



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis délibéré en date du 25 avril 2019  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet d'extension du centre commercial « Rosny 2 »  
situé à Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis)**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet d'extension du centre commercial « Rosny 2 » à Rosny-sous-Bois (93) qui prévoit la création d'une surface de plancher totale d'environ 58 000 m<sup>2</sup> à usage de bureaux et de commerces, dans le cadre de quatre demandes de permis de construire concomitantes, déposées notamment par UNIBAIL-RODAMCO-WESTFIELD (pour le projet de bureaux) et la société CARREFOUR (pour la réalisation d'un système de retrait des achats de type « drive ») La livraison du projet est projetée pour 2022.

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) note que l'extension du centre commercial et la construction de bureaux permettront la densification de l'existant dans une logique de diversification économique. Ces constructions s'effectueront sur un site bien desservi par les transports collectifs, dans le cadre notamment du prolongement de la ligne 11 du métro jusqu'à la gare de Rosny-Bois-Perrier, prévu pour 2022.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent le paysage et la qualité urbaine, la circulation routière et les circulations douces tirant parti de la desserte en transports en commun, la réduction des consommations d'énergie, la limitation des nuisances en phase de chantier et enfin, les effets cumulés avec les projets d'aménagement du secteur.

La MRAe souligne qu'un parking silo d'environ 4 000 places a été construit en 2018 sur la façade ouest du centre commercial. Les maîtres d'ouvrage devront justifier en quoi cette opération, qui semble s'inscrire dans l'objectif global de requalification / extension du centre commercial, n'est pas intégrée à son périmètre. Ce parking présente en effet de forts enjeux en matière de paysage, de gestion des eaux pluviales et d'effet d'îlot de chaleur urbain.

La MRAe recommande :

- de présenter la stratégie d'insertion paysagère à l'échelle globale du centre commercial, de justifier le choix de ne pas végétaliser le parking silo ouest (déjà construit) et nord (prévu dans le cadre du projet) au regard des objectifs d'amélioration paysagère et de limitation de l'effet d'îlot de chaleur urbain ainsi que de préciser les effets de la seconde phase de l'opération de bureaux sur le paysage, peu développée dans la présente étude d'impact ;
- de fournir les résultats des pré-études de faisabilité pour le développement des énergies renouvelables et de préciser les solutions énergétiques retenues ;
- compte-tenu de la surface développée, de préciser si l'implantation de panneaux photovoltaïques est retenue pour le parking silo ouest, et, dans la négative, de justifier ce choix ;
- de présenter les impacts du projet sur les ouvrages de la ligne 11 et les mesures d'évitement et de réduction qui seront mises en œuvre, compte tenu de la concomitance et de la contiguïté des chantiers.

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

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

## Préambule

*La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 25 avril 2019 en conférence téléphonique. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'extension du centre commercial « Rosny 2 » à Rosny-sous-Bois (93).*

*Étaient présents et ont délibéré : Paul Arnould, Marie Deketelaere-Hanna, Jean-Jacques Lafitte, Jean-Paul Le Divenah.*

*Était également présente : Judith Raoul-Duval (suppléante, sans voix délibérative).*

*Excusée : Catherine Mir*

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

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

## Table des matières

<b>1 L'évaluation environnementale.....</b>	<b>4</b>
1.1 Présentation de la réglementation.....	4
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	4
<b>2 Contexte et description du projet.....</b>	<b>4</b>
<b>3 Analyse des enjeux environnementaux.....</b>	<b>8</b>
3.1 Paysage et qualité urbaine.....	8
3.1.1 État initial.....	8
3.1.2 Impacts et mesures.....	10
3.2 Déplacements et nuisances associées (bruit, qualité de l'air).....	11
3.2.1 État initial.....	11
3.2.2 Impacts et mesures.....	13
3.3 Énergie.....	14
3.4 Nuisances en phase de chantier.....	15
3.5 Impacts cumulés avec les projets du secteur.....	15
<b>4 Justification du projet retenu.....</b>	<b>16</b>
<b>5 Information, consultation et participation du public.....</b>	<b>17</b>

# 1 L'évaluation environnementale

## 1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

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

Le projet d'extension du centre commercial « Rosny 2 » à Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39<sup>01</sup>).

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

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

Le présent avis est rendu dans le cadre de la demande de quatre permis de construire. Il porte sur l'étude d'impact datée de décembre 2018<sup>2</sup>.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

# 2 Contexte et description du projet

Sur un site d'une superficie de 19,7 hectares (p. 13), le centre commercial « Rosny 2 » développe 120 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher et regroupe 169 magasins sur deux niveaux (p. 131). Il accueille quelque 15 millions de visiteurs annuels et réalise un chiffre d'affaires d'environ 600 millions d'euros (p. 149), ce qui lui confère une envergure départementale, voire métropolitaine.

Selon l'étude d'impact, les principaux objectifs du projet d'extension du centre commercial « Rosny 2 » sont (p. 74) :

- de renforcer l'attractivité du centre commercial en tirant parti de la proximité du pôle de transports en commun de Rosny-Bois-Perrier (RER E, ligne 11 en 2022 et ligne 15 en 2030) ;
- de développer la mixité fonctionnelle en développant une offre de bureaux ;
- d'ouvrir l'extension sur la future station de métro de la ligne 11 et de requalifier les espaces publics sur les franges est et sud du site ;
- d'améliorer les flux des piétons, des véhicules légers et de logistique ;
- d'améliorer le cadre de vie et la qualité urbaine du centre commercial, notamment par un effort de végétalisation des espaces.

- 1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup>.
- 2 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

Le site est enserré entre l'autoroute A3 au nord, l'autoroute A86 et la route nationale N186 à l'ouest et la voie ferrée du RER E à l'est (p. 70). Le projet d'extension s'établit dans la continuité des magasins existants (cf. Illustration 1), sur l'emprise du parc de stationnement de surface situé au nord-est du centre commercial, d'une superficie d'environ 5,8 hectares (p. 15).

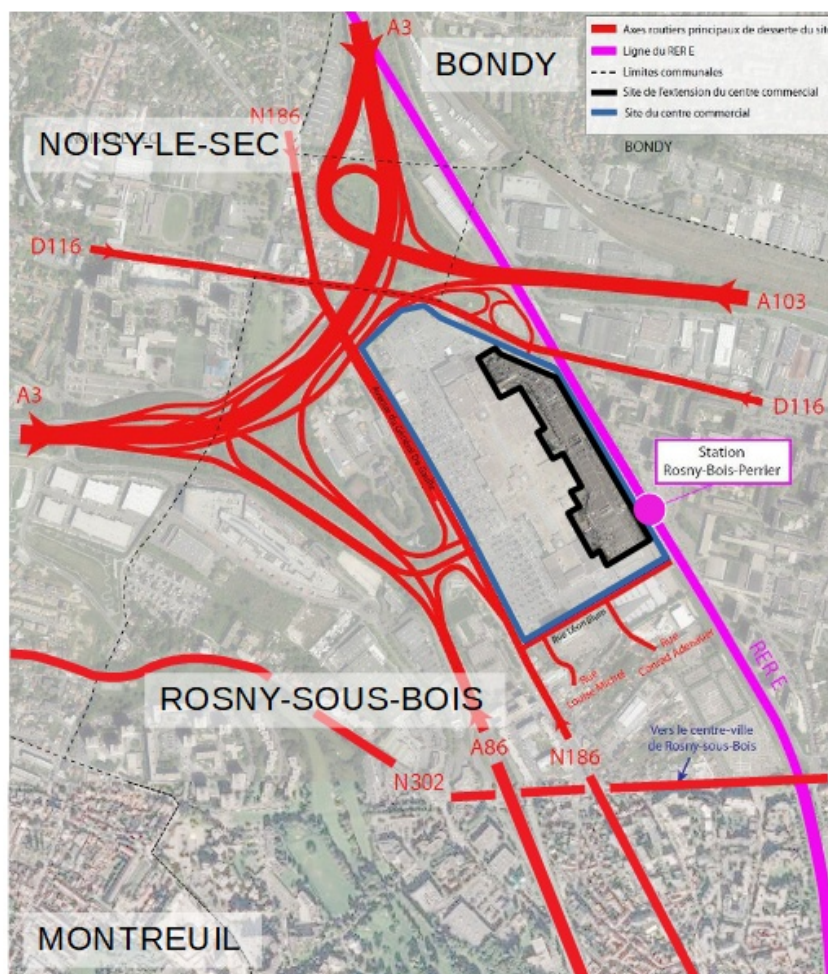


Illustration 1: Plan de situation

Le projet vise la création d'une surface de plancher totale d'environ 58 000 m<sup>2</sup>, dans le cadre de quatre demandes de permis de construire concomitantes. Il comprend (cf. Illustration 2) :

- l'extension de la surface commerciale sur un niveau, créant une surface de plancher d'environ 18 000 m<sup>2</sup>, comprenant un parking silo de 307 places sur trois niveaux intégrant 2 000 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques (cf. Illustration 3) ;
- l'extension de l'espace dédié à la restauration, créant une surface de plancher d'environ 13 050 m<sup>2</sup> ;
- la réalisation d'un service de retrait des achats de type « drive » pour l'hypermarché présent dans le centre commercial, créant une surface de plancher d'environ 476 m<sup>2</sup> ;
- la construction d'un premier bâtiment de bureaux, présentant une surface de plancher d'environ 12 000 m<sup>2</sup>, sur la toiture de la partie sud-est de l'extension du centre commercial. La construction d'un deuxième immeuble de bureaux représentant 15 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher est prévue dans un second temps ;
- le réaménagement de certains accès et voies de dessertes internes (sur le carrefour de la RD 116, sur la rue Léon Blum ...) et la création d'une nouvelle voie à double sens de circulation située à l'arrière du centre commercial qui permettra notamment d'assurer la desserte du RER et du métro.



Illustration 2: Vue du projet d'extension depuis le sud-est – source : étude d'impact, annotations : DRIEE



Illustration 3: Vue du projet d'extension depuis le nord-est (parking silo avec panneaux photovoltaïques) – source : étude d'impact

Le projet est réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la société AQUARISSIMO<sup>3</sup>. Selon l'étude d'impact (p. 8), les opérations constitutives du projet sont à l'initiative :

- du syndicat des copropriétaires du centre commercial en ce qui concerne l'extension du centre commercial ;
- de la société UNIBAIL-RODAMCO-WESTFIELD en ce qui concerne le projet de bureaux ;
- de la société CARREFOUR HYPERMARCHES SAS pour la réalisation du « drive »<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Société par action simplifiée créée en 2010 localisée à Paris.

<sup>4</sup> Cf. demande d'autorisation commerciale, pièce PC43

Environ 12 000 m<sup>2</sup> d'espaces végétalisés seront créés aux abords et sur la toiture de l'extension. Ils comprendront notamment un espace de jardins familiaux situé en toiture (p. 285).

La durée des travaux est estimée à 28 mois (p. 257), avec une livraison prévue pour 2022 (p. 250). Cette dernière information mériterait de figurer dans le chapitre de description du projet.

**La MRAe recommande par ailleurs de préciser la date de livraison de la deuxième phase de réalisation de l'opération de bureaux.**

La MRAe relève que le centre commercial a fait l'objet d'une rénovation intérieure en 2015. Le parking silo de 4 000 places situé sur la frange ouest du site a été construit à l'emplacement d'un parking de surface en 2018 (p. 135).

**La MRAe recommande de préciser l'articulation de l'opération de construction du parking silo ouest avec le projet d'extension du centre commercial et le cas échéant, avec le projet de création de bureaux.**

En effet, cette opération semble s'inscrire dans l'objectif global de requalification / extension du centre commercial. L'ensemble des composantes de ce projet global auraient donc dû être appréhendées dans leur ensemble. La MRAe rappelle que l'article L. 122-1 du code de l'environnement stipule que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

La MRAe relève en outre que la capacité du parking nord qui, de 168 places à l'heure actuelle<sup>5</sup>, passe à 401 places après la réalisation du projet (cf. Illustration 4) sans que des justifications soient apportées à cette extension.

**La MRAe recommande de justifier l'augmentation de la capacité du parking nord de 168 à 401 places.**

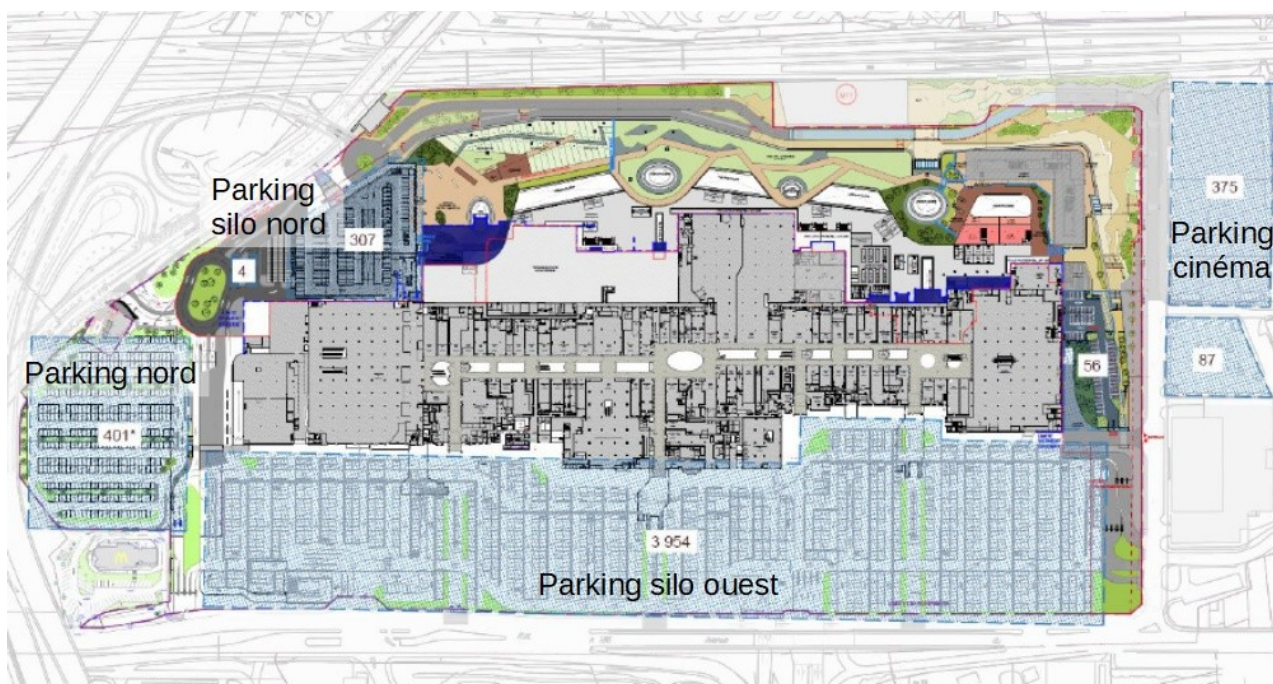


Illustration 4: Capacité de stationnement après réalisation du projet (source : étude d'impact ; annotations : DRIEE)

5 Selon l'étude de stationnement jointe au dossier

## 3 Analyse des enjeux environnementaux

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

- l'amélioration du paysage et de la qualité urbaine, la limitation de l'effet d'îlot de chaleur urbain et le développement de la trame verte ;
- la limitation de la circulation routière et l'amélioration des circulations douces tirant parti de la desserte en transports en commun ;
- la réduction des consommations d'énergie ;
- la limitation des nuisances en phase de chantier ;
- les effets cumulés avec les projets d'aménagement du secteur.

Le dossier nécessiterait d'être complété par une analyse du modèle d'aménagement commercial prévu dans le projet au regard des préoccupations environnementales, notamment en termes de transports et de pollution induite.

### 3.1 Paysage et qualité urbaine

#### 3.1.1 État initial

Le centre commercial s'implante sur un site relativement plat, dans le fond de vallée situé entre le plateau de Montreuil à l'ouest et le plateau d'Avron à l'est, qui culminent respectivement à 131 et 115 mètres d'altitude. Son altitude varie entre 61 mètres et 69 mètres (p. 222). Le point bas est situé du côté des voies du RER.

S'agissant du patrimoine et du paysage, le site du centre commercial n'intercepte pas de périmètres de protection réglementaires (p. 195). Il présente toutefois une sensibilité paysagère compte-tenu de son ampleur, de sa visibilité depuis les infrastructures de transport, de sa situation en entrée de ville et l'image qu'il donne du territoire.

L'étude d'impact présente<sup>6</sup> (p. 183, 186) des vues du site actuel, qui mettent en évidence un paysage dégradé et une qualité urbaine faible : grandes emprises imperméabilisées dédiées au stationnement et au trafic routier, végétation quasi inexistante<sup>7</sup>, zones de chantier liées à l'arrivée de la ligne 11, plots et blocs de béton destinés à organiser la circulation routière et à empêcher le stationnement sauvage, etc. Compte-tenu de sa forte imperméabilisation, de l'absence de végétation et d'eau, le site contribue fortement au phénomène d'îlot de chaleur urbain, comme le rappelle la carte thermographique d'été de l'Atelier parisien d'urbanisme (p. 185)<sup>8</sup>.

Le paysage des abords du site est également clairement présenté (p. 187-194). Il est marqué par les coupures engendrées par les infrastructures routières (A3, A86, N186) et ferroviaires (RER E), qui créent de vastes enclaves. De part et d'autre de ces coupures, le tissu urbain est hétérogène, et les hauteurs bâties contrastées : pavillonnaire d'avant et d'après-guerre, grands ensembles des années 1950-60 (notamment, le quartier du Bois-Perrier), zone d'activités de la fin des années 1960.

Le secteur est par ailleurs concerné par plusieurs réalisations récentes ou projets de mutation urbaine :

- l'aménagement du quartier mixte (logements, bureaux, commerces) des Portes de Rosny, situé entre l'autoroute A86 et la route N186 en 2014 ;
- la création de 1 300 logements dans la zone d'aménagement concerté de Coteaux-Beauclair (en cours) ;
- l'extension de la ligne 11 du métro ;
- la construction du site de maintenance et de remisage de la ligne 11 (en cours) ;

6 La MRAe signale par ailleurs que le quartier de la gare Rosny-Bois-Perrier a fait l'objet d'une monographie datée de mars 2016 rédigée par l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) dans le cadre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris.

(cf. [https://www.apur.org/sites/default/files/documents/quartier\\_gare\\_monographie\\_rosny\\_bois\\_perrier.pdf](https://www.apur.org/sites/default/files/documents/quartier_gare_monographie_rosny_bois_perrier.pdf)).

7 La carte de végétation issue de l'APUR est à ce titre assez explicite (p. 184).

8 Qui met notamment en évidence les zones les plus chaudes



- le réaménagement prévu du quartier du Grand Pré au sud du centre commercial, notamment sur le site appelé « Rosny Métropolitain » sélectionné dans le cadre de l'appel à projets « Inventons la métropole du Grand Paris » sur lequel est prévue la réalisation de 210 logements, de 5 000 m<sup>2</sup> de bureaux et de 5 700 m<sup>2</sup> de commerces (livraison prévue en 2023).

La tour de bureaux « Rosny 2 », située au sud du centre commercial, est un repère visuel. La MRAe souligne que, contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact (p. 242), le site est perceptible depuis le flanc ouest des coteaux d'Avron (cf. Illustration 5).



Illustration 5: Vue vers le site depuis la rue du Bel Air à Neuilly-Plaisance (source : Google Streetview, annotations : DRIEE)

L'étude d'impact relève (p. 131) avec raison que « l'actuelle façade et les entrées à l'est du centre commercial restent peu visibles depuis les voies publiques et la transition entre le centre commercial et les limites du site présente un caractère plutôt autoroutier, peu urbain. Le site actuel est ainsi isolé de ses abords sans aucune continuité urbaine, sans traitement de façade ou d'espace public pour accueillir les visiteurs ou simplement les passants, tels que les utilisateurs du RER E. Ce paysage, hostile aux piétons, est en outre aujourd'hui aggravé par les travaux de l'extension de la ligne 11. Les espaces verts actuellement présents sur le site de l'extension, autour du parking silo est, ne répondent à aucune logique d'aménagement autre que le remplissage des espaces vides résultant des tracés des circulations véhiculaires ».

**Compte tenu que l'intégration urbaine et paysagère du projet dans son environnement constitue un enjeu fort, la MRAe recommande de rehausser la qualification du niveau d'enjeu relatif au paysage, jugé « nul » dans le tableau de synthèse des enjeux environnementaux (p. 242).**

Le site est par ailleurs sujet aux inondations par ruissellement pluvial. L'étude d'impact indique (p. 355) que des mesures de limitation de ce risque ont été mises en place sur la commune (aménagement de bassins de stockage, limitation des débits de rejets pluviaux au réseau et mise en œuvre de techniques d'infiltration des eaux pluviales pour les nouveaux aménagements). En revanche, sur le site, la totalité des eaux pluviales est aujourd'hui collectée et rejetée dans le réseau, qui est unitaire, sans limitation du débit de fuite (p. 273).

La MRAe relève que, contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact (p. 373), le site n'est pas couvert par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marne Confluence, mais

par le SAGE Croult – Enghien – Vieille Mer<sup>9</sup>. Celui-ci identifie le secteur comme une zone de vigilance vis-à-vis de la gestion des ruissellements pluviaux (cf. Illustration 6).

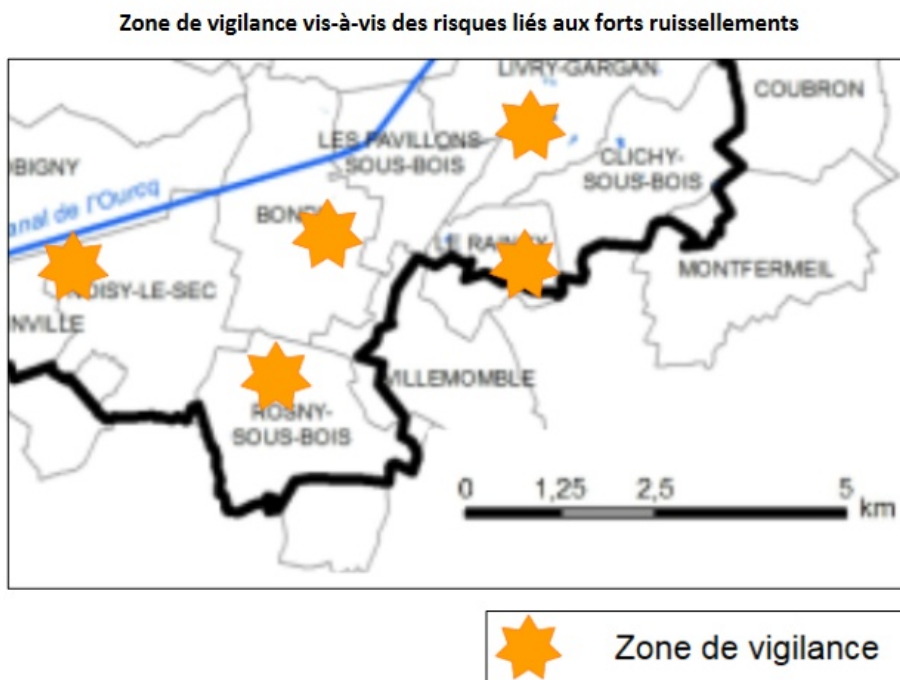


Illustration 6: Zones de vigilance vis-à-vis des risques liés aux forts ruissellements (source : SAGE Croult - Enghien - Vieille Mer)

### 3.1.2 Impacts et mesures

Près de 12 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts, dont environ 2 500 m<sup>2</sup> en pleine terre, seront créés dans le cadre de l'extension du centre commercial (p. 285). L'étude d'impact présente une comparaison de la végétalisation du site avant et après la mise en œuvre du projet. En matière d'aménagements paysagers, il est prévu la réalisation d'un parvis paysager devant la gare de la ligne 11 et la reconfiguration de la rue Léon Blum notamment par l'implantation d'alignements d'arbres.

L'étude d'impact conclut avec raison que le projet d'extension entraîne une amélioration du paysage. Toutefois, l'ambition des maîtres d'ouvrage « *d'améliorer le cadre de vie et la qualité urbaine du centre commercial* » mériterait de se traduire par un projet paysager global plus ambitieux, intégrant notamment l'immense parking silo de la façade ouest récemment construit. La MRAe souligne par ailleurs que la route N 186, qui constitue la limite ouest du centre commercial, est identifiée comme un axe à requalifier dans le plan local d'urbanisme. Or, les éléments présentés se limitent à la façade est du site, en lien avec la future gare de la ligne 11.

En outre, l'étude d'impact ne présente pas les incidences de la construction de la deuxième phase de l'opération de bureaux sur le parti paysager. La vue en 3D réalisée dans le cadre de l'étude d'ensoleillement (p. 290) laisse présager une réduction significative des espaces végétalisés et de promenade en toiture.

**La MRAe recommande :**

- **de présenter la stratégie globale d'insertion paysagère à l'échelle du centre commercial ;**
- **de justifier le choix de ne pas végétaliser les parkings silo ouest (déjà construit) et nord (prévu dans le cadre du projet) au regard des objectifs d'amélioration paysagère et de limitation de l'effet d'îlot de chaleur urbain et des rejets d'eaux pluviales au réseau<sup>10</sup> ;**

<sup>9</sup> Cf. carte sur <https://www.sage-cevm.fr/?q=content/le-territoire-du-sage-cevm> (cocher Découpage administratif)

<sup>10</sup> La MRAe souligne en particulier que la plantation d'arbres en fosses pourrait être envisagée sur les bordures de la terrasse du parking silo nord sans entrer en concurrence avec les panneaux photovoltaïques prévus.

- **de préciser les effets de la seconde phase de l'opération de bureaux sur le paysage.**

La MRAe relève que les jardins familiaux prévus en toiture seront constitués majoritairement de sols de 30 cm d'épaisseur (p. 90). Cette épaisseur mérite d'être justifiée au regard du fort ensoleillement du site, de l'absence d'arbres et du fort ventement auquel ces toitures sont potentiellement exposées<sup>11</sup> (p. 299-300). L'approvisionnement en eau de ces jardins n'est en outre pas explicité. Ces points, susceptibles d'affecter la viabilité des jardins, et les consommations énergétiques mériteraient d'être précisés par les maîtres d'ouvrage.

L'étude d'impact indique que la végétalisation de la toiture du centre commercial et du parvis, couplée à l'utilisation de matériaux de revêtement clairs<sup>12</sup> permettront de limiter le phénomène d'îlot de chaleur urbain (p. 350). La MRAe souligne toutefois que l'efficacité de ces mesures s'apprécie aussi au regard des contraintes qu'elles engendrent : ainsi, des revêtements trop clairs ont un effet d'éblouissement, tandis qu'en matière de végétation, les espaces en pleine terre et les arbres jouent un rôle plus significatif de réduction de la chaleur que la strate herbacée. Le potentiel de rafraîchissement induit par la végétation (notamment les strates basses dans des sols peu profonds et drainants) est en outre annulé en cas de stress hydrique, ce qui le rend tributaire de l'arrosage<sup>13</sup>.

**La MRAe recommande de conduire une analyse plus fine des impacts du projet en matière d'îlot de chaleur urbain en précisant notamment l'albédo<sup>14</sup> des matériaux de revêtement retenus et les mesures permettant de limiter le stress hydrique de la végétation.**

S'agissant des eaux pluviales, le projet vise le respect des dispositions du plan local d'urbanisme qui prévoient notamment la limitation du débit de rejet au réseau d'assainissement à 10 l/s/ha pour les pluies d'occurrence décennale. Les zones végétalisées permettront d'absorber une partie des petites pluies. Sur le parking silo nord, les eaux seront régulées dans des ouvrages de stockage en terrasse. Aucun séparateur à hydrocarbure ni ouvrage de rétention enterré n'est prévu dans le cadre de l'extension (p. 279).

Il est indiqué qu'un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau est en cours d'élaboration pour le projet (p. 372). La MRAe relève que la réalisation du parking silo ouest ne semble pas avoir fait l'objet d'un dossier de déclaration ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau<sup>15</sup>.

**La MRAe recommande de préciser l'articulation du présent projet avec la construction du parking silo ouest vis-à-vis des exigences réglementaires de la loi sur l'eau.**

Le cas échéant, en cas de cumul des opérations et selon la taille des bassins versants interceptés, le projet pourrait relever du régime de l'autorisation. Une demande d'autorisation environnementale devrait alors être déposée.

## **3.2 Déplacements et nuisances associées (bruit, qualité de l'air)**

### **3.2.1 État initial**

Le maillage des infrastructures routières est dense dans l'aire d'étude. La commune est traversée par trois infrastructures autoroutières (A86, A3 et A103<sup>16</sup>), qui se raccordent au réseau national et départemental (N186, N302, D116, cf. Illustration 1). Trois échangeurs de l'A3 et l'A86 se situent au nord et à l'ouest du centre commercial (p. 137). Le centre commercial est ainsi accessible par l'ouest, le nord et le sud, et dans une moindre mesure, par l'est. Les entrées routières du centre commercial sont situées à l'ouest (N 186), au sud (rue Léon Blum) et au nord (sortie de l'A3 et

11 Ces vents sont susceptibles d'entraîner un assèchement des sols assez rapide.

12 Toutefois, les voiries et trottoirs seront construits en partie en enrobé et en asphalte (p. 88), ce qui paraît contradictoire avec la volonté de choisir des revêtements clairs.

13 Cf. APUR, Les îlots de chaleur urbains à Paris – Cahier n°1, p. 30, consultable sur <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/ilots-chaleur-urbains-paris-cahier-1>

14 Capacité des matériaux à renvoyer ou à absorber la chaleur, cf. <http://collectivitesviables.org/articles/ilots-de-chaleur-urbains.aspx>

15 Après consultation de la page suivante : <http://www.driei.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/seine-saint-denis-r608.html>

16 Longue de 1 500 mètres, cette bretelle de l'autoroute A3 devait à l'origine être prolongée jusqu'à l'autoroute A4 via le plateau d'Avron.

D 116).

Une étude de circulation routière a été réalisée en novembre 2017 sur deux jours de fréquentation importante du centre commercial (vendredi soir et samedi après-midi). Les parts modales de la voiture particulière, des transports en commun et de la marche sont respectivement de 58 %, 25 % et 12 % (p. 132). Les origines et destinations des flux de trafic routier sont similaires sur les deux jours. L'étude met notamment en évidence une saturation<sup>17</sup> du carrefour permettant l'accès au centre commercial depuis l'autoroute A86 (sur l'avenue du Général de Gaulle / N 186) et des difficultés de sortie du centre commercial au niveau de la rue Léon Blum et du restaurant MacDo-nald's (p. 203).

Une étude de stationnement a également été menée. En janvier 2018, le centre commercial comptait 5 516 places, avec un taux d'occupation à l'heure de pointe du samedi de 83 % en prenant en compte le parking du cinéma, et de 88 % sans cette offre. La MRAe souligne qu'à la réalisation de l'étude, la partie nord du parking silo ouest n'était pas achevée. Le taux d'occupation est donc vraisemblablement plus bas à l'heure actuelle.

S'agissant des transports en commun, le site est desservi par la gare Rosny-Bois-Perrier du RER E, qui permet de rejoindre la gare Saint-Lazare à l'ouest et Chelles - Gournay et Tournan à l'est avec une fréquence d'un train toutes les 3 à 6 minutes en heure de pointe (p. 141). La ligne E est en interconnexion avec la ligne A à Val-de-Fontenay, à deux arrêts de la gare de Rosny-Bois-Perrier.

Le site sera par ailleurs accessible à l'horizon 2022, par la ligne 11 du métro dont le prolongement est projeté jusqu'à la gare de Rosny-Bois-Perrier. La ville de Rosny est également bien desservie par les réseaux de bus.

En matière de déplacements à pied ou en vélo, la situation est en revanche très problématique. La liaison piétonne depuis la gare constitue le seul cheminement clairement délimité. Il reste peu qualitatif (cf. Illustration 7). L'étude d'impact indique ainsi que « *l'ambiance paysagère générale pour un piéton sortant ou entrant dans la gare est aujourd'hui très routière, inconfortable et peu accueillante* ». La liaison avec le quartier du Bois-Perrier à l'est des voies du RER s'effectue par la gare et par un tunnel au sud de la rue Léon Blum (p. 194). L'accessibilité piétonne à l'ouest (quartier des Coteaux Beauclair, centre commercial Domus) est encore plus limitée, du fait de l'autoroute A86. Le réseau cyclable est quant à lui quasiment absent. Le centre commercial compte 100 places de stationnement pour les vélos (p. 146).



Illustration 7: Liaison piétonne depuis la gare (source : étude d'impact)

La qualité de l'air est présentée à partir des relevés des stations d'Airparif les plus proches, dont trois sont situées à moins de 3 kilomètres du projet, et d'une campagne de mesures *in situ*. Cette

17 Le samedi

dernière montre des concentrations en dioxyde d'azote<sup>18</sup> supérieures aux valeurs réglementaires et des concentrations en particules fines parfois importantes (p. 238-239). Le maître d'ouvrage a également identifié les sites sensibles (groupes scolaires, crèches, terrains de sport extérieurs) de l'aire d'étude susceptibles d'être impactés par le projet.

Le site est cerné par des infrastructures de transport faisant l'objet d'un classement préfectoral au titre de la réglementation sur le bruit (A3 : catégorie 1<sup>19</sup>, A86 : catégories 1 à 2, A103 : catégories 2 à 4, faisceau ferré : catégorie 1). Les relevés effectués sur le site confirment des niveaux de bruit importants (p. 230).

La MRAe relève que la synthèse des enjeux (p. 242-243) n'aborde que la question du trafic routier, jugé d'importance moyenne, et de la pollution de l'air, jugée d'importance moyenne à forte.

**La MRAe recommande :**

- **de faire figurer les déplacements à pied ou à vélo dans la synthèse des enjeux environnementaux et de les qualifier d'un niveau d'enjeu fort ;**
- **de réévaluer à un niveau fort l'enjeu du trafic routier ;**
- **de quantifier de moyen à fort le niveau d'enjeu du bruit.**

### 3.2.2 Impacts et mesures

Les deux scénarios (avec et sans projet) considérés dans l'analyse des impacts du projet sur la circulation routière sont à l'horizon 2022<sup>20</sup>, c'est-à-dire à la livraison du projet et de la ligne 11 prolongée. Une diminution de 5 % de la part modale de la voiture en faveur des transports en commun a ainsi été prise en compte. Le trafic engendré par la ZAC de Coteaux Beauclair et le projet Rosny Métropolitain a également été considéré dans les estimations. L'étude conclut à une augmentation de 16 % du trafic à l'heure de pointe du vendredi et de 10 % à l'heure de pointe du samedi et à des difficultés de circulation similaires à celles identifiées en 2017<sup>21</sup>. Le réaménagement de la rue Léon Blum est prévu afin de pallier les problèmes rencontrés à la sortie du parking. Ce réaménagement inclut notamment la création d'un carrefour à feux au niveau de la rue Louise Michel avec une voie spécifique en tourne à gauche vers le centre commercial (p. 309).

S'agissant du stationnement, le centre commercial comptera à la livraison du projet 385 places de moins qu'à l'heure actuelle<sup>22</sup>, soit un total de 5 184 places (p. 311)<sup>23</sup>. Quelques 108 places sont prévues pour les bureaux, dont 56 places en aérien, et le reste en rez-de-chaussée du nouveau parking silo (p. 312). Ces chiffres ont été calculés sur la base des exigences du PLU en matière de stationnement pour les bureaux, de la fréquentation du centre commercial et de la part modale de la voiture (diminuée du fait de l'arrivée du métro). L'étude d'impact indique que la mutualisation du stationnement est un enjeu pour le projet, sans pour autant que cet objectif soit explicitement traduit dans l'étude d'impact.

Le projet prévoit le développement des liaisons douces sur la façade est du site, en lien avec la future gare de la ligne 11. Une passerelle réservée aux piétons est programmée au nord pour rejoindre la RD 116, en lieu et place d'une passerelle utilisée aujourd'hui comme sortie pour les véhicules (p. 97). Le site sera également accessible au sud par la rue Léon Blum qui permet de rejoindre le centre-ville de Rosny-sous-Bois. La MRAe estime que si les circulations piétonnes seront grandement améliorées sur le site, l'accessibilité depuis les quartiers environnants reste dépendante d'une requalification des voiries du secteur, aujourd'hui très peu accueillantes pour les piétons. Ce constat est également valable pour les accès cyclables, malgré les dispositions prévues sur le site par les maîtres d'ouvrage (mise en place d'aires de stationnement des vélos pour le centre commercial et les bureaux).

S'agissant de la qualité de l'air, l'étude d'impact indique que l'augmentation des flux routiers à l'horizon 2022 sera compensée par des améliorations des motorisations et du renouvellement du parc

18 Indicatrices du trafic routier

19 La plus bruyante

20 Cf. étude de circulation routière, p. 3/58

21 En partie liées au chantier de la ligne 11

22 L'extension s'implante en effet sur l'emprise d'un parking d'environ 1 300 places qui sera détruit.

23 La MRAe relève toutefois que l'étude de stationnement annonce une capacité totale de 5 230 places et non de 5 184 places.

roulant. Au final, la qualité de l'air sera meilleure en 2022 qu'en 2017. Le tableau de bilan des émissions de polluants (p. 330) et les tableaux des concentrations de polluants dans l'air mettent en outre en évidence des différences faibles entre les scénarios avec et sans projet.

L'étude d'impact conclut à une augmentation négligeable (moins de 1 dB(A)) des nuisances sonores du fait du trafic routier engendré par le projet (p. 315). Elle montre en outre que la géométrie des nouvelles constructions<sup>24</sup> a un impact négligeable sur l'environnement acoustique des riverains. La MRAe note que des mesures de réduction des nuisances sonores des équipements techniques sont prévues (capotage, barrière acoustique, arrêt en période nocturne, etc.).

### 3.3 Énergie

L'étude d'impact fait état de la volonté des maîtres d'ouvrage de limiter les consommations énergétiques du projet (p. 117). En termes de production énergétique et de conception des réseaux chaud et froid, l'extension est indépendante de l'existant (p. 118). Une amélioration de 20 % par rapport aux exigences de la réglementation thermique de 2012 en vigueur est visée. Cela passe notamment par l'utilisation de la lumière naturelle pour limiter les consommations d'éclairage, la végétalisation de la toiture, la mise en place de pompes à chaleur, l'emploi systématique de diodes électroluminescentes (LED), le rafraîchissement par ventilation naturelle. Une verrière exposée au nord-est pour limiter la surchauffe estivale surplombera ainsi les espaces de circulation internes.

L'étude d'impact indique par ailleurs que deux pré-études de faisabilité ont été mandatées pour le développement des énergies renouvelables (p. 351), l'une visant la géothermie sur nappe et la seconde l'énergie solaire (panneaux photovoltaïques). Deux cas seraient étudiées : couverture des besoins globaux du centre commercial ou limitation au projet d'extension. La MRAe note que la solution photovoltaïque semble privilégiée voire actée (p. 78), avec une mise en œuvre limitée au projet de parking silo nord.

**La MRAe recommande :**

- **de fournir les résultats des pré-études de faisabilité pour le développement des énergies renouvelables et de préciser les solutions énergétiques retenues ;**
- **compte-tenu de son importante surface (625 mètres sur 75 mètres), de préciser si l'implantation de panneaux photovoltaïques est retenue pour le parking silo ouest, et, dans la négative, de justifier ce choix ;**
- **de confirmer les niveaux de consommation énergétique du projet compte tenu des solutions effectivement mises en œuvre.**

### 3.4 Nuisances en phase de chantier

L'étude d'impact indique que le chantier se déroulera en site occupé et que le centre commercial restera ouvert pendant les travaux. Les travaux seront organisés en trois grandes phases (partie nord, partie sud puis partie centrale) pour maintenir une activité commerciale maximale (p. 53). La limitation de l'exposition des visiteurs et des travailleurs aux nuisances du chantier constitue donc un enjeu fort du projet. Une charte de type « chantier à faibles nuisances » sera imposée aux entreprises et sa mise en œuvre sera contrôlée par des visites régulières. Des mesures de réduction des nuisances liées aux émissions de poussières sont prévues (p. 265). La MRAe prend acte de l'intention d'installer d'un système de surveillance automatique des bruits de chantier (p. 264), dont la mise en œuvre devra être confirmée.

Une campagne de sondage des sols et des eaux souterraines a été réalisée au droit du projet d'extension afin de déterminer leurs niveaux de pollution (p. 228). Elle s'est appuyée sur l'identification préalable des sources potentielles de pollution, au nombre de trois : une cuve de fioul enterrée, un pressing utilisant du tétrachloroéthylène dans le centre commercial (hors emprise du projet) et un transformateur électrique ayant contenu des PCB<sup>25</sup> (hors emprise du projet). Les

24 C'est-à-dire l'évolution des volumes des bâtiments

25 Polychlorobiphényles

résultats montrent des impacts diffus en métaux lourds, notamment du mercure et de l'arsenic et la présence de traces d'hydrocarbures (y compris polycycliques), de PCB et ponctuellement de xylènes et de tétrachloroéthylène dans les remblais de mauvaise qualité et le terrain naturel jusqu'à 1 mètre de profondeur, voire ponctuellement jusqu'à 2 mètres de profondeur (p. 228).

Le décaissement des sols sur environ 1 mètre de profondeur et l'évacuation des terres présentant des impacts en métaux, en hydrocarbures, en PCB, en xylène et en tétrachloroéthylène vers des filières adaptées sont prévus (p. 280). Les sols restant en place seront couverts en surface par un dallage, de l'enrobé ou d'une couche de terre végétale saine de 30 cm au droit des espaces verts, de façon à supprimer les voies de transfert des polluants.

Le projet comprend également la démolition du parking actuel, qui comprend des enrobés susceptible de contenir de l'amiante (p. 207). Ceux-ci seront traités conformément aux dispositions du code de la santé publique (article R1334-14 et suivants). Il est indiqué que les déchets susceptibles de libérer des fibres d'amiante seront conditionnés et traités de manière à ne pas provoquer d'émissions de poussières.

La MRAe précise que les opérations d'excavation, de stockage et d'évacuation des terres polluées et de démolition sont susceptibles d'impacter la santé des visiteurs et des travailleurs. La mise en œuvre de mesures empêchant l'envol des poussières et des substances polluantes est donc essentielle, tout comme celles visant la protection des travailleurs.

### **3.5 Impacts cumulés avec les projets du secteur**

Les projets connexes pris en compte dans l'analyse des effets cumulés sont notamment (p. 248) :

- le prolongement de la ligne 11 du métro, avec une mise en service prévue à l'horizon 2022 ; aux abords du site, cela concerne notamment la construction de la gare, la réalisation d'un tunnel et la construction de l'atelier de maintenance.
- la réalisation de la ligne 15 du Grand Paris Express avec une mise en service à l'horizon 2030 ;
- le projet « Rosny Métropolitain » dans le cadre de l'appel à projets « Inventons la métropole du Grand Paris » avec une livraison prévue en 2023 ;
- le projet de ZAC « Coteaux Beauclair » à Rosny-sous-Bois, qui prévoit, sur environ 16 hectares, la construction d'environ 1 300 logements, de 8 000 m<sup>2</sup> de commerces, d'un groupe scolaire et d'une crèche ;
- le projet de ZAC « Boissière-Acacia » à Montreuil, qui prévoit, sur environ 14 hectares, la construction d'environ 1 200 logements, d'équipements publics et de 21 000 m<sup>2</sup> d'activités tertiaires, services et commerces.

La MRAe souligne que, contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact à plusieurs reprises, la deuxième phase de l'opération de bureaux n'est pas à étudier au titre des effets cumulés, mais bien au titre des effets globaux du projet. A ce titre, une actualisation de l'étude d'impact du projet devra être produite à l'occasion des demandes d'autorisations nécessaires pour la deuxième phase de l'opération.

En matière de déplacements, il est estimé que le cumul de ces projets entraînera une augmentation du trafic automobile de 1 % par an sur l'avenue Charles de Gaulle (N 186) et la D 116, mais aussi l'augmentation de la part modale des transports en commun (p. 250).

Les effets cumulés avec la phase de chantier du prolongement de la ligne 11 sont brièvement abordés. Il est indiqué que la concomitance des chantiers pourrait être source de nuisances pour la clientèle du centre commercial. La MRAe considère que les effets cumulés de ces deux chantiers vont au-delà des nuisances pour le public. En effet, il est noté par ailleurs que la ligne 11 est située par endroit à moins de 3 mètres de l'extension du centre commercial, ce qui induit des contraintes géotechniques (p. 266).

**La MRAe recommande de présenter les impacts du projet sur les ouvrages de la ligne 11 et les mesures d'évitement et de réduction qui seront mises en œuvre.**

## 4 Justification du projet retenu

Au regard du schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF), le site est identifié comme un secteur à fort potentiel de densification (cf. Illustration 8).

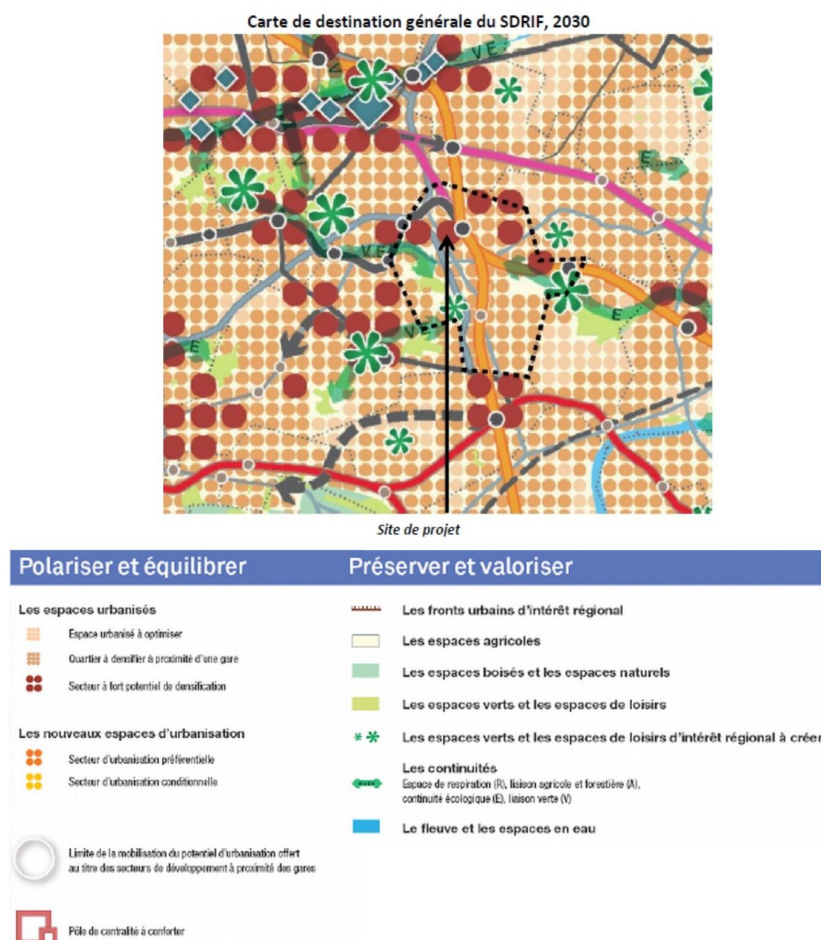


Illustration 8: Situation du projet vis-à-vis de la carte de destination du SDRIF (source : étude d'impact)

La MRAe note que cette extension permettra la densification de l'existant, avec une diversification de l'activité économique, et s'effectue sur un site bien desservi par les transports collectifs. Le projet a reçu un avis favorable de la commission départementale d'aménagement commercial de la Seine-Saint-Denis. Elle relève toutefois que la ville de Rosny-sous-Bois a délimité un périmètre de sauvegarde des commerces de proximité sur son centre-ville<sup>26</sup>.

**La MRAe recommande de préciser l'articulation de l'extension du centre commercial avec la logique de préservation des commerces du centre-ville mise en œuvre à Rosny-sous-Bois.**

Comme noté ci-avant, une justification du périmètre du projet au regard de l'opération de construction du parking silo ouest est à produire. L'articulation avec la requalification de l'avenue du Général de Gaulle prévue dans l'orientation d'aménagement et de programmation dite « Secteur nord » du plan local d'urbanisme mériterait également d'être précisée.

## 5 Information, consultation et participation du public

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

Par ailleurs, le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

26 Cf. <https://www.rosnysousbois.fr/activites-commerciales/droit-de-preemption-et-perimetre-de-sauvegarde/>



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

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