



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Inspection générale
de l'Environnement
et du Développement durable**

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délégué
sur le projet de requalification de la zone commerciale
du Val d'Ézanville à Ézanville et Moisselles (95)
dans le cadre de la création d'une zone d'aménagement
concerté (ZAC)**

N° APJIF-2022-068
en date du 05/10/2022

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de requalification de la zone commerciale du Val d'Ézanville, situé sur les communes d'Ézanville et de Moisselles (Val-d'Oise), porté par la communauté d'agglomération Plaine Vallée, et sur son étude d'impact datée de juillet 2022. Il est émis dans le cadre d'une procédure de création de zone d'aménagement concerté (ZAC).

Ce projet vise à requalifier l'actuelle zone commerciale du Val d'Ézanville, dont plusieurs commerces ont fermé. Le périmètre de la ZAC représente une surface d'environ 15,5 hectares, occupée en partie par les actuelles activités ou bâtiments commerciaux du Val d'Ézanville (8,5 ha), ainsi que par des voiries (1,3 ha) et des parcelles à l'état naturel (5,9 ha). Le projet prévoit la démolition d'une grande partie des bâtiments existants, la réhabilitation lourde du bâtiment principal du site (magasin But) et l'accueil d'activités économiques diversifiées : commerces, pôle de restauration, services et parc d'activités pour les PME/PMI. Des aménagements routiers importants sont également prévus, notamment au niveau de la route départementale RD301 qui longe le site.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent :

- l'eau, les milieux naturels et les sols ;
- le paysage et le cadre de vie ;
- la sobriété énergétique, l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à ce dernier ;
- les mobilités et les pollutions sonores et atmosphériques induites ;
- la pollution des milieux.

L'Autorité environnementale constate qu'à ce stade du projet, la démarche d'évaluation environnementale menée, telle que présentée dans l'étude d'impact, n'est pas satisfaisante : les affirmations sur la prise en compte des différentes thématiques environnementales par le projet ne sont pour la plupart pas étayées et ne trouvent pas souvent de traduction concrète dans le dossier.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont d'approfondir l'analyse des impacts du projet, de détailler les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts, de démontrer les ambitions environnementales du projet en précisant les conditions de réalisation et de mieux justifier les choix retenus, notamment au regard des solutions de substitution raisonnable envisageables de moindre impact environnemental. Elle recommande également, plus particulièrement :

- de justifier le périmètre du projet au regard de la consommation d'espaces naturels et agricoles qu'il génère et proposer des mesures pour limiter l'artificialisation des sols et réduire l'imperméabilisation des surfaces non bâties (notamment sur les parkings) ;
- de reconsidérer la conception du projet, notamment en ce qui concerne les aménagements routiers prévus, en la fondant sur une stratégie de mobilité visant à limiter l'usage de l'automobile et à favoriser les modes de déplacement alternatifs, en particulier en précisant et renforçant les mesures prévues en faveur des modes actifs, tant au regard de la connexion au réseau urbain (notamment via les traversées sous la RD 301) que de confort et de la sécurité ;
- d'approfondir et détailler les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts sur la biodiversité et de caractériser l'impact résiduel du projet de manière appropriée ;
- d'analyser l'intégration du projet dans le grand paysage et démontrer qu'il répondra à l'objectif de qualité affichée, tant sur le plan visuel que fonctionnel, en expliquant et illustrant de manière détaillée le parti pris d'aménagement (nivellement, composition des espaces publics, plantations, haies, etc.) ;
- de préciser l'ensemble des choix énergétiques retenus et de présenter les mesures prévues en matière de performance énergétique et de recours aux installations de production d'énergies renouvelables ;

- de réaliser le bilan carbone global du projet, sur l'ensemble de son cycle de vie et dans toutes ses composantes, de préciser les mesures permettant de réduire l'impact du projet sur le dérèglement climatique et de présenter le potentiel de mutabilité des bâtiments et aménagements.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	10
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	10
2. L'évaluation environnementale.....	11
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	11
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	12
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	12
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	15
3.1. Eau, milieux naturels et sols.....	15
3.2. Paysage et cadre de vie.....	17
3.3. La sobriété énergétique et l'adaptation au changement climatique.....	19
3.4. Mobilités.....	21
3.5. Pollutions sonores et atmosphériques.....	23
3.6. Pollution des milieux.....	24
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	25
ANNEXE.....	26
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	27

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil 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.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la communauté d'agglomération Plaine Vallée pour rendre un avis sur le projet de requalification de la zone commerciale du Val d'Ézanville, qu'elle porte, situé sur le territoire des communes d'Ézanville et de Moisselles (Val-d'Oise), et sur son étude d'impact² datée de juillet 2022. L'avis est rendu dans le cadre d'une procédure de création de zone d'aménagement concerté (ZAC).

Le projet de requalification de la zone commerciale du Val d'Ézanville est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°b du tableau annexé à cet article).

Cette saisine étant conforme au I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 5 août 2022. Conformément au II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 17 août 2022. Sa réponse du 7 septembre 2022 est prise en compte dans le présent avis.

Conformément à sa décision du 17 décembre 2020 régissant le recours à la délégation en application de l'article 3 de son règlement intérieur, la MRAe d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 29 septembre 2022 à Noël Jouteur la compétence à statuer sur le projet de requalification de la zone commerciale du Val d'Ézanville à Ézanville et Moisselles (95).

-
- 1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).
 - 2 Document intitulé « Val d'Ézanville – Étude d'impact sur l'environnement », version : indice 5 du 6 juillet 2022. Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à la pagination de la version numérique de l'étude d'impact, qui est différente de la pagination figurant en pied de page du document.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui, sur le rapport d'Éric Alonzo, coordonnateur, et en prenant en compte les réactions et suggestions des membres de la MRAe consultés, le délégataire rend l'avis qui suit.

Le délégataire atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

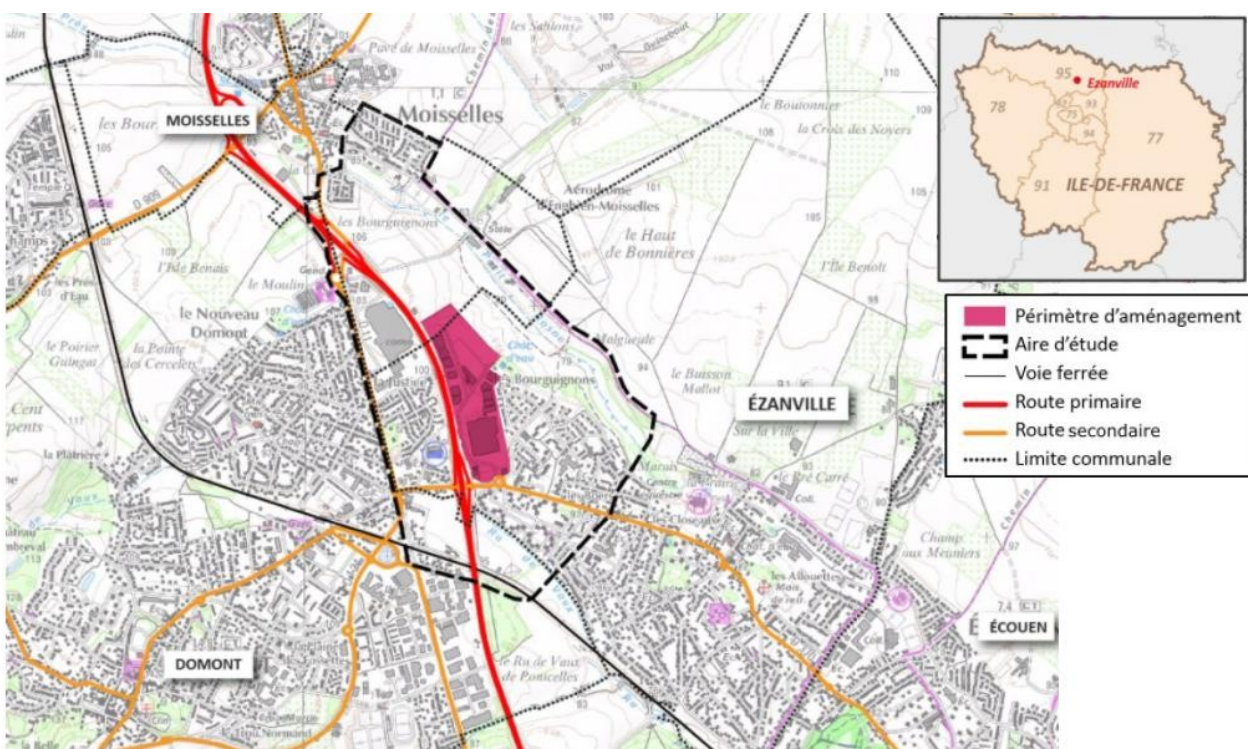
Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet de requalification de la zone commerciale du Val d'Ézanville est localisé à Ézanville et Moisselles, communes situées à une vingtaine de kilomètres au nord de Paris, dans le département du Val-d'Oise. Il est situé dans la partie nord-ouest du secteur urbanisé d'Ézanville, à proximité également de la commune de Domont (Figure 1).

Les communes d'Ézanville, de Moisselles et de Domont comptent respectivement 9 700, 1 300 et 15 400 habitants (Insee 2018). Elles appartiennent à la communauté d'agglomération Plaine Vallée, maître d'ouvrage du projet, qui regroupe 18 communes et compte 184 000 habitants.



Le périmètre de la ZAC représente une surface d'environ 15,5 ha, occupée en partie par les actuelles activités ou bâtiments commerciaux du Val d'Ézanville (8,5 ha), ainsi que par des voiries (1,3 ha) et des parcelles à l'état naturel (5,9 ha)³ (Figure 2). La majorité des bâtiments commerciaux présents sur cette zone sont fermés et en mauvais état. Seuls quelques commerces implantés notamment dans la partie sud sont encore en activité, dont le magasin But qui occupe le bâtiment principal de la zone, un restaurant et une station de lavage automobile.

Le site est longé à l'ouest par la route départementale RD 301 (une route à 2 × 2 voies à caractère autoroutier) et au sud par la route de Domont (RD 370). Un centre commercial dénommé « MODO⁴ » est présent au nord-ouest de la ZAC, de l'autre côté de la RD 301. Le nord-est de la ZAC est bordé de terrains agricoles.

3 Selon le tableau des surfaces présenté p. 175.

L'accès routier actuel à la zone commerciale est assuré par la route de Domont au sud (accès principal), ainsi que par la rue Eugène Delacroix en passant sous la RD 301, au nord-ouest du site au niveau du quartier de la Justice (accès peu usité selon l'étude d'impact, p. 220) (Figure 2).

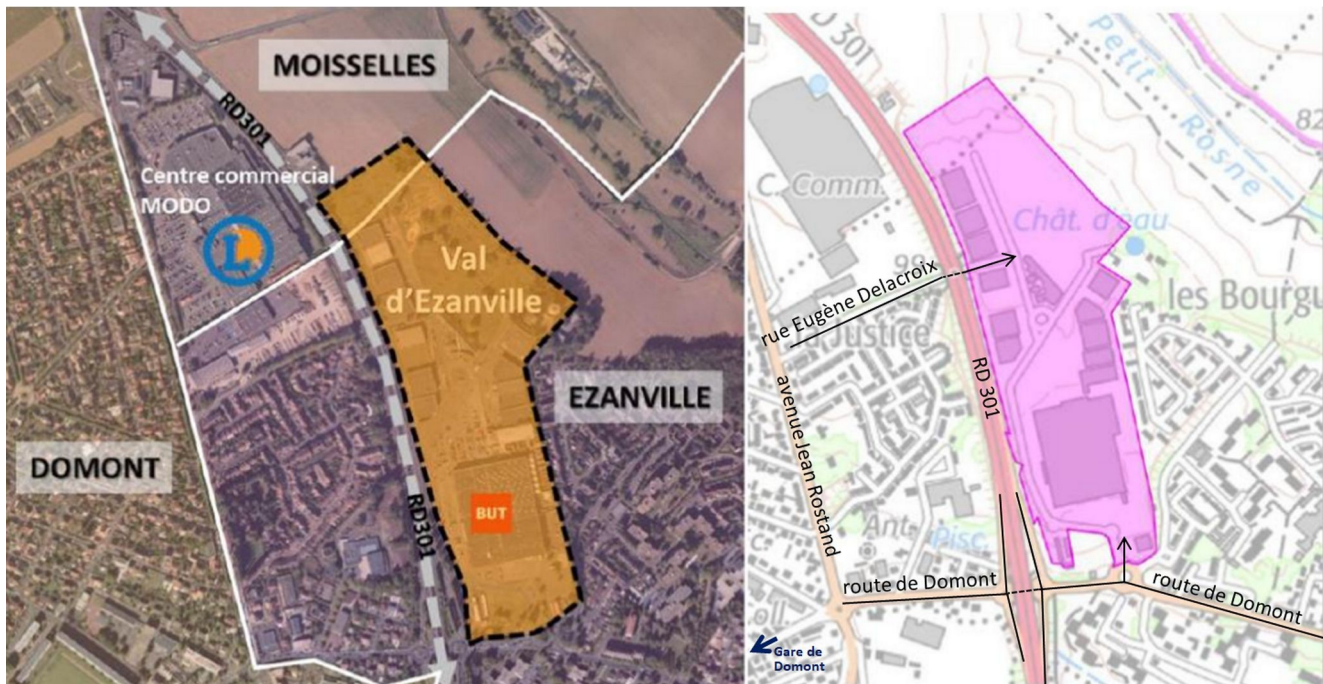


Figure 2: Périmètre d'aménagement de la ZAC Val d'Ézanville
 (source : dossier de création. À gauche : « P1 - Rapport de présentation », p. 7 ;
 à droite : « P2 - Plan de situation », p. 4, complété par la MRAe)

Le projet vise à requalifier la friche commerciale et « à redonner au site du Val d'Ézanville une vocation économique mixte et pérenne⁵ ». Il prévoit la démolition d'une grande partie des bâtiments existants (soit environ 15 000 m² de surface de plancher démolie, sur un total de 43 000 m² existant⁶), la réhabilitation lourde du bâtiment principal du site⁷ (l'actuel magasin But) et l'accueil d'activités économiques diversifiées.

Selon le dossier de création, la programmation envisagée comprend, pour une constructibilité globale d'environ 52 000 m² de surface de plancher⁸ (Figure 3) :

- des commerces, sur environ 5,8 ha de surface foncière ;
- un pôle de restauration, sur environ 1,3 ha de surface foncière ;
- des services (activités de santé, loisirs, crèche, etc.), sur environ 1,2 ha de surface foncière ;
- un parc d'activités (PME/PMI, bureaux, artisanat), sur environ 3,5 ha de surface foncière.

4 Le centre commercial MODO comprend notamment un hypermarché, une galerie marchande d'environ 60 boutiques et un parking de 1 700 places (p. 181-182).

5 Cf. dossier de création de ZAC (p. 6 du document « P1 - Rapport de présentation »).

6 Cf. p. 70 et figure « Plan des démolitions » p. 96.

7 La réhabilitation du bâtiment principal de la ZAC n'est pas explicitement présentée dans le dossier de création, bien qu'elle figure sur les plans et soit brièvement évoquée (p. 27 du document « P1 - Rapport de présentation »). Elle est également succinctement évoquée dans l'étude d'impact, dans les paragraphes « Illustrations et perspectives » (p. 72) et « Objectifs paysagers du projet » (p. 82, « Le patio grim pant »), dans lequel il est indiqué que « dans le cadre de la réhabilitation lourde du bâtiment majeur du site, il est envisagé de mettre au jour la structure porteuse au centre des commerces de bouche et des restaurants ».

8 Cf. p.22-23 du document « P1 - Rapport de présentation ». L'étude d'impact indique une surface de plancher totale à terme différente, soit 60 000 m² (selon le schéma « Plan des démolitions » p. 96).



Figure 3: Programmation envisagée (source : étude d'impact, p. 70)

Les informations présentées ci-dessus sont données à titre indicatif dans le présent avis. En effet, l'Autorité environnementale relève que certaines informations diffèrent selon les pages ou les documents (étude d'impact, dossier de création) ou sont imprécises, en particulier concernant :

- la programmation envisagée, en termes de surfaces⁹ (surface de plancher, emprise foncière) et de localisation des activités prévues (en particulier, les plans figurant p. 70 et 71 de l'étude d'impact indiquent des localisations différentes pour les différents types d'activités prévues) ;
- la réhabilitation lourde du bâtiment principal, qui n'est que brièvement évoquée dans le dossier (cf. note de bas de page n° 7), alors qu'elle semble être un parti architectural fort du projet (la plupart des visuels du projet, p.73 par exemple, semblent concerner ce futur bâtiment qui apparaît également sur les plans) ;
- le périmètre de la ZAC (qui inclut parfois, sur certains plans, la parcelle située entre le restaurant Buffalo Grill et les stations de lavage (partie sud), ainsi que la parcelle du château d'eau, située à l'est¹⁰).

(1) L'Autorité environnementale recommande de clarifier la programmation envisagée et de présenter des informations cohérentes et précises à ce sujet.

9 L'étude d'impact et le dossier de création présentent le même schéma concernant la programmation de la ZAC (Figure 3 ci-dessus) mais indiquent des surfaces différentes par type d'activités, notamment concernant les commerces (respectivement 0,8 ha et 5,8 ha, cette dernière surface englobant peut-être les commerces implantés dans le bâtiment principal réhabilité ?) : cf. p. 22-23 du document « P1 – Rapport de présentation » et p. 70 de l'étude d'impact. Par ailleurs, l'étude d'impact ne précise pas à quoi correspondent les surfaces indiquées p. 70 (emprise foncière ou surface de plancher).

10 Notamment p. 7 et 23 du document « P1 – Rapport de présentation » et p. 70-71 de l'étude d'impact. Les documents « P2 - Plan de situation » et « P3 - Plan de périmètre » excluent les deux parcelles pré-citées.



Figure 4: Aménagements routiers prévus dans le cadre de la ZAC (source : étude d'impact, p. 74)

En outre, le projet prévoit des aménagements routiers conséquents, notamment la création d'une bretelle de sortie sur la RD301 offrant un accès direct à la partie nord de la future ZAC), la création d'un *bypass* destiné à éviter d'emprunter le giratoire de la route de Domont (RD 370) pour accéder à la RD 301 en direction du nord¹¹, ainsi que la requalification de voiries existantes dans le périmètre du site (p. 74) (Figure 4).

Le planning prévisionnel de réalisation indique un début des travaux au dernier trimestre 2022 (démolitions de bâtiments) et des travaux d'aménagements jusqu'en 2026 (nouveaux accès et constructions) (p. 97).

L'étude d'impact mentionne que le projet devrait permettre l'accueil de « 800 nouveaux emplois, avec l'arrivée de 40 à 60 entreprises sur le site » (p. 368).

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

L'étude d'impact présente les modalités de concertation mises en place (réunions publiques organisées, mise en place d'un site internet dédié, mise à disposition de registres dans les mairies concernées et au siège de la communauté d'agglomération, etc.) (p. 98). Les éventuelles observations ou enseignements tirés de cette concertation ne sont toutefois pas présentés dans le dossier¹².

(2) L'Autorité environnementale recommande de présenter les observations émises lors de la concertation et leur prise en compte par le projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- l'eau, les milieux naturels et les sols ;
- le paysage et le cadre de vie ;

11 *Bypass* : Voie directe de tourne-à-droite, permettant d'éviter d'emprunter l'anneau du carrefour giratoire. Dans le cas présent, il s'agit, en sortant de la ZAC par la route de Domont, d'accéder directement à la RD 301 en direction du nord.

12 Le document « P1 – Rapport de présentation » (p. 4) indique que « préalablement à l'approbation du dossier de création de la ZAC Val d'Ézanville, la communauté d'agglomération Plaine Vallée a tiré le bilan de la concertation » mais sans non plus en présenter le contenu.

- la sobriété énergétique, l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à ce dernier ;
- les mobilités et les pollutions sonores et atmosphériques induites ;
- la pollution des milieux.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

L'étude d'impact apporte globalement l'ensemble des informations attendues pour l'analyse de l'état initial de l'environnement, mais elle ne fait pas toujours ressortir les principaux enjeux environnementaux propres au site et au projet. Le tableau « Synthèse des sensibilités » présenté p. 321-322 aide toutefois à appréhender ces enjeux.

Les impacts du projet sont évalués de manière générale, sans étayer l'analyse de données factuelles ou chiffrées. Les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont présentées en parallèle de l'analyse des impacts, ce qui facilite la compréhension, mais elles devront elles aussi, pour la plupart, être davantage détaillées pour permettre d'apprécier les impacts résiduels du projet.

Des études spécifiques ont été menées pour caractériser l'état initial et évaluer les impacts, concernant notamment les milieux naturels, la gestion des eaux pluviales, les énergies renouvelables, le trafic, le bruit, la qualité de l'air ou la pollution des sols. Les informations de ces études sont en général reprises dans l'étude d'impact, mais leurs conclusions se juxtaposent le plus souvent, sans que l'étude d'impact ne mette en évidence le lien entre elles, ni n'indique comment elles ont guidé la conception du projet. Plus globalement, l'étude d'impact souffre d'un manque d'explications sur la justification des choix retenus pour le projet. Les affirmations sur la prise en compte des différentes thématiques environnementales par le projet ne sont pour la plupart pas étayées et ne trouvent pas toujours de traduction concrète dans le dossier (cf. également remarques détaillées dans la suite du présent avis).

La démarche d'évaluation environnementale menée à ce stade du projet, et telle que présentée dans l'étude d'impact, n'est donc pas satisfaisante.

(3) L'Autorité environnementale recommande :

- d'approfondir l'analyse des impacts du projet et de détailler les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts ;
- d'expliquer et justifier les choix retenus et de démontrer en particulier les ambitions environnementales affichées en précisant les conditions de réalisation.

Le résumé non technique est présenté au début de l'étude d'impact (p. 14-66). Chaque chapitre de l'étude d'impact y est résumé, de manière plus ou moins synthétique. L'analyse des impacts du projet et les mesures proposées sont présentées sous forme de tableau avec des informations trop générales (p. 48-52)¹³, qui peinent à rendre compte de la manière dont les enjeux ont été traités, alors qu'il s'agit d'un des chapitres importants de l'étude d'impact.

(4) L'Autorité environnementale recommande d'étayer la présentation des principaux impacts du projet et des mesures de réduction prévues dans le résumé non technique, pour une meilleure compréhension du public non spécialiste.

¹³ Par exemple, concernant la ressource en eau : une des incidences identifiée est le « *risque de ruissellement sur les surfaces imperméabilisées* » et la mesure proposée en parallèle est la « *gestion des eaux pluviales / de l'assainissement permettant de réduire les risques* » (p. 48). Pour le paysage, l'incidence identifiée est la « *modification du paysage local mais avec amélioration de l'existant* », sans proposition de mesures (p. 52). L'impact sur les gaz à effet de serre est « *une légère hausse des émissions de polluants* » et les mesures proposées la « *favorisation des modes doux* » et la « *sensibilisation* » (p. 52).

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Selon l'étude d'impact, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'Ouest de la Plaine de France, approuvé en 2013 et qui concernait les communes du projet, est devenu caduc et n'est plus applicable (p. 303).

L'étude d'impact présente également les plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes d'Ézanville et de Moisselles (p. 304-311, 407-413) :

- sur la commune d'Ézanville, bien qu'étant en partie sur un secteur non urbanisé, le site de la ZAC est identifié par le PLU en zones urbanisées UI et UIpr, destinées à accueillir principalement des activités tertiaires, industrielles et artisanales (le sous-secteur UIpr correspond au périmètre de protection du captage en eau potable d'Ézanville, cf. chapitre 3.1 du présent avis) ;
- sur la commune de Moisselles, le site de la ZAC est localisé dans une zone à urbaniser AUI destinée à recevoir principalement des activités économiques. Cette zone AUI fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP), qui indique notamment qu'elle « fera l'objet d'une seule opération d'aménagement d'ensemble à caractère principal d'activités » (p. 412). Bien que la ZAC ne concerne qu'une partie de cette zone AUI (cf. carte p. 311), l'étude d'impact indique que « le projet est compatible avec les PLU en vigueur » p. 412). Le résumé non technique informe par ailleurs que « l'OAP sera adaptée ou supprimée dans le cadre d'une prochaine mise en compatibilité ou modification du PLU » (p. 58)¹⁴.

L'étude d'impact présente un chapitre relatif à l'articulation du projet avec d'autres plans, schémas et programmes (p. 394-406), notamment le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine-Normandie, le schéma régional de cohérence écologique ou le plan de déplacements urbains d'Île-de-France. Les arguments mis en avant pour évaluer l'articulation du projet avec ces plans sont peu développés et affirment plus qu'ils ne démontrent la bonne articulation avec ces différents documents.

Selon l'étude d'impact (chapitre « Méthodologie », p. 480), le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de la communauté d'agglomération Plaine Vallée est en cours d'élaboration : le diagnostic territorial a été réalisé et présenté au public en novembre 2021. Selon l'Autorité environnementale, compte-tenu des enjeux du projet en termes de climat et de qualité de l'air, il conviendra pour les phases ultérieures du projet de présenter son articulation avec les orientations du PCAET, notamment celles relatives au développement des énergies renouvelables et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact présente un chapitre succinct relatif aux solutions de substitution examinées et aux raisons du choix effectué (p. 425-431). Ce chapitre explique les raisons du déclin de l'actuelle zone commerciale du Val d'Ézanville. Les problèmes mis en avant sont une offre initialement concentrée sur l'équipement de la maison, manquant de diversité et peu adaptée dans un contexte global de développement de l'activité commerciale numérique, le manque d'accessibilité et de visibilité de la zone, ainsi que le mauvais état du bâti existant (p. 427). Un précédent projet de requalification de la zone commerciale, envisagé entre 2015 et 2018 mais finalement abandonné pour des raisons économiques, est également décrit (p. 429-431).

Hormis la nécessité de proposer, à l'échelle du centre commercial MODO voisin et de la future ZAC, « une offre commerciale et d'activités différentes et complémentaires » (p. 427), ce chapitre n'explique pas les choix retenus pour le projet de ZAC, concernant en particulier la programmation, la définition du périmètre ou les aménagements prévus. L'Autorité environnementale estime qu'il s'agit davantage d'un historique du projet (marqué par des considérations économiques) que d'une analyse de solutions substituables étudiées au regard des enjeux environnementaux, privilégiant notamment la relocalisation en centre-ville des activités commerciales et/ou l'intensification éventuelle de zones commerciales existantes, à commencer par les vastes étendues artificialisées du centre commercial MODO.

¹⁴ Cette information n'est pas apportée dans l'étude d'impact.

■ Justification de la programmation

Aucun diagnostic ni étude économique, réalisé à une échelle territoriale adaptée, n'est joint au dossier ou présenté dans l'étude d'impact pour justifier la programmation retenue. L'étude d'impact apporte toutefois, de manière éparse, des informations qui auraient pu éclairer la programmation retenue, sans toutefois les lier aux choix opérés pour la ZAC. Par exemple, elle recense les polarités commerciales existantes dans un rayon de quinze minutes en voiture, pour lesquelles l'offre est qualifiée de « *relativement dense* » (p. 179), et le tissu commercial existant intermédiaire et local (p. 179-187). Elle rappelle également que « *la programmation envisagée devra être complémentaire des commerces existant sur les communes* », afin d'éviter « *l'implantation de commerces concurrentiels à ceux des centres villes* » (p. 368). S'agissant des zones d'activités, elle indique que la communauté d'agglomération Plaine Vallée a constaté un besoin en locaux d'activités à destination d'entreprises artisanales et industrielles de plus de 1 000 m² (p. 187-188). Le dossier de création explique également qu'afin de diversifier la programmation proposée sur la zone, « *une nouvelle offre pour de l'activité de services et une offre immobilière pour des entreprises artisanales, des PME/PMI... [sera proposée]*¹⁵ ».

■ Justification du périmètre de la ZAC

L'Autorité environnementale constate que, contrairement à ce qu'affirme l'étude d'impact (notamment p. 94)¹⁶, une partie conséquente de la surface de la ZAC n'est pas urbanisée aujourd'hui (environ six hectares de « *terrains nus* » sur un total de 15,7 ha, selon le tableau p. 175) (Figure 5). Si la volonté de réhabiliter les zones déjà artificialisées peut se justifier, il en va très différemment de l'urbanisation des secteurs actuellement non bâtis au regard des politiques nationales de limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers et de l'objectif de « *zéro artificialisation nette*¹⁷ ». La seule explication apportée sur le périmètre retenu de la ZAC est qu'il correspond « *au périmètre historique du Val d'Ézanville* » (p. 6), défini en 1992¹⁸. Le projet entraînant la consommation d'environ six hectares de terres non construites, l'Autorité environnementale estime que dans un contexte d'urgence écologique et climatique, cette justification « *historique* » n'est pas recevable au regard des conséquences environnementales potentielles du projet.

15 P. 6 du document « P1 - Rapport de présentation ».

16 « *Ainsi, par sa nature même, le projet contribue à la maîtrise de l'étalement urbain, en permettant la requalification d'un site d'ores et déjà artificialisé et, aujourd'hui, presque à l'abandon. Le projet s'inscrit en effet dans une démarche de valorisation foncière et vise donc à lutter contre l'étalement urbain en recyclant une friche existante, sans empiéter sur les espaces agricoles et naturels attenants* » (p. 94).

17 Inscrit dans la loi « climat et résilience » du 22 août 2021, le « ZAN » reprend un objectif déjà affirmé dans le cadre du plan biodiversité gouvernemental présenté en juillet 2018. Cf. <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/plan-biodiversite>, Axe 1, Objectif 1.3. « *Les politiques d'urbanisme et d'aménagement commercial seront revues afin d'enrayer l'augmentation des surfaces artificialisées (bâtiments, infrastructures de transports, parkings, terrains de sports, etc.), de favoriser un urbanisme sobre en consommation d'espace et d'améliorer la mise en œuvre de la séquence "éviter - réduire - compenser"* ».

18 Cf. site internet dédié au projet de ZAC, qui indique (rubrique « Historique ») : « *Le nouveau périmètre opérationnel exclut les terrains agricoles et il correspond strictement au périmètre historique figé en 1992* » (<https://val-ézanville.fr/histoire/>).



Figure 5: Espaces non construits et végétalisés actuels sur le périmètre de la ZAC (source : étude d'impact, p. 338)

■ Justification des aménagements prévus par le projet

L'étude d'impact fait état du manque d'accessibilité de la zone du Val d'Ézanville, mais ne justifie pas les aménagements routiers prévus au regard de données de trafic. L'étude de trafic a étudié deux scénarios d'accessibilité comprenant dans les deux cas la création d'une bretelle de sortie de la RD 301 vers la ZAC et intégrant en plus, pour le deuxième scénario (non retenu), l'aménagement d'un accès depuis la ZAC vers la RD 301 en direction du nord (p. 370). Aucun scénario sans création d'une nouvelle bretelle de sortie (ce qui pourrait apporter des éléments pour justifier la nécessité de cet aménagement) n'est présenté. En outre, l'aménagement du *bypass* au niveau du carrefour giratoire RD 301 (direction nord)/route de Domont ne semble pas avoir été pris en compte dans l'étude de trafic (cf. notamment le schéma « *Traffics prévisionnels à l'horizon 2028 avec le projet* », p. 374, qui ne fait pas figurer le *bypass*) et la justification de cet aménagement routier supplémentaire n'est pas présentée dans l'étude d'impact. En outre, les impacts liés à ces aménagements, notamment en termes de consommation d'espaces ou sur les milieux naturels, ne semblent pas évalués.

Les problèmes liés à l'organisation de l'actuelle zone commerciale, notamment en termes de mobilités, sont identifiés : « *la voiture semble primer sur les autres modes de déplacements, les voiries et les parkings se suivent, par conséquent l'organisation générale de la zone commerciale actuelle est tournée vers l'usage de la voiture* » (p.69, 185 et 427), « *un urbanisme dédié à la voiture qui ne favorise pas les interactions commerciales. L'usager accède directement au parking d'un commerce puis repart avec son véhicule* » (p. 221 et 390).

Il est donc nécessaire, selon l'Autorité environnementale, de tirer toutes les conséquences de ces constats et d'amender significativement l'organisation existante basée, comme le souligne l'étude d'impact, sur « *un ensemble de boîtes commerciales construites les une à la suite des autres, le long de voies carrossables* » (p. 69, 185, 427).

Le projet affiche par ailleurs la volonté d'aller « *vers un urbanisme durable* » (p. 86). L'étude d'impact indique par exemple que le projet « *visé également à optimiser l'utilisation du foncier existant par la recherche d'une densité adaptée, limitant les éventuels besoins complémentaires futurs en termes de consommation foncière* » (p. 94), mais la déclinaison de ce principe dans l'aménagement de la ZAC n'est pas complètement démontrée.

Certains aspects du projet, notamment la requalification d'une zone déjà artificialisée, la réhabilitation du bâtiment principal du site ou le maintien dans la mesure du possible des structures de chaussée existantes, participent à cette démarche. Sur d'autres aspects en revanche, le projet présente, selon l'Autorité environnementale, de nombreuses insuffisances. En effet, il ne répond aucunement aux enjeux socio-écologiques d'aujourd'hui, à savoir : la limitation de la consommation de nouvelles surfaces non urbanisées, la recherche d'une sobriété et d'une optimisation foncières, la préservation des sols et la recherche d'un urbanisme qui réduise drastiquement la dépendance à l'automobile individuelle.

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- **présenter de manière détaillée les raisons de la programmation retenue de la ZAC, en comparaison avec des solutions de substitution raisonnables étudiées à l'échelle supra-communale ;**
- **justifier le périmètre de la ZAC au regard notamment des enjeux environnementaux liés à la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ;**
- **reconsidérer l'ensemble des aménagements prévus, notamment en termes de desserte, pour privilégier des solutions favorisant l'usage des modes de déplacement alternatifs à l'automobile, et sur le plan urbanistique, dans le souci de préservation des sols et des ressources.**

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. Eau, milieux naturels et sols

■ Eau

L'étude d'impact indique que le ru du Petit Rosne s'écoule à proximité, au nord-est de la ZAC (p. 129 et carte p. 139). Elle précise que les piézomètres mis en place sur le site, à une profondeur de 8,80 à 12,40 m, n'ont pas montré « *la présence de circulations d'eau dans les formations superficielles* » (p. 127).

L'étude d'impact indique par ailleurs la présence d'un captage en eau potable à proximité immédiate du projet (au niveau de la parcelle du château d'eau présent au nord-est) : la ZAC est située en grande partie dans le périmètre de protection rapprochée de ce captage (partie nord) et pour l'autre partie (partie sud, vers le magasin But) dans le périmètre de protection éloignée (p. 135-139 et carte p. 139). L'étude d'impact indique que les prescriptions relatives au périmètre de protection rapprochée de ce captage « *[rendent] impossible l'infiltration des eaux de ruissellement des zones de voiries et stationnements* » (p. 79)¹⁹.

La réalisation du projet entraînera une artificialisation des sols et une augmentation du phénomène de ruissellement. L'Autorité environnementale note que l'étude d'impact propose une mesure visant à limiter l'imperméabilisation des sols, dans le chapitre relatif aux « milieux naturels » (« *Mesure ME1 : Réduire la surface d'imperméabilisation du projet* », p. 338²⁰), mais sans en indiquer les modalités, ni préciser d'objectif chiffré. Compte tenu de la consommation d'espaces naturels et de l'imperméabilisation supplémentaire induite par le projet, il convient, selon l'Autorité environnementale, de préciser et renforcer les mesures d'évitement et de réduction, visant notamment à limiter l'imperméabilisation des sols²¹, de les imposer aux futurs acquéreurs des lots et d'en préciser les modalités de mise en œuvre.

Les modalités de gestion des eaux pluviales de la ZAC, détaillées pages 77-81, ont été définies en fonction des prescriptions relatives au captage et de celles des règlements d'assainissement concernés. Sur le secteur de la ZAC non concerné par le périmètre de protection rapprochée (sous-bassin versant sud, p.78), la gestion des eaux pluviales sera assurée par infiltration, sans rejet au réseau pour une pluie de retour cinquante ans.

19 Ces prescriptions sont mentionnées dans la « *Note de gestion des eaux pluviales* » fournie en annexe 7 (p. 20 de cette note).

20 « *L'utilisation de matériaux poreux, perméables et/ou de couleur claire à fort albedo* » est également évoquée p. 417 (chapitre « *Lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain* »), sans qu'aucun objectif chiffré ne soit fixé.

21 Ces mesures pourraient notamment concerner la conservation de surfaces minimales de pleine terre, mais également les revêtements des parkings et voiries, qui peuvent être plus ou moins perméables.

Sur le secteur concerné par le périmètre de protection rapprochée (sous-bassin versant nord, p. 79), la gestion des eaux de ruissellement sera différente pour les eaux de toiture et des espaces verts, qui seront également infiltrées à la parcelle pour une pluie de retour cinquante ans, et pour les eaux des voiries et parkings, potentiellement plus polluées, qui seront collectées dans des ouvrages étanches avant rejet à débit limité vers le réseau d'assainissement.

Le projet ne présente pas d'hypothèse de récupération des eaux pluviales, notamment en provenance des toitures, tant pour les usages internes à la ZAC qu'au titre d'une éventuelle mise à disposition, par exemple des exploitations agricoles situées à proximité. Cette option permettrait un évitement de consommation d'eau potable (pour les espaces verts de la ZAC, les sanitaires, etc. et de réduction des prélèvements agricoles) et aurait dû être examinée.

(6) L'Autorité environnementale recommande d'étudier et de proposer des mesures pour réduire l'imperméabilisation des surfaces non bâties (notamment sur les parkings), et de réutiliser au mieux les eaux collectées notamment par les toitures.

■ Milieux naturels

L'étude d'impact indique que des inventaires de la faune et de la flore ont été effectués en 2021. Les enjeux écologiques sont jugés modérés (p. 155). Plusieurs habitats naturels (friche prairiale, alignements d'arbres, fourrés arbustifs et arborés) sont présents dans la partie non urbanisée du site (cf. plan p. 147). Le site est notamment fréquenté par plusieurs espèces d'oiseaux, dont une dizaine d'espèces protégées, et par cinq espèces de chauves-souris (qui sont toutes protégées) qui utilisent le site comme territoire de chasse. Par ailleurs, la présence de plusieurs espèces végétales exotiques envahissantes est signalée (p. 149 et 156).

L'étude d'impact indique l'absence d'enjeu relatif aux zones humides (p. 156-158). Mais la caractérisation de telles zones semble n'avoir été menée que sur le critère floristique et non sur le critère pédologique (analyse de sols), également requis pour la caractérisation des zones humides²².

L'étude d'impact indique que le projet va « détruire (ou fortement impacter) » (p. 338) les habitats naturels présents sur le site du fait de la construction des différents bâtiments. Elle liste ensuite plusieurs mesures d'évitement ou de réduction qui pourraient être mises en place (p. 338-343 et 359-367).

L'Autorité environnementale relève que certaines mesures proposées dans l'étude d'impact ne sont pas reprises dans le tableau récapitulatif des mesures²³ (qui n'est fourni que dans le résumé non technique, p. 49) ou sont formulées comme des préconisations et non comme des engagements du maître d'ouvrage à les mettre en œuvre²⁴. Par ailleurs, elles sont pour la plupart insuffisamment précises : les mesures « conservation des linéaires arborés » (p. 339-340), « protection des arbres conservés » (p.342) ou « création de linéaires de haies champêtres » (p. 366) ne sont accompagnées d'aucune cartographie et de données chiffrées (par exemple, surfaces conservées ou replantées, largeurs des haies, etc.) permettant de les localiser et d'apprécier le niveau d'ambition de ces mesures²⁵.

22 La définition réglementaire d'une zone humide repose sur deux critères alternatifs : le critère floristique et le critère pédologique. Il suffit que l'un des deux critères soit rempli pour qualifier un terrain de zone humide (a contrario, l'analyse d'un seul critère ne permet pas de conclure à l'absence de zone humide).

23 Par exemple, les mesures « Réduire la surface d'imperméabilisation du projet » (p. 338) et « mise en défens des zones d'intérêt écologique » (p. 339) ne sont pas reprises dans le tableau p.49. La mesure « Gestion et élimination des espèces invasives » (p.341-342) n'est que partiellement reprise, sous la forme « Précautions contre la dispersion des espèces exotiques envahissantes » (p. 49).

24 Par exemple : « Il convient de limiter l'emprise au sol de la base vie » (p. 343), « La période de travaux devra donc éviter au maximum la période d'avril à septembre » (p. 340).

25 La mesure MR6 évoque que « certains arbres présents actuellement sur le site vont être conservés » (p. 342), ce qui sous-entend que d'autres ne le seront pas et ce qui pourrait ne pas être en cohérence avec la mesure ME4 « Conservation des linéaires arborés » (p.339-340).

Concernant la mesure « *adaptation du phasage du chantier aux périodes importantes pour la biodiversité* » (p. 340), dont le planning prévisionnel du projet ne semble par ailleurs pas tenir compte (p. 97), il conviendra de préciser quels types de travaux seront effectivement évités sur cette période et si cela concerne le démarrage des travaux ou toute la période des travaux²⁶.

L'étude d'impact affirme que « *l'étude spécifique à la faune et à la flore menée dans le cadre du projet [...] a permis d'identifier quelques enjeux [...] et de concevoir des mesures de réduction et de compensation permettant d'éviter tout impact résiduel sur le milieu naturel* » (p. 57 et 405). L'Autorité environnementale souligne qu'en tout état de cause, cette affirmation n'est pas justifiée. Elle relève que le projet va artificialiser près de six hectares de terrains encore à l'état naturel, et qu'il ne propose pas, à ce stade, de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation suffisamment détaillées.

(7) L'Autorité environnementale recommande de :

- **confirmer l'absence de zone humide sur le site à partir des critères définis par la réglementation ;**
- **approfondir et détailler les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts sur la biodiversité et caractériser l'impact résiduel du projet de manière appropriée.**

3.2. Paysage et cadre de vie

L'étude d'impact indique que le site du projet s'inscrit dans l'entité paysagère de la Plaine de France. Elle présente une description générale de cette entité (p. 244-248), description qui évoque les « *processus d'étalement urbain qui débordent sur la plaine* », notamment autour de Domont, et « *les zones d'activités en position périphérique [qui] caractérisent les limites urbaines actuelles avec des entrées de ville conçues comme des zones commerciales* » (p. 245). Elle présente le contexte paysager du site, avec un « *faciès fortement agricole* » au nord et un caractère plus naturel au niveau du Petit Rosne (ru situé à proximité du projet de ZAC) et de sa ripisylve, qui viennent « *s'étaler jusqu'aux limites du projet* » à l'est (p. 245).

L'étude d'impact signale également la proximité du site inscrit de la Plaine de France, l'intérêt archéologique du site (p. 250-251 et carte p. 252), ainsi que la présence d'un itinéraire de promenade et de randonnée qui longe le Petit Rosne à l'est de la ZAC (p. 242 et carte p.243) et qui correspond à la limite ouest du site inscrit sur ce secteur. L'étude d'impact indique que la co-visibilité entre le site du projet et le sentier de randonnée d'une part (p. 349, 380) et le site inscrit d'autre part (p. 355-356, 390) a été « *vérifiée* » et que « *l'écran boisé directement à l'est du Val d'Ézanville [qui sera conservé] masque les vues* ».

Le dossier reproduit (p. 35 et 245), une carte intitulée « *contexte territorial du site* » (Figure 7), qui figure en rouge ce qui semble un parcours, ponctué de polarités, traversant le projet de ZAC et reliant différents sites à forte valeur patrimoniale (le château de la Chasse dans la forêt de Montmorency et le musée national de la Renaissance d'Écouen), sans toutefois donner de légendes ou des explications²⁷. Pour l'Autorité environnementale, ce document révèle le potentiel du site du point de vue du tourisme, du paysage et du patrimoine que le projet ne prend pas, ou pas suffisamment en compte.

26 Cette mesure indique que « *les travaux de gros œuvre seront faits dans les périodes non-impactantes pour l'environnement* » (p. 340), ce qui n'est pas suffisamment précis : cela concerne-t-il les débroussaillages et/ou défrichements, les terrassements, les constructions ?

27 Elle est simplement créditée : « *Viguiier-Frey-Objectif Ville-Projex-SEGAT* ».

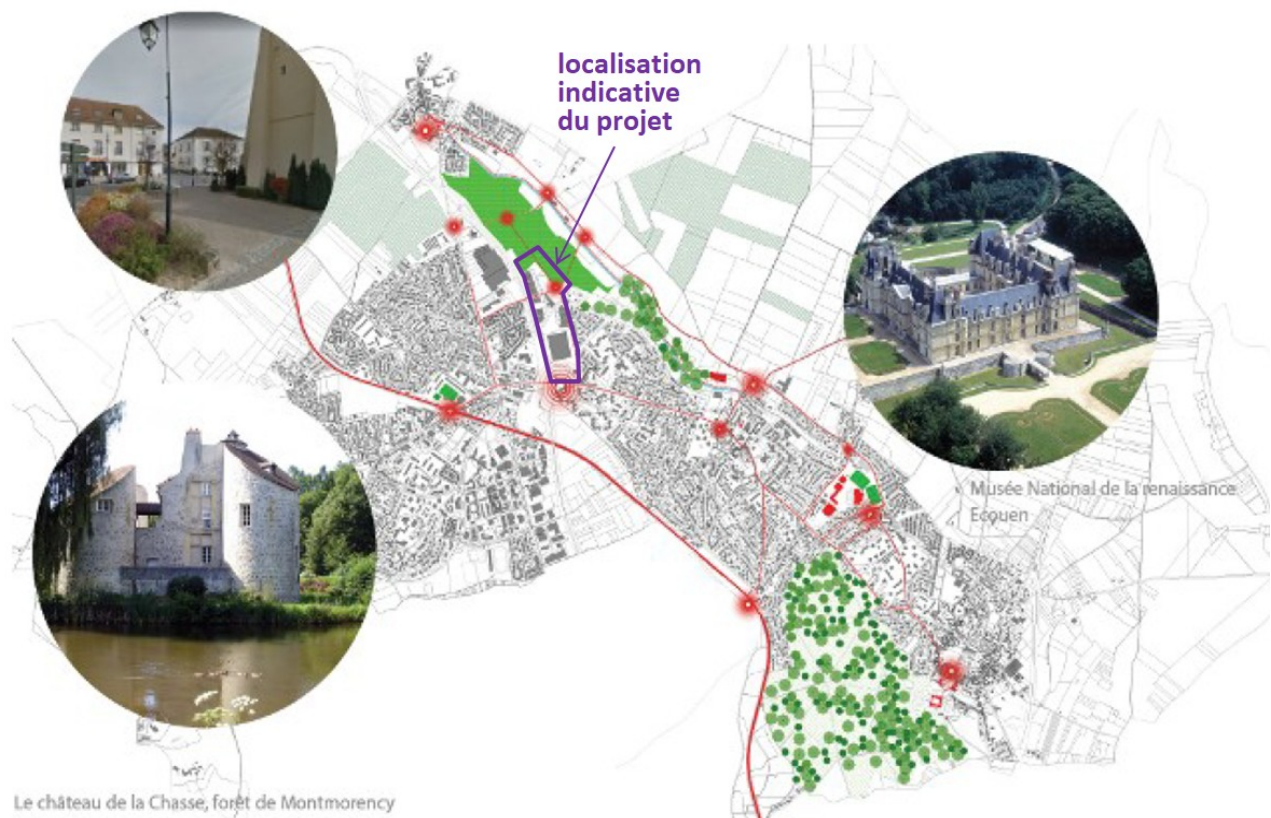


Figure 6: « Contexte territorial du site (Viguiier-Frey-Objectif Ville-Projex-SEGAT) »
 (source : étude d'impact, p. 245, localisation du projet ajoutée par la MRAe)

Sur le site même du projet, l'étude d'impact mentionne que les secteurs non urbanisés sont utilisés comme zones récréatives pour la détente ou le sport (course à pied, marche, vélo cross ou moto cross) (p. 147 et 338). L'éventuelle relocalisation de ces espaces n'est pas indiquée.

Les visibilitées actuelles sur le site (vues depuis l'extérieur du site, notamment depuis les routes et chemins) ne sont pas caractérisées et les enjeux paysagers à prendre en compte par le projet ne sont pas explicités²⁸. L'Autorité environnementale relève en particulier que la position en entrée de ville, l'aménagement des transitions paysagères avec les terrains agricoles et naturels voisins d'une part, et avec les quartiers résidentiels d'autre part, ainsi que la proximité du site inscrit de la plaine de France, sont des enjeux importants pour le projet, qui doivent être étudiés et pris en compte.

Les effets du projet sur le paysage sont traités succinctement (p. 390). L'analyse de l'insertion du projet dans le grand paysage n'a pas été menée. D'une manière plus générale, aucune visualisation ou photomontage du projet, à hauteur humaine, n'est fournie, ce qui aiderait à appréhender l'impact visuel du projet depuis les différents points d'où il sera perçu. Il conviendra de présenter des visualisations y compris aux saisons où la végétation est peu développée.

28 Hormis d'une manière très générale, dans le tableau « Synthèse des sensibilités » (p. 322) : « L'insertion paysagère de la zone et la mise en valeur des vues existantes doivent être pleinement intégrées au projet » (les vues existantes n'étant par ailleurs pas identifiées).

Les mesures d'intégration paysagère proposées restent d'ordre très général et sont peu détaillées. L'étude d'impact indique que « le réaménagement du site doit reposer sur des principes paysagers et architecturaux exemplaires » et rappelle les aménagements paysagers qui seront mis en place au sein du projet, tels que les plantations et ouvrages pour la gestion des eaux de ruissellement, et qui visent avant tout, selon l'Autorité environnementale, à assurer un cadre de vie qualitatif pour les futurs usagers du projet (p. 390²⁹). La création d'une « micro-forêt [sic] en lisière avec les champs » (« lignes forestières denses ») (p. 390 et 82) est prévue sur les limites nord et nord-est du projet, sans toutefois faire l'objet de précisions³⁰. L'étude d'impact précise également que « plusieurs principes architecturaux seront imposés pour l'aménagement des lots : volumes simples, utilisation d'éco-matériaux, clôtures végétales ou bois... » (p. 390). Il convient de détailler ces mesures³¹ et d'expliquer en quoi elles permettront d'arriver à l'objectif d'exemplarité souhaité par le maître d'ouvrage.

Si l'aménagement propre à chaque opération relève de chacun des futurs acquéreurs de lots, même s'il est encadré par les prescriptions des fiches de lot, le maître d'ouvrage de la ZAC maîtrise en revanche entièrement la conception de la trame d'espaces publics (voirie, cheminements, noues, plantations, haies, etc.). Ainsi, l'Autorité environnementale considère que l'ambition d'exemplarité de celle-ci devrait être bien plus explicitée et illustrée (plans, coupes, axonométries, perspectives, etc.) ou, à défaut, être substantiellement renforcée.

(8) L'Autorité environnementale recommande de :

- analyser l'intégration du projet dans le grand paysage et la manière dont il contribue à sa mise en valeur, tant sur le plan visuel que fonctionnel (parcours, circuits, etc.) ;
- présenter des photomontages du projet, à hauteur humaine, pour permettre d'appréhender son impact visuel depuis les différents points d'où il sera perçu ;
- expliquer et illustrer de manière détaillée le parti pris d'aménagement (nivellement, composition des espaces publics, plantations, haies, etc.) envisagé pour répondre à l'objectif de qualité affichée, et à défaut en renforcer le niveau d'ambition.

3.3. La sobriété énergétique et l'adaptation au changement climatique

■ Énergies

Une étude sur le potentiel de développement en énergies renouvelables a été réalisée³². Elle est présentée dans l'étude d'impact pages 89-91 pour la partie concernant l'opportunité de développer un réseau de chaleur, et pages 293-301 pour la partie concernant les potentiels en énergies renouvelables et de récupération. Le récapitulatif des potentialités en énergies renouvelables est présenté p. 92-93. Selon cette étude³³, les solutions techniques les plus intéressantes pour le projet seraient :

- pour l'alimentation en chaleur des bâtiments : la géothermie sur nappe ou sur sondes couplée à une pompe à chaleur pour les lots de bureaux, le solaire thermique pour les bâtiments ayant des besoins d'eau chaude importants (restauration) et le bois énergie pour les bâtiments ayant des besoins en chaleur importants ;
- pour la production d'électricité : l'implantation de panneaux photovoltaïques sur les toitures des bâtiments.

29 Ces aménagements sont également décrits dans le chapitre « Présentation du projet », notamment p. 82 (« Objectifs paysagers du projet ») et p. 85.

30 Notamment : largeur, surface, typologie (arbustive, arborée). La composition de ces haies est évoquée p. 85 (« Une micro-forêt urbaine sera plantée en fond d'espace privatif, avec trois sujets 20/40 au mètre carré et trois catégories d'espèces »).

31 Par exemple, des informations sur les largeurs, hauteurs et compositions des haies, la qualité des façades des bâtiments (y compris façades arrières) et des aménagements annexes (clôtures, signalétique, etc.) pourraient être apportées.

32 Cette étude en jointe en annexe 2 au dossier (« Étude ENR - Axenne »).

33 Cf. étude ENR, chapitre « résumé des conclusions de l'étude » (p. 6 de cette étude). Ce chapitre synthétique aurait utilement pu être repris dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact n'indique pas les solutions énergétiques qui seront retenues pour le projet. Elle mentionne des objectifs d'ordre général³⁴ et présente des « *préconisations pour limiter les impacts énergétiques du projet* » (p.93-94), qui rappelle notamment l'intérêt d'une architecture « *bioclimatique* » ou les bonnes pratiques pour une meilleure performance énergétique des bâtiments. Mais la prise en compte de ces ambitions n'est, à ce stade du projet de ZAC, pas déclinée de façon précise dans le projet.

L'Autorité environnementale rappelle que l'article R122-5 du code de l'environnement indique que l'étude d'impact doit préciser « *les principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet relative à [...] la demande et l'utilisation de l'énergie* ». Il conviendra, dans le cadre du mémoire en réponse et de manière encore plus détaillée lors des étapes ultérieures de la ZAC, de préciser les choix énergétiques qui seront mis en œuvre dans le cadre du projet, en cohérence avec les objectifs internationaux et nationaux en matière de réduction de la dépendance aux énergies fossiles et des émissions de gaz à effet de serre.

Les mesures prévues pour promouvoir la sobriété et l'efficacité énergétique et développer la production d'énergie renouvelable (par exemple, photovoltaïque sur les toits des constructions ou les parkings) devront être présentées ainsi que leurs modalités de mise en œuvre (et, le cas échéant, comment elles seront imposées aux futurs acquéreurs).

Il conviendra par ailleurs de préciser comment est envisagé le traitement des périodes de chaleur forte (estimées selon les scénarios de 49 à 66 jours par an à l'horizon 2050 dans le diagnostic du PCAET).

(9) L'Autorité environnementale recommande de préciser, le cas échéant dans le cadre des étapes ultérieures de la ZAC, l'ensemble des choix énergétiques retenus et présenter les mesures prévues en matière de performance énergétique et de recours aux installations de production d'énergie renouvelable.

■ Impact carbone

Afin de limiter l'empreinte carbone du projet, l'étude d'impact indique les mesures « *envisagées* » ou qui « *seront recherchées* », telles que l'utilisation de matériaux moins émetteurs de gaz à effet de serre, la mutualisation des rotations de camions lors des travaux (p. 353 et 416) ou le réemploi de matériaux de déconstruction (p. 418). Elle rappelle que le bâtiment principal du site « *bénéficiera d'une réhabilitation lourde, afin de finaliser les économies d'échelles de la déconstruction, du recyclage et prolonger la durée de vie des structures porteuses* » (p. 87) et que « *les structures de chaussées [seront maintenues] le plus possible, afin de minimiser les conséquences de la déconstruction et sa noria de camions, sans parler des mises en décharge publique* » (p. 86), ce qui est à souligner.

Elle ne précise toutefois pas de données chiffrées qui permettraient de mesurer l'ambition environnementale du projet sur ces sujets (par exemple, la part de matériaux biosourcés utilisés ou les émissions de gaz à effet de serre économisées grâce à ces dispositions). Plus globalement, l'étude d'impact ne s'appuie pas sur une approche de cycle de vie pour évaluer les impacts du projet de manière globale, incluant les phases d'exploitation des ressources naturelles et de production des matériaux de construction, la phase chantier et le traitement des déchets générés, la phase d'exploitation et de fin de vie. Seule l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre résultant des déplacements routiers générés par le projet a été évaluée³⁵ (p. 382), alors qu'une analyse comparative basée sur une estimation du bilan carbone de différentes approches urbaines et architecturales auraient pu contribuer à la définition du projet, à la justification de ses caractéristiques maté-

34 Notamment p. 416 : « *En termes de consommation d'énergie, le projet se doit d'être exemplaire pour répondre aux objectifs visés. La consommation d'énergie, tant pour le chauffage, l'eau chaude sanitaire que pour les autres usages devra faire l'objet d'une attention particulière dans la conception des bâtiments. La performance thermique la plus élevée possible devra être recherchée tant pour la réhabilitation du bâtiment Castorama que pour la construction de nouveaux bâtiments. Le recours à des énergies moins carbonées devra être étudié* ».

35 Les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements générés par le projet sont évaluées en pourcentage d'augmentation par rapport à la situation « fil de l'eau » (c'est-à-dire, pour une année donnée, à la situation sans le projet).

rielles et énergétiques, et à définir des objectifs en terme de limitation de l'impact sur le dérèglement climatique.

L'étude d'impact mentionne aussi la volonté de proposer aux entreprises une offre de locaux « réversibles et modulables » (p.187) mais n'apporte aucune précision sur la mutabilité potentielle des bâtiments et aménagements envisagés.

(10) L'Autorité environnementale recommande de :

- réaliser le bilan carbone global du projet, sur l'ensemble de son cycle de vie et dans toutes ses composantes ;
- préciser les mesures permettant de réduire l'impact carbone du projet et en quantifier les effets attendus ;
- présenter le potentiel de mutabilité des bâtiments et aménagements.

3.4. Mobilités

Le site est longé par deux routes principales, la RD 301 à l'ouest et la route de Domont (RD370) au sud, sur lesquelles circulent respectivement 41 700 et 10 920 véhicules par jour (moyenne journalière tous véhicules, données de l'étude de trafic de mars 2022, p.235).

Le dossier mentionne la présence de la gare de Domont, desservie par la ligne H du réseau Transilien, située à une quinzaine de minutes à pied à l'ouest de la zone commerciale du Val d'Ézanville³⁶. L'Autorité environnementale ajoute que la gare se trouve à seulement une dizaine de minutes à pied de l'angle sud-est de la ZAC par la route de Domont.

Le site est également desservi par deux lignes de bus (p. 241). L'étude d'impact indique en outre qu'« on retrouve au sein de l'aire d'étude des chemins mixtes ou voies vertes, des pistes ou bandes cyclables » (p. 242), mais elle ne localise pas ces aménagements sur une carte et ne décrit pas l'accès cyclable au site.

■ Déplacements automobiles

Le projet va générer des déplacements routiers, estimés selon l'étude de trafic à 154 uvp/h³⁷ à l'heure de pointe du matin, 510 uvp/h à l'heure de pointe du soir et 836 uvp/h à l'heure de pointe du samedi, auxquels il faut rajouter les flux déviés (usagers qui se dévieront de leur trajet habituel pour se rendre principalement à la zone de commerces), soit 8 uvp/h à l'heure de pointe du matin, 80 uvp/h à l'heure de pointe du soir et environ 175 uvp/h à l'heure de pointe du samedi (p. 370). L'Autorité environnementale note que ces déplacements auront notamment des impacts sur les pollutions sonores, atmosphériques et sur les émissions de gaz à effet de serre.

En termes de stationnement, l'étude d'impact explique que « la localisation exacte des stationnements "voitures" et le nombre de places ne sont pas connus à ce jour » (p. 380). Le dossier de création précise qu'« il est prévu une gestion du stationnement au niveau de l'emprise des lots » et qu'« une attention particulière sera apportée à la mutualisation des stationnements³⁸ ».

36 Cette information n'est pas apportée dans l'étude d'impact mais dans le dossier de création (p. 3 du document « P1 – Rapport de présentation »).

37 uvp/h : unité de véhicule particulier par heure. Cette unité est obtenue en appliquant un coefficient de pondération à chaque catégorie de véhicules (poids lourd, deux-roues, voiture), ce qui permet d'exprimer les volumes de trafic dans une grandeur unique.

38 P.28 du document « P1 – Rapport de présentation ».

L'Autorité environnementale relève qu'à l'instar d'aménagements routiers facilitant l'accès du site aux véhicules motorisés, un nombre de places de stationnement trop important ne favorise pas le report modal notamment vers les modes actifs ou les transports en commun, d'une part, et a des impacts sur la consommation d'espace, l'artificialisation des sols, les émissions de gaz à effet de serre, d'autre part. (cf. remarque du paragraphe 3.1ci-avant). Aucune précision n'est cependant apportée sur la manière d'estimer les besoins sans inciter au recours à l'automobile, ni la manière dont la mutualisation du stationnement sera organisée³⁹.

■ Transports en commun et modes actifs

Afin d'encourager les déplacements alternatifs à la voiture, l'étude d'impact mentionne la possibilité qu'une des lignes de bus existantes fasse « *un détour dans la ZAC (avec un ou deux arrêts)* » (p. 380). L'étude d'impact indique que « *le projet intègre une promotion active du covoiturage et de la mobilité électrique passant par une mise à disposition efficace de l'information et une tarification incitative, ainsi qu'une offre d'autopartage autour de vélos, vélos électriques et voitures électriques* » (p. 396), alors que ces mesures sont évoquées de manière plus hypothétique par ailleurs, avec la possibilité de « *l'installation de maison de la mobilité* » et « *à défaut de l'amélioration des transports publics* » (p. 380).

De la même manière, l'étude d'impact affirme que le projet « *met notamment l'accent sur la mise en valeur des cheminements piétons par rapport aux voies réservées aux véhicules motorisés* » (p. 396), avec l'aménagement de pistes et bandes cyclables intégrés au projet et en lien avec les itinéraires existants (p. 380 et 397), mais les aménagements prévus ne sont pas localisés. L'Autorité environnementale rappelle que ces aménagements ne devront pas se limiter au seul périmètre du projet mais assurer la continuité notamment vers la gare ou avec les secteurs susceptibles d'amener des salariés ou des usagers vers la ZAC (zones d'habitation par exemple)⁴⁰.

L'Autorité environnementale constate qu'à ce stade du projet, les mesures concernant la limitation des déplacements automobiles sont seulement évoquées, sans faire l'objet de traduction précise dans le projet. À l'inverse, elle constate non seulement que la conception très routière de la voirie existante (giratoires, bretelles, amples rayons de courbures, etc.) n'est pas remise en cause à l'occasion du projet, mais qu'elle est encore accentuée à travers les nouveaux aménagements routiers envisagés

Il convient, selon l'Autorité environnementale, de préciser et renforcer les mesures prévues pour assurer l'attractivité de l'usage du vélo et des autres modes actifs, tant au regard de l'efficacité des équipements et des cheminements dédiés, que de leur connexion au réseau urbain et de leur sécurité. Pour l'Autorité environnementale, ces mesures doivent s'inscrire dans une stratégie globale en faveur des déplacements alternatifs à la voiture individuelle, en lien avec les collectivités publiques.

Toutefois, en restant dans le périmètre du projet qui traite de la jonction à la RD 301 (bretelle et *bypass*), un réaménagement volontariste devrait être envisagé pour les deux voies d'accès passant sous cette infrastructure en talus (la rue Eugène Delacroix au nord et la route de de Domont au sud, spécifiquement le carrefour à deux giratoires) afin d'assurer la plus grande aisance aux déplacements actifs (piétons et vélos), compte-tenu de la grande proximité avec la gare. Plus largement, il convient que ce maillage d'espaces publics puisse être conçu de telle manière à relier les quartiers autour de la ZAC, et notamment celui des Bourguignons qui le jouxte à l'est.

39 L'étude d'impact évoquant par ailleurs des réserves sur cette recherche de mutualisation : « *La mutualisation des fonctions de stationnements est possible entre plusieurs parcelles ou bâtiments à condition qu'un accord de cours commune soit trouvé* » (p. 88).

40 Elle rappelle par ailleurs que le diagnostic du PCAET montre que la part de l'usage du vélo dans la part des déplacements domicile-travail est aujourd'hui extrêmement basse : de l'ordre de 1 % et donc que la marge de progression est très importante.

(11) L'Autorité environnementale recommande de :

- reconsidérer la conception du projet en la fondant sur une stratégie de mobilité visant à limiter l'usage de l'automobile et à favoriser les modes actifs, en prévoyant des aménagements assurant des déplacements piétons et vélos sûrs, confortables et rapides pour accéder à la ZAC (via notamment les traversées sous la RD 301), s'y déplacer et la relier aux quartiers environnants ;
- préciser en conséquence les parts modales attendues, ainsi que le nombre et la localisation des places de stationnements pour les vélos et les automobiles, et limiter le nombre de places de stationnement des véhicules motorisés au strict nécessaire afin de réduire l'impact en termes d'artificialisation des sols et d'augmentation des déplacements générateurs d'émissions de polluants atmosphériques.

3.5. Pollutions sonores et atmosphériques

■ Pollutions sonores

Le projet prévoit la création de nouvelles routes et devra donc respecter la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures de transports terrestres nouvelles ou faisant l'objet de modifications⁴¹. L'étude acoustique réalisée montre que les nouvelles routes créées par le projet n'induiront pas de dépassement des seuils réglementaires au niveau des bâtiments existants (p. 383-389).

En ce qui concerne les nouveaux bâtiments qui seront construits dans la ZAC et qui pourraient générer des pollutions sonores, l'étude d'impact rappelle les seuils réglementaires qui devront être respectés dans le cadre de la réglementation relative aux bruits de voisinage (p. 389). Toutefois, l'Autorité environnementale rappelle l'importance de se référer à cet égard aux valeurs-guides recommandées pour la santé humaine par l'Organisation mondiale de la santé, pour définir les mesures d'évitement et de réduction des pollutions sonores susceptibles d'être générées par le projet auprès des populations riveraines.

■ Qualité de l'air

La qualité de l'air au niveau du secteur d'étude est caractérisée grâce au réseau de mesures d'Airparif et à des mesures de la qualité de l'air in situ. L'étude d'impact indique que la qualité de l'air est « *relativement bonne sur le secteur* » (p. 270). Elle a également recensé les établissements sensibles (écoles notamment) situés à proximité (p. 262).

Le projet entraînera une augmentation des émissions de polluants atmosphériques, en lien avec l'augmentation du trafic routier et la création de nouvelles voies liées au projet. Cette augmentation est évaluée à +2,8 % en 2028 et +2,5 % en 2048, par rapport à la situation de référence (c'est-à-dire à la même date mais sans réalisation du projet et en tenant compte des améliorations technologiques du parc roulant) (p. 381-382). L'étude d'impact présente des « *mesures envisageables pour réduire l'impact sur la qualité de l'air* » (p. 383)⁴² sans préciser si elles seront mises en place pour le projet. A minima, selon l'Autorité environnementale, des mesures visant à limiter les déplacements routiers générés par la ZAC devront être proposées (cf. chapitre 3.4 « Mobilités » du présent avis).

41 Cette réglementation vise à protéger les bâtiments existants (habitations, établissements d'enseignement ou de santé, bureaux) des nuisances sonores générées par la nouvelle route, avec l'obligation pour le maître d'ouvrage de mettre en place des protections sonores si les seuils définis par la réglementation sont dépassés. Cette réglementation est présentée page 276.

42 À titre d'exemple : mise en place d'écrans végétaux ou physiques.

3.6. Pollution des milieux

Une étude historique a été réalisée et a permis d'identifier les sources de pollution potentielles du site : apport de remblais d'origine et de qualité inconnues, présence potentielle de cuves enterrées, anciennes stations-services, dépôts de déchets divers, etc. (p. 209-212). L'étude d'impact indique que des analyses de la pollution des sols ont été réalisées en 2017, à l'occasion de l'étude géotechnique, et en présente succinctement les résultats : « *Aucun impact significatif n'est mis en évidence. [...] Toutefois, on observe la présence localisée d'anomalies en métaux et d'HAP [hydrocarbures aromatiques polycycliques] en traces dans les remblais* » (p. 214). Elle précise en outre qu'en cas d'évacuation hors site de matériaux, une partie des terres dépasse les critères d'acceptation en installation de stockage de déchets inertes (ISDI) et devra être évacuée en filière spécifique (p. 214). Aucune information plus précise n'est fournie pour caractériser et localiser les pollutions observées⁴³, l'étude de pollution n'étant par ailleurs pas jointe en annexe.

Des mesures de gestion de la pollution des sols sont prévues afin de supprimer « *toute possibilité de mise en contact entre ces terrains et les futurs usagers* », notamment : purge des remblais anthropiques pollués, couverture systématique des sols de surface (dalle béton, revêtement bitume ou apport de terre végétale saine sur une épaisseur de trente centimètres minimum), interdiction des jardins potagers ou des plantations d'arbres fruitiers (p. 333-334). L'Autorité environnementale relève que ces mesures ont été définies au regard du précédent projet de requalification envisagé, car l'étude d'impact mentionne une « *ferme pédagogique*⁴⁴ », qui était un élément de ce précédent projet⁴⁵. Il conviendra d'actualiser l'étude de pollution au regard des usages envisagés par le présent projet, d'adapter les mesures en conséquence et de confirmer la compatibilité des sols avec les usages envisagés. En l'absence de données précises sur les pollutions observées, l'Autorité environnementale n'est pas en mesure d'apprécier la suffisance et l'efficacité des mesures prévues⁴⁶.

(12) L'Autorité environnementale recommande d'apporter des informations précises sur les pollutions de sols observées, d'actualiser l'étude de pollution en tenant compte des usages envisagés par le projet, d'adapter les mesures de gestion en conséquence et de confirmer la compatibilité des sols avec les usages envisagés.

L'étude d'impact indique également qu'un diagnostic amiante a été réalisé au niveau des voiries du site et qu'« *aucune trace d'amiante n'a été retrouvée dans les enrobés bitumeux présents* » (p. 214). Comme pour la pollution des sols, aucune information précise n'est fournie (nombre et localisation des prélèvements), ce qui permettrait de s'assurer notamment de la représentativité des analyses effectuées.

(13) L'Autorité environnementale recommande de préciser la localisation et le nombre d'analyses réalisées dans le cadre du diagnostic de recherche d'amiante dans les enrobés routiers.

43 Notamment : polluants recherchés lors des analyses, concentrations mesurées, localisation des anomalies (plan et profondeur), comparaison aux valeurs de référence quand elles existent, etc. Le chapitre « *Méthodologie* » (p. 463) précise en outre que « *peu de sondages ont en revanche pu être implantés à proximité immédiate des sources de pollution potentielles identifiées, du fait des informations partielles obtenues au moment des interventions et en raison des contraintes relatives à l'intervention pour la géotechnique* ». Il conviendra donc, selon l'Autorité environnementale, de justifier également la représentativité des sondages réalisés et, le cas échéant, de mener des investigations complémentaires au droit des sources de pollution potentielles.

44 « *La purge et la substitution des remblais en place est notamment préconisée au niveau des futurs espaces cultivés de la ferme pédagogique pour répondre aux besoins d'un substrat de qualité et du fait de la présence de remblais hétérogènes ayant montré un léger dépassement des valeurs de référence* » (p. 333).

45 Cf. p.429.

46 Certaines mesures pourraient être surdimensionnées au vu de l'absence « *d'impact significatif* » mis en avant dans l'état initial, par exemple le recouvrement de l'ensemble des espaces extérieurs de la ZAC, qui nécessiterait des apports de matériaux très importants. À l'inverse, si des usages sensibles étaient prévus (une crèche est mentionnée dans les activités de services qui pourraient être accueillies), les mesures devront être adaptées en conséquence, en cherchant d'abord à éviter de localiser les établissements sensibles sur des sols pollués.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public par voie électronique.

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'[article L.123-19](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

L'Autorité environnementale rappelle que, conformément au IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Fait à Paris le 5 octobre 2022

Le membre délégué



Noël Jouteur

ANNEXE

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de clarifier la programmation envisagée et de présenter des informations cohérentes et précises à ce sujet.....9
- (2) L'Autorité environnementale recommande de présenter les observations émises lors de la concertation et leur prise en compte par le projet.....10
- (3) L'Autorité environnementale recommande : - d'approfondir l'analyse des impacts du projet et de détailler les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts ; - d'expliquer et justifier les choix retenus et de démontrer en particulier les ambitions environnementales affichées en précisant les conditions de réalisation....11
- (4) L'Autorité environnementale recommande d'étayer la présentation des principaux impacts du projet et des mesures de réduction prévues dans le résumé non technique, pour une meilleure compréhension du public non spécialiste.....11
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter de manière détaillée les raisons de la programmation retenue de la ZAC, en comparaison avec des solutions de substitution raisonnables étudiées à l'échelle supra-communale ; - justifier le périmètre de la ZAC au regard notamment des enjeux environnementaux liés à la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ; - reconsidérer l'ensemble des aménagements prévus, notamment en termes de desserte, pour privilégier des solutions favorisant l'usage des modes de déplacement alternatifs à l'automobile, et sur le plan urbanistique, dans le souci de préservation des sols et des ressources.....15
- (6) L'Autorité environnementale recommande d'étudier et de proposer des mesures pour réduire l'imperméabilisation des surfaces non bâties (notamment sur les parkings), et de réutiliser au mieux les eaux collectées notamment par les toitures.....16
- (7) L'Autorité environnementale recommande de : - confirmer l'absence de zone humide sur le site à partir des critères définis par la réglementation ; - approfondir et détailler les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts sur la biodiversité et caractériser l'impact résiduel du projet de manière appropriée.....17
- (8) L'Autorité environnementale recommande de : - analyser l'intégration du projet dans le grand paysage et la manière dont il contribue à sa mise en valeur, tant sur le plan visuel que fonctionnel (parcours, circuits, etc.) ; - présenter des photomontages du projet, à hauteur humaine, pour permettre d'appréhender son impact visuel depuis les différents points d'où il sera perçu ; - expliquer et illustrer de manière détaillée le parti pris d'aménagement (nivellement, composition des espaces publics, plantations, haies, etc.) envisagé pour répondre à l'objectif de qualité affichée, et à défaut en renforcer le niveau d'ambition.....19
- (9) L'Autorité environnementale recommande de préciser, le cas échéant dans le cadre des étapes ultérieures de la ZAC, l'ensemble des choix énergétiques retenus et présenter les mesures prévues en matière de performance énergétique et de recours aux installations de production d'énergie renouvelable.....20
- (10) L'Autorité environnementale recommande de : - réaliser le bilan carbone global du projet, sur l'ensemble de son cycle de vie et dans toutes ses composantes ; - préciser les

mesures permettant de réduire l'impact carbone du projet et en quantifier les effets attendus ; - présenter le potentiel de mutabilité des bâtiments et aménagements.....21

(11) L'Autorité environnementale recommande de : - reconsidérer la conception du projet en la fondant sur une stratégie de mobilité visant à limiter l'usage de l'automobile et à favoriser les modes actifs, en prévoyant des aménagements assurant des déplacements piétons et vélos sûrs, confortables et rapides pour accéder à la ZAC (via notamment les traversées sous la RD 301), s'y déplacer et la relier aux quartiers environnants ; - préciser en conséquence les parts modales attendues, ainsi que le nombre et la localisation des places de stationnements pour les vélos et les automobiles, et limiter le nombre de places de stationnement des véhicules motorisés au strict nécessaire afin de réduire l'impact en termes d'artificialisation des sols et d'augmentation des déplacements générateurs d'émissions de polluants atmosphériques.....23

(12) L'Autorité environnementale recommande d'apporter des informations précises sur les pollutions de sols observées, d'actualiser l'étude de pollution en tenant compte des usages envisagés par le projet, d'adapter les mesures de gestion en conséquence et de confirmer la compatibilité des sols avec les usages envisagés.....24

(13) L'Autorité environnementale recommande de préciser la localisation et le nombre d'analyses réalisées dans le cadre du diagnostic de recherche d'amiante dans les enrobés routiers.....24