



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 7 OCT. 2014

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-938-14

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de construction
du centre d'affaires International Trade Center (ITC)
à Roissy-en-France (Val d'Oise)**

Résumé de l'avis

Le projet porte sur la construction du centre d'affaires International Trade Center (ITC) à Roissy-en-France (Val d'Oise). Il s'agit d'une demande de permis de construire modificatif.

Le projet s'implantera sur un site de 13,2 hectares à l'entrée nord de la ville, proche de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Le centre d'affaires a vocation à regrouper sur un même site différentes activités professionnelles complémentaires (congrès, exposition, bureaux, etc.) ainsi que les capacités d'hébergement, de restauration et de services correspondants à ces activités. Il est prévu d'accueillir jusqu'à 5 000 visiteurs par jour, et 600 000 personnes chaque année.

Le projet vise un objectif de certification environnementale, impliquant une performance énergétique optimisée (recours à l'énergie solaire pour l'eau chaude sanitaire, à la géothermie pour le chauffage/climatisation notamment).

L'étude d'impact aborde toutes les thématiques environnementales. Cependant, les impacts du projet sur l'environnement restent souvent appréhendés de manière générale, compte-tenu de l'envergure du projet et à ce stade de son élaboration. Certaines études concernant des thématiques environnementales importantes pour ce projet (énergie, déplacements, nuisances sonores...) ne semblent pas encore suffisamment abouties pour garantir le respect des ambitions environnementales du projet.

Des informations complémentaires auraient notamment été utiles concernant :

- les effets du projet sur les déplacements routiers, avec un réseau déjà fortement chargé (autoroute A1 en particulier) ;
- les mesures transitoires qui pourraient être mises en place concernant l'accès au site par les transports collectifs, en attendant la livraison des futurs projets de transport en commun ;
- les nuisances sonores, qui ne doivent pas être amplifiées ;
- la compatibilité des sols avec l'usage futur du site, la prise en compte de périmètres de protection des captages d'eau potable, la gestion des espaces végétalisés.

*

* *

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 basé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

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

Le projet de centre d'affaires International Trade Center (ITC) à Roissy-en-France (Val d'Oise) est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 36° du tableau annexé à cet article).

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 2011/92/UE. 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.

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact (Atelier Urbanisme et Environnement - Juillet 2014) accompagnant les demandes de permis de construire modificatifs n° PC 095 527 10 E0004M1 et n° PC 095 527 10 E0005M1 pour le projet de centre d'affaires International Trade Center (ITC) à Roissy-en-France (Val d'Oise). Il sera joint au dossier soumis à l'enquête publique.

Pour information, le projet de centre d'affaires a déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, en date du 17 juin 2010 (*Avis de l'autorité environnementale sur le projet de construction d'un centre d'affaires World Trade Center à Roissy-en-France*), émis dans le cadre des permis de construire déposés en 2010.

Depuis cette date, des réflexions et des études complémentaires ont été menées par le maître d'ouvrage, conduisant à des évolutions du projet et de l'étude d'impact :

- Par rapport aux deux permis de construire initiaux, les principales modifications portent sur les emprises, la hauteur des constructions, les aménagements intérieurs, les accès, l'aspect architectural, les distances entre les bâtiments, les surfaces... Pour l'ensemble du projet, l'augmentation totale de la surface de plancher est d'environ 10% par rapport aux permis de construire initiaux ;
- L'étude d'impact a été largement remaniée et complétée par rapport à celle de 2010, notamment pour prendre en compte les études complémentaires réalisées mais également la nouvelle réglementation entrée en vigueur le 1^{er} juin 2012¹.

¹ Décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements

Compte-tenu de ces évolutions importantes, et pour plus de clarté, le présent avis de l'autorité environnementale ne fait pas référence à l'avis précédemment émis en 2010.

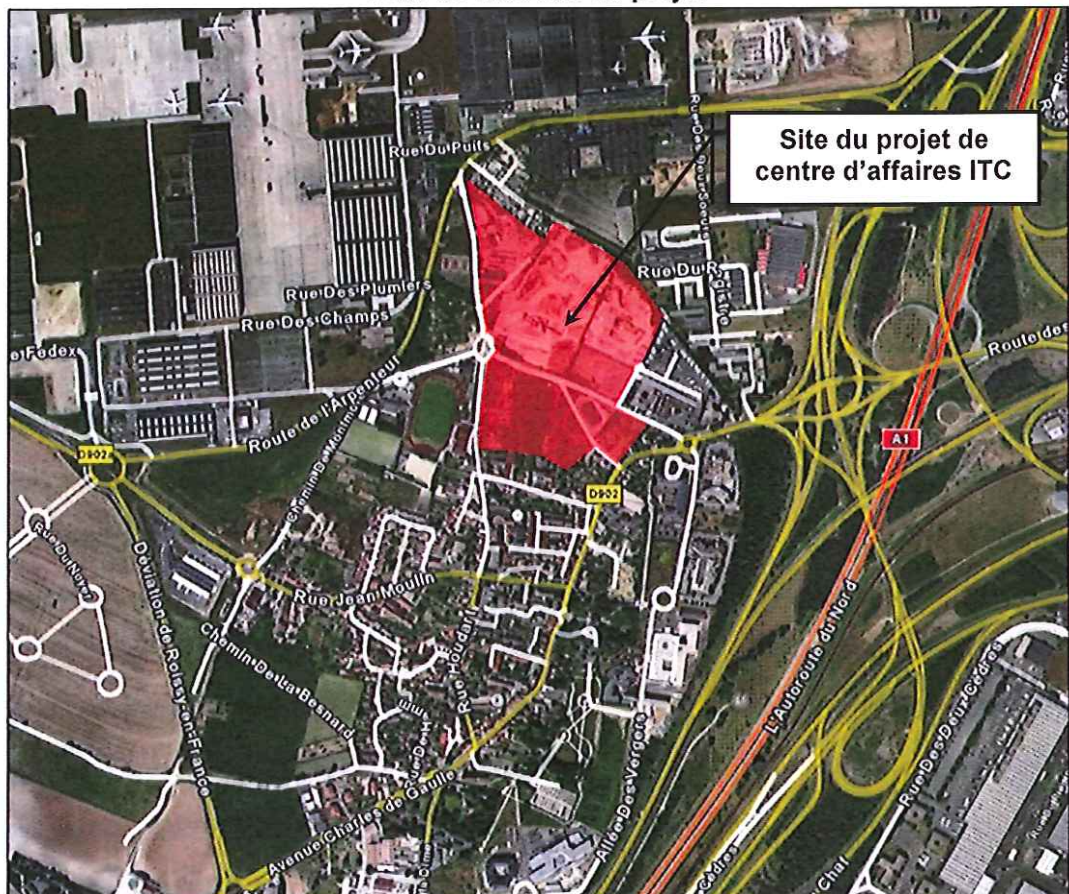
1.3. Contexte et description du projet

Le projet, présenté par la société Roissy Eurocentre SARL, porte sur la construction du centre d'affaires International Trade Center (ITC) sur la commune de Roissy-en-France, située à 20 km de Paris en limite est du département du Val d'Oise, et à la frontière des départements de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne.

Le projet s'implantera sur un site de 13,2 hectares à l'entrée nord de la ville, proche de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Le site, traversé par l'avenue de la Râperie, était occupé dans sa partie nord par une entreprise de bâtiment et travaux publics (BTP) qui a déménagé sur une commune voisine, et dans sa partie sud par un entrepôt, une aire de stationnement, des jardins familiaux (qui ont été délocalisés sur des terrains situés à l'ouest du village), des prés, des jardins privatifs et des espaces en friche.

Le site est bordé au nord et au nord-est par des activités aéroportuaires, à l'est par des activités économiques, au sud et au sud-est par des quartiers résidentiels, et enfin à l'ouest par une résidence d'hébergement temporaire récemment construite et des espaces sportifs.

Plan de situation du projet



(Source : étude d'impact du projet ITC - Juillet 2014)

La vocation du centre d'affaires est de regrouper sur un même site différentes activités professionnelles complémentaires (congrès, exposition, bureaux, etc.) ainsi que les capacités d'hébergement, de restauration et de services correspondants à ces activités. Il

est destiné à accueillir des salons professionnels et événements internationaux, des conventions nationales et internationales...

Le projet de centre d'affaires ITC pourra accueillir jusqu'à 5 000 visiteurs par jour. 600 000 personnes y sont attendues chaque année.

Le projet se décline en deux parties nord et sud (correspondant chacune à un permis de construire modificatif) séparées par l'avenue de la Râperie. Elles seront reliées par une passerelle piétonne couverte et suspendue, entre le hall d'expositions permanentes et le centre de conférence.

L'opération, qui créera une surface de plancher totale d'environ 183 337 m², comprend notamment les éléments suivants :

- Un hall d'exposition permanente, deux halls d'exposition, un centre de conférence ;
- Un ensemble de bureaux (bâtiment de type R+7) comprenant des commerces de proximité en rez-de-chaussée et un restaurant réservé aux employés du site ;
- Le ITC Club, bâtiment de type R+3 composé de salles de réunions, d'un restaurant, d'un gymnase... ;
- Deux résidences hôtelières comprenant 579 chambres réparties dans cinq bâtiments identiques de type R+6 ;
- Cinq hôtels de catégories diversifiées (3 à 5 étoiles), représentant un total de 1 264 chambres, dans des bâtiments de type R+3 à R+7.

Plan de programmation du centre d'affaires ITC



(Source : étude d'impact du projet ITC - Juillet 2014)

Sont également prévus une place couverte d'une verrière située entre les hôtels « Plaza » et « Hôtel ville », une zone d'exposition à l'air libre située sur une dalle, 3 000 places de stationnement en sous-sol, 125 places de stationnement pour les deux-roues, une aire de dépôt cars et des déposes minutes, une nouvelle voie et des adaptations du réseau routier existant et carrefours, ainsi que l'aménagement d'espaces paysagers (plantations, terrasses végétalisées...).

2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'état initial de l'environnement réalisé dans l'étude d'impact aborde toutes les thématiques environnementales. Il est illustré de cartes et photographies aidant à la compréhension. Certaines thématiques auraient toutefois mérité d'être étudiées de manière plus développée (milieux naturels, nuisances sonores...). Une synthèse générale hiérarchisant les enjeux environnementaux pour ce projet aurait été appréciée.

Les enjeux environnementaux relevés par l'autorité environnementale pour ce site et ce projet sont la qualité des sols, la gestion de l'eau, la protection de la ressource en eau, le paysage et le patrimoine, la desserte du site et les déplacements, les milieux naturels, les nuisances sonores et la qualité de l'air.

Qualité des sols

Compte tenu de la nature des activités passées recensées sur le site (entreprise de BTP, garage), un diagnostic initial de pollution des sols a été réalisé en juin 2011. Il a été mis en évidence dans les sols la présence d'hydrocarbures, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et de métaux dans les remblais et des dépassements des valeurs seuils sur lixiviats. Des investigations complémentaires ont été réalisées afin de définir l'étendue des impacts identifiés et d'estimer les volumes et surcoûts liés à la dépollution du site. Les prélèvements et analyses réalisés ont montré la présence d'hydrocarbures lourds, la présence de HAP et la présence de fluorures en concentrations supérieures à la valeur de référence pour les déchets inertes.

Le dossier précise que les terres non inertes ont été évacuées hors site, qu'il ne subsiste plus de terres non inertes sur la partie est du site et qu'au niveau de la partie ouest, toutes les terres impactées aux hydrocarbures ont été excavées et évacuées hors site. Cette conclusion a été validée par des résultats d'analyses de fond de fouille et de bord de fouille. Néanmoins, il subsiste une pollution résiduelle au niveau du hangar, qui sera démolit ultérieurement. Afin de ne pas déstabiliser le bâtiment, ces terres impactées resteront en place jusqu'à la démolition complète du hangar. L'entreprise de BTP s'est engagée à les évacuer hors site après le démantèlement du bâtiment, sous l'encadrement du bureau d'études spécialisé. Des prélèvements de fond de fouille et de bord de fouille seront réalisés afin de confirmer la purge complète de cette pollution.

L'autorité environnementale note que les diagnostics des sols sont absents du dossier, ainsi que les plans des sondages et résultats d'analyses de fond de fouille et de bord de fouille. Sans ces éléments, il est difficile d'évaluer la pertinence des mesures de gestion mises en œuvre.

Le projet consiste en un changement d'usage du site, anciennement industriel. Le dossier ne permet pas d'apprécier la compatibilité des sols avec l'usage futur du site.

Gestion de l'eau

Il n'existe pas de cours d'eau sur le secteur du projet.

La commune bénéficie d'un réseau séparatif (c'est-à-dire que les eaux usées et les eaux pluviales sont collectées dans des réseaux distincts). Le syndicat intercommunal chargé de l'assainissement impose de stocker les eaux pluviales à la parcelle et, en cas de rejet au réseau public, de respecter un débit de fuite maximal de 0,7 L/s/ha.

Protection de la ressource en eau

Le dossier indique qu'un forage d'eau potable est implanté sur la commune de Roissy-en-France (page 44). Ce captage n'est pas localisé.

L'autorité environnementale informe que ce forage d'eau potable est situé à 250 mètres au sud-est du projet. Le futur périmètre de protection rapprochée de ce forage (avis de l'hydrogéologue agréé de novembre 2013) est limitrophe du site du projet ITC. En outre, la délimitation des différents périmètres de protection est susceptible d'être modifiée dans le cadre des études hydrogéologiques en cours pour la réalisation d'un nouveau forage envisagé par la commune, à proximité immédiate du forage actuel. Il convient également de préciser que le site du projet ITC est limitrophe du futur périmètre de protection éloignée du captage d'eau potable « Maurice Berteaux » situé sur la commune du Thillay (avis de l'hydrogéologue agréé de décembre 2013).

Dans son avis de juin 2010, l'autorité environnementale informait déjà de la présence de ces futurs périmètres et des études hydrogéologiques qui allaient être menées. Il conviendrait que le maître d'ouvrage se rapproche des services concernés, et rappelle dans l'étude d'impact la localisation de ces captages et de leurs futurs périmètres de protection, ainsi que les prescriptions de l'hydrogéologue agréé s'y rapportant, le cas échéant.

Paysage et patrimoine

L'étude d'impact décrit les différentes entités urbaines de la commune. Le secteur du projet, en entrée nord de la ville, se caractérise par l'hétérogénéité de son paysage, ne facilitant pas sa compréhension et sa lisibilité. Le dossier souligne également que le projet ITC se situe dans un environnement urbain en pleine évolution.

Le projet est situé pour une petite partie dans le périmètre de protection modifié d'un monument historique, la mairie de Roissy-en-France (carte de la page 118). L'Architecte des bâtiments de France sera donc consulté sur le projet dans le cadre de l'instruction des permis de construire.

Desserte et déplacements

Le site du projet est au cœur d'un réseau de communications denses qui permet un accès direct et rapide à d'autres infrastructures de transports d'envergure régionale, nationale et internationale, et notamment :

- les aéroports internationaux et d'affaires de Paris-Charles de Gaulle et du Bourget ;
- les axes routiers majeurs : autoroutes A1, A3, A104, Boulevard Périphérique de Paris... ;
- le réseau de transports en commun : la ligne B du RER à partir des gares Parc des Expositions, RER-CDG1 et RER-CDG2, le réseau TGV, la future navette CDG Express, les Bus RATP, les Cars Air France et d'ici 2024, le métro automatique du Nouveau Grand Paris.

Le site est actuellement assez mal desservi par les réseaux de circulations douces. À l'exception de trottoirs longeant certaines voies et de récents aménagements de la rue Houdart et de la place du Souvenir Français, il n'existe pas d'aménagements dédiés aux circulations douces, qu'elles soient piétonnes ou cyclables.

Dans le cadre du projet du centre d'affaires ITC, une étude de circulation a été réalisée en 2007 et en 2009, puis complétée en 2012 de manière à intégrer les projets Air France et ADP (Aéroports de Paris) à proximité du site pour réorganiser les carrefours le long de la route de l'Arpenteur. Ces études ont consisté à mesurer les flux existants à l'heure de pointe du soir (HPS) du vendredi. Le trafic supporté sur les voies irriguant le territoire de Roissy-en-France est important. Autour du site de projet, c'est la route de l'Arpenteur qui subit les trafics les plus lourds avec 508 véhicules estimés à l'heure de pointe du vendredi soir dans le sens est-ouest. Le trafic est également important sur la rue de la Râperie avec 241 véhicules estimés à l'heure de pointe du vendredi soir dans le sens est-ouest.

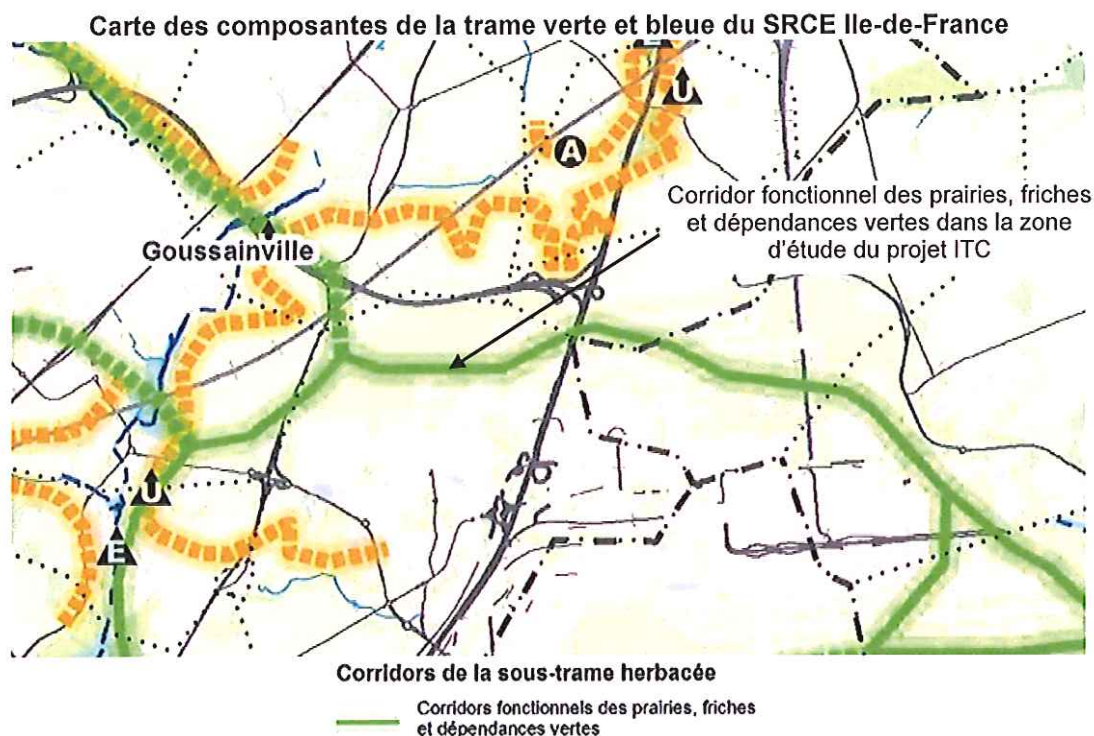
Milieux naturels

Le secteur du projet n'est concerné par aucune protection réglementaire ou inventaire au titre des milieux naturels. Le dossier indique que le site du projet ne présente pas un grand intérêt faunistique et floristique, hormis quelques arbres, compte-tenu de ses occupations actuelles (la quasi totalité de la partie nord est minéralisée). Aucun inventaire de la faune et de la flore n'a été mené.

L'autorité environnementale rappelle qu'une étude faune-flore proportionnée à la sensibilité environnementale du secteur aurait permis d'appréhender de manière complète les enjeux liés aux milieux naturels, notamment sur la partie sud du projet occupée par des friches, prés et jardins, et d'évaluer ensuite les impacts potentiels du projet, notamment pour ce qui concerne les espèces protégées.

L'étude d'impact présente partiellement le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France, adopté en octobre 2013, avec la carte des objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue (page 113). En complément, l'autorité environnementale note que la carte des composantes de la trame verte et bleue

aurait permis d'identifier dans la zone d'étude du projet un corridor fonctionnel des prairies, friches et dépendances vertes (cf. ci-dessous).



Nuisances sonores

L'étude d'impact indique que le projet se situe en zone C de « bruit modéré » du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle, dans laquelle l'urbanisation résidentielle est fortement restreinte. Le projet ne prévoit pas d'habitations, et les constructions réalisées respecteront l'obligation d'isolation acoustique imposée. Aucune mesure de bruit n'a été réalisée pour caractériser le niveau sonore initial. L'étude d'impact aurait pu rappeler la réglementation qui s'appliquera pour les niveaux sonores des futures constructions. La vérification du respect des émergences réglementaires nécessite une mesure du bruit initial, notamment au niveau des habitations les plus proches.

Qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air est pris en considération dans l'étude d'impact (page 110). La qualité de l'air au niveau de la zone d'étude met en évidence des concentrations en dioxyde d'azote, monoxyde d'azote et monoxyde de carbone élevées (impact des activités aéroportuaires).

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

L'objectif du projet de centre d'affaires ITC consiste à compléter et renforcer l'offre en équipements touristiques d'affaires, tant en termes d'hôtellerie que d'infrastructures de congrès et d'exposition. Situé à la croisée d'infrastructures de transport d'envergure nationale et internationale, le site du projet bénéficie d'une bonne accessibilité.

Le maître d'ouvrage indique que, dans un souci de bonne intégration au tissu existant, les bâtiments du projet retenu présentent des hauteurs dégressives du nord au sud du site. Ainsi, en limite du village, les volumes sont plus bas (R+3) afin de se greffer au tissu résidentiel voisin. Au nord, les volumes sont plus hauts (R+7) afin de constituer un rempart

acoustique atténuant la nuisance de la zone aéroportuaire. De nombreuses visualisations du projet sont présentées.

L'aménagement de ce projet d'envergure par un seul maître d'ouvrage permet une réflexion d'ensemble sur la composition urbaine et de structurer l'espace public : les bâtiments s'organisent autour des centres d'intérêt - halls d'exposition et centre de conférence - dans une logique d'orientation et de proximité avec les voies existantes ou créées pour les besoins du projet.

L'autorité environnementale souligne également que le projet se situe dans une zone fortement contrainte pour l'urbanisation résidentielle.

Le projet vise un objectif de certification environnementale LEED², avec un niveau « or » ou « platine », ce qui implique notamment une performance énergétique optimisée.

L'autorité environnementale souligne cet engagement. Il est intéressant pour le projet de disposer d'un volet en matière de maîtrise des consommations énergétiques garantissant une autonomie suffisante par rapport aux énergies fossiles.

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

Le dossier décrit les impacts du projet, pendant la phase de chantier et en phase d'exploitation (c'est-à-dire lié au projet finalisé), puis propose en parallèle les mesures destinées à éviter ou réduire ces impacts ainsi que le suivi des mesures. Cette présentation facilite la compréhension du dossier.

Les effets du projet restent souvent appréhendés de manière générale, compte-tenu de l'envergure du projet et à ce stade de son élaboration. Certaines études concernant des thématiques environnementales importantes pour ce projet (énergie, déplacements, nuisances sonores...) ne semblent pas encore suffisamment abouties pour garantir le respect des ambitions environnementales du projet.

Bien que faisant l'objet d'un paragraphe spécifique, les modalités de suivi des mesures et de leurs effets ne sont pas explicitées. Seul est précisé qui aura en charge la réalisation du suivi (promoteur, architecte...).

Chantier

La durée des travaux n'est pas précisée. Le dossier aborde le risque de pollution des sols, les déchets, l'envol de poussières, les nuisances sonores, la circulation etc. et propose des mesures pour limiter ces nuisances. L'autorité environnementale souligne qu'une charte « chantier propre » sera mise en œuvre.

Une attention particulière devra être apportée sur l'émission de poussières potentiellement polluées. Des mesures strictes seront à prendre pour protéger les travailleurs et le voisinage proche, d'autant plus que des sous-sols sont prévus dans le projet et que les premières habitations sont limitrophes au sud. Concernant les nuisances sonores temporaires en période de chantier, il conviendra de respecter la réglementation en vigueur (Code de la santé publique, article R.1334-36 ; arrêté préfectoral n° 2009-297 du 28 avril 2009 concernant la lutte contre les bruits de voisinage du Val-d'Oise, article 4).

Enfin, le site est concerné par une servitude aéronautique de dégagement (T5) des aéroports Paris-Charles de Gaulle et du Bourget. Le projet en phase finale doit respecter ces servitudes aériennes, mais également en phase de chantier (présence de grues). L'avis de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) sera requis pour ce projet.

Energie

Le projet fait appel à l'énergie solaire pour la production de l'eau chaude sanitaire, visant à couvrir environ 40% des besoins. L'autorité environnementale souligne cette disposition. Elle rappelle que l'installation devra respecter la réglementation concernant la lutte contre la prolifération des légionelles (objectifs de température, surveillance des installations...).

² Le Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) est un système nord-américain de standardisation de bâtiments à haute qualité environnementale. Un bâtiment peut atteindre quatre niveaux : certifié, argent, or ou platine (source : Wikipédia).

Le projet prévoit la mise en place d'un système de géothermie, qui devrait permettre de couvrir plus de 75% des besoins thermiques. Cette solution sera toutefois confirmée avec les données du forage d'essai prévu sur site. Dans ce cadre, il est prévu la réalisation de plusieurs doublets géothermiques (forages).

L'autorité environnementale rappelle que la disposition n°118 du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE) Seine-Normandie, approuvé en 2009, stipule que ce type de forage n'est pas autorisé dans la nappe de l'Yprésien. Le dossier n'apporte pas d'élément d'information à ce sujet. Dans le cas où les doublets géothermiques seraient réalisés dans une autre nappe que l'Yprésien (par exemple la nappe du Lutétien), il conviendra d'évaluer les risques éventuels engendrés par ces forages sur le captage d'eau potable de Roissy-en-France (modification de la température de la nappe, du sens d'écoulement...).

Les futurs aménagements prennent en compte l'orientation du site. L'élaboration du projet vise à réduire les consommations énergétiques (isolation thermique, matériaux, végétalisation de la plupart des toitures terrasses, choix d'essences caduques à proximité des constructions...).

Enfin, il est précisé que les études sur les autres réseaux (eau potable, eaux usées...) sont « actuellement en cours en lien avec celles liés aux énergies renouvelables » (page 34). Il aurait été souhaitable que ces études soient abouties au moment de la demande de permis de construire. Les installations de production, les réseaux d'acheminement, ou de captage des énergies peuvent parfois nécessiter des adaptations structurelles du bâtiment. Aussi, cette réflexion énergétique aurait du être menée en amont de la construction du projet.

Végétalisation du projet

L'autorité environnementale souligne que des espèces végétales non invasives et peu allergènes seront privilégiées pour les plantations, en évitant les peuplements mono-spécifiques.

Toutefois, l'affirmation que les nouvelles séquences paysagères diversifiées permettront à la faune de recoloniser le site aurait dû être davantage étayée : surface des espaces verts du projet, épaisseur de terre suffisante pour les toitures végétalisées... En outre, les modalités d'entretien des plantations ne sont pas précisées. Il serait souhaitable, pour respecter l'objectif affiché de favoriser la faune, de proscrire l'utilisation de pesticides et d'adopter si possible une gestion différenciée, plus favorable à l'installation de la biodiversité.

Gestion de l'eau

Les eaux de ruissellement seront gérées grâce à deux bassins de rétention enterrés en sous-sol. Les volumes de stockage ont été calculés pour respecter le débit de fuite de 0,7 L/s/ha pour une pluie d'occurrence cinquantennale.

L'autorité environnementale note qu'aucune réflexion ne semble avoir été menée pour une gestion alternative des eaux pluviales (infiltration, noues...). Le dossier n'apporte pas de justification pour le choix retenu (étude sur la perméabilité des sols par exemple). Les techniques alternatives peuvent permettre de réduire la taille des ouvrages de régulation et constituer également un atout en matière d'intégration paysagère des ouvrages, quand le foncier le permet, par le développement par exemple de bassins paysagers, de noues.

Les eaux en provenance des chaussées seront traitées par des séparateurs d'hydrocarbures. L'autorité environnementale signale que les retours d'expériences sur ces installations montrent une faible efficacité pour traiter les pollutions chroniques des eaux pluviales (cas de véhicules légers ne présentant pas un risque de fortes pollutions). Le choix d'un dispositif de traitement plus adapté à ce type de risque de pollution aurait pu être étudié.

Une utilisation des eaux pluviales pour l'arrosage, le nettoyage extérieur et les chasses d'eau est envisagée (page 206). Il convient de préciser que la réutilisation des eaux

pluviales est possible uniquement à partir des eaux de pluie récupérée en aval de toitures inaccessibles, et que cette récupération doit se conformer à l'arrêté ministériel 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 dossier ne précise pas le type d'eau pluviale qu'il est envisagé de réutiliser.

Concernant l'assainissement, le dossier indique que le réseau d'eaux usées actuel est raccordé à la station d'épuration (STEP) de Bonneuil-en-France. Cependant, l'estimation des rejets sur la STEP n'a pas été indiquée.

Concernant l'eau potable, le dossier précise que les besoins en eau potable de l'opération ont été estimés à environ 150 L/s. L'adéquation entre ces besoins et les ressources disponibles n'est pas évaluée.

Déplacements

Compte-tenu du nombre de personnes attendues, le projet va entraîner une augmentation de la circulation, et des nuisances associées (bruit, qualité de l'air...). Afin de compenser cette augmentation, le projet favorise l'utilisation des transports en commun : accès au site depuis l'aéroport ou la gare TGV essentiellement par des navettes privées mises en œuvre par le porteur de projet, ou transport par le réseau de bus existant. En outre, des projets de transport en commun supplémentaires devraient être développés à l'avenir dans le secteur.

Le projet accorde une priorité aux circulations douces sur le site avec la réalisation d'aménagements spécifiques, sécurisants et directs (aménagements piétonniers, stationnement deux-roues...).

L'autorité environnementale aurait souhaité disposer des études de trafics réalisées, non fournies dans le dossier. Seuls des extraits de ces études sont fournis, ce qui ne permet pas d'appréhender les éléments clés d'une étude de trafic. Ainsi, les déplacements induits du projet sont peu explicités ou présentent quelques incohérences (par exemple, les hypothèses sur le nombre de visiteurs attendus, d'employés dans les bureaux, sont différentes selon les études). Le trafic poids lourds n'est pas quantifié. L'impact du projet sur le réseau routier environnant, notamment le réseau principal, n'est pas pris en compte. L'étude d'impact ne démontre pas de manière rigoureuse les effets du projet pour les déplacements routiers, sur un réseau déjà fortement chargé, en particulier l'autoroute A1. Les nuisances associées, en matière de bruit notamment, ne sont pas évoquées.

En outre, il serait également intéressant que l'étude d'impact contienne un volet sur les mesures transitoires qui pourraient être mises en place, d'une part au cours de la construction, d'autre part après sa mise en service, en attendant la livraison des futurs projets de transport en commun.

Nuisances sonores

L'étude d'impact ne propose pas de modélisation des nuisances sonores. L'autorité environnementale note qu'il conviendra de veiller à une bonne implantation des équipements bruyants (extracteurs, compresseurs et armoires frigorifiques...) afin d'éviter les zones de conflits secteurs bruyants / secteurs calmes, d'autant plus que des habitations et des résidences d'hébergement sont limitrophes du projet.

En outre, malgré la mise en place de circulations douces au sein du projet et la création de voiries et carrefours permettant d'éviter la traversée du centre du village de Roissy-en-France par les automobilistes, l'impact de l'augmentation du trafic routier sur les nuisances sonores n'est pas pris en compte.

Volet sanitaire

Un volet spécifique aborde bien les effets du projet sur la santé (page 207). Toutefois, cette étude, succincte, ne suit pas la démarche préconisée, et reprend les mesures déjà exposées dans d'autres paragraphes de l'étude d'impact.

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 présenté reprend bien les différentes parties du dossier. Il fournit quelques illustrations, ce qui permet de faciliter la compréhension du public.

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

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France
Préfet de Paris


Jean DAUBIGNY