



## PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Paris, le 03 DEC. 2012

Évaluation environnementale des projets

Dossiers n° EE-655-12 et n° EE-656-12

### **Avis de l'autorité environnementale sur le projet de site industriel et de recherche Eurocopter sur les communes de Dugny (Seine-Saint-Denis) et de Bonneuil-en-France (Val d'Oise).**

#### Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet Eurocopter sur les communes de Dugny (Seine-Saint-Denis) et Bonneuil-en-France (Val d'Oise). Il sera joint au dossier de permis de construire. L'autorité environnementale sera également saisie dans le cadre de la procédure d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE). Un nouvel avis sera alors émis.

Le secteur est un site à vocation industrielle, d'une superficie de 17.8 ha (10.4 ha sur Bonneuil-en-France et 7.4 ha sur Dugny), situé à l'Ouest des pistes de l'aéroport du Bourget. Le projet de regroupement présenté par le groupe Eurocopter répond à une double volonté : moderniser les moyens de production de l'actuel centre de compétences Pales français situé à La Courneuve (93) et rapprocher les activités de recherche et développement, aujourd'hui hébergées à Suresnes (92), des sites industriels du groupe afin d'accélérer le développement de nouvelles technologies. Ce projet s'inscrit pleinement dans la dynamique du Grand Paris et entend profiter de la proximité du nouveau site de l'aéroport du Bourget pour développer ses activités aéronautiques, gagner en visibilité et générer des gains de productivité.

L'étude d'impact est complète. Toutefois, les thématiques sont inégalement traitées. La gestion des déchets, des économies d'énergie, l'intégration paysagère du site et la prévention des risques naturels (inondation, stabilité des terrains), sont globalement bien abordés.

Sur certaines thématiques aux enjeux forts, qui font l'objet d'investigations poussées, des compléments sont nécessaires avant réalisation effective des travaux. Ainsi, concernant la pollution actuelle du site avant aménagement, des opérations de dépollution sont prévues et l'autorité environnementale préconise des investigations complémentaires sur l'étendue du site ainsi qu'une évaluation des risques sanitaires pour les futurs occupants du site, tenant compte de la circulation des eaux souterraines.

Une Evaluation des Risques Sanitaires (ERS) a été réalisée. Elle traite de façon détaillée de l'impact des polluants rejetés par la future installation. Il aurait toutefois été utile qu'elle intègre les rejets du trafic automobile, ainsi que les pollutions existantes des sols et des eaux souterraines.

\*

\* \*

*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<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.

Le présent avis est rendu au titre de l'instruction de la demande de permis de construire. Joint au dossier de permis de construire, il est l'un des éléments dont l'autorité compétente en matière d'urbanisme tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet. L'autorité environnementale sera également saisie dans le cadre de la procédure d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE). Un nouvel avis sera alors émis.

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

Le groupe Eurocopter (filiale d'EADS) prévoit de regrouper les moyens de production actuellement implantés dans son usine de fabrication de pâles d'hélicoptère à la Courneuve (93) et les activités de recherche de l'*European aeronautic defence and space company* (EADS) basées à Suresnes (92). Ce regroupement s'effectuera sur un nouveau site situé sur les communes de Dugny (93) et Bonneuil-en-France (95). Eurocopter entend profiter de la proximité de l'aéroport du Bourget pour développer ses activités aéronautiques, gagner en visibilité et générer des gains de productivité.

Le projet Eurocopter s'inscrit pleinement dans la dynamique du Grand Paris, qui a acté la création des contrats de développement territorial, ainsi que dans l'aménagement du pôle de compétitivité du Bourget.

Le site retenu pour le projet se situe à l'Ouest des pistes de l'aéroport du Bourget et à l'Est du centre urbain de Dugny sur les anciens terrains de l'Etablissement d'aéronautique navale (EAN). Cet aéroport connu du monde entier, grâce à Lindberg et au salon de l'aéronautique, est un lieu d'attractivité important au niveau national et européen.

Le secteur est un site à vocation industrielle. D'une superficie de 17.8 ha, il se répartit pour 10.4 ha sur la commune de Bonneuil-en-France et pour 7.4 ha sur celle de Dugny. Il est accessible par la rue Sébastien et Jacques Lorenzi qui longe le site à l'Ouest et cette voie est reliée à la RD125, elle-même reliée à l'autoroute A1. Le site est encadré par l'aéroport du Bourget à l'Est, 3 résidences d'habitation à moins de 260 m au Sud-Ouest, par un



centre de loisirs à 20 m à l'Ouest, des jardins ouvriers à 10 m à l'Ouest et par une station d'épuration située à 10 m au Sud.

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

Le projet prévoit la démolition des constructions existantes dont 12 bâtiments et 3 hangars. Les futures installations se composent de plusieurs bâtiments ou espaces suivants :

- un accueil ;
- un campus et un centre de formation ;
- une restauration et de salles de réunion ;
- un bâtiment accueillant le traitement de surfaces ;
- une aire de regroupement des déchets ;
- des ateliers de production ;
- des bureaux et les laboratoires ;
- la direction, l'administration et des services commerciaux

L'étude d'impact indique que la reconstruction de l'usine de pâles d'hélicoptère nécessitera des travaux dont la durée est estimée à 20 mois. La livraison est envisagée pour la fin d'année 2014.

L'autorité environnementale note que les process mis en œuvre au sein des installations projetées ne font l'objet que d'une synthèse très schématique et simplifiée (p.C.19) dans l'étude d'impact. Ils sont développés dans la pièce B du dossier d'autorisation au titre de la législation des ICPE, pièce non jointe à l'étude d'impact. L'autorité environnementale constate donc de ce fait un certain manque de précisions sur l'organisation des process et leur nature (installations, produits présents, circuits, lieu et type de stockage) comme sur les activités de recherche et développement (essais, laboratoires, substances utilisées, quantités, etc..).

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

Le dossier présenté est fourni, compréhensible et correct sur la forme. Toutefois, certaines thématiques sont inégalement traitées.

### **2.1. Description de l'état initial et identification des enjeux**

La description de l'état initial de l'environnement permet d'identifier certains enjeux propres au territoire. Son niveau de détail est proportionné en conséquence, tenant également compte des enjeux induits par le projet.

#### **La pollution des sols**

Le terrain devant accueillir le projet ayant servi de terrain militaire pendant les deux guerres mondiales, il est susceptible de renfermer des vestiges de bombes et munitions dans son sous-sol. Le maître d'ouvrage a fait réaliser une étude ayant permis de confirmer le risque pyrotechnique. Sur 11.4 ha prospectés, 1486 cibles ont été isolées sur 5 m de profondeur, mais leur caractère pyrotechnique doit être précisé dans le cadre de la procédure de « dépollution pyrotechnique » suivie par ailleurs par la DIRECCTE. L'autorité environnementale apprécie que cette étude ait été entreprise, mais aurait souhaité qu'une synthèse soit jointe au dossier ou annexée à l'étude. De plus, les activités qui ont ensuite occupé les lieux (activités de peinture, mécanique, parking, station service, stockages de bidon et pots de peinture) sont susceptibles d'avoir contaminé les sols et la nappe sous-jacente.

Le site présente une couche de remblai d'épaisseur variant de 2 à 7 m recouvrant des alluvions modernes tourbeuses sur plusieurs mètres d'épaisseur reposant sur les calcaires



se rencontrant entre 7 et 10 m de profondeur dans lesquels s'écoule une nappe souterraine. Le site est traversé d'Est en Ouest par la rivière la Morée, canalisée, pouvant atteindre une dizaine de mètres de profondeur et qui rejoint la rivière Croult à 400m à l'Ouest. Un suivi piézométrique indique également l'existence d'une nappe superficielle, rencontrée dès 3 m de profondeur. Il s'agit d'une nappe hypodermique alimentée essentiellement par les pluies et donc sujette aux variations de niveaux. L'étude d'impact indique que les eaux s'écoulent du Nord-Est vers le Sud-Ouest. L'autorité environnementale recommande que cette information, qui émane d'une étude de la partie Nord-Est du site, soit précisée sur le reste du site compte tenu de l'importante hétérogénéité du terrain. Une carte piézométrique de l'ensemble du site, élaborée sur la base de piézomètres préalablement nivelés, aurait été appréciée.

Les sols de l'actuel site (anciennement occupé par l'EAN), sont pollués ainsi que la nappe superficielle, en particulier sous les bâtiments de l'ancienne activité industrielle. Les polluants sont : BTEX (benzène, toluène, xylènes, éthylbenzène), COHV (composés organiques halogénés volatils), hydrocarbures (mesures HCT) dont HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques), PCB (polychlorobiphényles), cuivre benzène et nickel. Le dossier fournit à ce sujet une étude effectuée en 2012 qui met en évidence des pollutions historiques suspectées. Certaines zones n'ont toutefois pas été investiguées. L'autorité environnementale apprécie qu'un diagnostic ait été réalisé. Elle recommande qu'il soit complété et étendu à l'ensemble du site.

#### **L'eau et les risques naturels**

Concernant le risque inondation, le site n'est pas exposé au débordement de rivière ni aux remontées de nappe. La nappe étant toutefois peu distante de la surface du sol, elle réduit de fait les capacités de stockage des eaux de pluie dans le sol. En outre, la commune de Dugny, à l'image du département, est concernée par un risque fort d'inondation par ruissellement pluvial. Par conséquent, l'autorité environnementale aurait souhaité que l'état initial rende compte des conditions actuelles de ruissellement sur le site (sens et direction d'écoulement, perméabilité des sols) ainsi que des informations sur d'éventuels épisodes ayant déjà conduit à des inondations au sein du site.

Concernant la qualité des eaux de surface, le cours d'eau « La Morée », affluent du Croult est canalisé. L'autorité environnementale rappelle que l'objectif de qualité du SDAGE assigné à la masse d'eau Croult amont est d'atteindre le bon potentiel à l'horizon 2027 tandis que l'objectif d'atteinte du bon état écologique est fixé à l'horizon 2021.

#### **Le patrimoine archéologique, naturel et paysager**

D'après le dossier, il n'y aurait pas de diagnostics à réaliser dans le cadre de l'archéologie préventive. Le maître d'ouvrage s'engage à informer la DRAC en cas de découvertes fortuites lors de la phase de construction du site. Il devra aussi en aviser le maire de la commune concernée. Au cas où les travaux mettraient à jour des vestiges, l'autorité environnementale rappelle l'article L531-14 du code du patrimoine portant réglementation des fouilles archéologiques.

Sur le site du projet, aucun milieu naturel n'est recensé. L'ancien terrain militaire abandonné en fin d'année 2011, est totalement anthropisé : voiries, parkings, bâtiments, pelouse entretenue, terrains de sport, haies et arbres d'ornements. Des relevés photographiques viennent à l'appui de cette description. Le site se situe en revanche non loin de la trame verte et bleue définie par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), reliant le parc départemental de la Sausset à Aulnay-sous-bois et le parc départemental de La Courneuve à La Courneuve, tous deux situés dans le site Natura 2000 FR 1112013. L'étude évaluant les incidences du projet sur Natura 2000 montre que le projet n'aura pas d'incidences sur ces zones Natura 2000 situées à proximité. Aucun oiseau n'est présent sur le site du projet, étant donné l'absence de milieux pour les accueillir et les dispositifs mis en œuvre par l'aéroport du Bourget pour les éloigner.



Le maître d'ouvrage a pris soin de décrire le paysage aux abords du site et d'illustrer sa description de photographies. Ce paysage est caractérisé par des espaces fortement artificialisés et visuellement dégagés en lien avec les activités de l'aéroport du Bourget. L'autorité environnementale rappelle que le projet se situe dans l'unité paysagère « sarcelles-Petit Rosnes ». La vallée du Croult dessine une transition peu marquée vers les unités paysagères voisines de la plaine de France. L'ensemble des pistes et l'aéroport du Bourget, nécessairement clôturé, constitue une enclave paysagère. Cette succession d'espaces voués aux infrastructures et activités aéroportuaires est un territoire sans qualité particulière. Le projet se situe en particulier au sein d'une zone industrielle en transition, entre les grands espaces ouverts de l'aéroport et les aires avoisinantes immédiates plus verdoyantes et arborées (jardins ouvriers, centre de loisirs, connectés à une zone d'habitat collectif de la ville de Dugny). Les visuels présentés dans le dossier montrent un site peu visible depuis les abords en rapport avec la présence de quelques arbres jouant le rôle d'écran. L'autorité environnementale s'interroge toutefois sur les co-visibilités en période hivernale, en l'absence de feuillage.

### **Les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air**

L'étude d'impact identifie deux principales sources de bruit : l'aéroport du Bourget ainsi que le trafic routier. Pour la première source, le pétitionnaire s'appuie sur le plan d'exposition au bruit (PEB) et mentionne que le site d'implantation de son projet est situé dans plusieurs zones de niveaux sonores allant de 55 à 75 dB(A). Pour qualifier l'ambiance sonore liée au trafic routier, il s'appuie sur les niveaux sonores pré-existants, soit ceux liés au trafic généré par l'ancien site EAN (page 95). L'autorité environnementale considère cette approche discutable : la situation actuelle se caractérise, depuis le départ de la base aéronavale, par un très faible trafic se limitant à la desserte des habitations et du centre de loisirs du secteur.

En outre, l'autorité environnementale aurait apprécié que, dans l'état initial de l'étude d'impact, le diagnostic sur la qualité de l'air et l'examen des actuelles émissions au regard des seuils réglementaires (objectifs de qualité du plan de protection de l'air /décret du 15-02-2002) soit plus approfondi.

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

Le projet de regroupement présenté par le groupe Eurocopter répond à une double volonté : moderniser les moyens de production de l'actuel centre de compétences Pales français situé à La Courneuve et rapprocher les activités de recherche et développement des sites industriels du groupe afin d'accélérer le développement de nouvelles technologies.

Le site retenu pour le projet se situe à l'Ouest des pistes de l'aéroport du Bourget et à l'Est du centre urbain de Dugny sur les anciens terrains de l'EAN. L'aéroport du Bourget connu du monde entier, grâce à Lindberg et au salon de l'aéronautique, est un lieu d'attractivité important au niveau national et européen. Le projet Eurocopter entend profiter de la proximité du nouveau site de l'aéroport du Bourget pour développer ses activités aéronautiques, gagner en visibilité et générer des gains de productivité.

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

L'autorité environnementale aurait souhaité que le transfert des activités de recherche et développement (actuellement situées à Suresnes) soit davantage explicité dans l'étude d'impact.



## La pollution des sols et l'exposition des futurs salariés et visiteurs

Concernant l'exposition des futurs salariés et visiteurs d'Eurocopter à la pollution des sols, l'étude d'impact révèle que la nappe sous-jacente est polluée au droit du site aux BTEX (benzène, toluène, xylènes, éthylbenzène), COHV (composés organiques halogénés volatils), hydrocarbures (mesures HCT) dont HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques), PCB (polychlorobiphényles), cuivre benzène et nickel, notamment d'un hangar et de l'ancienne station-service.

Dans le secteur des 3 hangars, les polluants BTEX, HAP, HCT et COHV sont mis en évidence dans les sols et les eaux. Une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS), est préconisée par le maître d'ouvrage au droit de ces zones, les polluants BTEX et COHV sont susceptibles en effet de contaminer l'air extérieur et l'air intérieur des futurs bâtiments. De plus, l'absence de sous-sol de ces bâtiments peut augmenter la concentration en polluants dans l'air de ces locaux.

Sous le parc de matériel hors service (PMHS) et la zone de brûlage, un diagnostic de pollution réalisé en 2011 a mis en évidence, dans le sol, des HCT, et dans les gaz du sol, du toluène, tétrachoroéthylène et des hydrocarbures volatils. Dans le cas d'un changement d'usage, une évacuation des terres en CET de classe 2 est préconisée par le maître d'ouvrage.

Concernant l'ancienne station service, un diagnostic de pollution, réalisé en 2009, a mis en évidence, à des concentrations élevées, des HCT et des BTEX dans le sol, des hydrocarbures volatils et des COHV dans les gaz du sol, des HCT, des CHV et des BTEX dans les eaux souterraines. Une étude de 2011 a mis en évidence un panache de pollution sur 1200m<sup>2</sup> avec une épaisseur de surnageant variant entre 50 et 60 cm. Une dépollution des sols et de la nappe avec pompage et excavation des terres a été effectuée au niveau de l'ancienne station service en 2011. Toutefois, il reste une pollution résiduelle puisque le surnageant est actuellement de 2 cm d'épaisseur.

L'autorité qui estime nécessaire cette phase de dépollution, constate l'existence d'une pollution résiduelle. Le maître d'ouvrage conclut en page 57 à la baisse considérable de la pollution dans la nappe et : « considérant le contexte d'usage industriel actuel et en l'absence d'utilisation des eaux souterraines sur le site, à l'absence de risques pour les futurs usages du site ».

Par ailleurs, de nombreuses cuves de fioul enterrées ont été recensées sur le site. Elles seront déposées prochainement, simultanément à la réalisation des travaux de désamiantage des bâtiments existants.

Concernant les abords du site Eurocopter, l'autorité environnementale considère qu'il est nécessaire que les piézomètres implantés sur le site soient nivelés afin de préciser la direction d'écoulement de la nappe superficielle et le panache de pollution en présence.

L'autorité environnementale relève donc la réalisation de nombreuses investigations menées par le maître d'ouvrage pour identifier les pollutions actuellement en présence sur le site qu'il va investir. Toutefois, les enjeux en matière de pollution du sol et de la nappe et d'exposition des futurs salariés et visiteurs nécessitent des investigations complémentaires, à réaliser avant les travaux prévus au permis de construire, pour apprécier plus finement le diagnostic de la pollution du sol et de la nappe et les éventuels risques encourus liés , :

- à la présence des cuves à fioul nécessitant des investigations complémentaires à ces endroits, ainsi qu'au droit des bâtiments ;
- aux enjeux sanitaires de la présence de pollutions aux hydrocarbures ;
- à l'existence d'écoulements en dehors du site (nappe superficielle).



Elle recommande également la réalisation :

- d'une étude d'interprétation de l'état des milieux (IEM) entière sur site et hors site ;
- d'un plan de gestion et d'un bilan coût-avantage pour mettre en œuvre une stratégie de dépollution adaptée à chaque zone et garantir la réduction/stabilisation des pollutions ;
- au terme de ces réalisations, une analyse des risques résiduels sera réalisée afin d'assurer la compatibilité des milieux avec les usages projetés.

Enfin, l'étude d'impact indique que l'activité du groupe Eurocopter ne sera à l'origine d'aucun rejet chronique dans les sols et les sous-sols. L'autorité environnementale apprécie que le groupe prévoit de réaliser un suivi de la qualité de la nappe pour vérifier l'efficacité des mesures de prévention/ protection.

### **La gestion des eaux pluviales et la prévention des inondations**

Concernant la gestion des ruissellements et la qualité des eaux à l'échelle du site, l'étude prévoit deux ouvrages de stockage des eaux pluviales dimensionnés sur une pluie de retour 10 ans. Il aurait été utile de simuler des scénarios dans des conditions de pluie plus pénalisantes (pour un événement dont la fréquence de retour est supérieur à 10 ans : 20 ans, 50 ans), au regard notamment des événements exceptionnels dans ce secteur ayant déjà occasionné des inondations. Le maître d'ouvrage a bien procédé au dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales et prévoit 2 bassins, l'un de 3620 m<sup>3</sup> et le second de 400 m<sup>3</sup>. Il aurait été intéressant d'avoir dans le dossier la localisation de ces 2 bassins par rapport au milieu récepteur La Morée. Cette rivière est certes canalisée, mais elle est bel et bien considérée comme un cours d'eau. De ce fait, le débit de fuite de 10l/s/ha prescrit par le Conseil Général dans ses réseaux ne s'applique plus quand c'est le débit de fuite acceptable pour le milieu récepteur qui doit s'imposer dans le respect de la disposition 145 du SDAGE qui stipule qu'« à défaut de doctrine locale déterminant un débit spécifique, il sera limité à 1l/s/ha pour une pluie de retour 10 ans ». L'autorité environnementale relève que le dossier ne démontre pas que les rejets après dilution dans ce cours d'eau, respectent les objectifs de qualité et normes environnementales définies dans l'arrêté du 25 janvier 2010 et dans le SDAGE. Elle s'interroge sur l'efficacité du déshuileur-débourbeur que le projet envisage pour le traitement des eaux pluviales dans la mesure où il serait implanté en amont de bassin et donc exposé aux turbulences. Il aurait été utile d'envisager une localisation en aval du bassin par exemple, et que soient aussi examinés d'autres procédés comme, par exemple, le filtre à sable réputé plus performant pour ce type d'usage.

### **Les risques liés aux mouvements de terrain**

L'autorité environnementale apprécie la prise en compte du risque lié aux mouvements de terrain et note favorablement la réalisation d'une étude géotechnique au printemps 2012.

### **Les déchets et l'énergie**

La gestion des nombreux déchets résultant des activités est bien encadrée par l'exploitant dans le cadre de son projet, allant jusqu'à identifier la production de déchets d'activité de soins à risques infectieux (DASRI) parmi les déchets recensés (50 à 200 kg/an) provenant des activités d'infirmières. La présence possible de déchets amiantés (estimés à 150 kg/an) est également envisagée.

Le maître d'ouvrage a procédé à une étude sur les filières d'énergie renouvelables. En effet, Eurocopter souhaite avoir recours à des solutions alternatives de production d'énergie pour réduire sa dépendance extérieure. Différentes filières ont été comparées : la géothermie profonde et sur nappe superficielle, les sondes géothermiques, le stockage à glace, l'énergie éolienne, l'énergie photovoltaïque, le solaire thermique, les puits canadiens, les pompes à chaleur à moteur à gaz, la chaudière à gaz avec des groupes froids à condensation à air, thermo-frigo pompes à condensation à aérofrigorants adiabatiques. Ainsi, pour produire de grandes quantités de froid et de chaleur, nécessaire



au processus de fabrication des pâles, le choix s'est fixé sur une solution de type thermo frigo pompes. L'énergie photovoltaïque sera utilisée pour l'éclairage du parking à vélos. L'utilisation de l'énergie solaire sera utilisée pour la production de l'eau chaude du restaurant avec appoint par une chaudière à gaz.

### **Le patrimoine paysager**

L'autorité environnementale relève les efforts réalisés par le maître d'ouvrage en matière de description paysagère de l'état actuel du site, des vues sur le site ainsi que la description des unités paysagères présentes dans l'environnement du site. Le maître d'ouvrage conclut en page 84 que : « le contexte paysager local présente peu de contraintes vis-à-vis du projet, celui-ci étant implanté dans une zone déjà dédiée aux activités industrielles ».

Si l'autorité environnementale reconnaît la faible qualité paysagère du site, elle rappelle que le paysage représente néanmoins un enjeu pour les riverains à proximité immédiate du projet. Elle apprécie les éléments sur le projet architectural et mentionne toutefois que la figure 43 du dossier (page 148) apparaît succincte pour en rendre compte. Il aurait été utile de renseigner davantage ce point en s'appuyant notamment sur les visuels 3D qui figurent en principe dans le dossier de permis de construire.

L'autorité environnementale apprécie la réflexion menée sur les transitions paysagères entre le site et ses environs, notamment concernant les secteurs habités et plus verdoyants que le site du projet. Des simulations de ces transitions sont présentées dans le dossier en période végétative (estivale) et en période hivernale moins favorable où l'écran formé par la végétation est moins efficace. L'autorité environnementale suggère d'étudier la possibilité d'intégrer des dispositifs permettant d'assurer un écran visuel efficace en toute saison.

### **Les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air**

L'activité du site générera un trafic routier journalier de 730 véhicules légers, 30 utilitaires et 5 poids lourds. Bien que l'ancienne activité du site accueillait 600 personnes, l'autorité environnementale note que ce trafic représente une augmentation non négligeable sur la RD 84a et la RD 114, à hauteur de 11 et 8 %. Le pétitionnaire précise toutefois que la circulation interne s'effectue avec des véhicules électriques et qu'une facilitation de l'usage des transports en commun sera entreprise. L'autorité environnementale aurait apprécié que des précisions soient apportées sur le type de transports en commun prévus pour desservir le secteur du futur site.

Concernant les nuisances sonores, le pétitionnaire considère que la seule voie d'accès au site sera empruntée par les salariés motorisés, engendrant une augmentation des déplacements en voiture ainsi que des nuisances sonores. Le pétitionnaire considère toutefois les niveaux attendus comparables à ceux existants à l'époque où l'ex EAN était toujours en activité. Sur ce point, l'autorité environnementale indique que l'augmentation du trafic est estimée à 8-11 % dans ce cas, et bien plus si l'on considère la situation actuelle caractérisée par un trafic de voisinage quasiment nul. Par conséquent, les incidences sur les nuisances sonores auraient dû être précisées notamment compte tenu de l'enjeu que représente le secteur habité (centre de loisirs et des habitations qui bordent la voie d'accès au site (la rue Sébastien et Jacques Lorenzi). Le site sera en fonctionnement de 6h à 21h30 et le pétitionnaire s'engage à respecter les valeurs réglementaires de bruit. L'autorité environnementale préconise un suivi de l'ambiance sonore au niveau de cette voie après installation d'Eurocopter. Elle aurait apprécié que les transports en commun attendus dans le secteur du projet, en rapport avec le grand Paris et les aménagements locaux, soient décrits dans le dossier et que le report modal soit quantifié. Elle aurait également apprécié que des mesures soient recherchées afin de réduire les nuisances sonores, comme par exemple la recherche d'enrobés particuliers, la réduction de la vitesse de circulation, ou encore la création d'une voie de délestage.



Concernant la qualité de l'air, l'étude conclut que les émissions de polluants engendrées par le trafic, après implantation du projet Eurocopter, seront négligeables par rapport aux émissions atmosphériques des installations industrielles en présence. L'autorité environnementale recommande que ces émissions liées au trafic soient examinées en termes de conformité au regard des objectifs de qualité du plan de protection de l'air (décret du 15-02-2002). De même, les émissions globales additionnant émissions du trafic et des installations auraient également dû être comparées aux seuils réglementaires du plan de protection de l'air.

Quant aux futures installations, elles généreront différents types de rejets atmosphériques (COV, poussières, gaz de combustion, gaz chargés des bains de traitement). Une gestion réfléchie accompagne les rejets identifiés dans l'étude (captation des vapeurs, laveurs d'air, filtration des poussières, plan de gestion des solvants, substitution de produits, chaudières au gaz naturel, etc). Les estimations des flux rejets sont indiquées par bâtiment et par installation, à l'exception de la chaudière restauration, qui n'est pas une source majeure de rejet dans ce projet. Le pétitionnaire affirme en page 117 que les installations n'auront pas d'impact sur la qualité de l'air. Il aurait été utile de faire une comparaison avec les seuils réglementaires de la législation sur les ICPE et les seuils portant sur les objectifs de qualité de l'air (décret du 15-02-2002).

Par ailleurs, bien qu'un système de captation des odeurs soit mis en place, il faudrait s'assurer des incidences même minimum sur les secteurs habités (centre de loisirs, résidences). Un suivi après mise en route des installations serait utile pour prévenir la recherche de solution en cas d'éventuelles gênes pour le voisinage.

#### **L'évaluation des risques sanitaires (ERS)**

Une étude sanitaire a bien été réalisée. D'après le dossier, environ 25 polluants seront rejetés par l'établissement. La démarche retenue de sélection des polluants traceurs repose sur le principe du ratio quantité / valeur toxicologique de référence. Il en résulte 4 polluants retenus, puis dans un second temps, 8 autres.

L'étape d'évaluation des expositions des populations propose une modélisation des polluants retenus pour les voies inhalation et ingestion selon le schéma conceptuel présenté pages 144-145. Ce schéma, synthétisant les sources de pollution (rejets atmosphériques comme principale source de pollution et l'inhalation et l'ingestion comme voie d'exposition), est simplifié. Cette ERS devrait intégrer les rejets de trafic automobile ainsi que les pollutions existantes des sols et des eaux souterraines, notamment pour un scénario « campus » qui accueillera des personnes extérieures.

Pour autant que l'autorité environnementale puisse en juger à la lecture du dossier, l'analyse réalisée avec la méthodologie INERIS apparaît correcte et identifie bien les pollutions résiduelles.

#### **Phase de chantier**

L'utilisation de matériaux de recyclage pour les besoins du chantier seront privilégiés afin de préserver les gisements alluvionnaires et les milieux humides susceptibles de les abriter (disposition 101 du SDAGE).

Enfin, des nuisances sonores ou pollutions de l'air (envol de poussières notamment), bien que temporaires, sont prévisibles en période de chantier. A ce titre, la réglementation applicable au bruit de chantier de travaux publics ou privés est à rappeler (code de la santé publique, art R1334-36, arrêté préfectoral n°2009-297 du 28 avril 2009 concernant la lutte contre les bruits de voisinage du Val d'Oise, article 4). Les horaires et les périodes de fonctionnement du chantier, l'utilisation du matériel et d'engins ainsi que les dispositifs d'insonorisation seront conformes à la réglementation en vigueur. Le pétitionnaire devra prendre toutes les dispositions pour limiter les pollutions éventuelles du sol par les huiles et les hydrocarbures et réduire les émissions polluantes par les engins roulants, l'envol de poussières pouvant être réduit par l'arrosage des voies de circulations.



#### **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 résumé présenté répond tout à fait à cette exigence.

#### **5. Information, Consultation et participation du public**

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

Le préfet de région, autorité environnementale

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Daniel CANEPA', written in a cursive style.

Daniel CANEPA