



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **28 MARS 2012**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-505-12-**3092**

Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'extension du centre commercial Val d'Europe sur la commune de Serris (département de la Seine-et-Marne)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'extension du centre commercial Val d'Europe, sur le territoire de la commune de Serris, dans le département de la Seine-et-Marne.

La demande de permis de construire n° PC 077 449 11 00017 concerne l'extension de la zone commerciale et des parcs de stationnement, du centre commercial existant. Le projet est porté par la société SCI Secovalde.

L'extension des zones commerciales vise à ouvrir le centre commercial Val d'Europe au Nord, vers le nouveau pôle urbain et le « cours du Danube ». Ces extensions sont prévues dans le projet d'intérêt général (PIG) modifié en septembre 2010 et le règlement du plan d'occupation des sols (POS) de la commune de Serris.

L'étude d'impact présentée aborde toutes les thématiques mais certaines le sont de manière partielle comme : la pollution de l'air, le bruit ou les paysages.

L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire la nécessité de :

- Consulter les services de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC) avant tout travaux, compte tenu de la grande sensibilité archéologique du site d'étude.
- Faire une demande de dérogation relative à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (article R411-1 du code de l'environnement) lorsque cette destruction est probable.

L'autorité environnementale apprécie la démarche de développement durable dans laquelle s'inscrit le projet, dont les performances environnementales devront suivre le référentiel BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method), mais note que la présentation de la démarche aurait pu être plus détaillée.

La gestion des eaux pluviales manque de précisions sur les maintenances des ouvrages prévus, sur la pertinence des choix pour des ouvrages de dépollution et la conformité au SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) de Seine Normandie.

Le nouveau parc de stationnement devant recouvrir le bassin de rétention 8 nord, apparaît surdimensionné, au vu des études présentées pour évaluer l'augmentation du trafic. Ce point est à étudier du fait de l'impact fort de ce nouveau parc sur les milieux naturels.

*
* *

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 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^{er} 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 et description du projet

Le projet d'extension du centre commercial régional du Val d'Europe est situé à une quarantaine de kilomètres de Paris, sur la commune de Serris, dans le Nord du département de la Seine-et-Marne. Le porteur de ce projet est la société Secovalde
Le Centre Commercial Régional du Val d'Europe est au cœur de la ville nouvelle de Marne la Vallée et du territoire du Val d'Europe. Cette Ville Nouvelle créée dans les années soixante, est un vaste territoire de 25 kilomètres de long placé entre l'agglomération parisienne et les rebords de la Brie Boisée. Elle a été divisée en quatre secteurs : les Portes de Paris, le Val Maubuée, le Val de Bussy et le Val d'Europe. Actuellement le développement a lieu principalement sur les deux derniers secteurs.

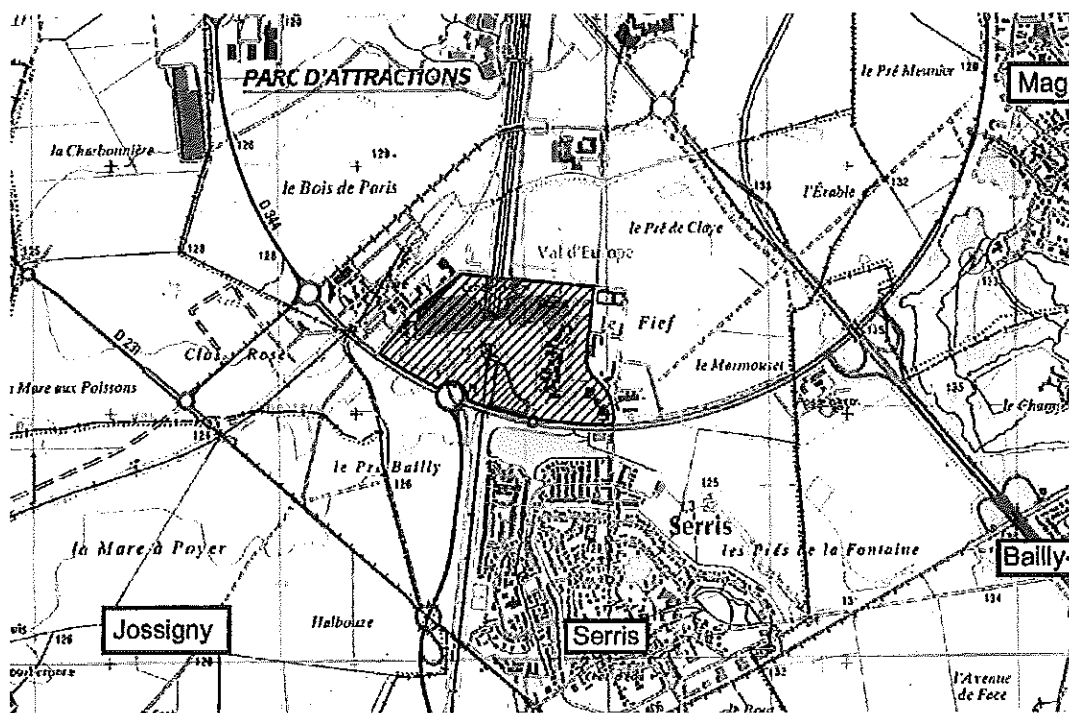
Le SAN¹ du Val d'Europe cherche à développer les villes qui le composent : Chessy, Coupvray, Bailly-Romainvilliers, Magny le Hongre et Serris. Ce territoire anciennement rural, est le siège depuis les années quatre-vingt-dix, d'une urbanisation rapide et dense, entraînant un fort taux de croissance de la population.

La commune de Serris est en forte évolution avec des ZAC² en cours d'élaboration ou en projet, pour « finaliser la cohérence urbaine ».

Le dossier précise que le site du projet bénéficie d'une desserte routière et ferroviaire exceptionnelle avec une liaison directe sur l'autoroute A4 et la présence de la station « Val d'Europe » sur le RER A à proximité immédiate de la galerie marchande.

¹ syndicat d'agglomération nouvelle

² zone d'aménagement concerté



carte issue de l'étude d'impact

- Périmètre d'étude
- Périmètre d'extension du centre commercial

Le présent projet vise à l'extension du Centre Commercial Régional du Val d'Europe. Le permis de construire n°PC 077 449 11 00017, concerne « la démolition partielle du bâtiment, l'extension du centre et du parc de stationnement ».

Le programme de l'extension comprend :

- la construction d'un nouveau bâtiment, qui sera une extension de la galerie existante vers le Nord, après réalisation préalable d'un ouvrage de couverture des voies TGV allant du bâtiment commercial actuel jusqu'au « cours du Danube ». Ce nouveau bâtiment sera constitué d'une place monumentale, couverte d'une large verrière, autour de laquelle les nouveaux magasins seront implantés. Au total, 6 moyennes unités (dont certaines sur 2 niveaux), une vingtaine de boutiques et des kiosques seront créés sur 16 170 m² de surface de vente.

Un tableau (page 124) montre l'évolution des surfaces de vente qui sont actuellement de 66 588 m² et devraient atteindre 82 758 m². Il est ensuite noté que les espaces communs, les zones techniques et les sanitaires compléteront les surfaces commerciales à hauteur des 21 000 m² de SHON³ prévus dans le POS⁴ de Serris, le centre commercial passant de 122 000 m² à 133 000 m² de SHON. Il aurait été apprécié que les surfaces de vente et les surfaces SHON soient mieux explicitées.

- la création d'un parc de stationnement complémentaire avec 1025 places, qui recouvrira le bassin de rétention d'eaux pluviales 8 nord. Aucun schéma ni coupe, ne présente le parc de stationnement.

Le contexte d'implantation du projet est présenté dans le dossier (page 121 et suivantes). Toutefois la carte page 121, ne semble pas actualisée puisque des ZAC alentours, comme celle « des studios et des congrès », sont présentées comme étant en cours d'étude alors que la carte page 123, les qualifie d'opérationnelles. Cette carte des différentes ZAC existantes, en cours, et projetées, montre que le territoire de la zone élargie sera à terme largement urbanisé.

Le dossier note que « A l'horizon 2030, selon le projet d'agglomération du Val d'Europe (rédaction du 04/02/2010), ce secteur comptera 40 000 à 60 000 habitants soit environ 2 à 3 fois plus qu'aujourd'hui, et la quasi-totalité des zones encore cultivées en 2011

³ Surface hors d'œuvre nette

⁴ Plan d'occupation des sols

disparaîtront au profit de l'urbanisation. En accord avec sa volonté de préserver un environnement de qualité à sa population, le **SAN prévoit cependant la création à terme d'une centaine d'hectares d'espaces verts** ». Aucune précision n'est donnée quant à la localisation possible de ces espaces verts ni la date à laquelle cette création pourrait être faite. L'autorité environnementale aurait apprécié plus de précisions sur ce point.

2. Analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux

La topographie du site est essentiellement marquée par la présence de deux tranchées artificielles :

- Celle du TGV, d'orientation dominante Nord-Sud (légèrement Nord-Est/Sud-Ouest), qui partage le site du Centre Commercial en deux parties.
- Celle du RER qui borde le site à l'Ouest. Cette tranchée est d'orientation Sud-Ouest-Nord –Est. Elle rejoint la tranchée TGV un peu au sud de la gare commune TGV-RER de Chessy – Marne la Vallée.

2.1 Les milieux naturels

L'aire d'étude n'est concernée par aucun zonage d'inventaire ou de protection au titre des milieux naturels. Le dossier note que les deux sites Natura 2000 les plus proches sont la ZPS⁵ «Boucles de la Marne» à 6,5 km au nord de la zone d'étude et le SIC⁶ « l'Yerres de sa source à Chaumes-en-Brie » à 21 km au sud de la zone d'étude.

L'inventaire faune-flore a été réalisé en novembre 2011. L'autorité environnementale note que cette période n'est pas favorable à l'observation des espèces floristiques et faunistiques. Les prospections floristiques ont porté sur les deux secteurs semi-naturels présents dans l'emprise de l'extension, à savoir la tranchée TGV et la friche herbacée attenante (extension de la galerie marchande) et l'emprise du bassin de régulation des eaux pluviales n°8 nord (extension du parc de stationnement). Il est indiqué que les données d'inventaire ont été complétées par celles issues des suivis écologiques des bassins d'eaux pluviales que le bureau d'étude réalise pour le SAN du Val d'Europe depuis 15 ans. Aucune précision n'est donnée sur le résultat de ce suivi. L'autorité environnementale relève donc que les données d'inventaires, à l'exception de celles concernant le bassin d'eau pluviales, sont limitées aux données issues d'un inventaire fait en période non favorable.

Pour ce qui concerne la flore, parmi les 67 espèces inventoriées évoquées dans le dossier, 44 sont très communes, 10 sont communes, 2 sont assez communes et 3 sont assez rares en Ile de France : Butome en ombelle, Sagittaire à feuilles en flèche et Ajonc d'Europe. Aucune des espèces végétales inventoriées n'est protégée. Les listes présentées en annexe du dossier se réfèrent à un tableau établi sur 107 sites dont l'actualisation des raretés date de 1994, et la version finale date de 2000. Ces listes sont présentées comme étant un inventaire du périmètre d'extension du centre commercial du Val d'Europe. Les données de l'inventaire de novembre 2011 n'y sont pas distinguées des autres et les stations de relevés floristiques, ne sont pas localisées sur un plan.

Le dossier précise que le bassin de régulation des eaux pluviales n°8 nord abrite à lui seul 21 espèces végétales à affinité hygrophile, ce qui représente la deuxième plus forte diversité floristique des bassins du Val d'Europe.

L'étude de la flore est donc partielle, avec des références confuses à des études antérieures. Les résultats de la visite de terrain, réalisée à une période non adaptée ne sont pas clairement présentés.

Pour ce qui concerne la faune, le dossier note qu'aucune des espèces de mammifères et d'odonates inventoriées n'est protégée mais que la Grenouille verte qui a été mise en évidence, est protégée au niveau national et est inscrite à l'annexe 5 de la Directive Habitat.

⁵ Zone de protection spéciale

⁶ Site d'intérêt communautaire

Parmi les 17 espèces d'oiseaux recensés, le dossier précise que :

- 10 sont protégées au niveau national,
- 14 sont inscrites à l'une des annexes de la convention de Berne,
- 4 sont inscrites à l'une des annexes de la convention de Bonn,
- Une est inscrite à l'une des annexes de la convention de Washington,
- Une est inscrite à l'une des annexes du règlement communautaire CITES,
- 14 sont inscrites à l'une des annexes de la Directive "Oiseaux" (dont 2 à l'annexe I).

Cette présentation manque de lisibilité car les noms des espèces concernées ne sont pas précisés. Une liste des espèces est annexée en fin du dossier qui explicite peu le propos car elle comporte beaucoup trop d'abréviations et de reports explicatifs pour la rendre compréhensible. Aucune espèce n'est précisément localisée sur un plan.

L'étude faunistique n'est réalisée que de manière partielle. Les espèces protégées auraient du être mieux présentées au regard de l'enjeu fort qui les concerne, les données d'inventaire et les études antérieures auraient pu être présentées en annexe et ne pas se résumer à des tableaux.

2.2 Les sites archéologiques

La zone d'étude comporte 8 sites archéologiques. Concernant un des ces sites, le dossier note que les fouilles ont mis à jour, sur l'emprise de la ligne TGV et ses abords, un des sites archéologiques majeurs du plateau briard, au lieu-dit « les Ruelles » présenté comme devant restituer « la totalité d'un village carolingien, ses cheminements, ses constructions, ses activités, leur répartition et d'en percevoir le type de population ».

Le plan des pages 113-114, situe le projet et les zones générales de diagnostic archéologiques du secteur élargi. Le plan de la page 115 localise (sans périmètre précis) 8 sites archéologiques dans les alentours de la commune de Serris, dont le site « les Ruelles », mais ne situe pas le projet. En faisant la comparaison des 2 cartes, il apparaît que ce site archéologique majeur semble se situer près de la zone projetée de l'extension des parcs de stationnements et donc de la zone du bassin de rétention 8 nord.

L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire qu'avant tout travaux, les services de la DRAC⁷ doivent être impérativement consultés, compte tenu de la grande sensibilité archéologique du site.

2.3 Les déplacements et infrastructures de transport

Les dessertes routières, les réseaux de transport en commun et dessertes cyclistes piétonnes sont bien décrits (pages 78-88), même si la carte des pages 79-80 est peu lisible.

La circulation est globalement fluide (données 2010 actualisées 2011) sur les voiries structurantes du Val d'Europe. Des problèmes tant pour les liaisons internes aux secteurs III et IV de Marne-la-Vallée que pour les liaisons avec Paris et les territoires voisins, sont toutefois mis en évidence. Il s'agit des éléments qui font partie du constat du PDU⁸ des secteurs III et IV de Marne la Vallée (page 148) et qui sont les suivants :

- le réseau ferré n'offre pas une qualité de service suffisante (ligne SNCF Paris - Meaux et RER A) ;
- l'offre de transport public permettant d'accéder aux secteurs III et IV de Marne-la-Vallée depuis les territoires voisins (Pays Créçois, Val Maubuée, Roissy CDG, ...) n'est pas toujours suffisamment attractive ;
- la performance des transports publics face à la voiture est faible, avec des temps de parcours en transports publics parfois dissuasifs pour les déplacements internes aux secteurs III et IV de Marne-la-Vallée ;
- les bus ne bénéficient pas d'aménagement garantissant leur attractivité : peu de voies réservées, pas d'aménagement prioritaire dans les carrefours ;
- les possibilités financières pour développer le réseau de bus Pep's sont limitées, et les paramètres d'exploitation du réseau se dégradent.

⁷ Direction régionale des affaires culturelles

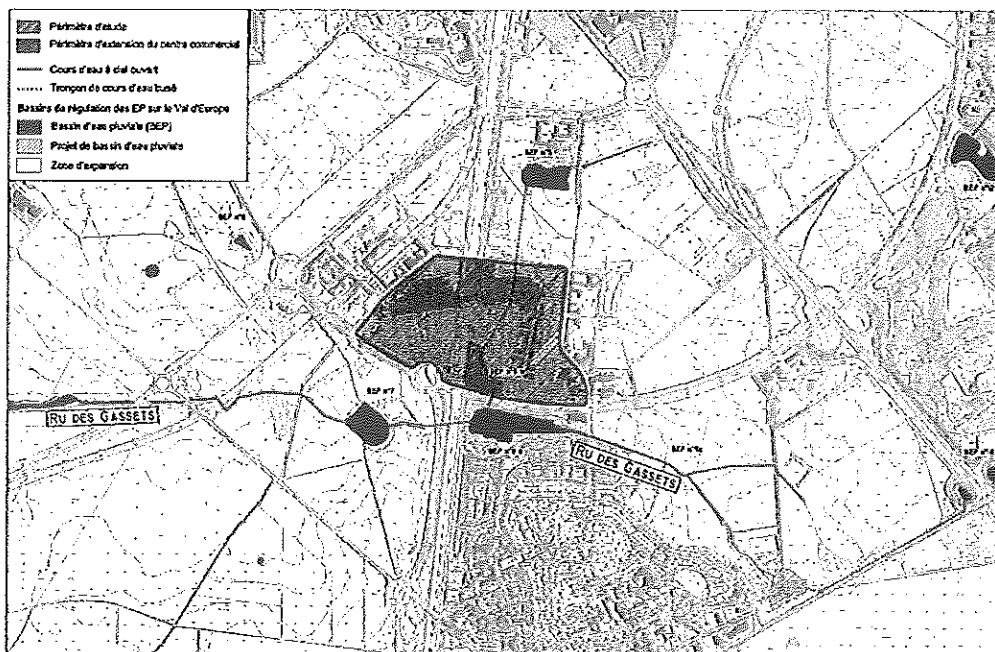
⁸ Plan de Déplacement Urbain

En définitive, si le secteur semble bien desservi par la route, des progrès seraient souhaitables en matière de transport en commun.

2.4 L'eau et les zones humides

Le dossier indique dans le résumé non technique que le projet ne s'implante pas sur une zone humide. Mais la consultation du site Internet de la DRIEE-IF⁹ et ses cartographies montre qu'une partie du site est classé en zone d'alerte « classe 3 »¹⁰. Ceci est évoqué page 35, des explications sont données pour justifier la non prise en compte de ce classement pour les zones humides placées au Nord du projet, mais aucune précision n'est donnée pour celles localisées vers le Sud du site.

Les eaux pluviales du centre commercial actuel, sont régulées dans deux bassins de la chaîne hydraulique du ru des Gassets, les bassins 8 nord pour la partie Est et 7 pour la partie Ouest. Ces bassins sont gérés par le SAN¹¹ du Val d'Europe. Leur dimensionnement a été établi suite à une étude hydraulique de l'ensemble du secteur en 1991. L'ensemble de ces retenues a fait l'objet d'une autorisation au titre de la Loi sur l'Eau préalable à leur réalisation (98/DAE/2E/037). L'urbanisation de l'ensemble du secteur est prévue dans le dimensionnement de ces retenues, en dehors de la couverture de la tranchée TGV prévue pour le projet d'extension.



Carte issue de l'étude d'impact

2.5 Les risques naturels

Le site d'étude présente des sols argileux qui peuvent, suivant les conditions météorologiques, être sujets aux phénomènes de retrait-gonflement. Ce phénomène provoque des tassements différentiels qui peuvent occasionner des dégâts parfois importants sur le bâti.

Le BRGM¹², a évalué les aléas pour ce phénomène sur l'ensemble de la France. Le site d'étude correspond à un aléa faible. Ce phénomène n'a pas donné lieu à un Plan de Prévention des Risques Naturels.

⁹ www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

¹⁰ probabilité importante de zones humides. Le caractère humide et les limites restent à vérifier et à préciser.

¹¹ Syndicat d'agglomération Nouvelle

¹² Bureau de recherches géologiques et minières

2.6 Le bruit et la qualité de l'air

Pour ce qui concerne le bruit, aucune mesure de bruit sur le site ou aux alentours immédiats, n'a été faite. Il est seulement précisé que le site se trouvant dans une zone urbaine, les niveaux sonores doivent être de 65 à 70 dB(A)¹³. Cette thématique aurait mérité d'être mieux abordée, notamment du fait de la présence d'infrastructures ferroviaires et routières importantes à proximité immédiate du projet.

Pour ce qui concerne la qualité de l'air, la référence est prise sur la station de mesure du réseau de surveillance AIRPARIF la plus proche : Lognes. Il est noté que la station de Lognes est en zone urbaine et que la zone étudiée est située en contexte rural bordée par l'autoroute A4. Le dossier conclut qu'aucun dépassement des seuils réglementaires des composés analysés sur la station de Lognes n'a été mis en évidence en 2010. Aucune mesure de la qualité de l'air n'a été prise sur le site ou aux alentours immédiats.

Il est à noter que la zone d'étude est qualifiée d'urbaine pour le bruit alors qu'elle est qualifiée de rurale pour l'air, ce qui est peu cohérent.

L'autorité environnementale constate que les conclusions de l'étude d'impact sur la situation au regard du bruit et de la qualité de l'air ne sont pas suffisamment étayées.

2.7 Le paysage

L'état initial ne présente pas la thématique des paysages. Ce thème est uniquement abordé (pages 127 à 133) dans la partie de présentation du projet, qui contient un texte sur les principes architecturaux du centre commercial actuel et des photographies non légendées et non localisées sur un plan, avec leur cône de vue.

Le dossier indique que « *le centre commercial Val d'Europe, inauguré en octobre 2000, avait pour objectif la création d'un équipement exceptionnel et unique tant par la qualité du traitement architectural et paysager que par l'offre commerciale présentée* ».

L'architecture est inspirée du 19^{ème} siècle avec des structures métalliques et de grandes verrières. Différentes séquences du centre commercial sont décrites mais les photographies n'étant pas légendées sont difficilement interprétables par rapport au texte.

Le dossier ne contient pas de photographies éloignées du centre commercial qui pourraient montrer son impact paysager depuis les zones aux alentours.

3. Analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le dossier note la compatibilité du projet au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France 1994 (SDRIF) avec la localisation d'un pôle d'intérêt régional sur le secteur.

Le projet de SDRIF 2008 est présenté comme étant en cours d'élaboration. La révision du Schéma Directeur engagée par décret du 24 août 2011, en application de la loi du 15 juin 2011, porte sur l'élaboration d'un nouveau schéma. A ce jour, le document de planification opposable est le SDRIF de 1994, ce que précise bien le dossier.

Un PIG¹⁴ a été institué par décret le 24 mars 1987, dont la dernière modification (avenant n°8) date de septembre 2010. Il a pour but de garantir la création d'un pôle touristique d'importance régionale et nationale autour des parcs Disneyland Resort Paris® et d'assurer un développement économique et social de ce secteur. L'avenant cité concerne l'aménagement de l'ensemble du secteur Val d'Europe et prévoit le développement du quartier Est du centre urbain du Val d'Europe à Serris et l'extension du centre commercial existant sur 21 000 m² au Nord, « majoritairement localisé dans des droits de volume au-dessus des lignes TGV ». Il est fait référence (page 146) à une carte présentant l'aménagement prévu dans le PIG, dont on peut supposer que ce soit la carte « convention

¹³ Le décibel A, noté dB (A), est l'unité retenue pour représenter les niveaux sonores en tenant compte de la sensibilité en fréquence de l'oreille humaine.

¹⁴ Projet d'intérêt général

d'agrément » insérée entre les pages 146 et 147. Cette carte localise le centre commercial régional, mais la zone prévue pour les nouveaux stationnements n'est pas indiquée, le seul parking d'intérêt régional présenté est situé en dehors de la méridienne vers le Sud-Ouest, entre le RER et l'avenue de l'Europe.

Le dossier précise que le règlement du POS de la ville de Serris a été modifié en avril 2011 pour prévoir dans son article A.14 « une réceptivité globale pour le centre commercial de 143 000 m² de SHON ».

Le dossier précise (page 151) que les variantes de l'extension du centre commercial, en termes de localisation et de programme sont très limitées car la localisation des extensions et leur ampleur sont dictées par le PIG et le POS de la ville de Serris. Aucune indication n'est donnée sur le processus de choix qui a amené à inscrire le projet au PIG et au POS. Des variantes d'extension du centre commercial pour ce qui concerne les parcs de stationnement et les zones commerciales sont présentées (pages 151-153).

- Sur les 3 variantes évoquées pour le parc de stationnement, seules les deux premières sont schématisées et la variante retenue qui devrait être la 4^{ème} variante n'est pas évoquée ni schématisée.
- Les différentes variantes de l'extension des surfaces commerciales sont évoquées succinctement en listant les caractéristiques abandonnées par le choix final, sans dénombrer les variantes ni les décrire schématiquement.

Les avantages des variantes choisies sont présentées : les démolitions minimisées, la création d'une nouvelle entrée du centre commercial sur le « cours du Danube » et le centre urbain au Nord, ou la réutilisation de réseaux, branchements et équipements techniques. D'autres caractéristiques du projet choisi sont présentées comme des avantages : la couverture de la tranchée TGV, le recouvrement du bassin 8 Nord. D'autre part, les évocations dans le dossier, d'impacts minimisés sur l'environnement, de caractéristiques paysagères préservées, de caractéristiques du bâtiment qui s'inscrivent dans l'objectif environnemental, ne sont pas étayées.

La justification des choix retenus, au regard de l'environnement manque de fondement.

Pour justifier le projet, le dossier se réfère aux différentes zones de chalandise du Val d'Europe, en présentant des chiffres d'augmentation de population entre 1999 et 2006, complétés par ceux de 2006 à 2008 pour la zone la plus proche du projet. Il convient de noter que ces chiffres auraient pu être actualisés pour toutes les zones, et que ces chiffres concernent aussi d'autres zones commerciales du secteur qui ne sont pas évoquées dans le dossier.

Une démarche de développement durable est décrite (page 191 et suivantes) pour intégrer les grands enjeux environnementaux du projet. Le référentiel choisi est le BREAAM¹⁵ créé au Royaume Uni en 1990, dont des versions internationale sont disponibles depuis 2008.

Les critères présentés dans le dossier comme devant être pris en compte pour les projets de centres commerciaux sont :

- Gestion du projet / Management;
- Santé et bien-être;
- Energie;
- Transport;
- Eau;
- Matériaux;
- Déchets;
- Utilisation de l'espace et écologie;
- Limitation des pollutions.

Le dossier note que le projet vise pour ces critères le niveau « very good »¹⁶.

L'autorité environnementale apprécie la volonté ainsi manifestée mais s'interroge sur sa concrétisation en l'absence d'arguments détaillés.

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

¹⁵ Building Research Establishment Environmental Assessment Method

¹⁶ les niveaux sont : pass (passable), good (bien), very good (très bien), excellent, outstanding (exceptionnel)

Le dossier traite des impacts temporaires et permanents du projet.

3.2.1 Les travaux

La durée des chantiers est évaluée à 18 mois environ.

Les impacts liés à la phase travaux sont pris en compte (pages 185-188) au travers d'une charte chantier vert, qui est évoquée d'une manière générale (page 197).

Les impacts liés à la circulation, les milieux naturels et aquatiques sont plus détaillés. Il est préconisé des travaux entre septembre et février. Les risques de mortalité d'animaux sont importants ainsi que le risque de destruction d'habitats. Il est indiqué que les populations dérangées se reporteront sur des sites voisins tout en précisant que ces sites de refuge ne peuvent être que temporaires compte tenu des projets d'aménagements futurs. Il est donc constaté que ces « transferts » amèneront des mortalités immédiates et des diminutions d'effectifs à plus long terme.

3.2.2 Les milieux naturels

Pour ce qui concerne la flore :

L'autorité environnementale s'étonne de l'affirmation (page 160) « *L'extension des parkings au droit du bassin 8 nord n'aura aucun impact direct sur flore et des milieux naturels compte-tenu de la réalisation préalable de sa couverture. De la même manière, l'extension de la galerie marchande au droit de la tranchée TGV n'aura aucun impact direct sur la flore et les milieux naturels compte-tenu de la réalisation préalable de sa couverture* », alors que ce sont précisément les ouvrages de couverture cités qui vont avoir un impact certain sur les milieux naturels du site. Le dossier note par ailleurs, contradictoirement, quelques lignes plus bas « *les couvertures de la tranchée TGV et du bassin nord entraîneront par contre des impacts indirects de suppression totale de la flore et des milieux naturels situés dans l'emprise des aménagements* ».

Il est reconnu également que l'impact peut être considéré comme fort, compte tenu de la présence de 3 espèces végétales assez rares et la présence d'un habitat d'intérêt patrimonial sur les berges du bassin 8 nord. Le dossier note que les espèces et milieux naturels mentionnés sont très courants sur le secteur du Val d'Europe.

L'autorité environnementale précise que la couverture du bassin et de la tranchée TGV entraînera la disparition de la flore présente sous les lieux couverts.

Le dossier note (page 182-183), après une étude des espèces d'arbres allergisantes, que le projet doit veiller à limiter les végétaux à fort pouvoir allergisant dans les plantations de compléments introduites dans le cadre du paysagement autour du projet. Ceci est appréciable.

Pour ce qui concerne la faune :

Le dossier note que « les risques concernant le bassin 8 nord et la tranchée TGV, sont liés principalement aux travaux de couverture et aux terrassements préalables à leur couverture ». Le dossier note plus loin que les impacts des couvertures entraîneront la suppression totale des habitats faunistiques et le risque de destruction des certaines espèces animales (sans préciser lesquelles) situées dans l'emprise des aménagements. La suppression d'espèces protégées, déterminantes de ZNIEFF et/ou de statut « assez rare » à « très rare » en Ile de France, ou la destruction de leurs habitats est évoquée (page 162).

L'autorité environnementale rappelle que dans la mesure où le projet est susceptible de détruire des espèces protégées ou leurs habitats, le pétitionnaire doit impérativement, avant d'entreprendre tout travaux, procéder à une demande de dérogation relative à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (article R411-1 du code de l'environnement).

Des mesures compensatoires sont présentées (pages 201-206) en fin de dossier :

- pour la flore : renaturation des berges sud-est et nord-est du bassin de rétention BEP8sud par revégétalisation, création de jardinières immergées, végétalisation de toiture sur une surface de 1000 à 1500 m²
- pour la faune : radeaux à sternes (qui sont indiqués par erreur, comme devant être disposés sur le bassin 8 nord, qui doit être recouvert), ruchers et nichoirs

adaptés à différentes espèces d'oiseaux possiblement impactés, installés sur la toiture végétalisée. Des mesures sont envisagées pour limiter les collisions d'oiseaux contre les surfaces vitrées : des choix de vitrail, verres opaques, sérigraphiés ou sablés limiteront ce risque.

3.2.3 L'eau

Les impacts sur l'eau sont traités succinctement (pages 157 à 159). Le projet d'extension du centre commercial nécessite d'agrandir et recouvrir le bassin de rétention des eaux pluviales 8 nord existant, pour créer de nouvelles places de stationnement.

Il convient de remarquer que tous les bassins de stockage des eaux pluviales réalisés dans le secteur (et il y en a beaucoup) ont été conçus et dimensionnés pour prendre en compte les urbanisations à venir des bassins versants des rus de Coupvray et des Gassets, à l'exception de la couverture des voies TGV (de 1,07 ha) ce qui explique l'agrandissement du bassin 8 nord de 200 m³ (puisque le volume supplémentaire à stocker pour les deux autres bassins (n°5 et n°7) n'occasionneront qu'une lame d'eau de 1 à 3 cm supplémentaire).

Ceci appelle quelques remarques :

- Le dimensionnement des ouvrages a été établi, suite à une étude hydraulique de l'ensemble du secteur qui date de 1991. Il aurait été opportun que cette étude hydraulique soit mise à jour, car il est possible qu'avec l'évolution du secteur et du climat, les simulations ne donnent plus exactement les mêmes résultats (chronique de pluies plus longue permettant des simulations plus robustes, prise en compte du réchauffement climatique qui peut avoir une incidence sur les pluies futures, etc.).

- L'autorité environnementale souligne l'importance de l'entretien des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales, surtout lorsqu'ils sont enterrés. En effet, un défaut d'entretien peut avoir l'effet inverse de celui recherché, en concentrant la pollution restituée plutôt que de la réguler. Les modalités d'entretien de ces dispositifs concernant le futur bassin BEP8nord ne sont pas abordées dans le dossier et devront être précisées.

- Les ouvrages de dépollution seront constitués d'un déboureur-séparateur d'hydrocarbures qui doit dépolluer les eaux du parking avant qu'elles ne rejoignent le réservoir projeté, et d'un ouvrage de grand gabarit dégrilleur-déboureur-séparateur d'hydrocarbures qui sera implanté à l'entrée du réservoir. Aucun schéma ne décrit ces ouvrages.

L'autorité environnementale signale que les retours d'expériences sur les installations de ce type, montrent une faible efficacité de ces équipements, pour traiter les pollutions chroniques des eaux pluviales. Ils semblent plus aptes au traitement des flux importants d'hydrocarbures libres, plutôt qu'au traitement de flux intermittents de polluants sous forme particulaire le plus souvent véhiculés par les eaux de ruissellement.

- L'étude de la compatibilité du projet avec le SDAGE de Seine Normandie (approuvé en 2009), n'est pas démontrée, en ce qui concerne la gestion des eaux de ruissellement, d'écrêtement du temps de pluie avec mise en place d'un débit de fuite, etc.

3.2.4 Les sites archéologiques

Les futurs travaux doivent entraîner des démolitions, des déblais-remblais, un agrandissement du bassin de rétention 8 nord, et la création d'ouvrages souterrains de dépollution des eaux pluviales. Le dossier ne présente pas le détails de ces travaux ni de coupes pouvant en faire appréhender les volumes impactés.

La consultation de la DRAC, est un préalable pour éviter toute destruction de site archéologique.

3.2.4 La qualité de l'air et le bruit

Le dossier note (page 182) que le projet peut avoir des impacts sur la pollution de l'air et sur le bruit généré, du fait de l'augmentation de la fréquentation automobile mais aucune évaluation de ces incidences n'est faite. Le dossier indique que le projet a sur ces thématiques un impact négligeable, sans que ce propos soit étayé.

Il est précisé (page 197) que l'implantation des bâtiments ainsi que la disposition des locaux ont été étudiées pour limiter toute nuisance dans les magasins.

Il est également noté qu'une étude d'impact acoustique du projet sera réalisée sans préciser s'il s'agira d'une modélisation avant travaux ou d'une étude une fois le projet construit.

Des études complémentaires argumentées sont attendues sur ces sujets.

3.2.5 Le paysage

Les photomontages de l'extension du centre commercial, présentées dans la partie description du projet (pages 134-136) ne sont pas toutes légendées, aucune n'est localisée sur un plan avec son cône de vue.

Dans la partie impacts sur le paysage (pages 165-171), des vues « avant-après » sont présentées :

- des perspectives ouest et Sud du parc de stationnement, sans indication des cônes de vues sur un plan
- des vues aériennes éloignées de l'ensemble du site, ne faisant pas assez ressortir les extensions prévues par le projet.

Le dossier présentant l'emprise de l'extension des surfaces commerciales comme stratégique, il était attendu une meilleure présentation des impacts paysagers du projet.

3.2.6 Les consommations énergétiques

Les consommations énergétiques du futur projet seront calquées sur la stratégie de maîtrise des consommations énergétiques appliquée au centre commercial existant. L'autorité environnementale aurait apprécié que cette stratégie soit explicitée dans le dossier.

Les extensions et remaniements intérieurs seront conformes à la réglementation thermique RT 2012. Bien que l'approche globale soit présentée comme abordant la gestion de l'énergie sous 3 angles : la sobriété énergétique, l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables, le volet des énergies renouvelables n'est pas traité.

Il convient de rappeler que la réglementation thermique RT 2012, tout comme les précédentes réglementations thermiques, a pour objectif de limiter les consommations énergétiques des bâtiments neufs qu'ils soient pour de l'habitation (résidentiel) ou pour tout autre usage (tertiaire). L'objectif de cette réglementation thermique est défini par la loi sur la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, et reprend le niveau de performance énergétique défini par le label BBC-Effinergie. Pour les bâtiments tertiaires l'entrée en vigueur de cette réglementation est le 1^{er} janvier 2013.

Les mesures présentées succinctement dans le dossier, couvrent la plupart des exigences de la réglementation, mais n'aborde pas la performance globale ni les exigences minimales de moyens qui sont requises pour la réglementation thermique. Les nouvelles exigences de la réglementation thermique RT 2012 (par rapport à la réglementation thermique RT 2005) ne sont pas présentées.

L'autorité environnementale aurait apprécié que cette thématique soit plus détaillée et que les arguments démontrant le respect de cette réglementation thermique soient plus développés.

3.2.7 Les trafics et les déplacements

Pour ce qui concerne l'aspect circulation, les hypothèses de trafic induit par le projet bien que très peu détaillées, sont plausibles. Le bureau d'études considère une augmentation de "trafic brut" proportionnelle à l'augmentation de la surface de vente (p173). En prenant en compte qu'une personne sur deux est déjà sur place, cette augmentation est réduite de moitié.

L'augmentation du trafic net, produit par l'extension est donc estimé à :

- pour le trafic entrant : environ 160 véhicules/heure à l'heure de pointe du samedi
- pour le trafic sortant : environ 120 véhicules/heure à l'heure de pointe du samedi

Il aurait été intéressant d'étudier l'impact de ce trafic induit sur le réseau routier de l'ensemble du secteur, notamment sur les tronçons déjà congestionnés vers Bailly Romainvilliers et Villeneuve le Comte.

Pour ce qui concerne le stationnement, "le POS de Serris, et en particulier le règlement de la Z.A.C. du Centre Urbain – Val d'Europe, impose la réalisation de 4.5 places de stationnement dont 1.5 couverte pour 90 m² de SHON réalisée dans le Centre Commercial." (page 127). Le projet respecte ces chiffres. Cependant, ce dimensionnement paraît surévalué au regard de l'augmentation de trafic prévue par le bureau d'études. Ce

dernier prévoit 160 véhicules /heure, à l'heure de pointe du samedi (c'est à dire à l'heure d'affluence maximum).

L'autorité environnementale s'interroge sur l'extension du parc de stationnement (1025 places supplémentaires) du fait qu'un surdimensionnement du parc risque d'encourager l'usage de la voiture alors que le site est bien desservi par les transports en commun (page 199). D'autre part la taille du nouveau parc de stationnement a un lien direct sur les impacts sur les milieux naturels et la gestion des eaux pluviales.

Le point du dimensionnement du parc de stationnement mériterait d'être regardé avec attention.

4. 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 document présenté reprend globalement l'ensemble des thématiques présentées dans l'étude d'impact. Il montre de nombreux plans, photographies et photomontages, en rendant ainsi la compréhension plus aisée pour un public non averti.

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,
Préfecture de Paris


Daniel CLAUPEA