



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le 09 NOV. 2015

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1086-15

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de ZAC du Bois Servais au Plessis-Bouchard

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de ZAC du Bois Servais, datée de septembre 2015, et présentée par la commune du Plessis-Bouchard et la communauté d'agglomération de Val-de-Forêt. Le site du projet est un terrain cultivé, majoritairement détenu par l'État. Le projet, d'une surface de 24 ha, et qui s'inscrit dans le programme d'aménagement du Bois Servais, comportera notamment une zone résidentielle, d'une capacité de 900 habitants répartis dans 396 logements, une zone d'activités économiques, d'une capacité de 400 emplois, et un parc urbain, aménagé autour d'un bassin de rétention existant, remodelé en plan d'eau permanent.

Certains thèmes sont bien traités (état initial des transports, assainissement, phase chantier). D'autres nécessitent d'être approfondis, comme les espaces naturels, agricoles et forestiers, la qualité de l'air, les nuisances sonores, et à la pollution des sols. Le projet s'articule avec la création d'un accès à l'A115, dont la réalisation fait l'objet d'incertitudes en termes de procédure, de faisabilité, et de conception. Le dossier évoque ces incertitudes, mais ne propose pas d'alternative en cas de non réalisation. Par ailleurs, certaines analyses thématiques prennent en compte sa réalisation (trafic routier) et d'autres non (qualité de l'air, nuisances sonores).

L'autorité environnementale recommande de mieux évaluer et prendre en compte les incertitudes relatives aux projets connexes (raccordement à l'A115 notamment), en lien avec les transports, les nuisances sonores, et la qualité de l'air. Elle recommande d'approfondir dès à présent la réflexion menée sur les espaces agricoles, et aux stades ultérieurs du projet, celles sur les pollutions des sols, le paysage et le patrimoine, la biodiversité, les risques naturels et technologiques, l'énergie, la réglementation relative aux transports, l'articulation avec les documents de planification d'échelle supérieure, et notamment le PLU et le SDRIF.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

AVIS

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. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

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

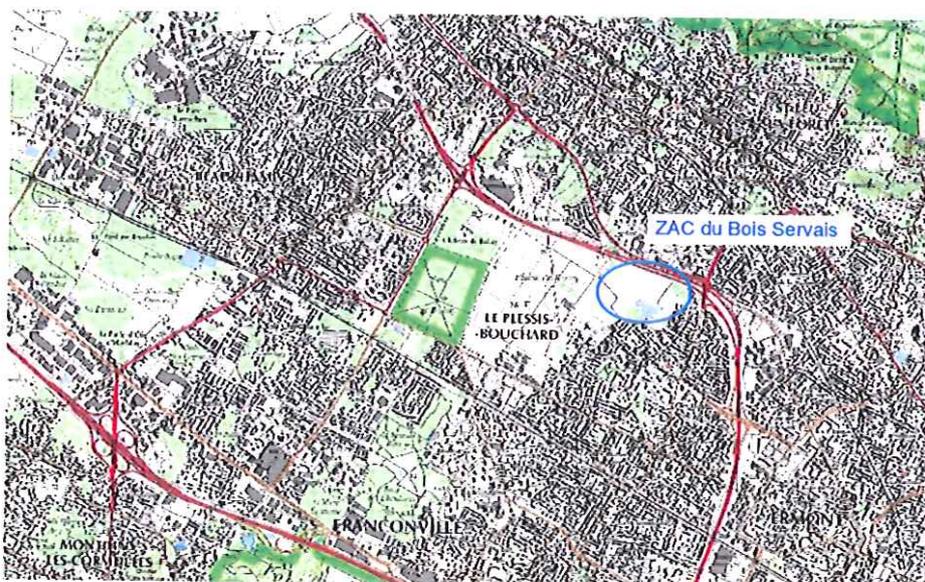
La procédure administrative dans laquelle s'inscrit la réalisation de la présente étude, est la procédure de création de ZAC.

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public 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.

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

1.3. Contexte et description du projet

Le Plessis-Bouchard (7840 habitants sur 266 ha), est localisée à environ 15 km au nord-ouest de Paris et à 10 km de Pontoise. La commune appartient à la communauté d'agglomération de Val-et-Forêt qui regroupe également Ermont, Eaubonne, Saint-Leu-la-Forêt, Montlignon et Saint-Prix. Moins dense que les communes alentours, Le Plessis-Bouchard comporte une zone urbaine, et une vaste plaine agricole, naturelle et forestière, la Plaine de Boissy, enclavée rurale dans l'agglomération. Le site est situé au cœur d'un front formé par le bourg et l'échangeur de l'A115, au nord de la commune.



La commune a connu une forte urbanisation ces 15 dernières années, et deux quartiers, l'un immédiatement à l'est du site (ZAC Charles de gaulle), l'autre au sud (ZAC Fontaine-martin) ont notamment été réalisés, réunissant 445 logements. Son parc de logements connaît néanmoins un déficit en logement social et petits logements.

Le site du projet est un terrain cultivé, environné par des activités agricoles à l'ouest, un échangeur de l'A115 au nord, et le front bâti du bourg à l'est et au sud, qui inclut du tissu pavillonnaire, du petit habitat collectif, une maison de la petite enfance, et des équipements de loisirs. L'État est propriétaire de la majorité des terrains d'assiette du projet (18 ha), le reste appartenant principalement à des privés, au Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Région d'Enghien-les-bains (SIARE) et à la commune. L'ambition d'aménager le secteur remonte aux années 1960. Depuis cette période, le secteur a été inscrit en tant que zone à urbaniser dans les schémas régionaux d'aménagement successifs, dont le SDRIF de 2013. En 2008, la Ville du Plessis-Bouchard, la Communauté d'Agglomération de Val-et-Forêt, et l'État ont conclu à un protocole en vue de planifier l'aménagement de la plaine de Boissy, et de répondre à différents besoins partagés : valoriser la réserve foncière du site, améliorer le parc de logements, notamment de logement social, fournir une offre d'hébergement aux personnes âgées, implanter des activités économiques pour répondre aux demandes des entreprises, et améliorer l'emploi. L'État avait inscrit la partie nord du Bois Servais dans le Programme National de Mobilisation du Foncier Public pour le Logement 2008 – 2012. Le porteur de projet de la ZAC du Bois Servais est la Communauté d'agglomération Val-de-forêt, associée à la commune du Plessis-Bouchard et au Conseil Départemental du Val d'Oise pour les études d'infrastructures. La procédure de création de ZAC a été enclenchée en 2011. Une première étude d'impact du projet de création de ZAC a été rédigée en 2010, elle est prise pour référence dans la présente étude.

Le projet de ZAC du Bois Servais s'inscrit dans un projet plus global d'aménagement du Bois Servais (d'une surface totale d'environ 30 ha), incluant la ZAC du Bois Servais, sur 24 ha, une première tranche (réalisée) de 54 logements sociaux, un collège de 600 places, sur 2 ha, ainsi qu'un parc d'activités sur 40 000 m² de surface de plancher (l'emprise du terrain n'est pas précisée).



Le projet de ZAC, de 70 905 m² de surface de plancher comportera une zone résidentielle, s'étendant sur une surface de 17 ha, de 30 905 m² de surface de plancher, et d'une capacité de 900 habitants (11 % de la population communale) répartis dans 396 logements, dont 70 dans un foyer pour personnes âgées, 55 logements sociaux, 35 logements privés locatifs, et 140 logements en accession. Il comportera aussi une zone d'activités économiques, s'étendant sur une surface de 7 ha, de 40 000 m² de surface de plancher, et d'une capacité de 400 emplois. Le bâti sera de faible hauteur (R+2). Le projet prévoit aussi l'aménagement d'un parc urbain (incluant des aires de jeux) autour d'un bassin de rétention existant remodelé en plan d'eau permanent (utilisé pour la gestion des eaux pluviales), un masque végétal le long de l'A115, un mail planté est ouest, et le prolongement du réseau viaire au sein de la ZAC. Le projet s'articule avec la création d'un accès à l'A115 (prolongement du boulevard de Boissy) : deux des trois accès à la ZAC sont notamment prévus depuis ce futur tronçon. Mais sa réalisation fait l'objet d'incertitudes en termes de procédure, de faisabilité, et de conception (voir partie impacts sur les déplacements). Le dossier inclut une description des orientations du projet, illustrée par des cartographies simples et lisibles. La distinction entre le schéma directeur du Bois servais et le projet de création de la ZAC n'est pas clairement expliquée, et celui-ci n'est pas délimité sur une carte.

Le calendrier de réalisation du projet n'est pas précisé. Toutefois, la création de la ZAC est envisagée pour fin 2015.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'état initial est satisfaisant à ce stade du projet, excepté pour ce qui concerne la connaissance des espaces agricoles présents sur le site. L'Autorité environnementale recommande d'intégrer une hiérarchisation des enjeux environnementaux, des données plus récentes et représentatives du site, et d'approfondir les thématiques des espaces naturels agricoles et forestiers, des risques technologiques, de la pollution des sols, et de la qualité de l'air. Enfin, les analyses thématiques de la qualité de l'air et des nuisances sonores ne font pas l'objet d'une conclusion.

Assainissement

L'état initial de l'assainissement et de la gestion des déchets inclut notamment une description relativement précise des dispositifs en place. Le réseau d'assainissement de la commune est pour partie unitaire, pour partie séparatif. Le site est desservi par un réseau séparatif. Les eaux du réseau d'eaux usées séparatif et les eaux du réseau unitaire sont acheminées vers l'usine d'Achères gérée par le SIAAP, via le réseau du SIARE. La majorité du site peut évacuer ses eaux pluviales vers le bassin de rétention, mais une petite partie aval du site (3,8 ha) devra être raccordée au réseau d'eaux pluviales situé en bordure est de la ZAC.

L'état initial de l'assainissement et de la gestion des déchets devra être approfondi aux phases ultérieures, notamment pour les éléments suivants : la justification de l'absence d'infiltration au regard de la nature des sols, l'énoncé des principales prescriptions du schéma directeur d'assainissement de la commune, la description des bassins versants présents sur le site et des écoulements, dans le chapitre prévu à cet effet. L'état initial gagnerait également à préciser la capacité des filières d'assainissement et de gestion des déchets.

Eaux, sols et risques naturels

L'état initial des eaux, sols, et risques naturels est satisfaisant à ce stade du projet, bien que les illustrations auraient gagné à être plus lisibles. Il exploite des sondages géotechniques réalisés dans le secteur, en vue de la réalisation de deux autres quartiers (ZAC Charles de Gaulle et ZAC Fontaine-martin). Parmi ces sondages, trois sont situés dans le secteur d'étude. La représentativité de ces derniers pour le projet n'est pas commentée. Les sols superficiels sont des sables argilo-limoneux, et l'on trouve au droit du site l'aquifère des sables de Beauchamp, de 10 m d'épaisseur, et qui semble situé à 90m

de profondeur au regard du schéma p27. Le dossier n'aborde pas les évolutions du niveau de cette nappe au cours de l'année, et ne précise pas son niveau maximum. L'étude identifie sur le site un aléa moyen au retrait gonflement des argiles et intègre les résultats d'essais mécaniques réalisés en vue de la réalisation de la ZAC Fontaine-martin. Toutefois, la représentativité de ces données pour le projet n'est là non plus pas abordée. L'état initial des eaux, sols, et risques naturels devra donc être approfondi aux phases ultérieures sur ces sujets.

Sites et sols pollués

L'étude indique l'absence de site BASOL sur la zone d'étude, mais n'examine pas la présence de sites BASIAS. Or l'autorité environnementale a recensé huit de ces sites à moins de 500 m du projet, dont un à 100 m du projet, de l'autre côté de l'autoroute.

L'état initial de la pollution des sols devra être précisé aux phases ultérieures du projet : inventaire exhaustif des activités et sources de pollutions passées et présentes sur le secteur, estimation qualitative de la probabilité de pollution des sols, diagnostic in situ de la pollution des sols, commentaire sur la vulnérabilité aux pollutions de la couche superficielle. Des études de pollution des sols sont à cet égard envisagées dans la partie budgétaire de l'étude (p 165).

Risques technologiques

L'état initial aborde brièvement les dangers liés au transport de matières dangereuses, et identifie une canalisation GRT gaz à proximité du site. Mais aux phases ultérieures du projet, il devra être complété par une analyse des dangers et contraintes réglementaires liés à cette canalisation, au transport de matières dangereuses sur l'A115, et aux ICPE situées à proximité du projet (y compris celles en dehors de la limite communale). En effet l'autorité environnementale a recensé trois ICPE soumises à autorisation à moins d'1 km du projet, ainsi que trois autres ICPE soumises à autorisation (dont une Seveso seuil bas) à moins de 2 km du projet.

Espaces naturels, agricoles, et forestiers

Le site inclut essentiellement des parcelles agricoles, mais aussi des prairies et des boisements, et un bassin de rétention généralement sec. L'état initial des espaces naturels et forestiers décrit les principaux types de milieux en présence, le contexte écologique de la zone, et les zonages de biodiversité les plus proches. Quelques cartographies et photographies illustrent le chapitre. Le site se trouve proche d'un espace naturel sensible (localisé à environ 500 m du projet). Le site Natura 2000 le plus proche est localisé à 8,3 km du projet. L'état initial décrit succinctement les habitats, la faune et la flore inféodée au site. Toutefois, malgré les enjeux proches, et en dépit d'une visite de site, aucun inventaire faune flore n'a été réalisé. Il est indiqué qu'aucune espèce végétale ou animale protégée n'a été recensée, mais sans démonstration à l'appui. Ainsi, l'état initial devra faire l'objet aux phases ultérieures d'un inventaire faune flore in situ approfondi, incluant un diagnostic argumenté des espèces protégées et du potentiel écologique des parcelles.

L'étude mentionne la présence prépondérante d'espaces agricoles sur le site. Toutefois l'analyse n'intègre pas de carte permettant d'identifier précisément les parcelles, et ne caractérise pas la fonctionnalité des espaces agricoles (et de leur potentiel agronomique), ni l'activité agricole du territoire (en vue d'évaluer les impacts systémiques du projet).

Paysages et patrimoine

L'état initial des paysages et du patrimoine inclut notamment une description de la topographie, des principales entités paysagères locales, des éléments paysagers remarquables visibles depuis le site, des formes urbaines et du type d'habitat environnant. La commune est séparée en deux entités paysagères que sont la plaine et la zone bâtie. Depuis le site d'étude, on distingue quatre sous-unités paysagères : les parcelles agricoles, les espaces boisés, les zones urbanisées au sud et à l'est, l'autoroute A115. Le front urbain entourant le site du projet est constitué au nord par l'A115, et à l'est et au sud par du tissu pavillonnaire, ainsi que des quartiers mixtes récents, mêlant petit habitat collectif et habitat individuel. L'état initial intègre de nombreux points de vues et les localise sur une

cartographie, il mentionne la présence d'un petit espace boisé classé sur le site, et du site classé du château de Boissy situé à proximité (mais sans en commenter les enjeux paysagers). Il fait mention d'un avis de la DRAC, et précise que des vestiges archéologiques sont potentiellement présents sur le site du projet.

Toutefois, l'Autorité environnementale recommande d'apporter des précisions aux phases ultérieures du projet, notamment par : une analyse des enjeux paysagers du site classé du château de Boissy, et de l'espace boisé classé présent sur le site ; des prises de vues permettant d'avoir une vision d'ensemble de toutes les faces du projet, et du paysage alentour, dans les principales directions.

Nuisances

L'état initial des nuisances décrit les sources de bruit, notamment l'A115 et le trafic aérien de Roissy Charles de Gaulle, et aborde les contraintes réglementaires liées à l'autoroute (mais hors classement sonore), inclut une cartographie des niveaux sonores du secteur, et exploite un diagnostic in situ réalisé en 2010 sur le site dans le cadre de la première version de l'étude d'impact. Les résultats varient toutefois d'une source à l'autre. La cartographie des niveaux sonores montre que le site est majoritairement objet d'une ambiance sonore supérieure à 60dB (évalués en Lden) de jour, qui atteint graduellement 70dB au fur et à mesure que l'on se rapproche de l'A115. Les résultats du diagnostic oscillent entre 45,6 dB (évalués en Laeq) et 57,5 dB (proximité de l'A115). Ce dernier se base sur quatre points de mesure et utilise trois indices de niveau sonore différents lissant plus ou moins les émergences sonores. L'étude admet qu'il y a une incohérence entre les résultats de ces études, mais ce constat n'est pas interprété. Les différences entre les indicateurs utilisés dans les deux études ne sont pas non plus commentées. Le dossier indique aussi que les niveaux sonores fluctuent en fonction du sens du vent. Ainsi le bruit émis par l'autoroute est perçu plus fortement en cas de vent de nord est. En cas de vent d'est, les avions empruntent un trajet passant au-dessus du site et générant donc des nuisances sonores supplémentaires. Des approfondissements apparaissent utiles aux phases ultérieures : classement sonore de l'A115 et contraintes réglementaires correspondantes, prise en compte du plan de prévention du bruit de l'aéroport, diagnostic in situ, dans les différentes conditions de vent, prise en compte de l'implantation des bâtiments, analyse de la prise en compte des émergences sonores, commentaire sur les nuisances en phase exploitation.

Transports

L'état initial intègre de nombreuses cartographies mais celles-ci auraient gagné à être plus lisibles. Le site est desservi à proximité par l'A115, reliant Paris à Pontoise, par la RD 139 (longeant le site à l'est), et par la RD 502 (longeant le site au nord). Trois échangeurs existants, relativement rapprochés, permettent à l'autoroute de desservir la zone. L'état initial du trafic routier s'appuie sur des études existantes et une simulation statique de trafic. La simulation conclut que le trafic est fluide en heures de pointe dans le secteur. Toutefois le chapitre n'inclut pas d'analyse critique sur la méthodologie utilisée (à titre d'illustration, les données exploitées sont relativement anciennes – 2005 notamment), et ne permet pas de distinguer les apports de chaque étude existante consultée dans l'analyse. En effet, des données exploitées, datant de 2007, indiquent que la RD139 est assez chargée. Celles de 2005 indiquent l'existence de "retenues" en heure de pointe au carrefour RD502/RD139. Ces conclusions ne vont pas dans le sens d'un trafic fluide. Par ailleurs, les illustrations sont très peu lisibles. L'état initial des transports gagnera à être amélioré aux phases ultérieures, tant sur le plan méthodologique que celui de la lisibilité des résultats. La desserte du secteur en transports en commun est abordée : l'étude recense notamment le RER C et le Transilien. Les gares de Franconville Le Plessis-Bouchard et Saint-leu la forêt sont localisées à 1,5 km et 1 km. Le site n'est pas desservi par le bus.

Qualité de l'air

L'étude s'appuie sur des données de 2006, issues d'une station Airparif à Cergy. L'étude indique des dépassements des seuils sanitaires retenus, ponctuellement pour les PM10,

régulièrement en saison estivale pour l'O3, et très régulièrement pour le NO. L'analyse méritera d'être étayée aux phases ultérieures par la représentativité (de la zone d'étude) de la station Airparif retenue, la pertinence des paramètres et seuils qualitatifs exploités, un diagnostic in situ de la qualité de l'air, en raison de la présence de l'autoroute, et une conclusion claire sur la qualité de l'air au droit du site.

Énergie

L'étude prévue à l'art. L 128-4 du Code de l'urbanisme a été réalisée. Toutefois, l'étude gagnera à réexaminer les perspectives d'utilisation de la géothermie (l'étude n'est pas conclusive sur ce volet et mentionne improprement la géothermie « traditionnelle » et de la géothermie profonde), et à préciser la distance avec le réseau de chaleur le plus proche.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le projet a été élaboré par itérations successives, en intégrant les enjeux environnementaux en amont, et en prenant en compte une revue à la hausse du besoin de logements exprimé par l'État, suite à des évolutions réglementaires datant de 2008.

L'étude précise que deux solutions ont été étudiées lors de la conception du projet, et que la solution retenue présente des avantages environnementaux : meilleure gestion des nuisances sonores, mesures favorables à l'intégration paysagère et au cadre de vie, meilleur ensoleillement du bâti, conservation de l'espace boisé nord, renforcement de la sécurité routière. La prise en compte de ces enjeux environnementaux, au-delà des enjeux socio-économiques et financiers, est appréciable. Toutefois, certains enjeux importants comme la qualité de l'air (présence de l'A115), et la consommation des espaces agricoles ne sont pas abordés dans ce choix.

L'étude indique que le projet est situé en zone AU du PLU, et précise que les constructions de toutes natures y sont interdites (p91). Elle ajoute dans la partie « effets et mesures compensatoires » que « la réglementation devra ouvrir l'urbanisation sur cette zone ». L'étude analyse l'articulation du projet avec le Plan Local de Déplacement, et le Plan Local de l'Habitat de la Communauté d'Agglomération de Val de Forêt, ainsi que le SDRIF. Toutefois, il s'agit du SDRIF de 1994. Par ailleurs, il n'est pas justifié que les zones actuellement à urbaniser de la commune rempliront l'objectif de densité de 35 logements / ha du SDRIF en vigueur. Les articulations du projet avec le PDU IF, le SRCE, le SRCAE, et le SDAGE Seine Normandie ne sont pas analysées.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

L'analyse relative aux impacts du projet et aux mesures pour éviter, réduire et compenser ces impacts, est succincte (avec 19 pages sur les 218 que compte le document, et aucune illustration), en particulier pour ce qui concerne les thématiques des espaces naturels, agricoles et forestiers, et des déplacements et pollutions et nuisances associées.

Les enjeux environnementaux ont été intégrés dès la phase amont de conception du projet. Toutefois, la démarche d'évitement n'est pas décrite dans l'étude, alors que des enjeux sensibles sont présents : qualité de l'air liée à l'A115 et surfaces agricoles notamment. Les analyses thématiques de la qualité de l'air et des nuisances sonores ne font pas l'objet d'une conclusion. L'étude intègre une analyse des méthodes utilisées, des coûts et du suivi des mesures, ce qui est apprécié. La définition très succincte du projet aurait pu être justifiée, même au stade du projet de création de ZAC, car elle limite le niveau d'analyse des impacts pour certaines thématiques (espaces naturels agricoles et forestiers, nuisances sonores).

L'étude aborde l'incertitude relative à la réalisation du raccordement à l'A115, mais ne propose pas d'alternative en cas d'absence de réalisation. Ce point est problématique. La même remarque peut être formulée concernant le raccordement du site au réseau de bus du territoire. D'autre part, l'étude aborde très brièvement la question des effets cumulés avec d'autres projets en cours. Elle cite deux projets, mais la démarche de sélection des

projets n'est pas expliquée. L'autorité environnementale a identifié trois autres projets ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale depuis 2010 dans les communes alentours, dont la ZAC Quartier de la Gare à Montigny-lès-Cormeilles (avis de 2012), et la ZAC parc d'activités des Ecouardes à Taverny (avis de 2014).

Assainissement et gestion des déchets

Les modalités d'assainissement et de gestion des déchets prévues au projet sont présentées. Un dossier loi sur l'eau sera réalisé. L'étude indique qu'elle s'est appuyée sur les prescriptions du schéma directeur d'assainissement communal. Le projet prévoit un assainissement séparatif, avec un raccordement des eaux pluviales en amont du bassin de rétention existant pour la majeure partie de la ZAC, et au réseau d'eaux pluviales jouxtant le site pour les 3,8 ha restants. Le projet prévoit une collecte des eaux pluviales de la zone d'activités par fossés, et de celles des logements par canalisations séparatives. Ces eaux seront évacuées vers le bassin de rétention après avoir transité dans un bassin de prétraitement (activités) ou un séparateur d'hydrocarbures (logements). L'Autorité environnementale rappelle que les séparateurs d'hydrocarbures sont en général peu adaptés au traitement des eaux de ruissellement urbaines. Les volumes d'eaux de ruissellement engendrés par le projet ont été estimés. Le bassin existant (9000 m³) est suffisamment dimensionné pour les stocker. Il sera remodelé et étanché afin de constituer un plan d'eau permanent au centre du parc paysager, alors qu'actuellement, il est généralement sec.

Il aurait été intéressant que le projet s'oriente dans la mesure du possible vers des solutions de gestion des eaux pluviales à la source (noues, toitures végétalisées). Un stockage enterré de 1200 m³ sera prévu pour la partie aval de la ZAC. L'étude précise le débit de pointe prévisionnel d'eaux usées générés par le projet et caractérise la production de déchets ménagers, mais n'inclut pas les entreprises, en l'absence d'information sur ces dernières. Les modalités d'assainissement et de gestion des déchets prévues au projet gagneront ainsi à être approfondies aux phases ultérieures du projet : estimation exhaustive de la production d'eaux usées et de déchets en exploitation, comparaison quantitative avec la capacité des systèmes d'assainissement et de gestion des déchets ; estimation du volume de déblais de chantier, dont la part recyclable ou directement réutilisable, estimation du taux d'imperméabilisation engendré par le projet, étude des possibilités d'infiltration des eaux pluviales.

Risques naturels et technologiques

L'étude indique qu'une étude géotechnique au droit du site déterminera les dispositions constructives en fonction du phénomène de retrait gonflement des argiles. L'étude propose aussi des principes de fondations sur la base de l'état initial des caractéristiques mécaniques des sols. Toutefois, la prise en compte des risques naturels et technologiques devra être précisée aux phases ultérieures du projet, par les sols rencontrés sur le site et leurs caractéristiques mécaniques, et la prise en compte des enjeux technologiques (canalisation GRT gaz, transport de matières dangereuses sur l'A115, ICPE situées à proximité du projet).

Espaces naturels, agricoles, et forestiers

Le projet inclut un parc paysager, un plan d'eau, et des continuités écologiques qui devraient créer de la biodiversité. Toutefois les surfaces de milieux détruites et recrées ne sont pas explicitées, et il n'est donc pas possible d'en établir un bilan. L'étude aborde l'enjeu Natura 2000, mais ne conclut pas sur le caractère significatif ou non des impacts du projet sur le site Natura 2000 le plus proche. L'étude prévoit de recourir à des essences locales, mais n'aborde pas le risque de propagation des espèces invasives, ni celui d'exposition aux plantations allergènes.

On déduit des données figurant à la p139 que 28,6 ha de surfaces agricoles seront consommés par le programme global d'aménagement du secteur du Bois servais. Les informations apportées à l'état initial ne permettent pas d'évaluer l'impact du projet sur les espaces agricoles. Aucune mesure compensatoire n'est proposée.

Les modalités de prise en compte des espaces naturels, agricoles et forestiers doivent être justifiées : densité de logements, bilan des surfaces détruites et recréées, mesures compensatoires. Aux phases ultérieures du projet, les autres compléments évoqués devront être apportés.

Paysage et patrimoine

Les modalités de prise en compte du paysage et du patrimoine sont satisfaisantes. Le traitement paysager vise à donner au projet une identité de transition entre ville et campagne. Une attention a été apportée à la cohérence urbanistique de la zone d'habitat, avec les quartiers pavillonnaires à proximité, en termes de hauteur (hauteur maximum : R+2+combles) et de disposition du bâti. Par ailleurs, une transition douce entre les infrastructures et le bâti est prévue. Le parc paysager jouera le rôle d'espace de respiration verte au sein de la ZAC, et permettra des usages de loisirs. Des mesures d'insertion paysagère sont prévues (écran végétal le long de l'A115, front bâti urbain le long de la future RD), perméabilité paysagère des bâtiments collectifs. Aux phases ultérieures du projet, des précisions devront être apportées : architecture du projet, vue du parc paysager, analyse de la co-visibilité du projet avec le site classé du château de Boissy, modalités de prise en compte paysagère de la bande boisée classée du site du projet.

Déplacements et pollutions et nuisances associées

Une simulation de trafic en phase exploitation, qui intègre la réalisation du raccordement à l'A115, a été réalisée pour la présente étude. Les trafics générés par la ZAC et une augmentation linéaire de trafic en date prévisionnelle de réalisation du programme sont évalués. Les hypothèses de génération de trafic correspondent à des ratios usuels observés. La part modale considérée est de 90 % d'usage de la voiture. L'augmentation correspondante du trafic sera de 600 véhicules par heure à l'horizon 2020, mais la circulation après projet restera bonne sur le secteur (p145). Toutefois, cette simulation, et de manière générale l'étude des modalités de prise en compte des déplacements et pollutions et nuisances associées par le projet, ne prend pas en considération les incertitudes pesant sur la réalisation du raccordement du boulevard de Boissy à l'A115, en termes de faisabilité, de procédure, et de conception. Or cette hypothèse est déterminante. Le dossier précise à cet égard que ni la morphologie ni le calendrier de réalisation de l'ouvrage ne sont arrêtés aujourd'hui. Le raccordement à l'A115 a fait en outre l'objet d'une forte évolution entre 2007 et 2015, mais le dossier ne fait pas état de nouvelles démarches d'instructions à cet égard auprès des services de l'État. Or, la création de nouvelles bretelles sur le domaine autoroutier doit faire l'objet d'une décision ministérielle d'opportunité. Celle-ci est précédée d'une instruction par les services compétents, qui vérifieront les questions de faisabilité géométrique au regard des études de trafic et de la sécurité. Par ailleurs, l'étude de trafic ne décrit pas comment l'hypothèse de report de trafic (envisagée dans le dossier) depuis l'échangeur d'Ermont, en cas de mise en service du nouvel échangeur, est prise en compte. La desserte future du site par le réseau de bus territorial n'est pas non plus garantie, alors que le projet s'appuie sur cette hypothèse. Ainsi, ce chapitre doit être approfondi.

En outre, aux phases ultérieures du projet, une modélisation des impacts acoustiques en phase exploitation devra être réalisée. Une évaluation quantitative des risques sanitaires serait également particulièrement utile, en raison de la présence de l'autoroute le long du site. Ces analyses devront prendre en compte les émissions et nuisances liées au raccordement à l'A115 (ce n'est pas le cas actuellement, contrairement au volet sur le trafic). L'étude devra intégrer des mesures de réduction des nuisances et pollutions générées par le nouveau tronçon, une analyse plus fine des ventements, et une conclusion sur les impacts résiduels sur les déplacements et pollutions et nuisances associées. La conformité du projet à la réglementation relative aux infrastructures de modes actifs devra être justifiée. L'offre de stationnement prévue au projet apparaît comme particulièrement importante, et favorable à l'utilisation de la voiture. Elle pourrait donc être revue à la baisse. Le potentiel de rabattement vers les gares par des modes actifs devra être étudié.

Énergie

Le projet sera conçu de manière à favoriser l'ensoleillement et prévoit la production d'énergies renouvelables : photovoltaïque et solaire thermique. Mais il gagnerait toutefois à valoriser le potentiel géothermique identifié lors du diagnostic.

Chantier

Une charte de chantier propre sera mise en œuvre pour les constructions. Différentes mesures sont prévues par le projet afin de limiter les impacts en phase chantier, en ce qui concerne les déchets de chantier, la pollution des sols, la flore, le patrimoine archéologique, les nuisances sonores, et les émissions de poussière.

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le résumé non technique est synthétique et illustré. Il évoque une certaine qualité du milieu naturel, ce qui ne transparaît pas dans l'état initial. Il n'intègre pas de valeurs de niveau sonore permettant de juger de l'exposition future des usagers. Une liste lisible et exhaustive des éléments prévus au projet aurait été appréciée. Le résumé n'inclut pas de conclusion sur le trafic routier et les nuisances associées (bruit, pollution atmosphérique). Les impacts paysagers et énergétiques ne sont pas abordés. Ceux sur les espaces agricoles ne sont qu'évoqués.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jean-François Carengo', with a horizontal line underneath.

Jean-François CARENCO