



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délégué
sur le projet de construction d'un parc d'activité
VGP à Vélizy-Villacoublay (78)**

N° APJIF-2025-081
du 04/09/2025



SOURCES : BD ORTHO 2021, IGN ; YANDEX NOVEMBRE 2024



À gauche, l'ancien site de Stellantis (ex Citroën, Peugeot-PSA), à droite, plan de masse du projet. (Étude d'impact p. 18 et PC2.10-plan masse projet général secteur 1)

Synthèse de l'avis

Émis dans le cadre d'une procédure de déclaration préalable et de cinq permis de construire, cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet de parc d'activités industrielles, tertiaires et artisanales, situé à Vélizy-Villacoublay dans les Yvelines, porté par VGP PARK VELIZY,¹ et dont l'étude d'impact date de mars 2025.

Sur une emprise d'environ 19,2 ha (192 175 m²) à l'est de la base aérienne 107 de Villacoublay, imposant une servitude aéronautique, et au sud-ouest du croisement entre l'autoroute A86 et la N118, le projet vise à la réalisation d'un parc immobilier dont VGP restera propriétaire et dont les locaux seront proposés en location pour une pluralité d'activités, industrielles, tertiaires, commerciales ou artisanales. Cinq bâtiments sur huit sont découpés en cellules, ce qui suppose une activité de logistique. Le projet s'implantera au droit de l'ancien site Stellantis (ex Citroën, Peugeot-PSA) très artificialisé et imperméabilisé, dont les activités ont engendré une pollution des sols. Le pétitionnaire est responsable de la gestion de cette pollution, par le dispositif « tiers demandeur ». Le projet prévoit une légère désimpermeabilisation et une baisse du trafic engendré, comparé à l'ancienne activité.

Le projet est soumis à une évaluation environnementale systématique², le terrain d'assiette de l'opération d'aménagement dépassant dix hectares.

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

- les mobilités ;
- l'impact climatique ;
- la pollution des sols ;
- la biodiversité.

Dans son avis, l'Autorité environnementale note tout particulièrement l'insuffisance de certaines études, notamment du trafic, ainsi que l'absence de bilan carbone et énergétique. Certaines valeurs caractéristiques du projet changent au sein de différentes parties de l'étude d'impact, ou entre l'étude et d'autres documents joints au dossier. Enfin, des questions se posent au sujet du parking nord préexistant : il est conservé, alors qu'il semble inutile au regard du nombre de places de stationnement nécessaires, il pourrait donc être désimpermeabilisé, d'autant plus qu'un document de demande d'exonération indique qu'il n'est pas possible d'y implanter des panneaux photovoltaïques sur ombrières du fait de la servitude aéronautique. Par ailleurs, l'étude d'impact ne prend pas en compte la modification de cette servitude qui autorise des altitudes de dégagement plus élevées. L'Autorité environnementale recommande notamment de combler les études lacunaires ou absentes, de lever les doutes sur les valeurs contradictoires et de justifier le choix de conserver le parking nord et du choix d'un projet peu compact.

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

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

1 VGP PARK VELIZY, est une entreprise proposant des surfaces locatives à ses clients. Elle possède environ 110 parcs en Europe représentant environ 5,3 millions de m² bâtis occupés par environ 380 entreprises (activité industrielle 35% et logistique 43%). Le taux d'occupation est d'environ 99 % et une durée moyenne restante des beaux de 7,8 années (Étude d'impact p. 12-13)

2 Article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39b du tableau annexé) - Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	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.....	11
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	11
3.1. Mobilités.....	11
3.2. Impact climatique.....	13
3.3. Biodiversité.....	16
3.4. Pollution des sols.....	18
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	20
ANNEXE.....	22
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	23

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'environnement³ 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 environnementale⁴ vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par le Maire de Vélizy-Villacoublay dans le cadre de la procédure de déclaration préalable et de cinq permis de construire. Ce présent avis porte sur le projet de parc d'activité, porté par SCI VGP Park Vélizy, situé à Vélizy-Villacoublay dans les Yvelines, et sur son étude d'impact de mars 2025.

Le projet est soumis à une évaluation environnementale systématique en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39° b) du tableau annexé à cet article).

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 4 juillet 2025. Conformément au [II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés, l'ARS a apporté sa contribution le 04 août 2025.

Conformément à sa délibération du 09 août 2023 régissant le recours à la délégation en application de l'article 3 de son règlement intérieur, l'Autorité environnementale d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 1^{er} août 2025 à Monica Isabel DIAZ la compétence à statuer sur le projet de parc d'activité.

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

La 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.

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

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

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

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

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

Sigles utilisés

ARR	Analyse des risques résiduels
ARS	Agence régionale de santé
Basias	Base de données des anciens sites industriels et activités de services
Basol	Base de données des sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif
BTEX(N)	Benzène, toluène, ethylbenzène, xylène, naphtalène
Casias	Carte des anciens sites industriels et activités de services
COHV	composés organiques halogénés volatils
ERC	Éviter, réduire, compenser
GES	Gaz à effet de serre
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
HCT	Hydrocarbures totaux
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement, selon le niveau de risque
ISDI	Installation de stockage de déchets inertes
MRAe	Mission régionale d'Autorité environnementale
NGF	Nivellement général de France
OMS	Organisation mondiale de la santé
PC	Permis de construire
PCB	Polychlorobiphényle
PCAET	Plan climat-air-énergie territorial
PLU	Plan local d'urbanisme
RE2020	Réglementation environnementale 2020
RER	Réseau express régional
RNT	Résumé non technique
SdP	Surface de plancher
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
Zan	Zéro artificialisation nette
Znieff	Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet du parc d'activité s'implante à Vélizy-Villacoublay, dans les Yvelines, sur environ 19 ha d'un site de 26 ha au total, occupé jusqu'en 2024 par Stellantis. Les activités de design et de conception des nouveaux véhicules, à l'époque Citroën, ont commencé dans les années 1960. Il accueillait, au plus fort de son activité, environ 6 500 personnes. Les activités, incluant des tests véhicules, nécessitaient des équipements soumis à la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) selon leur niveau risque (p. 12-13⁵). Stellantis conservera sur place son activité de design, sur environ sept hectares. La parcelle du projet est située au sud-est de la commune, à la frontière de celle de Bièvres en Essonne.



Illustration 1 : Situation géographique du secteur du projet. À gauche, la localisation de Vélizy-Villacoublay (jaune) au sein des Yvelines ; au centre, le projet (rond violet) au sein de la commune, à droite, le secteur projet entouré en violet (à gauche et au centre : MRAe (QGIS fond IGN), à droite : étude d'impact, p. 16, ajout de légendes par la MRAe).

Le site est délimité au nord par la rue André Citroën (voir l'illustration 2), à l'ouest par la route de Gisy et l'aérodrome, à l'est également par la rue André Citroën et le site Stellantis, au sud par le bois du Loup Pendu. Les habitations les plus proches se trouvent à environ 500 m au nord-est, en ligne droite depuis l'angle de la parcelle, au-delà des infrastructures routières que sont la N118 et l'A86 (DPAN1.1 -vgp-velizy-notice de présentation chapeau, p. 5).

Le projet présenté par le pétitionnaire consiste en la construction d'un parc dédié à l'immobilier d'entreprise tourné vers une pluralité d'activités industrielles et logistiques associées, tertiaires ou encore artisanales. VGP sera propriétaire du site, et les locaux ont vocation à être loués. Le projet prévoit la réalisation de bâtiments à vocation professionnelle sur cinq secteurs comprenant des activités avec leurs zones de bureaux et de stockages associés ainsi que de centrales photovoltaïques en toiture. Sur une surface totale d'emprise au sol de 86 104 m², il comprendra un pôle services (bureaux et restauration) et huit bâtiments numérotés de A à H sur l'illustration 2. Les bâtiments ont les caractéristiques suivantes (p. 19-20) :

- cinq bâtiments (A, B, C, D et F) sont découpés en cellules, pour un ensemble de 62 000 m² de surface de plancher (SdP), soit 39 cellules de stockage d'une surface unitaire comprise entre 900 et 3 000 m². De plus, les bâtiments A, B et F seront en R+1. Pour ces bâtiments, des bureaux en mezzanine à chacun des niveaux sont prévus ;
- un bâtiment, le H, est destiné aux bureaux en R+1 d'une SdP d'environ 1 000 m² ;
- deux bâtiments d'activités, E et G, d'une SdP totale de 12 000 m², avec chacun un bloc de bureaux en R+1

5 Sauf mention contraire, les numéros de page renvoient à la version pdf de l'étude d'impact.

de SdP totale de 700 m².

Le projet prévoit également (p. 22 et 130) :

- 232 places vélos (conservation de 192 places au nord du site et aménagement d'un abri vélo de huit places par secteur, voir la légende de l'illustration 2) ;
- 3 527 places pour véhicules légers (dont conservation de 3 052 existantes) ;
- environ 42 000 m² d'espaces verts, incluant des haies le long de certaines clôtures, la plantation d'arbres et la conservation d'arbres existants.

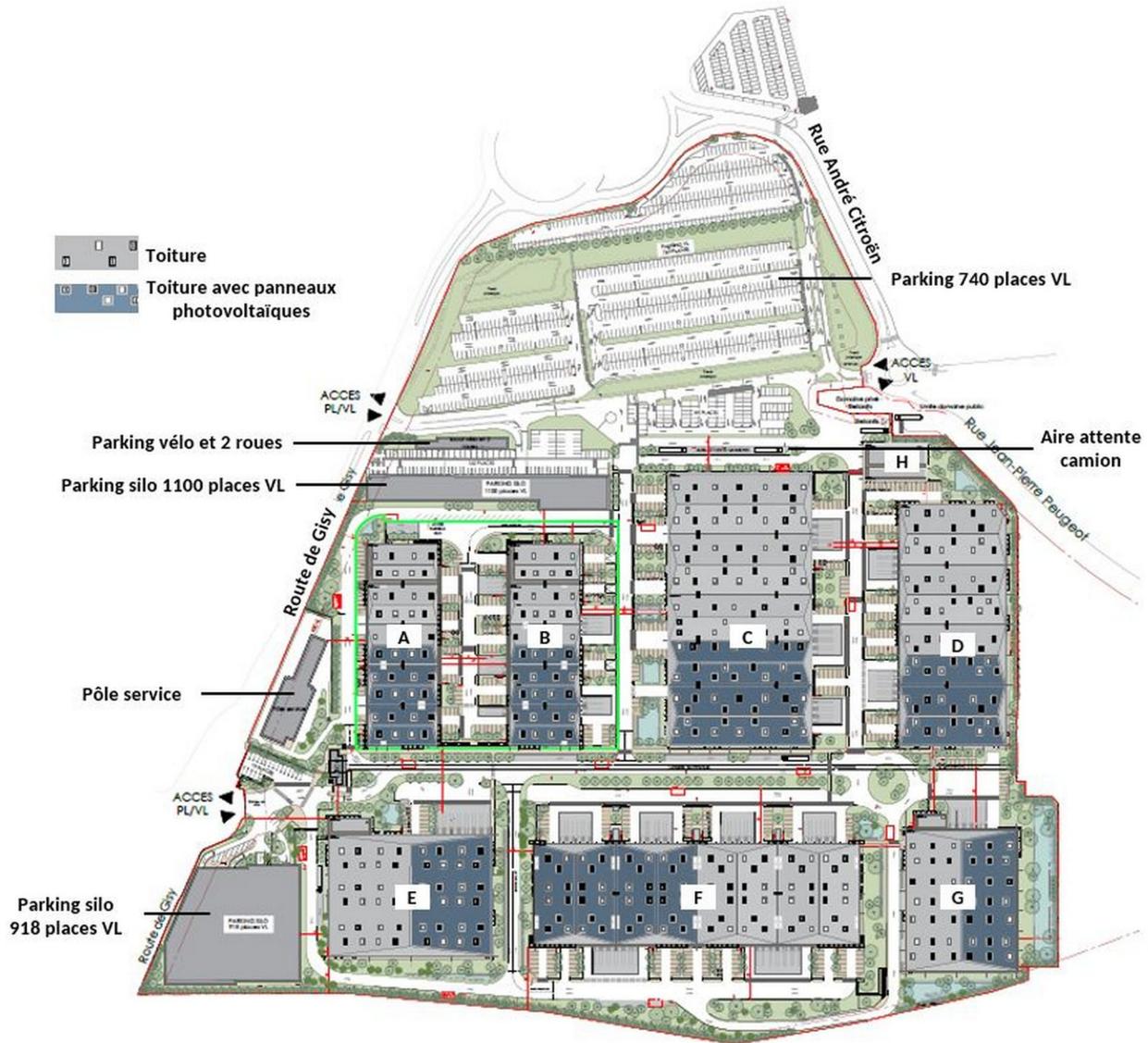


Illustration 2 : Plan de masse du projet. La zone entourée en vert clair correspond au secteur 1. Les bâtiments C, D et H sont dans le secteur 2, les bâtiments, E, F et G sont respectivement dans les secteurs 3, 4 et 5. (PC2.10-plan masse projet général secteur 1, indications ajoutées par la MRAe).

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 sont :

- les mobilités ;
- l'impact climatique ;
- la pollution des sols ;
- la biodiversité.

2. L'évaluation environnementale

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

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale comporte deux dossiers, un pour la procédure de déclaration préalable contenant 21 pièces, dont l'étude d'impact (pièce DP11-1-1.0, 139 pages) et le résumé non technique (pièce DP11-1-1.7, 25 pages) et un deuxième contenant cinq dossiers, un pour chaque permis de construire avec 200 pièces au total, dont une partie est redondante (certaines pièces sont les mêmes dans les différents dossiers).

L'ensemble des thématiques environnementales est abordé dans l'étude d'impact. Pour chacune, l'analyse de l'état initial est présentée et certaines études spécifiques sont présentes dans le dossier (rapport pollution, étude trafic, étude écologique, gestion assainissement notamment).

Les incidences du projet (en phase travaux puis en phase d'exploitation, directes ou indirectes, temporaires ou permanentes) sont décrites, mais de manière trop superficielle. Deux tableaux récapitulatifs sont proposés, mais la synthèse des incidences est trop succincte pour qu'ils soient informatifs (p. 117 et 118). Les mesures pour éviter, réduire et compenser (ERC) les incidences sont présentées sous forme de tableau (p. 127 à 131). Enfin un autre tableau récapitule les incidences et les mesures d'évitement et de réduction, il n'est pas prévu de mesures de compensation, le pétitionnaire considère que les mesures prévues permettent d'atteindre des incidences résiduelles non significatives.

La description du projet dans l'étude d'impact est incomplète et il est nécessaire de consulter d'autres pièces, ne serait-ce que pour le plan d'ensemble, qui dans l'étude est une capture d'écran d'un document pdf, dont le fichier original comprenait des objets ou des calques ce qui voile une partie du plan (p. 21). Une lacune concerne la phase d'exploitation, la présentation du projet se limite aux bâtiments. Or, l'activité logistique nécessite la mise en œuvre d'une chaîne logistique qui dépasse les infrastructures du site et dont les conséquences sont éludées par le pétitionnaire. Par conséquent, l'analyse des incidences sur certains enjeux, notamment ceux liés au climat, est nettement tronquée et insuffisante. En ce qui concerne le parking nord, il subsiste des doutes quant à son devenir - voir la partie « biodiversité ».

Par ailleurs, l'étude de trafic (en annexe), est trop succincte et comporte des lacunes⁶. Cette étude de trafic est elle-même peu robuste et peu intelligible, voir la partie 3.1 Mobilités.

Parfois, le descriptif de l'état initial ne concerne pas le site du projet, mais la commune, ce qui est peu informatif. C'est le cas notamment pour la pollution des sols et les mobilités actives⁷. De plus, entre l'étude d'impact et d'autres documents, on constate des contradictions dans certaines valeurs caractéristiques du projet⁸.

6 Exemple : la partie « desserte routière et trafic, transports en commun et mobilités douces », à l'état initial tient sur moins d'une page (p. 68).

7 Exemples : la description des mobilités douces concerne des pratiques de la ville, sans aucune référence au projet (p. 68), de même la description de l'état initial sur la pollution des sols est restreinte à la définition des sites Casias, Basol et aux secteurs d'information sur les sols, avec une cartographie, sans présenter d'éléments concrets sur la pollution au droit du site (p. 56 à 58).

8 Exemples : l'étude d'impact indique un total de 3 527 places 3 052 + 475 p. 22), mais la notice de présentation chaque en indique 3169 (p. 16). Le document « Exonération PV ombrières » donne une altitude de la servitude aéro-

L'étude ne comporte pas de partie spécifique sur l'impact climatique du projet, ni de bilan des gaz à effet de serre (GES). La commune fait partie de la communauté d'agglomération Versailles Grand Parc, qui n'a pas de Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) approuvé, mais dont le projet a été arrêté en conseil communautaire le 1^{er} avril 2025. Ce projet de PCAET vise à mettre en cohérence les politiques publiques et les initiatives des acteurs de ce territoire, avec notamment pour finalités l'atténuation et l'adaptation au changement climatique, la transition énergétique, et l'amélioration de la qualité de l'air. Il comprend notamment un objectif de réduction de 51 % de la consommation finale d'énergie⁹ et de 90 % des émissions de GES, par rapport à l'année 2021¹⁰.

En termes d'effets cumulés, un seul projet est recensé : l'aménagement de l'échangeur de l'A86 (p. 114). L'Autorité environnementale note qu'un autre projet a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en février 2025 et est susceptible d'avoir des effets cumulés avec le projet : le projet mixte de construction d'un centre de données et d'une résidence étudiante à Vélizy-Villacoublay.¹¹

Enfin, on ne connaît pas le calendrier du projet et notamment la date de livraison.

(1) L'Autorité environnementale recommande :

- d'analyser les incidences de l'ensemble de la chaîne logistique depuis l'origine des marchandises jusqu'aux zones des destinataires finaux ou le cas échéant de justifier un autre usage des entrepôts en cellule ;
- de revoir en conséquence l'étude trafic pour la rendre robuste ;
- de réaliser un bilan des émissions de gaz à effet de serre et un bilan énergétique.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

La commune de Vélizy-Villacoublay dispose d'un PLU approuvé le 26 avril 2017 et modifié le 28 septembre 2022 et le 28 juin 2023. Le projet se situe en zone UJa. Le règlement du PLU indique que « La zone UJ regroupe les secteurs d'activités économiques situés au sein d'Inovel Parc et de la zone commerciale. Elle est divisée en 5 sous-zones afin d'être adaptée à la vocation de chacun des secteurs. L'objectif est de répondre aux besoins des activités, et de permettre leur renforcement et leur développement ».

Le pétitionnaire indique que « la zone d'étude est concernée par des servitudes d'utilité publique, notamment la servitude T5 liée à la servitude aéronautique de balisage et de dégagement. En effet, le site est situé sur le terrain adjacent à l'aérodrome militaire de Vélizy-Villacoublay. Mais également par la servitude PT2 relative aux transmissions radioélectriques, téléphoniques et télégraphiques ainsi que la servitude I3 relative à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz. »

Le projet respecte les dispositions du PLU et prend en compte les servitudes, ce point n'appelle pas de remarques de l'Autorité environnementale. En revanche, le pétitionnaire ne précise pas en quoi le projet participe aux objectifs de réduction de la consommation d'énergie ni de gaz à effet de serre prévus par le projet de PCAET de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc.

nautique différente de celle d'une pièce du permis de construire qui prend en compte une modification (PC2.02 Plan des contraintes/servitudes – général). Le nombre d'employés est d'« environ 1 300 » (p. 91), mais le nombre de personnes sur le site est estimé à « environ 3 000 » (p. 113), sans que cette différence soit expliquée.

9 La consommation finale d'énergie représente le total de l'énergie consommée par les utilisateurs finaux tels que les ménages, l'industrie et l'agriculture. Cela exclut l'énergie consommée pour le transport, le stockage, la transformation et la distribution (Sources : glossaire de la commission européenne et Agence nationale de la cohésion des territoires).

10 Avis no MRAe APPIF-2025-069 du 02/07/2025 sur le projet de plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de Versailles Grand Parc (78) dans le cadre de son élaboration. [Lien](#).

11 Avis no APJIF-2025-006 du 12/02/2025. [Lien](#).

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Le pétitionnaire VGP, écrit dans la présentation générale qu'il « souhaite redévelopper le site en construisant un parc dédié à l'immobilier d'entreprise tourné vers une pluralité d'activités tant industrielles que tertiaires, commerciales B2B¹², et logistiques liés à ces activités ou de recherche » (p. 12).

(2) L'Autorité environnementale recommande de présenter les arguments (étude de marché, etc.) qui justifient le besoin d'une telle surface de plancher de cellules logistiques.

Le pétitionnaire indique que « le site de Vélizy-Villacoublay a été sélectionné suite à une étude approfondie des opportunités foncières et immobilières recensées » et que « le site d'implantation dispose de l'ensemble des dispositifs nécessaires à la protection de l'environnement » du fait notamment des réseaux déjà existants sur le site, l'absence d'imperméabilisation supplémentaire en recyclant un site ICPE, « la proximité immédiate avec des axes de communication importants (A86) » (p. 124-125). L'Autorité environnementale note que le projet ne contribue pas à l'artificialisation, et respecte en ce sens les objectifs de la loi Climat et résilience de 2021. Cependant, aucun exemple de site alternatif n'a été présenté afin de comparer différents scénarios. Sachant que 22 % des surfaces logistiques d'Île-de-France sont situées aux abords de l'A86, il aurait été intéressant que le pétitionnaire justifie le besoin au regard de l'offre existant dans ce secteur. Par ailleurs, sur ce même site, des bâtiments d'une plus forte compacité, dans la limite de la servitude aéronautique qui impose un dégagement en hauteur sur une partie du site¹³, permettraient une plus grande désimperméabilisation et la création de davantage d'espaces verts .

(3) L'Autorité environnementale recommande de :

- présenter les autres sites investigués afin de justifier que celui qui a été retenu est le meilleur choix au regard des incidences du projet sur l'environnement ;
- étudier une solution plus compacte (en augmentant notamment le nombre d'étages partout où cela est permis) pour réduire l'emprise au sol.

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

3.1. Mobilités

■ Trafic motorisé

Le pétitionnaire indique qu'à l'état initial, « le terrain est facilement accessible par les grands axes routiers à proximité, notamment l'autoroute A86, [et] la route nationale RN118 » (p. 68). Le site du projet est bordé à l'ouest par la route de Gisy et à l'est par les rues Jean-Pierre Peugeot et André Citroën, voir les illustrations 1 et 2. L'étude de trafic indique qu'aux heures de pointe, la N118 est saturée en direction du nord le matin, et en direction du sud le soir, l'A86 est saturée dans les deux sens matin et soir (étude trafic, p. 18). Un tableau présente les comptages des véhicules réalisés le jeudi 23 mai 2024 (étude d'impact, p. 68 et étude de trafic, p. 13 pour la date).

12 Activité de développement et de gestion des clients existants ou potentiels

13 D'après le rapport pollution p. 25 et 26, et le PC2.02-Plan des contraintes servitudes générales, il semble que les bâtiments au nord A, B, C et D, ne peuvent pas être plus hauts avec leur dimension nord-sud actuelle, mais les bâtiments E, F et G, au sud peuvent l'être.

Tableau n° 17 : Données de comptages routiers du secteur

Axe routier	Source	Comptage véhicules/jour	Poids lourds	
			%	Véhicules/jour
A86	DIR IDF	149 066	7	10 511
N118	DIR IDF	66 499	4	2540
D57	CD78	2731	6	163

Illustration 3 : Les données sont présentées comme étant celles résultant de l'étude de trafic, mais la source semble pourtant différente : DIR IDF/CD78 (p. 68).

Dans l'étude de trafic, les résultats sont différents : 125 000 véhicules par jour sur l'A86 (côté ouest), et 90 000 du côté est, avec 7 % de poids lourds et 93 000 sur la N118 dont 6,5 % de poids lourds (étude trafic, p. 17). L'Autorité environnementale souligne le manque d'intelligibilité de l'étude de trafic qui ne permet pas de comprendre l'origine des valeurs, différentes de celle de l'étude d'impact, qui est trop simplifiée. Néanmoins les ordres de grandeur sont similaires dans les deux cas.

L'Autorité environnementale note que le centre commercial Velizy 2, situé au nord du site, de l'autre côté de l'A86, engendre du trafic le samedi, et qu'il aurait été pertinent d'étudier le trafic ce jour-là, puisque le site sera lui aussi ouvert le même jour.

Au sujet de la phase chantier, l'étude d'impact indique que « la mise en place du projet va nécessiter le passage de véhicules de chantier, notamment pendant la phase de démolition et de transport des débris de BTP. Durant la phase chantier, [...] les poids-lourds proviendront majoritairement de la RN118 ainsi que de l'A86 et ne traverseront pas le centre de la commune. Une rotation des camions sera organisée afin de ne pas surcharger les axes routiers » (p. 89). L'Autorité environnementale note que le nombre prévisionnel de poids-lourds à cette étape n'est pas indiqué, et que la durée du chantier n'est pas mentionnée.

En ce qui concerne la phase exploitation, l'étude de trafic montre un scénario au fil de l'eau dont les résultats sont identiques à ceux de l'état initial (étude trafic, p 29). L'Autorité environnementale remarque que l'étude ne prend pas en compte d'éventuels autres projets, et ne donne aucune hypothèse sur le trafic futur sauf en ce qui concerne les évolutions du réseau routier, notamment le nouvel échangeur.

Le projet respecte les exigences réglementaires en termes de places de stationnement devant être équipées ou pré-équipées pour les véhicules électriques.

L'étude indique que « Le trafic journalier engendré par le site avant notification de cessation était de 3 500 véhicules léger, 50 véhicules utilitaires légers et 30 poids-lourds par jour. Les flux prévisionnels du projet ont été estimés à environ 1 300 véhicules légers et 60 poids-lourds par jour [1 360 émissions et 1 360 réceptions], soit une diminution significative par rapport à l'exploitation actuelle. [...] Par conséquent, le projet aura un impact positif sur le trafic en le diminuant considérablement » (p. 92).

L'Autorité environnementale souligne que l'étude de trafic ne précise pas les sources des hypothèses de part modale des véhicules légers par rapport aux poids lourds. De plus, aucune information sur les hypothèses liées à l'activité logistique ne sont présentées, or les cellules de stockage ne sont qu'un intermédiaire entre des fournisseurs et le ou les destinataires finaux. De ce fait, on pourrait s'attendre à plus de rotations de véhicules dans une journée, selon la place des espaces de stockage du site au sein de la chaîne logistique. L'Autorité environnementale souligne qu'il aurait été pertinent de préciser ce fonctionnement, y compris sous forme d'hypothèses, les locataires n'étant pas connus. De plus, le nombre de places de stationnements pour les véhicules légers est très supérieur au besoin. Le site dispose de trois parkings de 918, 1100 et 746 (nord) places. Le site comptera dans le futur 3169 places VL, dont une grande partie sont existantes, pour un besoin identifié de 1676 places. (Notice p.14).

(4) L'Autorité environnementale recommande de réduire les places pour les véhicules légers sauf à démontrer leur nécessité.

(5) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude de trafic routier en précisant les hypothèses prises en compte pour le calcul, notamment en ce qui concerne les activités logistiques et le trafic engendré ainsi que durant la phase chantier, dont la durée doit être précisée.

■ Transports en commun et mobilités actives

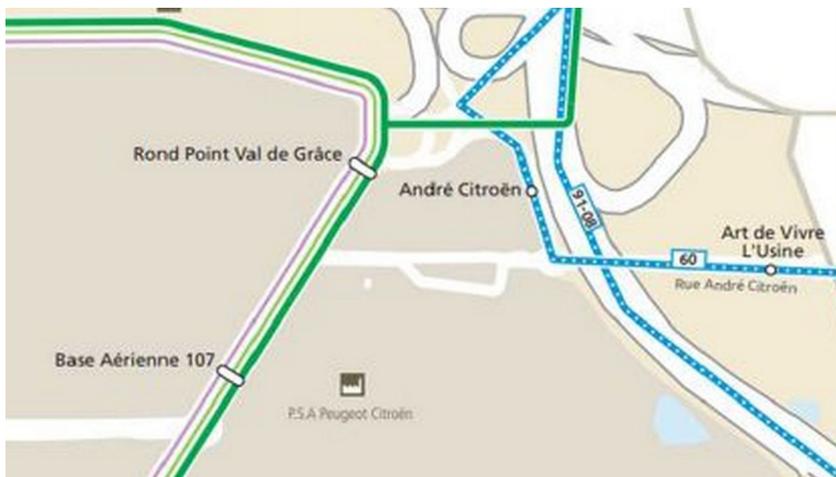


Illustration 4 : Trois arrêts de bus se trouvent à moins de 500 m du site. À l'ouest, le site est desservi par les lignes 6122, 6133 et 6142, à l'est par la ligne 60 (rapport d'étude « Trafic » 10089 p. 10).

Le site projeté est desservi par des lignes de bus dont trois arrêts sont à proximité, voir l'illustration 4, les fréquences des bus sur ces lignes sont, à l'ouest, entre dix et quinze minutes, et de vingt minutes pour la ligne 60 en heures de pointe. À environ un kilomètre, au nord de l'A86, se trouvent des arrêts du tramway T6, au sud, la gare de RER C « Bièvres » est située à environ cinq kilomètres, de là, il est possible de rejoindre le site en environ quinze minutes par la ligne 6133 ou bien en vélo (rapport d'étude « Trafic » 10089, p. 10-11).

L'étude d'impact ne donne pas d'information sur le nombre d'employés susceptibles d'utiliser les transports en commun ou le vélo ou bien une combinaison de ces deux modes. Les trois accès du site sont partagés avec les véhicules, or il est préférable que les vélos puissent bénéficier d'une entrée dédiée. Et comme mentionné précédemment, le nombre d'emplacements pour véhicules légers est très supérieur au nombre d'employés attendus. Pour l'Autorité environnementale, le pétitionnaire ne met pas en place, conjointement avec les collectivités concernées, de stratégie permettant de favoriser les mobilités actives, ni l'intermodalité.

3.2. Impact climatique

Dans la partie « incidences notables du projet sur l'environnement », ne figure aucune partie dédiée à cet impact, ni à l'énergie, ni au bilan des gaz à effet de serre. On trouve cependant des informations à ce sujet dans diverses parties de l'étude.

■ Réversibilité des bâtiments

Dans la description de l'activité, il est indiqué que « la vocation des locaux projetés est d'être proposés à la location dans le but d'implanter des entreprises aux activités diverses et variées, impliquant la nécessité d'être les plus modulables et adaptables possibles » (p. 19). L'Autorité environnementale note cet aspect facilitant les futurs changements d'usage en évitant les démolitions, cependant, les détails concernant cette modularité ne figurent pas dans l'étude.

■ Démolitions – reconstruction et réhabilitation

Le pétitionnaire indique que « sur un ensemble de 28 bâtiments existants sur site, 5 seront conservés et réhabilités tandis que les autres feront l'objet d'opérations de dépollution, de désamiantage et de déconstruction sélective » (p. 83). Les bâtiments du site ont été construits entre 1962 et 2000 (rapport pollution, p. 33-34).

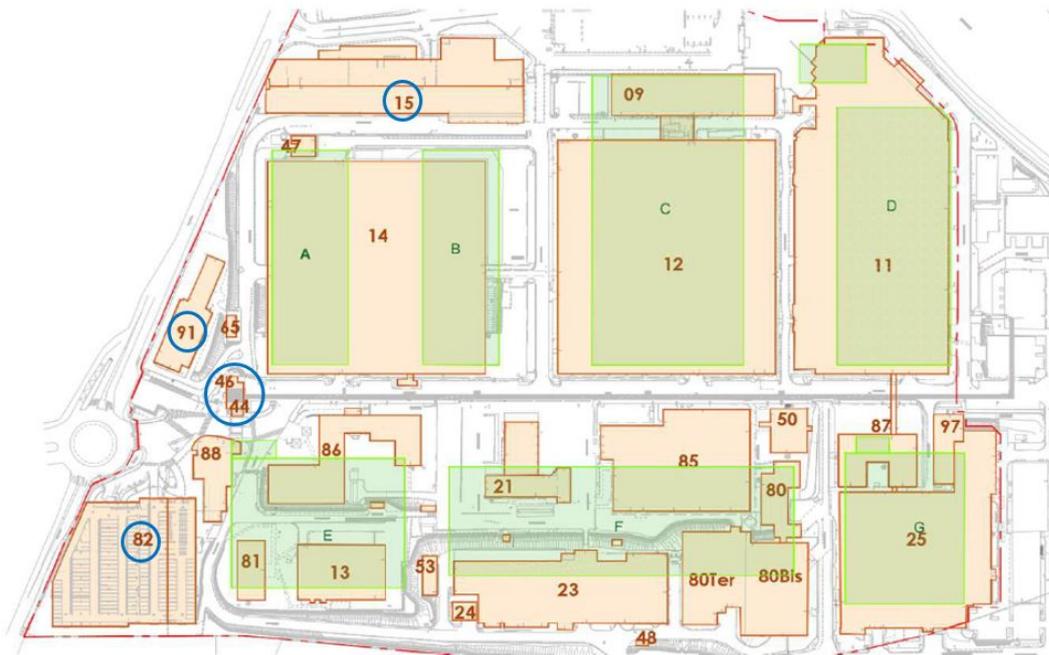


Illustration 5 : Superposition plan existant (beige) et plan projet (vert). La MRAe a entouré en bleu les bâtiments conservés : les parkings silos 15 et 82, ; le futur espace pôle services 91 et les locaux techniques 44 et 46 (PC4.3-Notice des réseaux d'assainissement p. 7).

Le pétitionnaire précise également « conserver un maximum d'infrastructures existantes (galeries techniques, réseaux, parkings dont ceux en silos, dispositifs techniques, voiries...), de limiter les modifications de la topographie du site au strict nécessaire ». Le pétitionnaire indique au sujet des déchets de chantiers : « l'ensemble [...] sera géré de façon réglementaire : tri, stockage dans des conditions adéquates et traitement vers des filières agréées ». L'Autorité environnementale note qu'aucun diagnostic sur les produits, équipements, matériaux et déchets (PEMD) n'est mentionné dans le dossier, alors qu'il devrait être réalisé.

(6) L'Autorité environnementale recommande de présenter un bilan des gaz à effet de serre du projet, incluant l'ensemble des phases de vie, et l'ensemble des facteurs qui y contribuent, afin de démontrer qu'il participe aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du futur PCAET de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc, et de justifier les démolitions d'une grande partie des bâtiments existants au lieu de les réhabiliter au regard des conséquences pour le bilan carbone du projet.

■ Énergie et panneaux photovoltaïques

Le projet vise le niveau excellent du label BREEAM¹⁴, certification qui évalue la performance environnementale d'un bâtiment en tenant compte de critères similaires à la réglementation RE2020¹⁵ (p. 12). Cinq attestations de prise en compte de la réglementation RE2020 sont jointes au dossier, une par secteur, avec les résultats bâtiment par bâtiment. Sur six indicateurs, seul le résultat de deux est donné : le « Bbio » qui évalue les besoins en chaleur, froid, et éclairage, ainsi que le « DH », degré-heure d'inconfort, qui évalue le niveau d'inconfort perçu par les occupants durant la saison chaude. Le pétitionnaire s'engage sur le fait que la valeur de l'indicateur Ic construction, qui évalue l'impact sur le changement climatique associé aux constructions, soit

14 Site du label [BREEAM](#)

15 Lien vers le [guide RE2020](#)

inférieure à la valeur maximale autorisée. Trois indicateurs concernant l'énergie ne sont pas mentionnés. Les résultats concernant le Bbio et le DH sont tout juste en deçà des valeurs maximales autorisées, et les méthodes de calcul ne sont pas données.

(7) L'Autorité environnementale recommande de présenter les méthodes de calculs de l'ensemble des indicateurs de la réglementation RE2020 et de viser un meilleur niveau de performance.

Conformément à la législation, il y aura « une unité de production d'énergie photovoltaïque implantée sur la toiture des entrepôts répondant à la réglementation, à hauteur de 30% de la surface exploitable » (p. 20). Il est précisé qu'une « part du productible sera dédiée à l'autoconsommation sur site, [permettant] de réduire les besoins d'énergie des bâtiments » et que « le site sera alimenté en électricité via le réseau de ville et les infrastructures existantes du site » (p. 24). L'Autorité environnementale souligne que la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables de mars 2023 prévoit que le pourcentage minimal de couverture en panneaux photovoltaïques soit porté à 40 % au 1^{er} juillet 2026 et à 50 % au 1^{er} juillet 2027¹⁶, et note que le pétitionnaire n'explique pas pourquoi il n'est pas envisagé de mettre en toiture un plus grand pourcentage de panneaux photovoltaïques ni pourquoi ne pas utiliser un pourcentage plus important de l'énergie produite pour alimenter les bâtiments¹⁷.

Les panneaux photovoltaïques ne seront pas installés sur les parkings à proximité des bâtiments du fait du manque de rentabilité, notamment à cause de l'ombre portée par les bâtiments (document exonération PV ombrières, p. 9 à 14). Ce point n'appelle pas de remarque de l'Autorité environnementale.

Les panneaux photovoltaïques ne seront pas non plus implantés sur les parkings au nord du fait de la servitude d'utilité publique de type T5 « servitude aéronautique de balisage et de dégagement ». Le pétitionnaire précise que les servitudes aéronautiques sont comprises entre 165 et 174 m (respectivement à l'est et à l'ouest du site), que l'altitude du parking est comprise entre 170 et 171,5 m (d'ouest en est) et que le point haut des ombrières est à + 4,7 m par rapport au sol. Il est noté en conclusion que « les ombrières ne sont pas compatibles avec les servitudes aéronautiques » (document « Exonération PV ombrières », p. 6 et 7). Cependant un autre document prend en compte la modification en cours du « Plan de servitudes aéronautiques de dégagement de la base aérienne 107 de Vélizy-Villacoublay »¹⁸, et la carte permet de voir que les altitudes correspondantes à la servitude sont plutôt entre 179 et 183 m NGF¹⁹ (PC2.02 - Plan des contraintes servitudes – général). Dans ce cas, et sous réserve d'autres paramètres susceptibles d'impacter la plateforme aérienne, l'espace en hauteur est suffisant pour abriter des panneaux photovoltaïques. De plus, certains parkings au nord peuvent être supprimés, et les panneaux implantés plus bas.

(8) L'Autorité environnementale recommande de justifier le choix d'un taux de couverture de toiture en panneaux photovoltaïques relativement bas (30%) par rapport à la nouvelle législation, de préciser l'utilisation de l'énergie produite en dehors de l'utilisation sur site, et de démontrer de façon robuste que la servitude aéronautique empêche l'implantation de panneaux photovoltaïques en ombrière sur le parking nord afin d'améliorer le bilan énergétique du projet.

16 [L171-4](#) du code de la construction et de l'habitation.

17 « En 2022 [...] a [été] inauguré le premier entrepôt en France associant une centrale photovoltaïque en toiture à des batteries de stockage ainsi que des pompes à chaleur électriques [...], pour un bilan carbone totalement neutre. Le bâtiment de 12 000 m² situé à Serris (77), produit ainsi plus d'électricité qu'il n'en consomme pour son chauffage, le refroidissement des chambres de stockage à température dirigée et son éclairage ». Lettre logistique, juin-juillet 2025 – Driat

18 [Lien](#) vers les documents sur le site de l'enquête publique. Voir Pièces jointes – Partie 1, pages 18 à 21.

19 Nivellement général de France – le niveau zéro étant déterminé par le marégraphe de Marseille

3.3. Biodiversité

■ État initial projet et aire d'étude de proximité

L'étude écologique en annexe inventorie les zonages d'inventaire et de protection à proximité du site (le site n'étant au sein d'aucun de ces zonages). Dans un rayon de cinq kilomètres, cinq zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)²⁰ de type 1 sont recensées, ainsi que trois de type 2. Les plus proches sont la Znieff 1 « Forêt de Meudon et bois de Clamart » à environ 1,65 km au nord, superposée à cet endroit à la Znieff 2 « Forêts domaniales de Meudon et de Fausses-Reposes et Parc de Saint-Cloud », au sud-est la « Forêt de Verrières », Znieff 2, est à environ 680 m. Selon le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), cette forêt est identifiée comme un réservoir de biodiversité. Le « Bois du Loup pendu » qui jouxte le site au sud n'est pas identifié comme tel au SRCE mais peut toutefois jouer « le rôle de réservoir biologique » (étude écologique, p. 3-5). Un corridor à fonctionnalité réduite, à restaurer, y passe, entre la forêt de Verrière et celle de Versailles à 800 m environ au sud du projet (étude écologique, p. 4 et cartographie p. 21).



Illustration 6 : Cartographie de la végétation de la zone de projet à l'état initial. Les cinq légendes « habitats » sont de haut en bas : EUNIS X22 - Petits jardins non domestiques des centres-villes (pelouses E2.64/E2.65), EUNIS 5.43 - Lisière forestière ombragée, EUNIS FB.32 - Plantations d'arbustes ornementaux, EUNIS FB32 - Haies de cyprès de Leyland ou d'if, FA.1 - Haies d'espèces non indigènes. Ligne tirets points bleue : limite communale, rouge : zone de projet (étude écologique, p. 5 carte p. 25).

Sur le site projet, ont été inventoriées 250 espèces végétales dont 169 indigènes et 81 espèces exotiques, aucune n'est protégée (étude écologique, p. 5, inventaire, p. 26-31). Concernant la faune, ont été inventoriés 23 espèces d'insectes, dont seize de lépidoptères (papillons) pour lesquels le statut régional est de « commun » à « très commun », six d'orthoptères (groupe auquel appartiennent les criquets et sauterelles) et une

20 L'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire, des secteurs de plus grand intérêt écologique abritant la biodiversité patrimoniale. Source et détails : [inpn](#)

espèce de libellule (étude écologique, p. 6, inventaire, p. 26-34). Les espèces protégées contactées sur le site en dehors des oiseaux sont le lézard des murailles, l'écureuil roux et la pipistrelle commune, chauve-souris dont aucun gîte n'a été observé dans les cavités des arbres selon l'étude (étude écologique, p. 6, inventaire, p. 35). Vingt-trois espèces d'oiseaux ont été observées, parmi lesquelles six sont « *nicheurs certains* » et parmi lesquelles deux sont protégées : le rouge-queue-noir et le rouge-gorge, l'étude indique que leurs populations ne sont pas en déclin. Parmi les autres espèces protégées figurent l'hirondelle de cheminée et le martinet noir, mais il est précisé dans l'étude que « *les embrasures de fenêtres des immeubles et des petits bâtiments annexes ne montrent pas de présence de nids* » (étude écologique, p. 6, inventaire, p. 36). En conclusion, le pétitionnaire indique que « *le site ne présente pas d'enjeux majeurs [...] pour la flore et les habitats* » et des « *enjeux très faibles à modérés [pour les] reptiles, oiseaux et mammifères* ». Bien que les sites Natura 2000 ne soient pas à proximité (de 10 à 17 km environ), l'étude indique qu'une « *incidence préliminaire Natura 2000²¹ est à produire* » (étude écologique, p. 7).

Les impacts du projet sont principalement en phase chantier, destruction d'habitats et risque de destruction des individus, ils sont résumés dans un tableau avec en regard les mesures proposées pour diminuer leur impact (étude écologique, p. 9-10). L'étude d'impact les reprend dans les mesures R2, R3 et R4 (p. 129-131).

■ État projeté

L'étude d'impact ne contient pas en tant que tel de descriptif des aménagements projetés, on peut lire dans les mesures de réduction R3 et R4 « *conservation des espaces verts situés en périphérie du site et augmentation des espaces en passant de 11,7 % à 21,8 % soit environ 42 000 m² en pleine terre dans le projet. Plantation d'espèces locales et ne nécessitant pas d'arrosage autour des bâtiments* » ainsi que « *conception et suivi par un paysagiste* » ; pour les insectes, « *gestion écologique différenciée* », pour les reptiles « *mise en place d'hibernaculum en pierre (tas de pierre, andains de bois et murets)* » (p. 130-131).

Davantage d'informations sont données dans la notice chapeau et le document PC4.4- Notice paysagère, néanmoins, il ne s'agit que de concepts généraux, voir l'illustration 7 , et des interrogations subsistent au sujet du parking nord et de son verdissement.

21 Ce formulaire permet de répondre à la question préalable suivante : mon projet est-il susceptible d'avoir une incidence sur les objectifs de conservation d'un site Natura 2000 ? (Source : [Drieat](#))

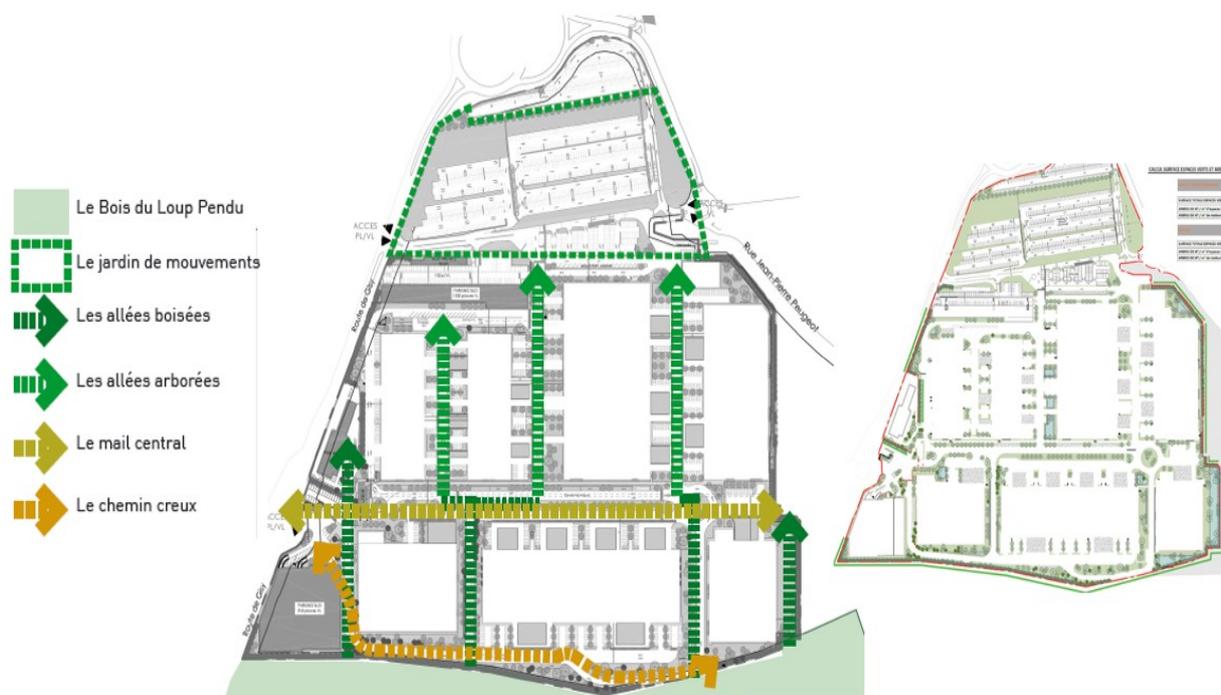


Illustration 7 : À gauche, concept paysager général - Le jardin de mouvements, au sein de des pointillés verts est uniquement sur les zones grisées, visibles en vert à droite sur la carte « repérage espaces verts » (notice paysagère, p. 4 et notice de présentation chapeau, p. 20)

Il est indiqué que « le parking nord se transforme en un véritable havre de nature » (notice paysagère, p. 11), mais il n'est pas prévu de supprimer les parkings, présents sur les plans de masse, voir l'illustration 2, ainsi que sur le plan de repérage des espaces verts, visibles à droite de l'illustration 7.

(9) L'Autorité environnementale recommande de reconsidérer la conservation du parking nord considérant que le nombre de places de stationnements excède les besoins, et au regard de l'ambition affichée par la notice paysagère et les bénéfices potentiels d'une désimperméabilisation pour la biodiversité, le bilan carbone du projet et l'évitement d'îlots de chaleur urbains.

3.4. Pollution des sols

Le pétitionnaire indique la « présence d'une pollution due à l'exploitation passée de Stellantis » et que la dépollution du site sera effectuée par VGP au travers de la procédure « tiers demandeur » qui a été déposée à la préfecture suite à la cessation des activités ICPE de Stellantis (p. 12 et 78). L'Autorité environnementale souligne l'absence totale d'informations sur la pollution des sols, sur la dépollution prévue par le plan de gestion ou sur l'analyse des risques résiduels prédictive (avant travaux), obligeant à se reporter au document « Rapport pollution »²².

Nota : les numéros de page indiqués dans cette partie de l'avis se reportent à ce document, et non à l'étude d'impact.

■ État initial

Selon la base de données Géorisques, un site « industriel et activité de service ancien » (SSP3880534, IDF7802273) est recensé au droit du site (Société Peugeot Citroën : activités de garages, ateliers, mécanique et soudure et traitement chimique et électrolytiques des métaux). Ces activités ont cessé en 2002 (p. 33). Par la suite, la société Stellantis a mené sur ce site des activités relevant de la réglementation des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), sous le régime de l'autorisation (0006503572).

²² Ce rapport fait référence à d'autres études qui ne sont pas jointes au dossier.

Le site a fait l'objet d'une étude historique permettant de mettre en relation les installations et les polluants potentiels à rechercher. Sont identifiés : de nombreuses cuves enterrées ou aériennes d'hydrocarbures (gasoil, essence) et de white spirit, des séparateurs d'hydrocarbures, et des transformateurs avec polychlorobiphényle (PCB) etc (p. 39). Des analyses des sols et des gaz du sol ont été réalisées en janvier 2024 en lien avec ces installations : 48 sondages ont eu lieu entre un et quatre mètres de profondeur et seize piézaires (dispositif permettant de mesurer les concentrations dans les gaz du sol) ont été installés à 1,5 ou 3 m. Quatorze sondages supplémentaires ont été réalisés en avril 2024. Des mesures antérieures sont présentées également.

Pour les gaz du sol, les résultats montrent des impacts importants en benzène, toluène, éthylbenzène, xylène (BTEX)²³ en 2021, non retrouvés en 2024, en hydrocarbures volatils (surtout en hydrocarbures totaux (HCT)²⁴ mais également en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)²⁵) et dans une moindre mesure en composés organiques halogénés volatils (COHV) (p. 74 à 76).

Pour le sol, au droit de la station-service, un impact très ponctuel en HAP a été identifié (73,4 mg/kg). Il est associé à une concentration élevée en hydrocarbures C₁₀-C₄₀ (36 000 mg/kg) (p. 96), dépassant très largement le 95^e centile dans la région francilienne d'après la base BdSolU (69 mg/kg). Des impacts importants sont également mis en évidence au droit du bâtiment 23 où se faisaient les essais moteurs (jusqu'à 20 000 mg/kg à cinq mètres) (p. 84). Dans le reste du site des impacts ponctuels en hydrocarbures sont relevés. La distribution des impacts indique une répartition des concentrations élevées dès 1 m de profondeur et jusqu'à 4 m (sans que les impacts soit cernés).

Les incertitudes sont présentées par le bureau d'étude (p. 138). Celles-ci concernent, par exemple, l'absence d'investigations de plusieurs bâtiments en raison de leur inaccessibilité, la présence importante d'eau dans les piézaires lors des analyses, pouvant mener à des sous-estimations des concentrations en gaz du sol. Le bureau d'étude conseille de mener des investigations complémentaires (p. 138, colonne de droite).

Le schéma conceptuel est présenté sous forme de tableau, ce qui n'est pas conforme à la méthodologie des sites et sols pollués²⁶. Les cibles sont ici les travailleurs sur le site, et la voie d'exposition aux polluants est l'inhalation. Les voies d'exposition ingestion, inhalation de poussières et contact cutané avec les sols de surface n'ont pas été retenues du fait de l'absence de potager ou d'élevage, et que le projet prévoit de nouvelles canalisations « entourées de matériaux sains et inertes », soit du fait du recouvrement au niveau des impacts, ou de l'absence d'impact (p. 139-144).

(10) L'Autorité environnementale recommande d'ajouter pour la bonne information du public, un schéma conceptuel sous forme d'illustration, conformément à la méthodologie des sites et sols pollués.

En conclusion, l'étude indique que « sur la base des données actuelles obtenues lors de ce diagnostic et du schéma conceptuel établi, il n'est pas possible de conclure quant à la compatibilité de l'état des milieux avec les usages envisagés notamment au niveau de l'actuel bâtiment 86, 23 et la station-service. De plus des zones concentrées de pollution ont été identifiées » et il est recommandé « des recherches complémentaires sur le bâtiment 86 : plan du bâtiment, des installations et produits utilisés. La réalisation d'investigations complémentaires au niveau du B86 afin de cerner l'impact observé dans les gaz du sol » (p. 149).

23 Concentration en benzène en juillet 2021 = 89,7 µg/m³. Après un facteur de dilution couramment appliqué de 0,05 permettant d'estimer la concentration dans l'air intérieur, cela donne une concentration estimée de 4,5 soit plus de deux fois la valeur guide de l'air intérieur, décret n° 2011-1727 du 2 décembre 2011 relatif aux valeurs-guides pour l'air intérieur pour le formaldéhyde et le benzène - [Lien sur Légifrance](#)

24 Concentration en HCT C5-C16 au droit du sondage B86-PG17 = 2 735 mg/m³. Pour comparaison, la valeur R2, utilisée dans le cadre de la gestion des établissements sensibles et à partir de laquelle des investigations supplémentaires sont requises, est de 56 mg/m³.

25 La chaîne carbonée des hydrocarbures aromatiques (HAP) contient un (ou plusieurs) cycle hexagonal plan. Les hydrocarbures dit « aliphatiques » (ici HCT) ont une chaîne ouverte ou un cycle non plan.

26 *Méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués*, 2017 - Note du 19 avril 2017

■ Plan de gestion

Le bureau d'étude recommande de réaliser un plan de gestion, qui selon la méthodologie en vigueur consiste en la suppression des pollutions concentrées puis la vérification de la compatibilité avec l'usage. Le cas échéant, des mesures de restriction peuvent être mises en place. À l'issue de la réhabilitation, un secteur d'information sur les sols pourra être mis en place en cas de pollution résiduelle pour garder la mémoire de cette dernière.

L'Autorité environnementale rappelle que la cessation d'activité d'une ICPE est suivie par la préfecture, y compris dans le cadre du dispositif tiers demandeur. Par ailleurs, l'Agence régionale de santé, consultée pour avis sur le projet, fait mention du dossier de substitution tiers demandeur (non joint au dossier), contenant le mémoire de réhabilitation et une analyse des risques résiduels prédictive (avant travaux, sur la base du diagnostic et du plan de gestion) montrant la compatibilité de l'état futur du site avec les usages.

(11) L'Autorité environnementale recommande de présenter pour la bonne information du public, les résultats de l'analyse des risques résiduels et de joindre les avis rendus par l'Agence régionale de santé.

■ Phase chantier et suivi

Dans son avis, l'ARS indique qu'« en phase travaux, le pétitionnaire prévoit la mise en œuvre d'une charte chantier vert, l'obligation de remplissage des engins en carburant sur une plateforme étanche non raccordée au réseau d'assainissement et balisée, l'interdiction de rejets polluants dans les réseaux d'assainissement [et] l'interdiction de tous rejets dans le réseau des eaux usées ». Au sujet de la phase d'exploitation, que « le bureau d'étude recommande une surveillance de la qualité des gaz du sol au droit du bâtiment n°86, la première année après traitement, via la mise en place de 4 ouvrages pour les paramètres suivants : [...HCT], BTEXN²⁷ et COHV ».

■ Gestion des terres excavées

L'étude réalise la possibilité d'admissibilité des terres destinées à être terrassées dans une installation de stockage de déchets inertes (p. 145). Les résultats préliminaires indiquent que certains matériaux sont non inertes, « pour la plupart avec des dépassements des seuils ISDI [installation de stockage de déchets inertes] en hydrocarbures pour [le sondage] B21 et en fluorures et sélénium [...] pour B25 » (p. 146).

L'Autorité environnementale souligne qu'aucune valorisation n'est prévue, alors que l'acheminement des terres et leur traitement représente un coût environnemental élevé. Le pétitionnaire aurait dû prévoir en amont un diagnostic et un plan pour le réemploi des terres excavées²⁸ afin d'évaluer les incidences de cette gestion sur l'environnement.

(12) L'Autorité environnementale recommande de réaliser les diagnostics nécessaires à l'évaluation du potentiel de réemploi des terres excavées pour réduire les incidences environnementales du projet.

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

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

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 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

27 N = naphtalène

28 Le bassin parisien fait l'objet depuis 2016 d'un projet du BRGM dédié à faciliter le réemploi des terres de chantier : [GeoBaPa](#)

compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

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

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

Fait à Paris le 4 septembre 2025

Le membre délégataire :



Monica Isabel DIAZ

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande : - d'analyser les incidences de l'ensemble de la chaîne logistique depuis l'origine des marchandises jusqu'aux zones des destinataires finaux ou le cas échéant de justifier un autre usage des entrepôts en cellule ; - de revoir en conséquence l'étude trafic pour la rendre robuste ; - de réaliser un bilan des émissions de gaz à effet de serre et un bilan énergétique.....10
- (2) L'Autorité environnementale recommande de présenter les arguments (étude de marché, etc.) qui justifient le besoin d'une telle surface de plancher de cellules logistiques.....11
- (3) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter les autres sites investigués afin de justifier que celui qui a été retenu est le meilleur choix au regard des incidences du projet sur l'environnement ; - étudier une solution plus compacte (en augmentant notamment le nombre d'étages partout où cela est permis) pour réduire l'emprise au sol.11
- (4) L'Autorité environnementale recommande de réduire les places pour les véhicules légers sauf à démontrer leur nécessité.....13
- (5) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude de trafic routier en précisant les hypothèses prises en compte pour le calcul, notamment en ce qui concerne les activités logistiques et le trafic engendré ainsi que durant la phase chantier, dont la durée doit être précisée.....13
- (6) L'Autorité environnementale recommande de présenter un bilan des gaz à effet de serre du projet, incluant l'ensemble des phases de vie, et l'ensemble des facteurs qui y contribuent, afin de démontrer qu'il participe aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du futur PCAET de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc, et de justifier les démolitions d'une grande partie des bâtiments existants au lieu de les réhabiliter au regard des conséquences pour le bilan carbone du projet.. 14
- (7) L'Autorité environnementale recommande de présenter les méthodes de calculs de l'ensemble des indicateurs de la réglementation RE2020 et de viser un meilleur niveau de performance.....15
- (8) L'Autorité environnementale recommande de justifier le choix d'un taux de couverture de toiture en panneaux photovoltaïques relativement bas (30%) par rapport à la nouvelle législation, de préciser l'utilisation de l'énergie produite en dehors de l'utilisation sur site, et de démontrer de façon robuste que la servitude aéronautique empêche l'implantation de panneaux photovoltaïques en ombrière sur le parking nord afin d'améliorer le bilan énergétique du projet.....15
- (9) L'Autorité environnementale recommande de reconsidérer la conservation du parking nord considérant que le nombre de places de stationnements excède les besoins, et au regard de l'ambition affichée par la notice paysagère et les bénéfices potentiels d'une désimperméabilisation pour la biodiversité, le bilan carbone du projet et l'évitement d'îlots de chaleur urbains.....18

(10) L'Autorité environnementale recommande d'ajouter pour la bonne information du public, un schéma conceptuel sous forme d'illustration, conformément à la méthodologie des sites et sols pollués.....	19
(11) L'Autorité environnementale recommande de présenter pour la bonne information du public, les résultats de l'analyse des risques résiduels et de joindre les avis rendus par l'Agence régionale de santé.....	20
(12) L'Autorité environnementale recommande de réaliser les diagnostics nécessaires à l'évaluation du potentiel de réemploi des terres excavées pour réduire les incidences environnementales du projet.....	20