les flux de poids-lourds ne paraissent pas avoir été intégrés dans l'étude⁵, qui ne considère pas non plus les conditions de trafic sur la bretelle d'accès à la N14 en direction de Paris. De plus, l'Autorité environnementale relève qu'aucune mesure d'évitement ou de réduction des impacts n'est présentée, notamment s'agissant des possibilités de report modal et de protection des populations environnantes contre les pollutions et nuisances générées.

(9) L'Autorité environnementale recommande :

- d'étudier les moyens permettant de réduire le trafic routier induit par le projet, de présenter le potentiel de report modal à développer en faveur des modes alternatifs et de définir, dans le cadre d'une stratégie globale de mobilité, des mesures limitant ses impacts sur le dérèglement climatique et sur la santé des populations riveraines ;
- de compléter le projet en intégrant des mesures et aménagements dissuadant l'usage de l'automobile par la limitation des surfaces de parking et favorisant les modes de déplacements actifs (vélos et piétons notamment) à travers le site et en connexion avec les infrastructures environnantes, en tenant compte des besoins en termes de stationnement vélos ainsi que de sécurisation, de facilité et de confort des accès et des cheminements.

3.5. Impacts sanitaires

■ Champs électromagnétiques

Le site est traversé par trois lignes électriques hautes tensions (deux de 400 000 Volts, une de 225 000 Volts). L'étude mentionne que « ces lignes à haute tension peuvent être à l'origine de champs électromagnétiques à surveiller dans le cas où des personnes venaient à y être exposées » (p. 180).

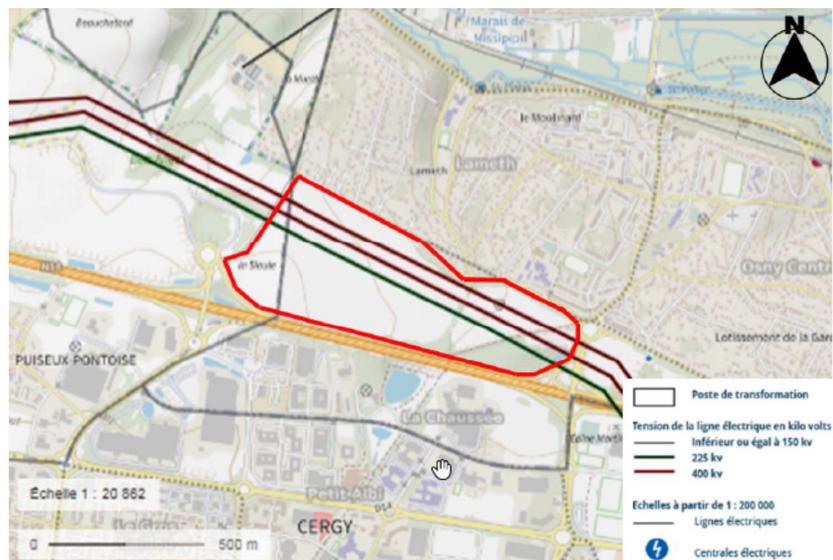


Figure 18: Localisation des lignes électriques surplombant la Chaussée Osny (source : étude d'impact, p. 181)

⁵ La non prise en compte du trafic supplémentaire induit par les poids lourds a fait l'objet d'une précédente remarque des services dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale. Suite à cette remarque, l'étude de trafic a été revue pour intégrer les poids-lourds sur la base des ratios du parc d'activités de l'Horloge. L'étude de trafic intègre donc les déplacements des salariés et des poids lourds (p. 31 de l'étude de trafic), mais l'étude d'impact n'a pas été actualisée sur ce point et évoque les impacts liés au trafic généré par les salariés.

Les risques induits par la présence des champs électromagnétiques pour les usagers du site ne sont pas évalués : cette thématique n'est pas abordée dans la partie dédiée aux risques technologiques. L'Autorité environnementale relève qu'aucune mesure d'évitement ou de réduction des impacts sanitaires potentiels liés à l'exposition aux ondes électromagnétiques n'est présentée alors que l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) recommande de mesurer l'exposition aux champs électromagnétiques à proximité des lignes à très haute tension⁶.

(10) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer l'exposition des usagers du site aux champs électromagnétiques induits par les lignes électriques qui y sont implantées et de définir, le cas échéant, des mesures de protection des usagers.

■ Pollutions atmosphériques

Le site est situé en zone sensible pour la qualité de l'air. Des diagnostics généraux sont présentés sur la qualité de l'air (p. 213). Des mesures de l'exposition du site au dioxyde d'azote (NO₂) ont été réalisées et permettent d'observer que les points situés le long de la route présentent les concentrations en NO₂ les plus élevées. L'étude conclut à un dépassement potentiel de la valeur limite annuelle en NO₂ pour ces points.

Des projections pour les principaux polluants atmosphériques (Nox, SO₂, CO, COV, C₆H₆, PM_{2,5}, PM₁₀,...), basées sur les projections de trafic présentées préalablement, ont été réalisées sur la base de la situation dite actuelle (2021) et de la situation future avec et sans projet en 2023. Il en ressort que le renouvellement du parc roulant entraînerait une diminution des émissions de polluants entre 2021 et 2023 sans projet, mais que l'augmentation du trafic induit par le projet engendre une augmentation des émissions de polluants atmosphériques de l'ordre de 10,1 % aux abords du site. L'Autorité environnementale relève que les coûts collectifs liés à ces augmentations de pollutions ont été chiffrés, mais qu'aucune mesure d'évitement, réduction ou compensation n'est présentée.

(11) L'Autorité environnementale recommande de définir des mesures d'évitement, de réduction ou, le cas échéant, de compensation des pollutions atmosphériques que le projet contribue à aggraver.

■ Pollutions sonores

L'étude d'impact présente l'exposition au bruit sur le site du projet. Un diagnostic de l'environnement sonore initial a été réalisé et s'appuie sur :

- le classement sonore départemental des infrastructures routières : la N14 est classée en catégorie 1 du classement sonore des infrastructures routières, tandis que les routes départementales accueillant les échangeurs sont en catégories 5 ;
- les cartes stratégiques de bruit de la zone (cf. Figure 19), qui démontrent que certains bâtiments sont susceptibles d'être exposés à des niveaux sonores importants dépassant 68 dB Lden, puisque que le dépassement des valeurs seuils réglementaires est avéré (p. 231) ;
- une campagne de mesure réalisée sur deux jours en mai 2021 en trois points de mesures (présentée page 234 de l'étude d'impact). Les résultats de ces mesures en LAeq, L50 et L90 sont présentés page 233. Il peut être observé qu'au point situé au plus proche de la N14, le niveau en LAeq atteint 72,5dB en moyenne.

L'Autorité environnementale relève que le bruit induit par les lignes haute tension a été mesurées (47,5dB) mais que les conditions de mesures (notamment météorologiques) ne sont pas présentées alors que celles-ci ont un impact sur les niveaux de bruit induit par ces lignes.

Des modélisations de jour et de nuit ont été réalisées pour la situation actuelle et le projet. Elles démontrent que les bâtiments seront exposés à des niveaux sonores supérieurs à 65 dB. L'étude mentionne que « il

⁶ Rapport « Effets sanitaires liés à l'exposition aux champs électromagnétiques basses fréquences », Avril 2019 : <https://www.anses.fr/fr/system/files/AP2013SA0038Ra.pdf>

conviendra d'adapter les isollements de façade des bâtiments des locaux sensibles le long de cet axe [la N14] » (p. 335).

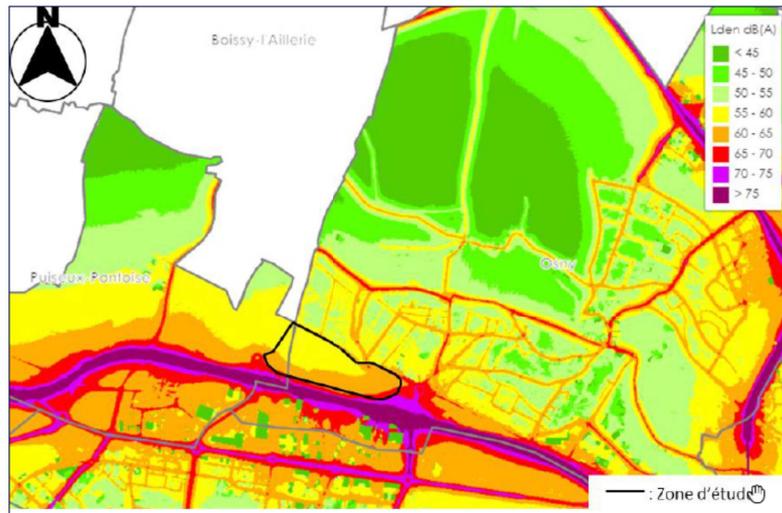


Figure 19: Carte stratégiques de bruit routier en Lden
(source : étude d'impact, p. 231))

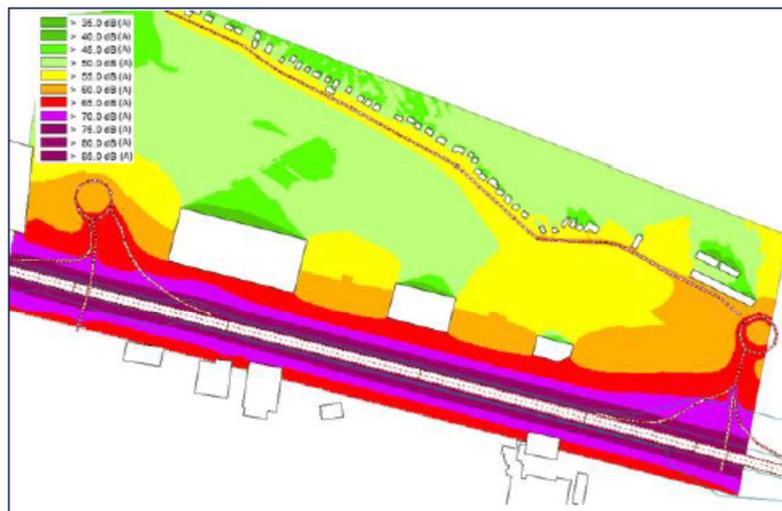


Figure 20: Modélisation du bruit en situation projet
(source : étude d'impact, p. 334)

Le maître d'ouvrage présente page 339 les certifications environnementales (CREAM et HQE CERTIVEA) visées et les objectifs de bruit ambiant intérieurs attendus et les niveaux d'isollements à retenir en fonction de la distance à la route, sans toutefois démontrer que l'impact sanitaire du bruit sur les usagers du site sera limité.

(12) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact lorsque les éléments relatifs aux projets des parcelles privées seront disponibles afin de démontrer la prise en compte des pollutions sonores élevées et de présenter les mesures d'évitement et réduction des impacts sur les usagers.

3.6. Paysage et patrimoine

Le site du projet appartient au grand ensemble paysager de la Vallée de l'Oise, qui est caractérisée par une grande vallée urbanisée. L'ambiance paysagère est agricole, agrémentée de bandes boisées situées au nord et au sud du site, marquée par la présence des lignes à très haute tension ainsi que les voies de circulation de la RN14 au sud et de la chaussée Jules César au nord. Une photographie du site est présentée sans que l'emplacement de la prise de vue ne soit précisé (p. 172). Des photographies provenant de l'OAP n°4 du PLU d'Osny sont aussi présentées à la même page.



Figure 21: Carte de la structure paysagère du site (étude d'impact, p. 171)



Figure 22: Photographie du site (étude d'impact, p.172)

Le projet d'aménagement de la Chaussée Osny modifiera de manière importante et durable le paysage du secteur.

L'étude d'impact indique qu'en mesure d'accompagnement, « un architecte paysager a été associé à la conception du projet et a proposé un plan de composition permettant d'intégrer au mieux le projet dans son environnement paysager » (p. 303). Ce faisant, il est précisé que le cordon végétal qui sera réalisé au nord du site, le long de l'alignement boisé existant, réduira l'impact sur le paysage visuel perçu par les habitants de la zone pavillonnaire située au nord. Par ailleurs, le règlement de lotissement, que les preneurs de lots privés devront respecter, limite la hauteur des constructions à douze mètres dans la Chaussée Osny.

L'Autorité environnementale constate cependant qu'aucun visuel ou photomontage du site après son aménagement n'est proposé. Bien que les projets sur les parcelles privées ne soient pas encore connus, ces simulations auraient pu être réalisées avec différents scénarios pour permettre d'appréhender les modifications visuelles qu'entraînera l'aménagement de la Chaussée Osny. En l'état, il est impossible d'apprécier l'impact du projet sur le paysage, ainsi que l'efficacité des mesures de limitation des hauteurs ou de renforcement des cordons végétaux prévues.

Du reste, l'Autorité environnementale rappelle que l'enjeu de l'insertion paysagère ne doit pas se réduire à la question du camouflage du projet. Il importe de pouvoir apprécier en quoi le projet, en lui-même – par le nivellement du terrain, la nature des clôtures, le tracé des voies, la volumétrie et la matérialité des bâtiments, etc. –, transforme le paysage dans lequel il s'inscrit.

qué dans l'étude d'impact qu'il est envisagé d'imposer aux preneurs de lot la mise en œuvre d'un approvisionnement en EnR. Bien que les futurs preneurs ne soient pas connus, l'Autorité environnementale fait remarquer que différentes esquisses chiffrées d'exploitation d'EnR auraient pu être présentées, accompagnées de leurs avantages et inconvénients, notamment pour anticiper les futures négociations avec les preneurs de lots. Ces esquisses auraient aussi pu permettre de définir des prescriptions applicables aux lots privés (type d'énergie, pourcentage, modalités). L'Autorité environnementale constate par ailleurs que la prise en compte du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Île-de-France par le projet n'est pas présentée, alors qu'il prévoit un développement important de l'énergie solaire photovoltaïque. Elle relève enfin que le dossier ne fait pas état de mesures favorisant la sobriété énergétique, dans un contexte de tensions internationales et de bouleversement climatique où celle-ci devient un horizon impératif.

(14) L'Autorité environnementale recommande de préciser ce qui sera mis en œuvre en termes de production d'énergie renouvelable et de sobriété énergétique.

■ Émission de gaz à effet de serre

L'état initial de l'étude d'impact aborde le climat uniquement à travers le prisme des conditions météorologiques du site et évoque les gaz à effet de serre dans la thématique relative à la qualité de l'air. Le dossier indique juste que « *comme tout projet d'aménagement, le projet n'a pas un impact neutre sur le climat : le projet génère une augmentation (légère) du trafic sur la zone d'étude, une utilisation de matériaux et de ressources.* » (étude d'impact, p. 339). Les activités de logistique prévues sur le site de la Chaussée Osny n'étant pas directement génératrice de rejets atmosphérique, l'étude d'impact conclut que son impact sur le climat « *est donc à relativiser.* » (étude d'impact, p. 339). L'Autorité environnementale fait remarquer que cette conclusion, qui n'est pas argumentée, est insuffisante pour caractériser l'impact du projet sur le changement climatique, notamment dans un contexte où l'étude d'impact précise que le trafic généré par le projet sera responsable d'une augmentation d'environ 10,1 % des émissions de CO₂ sur l'aire d'étude (étude d'impact, p. 325).

L'Autorité environnementale note également que, si des objectifs sont fixés en termes d'efficacité énergétique (niveau E2 du label E+C-), aucun objectif n'est défini en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Pourtant, le label E+C- offre un cadre méthodologique et normatif utile pour définir des seuils permettant de limiter la contribution du projet à l'aggravation du dérèglement climatique, et ce sur l'ensemble de son cycle de vie.

Ainsi, l'Autorité environnementale considère qu'il convient d'évaluer et de présenter les émissions de gaz à effet de serre engendrées par le projet sur l'ensemble de sa durée de vie (aménagement du site et exploitation durant cinquante ans), en tenant compte des déplacements générés. En plus de la caractérisation de l'impact du projet d'aménagement de la Chaussée Osny sur le climat, l'Autorité environnementale rappelle que l'étude d'impact doit justifier dans quelle mesure le projet s'inscrit dans la trajectoire de la stratégie nationale bas carbone qui vise la neutralité carbone à horizon 2050.

(15) L'Autorité environnementale recommande de :

- **compléter les objectifs de performance environnementale du projet en définissant des seuils maximaux d'émissions de gaz à effet de serre basés sur le référentiel E+C- et son approche de cycle de vie ;**
- **réaliser un bilan des émissions de gaz à effet de serre engendrées par la réalisation et l'exploitation du parc d'activités de la Chaussée Osny sur l'ensemble de son cycle de vie, et prévoir des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, adaptées en conséquence.**

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

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique.

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

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

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

Délibéré en séance le 18/08/2022

Siégeaient :

**Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Brian PADILLA,
Sabine SAINT-GERMAIN, *présidente par interim*, Jean SOUVIRON.**

ANNEXE

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de préciser : - la nature et la fonction du bassin situé au sein de la parcelle privée A, représenté à l'ouest du site sur le plan masse du projet ; - la superficie exacte du site ainsi que des différentes parcelles composant le projet.....10
- (2) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact avec les éléments relatifs aux parcelles privées lorsque les preneurs de lots, leurs activités et leurs projets seront connus, et la saisir de nouveau pour avis sur la base de l'étude d'impact actualisée.....11
- (3) L'Autorité environnementale recommande : - de compléter le chapitre 5 par l'analyse et la présentation de l'articulation du projet avec les principaux documents d'urbanisme et de planification supra-communaux s'appliquant au site de la Chaussée Osny ; - d'actualiser le paragraphe relatif à la compatibilité du projet avec le SDAGE Seine-Normandie en s'appuyant sur sa dernière version (2022-2027).....12
- (4) L'Autorité environnementale recommande de justifier la localisation, la création et le dimensionnement du projet : - en analysant la situation des parcs d'activités déjà implantés à proximité, voire à l'échelle du territoire de la CACP, de leurs taux de remplissage et de vacance et des perspectives de commercialisation ; - en comparant les différentes variantes examinées selon leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine, pour démontrer la prise en compte de ce critère dans le choix de la variante retenue ; - en étudiant des solutions de substitution raisonnables en termes de localisation, de conception et de programmation.....12
- (5) L'Autorité environnementale recommande : - d'analyser la viabilité des parcelles agricoles conservées et d'adopter des dispositions pour les pérenniser le cas échéant ; - d'étudier les impacts sur l'environnement et les fonctionnalités agricoles de la suppression des 20 ha de terres agricoles, notamment à plus grande échelle en prenant en compte le cumul avec d'autres projets ; - d'actualiser l'étude d'impact à partir des éléments de l'étude préalable de compensation agricole collective, et de la joindre au dossier.....15
- (6) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter l'inventaire relatif aux chiroptères par la réalisation d'un passage supplémentaire en hiver (entre décembre et janvier) et par un enregistrement supplémentaire au niveau de la chênaie-charmaie à l'ouest du site ; - présenter une carte qui localise l'ensemble des habitats des espèces d'oiseaux nicheurs protégées rencontrés sur le site.....17
- (7) L'Autorité environnementale recommande de compléter la partie relative aux mesures ERC en : - intégrant une carte qui précise la mesure d'évitement et les mesures de réduction relatives aux futures emprises de travaux ; - renforçant les mesures en phase exploitation du projet par l'introduction de prescriptions applicables aux futurs preneurs de lots privés relatives à l'éclairage des bâtiments et des voiries ; - précisant les modalités du plan de gestion différenciée des espaces prévus et en indiquant si cette mesure s'applique aux parcelles privées, et, le cas échéant, en prévoyant des prescrip-

tions ; - analysant l'impact du projet sur les continuités écologiques aux différentes échelles et de prendre le cas échéant des mesures d'évitement, réduction et compensation adaptées.....	17
(8) L'Autorité environnementale recommande de préciser quel scénario de gestion des eaux pluviales est retenu ainsi que les motivations de ce choix.....	19
(9) L'Autorité environnementale recommande : - d'étudier les moyens permettant de réduire le trafic routier induit par le projet, de présenter le potentiel de report modal à développer en faveur des modes alternatifs et de définir, dans le cadre d'une stratégie globale de mobilité, des mesures limitant ses impacts sur le dérèglement climatique et sur la santé des populations riveraines ; - de compléter le projet en intégrant des mesures et aménagements dissuadant l'usage de l'automobile par la limitation des surfaces de parking et favorisant les modes de déplacements actifs (vélos et piétons notamment) à travers le site et en connexion avec les infrastructures environnantes, en tenant compte des besoins en termes de stationnement vélos ainsi que de sécurisation, de facilité et de confort des accès et des cheminements.....	22
(10) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer l'exposition des usagers du site aux champs électromagnétiques induits par les lignes électriques qui y sont implantées et de définir, le cas échéant, des mesures de protection des usagers.....	23
(11) L'Autorité environnementale recommande de définir des mesures d'évitement, de réduction ou, le cas échéant, de compensation des pollutions atmosphériques que le projet contribue à aggraver.....	23
(12) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact lorsque les éléments relatifs aux projets des parcelles privées seront disponibles afin de démontrer la prise en compte des pollutions sonores élevées et de présenter les mesures d'évitement et réduction des impacts sur les usagers.....	24
(13) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter le volet paysager de l'étude d'impact par des photomontages du site après la réalisation du projet, et notamment des vues à hauteur d'homme, - expliciter le parti d'aménagement (nivellement, plantation, clôture, voirie, bâtiments) en relation avec le contexte bâti et paysager du secteur.....	26
(14) L'Autorité environnementale recommande de préciser ce qui sera mis en œuvre en termes de production d'énergie renouvelable et de sobriété énergétique.....	27
(15) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter les objectifs de performance environnementale du projet en définissant des seuils maximaux d'émissions de gaz à effet de serre basés sur le référentiel E+C- et son approche de cycle de vie ; - réaliser un bilan des émissions de gaz à effet de serre engendrées par la réalisation et l'exploitation du parc d'activités de la Chaussée Osny sur l'ensemble de son cycle de vie, et prévoir des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, adaptées en conséquence.....	27