

PRÉFET DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale  
de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France  
N° 2010/124681-D AEE.

Gentilly, le 09 AOÛT 2010

Évaluation environnementale des projets

**Avis de l'autorité environnementale sur le dossier d'étude d'impact du centre de commerce et de services Aéroville sur les communes de Roissy-en-France (95), et Tremblay-en-France (93)**

**Résumé de l'avis**

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet d'aménagement du centre de commerce et de services Aéroville sur les communes de Roissy-en-France (Val d'Oise) et Tremblay-en-France (Seine-Saint-Denis). Il sera joint au dossier de demande de permis de construire PC 093 073 10C 0040 -95 527 10E0008.

L'aéroport International PARIS – Charles de Gaulle situé à 25 km au nord de Paris, est le premier aéroport français en matière de mouvement et se place aussi en première position européenne. Avec une réserve foncière de 3250 ha, l'aéroport souhaite accompagner l'évolution croissante de la demande par la construction d'infrastructures aéroportuaires. ADP souhaite en particulier développer un centre de commerces et de services sur la plate forme aéroportuaire en construisant Aéroville.

Si l'autorité environnementale note que l'étude d'impact traite de l'ensemble des thématiques environnementales, elle regrette l'insuffisance de l'étude quant à l'examen de certains volets suivants : la consommation énergétique du bâtiment, la gestion des eaux pluviales au regard du risque inondation, l'alimentation en eau potable, la préservation des milieux naturels, ainsi que les volets intéressant la santé tels que les volets bruit et qualité de l'air.

La description de l'état initial y est généralement insuffisante et les impacts mal appréhendés ne permettent pas de dégager des mesures compensatoires adaptées. L'autorité environnementale conclut à une prise en compte partielle de l'environnement par le projet tandis que les enjeux sont importants.

\*  
\* \*

*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 en Ile-de-France d'Ile-de-France.*

## **AVIS**

### **1. L'évaluation environnementale**

#### **1.1 Présentation de la réglementation :**

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive n°85/337/CEE du 27 juin 1985 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, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

La saisine pour ce projet est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement. L'autorité environnementale est le préfet de région.

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

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 85/337/CEE.

A la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

#### **1.3. Contexte du projet**

L'aéroport International Paris - Charles de Gaulle, situé à 25 kilomètres au Nord de Paris, est le premier aéroport français en matière de mouvement et se place aussi en première position européenne devant Francfort et Heathrow. Depuis sa mise en service en 1974, il n'a cessé de développer son potentiel pour accueillir désormais près de 58 millions de passagers par an.

La société Aéroport de Paris (ADP) gère et développe l'aéroport PARIS-Charles de Gaulle en tant que personne morale. Avec une réserve foncière de 3 250 ha, l'aéroport souhaite accompagner l'évolution croissante de la demande par la construction d'infrastructures aéroportuaires (aérogares et pistes), et par la mise en place d'une véritable intermodalité à l'échelle européenne et par le développement des capacités d'accueil d'activités. L'aéroport se compose aujourd'hui d'infrastructures aéroportuaires des aérogares et des zones de fret, d'une plate-forme multimodale avec une desserte routière et autoroutière, d'une gare d'interconnexion TGV et de zones d'accueil pour les activités économiques telles que les activités tertiaires de haute technologie. Au total, l'aéroport représente 90 000 emplois au sein d'environ 700 entreprises ce qui en fait un pôle majeur d'emplois en Ile de France.

L'objectif de fréquentation est mesuré à 85 millions de passagers par an à l'horizon 2020. Afin de répondre à ce besoin, la société ADP présente ici le projet de construction d'un centre de commerces et de services appelé Aéroville. La maîtrise d'ouvrage de ce projet est la SCI AEROVILLE, composée à 99,9 % par UNIBAIL Développement et 0.1% par EXPANSION Immobilière.

Le projet s'inscrit dans les orientations du Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF), qui place la restructuration de pôles puissants au coeur de son projet d'agglomération, en affichant sa volonté de renforcer l'offre d'immobilière d'entreprises et d'équipements de rencontres professionnelles sur les pôles aéroportuaires et les noeuds TGV pour en faire de véritables carrefours d'affaires internationaux.

#### **1.4. Description générale du projet**

Aéroville est conçue de manière à ressembler à un terminal contenant des commerces, des services et des centres de loisirs dans un univers structuré par le voyage. Le pétitionnaire indique son souhait de bâtir une « ville voyage ».

Son emprise au sol couvre 80% d'une parcelle, soit 11,8 ha, ce qui représente, par exemple, la quasi-totalité des deux terminaux 2E et 2F ou tout le quartier du Forum des Halles à Paris. Il se veut être un cœur de ville tenant dans un seul et unique bâtiment rappelant la forme d'un terminal.

Le programme d'Aéroville prévoit d'aménager 110 990 m<sup>2</sup> de SHON de la façon suivante :

- des surfaces de vente découpées en 28 moyennes surfaces dont une grande surface alimentaire ;
- un ensemble de 115 boutiques ;
- des surfaces annexes incluant 17 restaurants, 11 unités de services et une surface de loisirs ;

Des parking sont prévus, totalisant 4 012 places soit 100 300 m<sup>2</sup>.

Le site est très bien desservi par le réseau routier que le maître d'ouvrage entend étendre. A part un réseau de bus, le site n'est pas desservi par les transports en commun. Il n'existe pas d'accès par le RERB à proximité d'Aéroville, les gares desservant les aérogares étant de ce point de vue situées à plus de 2 km du site du projet.

Le projet est conçu comme un quartier urbain composé de rues et d'îlots. Il prévoit un mail imaginé comme un réseau de rues ponctué de nombreuses places et esplanades. Le mail est largement vitré en toiture et ouvert en façade afin d'offrir aux usagers le sentiment d'une rue ouverte sur l'extérieur tout en restant au calme.

L'éclairage se fait en journée par de larges verrières et par des éclairages artificiels nocturnes au niveau des parois extérieures et du toit.

Le programme prévoit la majorité de ses surfaces commerciales de plain pied avec le terrain naturel. Il s'organise en 3 niveaux:

- un niveau semi-enterré, à usage de parking de 3 088 places ;
- un rez-de-chaussée constitué du mail et des commerces attenants ;
- un niveau d'étage intégrant un complément de 924 places de stationnement ainsi qu'un complément de surfaces commerciales et de loisirs.

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

### **2.1. Description de l'état initial**

Le site se situe en limite des départements du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis sur les communes de Roissy-en-France et de Tremblay-en-France. Il fait partie de la Plaine de France dont l'environnement est marqué dans ce secteur par les activités de l'aéroport.

Le site est situé dans la partie Ouest de la plate-forme aéroportuaire. Il est occupé par une friche agricole et un restaurant interentreprises circulaire. L'architecture du bâti du secteur destiné aux activités est de type bardage métallique tandis que les immeubles de bureaux sont en béton et verre généralement tout en longueur et munis de toit-terrasse. Les zones habitées sont distantes de plus de 2 kilomètres au Sud-Est du site en direction de Tremblay-en-France.

Le site est bordé par de multiples voies routières. Il est accessible notamment par:

- l'autoroute A1 depuis le Nord (Lille) et le Sud (Paris);
- par la RD 902 au Nord-Ouest en provenance de Gonesse, Goussainville et la RN17;
- la RD 88 au Sud et la RD 40 au Sud-Est raccordée à la A104;
- indirectement par la A3 et la A104;
- par la plate-forme aéroportuaire en voiture.

Le site est implanté sur une plaine sédimentaire formée au secondaire et tertiaire et caractérisée au droit du site par des limons de plateau. Il s'agit de limons sableux sur des limons argileux surmontant les calcaires de Saint-Ouen et les sables de Beauchamp. Cette configuration de sols explique l'existence d'une nappe dans les formations calcaires et sableuses utilisée pour l'irrigation. Les analyses réalisées dans le cadre de différentes études montrent l'absence de polluants agricoles et industriels dans le sol et sous-sol au droit du site.

S'agissant des risques naturels, le site est concerné par un aléa faible de retrait-gonflement des argiles. La commune de Roissy-en-France est située au sein d'un zonage R.11-3 approuvé le 29 décembre 2000, valant Plan de Prévention des Risques. La commune de Tremblay-en-France est également située au sein d'un zonage R.11-3 approuvé le 21 mars 1986. Il convient de noter également qu'un Plan de Prévention des Risques a été prescrit en 2001 sur l'ensemble du département de Seine-Saint-Denis.

Par ailleurs, même si le site ne semble pas concerné par le risque de dissolution du gypse d'après les informations recueillies par le pétitionnaire, l'autorité environnementale aurait souhaité voir confirmée ou infirmée cette hypothèse par la réalisation de sondages in situ.

De plus, en raison d'une pente très faible du terrain naturel, la plaine fait l'objet dans les départements du Val-d'Oise et de Seine-Saint-Denis d'un risque d'inondation pluvial. Des arrêtés de catastrophe naturelle ont d'ailleurs déjà été pris. La gestion des eaux pluviales représente donc un enjeu fort de ce territoire. Il convient dans ce cas que le maître d'ouvrage porte une attention particulière notamment pour ce projet qui prévoit des aménagements qui augmentent l'imperméabilisation des sols. En effet, ce phénomène est susceptible d'aggraver le phénomène de ruissellement des eaux pluviales.

Si le pétitionnaire mentionne bien cet enjeu, l'autorité environnementale considère que l'état initial du volet dédié aux eaux pluviales est insuffisant. Il semble qu'une étude hydrologique et hydrogéologique aurait été pertinente. En effet, il est par exemple mentionné dans le dossier l'existence d'un bassin recueillant les eaux pluviales ruisselées sur le site de l'actuel restaurant et de son parking implanté voués à disparaître. Mais le dossier ne mentionne pas le dimensionnement de ce bassin au regard du bassin versant desservi. Il aurait été utile de connaître les autres secteurs desservis par ce bassin ainsi que les capacités d'infiltration du sol vis-à-vis du rejet. Ce point est d'autant plus important que le projet prévoit de supprimer le bassin.

Le site appartient au bassin hydrographique de la Seine. Sur ce territoire, les rivières ont été en majorité canalisées. Le cours en aval du site, est un affluent de la rivière La vieille Mer, artificialisé à plus de 90 %. Il est utilisé notamment comme exutoire pluvial.

Ce cours d'eau étant susceptible d'être pollué, l'autorité environnementale aurait apprécié qu'un descriptif écologique assorti d'une caractérisation de sa qualité physico-chimique au regard notamment du SDAGE et des objectifs de qualité européens (décret du 25 février 2010) soit produit.

Les milieux naturels font l'objet d'un diagnostic écologique qui met en évidence l'existence de surfaces en friche au Sud et au Nord, tandis qu'au centre, on note une zone dépressionnaire où s'accumule l'eau ayant conduit au développement d'une strate arbustive caractéristique des sols hydromorphes (saules).

On relève ainsi les milieux suivants:

- une prairie de transition à hautes herbes de 10,5 ha ;
- un ancien verger comportant des noyers, saules et bryopsidées sur 0,5 ha ;
- le bassin d'eaux pluviales comportant des saules et phragmites sur 0,11 ha ;
- le parking du restaurant inter-entreprise comportant des saules, buis et lauriers sur 1,7 ha.

S'agissant des espèces faunistiques, l'étude indique la présence d'oiseaux ainsi qu'un nid en bordure du bassin d'eau pluviale. Le site sert en effet d'accueil, de nourrissage, d'abri et de lieu de reproduction pour l'avifaune. Il est possible que certains reptiles soient également présents sur le site ainsi que quelques rongeurs (musaraignes, campagnols,...). Aucune trace de mammifère n'a été relevée sauf le lapin de Garenne très présent sur le site de l'aéroport. Enfin, le bassin tampon est susceptible d'abriter des amphibiens mais aucun taxon n'a été relevé lors de la campagne de terrain.

L'autorité environnementale considère que les prospections réalisées pour l'élaboration des inventaires faunistiques et floristiques ne sont pas suffisants pour évaluer de manière précise la valeur écologique de cette zone de friche. En effet, aucun relevé de terrain n'a été effectué en période estivale. Le dossier indique cependant qu'aucune espèce protégée n'est présente sur la parcelle.

Il convient de rappeler à ce titre que la destruction d'espèces protégées est interdite en vertu des dispositions de l'article R.411-1 du code de l'environnement. Lorsqu'il est démontré que le projet ne peut éviter la destruction d'espèces protégées et qu'il est considéré d'intérêt général, des mesures d'évitement et de réduction d'impact doivent être proposées à l'appui d'une demande spécifique de dérogation à l'interdiction de destruction de ces espèces. Ces mesures de compensation devront être détaillées dans le cadre d'un dossier soumis à l'avis du Conseil National de Protection de la Nature.

En ce qui concerne les circulations actuelles, le dossier indique que les déplacements au niveau du site sont essentiellement ceux entre les entreprises limitrophes et le restaurant. Le site n'est pas desservi par des lignes de transport en commun. Les bus desservent des rues à proximité, sans que le dossier ne précise les lignes actuelles. Par ailleurs, le secteur global ne comprend pas de véritable réseau de déplacements doux pour les cycles et les piétons.

L'autorité environnementale note que l'étude aborde de manière quantitative les déplacements routiers avec l'extérieur de la plate-forme. Ainsi, il a été estimé :

- 70000 véhicules par jour transitant par l'autoroute A1 et A3 à destination de l'aéroport ;
- 30000 véhicules par jour transportant des passagers aériens de ou vers Paris et sa région ;
- 30000 véhicules par jour pour les déplacements domicile-travail ou vers la plate-forme ;
- 10000 véhicules par jour pour les visiteurs et les livraisons.

En revanche, l'autorité environnementale regrette que le dossier ne présente pas les circulations qui existent entre l'aéroport et le site. Il aurait été en effet pertinent que les flux soient évalués. Ces points paraissent nécessaires au sein de l'état initial pour ce projet qui vise à attirer les passagers de l'aéroport et l'ensemble de ses salariés considérés comme de futurs visiteurs et clients d'Aéroville.

La présence d'axes de transport importants à proximité du site sont sources de nuisances sonores. Il s'agit de l'aéroport dont les pistes de l'aérogare n°2 sont dans la continuité de la zone, l'autoroute A1 et la voie du RER B.

Il ressort de l'analyse de l'état initial que les nuisances du site en période nocturne ou diurne sont essentiellement dues au trafic aérien de l'aéroport. Sur ce point, l'autorité environnementale regrette que le dossier ne mesure pas de manière précise cette gêne causée par des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires.

Ce point est d'autant plus important que le projet Aéroville sera fréquenté par de nombreux visiteurs. L'autorité environnementale considère donc que l'état initial est insuffisamment renseigné concernant l'ambiance sonore actuelle du site.

L'état initial de la qualité de l'air est estimé à partir d'une étude réalisée sur l'ensemble de l'aéroport dont il ressort que les niveaux actuels ont baissé entre 2002 et 2008 pour le paramètre dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Le trafic aérien mais aussi routier contribuent aux émissions en NO<sub>2</sub> dans des proportions difficiles à évaluer précisément. Mais il est noté cependant que ces émissions, bien qu'en baisse, dépassent les objectifs de qualité annuels.

La campagne de relevés effectuée sur le site du projet Aéroville ne porte que sur quelques paramètres réglementaires comme les particules, le plomb, le benzène, l'arsenic, le cadmium, le nickel et le BaP pour lesquels les résultats sont conformes à la réglementation. L'autorité environnementale regrette, en revanche, que les autres paramètres ne soient pas caractérisés comme le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), le monoxyde de carbone (CO), les composés organiques volatiles (COV), l'ozone (O<sub>3</sub>) et le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) au titre de la réglementation (décret du 15 février 2002). L'autorité environnementale regrette donc le caractère incomplet de l'état initial au regard de la qualité de l'air. Ce point est particulièrement sensible dans la mesure où la qualité de l'air est suspectée d'être déjà dégradée. Une attention toute particulière aurait dû être apportée à ce volet sachant que le site est voué à accueillir du public.

Le site actuel comporte actuellement un restaurant inter-entreprises qui sera démoli. Il convient de rappeler que si le permis de construire de bâtiment a été délivré avant le 1<sup>er</sup> juillet 1997, le propriétaire sera tenu d'effectuer un repérage spécifique de tous les matériaux contenant de l'amiante par un opérateur certifié et de transmettre les résultats de ce repérage avant démolition à toute personne physique ou morale appelée à concevoir ou à réaliser les travaux (article R.1334-27 du code de la santé publique et arrêté du 2 janvier 2002). Ce repérage est exigé pour éviter tout risque de pollution des riverains de l'immeuble concerné ainsi que de l'environnement et des travailleurs amenés à intervenir.

## **2.2. Justification du projet retenu**

Le projet s'appuie sur la proximité de l'aéroport Roissy- Charles de Gaulle qui vise le développement économique de sites d'envergure internationale. Cette zone de commerces et de services sera ainsi à destination des salariés de la plate-forme mais également pour les voyageurs. Seulement, le projet de par les aménagements qu'il prévoit ne semble pas en cohérence avec cet objectif. En effet, le site étant dépourvu d'accès par les transports en commun et infrastructures dédiées, l'accès se fera principalement par des véhicules individuels.

On peut donc considérer que l'utilisation du centre par les voyageurs ne sera pas privilégiée, et supposer que la zone de chalandise est à une échelle beaucoup plus large.

Par ailleurs, l'autorité environnementale souhaite préciser que l'étude d'impact ne présente pas de variante d'implantation du centre de commerce et de services. Il aurait été pertinent que les différents scénarios aient été présentés et comparés afin d'orienter le choix vers le projet le plus respectueux de l'environnement.

### **3. Les impacts environnementaux et les mesures proposées par le pétitionnaire**

En premier lieu, l'autorité environnementale regrette que le projet prévoit l'urbanisation de quasi-totalité de la parcelle, ce qui limite les aménagements extérieurs et l'intégration du bâtiment avec le site alentour. Au niveau des espaces intérieurs, le confort des utilisateurs n'est peut être pas optimisé puisque le projet ne prévoit pas de grandes ouvertures sur le paysage, les espaces ne sont ouverts qu'en extrémité de couloirs étroits.

L'autorité environnementale regrette également l'absence d'un bilan sur les consommations des aménagements dépourvus de lumière et de ventilation naturelle et fait remarquer qu'en terme d'éco-construction, le traitement de l'enveloppe par une double peau métal, aluminium et verre n'est pas précisément performant. Le projet prévoit des ombrières photovoltaïques de toiture pour les véhicules en stationnement, il ne semble pas que le projet propose d'autres solutions intéressantes en matière d'éco-construction ou d'éco-aménagement. Le dossier ne fait pas référence à la loi Grenelle.

S'agissant de la gestion des eaux, il aurait été souhaitable, qu'à ce stade d'avancement du projet, la gestion des eaux pluviales soit étudiée de manière plus approfondie, notamment sur le rejet des eaux de ruissellement. L'étude d'impact évoque l'infiltration et le rejet à la station d'épuration d'Aéroports de Paris sans en préciser les avantages et les contraintes.

Par ailleurs, le dossier ne mentionne pas le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie approuvé par le préfet de région et préfet coordonnateur de bassin, par arrêté en date du 20 novembre 2009. Ce document encourage l'infiltration des eaux pour la prévention des inondations mais également pour la recharge des nappes. L'étude aurait dû examiner la faisabilité de ce principe par des études géotechniques et hydrogéologiques plus abouties qui prennent en compte un aléa potentiel de dissolution du gypse. Ce scénario, s'il était retenu, devra faire l'objet d'une autorisation administrative au titre de la loi sur l'eau, et compte tenu de l'enjeu que constitue la prévention des inondations, l'autorité environnementale aurait souhaité pouvoir disposer d'éléments techniques devant être produits dans le cadre de l'autorisation administrative.

Concernant la récupération des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts et des espaces extérieurs, il est rappelé que le projet devra respecter l'arrêté du 21 août 2008 relatif à la récupération des eaux de pluie et à leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments.

Le projet Aéroville nécessitera l'apport d'eau potable pour son fonctionnement. Le pétitionnaire estime les besoins à hauteur de 100 000 m<sup>3</sup>/an, ce qui correspondrait à un forage soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau. Sur ce point, le pétitionnaire indique que cet approvisionnement se fera par le réseau d'eau potable existant. Dans ce cas, le maître d'ouvrage doit s'assurer auprès du gestionnaire du réseau que la fourniture de telles quantités est possible, tout en précisant les sources d'approvisionnement. Sur ce point particulièrement sensible, l'autorité environnementale souhaite que le pétitionnaire apporte des éléments d'information complémentaires.

Elle suggère par ailleurs, toujours dans le respect du SDAGE, que la disposition 101 soit respectée dans la mesure du possible. Elle vise à favoriser le transport de matériaux par voie d'eau partout où le gabarit des cours d'eau autorise ce type de transport et recommande vivement d'éviter l'utilisation des matériaux alluvionnaires en remblais et en privilégiant dans les appels d'offres, lorsque c'est possible, l'utilisation dans les projets d'aménagement, de matériaux d'autre origine, en particulier les matériaux recyclés. Cette exigence vise au respect de l'orientation 21 du SDAGE qui a pour objectif la réduction des incidences de l'extraction des granulats sur l'eau et les milieux aquatiques et les milieux humides en particulier.

Concernant les milieux naturels du site concerné par le projet, l'autorité environnementale considère que les manques relevés dans l'état initial ne permettent pas d'évaluer de manière précise les impacts des aménagements. L'étude d'impact doit cependant indiquer l'état initial du site, les incidences potentiels du projet afin de proposer des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.

La création par le maître d'ouvrage d'une coulée verte sur une étroite bande de terrain le long de la ligne ferroviaire du RER B pourrait être une réponse tout à fait insuffisante et inadaptée au regard des enjeux actuels de ce territoire.

L'autorité environnementale regrette d'ailleurs la conclusion du pétitionnaire qui acte de la disparition des milieux en place et de la biodiversité associée et qui indique que la faune, alors privée de milieux, va naturellement migrer vers la parcelle en friche située au sud du projet. L'autorité environnementale aurait souhaité que le maître d'ouvrage précise ce scénario qui pourrait s'apparenter à une mesure compensatoire à condition que le dossier précise les moyens mis en œuvre pour s'assurer de la pérennité de l'espace naturel de cette parcelle située au Sud. En l'absence d'éléments complémentaires, cette proposition ne peut être recevable. Des compléments sont donc attendus sur ce point.

L'augmentation du trafic automobile est quantifiée et est variable selon les axes, elle est comprise entre 29 et 159 %. L'autorité environnementale note qu'aucune mesure d'atténuation n'est mise en œuvre pour réduire cette augmentation du trafic en dehors du développement des modes doux pour lequel le bénéfice n'est pas quantifié.

Par ailleurs, la mesure avancée dans l'étude par le maître d'ouvrage sur une possible desserte d'Aéroville par le RER B, n'est pas envisagée au vu de l'avis rendu par la sous-commission départementale pour la sécurité publique rendu le 24 juin 2010 par la préfecture de la Seine-Saint-Denis. L'autorité environnementale fait remarquer que cette augmentation du trafic n'est pas cohérente avec le plan des déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIdF) qui souhaite atteindre une baisse de 3% sur 5 ans du trafic automobile. Cependant, le maître d'ouvrage indique qu'une partie du trafic, 25 % environ, sera due aux salariés en provenance de la plate-forme et que cela aura comme conséquence d'alléger les flux routiers sur d'autres axes. L'autorité environnementale aurait souhaité voir ce même raisonnement étendu notamment aux résidents situés hors de la plate-forme (et non salariés de celle-ci), dans le cadre d'une réflexion à l'échelle de la zone de chalandise d'Aéroville.

Concernant l'impact du projet sur le bruit, le dossier quantifie bien les nuisances en rapport avec les équipements internes aux aménagements et qui devront respecter une réglementation spécifique. L'étude propose des mesures compensatoires afin de canaliser le bruit en provenance de certains équipements techniques et pendant la phase chantier. En revanche, concernant le bruit en rapport avec la hausse de la circulation automobile, l'autorité environnementale regrette que le maître d'ouvrage, considérant le contexte déjà fortement marqué, n'ait pas traité ce volet excepté celui concernant les véhicules de livraison.

Concernant l'impact du projet sur la qualité de l'air, l'étude conclut à une diminution des rejets atmosphériques dans la situation future par rapport à l'existant, à savoir :

-6% pour le CO<sub>2</sub>, -8% pour le CO, -17 % pour les NOX, -27 % pour les COV, - 11% pour les particules et -6% pour les SO<sub>2</sub>.

Dans la mesure où le trafic autoroutier va augmenter et qu'il est impliqué généralement dans la dégradation de l'air, l'étude indique que ces résultats s'expliquent du fait du renouvellement du parc automobile, de la baisse des consommations de carburant par les véhicules ainsi que de leur meilleure combustion. L'autorité environnementale aurait souhaité disposer des éléments techniques permettant de conclure à un tel résultat notamment la quantification de chacun des facteurs impliqués dans cette amélioration .



#### **4. 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 document présenté est de bonne qualité et des synthèses thématiques permettent au lecteur de se référer au contexte de cette opération.

#### **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 de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France. Celui-ci doit être joint au dossier mis à l'enquête publique. Toute modification du projet de nature à modifier ses incidences sur l'environnement doit faire l'objet d'un nouvel avis de l'autorité environnementale.

Pour le Préfet de la Région d'Ile-de-France,  
Préfet de Paris, et par délégation,  
Le Préfet, Secrétaire Général,

**Laurent FISCUS**