

**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DELIVRANCE DE PERMIS DE  
CONSTRUIRE MODIFICATIFS RELATIFS AU PROJET D'EXTENSION DU  
CENTRE COMMERCIAL WESTFIELD ROSNY 2**

**RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE**



**Enquête publique du 3 novembre au 5 décembre 2022 inclus**

**RAPPORT, CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

**Commission d'enquête :**

**François NAU, président, Michel RELAVE et Guy VELLA, membres.**

**LE RAPPORT D'ENQUETE COMPREND LES TOMES SUIVANTS :**

**TOME 1 :  
RAPPORT, CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION  
D'ENQUÊTE**

**TOME 2 :  
ANNEXES AU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE ET  
PIECES JOINTES**

# Table des matières

<b>CHAPITRE I : GENERALITES</b> .....	<b>9</b>
<b>1- Le contexte du projet</b> .....	<b>11</b>
1.1. Le territoire.....	11
1.2 Le centre commercial .....	11
1.3. Le projet d’extension du centre commercial .....	13
1.4. Les permis de construire initiaux .....	13
1.5. La décision du Tribunal administratif de Montreuil du 2 décembre 2021.....	14
<b>2- L’objet de l’enquête publique</b> .....	<b>14</b>
<b>CHAPITRE II : PRESENTATION DU PROJET ET DE L’ETUDE D’IMPACT</b> .....	<b>15</b>
<b>1-Préambule</b> .....	<b>17</b>
<b>2-Les acteurs du projet</b> .....	<b>17</b>
<b>3-Le projet d’extension du centre commercial</b> .....	<b>17</b>
3.1. Les objectifs et enjeux du projet .....	18
3.2 La description sommaire des différentes parties du projet .....	18
3.3. Les 4 parties de l’extension .....	20
3.4. L’évolution de la desserte et des accès au centre commercial.....	23
3.5. Le planning et la durée des travaux .....	26
<b>4-L’étude d’impact</b> .....	<b>27</b>
4.1. Les aires d’études .....	28
4.2 La zone de chalandise.....	29
4.3. La méthode d’évaluation des impacts .....	29
4.4. Les effets cumulés .....	30
4.5 Les mobilités.....	31
4.6. Qualité de l’air et santé .....	34
4.7. Les émissions des gaz à effet de serre .....	43
4.8. L’îlot de chaleur urbain.....	43
4.9- Soleil et vent.....	51
4.10. La gestion des eaux pluviales .....	55
4.11. Bruit et vibrations.....	59
4.12. Les milieux naturels et la biodiversité .....	64
4.13 La sobriété énergétique .....	67
4.14. Les déchets .....	71
4.15. Les impacts des chantiers.....	72
4.16 Les autres effets sur le milieu physique .....	74
4.17 Le paysage .....	75

<b>CHAPITRE III : LES AVIS SUR LE PROJET .....</b>	<b>77</b>
1- L’avis de l’Autorité environnementale du 6 octobre 2022.....	79
2- Le mémoire en réponse à l’avis de la MRAe .....	80
3- L’avis d’IDF-Mobilités .....	85
4- L’avis de la RATP .....	85
<b>CHAPITRE IV : ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L’ENQUÊTE PUBLIQUE .....</b>	<b>87</b>
1- La désignation de la commission d’enquête .....	89
2- La préparation de l'enquête .....	89
3- L’arrêté d'organisation de l'enquête .....	90
4- Les permanences .....	91
5- Les mesures d’information et de communication .....	92
6- Le déroulement de l’enquête .....	92
7- Les enseignements de l’enquête.....	93
8- Clôture de l’enquête .....	96
<b>CHAPITRE V : EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC .....</b>	<b>97</b>
1- Le recueil des observations du public.....	99
2- La méthode de classement et d’analyse des observations par thèmes .....	100
3- L’analyse globale de l’expression du public .....	100
4- Le Procès-verbal de synthèse.....	102
5- Le mémoire en réponse.....	102
<b>CHAPITRE VI : ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC.....</b>	<b>103</b>
<b>1-Présentation générale de l’analyse des observations du public .....</b>	<b>105</b>
1.1. La méthode retenue par la commission d’enquête pour l’analyse des observations .....	105
1.2. Les observations des porteurs de projet sur le procès-verbal des observations.....	105
1.3. La liste des thèmes, sous-thèmes et sujets .....	106
<b>2-Thème A- L’évolution du projet.....</b>	<b>109</b>
<b>3-Thème B : Mobilités, qualité de l’air et santé.....</b>	<b>115</b>
Sous-thème 1 : Les mobilités.....	115
Sujet 1 : Les conditions de circulation dégradées, l’importance des embouteillages, leurs nuisances et l’insécurité routière .....	115
Sujet 2 : Les conditions de stationnement .....	123
Sujet 3 : Les nuisances sonores actuelles de la circulation liée au centre commercial .....	125
Sujet 4 : L’inconfort et l’insécurité des piétons.....	125
Sujet 5 : L’inconfort et l’insécurité des déplacements à vélo.....	128
Sujet 6 : Les propositions du public pour l’amélioration des déplacements .....	131

Sujet 7 : La perception négative du public de l'évolution des conditions de déplacements et de circulation liée à l'extension du centre commercial, malgré sa desserte améliorée par les transports .....	133
Sujet 8 : L'impact de la ZFE sur les trafics et sur le stationnement .....	135
Sujet 9 : La stratégie d'évolution des mobilités, la promotion des mobilités douces et la réduction de la place de voiture à l'occasion de la desserte du site par de nouvelles lignes de transports .....	136
Sujet 10 : L'évolution majeure de la desserte du centre commercial par les transports publics. Les problèmes posés par la simultanéité des travaux de mise en accessibilité de la gare du RER E Rosny-Bois-Perrier avec les travaux d'extension du centre commercial. ....	142
Sujet 11 : L'étude d'aménagement des espaces publics du pôle multimodal des transports Rosny-Bois-Perrier .....	145
<b>Sous-thème 2 : La pollution de l'air et la santé .....</b>	<b>149</b>
Sujet 1 : Le niveau actuel de la pollution de l'air.....	149
Sujet 2 : Les équipements sensibles .....	153
Sujet 3 : L'effet du projet sur la qualité de l'air .....	156
Sujet 4 : Les effets cumulés .....	157
Sujet 5 : L'effet de la ZFE sur l'évolution du contexte de la qualité de l'air .....	158
Sujet 6 : L'évolution du parc automobile prise en compte pour l'amélioration de la qualité de l'air .....	159
Sujet 7 : Les insuffisances de l'étude d'impact.....	161
Sujet 8 : Les mesures ERC pour réduire la pollution de l'air due au projet d'extension du centre commercial en agissant notamment sur la circulation qu'il génère .....	165
<b>4-Thème C - Îlot de chaleur urbain, végétalisation, artificialisation et bétonnage.....</b>	<b>174</b>
<b>Sous-thème 1 : Les observations du public sur le phénomène d'ICU .....</b>	<b>174</b>
Sujet 1 : Observations générales .....	174
Sujet 2 : Observations plus précises .....	176
<b>Sous-thème 2 : Les mesures ERC pour l'effet de chaleur urbain .....</b>	<b>183</b>
Sujet 1 : La végétalisation.....	183
Sujet 2 : Albedo et autres paramètres .....	190
Sujet 3 : Les mesures postérieures à l'obtention du permis de construire.....	196
Sujet 4 : La prise en compte de l'existant.....	198
Sujet 5 : Les effets cumulés .....	201
<b>5-Thème D – L'énergie .....</b>	<b>205</b>
Sujet 1 : Le projet est énergivore au temps de la sobriété énergétique.....	205
Sujet 2 : Les énergies renouvelables .....	207
Sujet 3 : Les émissions de GES.....	208
Sujet 4 : L'énergie solaire et les panneaux photovoltaïques.....	208

Sujet 5 : Les matériaux de construction .....	208
Sujet 6 : Les consommations énergétiques.....	209
Sujet 7 : L'impact de l'îlot de chaleur urbain sur la climatisation .....	209
<b>6-Thème E - La gestion des eaux pluviales .....</b>	<b>213</b>
Sous-thème 1 : Les observations du public.....	213
Sujet 1 : Les risques de la bétonnisation et de l'imperméabilisation des surfaces.....	214
Sujet 2 : Les mises en place de mesures assujetties à l'obtention éventuelle des PC .....	218
Sujet 3 : L'entretien et la pérennisation des espaces végétalisés dédiés à la gestion des eaux pluviales.....	219
<b>7-Thème F : Les nuisances des chantiers.....</b>	<b>221</b>
Sous- thème 1 : Les observations du public concernant les nuisances dues aux chantiers .....	222
Sous-thème 2 : Les observations complémentaires de la commission d'enquête concernant les interactions des différents chantiers sur un périmètre restreint .....	224
<b>8-Thème G : Les effets sur le commerce local .....</b>	<b>226</b>
Sous-thème 1 : L'impact négatif sur le commerce de proximité .....	226
Sujet 1 : La concurrence avec les petits commerces du centre-ville.....	226
Sujet 2 : La désertification du centre-ville.....	228
Sujet 3 : Un trop grand nombre de centres commerciaux.....	230
Sous-thème 2 : La destruction d'emplois.....	231
Sujet 1 : La destruction nette d'emplois .....	231
Sujet 2 : Les emplois à durée déterminée .....	233
<b>9-Thème H- Les mesures ERC .....</b>	<b>234</b>
<b>10-Thème I- L'opportunité du projet .....</b>	<b>238</b>
Sous-thème 1 : Les raisons données pour l'inopportunité du projet .....	238
Sujet 1 : L'environnement et le changement climatique ; le contexte du trafic routier important, de la pollution de l'air, et des travaux.....	238
Sujet 2 : L'urbanisme centré sur la voiture est dépassé.....	240
Sujet 4 : Les incivilités et les problèmes.....	242
Sujet 5 : Le développement du e-commerce .....	242
Sujet 6 : L'opportunité des bureaux.....	243
Sujet 7: Les prescriptions du projet de SCOT de la MGP.....	243
Sujet 8 : L'intérêt du promoteur.....	244
Sujet 11 : La contribution du projet au financement des transports publics.....	245
Sous-thème 2 : Les raisons données pour l'opportunité du projet .....	245
Sujet 1 : Le développement économique.....	245
Sujet 2 : Le besoin de modernisation .....	245
Sujet 3 : Un lieu de vie.....	246

Sous-thème 3 : La proposition de modification du projet .....	246
Sous-Thème 4 : Les souhaits d'aménagements municipaux.....	246
Sujet 1 : Les parcs, jardins et espaces verts.....	246
Sujet 2 : Les voies piétonnes, les espaces pour les piétons et les vélos, l'entretien des routes .	247
Sujet 3 : Les équipements .....	248
Sujet 4 : Le développement du centre-ville.....	248
<b>11-Thème J – L'organisation de l'enquête .....</b>	<b>249</b>
Sous-thème 1 : Les observations du public sur la nature et la qualité de l'information .....	249
<b>CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE .....</b>	<b>1</b>
<b>1-Le contexte, l'objet et le périmètre de l'enquête publique.....</b>	<b>3</b>
1.1 Les porteurs de projet et les demandes de permis de construire initiales.....	3
1.2 La première enquête publique de 2019.....	3
1.3 Les recours des deux associations et la décision du Tribunal administratif de Montreuil du 2 décembre 2021 .....	4
1.4 Les permis de construire modificatifs et l'étude d'impact complétée .....	4
1.5 L'objet de l'enquête publique .....	4
<b>1.6 Le périmètre du projet et de l'enquête publique .....</b>	<b>5</b>
<b>2-L'enquête publique et ses enseignements .....</b>	<b>6</b>
2.1 La préparation de l'enquête.....	6
2.2 Le dossier d'enquête .....	7
2.3 Les modalités d'information et de participation du public .....	8
2.4 Les observations du public sur l'organisation de l'enquête.....	8
2.5 La participation du public.....	9
2.6 Les auteurs des observations et le bilan des observations .....	9
2.7 Les enseignements de l'enquête.....	9
2.8 Le procès-verbal de synthèse des observations du public.....	11
2.9 Le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse .....	12
<b>3-L'appréciation des permis de construire modificatifs .....</b>	<b>12</b>
<b>4-Les conclusions motivées de la commission d'enquête .....</b>	<b>18</b>
<b>5-L'avis de la commission d'enquête .....</b>	<b>24</b>

## Liste des annexes et des pièces jointes

### Annexes

<b>N°1</b>	Grilles de dépouillement des observations recueillies
<b>N°2</b>	Procès-verbal de synthèse des observations
<b>N°3</b>	Mémoire en réponse au procès-verbal des observations

### Liste des pièces jointes

<b>Pièce 1</b>	Décision de M. le Président du Tribunal Administratif de Montreuil du 18 août 2022
<b>Pièce 2</b>	Arrêté d'organisation de l'enquête publique du 13 octobre 2022 de M. le maire de Rosny-sous-Bois
<b>Pièce 3</b>	Premières insertions de l'avis d'enquête
<b>Pièce 4</b>	Secondes insertions de l'avis d'enquête
<b>Pièce 5</b>	Exemplaire de l'avis d'enquête et d'une des affiches annonçant l'enquête
<b>Pièce 6</b>	Implantation des affiches
<b>Pièce 7</b>	Certificat d'affichage de la Mairie
<b>Pièce 8</b>	Certificat d'affichage du centre commercial
<b>Pièce 9</b>	Lettre du 5 décembre 2022 du président de la commission d'enquête à M. le maire de Rosny-sous- Bois sollicitant un délai pour la remise du procès-verbal de synthèse
<b>Pièce 10</b>	Réponse du 8 décembre 2022 de M. le maire de Rosny-sous-Bois accordant ce délai
<b>Pièce 11</b>	Lettre du 22 décembre 2022 du président de la commission d'enquête à M. le maire de Rosny-sous-Bois sollicitant un délai pour la remise du rapport de la commission
<b>Pièce 12</b>	Réponse du 9 janvier 2023 de M. le maire de Rosny-sous-Bois accordant ce délai



## **CHAPITRE I : GENERALITES**



# 1- Le contexte du projet

La présente enquête publique porte sur les demandes de régularisation de quatre permis de construire déposés dans le cadre du projet d'extension du centre commercial Westfield Rosny 2 sur la commune de Rosny-sous-Bois (93).

## 1.1. Le territoire

La ville de Rosny-sous-Bois (département de la Seine-Saint-Denis), d'une superficie de 591,30 hectares, est située à l'est de Paris, à 6 kilomètres des portes de la capitale. Elle compte un peu plus de 46 000 habitants (population au 1er janvier 2020).

Rosny-sous-Bois est membre de l'établissement public territorial (EPT) Grand Paris Grand Est qui regroupe aussi les communes de Clichy-sous-Bois, Coubron, Gagny, Gournay-sur-Marne, Le Raincy, Les Pavillons-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Vaujours et Villemomble. La commune de Rosny-sous-Bois fait partie du canton de Montreuil-1.

La ville de Rosny-sous-Bois est répartie en 4 quartiers :

- La Boissière – Coteaux Beauclair : situé à l'ouest de la ville, ce quartier abrite le centre-commercial Domus, dédié à la maison, ainsi que plusieurs zones résidentielles ;
- Centre-ville – Plateau d'Avron et Beauséjour : ce quartier accueille de nombreux commerces en centre-ville et est, pour le reste, de configuration plutôt pavillonnaire ;
- Marnaudes – Bois-Perrier : situé au nord de la ville, ce quartier abrite le centre-commercial Westfield Rosny 2. Il comprend également des grands ensembles et une zone d'activités ;
- Rosny Sud : ce quartier est principalement résidentiel, avec quelques boutiques.

La population de la ville est jeune (65 % a moins de 45 ans) et active. Le taux de chômage est de 7,5 % en 2021, soit inférieur à la moyenne départementale.

La ville est desservie par plusieurs autoroutes (A3, A103 et A86), par une douzaine de lignes de bus, par deux gares du RER E, et bientôt par deux lignes de métro (L11 et L15).

## 1.2 Le centre commercial

Le centre commercial de Rosny-sous-Bois est situé au nord de la ville en limite de Noisy-le-Sec et de Bondy. Il est opéré par Unibail-Rodamco-Westfield (URW) qui se présente comme « le premier créateur et opérateur global de centres de shopping de destination », et est exploité sous la marque « Westfield Rosny 2 ».

L'emprise du centre commercial de Westfield Rosny 2 s'étend sur environ 19,7 hectares. Elle est délimitée par la voie ferrée du RER E, l'avenue du Général de Gaulle (N186), le boulevard d'Alsace Lorraine (D116) et la rue Léon Blum (au sud et au sud-est de l'emprise).

Le centre commercial a ouvert ses portes en 1973. Il représentait à cette époque le premier centre commercial de l'Est parisien, considéré comme précurseur par son volume, sa conception architecturale et la présence de deux grandes locomotives commerciales : la SAMARITAINE et le B.H.V.

Il a fait l'objet, depuis, de deux rénovations : en 1997, avec un remodelage de la façade et des entrées principales ainsi que la création d'un nouvel éclairage grâce à des verrières ; en 2016, réaménagement de l'emplacement central, modernisation des espaces de repos et de la devanture des enseignes.

Enfin, en juillet 2018 un parking silo de 3 959 places a été ouvert en façade ouest sur trois niveaux, le long de l'avenue du Général de Gaulle. Il a été créé pour compenser les places neutralisées dans le cadre des travaux de la ligne 11. Le dossier précise qu'il a permis d'anticiper le projet d'extension du centre commercial afin d'accueillir de façon qualitative la clientèle durant la réalisation des travaux en

tenant compte de la démolition du parking le long de la façade est du centre commercial prévue dans le cadre de cette extension.

Le centre commercial représente aujourd'hui une surface de 111 600 m<sup>2</sup> de GLA (gross leasing area, que l'on peut traduire en français par surface commerciale utile).

Les 60 569 m<sup>2</sup> de surfaces de vente sur 2 étages se répartissent ainsi :

- 47 731 m<sup>2</sup> de surfaces supérieures à 300 m<sup>2</sup>, dont 19 880 m<sup>2</sup> pour un hypermarché Carrefour et 11 000 m<sup>2</sup> pour les Galeries Lafayette ;
- 12 838 m<sup>2</sup> de surfaces inférieures à 300 m<sup>2</sup> réparties en 165 boutiques telles qu'Apple Store, Fnac Darty, Nike, Sephora, Zara ....

Le centre commercial est présenté comme étant le deuxième de l'Est parisien en termes de taille et de chiffre d'affaires (de l'ordre de 600 millions d'euros). Il accueille plus de 15 millions de visiteurs par an.

Il offre actuellement à sa clientèle plus de 5500 places de stationnement.

Le centre commercial Westfield Rosny 2 est directement accessible par :

- L'A3 depuis Paris, par une bretelle qui longe le flanc Nord du centre commercial Westfield Rosny 2 ;
- La D116, depuis l'aéroport Charles de Gaulle, par une bretelle qui longe le centre commercial Domus par l'A86 ;
- L'A86 depuis la sortie n°16 ;
- L'ex RN186 (avenue du Général de Gaulle) ;
- La rue Léon Blum (voie publique uniquement dans sa partie sud et sud-est).



Le centre commercial est desservi par les transports en commun avec la ligne du RER E par la gare Rosny-Bois-Perrier située à deux cents mètres à pied de l'entrée N° 6 du centre et par le pôle bus adjacent avec les lignes 102, 116, 121, 143, 145, 221, 346.

L'accès des piétons venant des quartiers des Maraudes, Montgolfier et Bois Perrier se fait par le souterrain de la gare RER Rosny-Bois-Perrier.

L'accès à partir de la D116 emprunte une passerelle piétons/VL.

Au sud sur la rue Léon Blum, un accès souterrain en direction du centre-ville est situé face au cinéma UGC.

La galerie du centre commercial dispose de 7 entrées.

Selon une enquête client réalisée en 2017, la répartition modale des accès des clients au centre est la suivante : Véhicules particuliers : 58%, Transports en commun : 25%, Piétons : 12%, 2 roues motorisés : 3%, Vélos : 1%.

### **1.3. Le projet d'extension du centre commercial**

Anticipant un renforcement des transports collectifs avec la constitution d'un pôle multimodal au niveau de la gare du RER-E Rosny-Bois-Perrier, contiguë au centre commercial, ses exploitants envisagent une extension sur les terrains situés en vis-à-vis de la voie ferrée occupés aujourd'hui par du stationnement sur une surface d'environ 5,8 ha.

La commission d'enquête évalue à 1 821 le nombre de places de stationnement détruites le long de la façade est du centre commercial pour construire cette extension.

Le projet d'extension doit se réaliser dans le cadre de quatre permis de construire concomitants demandés respectivement pour :

- L'extension commerciale du centre Westfield Rosny 2, pour une surface de plancher d'environ 17 900 m<sup>2</sup>, et un parking silo de 307 places situé au nord-est ;
- L'extension de l'activité de restauration, pour une surface de plancher de l'ordre de 13 000 m<sup>2</sup> ;
- La réalisation d'un drive de 9 pistes pour l'hypermarché Carrefour, d'une surface de plancher de 476 m<sup>2</sup> ;
- La construction d'un premier bâtiment de bureaux, d'une surface de plancher de 12 443 m<sup>2</sup>, prévu en toiture sur la partie sud-est de l'extension du centre commercial.

Le projet est soumis à évaluation environnementale en application du tableau annexé à l'article R 122-2 du Code de l'environnement (rubrique 39).

### **1.4. Les permis de construire initiaux**

Les demandes des quatre permis de construire ont été déposées initialement auprès de la mairie de Rosny-sous-Bois le 20 décembre 2018.

Elles ont donné lieu à une première enquête publique organisée du 23 septembre au 25 octobre 2019. Dans le cadre du dossier mis à la disposition du public figurait une étude d'impact commune à l'ensemble du projet dont l'objet est d'en évaluer les incidences sur l'environnement et la santé humaine ainsi que celles résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs. Elle comportait également une description des mesures envisagées pour éviter, réduire et - lorsque c'est possible - compenser les incidences négatives notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

Au terme de l'enquête publique, le commissaire enquêteur a rendu son rapport et ses conclusions donnant « un avis favorable à la demande d'extension du centre commercial Westfield Rosny 2 présentée par le groupe URW ».

Le maire de Rosny-sous-Bois a accordé le 23 janvier 2020 les quatre permis de construire, respectivement à :

- La SCI NAUTILIUS, sous le numéro PC 93064 18 B0047, pour des bureaux ;
- La société AQUARISSIMO, sous le numéro PC 93064 18 B0048, pour une zone de restauration ;
- La SCI ROSNY BEAUSEJOUR, sous le numéro PC 93064 18 B0049, pour l'extension du centre commercial ;
- CARREFOUR HYPERMARCHES, sous le numéro PC 93064 18 B0050, pour la création d'un drive.

## **1.5. La décision du Tribunal administratif de Montreuil du 2 décembre 2021**

Les quatre permis de construire ont fait l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de Montreuil par deux associations, ALTERNATIBA Rosny et MNLE 93 Nord Est Parisien, qui ont demandé au Tribunal d'annuler les permis de construire, au motif de plusieurs arguments.

Après une analyse de l'ensemble des moyens soulevés par les associations, le Tribunal a rendu sa décision le 2 décembre 2021 et a estimé en conclusion « **que les permis de construire contestés ne sont illégaux qu'en tant, d'une part, que l'étude d'impact jointe aux demandes ne décrit pas suffisamment l'état initial de l'environnement aux abords du site et les incidences du projet en ce qui concerne la qualité de l'air et le phénomène d'îlot de chaleur urbain, ne comprend pas une analyse suffisante du cumul de ses effets avec d'autres opérations situées à proximité et ne comporte pas la description des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique, et d'autre part, que l'opération autorisée méconnaît le principe de prévention en tant que les mesures qu'elle prévoit ne sont pas suffisantes pour éviter, réduire ou compenser ses effets négatifs s'agissant de l'émission de polluants dans l'air et de la contribution au phénomène d'îlot de chaleur urbain** ».

En application de l'article L.600-5-1 du Code de l'urbanisme, qui permet au juge de relever la présence d'un vice mais de permettre au pétitionnaire de le corriger par le biais d'un permis modificatif, **le Tribunal a sursis à statuer et a imparti aux « sociétés bénéficiaires et à la commune de Rosny-sous-Bois un délai de douze mois à compter de la notification du présent jugement, pour justifier de permis de construire destinés à régulariser ces vices ».**

Tel est l'objet de la présente enquête.

## **2- L'objet de l'enquête publique**

Les sociétés pétitionnaires ont donc déposé quatre permis de construire modificatifs, qui ne modifient pas le projet initial, mais dont l'objet est de compléter l'étude d'impact sur les moyens retenus par le Tribunal administratif.

La présente enquête publique vise donc à assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers, et de recueillir l'avis du public sur les compléments apportés à l'étude d'impact annexée aux demandes de permis modificatifs portant sur :

- L'état initial de l'environnement aux abords du site ;
- Les incidences du projet en ce qui concerne la qualité de l'air et le phénomène d'îlot de chaleur urbain ;
- Le cumul des effets du projet avec d'autres projets existants ou approuvés ;
- Des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique et de contribution au phénomène d'îlot de chaleur urbain.

Au terme de l'enquête publique, il appartiendra à l'autorité compétente, le maire de Rosny-sous-Bois, de statuer sur les demandes de permis de construire modificatifs en tenant compte des différents avis émis, des observations du public et de l'avis de la commission d'enquête.

## **CHAPITRE II : PRESENTATION DU PROJET ET DE L'ETUDE D'IMPACT**





## 1- Préambule

La présentation du projet et de l'étude d'impact dans ce présent chapitre est issue du dossier d'enquête publique.

Ce dossier reprend le projet présenté lors de l'enquête publique de 2019, complété uniquement sur les points de l'étude d'impact déclarés insuffisants par le Tribunal administratif de Montreuil dans sa décision du 2 décembre 2021.

## 2- Les acteurs du projet

Les acteurs du projet sont les quatre sociétés bénéficiaires des permis de construire initiaux ayant fait l'objet d'un sursis d'exécution. Ces sociétés ont déposé le 6 juillet 2022 quatre demandes de permis modificatifs reprenant le dossier initial avec un complément d'étude d'impact.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par UNIBAIL-RODAMCO-WESTFIELD (URW) .

L'unité architecturale de ces 4 projets de construction est assurée par une conception globale confiée au cabinet d'architecture Jean-Paul Viguier et Associés.

Par ailleurs, les mêmes bureaux d'études et les mêmes organismes responsables de la construction interviendront sur chacun des quatre éléments qui composent le projet.

## 3- Le projet d'extension du centre commercial



Mise en situation des projets Extension du centre commercial et bureaux

L'extension du centre commercial Westfield Rosny 2 occupera une emprise d'environ 5,8 ha, située le long de la voie ferrée du RER E au pied de la station Rosny-Bois-Perrier, en lieu et place des parkings situés le long des façades est et sud/est du centre commercial dont la démolition est prévue dans le cadre du projet.

Elle s'inscrit dans un environnement très urbain, marqué par de fortes coupures liées aux infrastructures de transport.

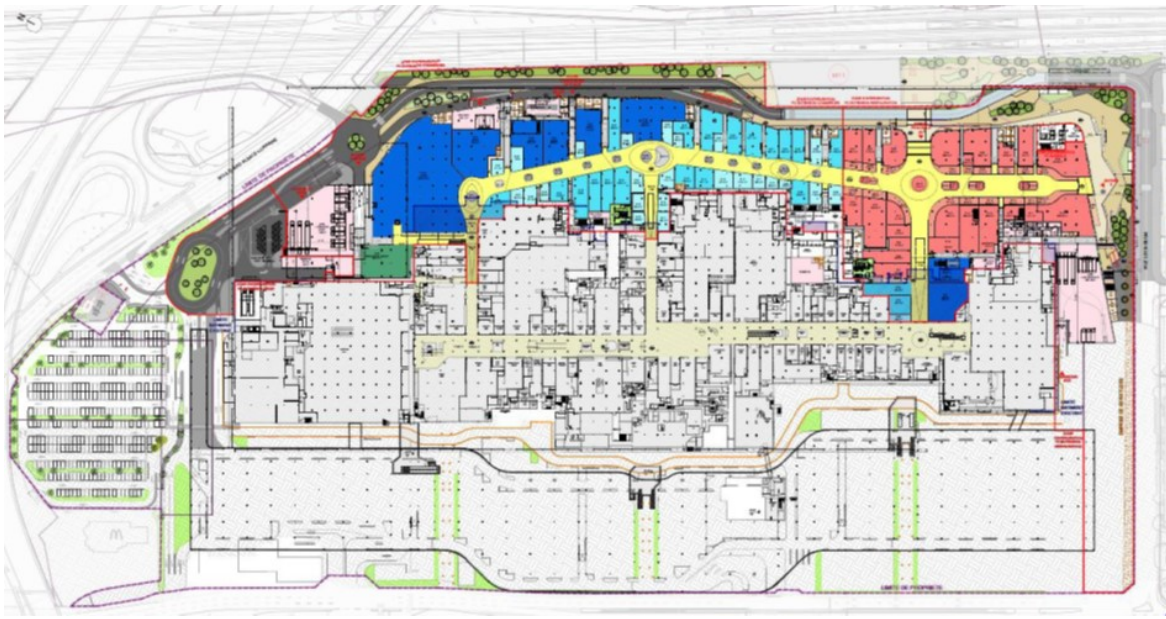
### 3.1. Les objectifs et enjeux du projet

L'extension du centre commercial a pour objectifs de renforcer son attractivité tout en améliorant le cadre de vie et la qualité urbaine avec une meilleure insertion dans le paysage.

Pour cela, les orientations suivantes sont retenues :

- Connexion de l'extension à la rénovation intérieure réalisée en 2015 ;
- Ouverture de l'extension sur le nouveau pôle de transport, sur le futur parvis de la station de métro 11 et vers le centre-ville de Rosny-sous-Bois ;
- Réaménagement des abords de la rue Léon Blum ;
- Amélioration des flux des piétons, des véhicules légers et de logistique ;
- Réalisation d'accès fluides et optimaux du centre commercial vers la nouvelle offre de stationnement ;
- Optimisation de l'attractivité de l'ensemble du parcours client ;
- Insertion d'un pôle de restauration à proximité de la porte connectée au RER/Métro et du cinéma multiplex UGC ;
- Création d'espaces publics partagés et de qualité entre le cinéma, le pôle restauration dans la continuité des projets d'aménagements paysagers du futur parvis de la gare du métro 11 et sur la toiture de l'extension ;
- Végétalisation de la toiture terrasse de l'extension commerciale en y proposant des espaces accessibles et en y intégrant un secteur de jardins familiaux ;
- Intégration d'un haut niveau de performance environnementale.

### 3.2 La description sommaire des différentes parties du projet

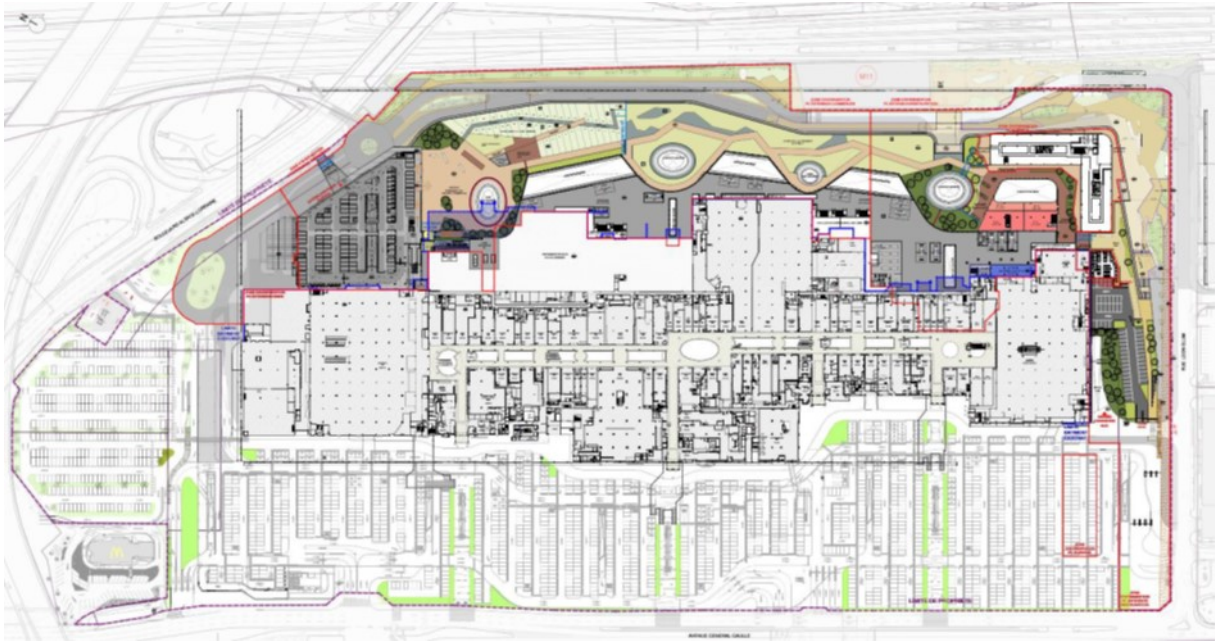


Plan masse du niveau 0

Le niveau 0 de l'extension accueillera :

- D'une part des magasins de moyennes surfaces ainsi que des boutiques et des kiosques. Les nouveaux espaces commerciaux seront organisés autour d'un mail principal possédant deux entrées et raccordé au centre commercial existant par trois allées perpendiculaires. Le mail sera éclairé de manière naturelle par une verrière linéaire ponctuée de quatre verrières en forme de dôme, orientées vers le nord-est (en bleu et bleu ciel sur le plan de rez-de-chaussée ci-dessus) ;

- D'autre part une nouvelle zone de restauration située au sud-est de l'extension plus regroupée et plus près du cinéma UGC et de la nouvelle entrée du centre commercial. Les espaces de restauration seront organisés autour d'un espace central en double hauteur éclairé par la lumière naturelle proposant aux visiteurs des espaces agrémentés de terrasses intérieures et extérieures. L'étage supérieur donnera accès aux terrasses privatives au-dessus de l'extension commerciale (en rouge sur le plan de rez-de-chaussée ci-dessus).



Plan masse du niveau 1

Le niveau 1 de l'extension sera occupé par :

- Des restaurants situés au-dessus du centre de restauration (en rouge sur le plan ci-dessus) ;
- Une terrasse paysagée, dont deux zones seront accessibles au public, une au sud, accessible depuis les restaurants et les bureaux, l'autre au nord, accessible à partir de la galerie par ascenseur et du boulevard d'Alsace-Lorraine via une passerelle piétons et en passant à travers le parking en silo. Cette zone comprendra une aire de loisirs, d'animation, de création d'événements et une surface dédiée à des jardins familiaux.
- Le niveau 1 du parc silo de 307 places qui sera créé au nord-est du centre. Le dernier étage du parking silo sera recouvert d'ombrières, portant elles-mêmes des panneaux photovoltaïques.
- Enfin par des zones techniques. Les équipements techniques sur la toiture seront séparés des espaces aménagés accessibles au public par des écrans acoustiques. Ils seront cachés de l'extérieur par des bardages s'harmonisant avec le traitement des façades.

Deux nouvelles entrées créées dans le cadre de l'extension favoriseront l'accès au centre dans des conditions présentées par les concepteurs comme agréables ou confortables.

Au nord, une nouvelle entrée est prévue en liaison directe avec le boulevard d'Alsace-Lorraine grâce à une nouvelle passerelle piétons positionnée à la place de la sortie véhicules actuelle. Elle desservira le quartier de Montgolfier et accueillera les clients arrivant en bus.

Une entrée est aussi prévue à partir du nouveau parking silo de 307 places.

Au nord-ouest, un tunnel reliera le niveau 0 du parking silo ouest créé en 2018 et le niveau bas du mail de Carrefour. Côté ouest, les entrées au niveau 1 restent inchangées.

L'accès à la toiture de l'extension paysagère se fera par différents cheminements :

- Au nord-est depuis la RD116 grâce à la passerelle citée plus haut ;
- Au sud du centre commercial par le biais d'une rampe piétonne sur la rue Léon Blum ;
- Depuis l'intérieur du centre, via les restaurants à l'étage ou au nord à partir du nouveau parking silo.

Dans le cadre de l'extension, la façade, à l'est, de près de 500 m, fera l'objet d'un traitement architectural particulier. S'y alterneront différents matériaux et éléments de surfaces tels que le verre, l'aluminium, l'acier, le béton et des surfaces opaques végétalisées. Cette alternance permettra de rompre la monotonie de cette longue façade et de créer une animation pour les visiteurs.

Les équipements techniques sur la toiture seront séparés des espaces aménagés accessibles au public par des écrans acoustiques. Ils seront cachés de l'extérieur par des bardages s'harmonisant avec le traitement des façades.

Pour répondre à la demande croissante des clients d'avoir accès au e-commerce, la société Carrefour prévoit la réalisation d'un Drive permettant l'enlèvement des marchandises commandées. Celui-ci se situera au niveau 0 au nord-est de l'extension

Enfin, concomitamment au projet d'extension des surfaces commerciales de Rosny2 et à la création d'une zone de restauration, est prévue la construction de la première tranche d'un programme de bureaux.

### **3.3. Les 4 parties de l'extension**

#### **L'extension des surfaces de vente et la création d'un parking silo de 307 places**

Celle-ci sera réalisée sur 12 817 m<sup>2</sup> de surfaces de vente, comprises dans la surface de surface de plancher de 17 900 m<sup>2</sup>, portant ainsi la surface totale de vente du centre commercial à 73 386 m<sup>2</sup>.

Cette extension accueillera 8 magasins de moyennes surfaces pour une superficie de 7 540 m<sup>2</sup>, ainsi que 42 boutiques et 16 kiosques pour une superficie de 5 442 m<sup>2</sup>.

Les nouveaux espaces commerciaux seront organisés autour d'un mail principal possédant deux entrées. Une à l'est, sera monumentale de 8,50 m de hauteur et en relief sur la façade qui donnera sur le parvis de la gare de la ligne 11 du métro limitant ainsi le parcours des clients pour accéder au centre, l'autre au sud en face de la rue Conrad Adenauer. Ces deux entrées donneront plus de visibilité au centre.

Le mail dont la largeur sera de 11 m communiquera avec le centre commercial actuel par trois allées perpendiculaires.

Le mail sera éclairé de manière naturelle par une verrière linéaire ponctuée de quatre verrières en forme de dôme, orientées vers le nord-est évitant une surchauffe thermique.

Au nord-est dans le prolongement des surfaces de ventes et du mail sera construit un parking silo de 307 places accessible à partir de la départementale 116.

### **L'aménagement de la nouvelle zone de restauration**

Le centre actuel comprend 21 restaurants dont une partie de snackings en kiosques. L'offre est peu diversifiée et manque d'attractivité. Le secteur restauration du centre enregistre une baisse de fréquentation.

La nouvelle offre de restauration de moyenne gamme, sera adaptée aux actifs, aux employés des bureaux, aux visiteurs, aux familles et aux clients du cinéma UGC voisin, qui compte 15 salles de projection et 3 224 places.

D'une surface de 13 050 m<sup>2</sup>, elle sera implantée au sud-est du site, à proximité de la porte principale donnant sur le parvis de la gare du métro et de la porte sud faisant face au cinéma UGC et aux voies d'accès arrivant du centre-ville.

Les espaces de restauration seront organisés autour d'un espace central en double hauteur éclairé par la lumière naturelle proposant aux visiteurs des espaces agrémentés de terrasses intérieures et extérieures. La façade présentera une avancée lui offrant une forte visibilité de l'extérieur et constituera un point d'appel. L'étage supérieur donnera accès aux terrasses au-dessus de l'extension commerciale.

### **L'aménagement du programme de bureaux**

Parallèlement au projet d'extension des surfaces commerciales de Rosny2 et à la création d'une zone de restauration, est prévue la construction d'un programme de bureaux de 27 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher portée par la société Notilius. Ce projet sera réalisé en deux temps avec une première tranche de 12 443 m<sup>2</sup>.

La construction de ces bureaux se justifie, aux yeux des promoteurs, d'une part, par un manque de ce type d'équipements sur la ville de Rosny-sous-Bois, la création de nouveaux logements dans la ville (Rosny Métropolitain, Côteaux Beauclair, secteur Montgolfier) et de façon générale par l'accroissement global de la population de la Seine-Saint-Denis, d'autre part par le renforcement de l'offre de transports en commun avec l'arrivée prochaine de la ligne 11 du métro et à plus long terme, de la ligne 15 est du Grand Paris Express.

Le premier immeuble de bureaux sera construit à l'angle sud-est de l'extension, en surplomb du centre commercial au pied d'un jardin paysager qui couvrira une partie de la toiture de l'extension du centre commercial nouvellement créée. Il aura la forme d'un L, de 75 m sur l'est, 60 m sur le sud, avec une largeur moyenne de 19 m et une hauteur de 36 m. Il comprendra sept niveaux, décalés les uns par rapport aux autres de façon à dynamiser son architecture. Les niveaux supérieurs, du R+1 à R+6, présentent des reculs et des débords de façade, minimisant l'impact visuel de l'ensemble du bâtiment. Sur les pignons nord et ouest, un découpage volumétrique plus prononcé crée des terrasses végétalisées en continuité des espaces de travail.



Les occupants des bureaux auront leur entrée propre à l'angle sud-est du centre. Ils auront aussi un accès à la toiture végétalisée de l'extension commerciale par le niveau 1 du bâtiment.

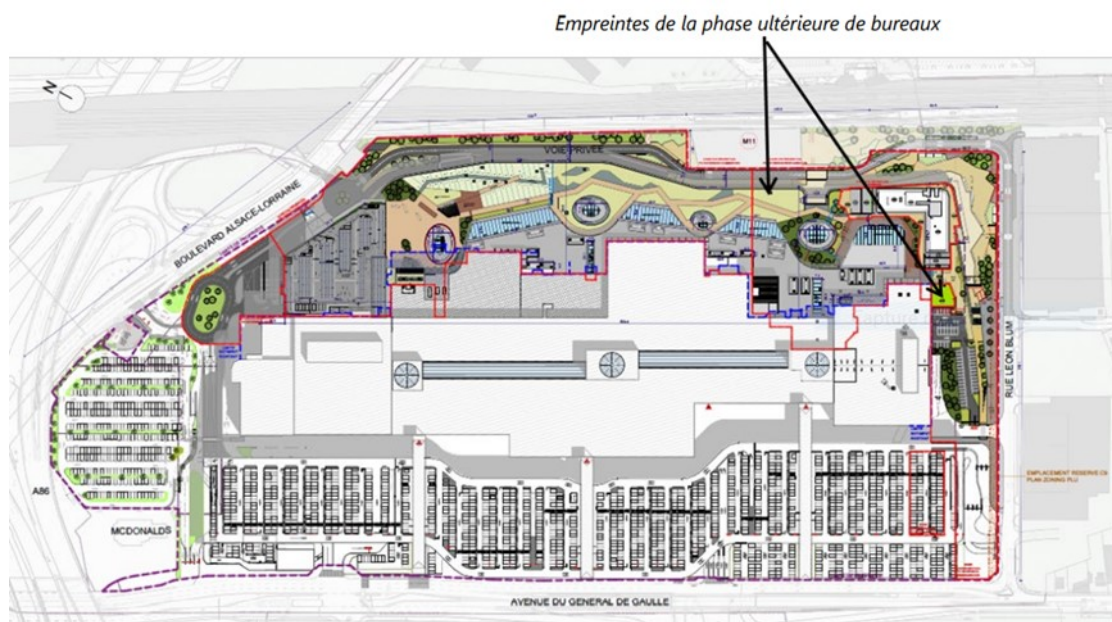
Le premier niveau est intégré au permis de construire de l'extension du centre commercial, dans une réserve dédiée à l'accueil des bureaux. Il correspond au rez-de-chaussée côté parvis futur de l'extension commerciale. Ainsi, sa hauteur est de 6 m dans la continuité de celle des nouvelles cellules commerciales.

Le deuxième niveau correspond au rez-de-chaussée côté terrasse de l'extension commerciale. Il est organisé autour d'une terrasse accessible, dans la continuité des aménagements paysagers de la terrasse de l'extension du centre commercial et des quelques restaurants situés en double hauteur sur la toiture.

Dans l'objectif de proposer un projet unifié et cohérent, les façades des bureaux seront traitées en continuité de celles du centre commercial. Ce traitement souligne l'unicité du projet, évitant une lecture de « bâtiment sur dalle ».

Afin de réduire l'impact visuel de la volumétrie du bâtiment, trois types de traitement sont proposées pour les façades ; deux types avec plus de relief sur les façades est et sud, et un type plus lisse sur les façades donnant sur les toitures du centre commercial.

La deuxième phase de bureaux est envisagée à proximité de la première phase ainsi que le montre le plan suivant.



### **L'aménagement d'un Drive**

La société Carrefour Hypermarchés souhaite faciliter l'accès de son magasin à ses clients pratiquant le e-commerce et leur éviter des déplacements des parkings au centre et inversement. Elle a donc envisagé la création d'un drive permettant à ses clients ayant commandé par internet de prendre en charge leurs courses directement à la sortie du magasin. Ce Drive sera implanté niveau du rez-de-chaussée, au nord de la zone de livraison. Il s'étendra sur une surface de 476 m<sup>2</sup> et comprendra 9 pistes de prise en charge pour accueillir les véhicules clients et 2 locaux de préparation et de stockage respectivement de 241 et 161 m<sup>2</sup>, soit de 402 m<sup>2</sup> au total communiquant avec l'hypermarché Carrefour.

L'aménagement d'un rond-point en amont de ce dispositif, en face à l'entrée du parking public côté D116, fluidifiera les circulations des véhicules au nord du projet.



Localisation du Drive Carrefour

### 3.4. L'évolution de la desserte et des accès au centre commercial

#### La desserte future

La station Rosny-Bois-Perrier constituera un pôle multimodal majeur du territoire, en assurant des connexions supplémentaires avec le réseau de transport de l'est parisien (RER E, ligne 11, lignes de bus...). A l'horizon 2030, les usagers auront aussi accès au centre commercial via la ligne 15 est du métro Grand Paris Express dont la gare longera celle du RER E.

#### L'aménagement des abords

Les abords du centre commercial seront sensiblement modifiés pour prendre en compte l'arrivée de la ligne 11. Ainsi, la rue Léon Blum sera transformée en rue deux fois une voie de six mètres de large bordée de trottoirs et d'aménagements paysagers. Cet aménagement voulu plus confortable permettra :

- De gérer les livraisons du centre commercial ;
- D'assurer la desserte du parking silo réalisé au-dessus du magasin Carrefour ;
- D'assurer la desserte des stationnements des bureaux ;
- D'assurer la desserte du RER et du Métro (dépose minute).

Les accès au centre commercial à partir de la gare RER et de la station de la ligne 11 seront requalifiés et sécurisés.

L'objectif du projet est de redonner une place importante aux piétons et de leur rendre l'accès au centre plus sûr et attrayant. Les cheminements piétons seront matérialisés et sécurisés notamment par la création de trottoirs et d'aménagements paysagers.

La voirie de la rue Léon Blum située entre l'extension du centre commercial et la voie ferrée sera complètement reconfigurée et formera une chicane au droit de la gare de métro permettant la réalisation d'un parvis et de casser la monotonie de cette voie de près de 500 m. Cette rue sera bordée de trottoirs et d'espaces verts de pleine terre permettant en plus des massifs la plantation d'arbres de hautes tiges. Un soin particulier sera consacré au parvis sud-est, de part et d'autre de la zone de restauration et de l'immeuble de bureaux, à la création de zones végétalisées, au choix des matériaux de revêtement de sols, dalles en pierre naturelle et béton, avec des installations de terrasses et de banquettes en béton.

De même, le parvis entre la gare et l'entrée principale sera végétalisé avec des plantations d'arbres de hautes tiges et de massifs d'arbustes. Le passage des piétons sera souligné par une finition différente de celle de la chaussée.

### **L'accès des véhicules**

Les carrefours le long de la rue Léon Blum et de l'avenue du général De Gaulle à la D116 seront reconfigurés pour rendre les accès au centre plus fluides et améliorer l'accès aux parkings pour les véhicules légers.

La passerelle existante entre la D116 et le parking actuel sera reconfigurée pour devenir une passerelle exclusivement réservée aux piétons leur donnant accès à la galerie via le nouveau parking silo de 307 places côté nord-ouest.

Un tunnel entre Carrefour et le nouveau parking silo créé en 2018 sera réalisé qui permettra de relier directement Carrefour et le mail du niveau 0 du parc de stationnement ouest. Des aménagements sont programmés pour faciliter les entrées et sorties du centre commercial et ne pas pénaliser la circulation des voies périphériques.

L'aménagement du carrefour du centre commercial avec la rue Léon Blum et la rue Louise Michel intégrera les entrées/sorties du parking silo ouest et facilitera l'accès à la nouvelle zone de livraisons et d'enlèvements des déchets. Ces travaux anticiperont la mise en place de bornes de péage.

L'aménagement du carrefour du centre commercial avec la RD 116 aura pour objet de reprendre la géométrie du carrefour pour faciliter l'accès au centre des transports en commun et des camions de livraison de Carrefour ; il permettra aussi l'accès au parking silo nord-est et au Drive.

Les véhicules particuliers disposeront de plusieurs entrées :

- Deux entrées vers le silo ouest à partir de l'avenue du général de Gaulle ;
- Deux entrées au nord-est à partir de la RD 116 ;
- Une entrée au sud-ouest à partir de la rue Léon Blum.

Ils disposeront de même de plusieurs sorties :

- Trois sorties du silo ouest avenue du général de Gaulle ;
- Une sortie sud sur la rue Léon Blum avec liaison avec l'avenue du général de Gaulle ;
- Une sortie au nord-est sur la RD 116.

### **L'accès des vélos**

L'accès des vélos s'effectuera principalement par la rue Léon Blum. Une station Vélib est prévue en continuité du parvis de la station de métro.

Deux locaux vélos sécurisés, pour les employés et le public, sont proposés en façades est et sud du projet. Le local dédié aux employés du centre accueillera 196 vélos. De même un local vélos de 186 m<sup>2</sup> vélo dédié aux employés de l'immeuble de bureaux sera réalisé sur la dalle de l'aire de livraison sud du centre commercial. Les stationnements vélos existants non impactés par le projet seront maintenus.

Sur la limite sud de la parcelle, un emplacement réservé aux mobilités douces sera laissé libre de tout aménagement, permettant de mettre en place une piste cyclable dans le futur

### **Le stationnement**

Le nombre de places de stationnement pour les véhicules légers s'élevait en janvier 2018 à 5 516 places pour une demande estimée de 4 786 places.

Depuis, un parking silo de 3 954 places a été réalisé à l'ouest, le long de l'avenue du général de Gaulle et inauguré en juillet 2018. Ce parking comporte trois niveaux avec accès facile aux portes 1, 2 et 3 du centre commercial, 10 places sont réservées aux véhicules électriques et hybrides.

D'après les indications données à la page 208 de l'étude d'impact sur la répartition en 2018 de l'offre de stationnement, la démolition des parkings actuels pour permettre l'extension du centre commercial doit correspondre à 1 821 places de stationnement selon la commission d'enquête.

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93



Bien que l'extension du centre commercial génère une augmentation du nombre de clients, le bureau d'étude missionné par URW a calculé que les besoins futurs seront de 4 511 places, plus 192 places pour l'extension du centre commercial et les nouveaux bureaux, soit une capacité d'environ 4 700 places. Ce résultat est obtenu en comptant sur un report modal de 5% des clients utilisant la voiture vers les transports en commun.

Le bureau d'études précise que pour garantir un bon fonctionnement du parking en heure de pointe du samedi soir, il faut augmenter de 10% le nombre de places offertes, soit  $4\,700 \times 1,1 = 5\,170$  places. L'étude précise d'autre part que sur ce nombre de places, 1 600 sont nécessaires pour les seuls clients de l'hypermarché Carrefour.

Dans le cadre de l'extension du centre commercial, il est prévu :

- L'aménagement de 401 places dans un parking à ciel ouvert au nord du centre commercial ;
- La création d'un parking silo 307 places (+4 pour le drive) au nord-est sur trois niveaux ;  
Dans ce nouveau parking silo, 7 places de stationnement seront réservées aux personnes à mobilité réduite, 65 places pour les deux roues motorisées et 10 places pour les véhicules électriques et hybrides. Ce parc sera relié directement à l'hyper-marché Carrefour aux niveaux 1 et 2.

Dans un souci d'efficacité et d'information des clients, les parkings silo seront dotés d'indicateurs lumineux indiquant le nombre de places restantes dans chaque allée.

Enfin, un parc pour les bureaux de 108 places dont 56 au-dessus de l'aire de livraison sud et 52 sera créé au sein du rez-de-chaussée du parking silo.

Cet inventaire est complété par un parking de 375 places situé sous le cinéma UGC et un parking à ciel ouvert de 87 places disponibles adossé à la tour de Rosny2, tous deux, propriété de URW.

L'addition des places ainsi créées et des places existantes qui ne seront pas impactées par l'extension représente un total de 5 184 places, en diminution par rapport à la situation existante.

L'évolution de l'offre de stationnement serait la suivante.

	Offre en janvier 2018	Offre après extension
Parking du centre commercial	5031 places	4772 places
Parking du cinéma UGC	369 places	375 places
Parking des bureaux	116 places	87 places
Total	5516 places	5184 places

L'étude d'impact précise qu'une visite sur place a permis de noter qu'environ 500 voitures utilisent actuellement les parkings à l'est en tant que parking relais pour prendre le RER. Ainsi, URW envisage à terme une mise en place de barrières de péage des nouveaux parkings pour limiter cet usage.

### **Les aires de livraison - La gestion des déchets**

Une aire de livraisons en infrastructure semi-enterrée sera créée au sud de la parcelle au niveau zéro sur une surface de 1 898 m<sup>2</sup>. La desserte de cette aire se fera par une rampe en double sens accessible depuis la rue Léon Blum.

Une galerie technique permettra d'approvisionner les boutiques situées au sud du nouveau centre, ainsi que les Galeries Lafayette et la FNAC.

Une deuxième aire de livraisons sera créée en rez-de-chaussée sur 1 625 m<sup>2</sup> à l'extrémité nord-est et à l'aplomb du nouveau parking silo. Elle desservira les boutiques nord du centre commercial via le mail intérieur.

Les zones de livraisons auront chacune une capacité d'accueil de 3 semi-remorques. Elles pourront aussi accueillir 3 camions plateau pour l'aire sud et 6 camions plateau pour l'aire nord.

Le compactage des déchets se fera par des compacteurs sur les aires de livraisons. En amont 3 locaux de pré-collecte et pré-compactage sont prévus. En 2017, le centre commercial a généré 1 753 tonnes de déchets dont le taux de valorisation a été de 51%. Bien que ce tonnage soit appelé à augmenter avec l'extension du centre commercial, les gestionnaires ont pour projet d'atteindre un taux de valorisation de 80% en 2022.

Pour rappel, afin de ne pas gêner la circulation des clients les livraisons doivent être réalisées avant 10 h du matin.

### **3.5. Le planning et la durée des travaux**

L'étude d'impact présente les mesures prévues en phase chantier pour en réduire les nuisances.

Il est notamment prévu d'imposer une « charte chantier à faibles nuisances environnementales » fixant des objectifs de réduction des nuisances, protection de la biodiversité, de recyclage de déchets et un ensemble de dispositions strictes à respecter. Cette charte chantier est contractuelle et chaque entreprise aura pour obligation de s'y conformer. Le respect des dispositions de cette charte sera vérifié durant le chantier avec des visites régulières et une sensibilisation des compagnons aux enjeux environnementaux, sanitaires et de sécurité.

Le chantier se déroulera en site occupé, le centre commercial restant ouvert pendant les travaux. Pour cela, les travaux seront organisés en trois grandes phases pour maintenir une activité commerciale maximale. Les livraisons pour chantier auront préférentiellement lieu en dehors des périodes de pointe.

Les chantiers seront organisés de manière à maintenir les accès aux riverains.

Une limitation des vitesses, une signalisation adéquate seront mises en place ainsi qu'une information routière en amont des chantiers. Enfin, un Plan d'Installation de Chantier (P.I.C.) sera mis en place.

Une autorisation auprès de la Ville a été demandée pour intervenir sur le domaine public communal.

#### **Phasage des travaux**

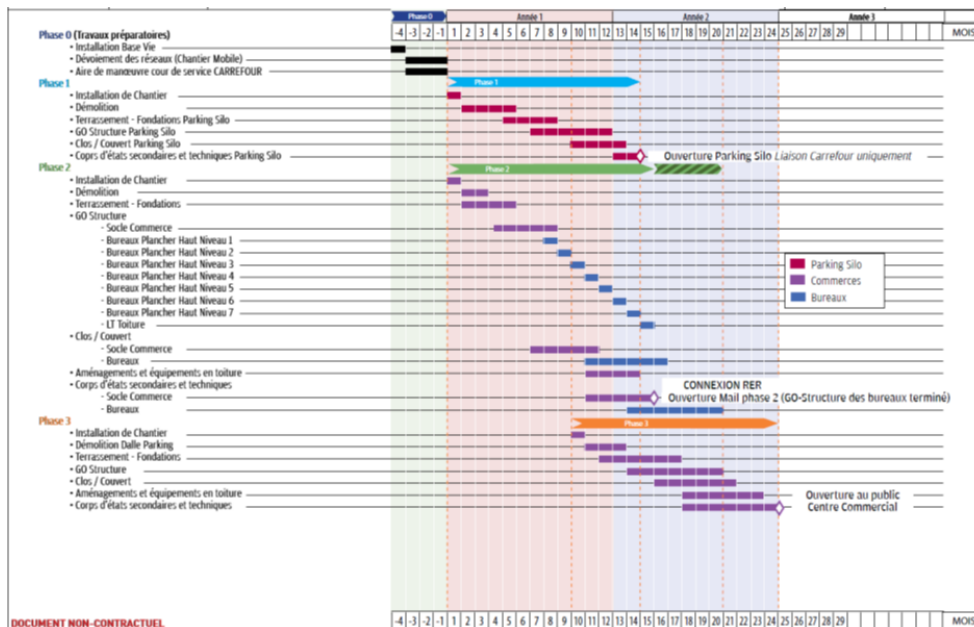
Le chantier se déroulera en site occupé, le centre commercial restant ouvert pendant les travaux. Les travaux d'extension du centre commercial sont prévus pour une durée globale de 28 mois une fois les permis de construire modificatifs purgés de tout recours. Soit 4 mois de préparation de chantier pour que le centre commercial puisse continuer à fonctionner, plus 24 mois de travaux de construction.

Pour cela, les travaux seront organisés en trois grandes phases pour maintenir une activité commerciale maximale.

- Phase 1 : Construction du parking silo pour une durée de 14 mois à compter de la fin des 4 mois de préparation.
- Phase 2 : Construction de l'immeuble de bureaux sur socle du pôle restauration pour une durée de 20 mois commençant en même temps que la phase 1.
- Phase 3 : Construction de la zone commerciale, boutiques et mail, pour une durée de 15 mois à compter du 9<sup>ème</sup> mois du planning de travaux.



Localisation des différentes phases



Planning prévisionnel des travaux

Dans leur mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, les porteurs du projet ont confirmé une livraison de l'extension du centre commercial à « l'horizon 2025 ».

Par ailleurs, les porteurs du projet ne donnent aucune indication de durée et de phasage concernant l'aménagement la rue Léon Blum et du parvis de la gare de la ligne 11.

## 4-L'étude d'impact

L'étude d'impact initiale du projet d'extension du centre commercial Westfield Rosny 2 a été éditée en 2017 en vue de la première enquête publique de 2019 et de l'autorisation des quatre permis de construire correspondants en 2020.

La décision du Tribunal administratif de Montreuil en date du 2 décembre 2021 a considéré que « l'étude d'impact jointe aux demandes de ces permis de construire **ne décrit pas suffisamment l'état initial de l'environnement aux abords du site et les incidences du projet en ce qui concerne la qualité de l'air et le phénomène d'îlot de chaleur urbain, ne comprend pas une analyse suffisante du cumul de ses effets avec ceux d'autres opérations situées à proximité, et ne comporte pas la description de mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique, et d'autre part, que l'opération autorisée méconnaît le principe de prévention en tant que les mesures qu'elle prévoit ne sont pas suffisantes pour éviter, réduire ou compenser ses effets négatifs s'agissant de l'émission de polluants dans l'air et de la contribution au phénomène d'îlot de chaleur urbain** ». « Les sociétés pétitionnaires devront justifier la régularisation de ces illégalités ».

En application de cette décision, l'étude d'impact initiale a été complétée en 2022 pour la présente enquête publique, en vue de l'autorisation des quatre permis de construire modificatifs intégrant cette étude d'impact complétée.

Les compléments apparaissent dans la nouvelle version de l'étude d'impact avec une couleur distinctive. Ils sont relatifs :

- A l'état initial pour la qualité de l'air et le phénomène d'îlot de chaleur urbains ;
- Aux incidences du projet pour les émissions de polluants atmosphériques et les gaz à effet de serre (GES), pour les îlots de chaleurs urbains, ainsi que pour l'identification et la prise en compte des projets voisins dans le cadre de l'évaluation des impacts cumulés ;
- Aux mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) pour la qualité de l'air et les îlots de chaleur urbains.

Le dossier d'enquête publique comporte à la demande de la commission d'enquête les 3 études produites début 2022 pour élaborer ces compléments :

- L'étude de trafic (Acc.S) ;
- L'étude Air et Santé (Technisim) ;
- L'étude du phénomène d'îlot de chaleur urbains (CSTB).

La présentation qui suit est essentiellement basée sur cette étude d'impact complétée, et sur ces 3 études annexées à l'étude d'impact.

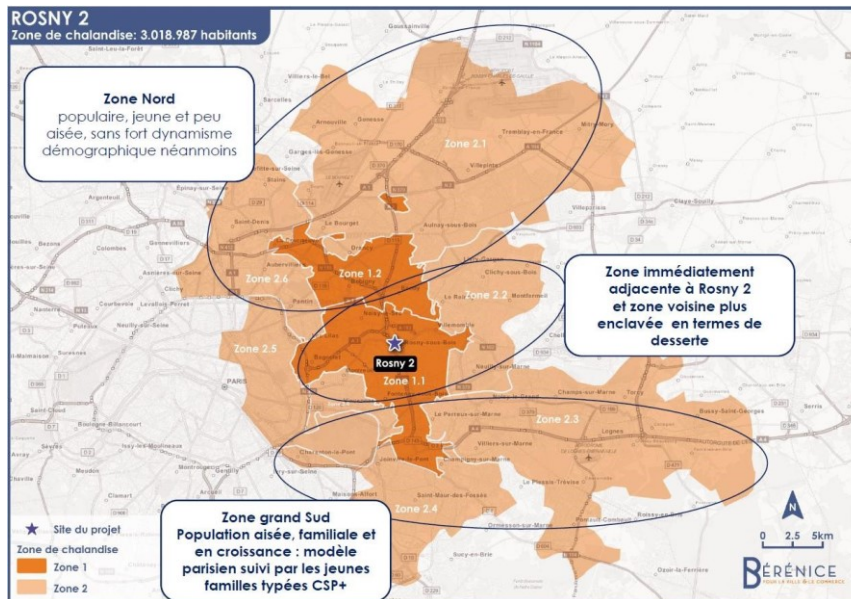
#### **4.1. Les aires d'études**

L'étude d'impact présente trois aires d'étude concernées par les enjeux du projet d'extension du centre commercial :

- **L'aire d'étude immédiate** correspondant au périmètre du centre commercial incluant les terrains de son extension et permettant d'apprécier les caractéristiques de la zone d'influence directe de cette extension ;
- **L'aire d'étude rapprochée**, prenant en compte une zone d'environ 800 m autour du site. Elle permet de caractériser l'état initial pour les composantes de proximité (paysages, contraintes ponctuelles telles que l'occupation des sols...) et de prendre en compte l'ensemble des impacts potentiels sur le paysage voisin, l'acoustique, ou encore une grande part des déplacements ;
- **L'aire d'étude élargie** : sur des composantes plus générales, l'aire d'étude a été élargie à une échelle allant de la commune de Rosny-sous-Bois pour traiter les sujets économiques et sociodémographiques, le patrimoine architectural et paysager de la commune, jusqu'à la partie Est de la Région Ile-de-France pour certaines problématiques telles que le réseau NATURA 2000 ou les ZNIEFF ou encore la Trame Verte et Bleue.

## 4.2 La zone de chalandise

Le dossier précise que « la captation des clients se réalise avant tout sur la zone de chalandise 0-10 min qui concerne près de 600 000 habitants » (cf zones 1.1 et 1.2 de la figure suivante).



« Les actifs à proximité immédiate du centre commercial constituent un vivier de chalandise mineur. Actuellement, seulement 6 705 actifs sont concernés : Westfield Rosny 2 avec plus de 3 000 salariés (parties commerciales 3020 et prestataires 101, hors direction de centre), la Tour Rosny 2, le Parc d'activités des Guillaumes, le Parc d'activité Montgolfier et Domus. A l'horizon 2020, 7 910 actifs sont prévus dans l'environnement immédiat du site d'extension ».

« A l'échelle de la zone de chalandise, la ligne 15 de métro pourrait permettre de capter une part des pôles d'actifs de Bobigny et de Bondy. Le site de Val de Fontenay va accueillir d'ici cinq ans 15 000 actifs en plus ».

## 4.3. La méthode d'évaluation des impacts

Trois situations d'évaluation sont retenues pour comparer les impacts :

- Le scénario de référence ou état initial de l'environnement établi en 2017 ;
- La situation au fil de l'eau correspondant à l'année 2022 ou 2025 sans l'extension du centre commercial (2022 était la date initialement prévue pour la mise en service de l'extension du centre commercial) ;
- La situation de projet avec la mise en service de l'extension du centre commercial.

Sont d'abord présentés les projets retenus dans le cadre des effets cumulés avec les projets connus.

Ensuite, chaque thématique d'impact analyse les types d'effets du projet par rapport au scénario de référence et la situation au fil de l'eau, ainsi que, le cas échéant, les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet, ces mesures ERC étant destinées à être reprises dans le cadre des permis de construire modificatifs.

#### 4.4. Les effets cumulés

L'article R 122-5, §5) – e- du Code de l'environnement précise les projets connus à intégrer dans l'analyse des effets cumulés du projet.

Il s'agit des projets existants qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés.

Il s'agit aussi des projets approuvés, c'est-à-dire ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés.

Sont compris, en outre, les projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact :

- Ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ;
- Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

L'étude d'impact précise l'aire d'influence du projet, ainsi que les projets susceptibles d'avoir des effets cumulés avec le projet d'extension du centre commercial Westfield Rosny 2 recensés dans un rayon de 5 kilomètres.

Le Tribunal administratif dans sa décision du 2 décembre 2021 a mentionné les projets connus à proximité, ainsi que ceux ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale depuis la rédaction de l'étude d'impact de 2017.

Ils sont pris en compte dans le cadre des thématiques suivantes mises à jour : les déplacements, le trafic automobile et ses nuisances (la pollution atmosphérique et le bruit, y compris en phase chantier), et les îlots de chaleur urbains.

Les projets retenus pour l'analyse des impacts cumulés sont les suivants dans l'étude d'impact.

- 1- Le projet d'aménagement d'un nouveau secteur « parc » dans le périmètre de l'île de loisirs : la Corniche des Forts à Romainville.
- 2- Le projet de construction d'un ensemble immobilier de 56 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher totale de bureaux et de 200 logements à Romainville (ZAC de l'Horloge).
- 3- Le projet de ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq à Noisy-le-Sec sur environ 28 hectares. Ce projet prévoit notamment la création de :
  - 1380 logements et environ 18 000 m<sup>2</sup> de logements spécifiques (résidence intergénérationnelle, résidences étudiantes) ;
  - 31 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher dédiés aux bureaux et à de l'activité tertiaire ;
  - 75 000 m<sup>2</sup> dédiés à des activités économiques, à des commerces et à un pôle de loisir et de sport en lien avec le canal de l'Ourcq ;
  - Un parc de stationnement de 500 places.
- 4- La ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq se décompose trois phases successives d'aménagement de 2014 à 2029.
- 5- Le projet PANOTEL de construction d'un ensemble immobilier situé au 35/47, rue de Benfleet à Romainville comprenant notamment 315 logements dont 28 logements sociaux, un parking souterrain de 196 places. L'opération est livrée.
- 6- Le projet de construction de 200 logements, de commerces et d'un groupe scolaire sur l'îlot J1 de la « l'Ecocité du canal de ZAC de l'Ourcq » à Bobigny. L'opération est livrée.

- 7- Le projet de ZAC « Boissière-Acacia » à Montreuil.  
Ce projet vise, sur 14 ha, la construction d'environ 1 200 logements et 21 000m<sup>2</sup> de surfaces de plancher d'activités tertiaires, services et commerces.
- 8- Le projet d'aménagement du parc du plateau d'Avron à Rosny-Sous-Bois : 15 ha d'espaces verts et naturels devant constituer un maillon de la Coulée verte de l'Est parisien ; les travaux sont terminés.
- 9- Le projet Rosny Métropolitain de construction d'environ 210 logements, 5 000 m<sup>2</sup> de bureaux, et 5 700 m<sup>2</sup> d'activités de commerce et de loisirs avec un objectif de livraison 2023.
- 10- Le secteur du Grand Pré à l'étude à Rosny-sous-Bois : étude d'urbanisme pour recréer un front urbain mixte le long de l'avenue du Général de Gaulle, mêlant logements et bureaux. A ce jour, aucune programmation n'est arrêtée sur ce secteur.
- 11- Le Lot B2A de la ZAC Coteaux Beauclair à Rosny-sous-Bois. Le projet prévoit une surface de plancher totale de 14 550 m<sup>2</sup> comprenant 156 logements, un groupe scolaire de 21 classes et un parking de 157 places ; il est en construction.
- 12- Le Triangle Ouest dans la ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq à Noisy-le-Sec comprenant notamment une résidence étudiante de 180 chambres, une résidence hôtelière à vocation sociale de 126 chambres. La construction du projet n'est pas commencée.
- 13- Le site FAREVA à Romainville de la ZAC de l'Horloge. Le projet prévoit 404 appartements, une résidence d'artiste de 100 studios et 11 logements/ateliers, 1 313 m<sup>2</sup> de bureaux, 8 976 m<sup>2</sup> d'entrepôts, 3 600 m<sup>2</sup> d'intérêt collectif, un parking de 197 places. L'opération n'est pas commencée.
- 14- Le projet de requalification urbaine du quartier Youri Gagarine à Romainville\_(7,2 ha). Il prévoit la construction de 965 nouveaux logements, d'un pôle éducatif de 3 929 m<sup>2</sup>, et de nouveaux commerces. Les travaux sont en cours et doivent durer jusqu'en 2027.
- 15- Le Lot D3 de la ZAC de l'Horloge à Romainville
- 16- Le projet de la ZAC des Rives de l'Ourcq à Bondy avec 1 300 logements. La construction n'a pas commencé.
- 17- L'ensemble immobilier de 187 logements et d'équipements situé avenue de Lattre de Tassigny à Bondy. L'opération commence.
- 18- Le projet immobilier sur le site Alinéa dans la ZAC Coteaux Beauclair à Rosny-sous-Bois. La construction de 31 600 m<sup>2</sup> de surface de plancher de logements, de 1600 m<sup>2</sup> de bureaux, de 800 m<sup>2</sup> de commerces et de 400 places de stationnement est en cours.

Afin de mettre à jour l'étude « qualité de l'air », l'étude d'impact précise que « les projets voisins » ont été pris en compte pour l'évaluation des « déplacements ».

## **4.5 Les mobilités**

### **La desserte par les transports**

L'aménagement des abords du centre commercial dans le cadre de son extension commerciale en faveur des mobilités actives prendra en compte la croissance de ses liaisons avec les 3 gares de Rosny-Bois-Perrier (RER E, ligne 11 et ligne 15 Est) et le futur pôle bus se substituant à l'aménagement très routier actuel.

D'après l'étude réalisée par le bureau d'études ACC-S, 25% des visiteurs du centre commercial y accèdent actuellement depuis les transports en commun. Elle évalue à 5% la diminution de la part modale de la voiture au profit des transports en lien avec la mise en service du prolongement de la ligne 11.

### **L'étude de trafic situation 2017**

L'étude de trafic réalisée en novembre 2017 par le cabinet d'étude ACC-S a analysé le fonctionnement et l'accessibilité du site :

- Les origines / destinations des flux actuels générés par le centre commercial ;
- Le trafic actuel de référence sur le réseau routier d'accès au centre commercial et le fonctionnement des 12 carrefours au droit des accès aux heures de pointe soir du vendredi et du samedi (17h à 18h) avec leur diagnostic de capacité.

Sur le périmètre étudié, les conditions de circulation sont dans l'ensemble satisfaisantes le samedi soir à l'heure de pointe, à l'exception du carrefour à feux avenue du général de Gaulle / bretelle A86 / accès parkings qui présente des saturations avec 4 % de réserve de capacité.

Les trafics d'entrée et de sortie des parkings du centre commercial sont les suivants

	Entrées	Sorties
Vendredi soir	2 229 v/h	2 286 v/h
Samedi soir	2 766 v/h	2 607 v/h

La fréquentation de la clientèle du centre commercial a été de 52 158 personnes/jour le vendredi et de 69 586 /j le samedi.

### **Le trafic au fil de l'eau 2025**

Les projets connus à proximité du centre commercial localisés sur l'aire d'étude élargie (notamment les projets de construction immobiliers retenus pour l'évaluation des impacts cumulés) ont été pris en compte pour l'évaluation de la croissance du trafic automobile aux abords du centre commercial. Le développement de l'urbanisation se traduit par évolution du trafic au fil de l'eau de +1 % à 2% par an de 2017 à 2025, soit + 8 % à +16% au total.

L'étude d'impact présente les simulations de trafic aux heures de pointe du vendredi et du samedi sur les axes de desserte du centre commercial.

L'horizon 2025 sans extension présente de meilleures réserves de capacité sur les carrefours de desserte du centre commercial en raison :

- Du report modal de 5 % à l'horizon 2025 lié au prolongement de la ligne 11 ;
- D'une meilleure diffusion des flux de sortie du centre commercial, car le parking silo de la façade ouest sera en service depuis 5 ans.

Les trafics estimés sont les suivants pour cette situation fil de l'eau 2025 (soit -5% par rapport à la situation 2017).

	Entrées	Sorties
Vendredi soir	2 106 v/h	2 156 v/h
Samedi soir	2 623 v/h	2 478 v/h

### **Les effets du projet d'extension du centre commercial sur les trafics à l'horizon 2025**

L'étude d'impact évalue le trafic induit par l'extension du centre commercial à partir de ratios en fonction des types de surfaces prévues dans cette extension (surfaces commerciales et surfaces de bureaux).

L'étude prend en compte l'évolution de la part modale des déplacements en voiture particulière liés au centre commercial de 58% en situation 2017, à 53% en situation 2025 ainsi que l'augmentation du trafic liée au développement de l'urbanisation.

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93



Ainsi, le bureau d'études évalue la hausse de trafic des voitures à :

- 700 véhicules / heure le vendredi (en entrée et sortie), soit + 16 % environ ;
- 600 véhicules / heure le samedi (en entrée et sortie), soit + 12 % environ.

Les trafics estimés sont les suivants en 2025 avec le projet d'extension.

	Entrées	Sorties
Vendredi soir	2 406 v/h	2 558 v/h
Samedi soir	2 923 v/h	2 778 v/h

En comparaison avec la situation actuelle, le projet entraînera une variation du trafic lié au centre commercial de +9 % en 2025.

En 2025 par rapport au fil de l'eau, le projet engendrera une augmentation de +4 % de la circulation sur la zone d'étude.

L'horizon 2025 avec l'extension du centre commercial présente des réserves de capacité satisfaisantes, à l'exception du carrefour A 86 x avenue du général de Gaulle dont le niveau de service restera le même que celui de l'état actuel.

### Les aménagements extérieurs

Le projet propose le réaménagement des abords de la rue Léon Blum jusqu'au parvis de la future station de Métro en périphérie est du site. Ces aménagements extérieurs au sud de la parcelle sont proposés en continuité des espaces publics sur les limites foncières. Ils tiennent compte des installations prévues pour accueillir des mobilités douces (vélib, autopartage), mises en relation directe avec les transports en commun du futur pôle multimodal.

### La qualification des impacts et les mesures ERC

**LES EFFETS ET LES MESURES du projet sur le trafic automobile sont les suivants**

<b>La qualification des effets</b>	Le trafic automobile a un effet négatif direct et indirect à court et à moyen terme.
<b>La nature des mesures</b>	<p><b>Mesures de réduction sur site pour son accessibilité :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Restructuration de la rue Léon Blum prévue après les travaux de la RATP.</li> </ul> <p>Les mesures d'aménagement suivantes sont proposées pour <b>optimiser les conditions d'accès au centre commercial</b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'un carrefour à feux centre commercial x Blum x Michel, estimée de 400 000 € à 600 000 € ;</li> <li>Modification de la géométrie du carrefour centre commercial x RD116 et du fonctionnement interne estimée de 100 000 € à 150 000 € ;</li> <li>Création d'une voie arrière du centre commercial pour optimiser les circulations internes du centre commercial permettant notamment de gérer les livraisons du centre commercial, d'assurer la desserte du parking silo réalisé au-dessus du Carrefour, d'assurer la desserte des stationnements des bureaux, d'assurer la desserte du RER et du métro (dépose minute) et celle du bouclage automobile du site du centre commercial.</li> </ul>
<b>Les effets de ces mesures</b>	Ces mesures devraient permettre de maintenir des réserves de capacité les plus satisfaisantes possibles sur les carrefours.

## LES EFFETS ET LES MESURES sur le stationnement sont les suivants

<b>La qualification des effets</b>	Aucun effet
<b>La nature des mesures</b>	Aucune mesure particulière, autre que la programmation d'un nouveau parking silo de 307 places de stationnement environ. Coût du parking silo de 307 places : 6 864 000 €
<b>Les effets de ces mesures</b>	Réduire le risque de stationnement sauvage dans l'environnement immédiat

## LES EFFETS ET LES MESURES sur les circulations douces sont les suivants

<b>La qualification des effets</b>	Le trafic automobile a un effet négatif direct et indirect à court et à moyen terme.
<b>La nature des mesures</b>	<b>Effet positif direct à court moyen long terme</b> Augmentation de l'offre Aucune mesure particulière Création d'un maillage doux pour les piétons et les cyclistes greffé aux transports collectifs situés aux abords du site Aménagements pour les piétons et les cycles : 3 250 000 €
<b>Les effets de ces mesures</b>	Réduire les déplacements automobiles en favorisant les déplacements doux

Pour l'ensemble, les mesures de suivi des effets sont : « Travaux réalisés par la Maîtrise d'Ouvrage et la Maîtrise d'Œuvre ».

## 4.6. Qualité de l'air et santé

### Les valeurs limites et les objectifs de qualité réglementés

	Valeurs limites	Objectifs de qualité
Ozone	120 µg/m <sup>3</sup> pour le max journalier de la moyenne sur 8h à ne pas dépasser plus de 25 jours par année civile en moyenne calculée sur 3 ans.	Maximum journalier de la moyenne sur 8 heures : 120 µg/m <sup>3</sup> pendant une année civile
NO2	40 µg/m <sup>3</sup> 200 µg/m <sup>3</sup> à ne pas dépasser plus de 18 heures par an.	40 µg/m <sup>3</sup>
PM10	En moyenne annuelle : 40 µg/m <sup>3</sup> En moyenne journalière : 50 µg/m <sup>3</sup> à ne pas dépasser plus de 35 jours par an.	En moyenne annuelle : 30 µg/m <sup>3</sup>
PM2,5	En moyenne annuelle : 25 µg/m <sup>3</sup>	En moyenne annuelle : 10 µg/m <sup>3</sup>

## Les procédures d'information et d'alerte

Seuils de déclenchement		Ozone Moyenne horaire	PM10 Moyenne journalière	NO <sub>2</sub> Moyenne horaire
Seuils d'information et de recommandations		180 µg/m <sup>3</sup>	50 µg/m <sup>3</sup> en moyenne calculé sur la période entre 0 et 24 heures	200 µg/m <sup>3</sup>
Seuils d'alerte	Pour la mise en œuvre progressive des mesures d'urgence	<b>Niveau 1</b>	240 µg/m <sup>3</sup> en moyenne horaire	80 µg/m <sup>3</sup> en moyenne calculé sur la période entre 0 et 24 heures
		<b>Niveau 2</b>	300 µg/m <sup>3</sup> en moyenne horaire pendant 3 heures consécutives	
		<b>Niveau 3</b>	360 µg/m <sup>3</sup> en moyenne horaire	
(1)	À condition que la procédure d'information et de recommandation pour ce polluant ait été déclenchée la veille et le jour même et que les prévisions fassent craindre un nouveau risque de déclenchement pour le lendemain			

## Les valeurs seuils de l'OMS depuis le 22 septembre 2021

Polluant	Durée retenue pour le calcul des moyennes	Seuils de référence OMS 2021 (Concentrations)
PM <sub>2.5</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	Année	5
	24 heures <sup>a</sup>	15
PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	Année	15
	24 heures <sup>a</sup>	45
NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	Année	10
	24 heures <sup>a</sup>	25
O <sub>3</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	Pic saisonnier <sup>b</sup>	60
	8 heures <sup>a</sup>	100
SO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	24 heures <sup>a</sup>	40
CO (mg/m <sup>3</sup> )	24 heures <sup>a</sup>	4

<sup>a</sup> 99<sup>ème</sup> percentile (3 à 4 jours de dépassement par an).

<sup>b</sup> Moyenne de la concentration moyenne journalière maximale d'O<sub>3</sub> sur 8 heures au cours des six mois consécutifs où la concentration moyenne d'O<sub>3</sub> a été la plus élevée.

### **Les sources d'émission de pollution atmosphérique**

L'étude d'impact identifie les principales sources d'émissions atmosphériques à proximité du site (Faréva à Romainville, chaufferie ZUP de Fontenay, d'une part, et le réseau de circulation, d'autre part : les autoroutes A3 et A86 avec des niveaux importants de trafic dépassant 120 000 véhicules par jour, et les A103, RN 302 et RN 186 avec des niveaux de trafics inférieurs).

### **L'état de la qualité de l'air à Rosny-sous-Bois**

L'étude d'impact considère que le trafic routier et le secteur résidentiel/tertiaire sont les principaux secteurs émetteurs de polluants sur la commune de Rosny-sous-Bois.

L'étude présente le bilan des émissions de polluants (NOx, SO2, COV, PM10, PM2,5, GES) sur la commune de Rosny-sous-Bois avec leurs sources, le nombre de jours de dépassement des procédures d'information et d'alerte de 2010 à 2017, l'évolution de l'indice Citeair de 2011 à 2017, les stations permanentes de mesures de pollution de fond (Villemomble et Bobigny) et de mesures de pollution due au trafic (RN 302 Villemomble) et leurs résultats de 2009 à 2016.

La synthèse retient « une qualité de l'air des stations de fond satisfaisante avec des concentrations en NO2, en ozone et en particules respectant les valeurs réglementaires ». En revanche, la station de trafic révèle « une qualité de l'air dégradée avec des niveaux élevés en NO2 ».

### **Les données complémentaires sur la qualité de l'air**

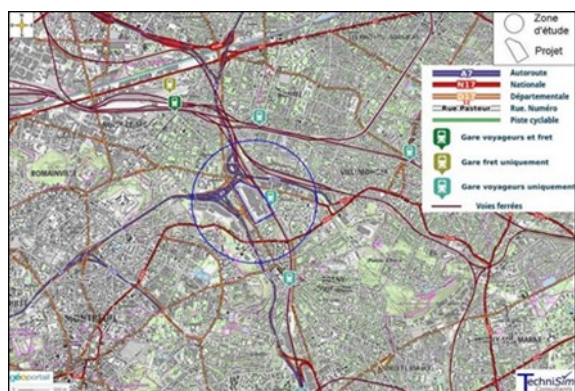
L'étude d'impact décrit la bande d'étude de part et d'autre de la voirie de desserte de proximité du centre commercial, avec les volumes de circulation et la densité de population.

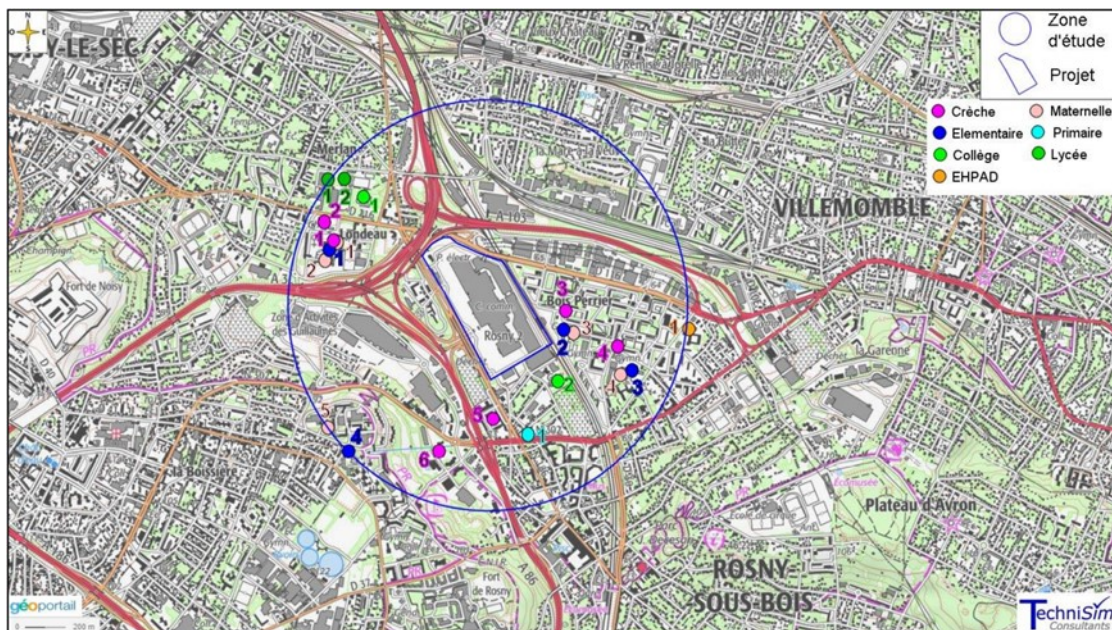
Elle liste les polluants atmosphériques pris en compte, et identifie 8 sites sensibles situés dans la bande d'étude.

L'étude décrit le territoire de l'étude (Rosny-sous-Bois, Noisy-le-Sec, et Bondy), et la localisation des sites sensibles.

La zone d'étude comporte 23 158 habitants, dont 7 186 (soit 31,1 %) dits vulnérables à la pollution atmosphérique (les « moins de 11 ans » et les « plus de 65 ans »), d'après les données de l'INSEE 2015 pour une superficie de 2,28 km<sup>2</sup>. Au total, 17 établissements vulnérables (crèches, établissements scolaires, EHPAD) et 4 assimilés vulnérables (collèges, lycées) sont recensés dans la zone d'étude. Les zones à enjeux en termes de population sont les habitations et les bâtiments vulnérables au voisinage du projet.

La zone d'études est représentée par un cercle dans les trois illustrations suivantes.





L'étude actualise les dépassements aux seuils d'information et d'alerte entre 2017 à 2021 en Seine-Saint-Denis.

Selon les modélisations d'Airparif, à l'échelle du périmètre du projet, les seuils réglementaires annuels sont respectés (PM10, PM2,5, benzène), ainsi que le nombre maximum de dépassements autorisés du seuil journalier en PM10 en situation de fond. La partie nord du projet est la plus affectée par la pollution atmosphérique en raison de la proximité avec les autoroutes A3 et A86.

Paramètres	Valeurs au sein du périmètre projet
<b>Dioxyde d'azote</b> Moyenne annuelle	28 à 38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
<b>PM10</b> Moyenne annuelle	19 à 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Nombre de jours > valeur limite (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	9 à 24 jours
<b>PM2,5</b> Moyenne annuelle	11 à 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
<b>Benzène</b> Moyenne annuelle	1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
<b>Ozone</b> Nombre de jours > seuil de protection de la santé (120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour 8h)	13 jours

En 2019, au niveau de la commune de Rosny-sous-Bois :

- Les concentrations en ozone ont respecté la valeur cible (35 dépassements du seuil de protection de la santé) ;
- Pour le dioxyde d'azote, aucune personne n'est exposée à des teneurs supérieures au seuil réglementaire annuel ;
- Pour les PM10, les habitants ne sont pas exposés aux dépassements des valeurs limites réglementaires. En revanche, 43 000 habitants sont soumis à des dépassements de l'ancienne recommandation journalière de l'OMS ;
- Pour les PM2,5, aucun habitant n'est exposé à des dépassements la valeur limite réglementaire. En revanche, 43 000 habitants subissent des concentrations supérieures à l'ancienne recommandation journalière de l'OMS.

L'étude présente l'indice ATMO entré en vigueur le 1er janvier 2021 par l'arrêté du 10 juillet 2020 abrogeant l'arrêté de 2004. Il est obligatoire sur l'ensemble du territoire français (France métropolitaine et outre-mer). Cet indice est calculé par les Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air à partir de leurs données de modélisation intégrant des données météorologiques, des données régionales d'inventaire des émissions des polluants atmosphériques, des données issues de plateformes externes de prévision de la qualité de l'air ainsi que des données d'observation issues des stations de fond de surveillance de la qualité de l'air.

Il est composé de 5 sous-indices, chacun étant représentatif d'un polluant de l'air :

- Particules fines inférieures à 10 µm (PM10) ;
- Particules fines inférieures à 2,5 µm (PM2,5) ;
- Ozone (O3) ;
- Dioxyde d'azote (NO2) ;
- Dioxyde de soufre (SO2).

Chaque sous-indice est déterminé chaque jour à partir du maximum des niveaux du polluant considéré. Pour les particules PM10 et PM2,5, le niveau considéré est la moyenne journalière de la zone considérée. Pour le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote et l'ozone, c'est la concentration maximale horaire du jour qui est considérée. C'est le sous-indice maximal qui constitue l'indice ATMO final caractérisant la qualité de l'air globale de la journée considérée.

		Bon	Moyen	Dégradé	Mauvais	Très mauvais	Extrêmement mauvais
Moyenne journalière	PM2.5	0-10	10-20	20-25	25-50	50-75	> 75
Moyenne journalière	PM10	0-20	20-40	40-50	50-100	100-150	> 150
Max Horaire Journalier	NO2	0-40	40-90	90-120	120-230	230-340	> 340
Max Horaire Journalier	O3	0-50	50-100	100-130	130-240	240-380	> 380
Max Horaire Journalier	SO2	0-100	100-200	200-350	350-500	500-750	> 750

Les valeurs de l'indice ATMO pour la commune de Rosny-sous-Bois sont les suivantes pour 2021.

Indice ATMO 2021	Nombre de jours en 2021	Pourcentage sur la période
Bon	8	2,2 %
Moyen	283	77,5 %
Dégradé	52	14,2 %
Mauvais	22	6,0 %
Très Mauvais	0	0,0 %
Extrêmement Mauvais	0	0,0 %

Il est remarqué que l'année 2021 marquée par le Covid 19 n'est pas représentative d'une année moyenne en raison d'une baisse de la circulation.

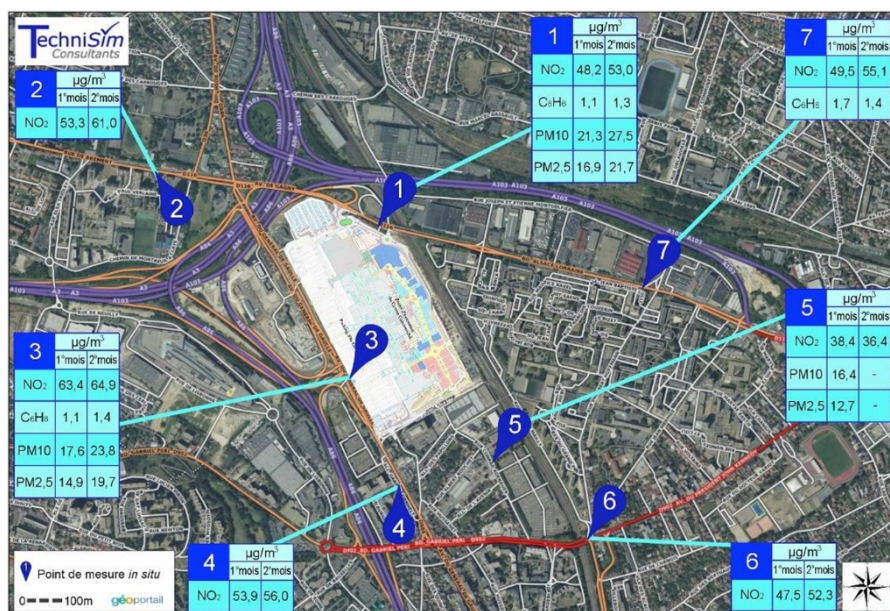
À l'égard de la commune de Rosny-sous-Bois, il est estimé que :

- L'exposition à long terme aux particules PM<sub>2,5</sub> est à l'origine de 6,6 % de la mortalité annuelle et d'une baisse d'espérance de vie à 30 ans de 6,9 mois ;
- L'exposition à long terme au dioxyde d'azote est à l'origine de 0,7 % de la mortalité annuelle et d'une baisse d'espérance de vie à 30 ans de 0,8 mois.

### Les résultats des mesures de pollution de l'air en 2022 aux abords du centre commercial

Les mesures de pollution de l'air effectuées 2018 n'ont pas pu être exploitées : les appareils de mesures de particules ont été exposés à des concentrations en particules très élevées ; les microcapteurs ont indiqué des valeurs hors gamme qui ont dû être écartées lors du traitement des données de manière à caractériser correctement la qualité de l'air dans l'aire d'étude.

L'étude d'impact a été complétée avec les résultats de mesures effectuées pendant 8 semaines en janvier-février-mars 2022 sur 7 sites aux abords du centre commercial pour le NO<sub>2</sub>, et pour certains sites pour le benzène C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, le PM<sub>10</sub> et le PM<sub>2,5</sub>. Les résultats sont les suivants en moyenne pour chaque mois de mesure.



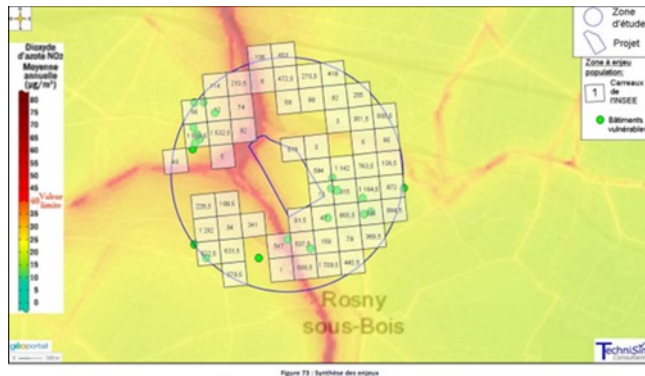
Les teneurs de particules PM<sub>10</sub> ont pu dépasser la recommandation journalière de l'OMS (45 µg/m<sup>3</sup>) au début de la première période de mesure, du 24 au 28 janvier 2022 (de 47 à 79 µg/m<sup>3</sup>) et au cours de la première semaine de mars (de 45 à 77 µg/m<sup>3</sup>).

Concernant les particules PM<sub>2,5</sub>, les teneurs mesurées ont été supérieures au seuil recommandé journalier de l'OMS de 15 µg/m<sup>3</sup> du 24 au 28 janvier 2022 (de 32 à 60 µg/m<sup>3</sup>) et du 08 au 13 février 2022 (de 17 à 65 µg/m<sup>3</sup>).

Sur l'ensemble du premier mois de mesure, les concentrations ont respecté les valeurs réglementaires annuelles pour les particules PM<sub>10</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>) et également pour les particules PM<sub>2,5</sub> (25 µg/m<sup>3</sup>).

Pour le deuxième mois de mesure, plusieurs journées de dépassement des seuils de recommandation journalière de l'OMS (45 µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>10</sub> et 15 µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>2,5</sub>), en lien avec les indices Atmo indiquant une qualité de l'air dégradée ou mauvaise. Les concentrations ont été inférieures aux valeurs seuils réglementaires annuelles pour les particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>.

La conclusion de l'état actuel note que les concentrations en dioxyde d'azote ont dépassé la valeur limite réglementaire annuelle sur les points situés en bordure d'axes routiers importants (notamment les autoroutes A3, A86 et A103).



Concernant les particules PM10 et PM2,5, les conditions météorologiques ont pu entraîner des dépassements des seuils journaliers recommandés par l'OMS. Sur les huit semaines de mesures, les teneurs en particules PM10 et PM2,5 ainsi que le benzène ont respecté les valeurs limites réglementaires annuelles.

**La qualité de l'air sur la zone d'étude et le périmètre du projet peut être qualifiée de moyenne à dégradée.**

### **L'évaluation de l'impact de l'opération d'extension du centre commercial sur la qualité de l'air**

Pour mémoire, l'étude d'impact évalue séparément les impacts liés à la réalisation des chantiers s'agissant notamment des émissions de poussières et des polluants atmosphériques (cf ci-après le paragraphe « Impacts des chantiers »).

Les émissions générées par la circulation ont été étudiées à partir de l'étude de circulation sur les voies aux abords du centre commercial. L'étude prend en compte :

- La charge prévisionnelle de trafic en véhicules/jour ;
- La densité de population correspondant à la zone la plus densément peuplée traversée par le projet ;
- La longueur des voies.

Le calcul des émissions de polluants atmosphériques a été réalisé en utilisant la méthodologie et les facteurs d'émissions du logiciel COPERT V. Les résultats sont présentés en comparant la situation 2017, la situation 2025 fil de l'eau, et la situation 2025 avec le projet d'extension du centre commercial.

Par rapport à la situation actuelle, l'indice Véhicules-Kilomètres augmente respectivement de +4,8 % et de +9 % en 2025 pour les scénarios sans et avec projet. En comparaison avec la situation au fil de l'eau en 2025, la réalisation du projet entrainera une augmentation modérée du trafic routier (+4 %).

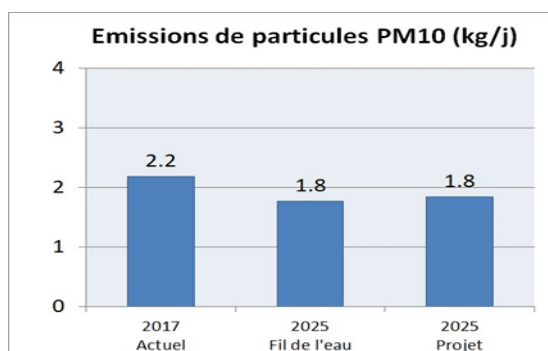
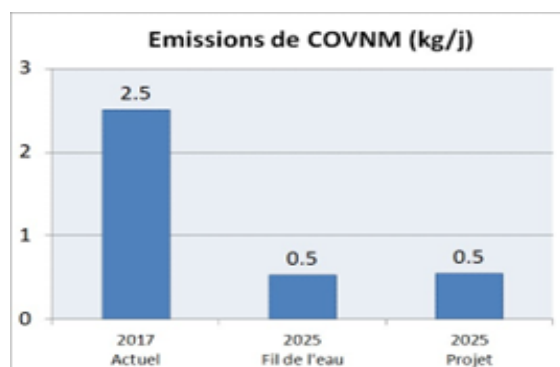
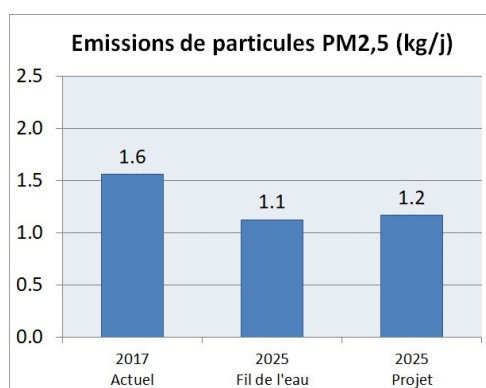
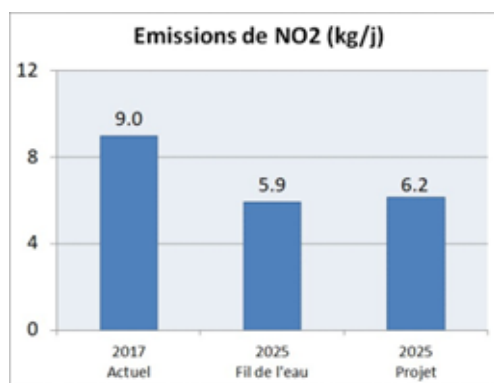
L'étude dresse la liste des émissions journalières sur la voirie prise en compte dans le réseau d'étude sur la base du parc routier moyen français de l'IFSTTAR. Elle en déduit que les améliorations des motorisations et des systèmes épuratifs, ainsi que la mise en application des normes Euro associée au renouvellement du parc roulant vont compenser l'effet de l'augmentation du trafic par rapport à l'état actuel.

Ainsi, l'évolution du parc automobile entraîne une baisse des émissions de 12,1 % par rapport à 2017. En comparaison avec le fil de l'eau, la mise en place du projet entraîne une augmentation de 4 % en lien avec l'augmentation de trafic attendue.



D'après les hypothèses considérées, les teneurs en polluants atmosphériques sont maximales pour la situation actuelle. Selon les hypothèses considérées à l'horizon 2025, les concentrations sur l'ensemble de la zone d'étude respecteront les valeurs réglementaires annuelles, et ce, quels que soient les composés.

Les histogrammes obtenus pour les émissions journalières des principaux polluants émis par le trafic routier sont donnés ci-après pour les situations 2017, 2025 fil de l'eau et 2025 avec le projet d'extension.



En raison de la baisse des émissions, les populations des horizons futurs seront moins exposées au dioxyde d'azote que pour la situation 2017.

Les différences entre les indices pollution-population des situations avec et sans projet sont minimes pour les horizons futurs, ce qui ne permet donc pas de privilégier un scénario en particulier.

L'Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires laisse observer que, même en situation maximisante, les Quotients de Dangers et les Excès de risques Individuels sont inférieurs aux valeurs seuils d'acceptabilité du risque pour tous les scénarios étudiés.

Par rapport à la situation au fil de l'eau, les coûts de la pollution atmosphérique augmentent de +4 % avec la mise en place du projet.

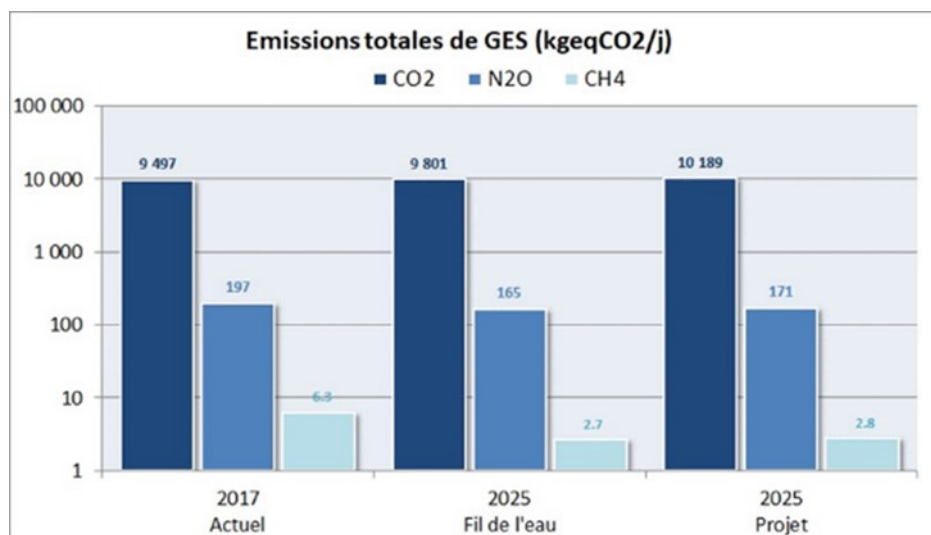
**En conclusion, le projet n'est pas de nature à influencer significativement sur la qualité de l'air ambiant ou sur la santé des populations.**

## LES EFFETS ET LES MESURES du projet sur la qualité de l'air

<p><b>La qualification des effets</b></p>	<p><b>Aucun effet significatif à court moyen et long terme.</b></p> <p>Concernant les horizons à long terme, il est vraisemblable d'envisager que les émissions de polluants atmosphériques liées au transport routier puissent baisser de manière encore plus importante en fonction de l'évolution de la législation sur les transports :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Restriction de circulation dans la Zone à Faibles Émissions (ZFE) du Grand Paris pour les véhicules les plus polluants qui ne sont pas labélisés Crit'air 0, 1 ou 2 en 2024 ;</li> <li>- La loi Mobilités (LOM) prévoit l'interdiction des ventes de véhicules énergies fossiles carbonée à horizon 2035 (sachant qu'en 2020 ces derniers représentent encore 77 % des ventes de véhicules neufs).</li> </ul>
<p><b>Les mesures prises en compte dans le projet</b></p>	<p>Différentes mesures peuvent être mises en place pour réduire la pollution atmosphérique dans la zone d'étude :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Création d'une toiture végétale afin de capter les particules fines grâce au processus d'évapotranspiration qui élève l'humidité de l'air et favorise la création de rosée (diminution des PM10 jusqu'à -2,3 %) ;</li> <li>- Plantation de végétation en bordure de route dans le but de capter une partie des émissions liées à la circulation routière. Les parcs et forêts urbains contribuent à la réduction des particules en suspension et autres polluants (dioxyde de soufre, dioxyde d'azote...). Selon les travaux conduits au sein du Laboratoire Image-Ville-Environnement de l'Université de Strasbourg, la végétation permet une réduction des niveaux de concentrations de l'ordre de 0,4 % pour le NO2 et de 1 % pour les PM10 ;</li> <li>- Mise en place de bornes de recharge afin de favoriser la venue des usagers en véhicules électriques non polluants ;</li> <li>- Installation de chaudières prévues pour respecter un objectif de faibles émissions en oxydes d'azote (&lt; 40 mg / kWh) ;</li> <li>- Aménagement de parkings sécurisés pour vélos pour inciter aux déplacements doux ;</li> <li>- Incitation à l'usage des transports en commun, notamment l'actuelle ligne RER E et les futures lignes de métro 11 et 15 sur la station Rosny-Bois-Perrier attenante au centre commercial.</li> </ul>
<p><b>Les mesures de réduction des effets</b></p>	<p>Aucune disposition particulière.</p>

## 4.7. Les émissions des gaz à effet de serre

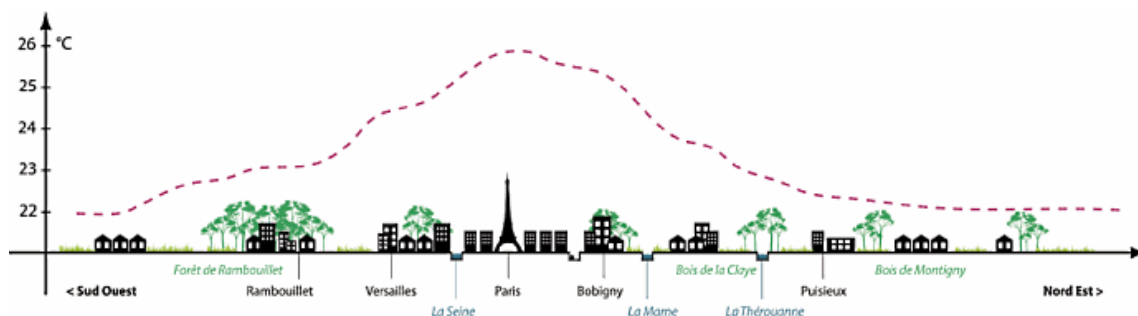
Les émissions de gaz à effet de serre pour la situation avec projet par rapport au scénario « Fil de l'eau » connaissent une variation de +4 % à l'horizon 2025.



## 4.8. L'îlot de chaleur urbain

Dans sa décision du 2 décembre 2021, le Tribunal administratif de Montreuil fait, parmi d'autres, le reproche (cf. § 55) que l'étude d'impact initiale « *jointe aux demandes ne décrit pas suffisamment .... les incidences du projet en ce qui concerne .... le phénomène d'îlot de chaleur urbain* ».

On appelle « îlot de chaleur urbain » (ICU) la manifestation d'une température en ville plus élevée que dans les zones rurales alentour moins urbanisées. L'îlot de chaleur urbain est un effet de dôme thermique, créant une sorte de microclimat urbain où les températures sont significativement plus élevées : plus on s'approche du centre de la ville, plus il est dense et haut, et plus le thermomètre grimpe.



Coupe schématique de visualisation des températures en 2008 pour une nuit de canicule (type été 2003)

© Groupe DESCARTES –

Les températures de l'air sont ainsi plus élevées dans une zone urbaine que dans son environnement immédiat car la ville – modelée et habitée par l'homme – par sa minéralité, ses matériaux, sa rugosité, ses carences en eau et en végétation, ses activités anthropiques émettrices de chaleur et de polluants, est source de multiples perturbations : radiatives, thermiques, hydrologiques et aérologiques, qui influent sur le climat en réchauffant l'atmosphère.

Il est connu que les principales causes de l'ICU sont :

- Les configurations urbaines, qui limitent l'action rafraichissante des vents ;
- L'importance des surfaces minérales des revêtements de sols et les matériaux de construction des bâtiments, qui absorbent la chaleur le jour, puis la restituent la nuit ;
- Le dégagement de chaleur issue des activités humaines (rejets d'air chaud liés à la climatisation, aux moteurs, aux industries...), qui augmentent la température de la ville ;

tandis que les principaux impacts sont :

- Des situations d'inconfort thermique, qui ont un effet néfaste sur la santé des citoyens ;
- Des transformations de phénomènes météorologiques et du climat de la ville, comme la diminution de l'humidité relative de l'air ou la modification du régime des pluies et des brises, qui ont des répercussions environnementales (taux et répartition des polluants, violents orages, canicules...) ;
- Des répercussions sur la consommation d'énergie pour le chauffage ou la climatisation.

Au-delà de ce sens commun, les différentes études sur les îlots de chaleur urbains ont montré que ces différences de température sont un phénomène assez complexe où s'entremêlent causes et effets. L'îlot de chaleur urbain, très variable, est dépendant du "type de temps", mais aussi de la situation géographique, climatique, de la couverture végétale et de la topographie de la ville.

C'est ce qu'évoquait en d'autres termes l'étude d'impact initiale à laquelle le Tribunal a cependant reproché de se borner à évoquer ces éléments sans déterminer l'incidence du projet sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

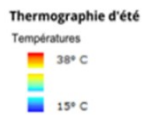
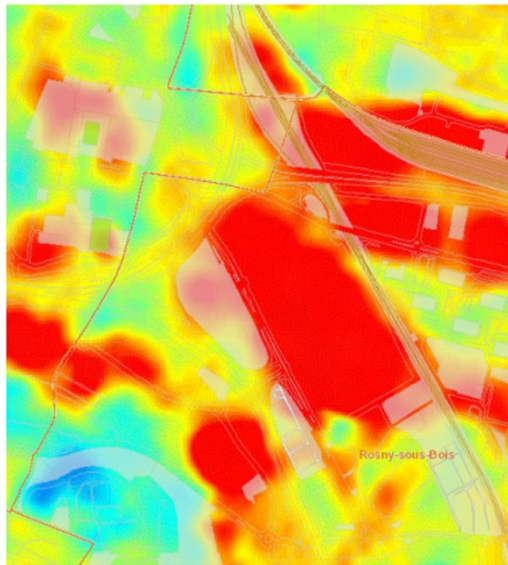
Pour répondre à ce reproche, les porteurs du projet ont complété leur étude d'impact sur la base d'une étude du CSTB à qui a été confiée la mission d'étudier l'impact du projet au phénomène d'îlot de chaleur urbain par une analyse comparative de l'état du site initial et de celui après l'extension du centre commercial.

Cette étude, rendue le 29 avril 2022 sous la référence DEE/SEBT/N° 22-09122-RE, a été jointe au dossier d'enquête à la demande de la commission d'enquête.

Elle rappelle que comme l'ensemble des grandes métropoles, la métropole parisienne est particulièrement concernée par le phénomène d'îlot de Chaleur Urbain (ICU) et que les différences observées à une échelle locale dépendent de :

- La rétention de la chaleur, liée aux propriétés radiatives et thermiques des matériaux, à la géométrie urbaine, à l'exposition des surfaces au rayonnement solaire ainsi qu'à l'absence d'ombrage ;
- La perturbation de la dynamique des masses d'air, liée à la morphologie urbaine (géométrie, rugosité des sols) qui limite l'écoulement des vents ;
- La réduction de l'évapotranspiration, liée à l'imperméabilisation des sols ;
- Les émissions de chaleur par les activités anthropiques, due aux équipements des bâtiments, aux activités et aux transports produisant de la chaleur.

Une carte illustre (cf. page 189) la température des espaces extérieurs en période estivale et le phénomène d'îlot de Chaleur Urbain marqué sur le secteur d'étude (zone d'activité fortement imperméabilisée).



Thermographie d'été (source APUR, 2017)

Dans ce contexte, l'étude du CSTB est basée sur une comparaison de deux scénarios (cf. page 14) :

- S1 : Scénario 1, correspondant à l'état actuel du quartier ;
- S2 : Scénario 2, correspondant au projet d'extension proposé par Unibail-Rodamco-Westfield, incluant l'ajout de 4 parties (la création d'un bâtiment de bureau en forme de « L », l'extension d'une zone de restauration pour le centre commercial, l'extension de commerces pour le centre commercial (incluant un parking silo) et la création d'un drive avec ces locaux de préparation pour l'hypermarché Carrefour).

Pour ce faire, l'étude analyse différents paramètres qui contribuent au phénomène d'îlot de chaleur urbain, phénomène propre à la ville qui est de fait engendré par elle, ses activités, sa forme et ses matériaux.

A cet effet, l'étude présente tous les outils sophistiqués et les données complexes qui vont servir à la comparaison :

- Les indicateurs retenus, tels ceux de « confort thermique » ;
- Les données géospatiales (occupation des sols au voisinage du site, l'environnement bâti du site et l'évaluation de l'albedo) tirées du traitement d'images satellitaires et de différentes bases de données urbaines ;
- Les outils de simulation numérique et les paramètres de simulation correspondants,

et expose en conclusion les résultats au regard de cinq critères : Zone climatique Locale (appelée LCZ), albedo, valeurs de référence, types d'ICU et confort thermique qu'il importe de définir préalablement

### Zone climatique locale

Selon l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Île-de-France (« Note Rapide » de septembre 2014), le système de classification LCZ (Local Climate Zones) des sites urbains et ruraux selon leur différenciation thermique a été établi par deux universitaires (Iain D. Stewart et Timothy R. Oke) de l'University of British Columbia de Vancouver en 2012.

Ce référentiel apporte une assise à la recherche pour les études des ICU et normalise les échanges au niveau mondial concernant les observations de températures urbaines.

Un premier enjeu méthodologique aura été de s'accorder sur une entité de référence territoriale qui fait sens : l'îlot morphologique urbain (IMU) ou « pâté de maisons ». La réalité descriptive du terrain est ainsi privilégiée par rapport à l'approche par maille régulière, couramment utilisée pour la modélisation.

Chaque LCZ est une entité spatiale générant un climat spécifique – une température de surface unique – par temps calme et ciel dégagé, en fonction de leurs propriétés de surface telle que la part de végétalisation, la hauteur et l'espacement du bâti et des arbres (rugosité/compacité), l'humidité du sol et les flux de chaleur anthropogéniques.

Les LCZ sont donc définies comme des entités spatiales uniformes par leur distribution des températures de l'air et de surface comprise entre 100 et 1000 m sur un plan horizontal. Chaque LCZ exprime une géométrie caractéristique et une occupation du sol.

Les zones sont différenciées par leurs propriétés de surface, qui influencent directement la température de référence (1,5 à 2 m au-dessus du sol), telle que la part de végétalisation, la hauteur et l'espacement du bâti et des arbres (rugosité/compacité), l'humidité du sol, et les flux de chaleur anthropogéniques.

Selon ces différenciations, le continuum urbain-rural aboutit à une hiérarchie de 17 zones climatiques :

- 10 LCZ de type « bâti »
- 7 LCZ de type « non bâti »

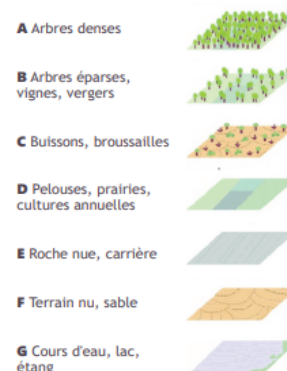
#### Les 17 Local Climate Zone

D'après Stewart Iain D., Oke Timothy R., « Local climate zones for urban temperatures studies », Bulletin of the American Meteorology Society, december 2012.

##### Les 10 LCZ urbanisées



##### Les 7 LCZ non-urbanisées



Observation des îlots de chaleur urbains - Décembre 2021, Agence d'urbanisme Besançon Centre Franche-Comté

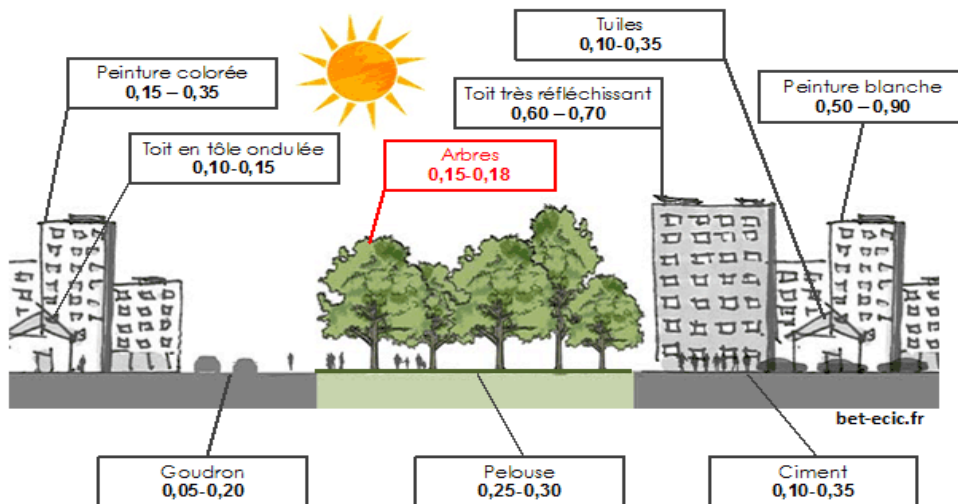
### Albedo

L'albedo est une valeur physique qui représente la part de l'énergie réfléchiée par une surface par rapport à l'énergie solaire reçue par cette même surface. On utilise une échelle graduée de 0 à 1, avec 0 correspondant au noir, pour un corps avec aucune réflexion, et 1 au miroir parfait, pour un corps qui diffuse dans toutes les directions et sans absorption tout le rayonnement électromagnétique visible qu'il reçoit.

Plus le rayonnement solaire est renvoyé vers l'espace (plus l'albedo tend vers 1), moins il sert à chauffer la planète.

Appliquée aux matériaux urbains, cette donnée physique détermine leur capacité d'absorption ou de réflexion de l'énergie reçue et ainsi leur température. Un matériau à faible albedo absorbe plus d'énergie, et donc de chaleur, sa température de surface (c'est à-dire à son contact) sera alors plus élevée.

A titre d'exemple, le cas du béton brut montre qu'associé à la notion d'inertie thermique assez élevée, tandis que son albedo est faible, il absorbe près de 80 % de l'énergie qu'il reçoit. Ainsi, le béton soumis aux rayonnements solaires, mais aussi aux rayonnements de réflexion, va se réchauffer lentement mais sa capacité thermique et son albédo lui permettent d'emmagasiner beaucoup de chaleur. Lorsqu'il ne reçoit plus d'énergie, il commence à se refroidir, tout aussi lentement alors que la température de l'air extérieur qui l'entoure a déjà beaucoup baissé.



### Valeurs de référence

Les résultats des simulations de variabilité des températures sont mis en rapport avec une valeur de référence représentative de la situation de la région du projet. En l'occurrence, il s'agit de la station Météo-France de Bonneuil-en-France (station 95088001), située à l'aéroport du Bourget.

### Types d'ICU

L'étude du CSTB explique que compte tenu de la définition et des principaux contributeurs de l'effet ICU, on peut proposer une classification entre les différents types d'ICU. En général, quatre types peuvent être détectés :

- ICU du sous-sol ou ICU Sub qui fait référence à la différence de température du sol (l'aquifère peut être inclus) entre l'espace urbain et l'espace rural.
- ICU de surface ou SICU, qui fait référence à la différence de température dans les interfaces entre l'environnement bâti ou le sol (rural) et l'air adjacent.
- ICU de canopée ou CICU, qui est la différence entre la température de l'air d'une ville avec les zones rurales à l'intérieur de la couche de canopée (canopée = couche entre la surface et les toits).
- ICU de couche limite ou ICU\_UBL qui est la différence de température de l'air entre la couche de canopée et le CL (environ à 1,5 km), par rapport à des altitudes similaires de la région rurale.

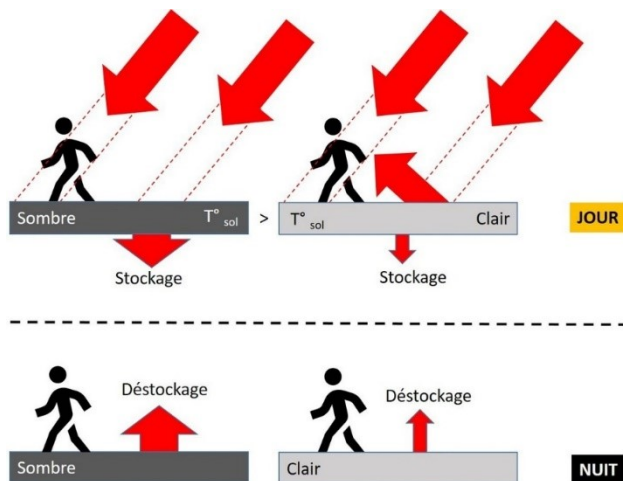
A l'échelle locale, les composantes SICU et CICU du phénomène dominant l'environnement thermique.

C'est la raison pour laquelle, l'étude du CSTB et la présentation qui en est faite dans l'étude d'impact évaluent et mettent en avant ces deux types d'effet d'îlot de chaleur urbain.

### Confort thermique

La température de surface n'est pas le seul élément nécessaire pour apprécier complètement la situation du point de vue de l'utilisateur dont la perception de l'ambiance thermique peut diverger par rapport à la réalité de la température.

On constate également que les profils de température au cours de la journée sont très différents sur sol clair et sur sol sombre. La montée en température est plus rapide en matinée sur sol clair. Au contraire, le pic de température sur sol sombre est plus fréquemment observé en fin de journée, quand les matériaux relarguent la chaleur emmagasinée durant la journée. Le schéma suivant résume ce principe.



Extrait de <https://www.construction21.org/france/articles/h/icu-le-paradoxe-des-temperatures-de-surface.html>

L'appel à des modèles thermiques travaillant sur des températures thermiques "à hauteur d'usager" sont de ce fait plus pertinents pour déterminer pour rendre compte de l'ambiance thermique et de l'impact de projets d'aménagement.

### Résultats

Sur la base de tous ces éléments, l'étude du CSTB fait état de plusieurs constats que l'étude d'impact reprend dans des termes quasi identiques à deux reprises : dans son résumé non technique (cf. page 72), et en conclusion de son développement sur les îlots de chaleur (cf. page 394) :

- L'analyse géospatiale montre qu'en l'état actuel, la zone étudiée est classée LCZ9 à 90 % et LCZ6 à 10% ce qui implique une intensité d'ICU inférieure à 2°C (*par rapport à la gamme de températures diurnes moyennes*). Une des raisons de ce résultat est la faible présence de végétalisation. **Le projet version S2 envisage d'améliorer la végétalisation ce qui peut contribuer à l'atténuation d'ICU ;**
- L'exploitation d'images satellites à haute résolution conclut à un albédo urbain moyen d'environ 0.15 pour la situation actuelle. Ce résultat est associé aux surfaces bitumineuses actuelles. **Le projet version S2 impliquera un niveau d'albedo plus élevé ce qui aura un impact favorable sur l'atténuation de l'effet d'ICU ;**
- Les résultats de la modélisation ont révélé que dans le scénario S1, la variabilité annuelle moyenne se rapproche de 1°C par rapport à la valeur météorologique de référence. La température diurne annuelle moyenne présente une augmentation de 0.4 °C tandis que la nocturne est maximisée de 1.7 °C. Pendant la période estivale, la température moyenne de l'air est de 22.1°C tandis que les moyennes diurnes et nocturnes sont de 23.0 °C et 21.1 °C c'est à dire augmentées de 0.3°C et 1.6°C par rapport aux valeurs météorologiques de référence. Pour le scénario de simulation S2, par rapport à S1, une légère variation du profil horaire de la température de l'air est observée tout au long de l'année atteignant la valeur maximale de 0.1 °C. Ce résultat révèle que le régime thermique de la zone est fortement affecté par les constructions qui existent déjà c'est-à-dire S1. **L'évolution envisagée, S2, aura un effet marginal sur l'indicateur ICU et les indicateurs respectifs liés à la température de l'air ;**



- Les résultats de la modélisation surfacique détaillée ont révélé qu'en considérant toute la période estivale (diurne et nocturne), **le scénario S2 présente une valeur moyenne de 1.8 ° C en termes de l'indicateur SICU tandis que S1 présente une valeur de 2.4 ° C ;**
- L'analyse du confort thermique a révélé une amélioration de l'indicateur de température radiante moyenne (MRT) pendant la journée dans le scénario S2 par rapport au scénario S1, qui est attribuée aux effets d'ombrage des bâtiments élevés et à la végétation supplémentaire. En parallèle, l'UTCI (Universal Thermal Climate Index) présente de meilleures conditions de confort thermique en période estivale de 1% pour le scénario de simulation S2, par rapport au cas existant (S1).

Elle ajoute plus loin que « l'indicateur SUHI et l'analyse du confort thermique montrent une meilleure performance thermique, en particulier pendant la journée, pour le scénario d'extension proposé (S2), associée à un rayonnement solaire incident réduit ».

En synthèse, le CSTB et l'étude d'impact retiennent que cette analyse, combinée à d'autres éléments provenant d'études relatives à l'impact du projet en termes d'ensoleillement et de confort au vent, montre que la **contribution du projet d'extension à la formation de l'effet d'îlot de chaleur urbain est très limitée** de l'ordre de 0.1 °C sur l'indicateur CICU considérant des valeurs horaires (*soit une augmentation moindre de 0,2 °C par rapport à S1*).

**En conclusion générale, l'étude d'impact considère l'effet îlot de chaleur comme « non significatif ».**

#### Mesures ERC

La palette des solutions pour pallier l'effet de chaleur urbain est variée : les solutions vertes, soit le champ des solutions fondées sur la nature, qui font appel au végétal et à l'eau ; les solutions grises, relatives aux infrastructures urbaines (revêtements, mobilier urbain, bâtiment), telles que fontaines et jets d'eau, formes urbaines bioclimatiques, panneaux solaires, revêtement urbain à fort albédo, isolation thermique/inertie des bâtiments ; les solutions douces, qui agissent sur les usages et les pratiques de la ville, à l'échelle individuelle et collective.

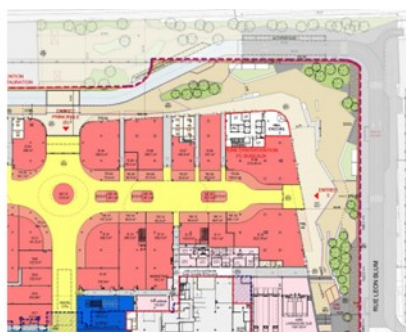
Ayant analysé l'effet îlot de chaleur comme « non significatif », l'étude d'impact précise (cf. pages 72 et 394) du coup que « pour atténuer cet effet, est prévu (*sic*) la création de 2 500 m<sup>2</sup> d'espaces verts de pleine terre complétés par un réseau d'arrosage automatique connecté à des sondes d'humidité et des capteurs de pluie ». Elle ajoute que « les maîtres d'ouvrage ont également mis en œuvre l'utilisation d'un levier important de lutte contre les îlots de chaleur, à savoir « l'albédo urbain » qui peut atténuer l'effet d'ICU. Les matériaux utilisés pour le projet ont une capacité à atténuer cet effet d'albédo par absorption ou renvoi de la chaleur ».

Même s'ils ne sont pas explicitement rapportés aux mesures ERC, d'autres éléments sont mentionnés ailleurs dans l'étude d'impact :

- Réduction de l'imperméabilisation du site de 13 % (cf. page 387)
  - Développement d'une trame végétale de l'ordre de 12.225 m<sup>2</sup> d'espaces paysagers (dont la répartition est donnée en pages 61, 311 et 387) « pour limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain »
- :



- Les mêmes éléments sont aussi présentés dans les termes suivants : « végétalisation d’une partie importante de la toiture de l’extension commerciale : via arbustes, vivaces, couvre sols, de la végétalisation extensive et de l’agriculture urbaine. Cette action cumulée avec les espaces paysagers du parvis permet d’augmenter les surfaces d’évapotranspiration, d’humidifier l’air et de contribuer de ce fait à la régulation du microclimat » (cf. page 387).
- La végétalisation peut aussi présenter des avantages opérationnels. Ainsi (cf. page 92) « des espaces végétalisés permettent de camoufler la rampe d’accès à la zone de livraison semi-enterrée ».



- Un autre détail de la végétalisation prévue, le long d’une de livraison en infrastructure, au sud de la parcelle (cf. page 99).



On pourrait encore ajouter :

- (cf. pages 29 et 126) « un bâtiment économe en énergie » avec l’aptitude de l’enveloppe à limiter les déperditions, c’est-à-dire la conception d’une enveloppe bioclimatique, avec la mise en place de dispositions passives, permettant de limiter les besoins et réduire autant que possible les déperditions énergétiques en hiver et de combattre les apports solaires en été ;
- (cf. page 387) « revêtement de sol et de façades clairs permettant également de réfléchir la lumière et d’éviter l’accumulation de chaleur, car les parkings extérieurs, les accès au centre commercial et le toit de la toiture du centre commercial existant sont autant de surfaces qui absorbent les rayonnements du soleil et provoquent une augmentation locale de la température en réémettant de la chaleur ».

## 4.9- Soleil et vent

### L'enseiement

Afin d'évaluer l'impact du projet d'extension du centre commercial WESTFIELD ROSNY 2 sur l'enseiement des bâtiments et des espaces situés à proximité, le CSTB a effectué une autre étude sur les ombres portées (cf. pages 64 et 316).

Les données de cette étude n'ont pas été réactualisées à l'occasion du complément de l'étude d'impact. Il importe néanmoins d'aborder ce thème dans le présent rapport compte tenu du lien direct qu'il a avec la problématique de l'ICU.

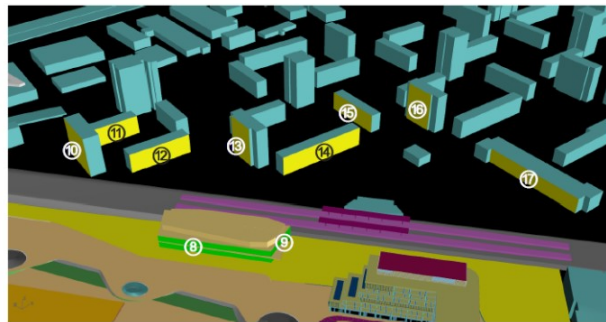
L'étude sur l'enseiement s'est basée sur deux configurations :

- Une première configuration représentant le projet d'extension commerciale avec un seul bâtiment de bureau au Sud-Est, en forme de L ;
- Une deuxième configuration avec un deuxième bâtiment de bureau qui serait réalisé ultérieurement face au futur bâtiment de la gare de métro 11.

Dans le 1<sup>er</sup> cas de figure, il apparaît que 22 surfaces sont plus ou moins impactées en termes d'enseiement, de part et d'autre de la voie ferrée.



Repérage des surfaces en pourtour de l'extension (1) à (11) et en "toiture" des commerces de l'extension (12) à (22)



Repérage des façades du bâtiment M11 (8) et (9) et des immeubles de l'autre côté de la ligne de RER (10) à (17)

Si l'on s'intéresse aux 10 façades de construction (alors que l'étude analyse aussi les surfaces au sol et les toitures), le bilan annuel chiffré complet de la modification de leur enseiement, au point le plus impacté, est le suivant :

FAÇADE	DURÉE POTENTIELLE D'ENSOLEILLEMENT ANNUEL* (EN HEURES)	ENSOLEILLEMENT INITIAL ANNUEL AU POINT LE PLUS ENSOLEILLÉ** (EN HEURES)	NOMBRE D'HEURES ANNUEL DE SOLEIL EN MOINS (ET POURCENTAGE PAR RAPPORT À L'ENSOLEILLEMENT INITIAL) AU POINT DE LA FAÇADE LE PLUS IMPACTÉ		POURCENTAGE DE SURFACE NON IMPACTÉE PAR L'EXTENSION DU CENTRE COMMERCIAL	
			1 <sup>ÈRE</sup> PARTIE DE L'EXTENSION	TOTALITÉ DE L'EXTENSION	1 <sup>ÈRE</sup> PARTIE DE L'EXTENSION	TOTALITÉ DE L'EXTENSION
8	2 624	2 605	200 (7 %)	2 100 (80 %)	0 %	0 %
9	3 421	3 380	100 (4 %)	700 (25 %)	0 %	0 %
10	1 837	1 818	25 (1 %)	250 (14 %)	81 %	65 %
11	3 440	3 139	0 (0 %)	110 (6 %)	100 %	20 %
12	3 438	3 312	6 (0 %)	330 (10 %)	73 %	0 %
13	1 839	1 819	1 (0 %)	260 (15 %)	91 %	10 %
14	3 436	3 406	100 (3 %)	160 (5 %)	21 %	0 %
15	1 826	1 742	80 (5 %)	100 (6 %)	21 %	0 %
16	1 824	1 806	50 (3 %)	190 (11 %)	18 %	18 %
17	1 813	1 777	120 (7 %)	130 (8 %)	0 %	0 %

\* Cette durée dépend de l'orientation de la façade et correspond à ce que l'on aurait en site parfaitement dégagé ; ne prend en compte que les heures avec hauteur de soleil supérieure ou égale à 3°

\*\* Cette durée tient compte de l'ensemble des bâtiments présents, extension exclue; ne prend en compte que les heures avec hauteur de soleil supérieure ou égale à 3°

Sous une autre présentation, l'étude considère que pour le scénario avec la réalisation du 1er bâtiment de bureau au Sud-Est, **les façades 11, 12 et 13 ne sont pas impactées** et que, pour **les autres**, il est à observer une diminution partielle de la surface ensoleillée pendant 4 à 11 % du temps, ce qui correspond à un **impact très faible à faible**. Elle ajoute qu'il est à remarquer qu'aucune façade ne connaît de suppression totale d'ensoleillement.

L'étude d'impact concluant à un :

#### EFFET NEGATIF PEU SIGNIFICATIF DIRECT A COURT MOYEN ET LONG TERME

et ne préconise aucune mesure, ajoutant (cf. page 322) : « Il est en effet difficile d'élaborer un projet ne créant pas d'ombres portées. Par ailleurs, le bâtiment le plus impacté est celui de la future gare, non vouée à accueillir du logement ».

#### Le vent

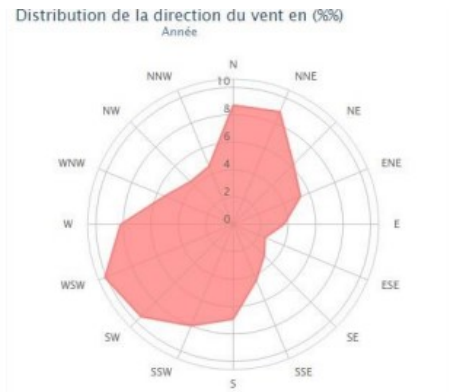
Le climat de Rosny-sous-Bois se caractérise, selon les auteurs de l'étude d'impact, par des températures douces en moyenne, des pluies fréquentes mais généralement faibles, une dominance de vents de secteur sud/sud-ouest et une faible occurrence des phénomènes exceptionnels. Ces conditions climatiques ne présentent pas d'inconvénient vis-à-vis du projet d'extension du centre commercial Rosny 2.

Dans ce contexte, les porteurs des projets ont fait réaliser par le CSTB une étude dite de « ventement », dont les données n'ont pas été réactualisées à l'occasion de l'étude d'impact complémentaire. Cette étude a considéré, elle aussi, deux configurations : une première configuration représentant le projet d'extension commerciale avec un seul bâtiment de bureau au Sud-Est, en forme de L, et une deuxième configuration représentant le projet d'extension avec un deuxième bâtiment de bureau qui serait réalisé ultérieurement face au futur bâtiment de la gare de métro 11 (cf. pages 63 et 324).

Les caractéristiques du vent ont été établies à partir de données météorologiques observées à une station météo proche et possédant une durée d'acquisition de données de vent permettant d'être représentative. En l'occurrence, c'est la station Météo-France de Bonneuil-en-France (station 95088001), située à l'aéroport du Bourget, qui a été retenue.

Dans un premier temps une analyse statistique des données météo a permis de mettre en place une rose des vents caractérisant le vent sur le site du projet.

Les vents les plus violents et les plus fréquents sont en provenance de la direction ouest / sud-ouest (environ 10,1%) et sud-ouest (9,5%). La vitesse du vent est relativement stable au cours de l'année avec en moyenne une vitesse de 12,95 km/h.

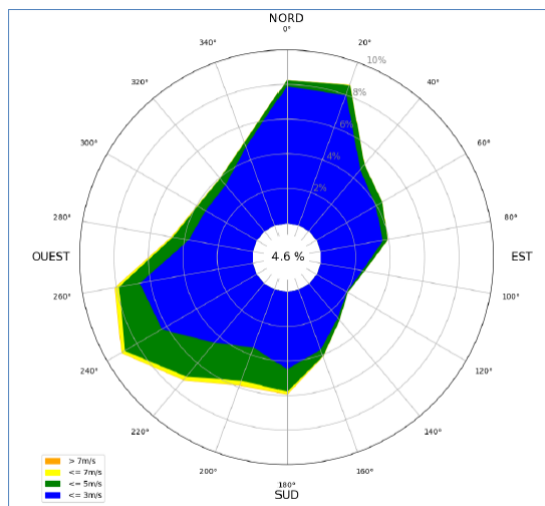


Rose des vents depuis la station « Aéroport Paris - Le Bourget » Source ; Windfinder

Le traitement des données de vent ont permis de mettre en évidence 2 secteurs :

- D'une part, un secteur nord-nord-est [0°-20°] assez réduit, associé très majoritairement à des vitesses de vent faibles (inférieures à 3m/s),
- D'autre part, un secteur sud-ouest [180°-260°] plus large et plus significatif où les vitesses peuvent être plus élevées, tout en restant inférieures à 7 m/s.

La proportion des vents calmes inférieurs à 1 m/s, représente moins de 5% du temps.

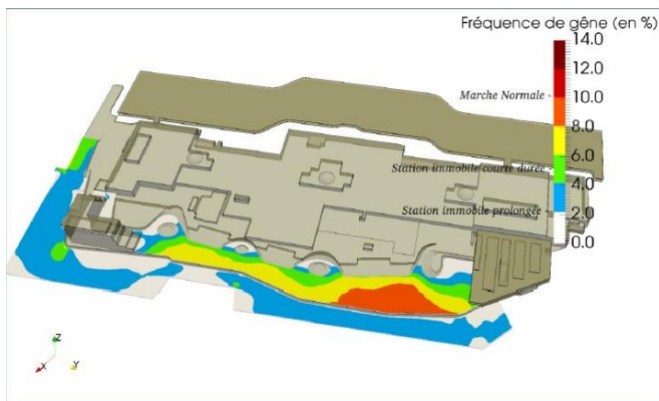


Rosace des vents transposée en rosace pour Rosny 2

A ces éléments physiques s'ajoute la notion du confort au vent qui varie en fonction de l'activité. Le confort souhaité (donc le niveau de vitesse optimal) à la terrasse d'un restaurant est différent de celui attendu sur une promenade piétonnière. Selon les usages de l'espace piétonnier, les fréquences et les seuils de vitesses admissibles varient donc. De manière générale on considère un seuil de vitesse de 3.6 m/s auquel on associe les fréquences admissibles suivantes :

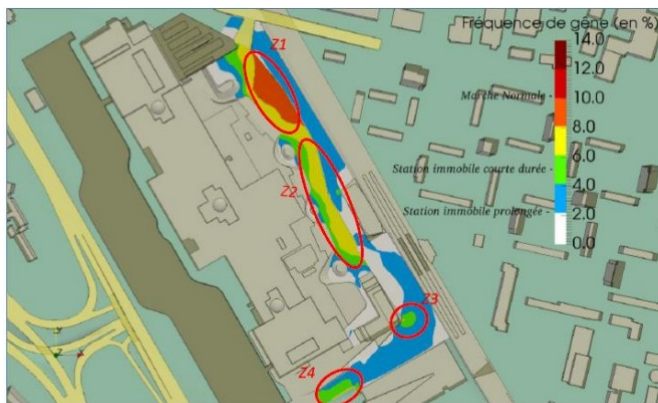
- Pour une station immobile prolongée la fréquence de gêne admissible est inférieure à <5% ;
- Pour une station immobile courte durée la fréquence de gêne admissible est de 5% ;
- Pour une marche normale la fréquence de gêne admissible est de 10% ;
- Pour une marche rapide la fréquence de gêne admissible est de 20%.

Traduits en carte, ces éléments correspondent aux différentes zones suivantes :



- Les zones en blanc représentent des fréquences inférieures à 2% du temps, résultat acceptable en situation de station immobile prolongée.
- Les zones en bleu et vert représentent des fréquences inférieures ou de l'ordre de 5%, soit correspondant plutôt à une situation de station immobile de courte durée.
- Les zones en jaune et orange représentent les fréquences allant jusqu'à 10%, plutôt adaptées à une situation de marche).
- Au-delà, l'usage associé est plutôt la marche rapide.

L'étude caractérise enfin 4 zones (Z1 et Z4) correspondant aux endroits remarquables où les fréquences de gêne sont les plus élevées :



Configuration 1 avec le projet de la tour de bureau à l'angle Sud-Est

En-dehors de ces 4 zones remarquables, l'ensemble des autres espaces étudiés présentent des fréquences de gêne très restreintes, avec des valeurs inférieures à 4% du temps.

**En conclusion, l'étude d'impact rapporte :**

## **EFFET NEGATIF PEU SIGNIFICATIF DIRECT A COURT MOYEN ET LONG TERME**

### **Aucune mesure**

Elle ajoute que dans le cadre du projet, notamment en toiture, les zones les plus touchées correspondant plus particulièrement à des secteurs de végétation et notamment de jardins familiaux, et ne concernent pas les secteurs où sont prévues des terrasses, lieux de station immobile prolongée.

## 4.10. La gestion des eaux pluviales

Le thème des eaux pluviales n'a pas été actualisé dans l'étude d'impact complétée et n'y est évoqué qu'au travers de l'inventaire des opérations situées à proximité. Il est néanmoins examiné dans le présent rapport en raison de ses incidences sur la problématique de l'ICU et de la végétalisation du site.

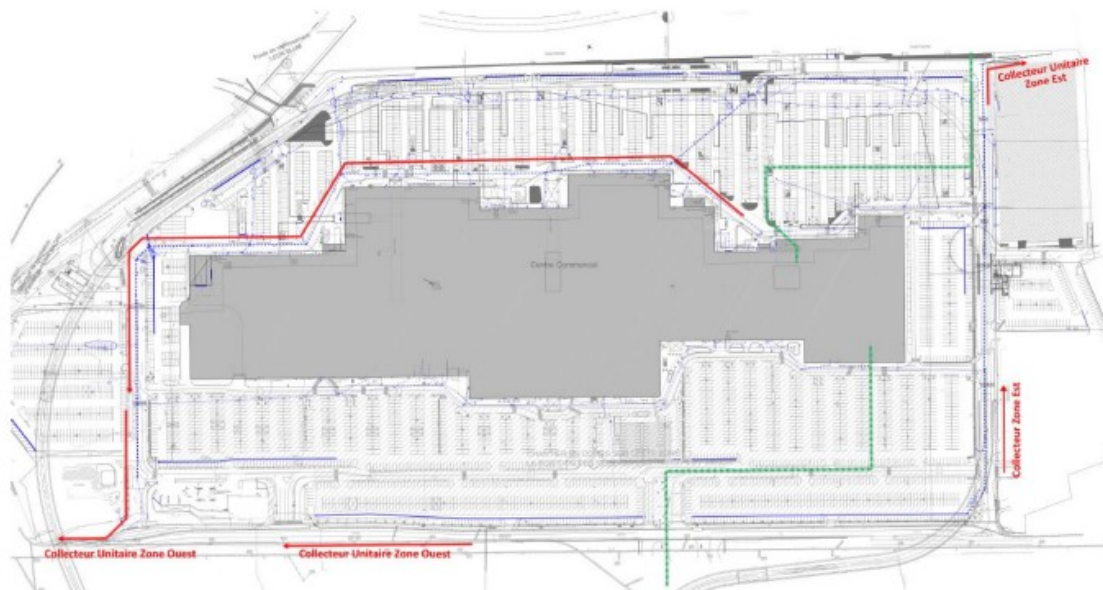
Le site est actuellement connecté sur deux collecteurs de type unitaire :

- Le premier se situe rue Léon Blum. La connexion sur le réseau se fait au sud-est du centre commercial au droit du cinéma ;
- Le deuxième se situe sur l'avenue du général de Gaulle. Ce dernier collecte la plus grande surface du site. Le raccordement se fait au nord-est du site, près du restaurant Mac Donald.

Les réseaux collectés et déversés côté rue Léon Blum, se limitent à la zone sud au-delà de la porte 6.

L'ensemble de l'emprise est collecté et rejeté dans le réseau existant, sans aucune limitation du débit de fuite.

Le croquis ci-dessous représente de manière schématique les surfaces collectées (scission matérialisée par le trait vert). En bleu, sont repérés les réseaux existants. Est également schématisé le sens d'écoulement (en rouge).



Les réseaux étant sous la future emprise du projet, ils seront déviés pour être acheminés dans la rue ouverte prévue au projet, entre la façade existante et l'extension du site. Cette modification de réseau permet la maintenance ultérieure du réseau sans servitude dans les boutiques du nouveau centre.

Les réseaux EU (eaux usées) et EP (eaux pluviales) du site se connecteront sur le point de rejet existant.

De même, le réseau collectant le reste de la façade et de la plus grande surface de l'extension sera dévié de la même manière, dans la rue ouverte.

Le réseau EU collecte les réseaux de l'extension, et le réseau EP collectera les eaux pluviales des aménagements extérieurs au RdC, du parking silo et des toitures (existantes et terrasse nouvellement créée).

Sont conservés les principes de rejet et les surfaces collectées afin de ne pas aggraver la saturation des réseaux existants.

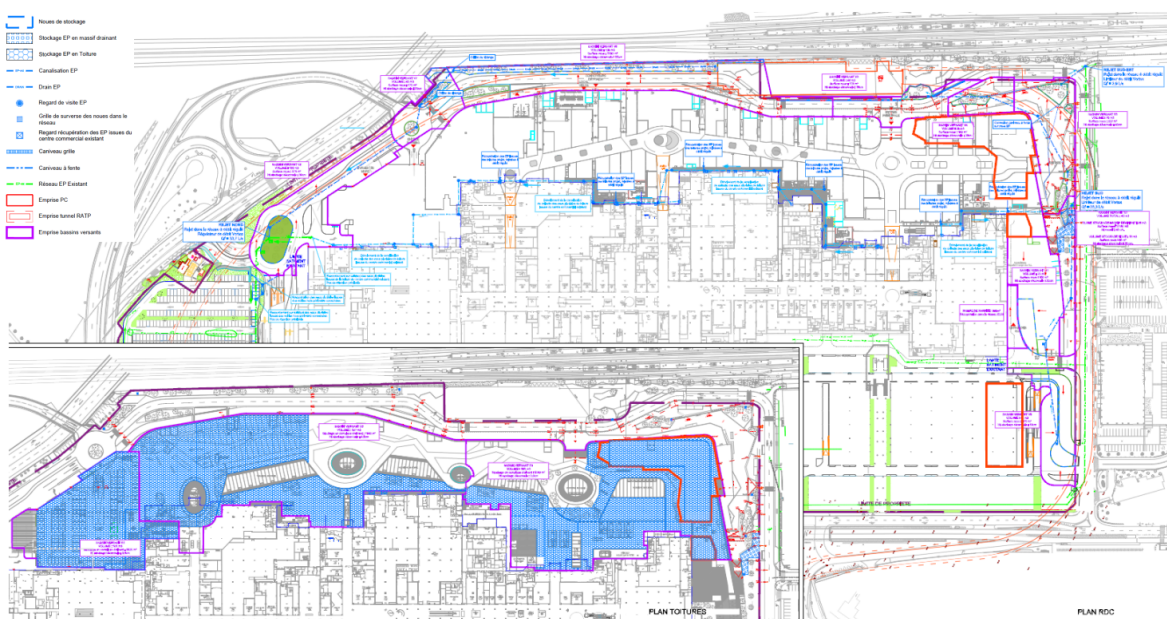
Pour l'extension, la gestion des eaux pluviales se veut être qualitative, et l'objectif principal est de minorer *a maxima* les volumes rejetés.

Se référant tout à la fois à des objectifs de certification et aux règles locales, les porteurs des projets se donnent pour règle de gestion des eaux pluviales la « gestion à la parcelle ».

**L'objectif dans le cadre du projet est de répondre aux objectifs du PLU concernant le débit de fuite, soit 10 l/s/ha pour un aménagement d'une superficie supérieure à 5 000 m<sup>2</sup>, comme indiqué dans le PLU de Rosny-sous-Bois.**

Ils précisent que la gestion des eaux en bassin enterré étant proscrite, une solution par gestion des eaux à ciel ouvert est privilégiée selon les modalités suivantes :

- Gestion des « petites pluies » par évaporation ;
- Dans l'emprise du projet d'extension aucun séparateur à hydrocarbures n'est prévu ;
- L'infiltration dans les sols étant proscrite au titre du PLU, la gestion des eaux pluviales de voirie se fera par la mise en place de noues drainées et rejetées à débit régulé au réseau ;
- Les eaux pluviales issues des toitures seront gérées directement sur place, par mise en place de complexe stockant en terrasse (rétention type Nidaplast). Des limiteurs de débit seront installés au droit de chaque descente EP et calibrés à 10 l/s/ha (en fonction de la surface reprise), permettant un rejet à débit régulé.



Le principe général de la rétention s'appuie sur la création de 12 bassins sous bassins versants dont trois en toiture. Chaque sous bassin versant assure sa rétention via des noues et des stockages aménagés en toiture. Le débit des bassins via les noues et stockages en toiture est dirigé vers 3 points de rejets au nord, au sud et au sud/ouest et limités à un débit de 10 l/s/ha.



BASSIN VERSANT N° : V1			
	SURFACE BRUTE Sb	COEFFICIENT DE RUISSELLEMENT C	SURFACE ACTIVE Sa
VOIES	1 860 m <sup>2</sup>	0,9	1 674 m <sup>2</sup>
TROTTOIRS ET PARVIS	480 m <sup>2</sup>	0,9	432 m <sup>2</sup>
ESPACES VERTS SUR DALLE (végét. intensive)	250 m <sup>2</sup>	0,4	100 m <sup>2</sup>
ESPACES VERTS PLEINE TERRE (y cis noues)	630 m <sup>2</sup>	0,2	126 m <sup>2</sup>
<b>total:</b>	<b>3 220 m<sup>2</sup></b>		<b>2 332 m<sup>2</sup></b>
DEBIT DE FUI TE AUTORISE Qf 10,00 l/s.ha			
<b>DEBIT DE FUI TE DU BASSIN VERSANT Q</b> 3,2 l/s			
Ratio Q/Sa 13,72			
Volume à stocker par hectare V/Sa * 316,50			
<b>VOLUME A STOCKER</b> 74 m <sup>3</sup>			

BASSIN VERSANT N° : V2			
	SURFACE BRUTE Sb	COEFFICIENT DE RUISSELLEMENT C	SURFACE ACTIVE Sa
VOIES	0 m <sup>2</sup>	0,9	0 m <sup>2</sup>
TROTTOIRS ET PARVIS	2 065 m <sup>2</sup>	0,9	1 859 m <sup>2</sup>
ESPACES VERTS SUR DALLE (végét. intensive)	0 m <sup>2</sup>	0,4	0 m <sup>2</sup>
ESPACES VERTS PLEINE TERRE (y cis noues)	205 m <sup>2</sup>	0,2	41 m <sup>2</sup>
<b>total:</b>	<b>2 270 m<sup>2</sup></b>		<b>1 900 m<sup>2</sup></b>
DEBIT DE FUI TE AUTORISE PAR HECTARE Qf 10,00 l/s.ha			
<b>DEBIT DE FUI TE DU BASSIN VERSANT Q</b> 2,2 l/s			
Ratio Q/Sa 11,58			
Volume à stocker par hectare V/Sa * 335,76			
<b>VOLUME A STOCKER</b> 64 m <sup>3</sup>			

BASSIN VERSANT N° : V3			
	SURFACE BRUTE Sb	COEFFICIENT DE RUISSELLEMENT C	SURFACE ACTIVE Sa
VOIES	0 m <sup>2</sup>	0,9	0 m <sup>2</sup>
TROTTOIRS ET PARVIS	2 460 m <sup>2</sup>	0,9	2 214 m <sup>2</sup>
ESPACES VERTS SUR DALLE (végét. intensive)	90 m <sup>2</sup>	0,4	36 m <sup>2</sup>
ESPACES VERTS PLEINE TERRE (y cis noues)	375 m <sup>2</sup>	0,2	75 m <sup>2</sup>
<b>total:</b>	<b>2 925 m<sup>2</sup></b>		<b>2 325 m<sup>2</sup></b>
DEBIT DE FUI TE AUTORISE PAR HECTARE Qf 10,00 l/s.ha			
<b>DEBIT DE FUI TE DU BASSIN VERSANT Q</b> 2,9 l/s			
Ratio Q/Sa 12,47			
Volume à stocker par hectare V/Sa * 327,74			
<b>VOLUME A STOCKER</b> 76 m <sup>3</sup>			

#### Calcul de rétention des points de rejets

Le rejet au réseau existant se fera en trois points distincts :

- Rejet nord, à débit régulé à 33,7 l/s ;
- Rejet sud, à débit régulé à 25,3 l/s ;
- Rejet sud-est, à débit régulé à 8,1 l/s.

Les eaux pluviales régulées seront dirigées vers la canalisation EP située en coursive entre le bâtiment existant et le bâtiment projeté, puis rejeté dans le réseau existant Ø1000.

Afin de réduire les consommations d'eau liées aux sanitaires et à l'arrosage, il sera étudié le recyclage des eaux pluviales tombant sur les toitures inaccessibles de l'extension et de la partie du centre commercial modifiée. Compte tenu de la pluviométrie locale, la réutilisation des eaux de pluie pour les sanitaires pourrait permettre de combler une grande partie des consommations liées à cet usage et/ou à l'arrosage.

#### Principe de gestion des eaux de voirie

Le nivellement du terrain intègre des formes de pente pour évacuer les eaux vers les zones végétalisées. Dans ces zones, il est prévu la mise en œuvre de noues de tamponnement des eaux. Elles seront raccordées au réseau pluvial existant, avec un tamponnement préalable.

En cas de trop plein de la noue, il sera mis en place une grille de surverse.



**- Cas spécifiques**

Cas spécifiques

Rampe d'accès camions

Une rampe d'accès est prévue pour les livraisons réalisées depuis la rue Léon Blum. Etant donné l'impossibilité de gérer ces eaux pluviales dans des noues, il est prévu leur rejet dans le réseau d'eaux usées hydrocarbonées, puis leur raccordement sur le réseau d'eaux usées.

Galeries à l'air libre

Le projet prévoit, à quelques endroits, la réalisation d'une coursive aérienne entre le centre commercial existant et l'extension projetée. Etant donné leur faible emprise et l'impossibilité de prévoir une rétention sur ces zones, il est prévu de raccorder les eaux pluviales issues de ces zones directement dans la canalisation d'eaux pluviales courant le long du bâtiment existant, et collectant les eaux pluviales issues de ce dernier.

Bassin versant BV02

Du fait de la topographie du terrain au droit de la rue Léon Blum, les porteurs des projets estiment qu'il n'est pas possible de prévoir un stockage des eaux pluviales exclusif dans les noues avoisinantes. En effet, un stockage exclusif en noues aurait engendré une profondeur d'ouvrage de près de 70 cm. Par conséquent, et afin de respecter l'exigence de rétention de 10 l/s/ha, il est prévu la réalisation d'un massif drainant d'une surface de 180 m<sup>2</sup>, permettant de stocker 25 m<sup>3</sup> avant rejet au réseau pluvial.

Phase chantier

Les différents chantiers auront pour obligation de se raccorder au réseau d'assainissement d'eaux usées et d'eaux pluviales dès la mise hors d'eau de façon à éviter tout risque d'infiltration et de pollution des eaux.

De tous ces éléments sur la gestion des eaux pluviales, l'étude d'impact conclut à :

**EFFET POSITIF DIRECT A COURT MOYEN ET LONG TERME**

<b>Eaux pluviales</b>	<b>Effet positif direct à court, moyen et long terme</b>	<p>L'enjeu du projet est d'améliorer la situation existante et d'introduire des alternatives à la gestion des eaux pluviales sur le site de l'extension.</p> <p>Mesures de réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limiter le débit en rejet des surfaces de l'extension à 10 l/s/ha.</li> <li>- Rétention en toiture en limitant le débit au niveau des entrées d'eaux - - -</li> <li>- Surfaces végétalisées afin de favoriser l'évaporation naturelle des « petites pluies ».</li> <li>- Sous bassins versants et création de noues</li> </ul>	Eviter l'engorgement des réseaux	Travaux réalisés par la Maîtrise d'Ouvrage et les BET VRD	Suivi et maintenance des ouvrages par le gestionnaire du réseau	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagements paysagers : 980 000 € + 700 000 € (projet de jardins familiaux)</li> <li>- Nivellement des voiries vers les surfaces végétalisées en pleine terre par le biais de noues : 120 000 €</li> </ul>
-----------------------	--	--	----------------------------------	---	---	--

et insiste (cf. page 413) sur le fait que : « les raccordements du projet au réseau public sont conformes à l'article 4 du PLU, les eaux pluviales et usées étant recueillies séparément. La gestion de l'eau pluviale sur le projet d'extension vise à satisfaire les objectifs ci-dessous :

- Limiter l'imperméabilisation de la parcelle par la végétalisation de la toiture au niveau R+1 et gérer les « petites pluies » par évaporation ;

- Privilégier à maxima l'infiltration dans les sols avant rejet dans le réseau public ;
- Limiter le débit de fuite à 10 l/s/ ha.

Les espaces libres seront traités avec un soin particulier et participeront à l'amélioration du cadre de vie, au développement de la biodiversité et à la gestion des eaux pluviales et les essences plantées seront peu ou pas allergisantes ».

Il reste (cf. page 29) que :

- La végétalisation d'une partie de la toiture terrasse **pourra être étudiée post-PC**, participant à la gestion des eaux pluviales et à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur ;
- La récupération des eaux pluviales pour l'alimentation en eau des sanitaires **sera également étudiée post PC**.

## 4.11. Bruit et vibrations

### Le bruit

Le thème du bruit et des vibrations n'a pas été actualisé dans l'étude d'impact complétée. Il est néanmoins examiné dans le présent rapport compte tenu du cumul de ses effets avec la question des mobilités et des autres opérations menées à proximité, notamment dans les phases chantier.

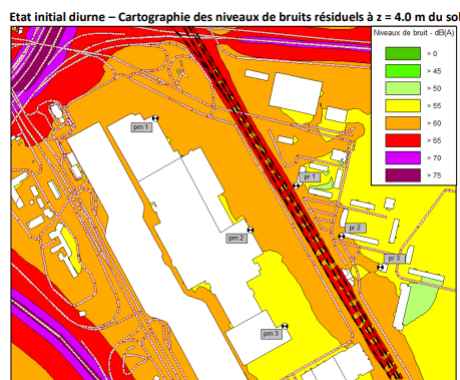
Afin de qualifier l'état initial des niveaux sonores existants régnant sur site, une campagne de mesures acoustiques été menée par le bureau d'étude ALTERNATIVE en janvier 2018 en 3 points répartis sur le site.

Les niveaux de bruit résiduel globaux mesurés (exprimés en indicateur L90), moyennés sur la demi-heure la plus calme aux 3 points pour chaque période, diurne et nocturne, sont les suivants :

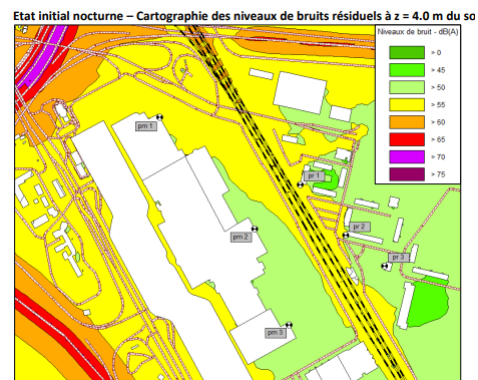
Tableau – Résultats des mesures de résiduels sur l'existant – Campagne du 16/01/2018 au 18/01/2018

Point	Localisation	Diurne (7h-22h) Niveau sonore résiduel global L <sub>90</sub> sur la 1/2 heure la plus calme dB(A)	Nocturne (22h-7h) Niveau sonore résiduel global L <sub>90</sub> sur la 1/2 heure la plus calme dB(A)
pm 1	toiture terrasse Carrefour	60.5	53.5
pm 2	toiture terrasse H&M	57.0	52.0
pm 3	toiture terrasse Galerie Lafayette	56.5	51.5

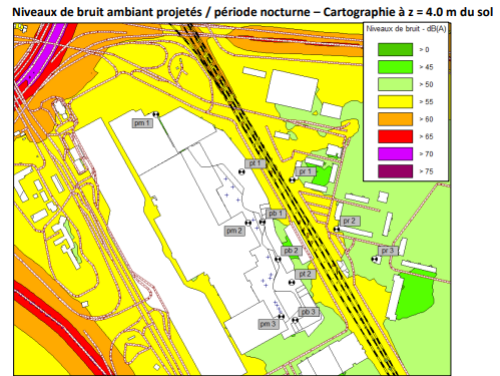
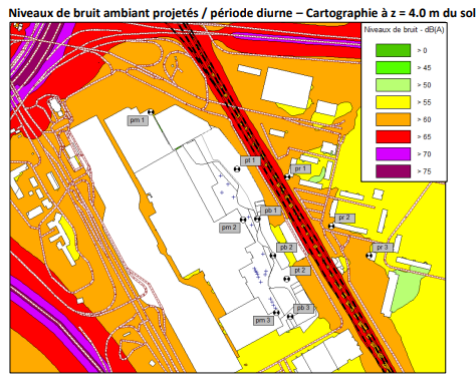
Etat initial diurne



Etat initial nocturne

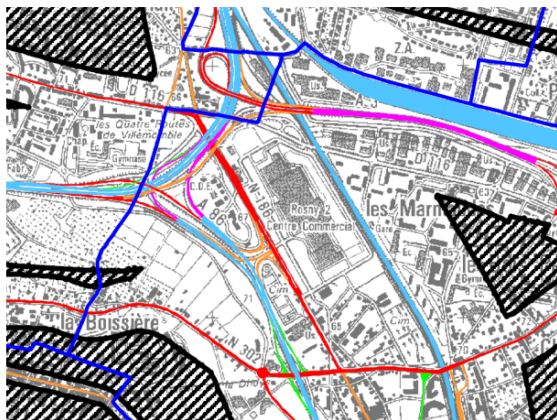


Alors que l'état futur se présente comme suit :



Les mesurages montrent un environnement sonore relativement bruyant, et ce sur l'ensemble du site de l'extension. Les niveaux de bruit sont essentiellement instaurés par les infrastructures de transports importantes environnantes, toutes classées au bruit au sens de l'arrêté du 23 juillet 2013 :

- A3 : catégories 1 ;
- A86 : catégories 1 à 2 ;
- A103 : catégories 2 à 4 ;
- Faisceau Transilien RER : catégorie 1.



**Classement sonore des infrastructures de transports terrestres de Seine-Saint-Denis. Secteurs de nuisance acoustique.**

Voie : Réseau ferroviaire, Autoroutes, Routes nationales, Routes départementales, Voies communales

**CARTE N° 4 :** Bagnolet, Bobigny, Bondy, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Les Pavillons-sous-Bois, Montreuil-sous-Bois, Noisy-le-Sec, Pantin, Romainville, Rosny-sous-Bois, Villemonais

Zones hors secteurs de nuisance acoustique (gris hachuré)  
Limite communale (bleu)

SOURCE : DDE 93 / DEP / SITE  
ÉCH. 1 : 20 000  
JUILLET 2010

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence L <sub>den</sub> (dB(A))	Niveau sonore de référence L <sub>night</sub> (dB(A))	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
CATÉGORIE 1	L > 81	L > 76	d = 300 mètres
CATÉGORIE 2	76 < L <= 81	71 < L <= 76	d = 200 mètres
CATÉGORIE 3	70 < L <= 76	65 < L <= 71	d = 100 mètres
CATÉGORIE 4	65 < L <= 70	60 < L <= 65	d = 30 mètres
CATÉGORIE 5	60 < L <= 65	55 < L <= 60	d = 10 mètres
NON CLASSÉE	---	---	---

(1) Cette largeur correspond à la distance relative à l'article 2 de l'arrêté du 20 mai 1998, compte du jour et d'autre de la voie.

Les écarts entre les niveaux de bruits résiduels de l'état initial et ceux de l'état projeté sont négligeables au niveau des riverains : la géométrie du projet n'a que peu d'effet sur l'environnement acoustique des riverains.

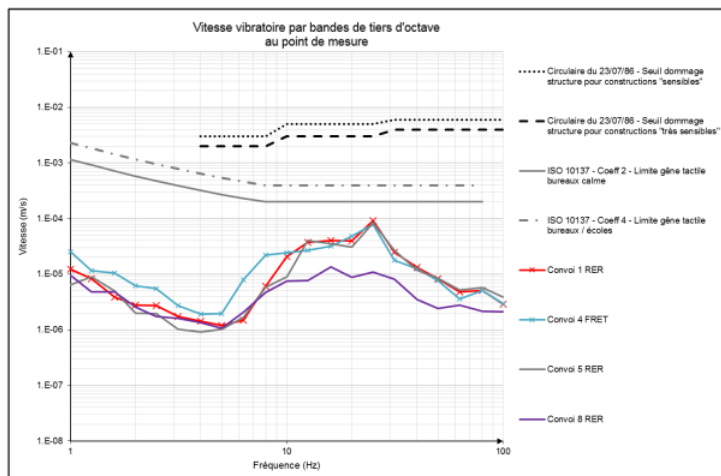
De la même façon, afin de caractériser les niveaux de vibrations reçues sur la future parcelle de l'extension du centre commercial, le bureau d'étude ALTERNATIVE a réalisé une campagne de mesurages vibratoires sur site en janvier 2018 au droit du projet d'extension du centre commercial.

Cette campagne a consisté à réaliser le diagnostic vibratoire du site en raison de la présence de la ligne ferroviaire de RER située à proximité de l'extension du centre commercial, sur laquelle transitent des RER ainsi que du FRET.



Sont présentés ci-dessous les niveaux vibratoires reçus au point de mesurage lors du passage de 4 convois type représentatifs :

- 1 convoi RER à vitesse réduite arrivant en gare ;
- 2 convois RER à vitesse rapide ne s'arrêtant pas en gare ;
- 1 convoi FRET.



Pour l'ensemble des convois, les vitesses vibratoires mesurées sont en deçà des seuils de perception tactile et de dommage aux structures.

### Les effets en phase chantier

Les effets cumulés des chantiers notamment celui du métro et du centre commercial, dans l'hypothèse où certaines phases viendraient à se dérouler à la même époque, pourraient s'avérer particulièrement nuisibles pour le cadre de vie des habitants alentour, des occupants de la tour Westfield Rosny 2 et de la clientèle du centre commercial.

Même si ces phases sont temporaires la durée consécutive plus ou moins longue de ces travaux pourrait avoir un impact fort sur le secteur, en termes de perturbation sur le cadre de vie.

Ainsi, pour chaque projet, des mesures spécifiques de protection de la vie urbaine seront mises en œuvre. Les niveaux sonores des engins et outils utilisés sur le chantier devront être inférieurs ou égaux à 80 dB à 10 mètres de l'engin ou de l'outil, conformément à la législation en vigueur. Dans ce cadre, il sera nécessaire selon les auteurs de l'étude d'impact de réaliser un contrôle de conformité des bruits émis par tous les outils et engins bruyants rentrant sur le chantier et aussi, par exemple, mettre en place une programmation différée ou une limitation dans le temps de certaines activités bruyantes ainsi que des horaires rigoureux d'intervention sur le chantier.

En outre, pour limiter les nuisances dues au trafic engendré par le chantier, un itinéraire routier sera élaboré et imposé aux entreprises.

#### Les effets en phase d'exploitation

L'étude en acoustique environnementale du bureau d'étude ALTERNATIVE a permis d'estimer l'impact sonore de l'opération de l'extension du centre commercial dans l'environnement projeté du site ainsi qu'aux alentours de ce dernier, notamment chez les riverains les plus proches.

Les écarts entre les niveaux de bruits résiduels de l'état initial et ceux de l'état projeté sont négligeables en ce qui concerne les riverains : la géométrie du projet n'a que peu d'effet sur l'environnement acoustique des riverains.

Les rédacteurs de l'étude d'impact font remarquer que les niveaux de bruit résiduels projetés sur site évolueront, dès lors que l'on se place derrière un des futurs bâtiments de bureaux, au niveau de la future terrasse de l'extension. Ces bâtiments jouent en effet le rôle d'écran, et atténueront partiellement les niveaux de bruit provenant des infrastructures environnantes. Les niveaux de bruit résiduels projetés seront donc plus bas que constatés actuellement.

Au niveau du bruit ambiant, les résultats montrent que côtés riverains, en façades des bureaux et sur les lieux accessibles de la toiture terrasse le bruit est conforme au cadre réglementaire.

Par rapport aux nouvelles infrastructures et étude de trafic projeté, les auteurs notent que le quartier est en pleine mutation en raison notamment de l'arrivée des futures lignes 11 et 15. L'ensemble de ces nouvelles infrastructures étant souterraines, leur impact sonore sera donc négligeable sur la situation existante.

Aussi, il convient de noter qu'aucune infrastructure terrestre n'est créée dans le cadre du projet d'extension du centre commercial. En revanche, le trafic sur les voies existantes sera modifié avec :

- + 700 véhicules / heure le vendredi (en entrée et sortie) soit + 16 % environ ;
- + 600 véhicules / heure le samedi (en entrée et sortie) soit + 12 % environ. »

Traduit en niveau de bruit, cette augmentation de trafic reste en deçà de 1 dB(A) à la source ; l'impact sonore de l'augmentation de trafic dans l'environnement sera donc négligeable par rapport à la situation existante.

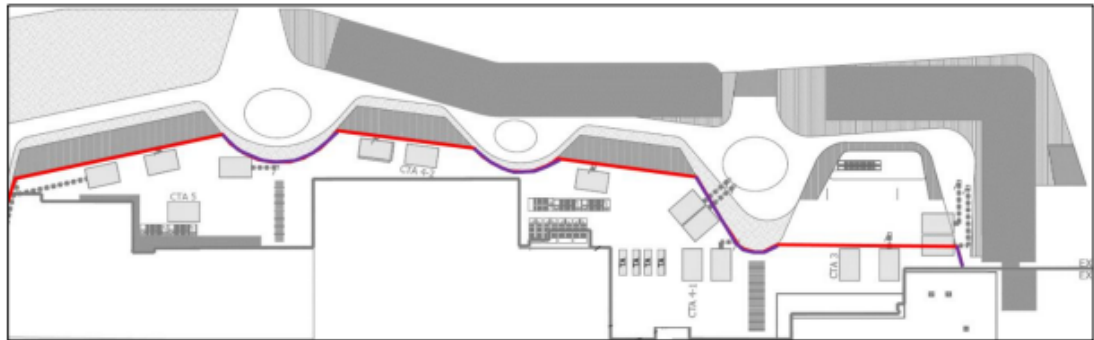
Par rapport aux Installations techniques de l'extension du centre commercial, il sera nécessaire de capoter les équipements techniques de type Roof-top pour respecter les règles existantes. Ils seront également à gainer à l'air neuf et à la reprise avec 500 mm de longueur efficace de silencieux par antennes.

L'ensemble des équipements techniques, excepté les tours adiabatiques, pourront fonctionner en période diurne et en période nocturne.

Tous les équipements techniques seront abrités derrière une « barrière acoustique », matérialisée comme suit, sur toute la longueur de l'opération :

- Cas verrière/parois restaurant (en rouge) : parois lourdes avec traitement absorbant 50 mm protégée d'une tôle perforée ;
- Cas entre verrière (en violet) : écran acoustique par exemple en panneaux sandwich bardage type tôle perforée côté zone technique + laine minérale 50 mm + tôle pleine, ou en parois lourdes + traitement absorbant comme ci-avant. Cette paroi devient ensuite le support de la végétalisation, côté allées accessibles.

**Principe de séparation entre zone technique et zone public – « barrière acoustique »**



- : écran acoustique à hauteur variable de 3.6 m à 5.5 m selon modèle 3D architectes ;
- : écran acoustique formé par les verrières et/ou bâtiment restaurant (3.6 m pour les verrières)

Cette barrière agira comme un écran acoustique généralisé et permettra :

- De réduire les niveaux de bruit des équipements à l'intérieur de l'enclos technique ;
- De limiter la propagation des bruits des équipements dans l'environnement proche, à savoir les futures allées accessibles en toiture de l'extension, ainsi qu'au niveau des façades des futurs bureaux situés sur l'extension.

### Les vibrations

Pour ce qui est des vibrations, les vitesses vibratoires mesurées sont en deçà des seuils de perception tactile et de dommage aux structures.

Dans l'extension du centre commercial, les bruits rayonnés au passage des convois seront couverts par les niveaux de bruit de fond qui y règneront.

Pour la future construction de bureaux au-dessus de l'extension du centre commercial, sans traitements antivibratoires particuliers, les bruits rayonnés au passage des convois seront perceptibles dans les futurs locaux du projet mais resteront égaux et/ou en deçà des niveaux de bruit de fond qui règneront dans ces espaces - de l'ordre de 38 dB(A) à 40 dB(A) - ;

Pour des raisons de commercialisation et/ou de standing, si le ou les futurs promoteurs / preneurs ne souhaitent pas percevoir le bruit rayonné au passage des convois dans les futurs bureaux, il sera nécessaire de prévoir une coupure antivibratoire horizontale en plancher haut du dernier niveau de commerce. La partie bureaux sera suspendue sur boîtes à ressorts bâtiments précontraintes dimensionnées pour une fréquence propre inférieure ou égale à 3 Hz.

Par ailleurs, tous les équipements générateurs de niveaux vibratoires feront l'objet de traitement antivibratoire spécifique afin de ne pas transmettre de niveaux sonores incompatibles avec les niveaux bruit qui règneront dans les futurs locaux de l'extension du centre commercial.

Pour l'ensemble des appareils et/ou équipements tournants et générateurs de vibrations, le taux de filtrage des niveaux vibratoires générés sera d'au moins 98 % pour la fréquence d'excitation la plus basse de l'équipement. Pour les appareils et/ou équipements non tournants et générateurs de

vibrations - armoires électriques par exemple, le taux de filtrage des niveaux vibratoires générés sera d'au moins 95% pour la fréquence 50 Hz.

Ceci implique que les équipements seront posés sur plots antivibratoires et/ou suspendus par l'intermédiaire de suspentes élastiques, et/ou fixés par l'intermédiaire de rondelles élastiques et/ou chevilles à épaulement.

En période de chantier :

### EFFET NEGATIF DIRECT A COURT TERME

#### Mesure de réduction :

En période de chantier

**Compte tenu de la localisation du projet, de la proximité directe du centre commercial existant, il conviendra aux entreprises de prévoir les dispositions et interventions qui tiennent compte de la protection du voisinage, aussi bien en termes de bruit que de vibrations solidiennes.**

THEMATIQUES	RAPPEL DES EFFETS	NATURE DES MESURES	EFFETS DES MESURES	MODALITES DE SUIVI DES MESURES	MODALITES DE SUIVI DES EFFETS	ESTIMATION DES DEPENSES € HT
<b>NUISANCES LIEES AUX CHANTIERS</b>						
Bruit et vibrations	Effet négatif direct à court terme	Mesures de réduction : Les engins et outils utilisés seront conformes aux normes. Adapter les horaires de travail et d'utilisation des engins bruyants en fonction des habitudes locales. Réaliser un contrôle de conformité des bruits émis par tous les outils et engins bruyants rentrant sur le chantier.	Réduire les niveaux sonores et les vibrations durant les périodes d'activités du chantier	Suivi réalisé par la Maitrise d'Ouvrage, le Maître d'Oeuvre et le coordonnateur SPS Respect des dispositions inscrites dans le règlement de chantier joint au CCTP. Le règlement s'imposera à tous. Un contrôle de conformité des bruits émis par les outils et engins sera effectué.	Suivi réalisé par la Maitrise d'Ouvrage et le coordonnateur SPS Application des mesures du CCTP Ecoute des réclamations éventuelles des riverains	Lié à l'organisation générale des chantiers

En période d'exploitation

### EFFET NEGATIF DIRECT A COURT MOYEN LONG TERME

#### Mesures de réduction

Les mesures préconisées sont d'ordre architectural et technique, comme mentionné ci-dessus

## 4.12. Les milieux naturels et la biodiversité

Le thème des milieux naturels et de la biodiversité n'a pas été actualisé dans l'étude d'impact complétée. Il est néanmoins examiné dans le présent rapport en raison de ses liens avec la problématique de l'ICU et de la végétalisation du site.

L'étude d'impact souligne à plusieurs reprises « la pauvreté actuelle environnementale du milieu naturel » du site.

En l'état actuel, le site du centre commercial Westfield Rosny 2 présente un très faible intérêt écologique. Les espaces « verts » se limitent à des parterres plantés et des zones rudérales en friche. Le bruit continu du lourd chantier au nord du site a fait fuir l'avifaune, et la faible abondance de fleurs limite la présence des insectes. Du fait des axes de transports importants et un milieu rudéral souvent remobilisé, le site est favorable aux espèces invasives qu'il conviendra d'éliminer.

Seuls existent à proximité du centre commercial quelques haies, quelques arbres et une friche sur talus routier (derrière le pont à l'Ouest) qui peut être assimilée à une zone rudérale. Par conséquent, le site d'extension présente un très faible intérêt écologique pour les habitats.

En outre, le site du centre commercial n'inclut pas de zone Natura 2000. Il est éloigné d'environ 2 km du site Natura 2000 du Plateau d'Avron qui fait partie des « Sites de Saint-Denis » (FR112013). Les



espaces verts anthropiques du centre commercial ne constituent pas de zones relais à l'accueil des espèces d'oiseaux protégés. **Le projet d'extension n'impacte de ce fait aucun site Natura 2000.**



Enfin, la carte de l'enveloppe des zones potentiellement humides illustre qu'il n'existe pas de zones humides sur le site du centre commercial de Rosny 2.

Dans ce contexte :

- En phase chantier, **aucun effet négatif n'est attendu et il n'est pas prévu de mesure particulière** sauf celle d'imposer une « charte chantier à faibles nuisances environnementales » fixant des objectifs de réduction des nuisances, protection de la biodiversité, de recyclage de déchets et un ensemble de dispositions strictes à respecter.  
Cette charte chantier est contractuelle et chaque entreprise aura pour obligation de s'y conformer. Le respect des dispositions de cette charte sera vérifié durant le chantier avec des visites régulières et une sensibilisation des compagnons aux enjeux environnementaux, sanitaires et de sécurité.  
La localisation des espèces invasives doit être faite afin d'éviter leur dissémination pendant les travaux. La prolifération de ces espèces est la seconde cause de perte de biodiversité après la destruction des habitats.
- En exploitation, le centre commercial ayant lieu à l'extérieur de toute zone de protection ou d'inventaire, de réservoir de biodiversité ou de corridor écologique, aucun impact négatif n'est attendu.

Selon les rédacteurs de l'étude d'impact, en mettant en place une trame végétale sur le secteur sud-est du centre commercial, dans la continuité du parvis paysager du métro 11, le projet permettra d'établir de nouvelles continuités vertes locales. Le fait de mettre en place une trame végétale continue et une végétalisation d'une partie de la toiture de l'extension des toits-terrasses permettent de restaurer et de créer des zones d'habitats favorables pour la faune et la flore, en connexion avec les espaces végétalisés existants aux alentours (talus routier, haie SNCF, prairie fleurie à proximité du cinéma). La végétalisation du toit-terrasse concourt à développer la trame verte urbaine. L'impact est donc positif.

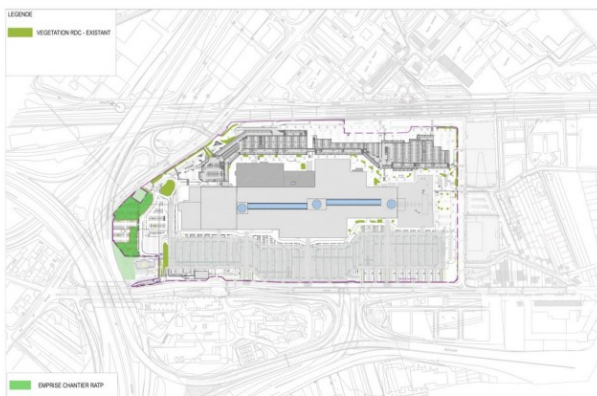
Le projet intègre une volonté d'amélioration de la biodiversité, en faisant en sorte d'avoir une continuité de la trame verte grâce à des bandes végétales (herbacées ou arbustives). La présence de cette végétation contribuera à développer la présence d'une petite faune, notamment d'insectes (plantes à fleurs) et oiseaux. Ainsi, comme le préconise l'écologue, il pourra être envisagé d'aménager un rucher ou mettre en place des hôtels à insectes.

L'aménagement du projet permettra donc d'augmenter la couverture végétale du quartier, et d'améliorer l'environnement des espèces animales présentes, l'impact est donc positif. A noter que cette végétation participe également à la régulation thermique et hygrométrique de l'air urbain, ainsi qu'à la qualité de l'air grâce à la capacité des végétaux de fixer et dégrader des substances chimiques polluantes.

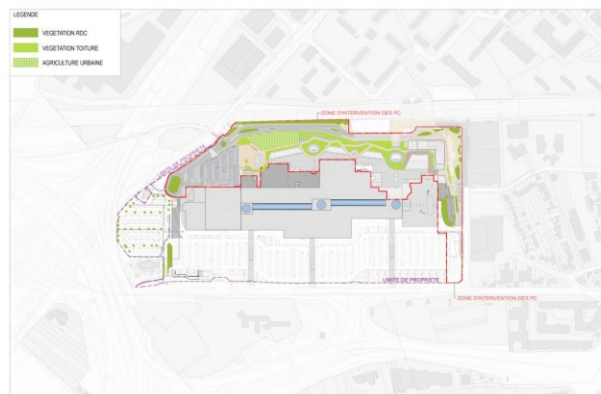
La palette végétale qui composera les terrasses végétalisées favorisera la biodiversité. Les principales caractéristiques des arbres choisis seront les suivantes : les arbres doivent être de type haute tige, résistants aux caractéristiques climatiques locales, peu gourmands en eau, résistants à la pollution urbaine, adaptés aux sols de revêtement majoritairement minéralisés, et être faiblement allergènes. La réalisation du projet permettra d'augmenter la couverture végétale du quartier, et d'améliorer l'environnement des espèces animales présentes, l'impact est donc positif. A noter que cette végétation participe également à la régulation thermique et hygrométrique de l'air urbain, ainsi qu'à la qualité de l'air grâce à la capacité des végétaux de fixer et dégrader des substances chimiques polluantes.

D'après ses porteurs, le projet améliorera les conditions d'habitat de la faune existante.

Situation avant les travaux de la RATP



Situation projetée



## EFFET DIRECT POSITIF A COURT MOYEN ET LONG TERME

Au regard de la pauvreté actuelle environnementale du milieu naturel, le projet d'extension est présenté comme améliorant considérablement la situation.

Il apportera notamment une nouvelle ossature paysagère à cette partie est du site de l'extension avec la création d'environ 12 225 m<sup>2</sup> de nouveaux aménagements paysagers répartis comme suit :

Au rez-de-chaussée :

- 2562 m<sup>2</sup> d'espaces verts en pleine terre ;
- 562 m<sup>2</sup> d'espaces verts sur dalle.

En toiture :

- 2888 m<sup>2</sup> d'agriculture urbaine essentiellement de jardins familiaux ;
- 3240 m<sup>2</sup> de toiture végétalisée extensive ;
- 815 m<sup>2</sup> de vivaces et couvre-sols ;
- 2159 m<sup>2</sup> d'espaces verts « arbustes ».

Valoriser la toiture du centre commercial par une végétalisation vise une meilleure gestion de l'eau pluviale. En complément, elle offre un espace intégrant des jardins familiaux, présenté comme « véritable régulateur écologique urbain ». Cet espace propose une masse végétale pour abattre les eaux pluviales, rafraîchir l'air et lutter contre les îlots de chaleur urbains. Cet espace permet également de constituer un refuge à la biodiversité locale en la renforçant par l'installation de ruches.

Enfin, les espaces libres seront traités avec un soin particulier et participeront à l'amélioration du cadre de vie, au développement de la biodiversité et à la gestion des eaux pluviales et les essences plantées seront peu ou pas allergisantes.

THEMATIQUES	RAPPEL DES EFFETS	NATURE DES MESURES	EFFETS DES MESURES	MODALITES DE SUIVI DES MESURES	MODALITES DE SUIVI DES EFFETS	ESTIMATION DES DEPENSES € HT
<b>EFFETS PERMANENTS SUR LE MILIEU NATUREL ET LE PATRIMOINE</b>						
Incidence Natura 2000	Aucun effet Pas de sites répertoriés	Se reporter au chapitre V.V.				
Protections réglementaires du patrimoine	Aucun effet Pas de sites répertoriés	Aucune disposition particulière				
Zone humide	Aucun effet Pas de zone humide recensée	Aucune disposition particulière				
Milieux naturels  Faune  Flore	Effet positif direct à court moyen long terme	<b>Mesures d'accompagnement :</b> - Nouvelle ossature paysagère à cette partie Est du site de l'extension avec la création d'environ 12 225 m <sup>2</sup> de nouveaux aménagements paysagers dont 2 888m <sup>2</sup> d'agriculture urbaine essentiellement de jardins familiaux. - Développement de zones d'habitats favorables pour la faune et la flore, en connexion avec les espaces végétalisés existants aux alentours (talus routier, haie SNCF, prairie fleurie à proximité du cinéma). - Agriculture urbaine sur une partie de la toiture - Développement d'une petite faune, notamment d'insectes et comme le préconise l'écologue, il pourra être envisagé d'aménager un rucher ou mettre en place des hôtels à insectes. - Développement d'une palette végétale résistante aux caractéristiques climatiques locales, peu gourmandes en eau, résistante à la pollution urbaine, adaptée aux sols de revêtement majoritairement minéralisés, et faiblement allergène.	<b>Développer</b> les continuités écologiques <b>Créer</b> de la biodiversité <b>Améliorer</b> les déplacements faunistiques	Suivi réalisé par la Maîtrise d'Ouvrage, la Maîtrise d'œuvre, le paysagiste Respect des engagements inscrits dans le règlement de chantier joint au CCTP.	Suivi réalisé par la Maîtrise d'Ouvrage, la Maîtrise d'œuvre, le paysagiste Entretien assuré par l'exploitant	Aménagements paysagers : 980 000 € + 700 000 € (projet de jardins familiaux)

## 4.13 La sobriété énergétique

### L'ETUDE D'IMPACT

Le thème de la sobriété énergétique n'a pas été actualisé dans l'étude d'impact complétée. Il est néanmoins examiné dans le présent rapport en raison de ses connexions avec les préoccupations relatives à la pollution atmosphérique et à la qualité de l'air, ainsi qu'à celles du changement climatique et de l'îlot de chaleur urbain.

Les éléments suivants extraits de l'étude d'impact décrivent les objectifs et les mesures prises en matière énergétique dans le cadre du projet d'extension du centre commercial.

Les porteurs de projet s'engagent dans une démarche concrète de développement durable et vise le niveau EXCELLENT de la certification BREEAM New Construction 2016 – Core & Shell avec **une amélioration de la performance énergétique de plus de 20% par rapport à la réglementation thermique 2012 grâce à des productions énergétiques optimisées.**

L'extension de Westfield Rosny 2« intègre les atouts et les contraintes du climat local afin de limiter les besoins en énergie pour le chauffage, la climatisation, l'éclairage tout en favorisant le confort thermique et visuel des usagers ».

La stratégie d'amélioration de la qualité de la lumière naturelle et donc d'optimisation de surfaces vitrées, conduit à opter pour une isolation des parois opaques, dans une optique d'amélioration continue de la performance énergétique du projet.

La conception d'une enveloppe bioclimatique, avec la mise en place de dispositions passives, permettra de limiter les besoins et réduire autant que possible les déperditions énergétiques en hiver et de combattre les apports solaires en été :

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

- Les surfaces vitrées ont été privilégiées pour favoriser l'apport de lumière naturelle. Les vitrages ont été choisis de sorte à favoriser l'apport de lumière naturelle (transmission lumineuse élevée) tout en limitant les apports solaires (facteur solaire faible) ;
- L'orientation du bâtiment est optimisée pour bénéficier des apports du soleil. L'ensemble des façades disposera de protections solaires pour limiter les apports solaires et les risques de surchauffe en été ;
- L'ensemble des façades du projet disposera d'ouvrants de confort afin de favoriser la climatisation naturelle par ouverture des fenêtres et limiter le recours à la climatisation mécanique ;
- Une attention particulière sera donnée à la conception de l'enveloppe et à son étanchéité à l'air.

L'éclairage constitue le principal poste de consommations énergétiques, et par conséquent le principal levier d'efficacité énergétique.

Un éclairage performant est doublement bénéfique puisque cela permet de diminuer les consommations d'éclairage mais aussi de climatisation. En effet, les appareils d'éclairage constituent une source de chaleur et en période estivale, la climatisation est nécessaire pour combattre ces apports de chaleur.

Pour respecter l'objectif de réduction des consommations en énergie primaire d'au moins 20% par rapport à la RT 2012, réglementation thermique applicable à l'opération, le projet prévoit :

- De recourir à des énergies renouvelables : mise en place d'aérothermie (pompes à chaleur) pour le chauffage et le refroidissement ;
- De limiter les consommations liées à l'éclairage par le choix de luminaires LED basse consommation (5 W/m<sup>2</sup> pour les bureaux et salles de réunion, rendement lumineux supérieur à 65 lum/W) et en favorisant l'apport de lumière naturelle dans les espaces à occupation prolongée ;
- De gérer l'éclairage artificiel de façon économe : mise en place de détecteurs de présence et de luminosité dans les zones ayant accès à la lumière du jour.

### **Les espaces communs de circulation**

Sur le site existant comme pour l'extension, les espaces communs de circulation sont baignés de lumière naturelle, ce qui limite fortement les consommations d'éclairage. Couplée à la végétalisation qui provoque les phénomènes d'évapotranspiration et d'îlot de fraîcheur, la toiture a été travaillée pour trouver le bon compromis entre éclairage naturel généreux et contrôle des apports solaires. Les mails sont surmontés partiellement d'une verrière laissant pénétrer la lumière naturelle dans les espaces au rez-de-chaussée. Les verrières ont été pensées afin de maximiser la lumière naturelle dans la galerie marchande au rez-de-chaussée, tout en réduisant les apports solaires directs.

Elles sont exposées nord-est et ont un facteur solaire faible pour limiter les surchauffes, notamment en été. Pour chaque sas, les ouvertures principales donnant sur l'intérieur du sas sont équipées de rideaux d'air chaud assurant une séparation climatique entre l'environnement extérieur (sas) et ambiant (mail). Le rôle de cette séparation climatique est de limiter et de réchauffer les entrées d'air froid en période hivernale lors des ouvertures fréquentes des portes d'accès principales permettant ainsi de limiter l'inconfort thermique créé. Les sas permettent également de limiter les courants d'air, source d'inconfort pour les visiteurs.

Les besoins en climatisation seront réduits : dès lors que les conditions de température le permettent, les Centrales de Traitement d'air (CTA) fonctionneront en mode freecooling afin d'éviter ou retarder

le recours aux équipements de climatisation. Les CTA fonctionneront alors en mode 100% air neuf sans batteries froides.

Pour les parties communes, l'éclairage naturel sera favorisé par les façades et les verrières en toiture.

L'éclairage artificiel sera allumé uniquement le matin et le soir, lorsque l'éclairage naturel n'est pas suffisant pour assurer le confort des usagers. La puissance électrique sera limitée à 12W/m<sup>2</sup> dans le mail.

Pour garantir une performance énergétique élevée dans la durée, un système de gestion automatisée efficace sera mis en œuvre en extension du système existant. Il sera conçu pour apporter un soutien réel à l'exploitant du centre.

### **Les commerces**

Afin d'inscrire l'extension dans une stratégie énergétique pertinente, les commerces devront présenter une performance énergétique forte. Pour cela, le parti pris choisi au démarrage du projet a été de créer une extension indépendante du projet existant en termes de production énergétique mais aussi et simplement de conception des réseaux chaud et froid.

Selon leur activité, les boutiques du centre commercial n'auront pas exactement les mêmes besoins énergétiques.

Ainsi l'option choisie a été de concevoir le système énergétique non pas à l'échelle de chaque boutique mais à l'échelle du centre commercial dans son intégralité, de façon à créer une sorte de symbiose énergétique.

Techniquement, une boucle d'eau à température tempérée concrétise cette symbiose énergétique. Chaque boutique, moyenne surface ou restaurant puise sur cette boucle via une pompe à chaleur le chaud ou le froid dont elle a besoin. Ceci permettra de ne faire fonctionner les systèmes énergétiques que quand cela sera nécessaire. Le besoin en froid d'une boutique compense ainsi le besoin en chaud d'une autre : l'échange de frigories ou de calories d'une boutique à une autre est alors possible.

Quand les besoins ne s'équilibrent pas et que la température dérive au-delà de la limite haute – fort besoin de climatisation – ou basse – fort besoin de chauffage, un générateur de chaleur et un système de refroidissement pilotés automatiquement par une Gestion Technique de Bâtiment (GTB), assurent le rétablissement d'une température constante. En commandant l'éclairage extérieur grâce à la GTB afin d'assurer son extinction durant la nuit et en concevant des éclairages extérieurs qui ne seront pas susceptibles de générer des nuisances visuelles pour les riverains.

Le choix des systèmes énergétiques des futurs commerces sera cadré au travers du cahier des charges preneurs.

Ainsi, chaque commerce devra s'équiper pour son chauffage et sa climatisation d'une pompe à chaleur air/eau réversible pour la production d'eau chaude et d'eau glacée.

La réjection de chaleur nécessaire à la climatisation des commerces est assurée par 3 tours adiabatiques hybrides montées en parallèle, chacune ayant une puissance de 1 180 kW.

La production de chaleur nécessaire au chauffage des commerces est réalisée par une chaufferie gaz composée de 2 chaudières gaz à condensation de 840 kW couvrant chacune d'elle 60% des besoins.

Alors que la majorité des preneurs de l'extension reste à identifier, l'ensemble des preneurs existants sont déjà engagés aux côtés d'Unibail-Rodamco-Westfield à travers une annexe environnementale au bail, pour limiter leurs consommations énergétiques, notamment par la limitation de la puissance d'éclairage installée et le recours aux LED.

Dans le cadre de l'extension, une gestion sur horloge et gradation selon la lumière du jour sera mise en place, notamment pour les restaurants neufs et les mails. Les boutiques ne disposant pas d'accès à la lumière naturelle auront une gestion de l'éclairage artificiel sur horloge.

### **Les bureaux**

La conception d'une enveloppe bioclimatique, avec la mise en place de dispositions passives, permettra de limiter les besoins et réduire autant que possible les déperditions énergétiques en hiver et de combattre les apports solaires en été :

- Les surfaces vitrées ont été privilégiées pour favoriser l'apport de lumière naturelle ;
- L'orientation du bâtiment est optimisée pour bénéficier des apports du soleil. L'ensemble des façades disposera de protections solaires pour limiter les apports solaires et les risques de surchauffe en été. L'ensemble des façades du projet disposera d'ouvrants de confort afin de favoriser la climatisation naturelle par ouverture des fenêtres et limiter le recours à la climatisation mécanique.

Une attention particulière sera donnée à la conception de l'enveloppe et à son étanchéité à l'air.

Comme pour les surfaces commerciales, le projet prévoit de respecter l'objectif de réduction des consommations en énergie primaire d'au moins 20% par rapport à la RT 2012, réglementation thermique applicable à l'opération.

### **Le contrat d'approvisionnement en électricité**

Conformément à la politique environnementale « Better Places 2030 » du Groupe, l'électricité consommée sur le centre commercial Westfield Rosny 2 est garantie d'origine renouvelable grâce à un contrat d'approvisionnement. Le Preneur s'engage à assurer un suivi de ses consommations énergétiques.

### **L'étude de nouvelles sources d'approvisionnement en énergie**

La volonté des porteurs de projet étant d'optimiser les performances énergétiques et favoriser le mix énergétique, d'autres sources d'approvisionnement en énergie sont à l'étude à ce stade du projet : réseau de chaleur urbain et géothermie pour la production thermique.

En plus de son efficacité énergétique, ce choix permet de maîtriser le mix énergétique (contenu CO<sub>2</sub>), d'éviter la multiplication d'équipements techniques en toiture et de conserver une ambition paysagère sur cette 5<sup>ème</sup> façade.

Des panneaux photovoltaïques pour favoriser les énergies renouvelables seront installés sur le parking silo pour la génération d'électricité renouvelable.

L'énergie électrique ainsi produite sera utilisée pour de l'autoconsommation et permettra de réduire les consommations électriques du projet.

### **L'ETUDE DE FAISABILITE DES APPROVISIONNEMENTS EN ENERGIE**

Cette étude, datée de juin 2019, présente dans le dossier d'enquête, rappelle les besoins et les consommations énergétiques de l'extension du centre commercial ainsi que les coûts estimés par type de solution énergétique.

La comparaison des solutions retenues est la suivante.

Les panneaux solaires photovoltaïques

Selon les rédacteurs de l'étude, « les panneaux solaires photovoltaïques ne peuvent pas être amortis en une durée de plus de 70 ans, une durée de vie du bâtiment. Nous écartons donc cette option ».

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

Ils ajoutent, « les panneaux solaires thermiques permettent des bonnes économies. Ceux-ci seraient amortis en 8 ans, un délai très court comparé à l'investissement nécessaire. Néanmoins, cette solution crée d'importantes contraintes de pose et d'exploitation. Les panneaux solaires thermiques sont à placer en toitures, probablement au niveau d'une zone piétonne. Si cette solution doit être retenue, nous devons réserver au moins 100 m<sup>2</sup> de surface de toiture dédiée avec un renfort de structure et la mise en place d'une production commune d'ECS pour les restaurants ».

Le réseau de chaleur

D'une longueur de 12 km, le réseau de chaleur YGéo alimente en chauffage et en eau chaude sanitaire des ensembles de logements collectifs et plusieurs bâtiments communaux sur les communes de Rosny-sous-Bois, Noisy-le-Sec et Montreuil.

YGéo produit une chaleur renouvelable et locale, majoritairement issue de la géothermie. Cette centrale géothermique, mise en service en 2016, est située sur la commune de Rosny-sous-Bois en bordure du Centre Commercial DOMUS, sur un terrain à proximité de l'autoroute A86.

Deux puits ont été forés en 2015, l'un pour la production et l'autre pour la réinjection de l'eau dans la nappe souterraine du dogger. La centrale géothermique permet de transmettre la chaleur géothermale dans le réseau de chauffage urbain.

Pour cette centrale géothermique de Rosny-sous-Bois et son réseau de chaleur, une délégation de service public a été attribuée en 2014 par le SIPPAREC à YGéo, filiale d'ENGIE Solutions.

YGéo est donc le concessionnaire, la société locale dédiée à la construction, l'exploitation et la maintenance de la centrale géothermique et son réseau de chaleur.

L'utilisation du réseau de chaleur permet une économie financière de près de 5 480 € par an. L'étude de la faisabilité d'un raccordement du site par concessionnaire du réseau YGéo est en cours.

#### **4.14. Les déchets**

Les chantiers généreront des déchets importants liés notamment à la démolition de la dalle du parking silo (9 000 m<sup>3</sup> de béton et 15 000 t d'acier) et aux travaux de terrassements (et travaux de génie civil ultérieurs).

Pour une exemplarité totale, 100% des déchets seront tracés.

La démolition des parkings silos contenant éventuellement de l'amiante devra faire l'objet d'un traitement sur place des déblais et des déchets de démolition.

La hausse de fréquentation va générer des déchets supplémentaires correspondant à la hausse de l'activité commerciale.

Les mesures de réduction et d'évitement des nuisances prévues sont les suivantes :

- Collecte et valorisation des déchets du chantier ;
- Mise en place d'un Schéma d'Organisation et de Gestion d'Elimination des Déchets ;
- Gestion des terres polluées selon le plan de gestion ;
- Traçabilité des tous les déchets.

Les mesures compensatoires sont :

- Tri, recyclage et valorisation des déchets ;
- Mise en place de zones tampons de collecte de proximité, d'aires de livraison et de déchets ;
- Compactage des déchets sur les aires de livraisons.

Les effets attendus sont la réduction des quantités de déchets en assurant une élimination vers des filières adaptées, et l'évitement de toute pollution du site par une gestion adaptée des déchets produits.

#### LES EFFETS ET LES MESURES du projet sur les déchets

<b>Les effets</b>	Les chantiers généreront des déchets importants liés notamment à la démolition de la dalle du parking silo (9 000 m <sup>3</sup> de béton et 15 000 t d'acier), aux travaux de terrassements, et aux travaux de génie civil ultérieurs. La hausse de fréquentation va générer des déchets supplémentaires correspondant à la hausse de l'activité commerciale.
<b>La nature des mesures</b>	Pour une exemplarité totale, 100% des déchets seront tracés. La démolition des parkings silos contenant éventuellement de l'amiante devra faire l'objet d'un traitement sur place des déblais et des déchets de démolition.
<b>Les mesures de réduction et d'évitement</b>	Les mesures de réduction et d'évitement des nuisances prévues sont les suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Collecte et valorisation des déchets du chantier ;</li> <li>- Mise en place d'un Schéma d'Organisation et de Gestion d'Élimination des Déchets ;</li> <li>- Gestion des terres polluées selon le plan de gestion ;</li> <li>- Traçabilité des tous les déchets.</li> </ul> Les mesures compensatoires sont : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tri, recyclage et valorisation des déchets ;</li> <li>- Mise en place de zones tampons de collecte de proximité, d'aires de livraison et de déchets ;</li> <li>- Compactage des déchets sur les aires de livraisons.</li> </ul>
<b>Les effets des mesures</b>	Les effets attendus sont la réduction des quantités de déchets en assurant une élimination vers des filières adaptées, et l'évitement de toute pollution du site par une gestion adaptée des déchets produits.
<b>Le coût des mesures</b>	Un budget de 188 000 € à 1 500 000 € environ est prévu pour la dépollution au droit de l'extension.

#### 4.15. Les impacts des chantiers

L'impact du chantier d'extension du centre commercial de Westfield Rosny 2 se cumule avec les impacts des autres chantiers du secteur (cf le paragraphe relatif aux impacts cumulés), dont les caractéristiques sont actualisées dans l'étude d'impact complétée.

Le chantier se déroulera en site occupé, le centre commercial restera ouvert pendant les travaux. Pour cela, les travaux seront organisés en trois grandes phases pour maintenir une activité commerciale maximale. Il est primordial d'intégrer des dispositions pour limiter les nuisances et maintenir l'activité commerciale maximum.

Comme précisé plus haut, la durée des travaux est estimée sur 28 mois dont 4 mois de travaux préparatoires.

Les chantiers seront limités aux emprises du site du centre commercial.

Des dispositions sont prévues pour l'information du public sur ces chantiers.



## LES EFFETS, LES MESURES DE REDUCTION ET DE COMPENSATION DES NUISANCES du projet pour la réalisation des chantiers

### Les effets

Emprise des chantiers : aucun effet particulier ; aucune mesure particulière sauf celle d'imposer une charte de chantier propre.

La circulation et les accès riverains, les déchets, le bruit et les vibrations, les poussières et boues, la sécurité du public, le paysage, le sol et le sous-sol, les eaux superficielles, la qualité de l'air : effet négatif direct à court terme.

### Les mesures

THEMATIQUES	NATURE DES MESURES	EFFETS DES MESURES
<b>REALISATION DES CHANTIERS</b>		
<b>Circulation et accès aux riverains</b>	Les chantiers seront organisés de manière à maintenir les accès aux riverains Les rotations de camions seront minimisées.	La réduction de l'impact sur la circulation des voiries avoisinantes.
<b>Déchets</b>	Collecte et valorisation des déchets du chantier Mise en place d'un Schéma d'Organisation et de Gestion d'Elimination des Déchets Gestion des terres polluées selon le plan de gestion Traçabilité des tous les déchets	Réduire les quantités de déchets. Assurer une élimination vers des filières adaptées. Eviter toute pollution du site par une gestion adaptée des déchets produits
<b>NUISANCES LIEES AUX CHANTIERS</b>		
<b>Bruit et vibrations</b> Génération de nuisances sonores et vibratoires liés au chantier	Mesures de réduction : Les engins et outils utilisés seront conformes aux normes. Adapter les horaires de travail et d'utilisation des engins bruyants en fonction des habitudes locales. Réaliser un contrôle de conformité des bruits émis par tous les outils et engins bruyants rentrant sur le chantier.	La réduction des niveaux sonores et les vibrations durant les périodes d'activités du chantier
<b>Poussières et boues</b> Emissions de poussières des passages répétés des camions	Mesures de réduction : Les engins et outils utilisés seront conformes aux normes. Adapter les horaires de travail et d'utilisation des engins bruyants en fonction des habitudes locales. Réaliser un contrôle de conformité des bruits émis par tous les outils et engins bruyants rentrant sur le chantier.	Mise en place et emploi de système de brumisation lors des travaux de démolitions Accès bétonnés, arrosage, camions bâchés, stockage des matériaux, limitation de la vitesse des engins, ...
<b>Sécurité du public</b> Augmentation des risques d'incidents liés à la présence d'un chantier en zone urbaine	Mesures de réduction Clôtures, interdictions d'accès, Signalétiques, Contrôles d'accès Le chantier sera doté d'un coordonnateur pour la Sécurité et la Protection de la Santé, qui veillera au bon déroulement des travaux et au parfait entretien des installations et du matériel utilisé.	Evitement des risques d'accidents sur les chantiers ainsi que les risques d'intrusion de tiers sur les zones de chantier
<b>EFFETS TEMPORAIRES SUR LE MILIEU PHYSIQUE</b>		
<b>Paysage</b> Présence d'un chantier en zone urbains	Mesures de réduction : Clôtures adaptées pour dissuader le collage des affiches et des graffitis. Implantation, auteur et aménagement des bases vie.	Perception des chantiers et qualité paysagère des sites, disposition adaptée et intégrée de bases vie.
<b>Sol et Sous-sol</b> Modification des sols et de leurs fonctions hydrologiques	Mesures de compensation : Solution de fondation par pieu Etançhèité extérieure de type Enkadrain, drainage de pied.	Réduction du risque de dégradations physiques des bâtiments et l travail au sec

<b>Eaux superficielles</b> Augmentation des risques de ruissellement et de pollution des eaux	Mesures de réduction : Des bacs de rétention et des dispositifs de traitement des eaux Les produits dangereux seront stockés dans des zones adaptées.	Réduction des risques de ruissellement et de pollution
<b>EFFETS TEMPORAIRES SUR LE MILIEU HUMAIN</b>		
<b>Qualité de l'air</b> Emission de poussières et gaz liée aux activités de démolition et aux passages des camions	Mesures de réduction : - Système de brumisation lors des travaux de démolition - Arrosage des voiries par temps sec - Limiter le temps d'attente des camions - Respect de la réglementation relative aux rejets de polluants	Les effets attendus sont la réduction des émissions de gaz polluants par les engins de chantier et les poussières

## 4.16 Les autres effets sur le milieu physique

### Les effets

Les risques naturels : Effet négatif direct à court, moyen et long terme : risque de mouvements de terrain

Qualité des eaux souterraines et superficielles : Effet négatif direct à court moyen long terme : Ruissellement routier génère des pollutions dans le milieu naturel en métaux, huiles, hydrocarbures

Eau : Effet négatif direct à court, moyen et long terme

Pollution des sols : Effet négatif à court terme

### Les mesures

THEMATIQUES	NATURE DES MESURES	EFFETS DES MESURES
<b>Risques naturels</b>	Eviter les fondations superficielles, plus sensibles aux mouvements de terrain	Réduire le risque de dégradations physiques des bâtiments
<b>Qualité des eaux</b>	Dépollution conforme à la réglementation en vigueur Les eaux de ruissellement en provenance des chaussées et trottoirs seront traitées si possible par des plantes phytosanitaires avant leur rejet. Dispositif de stockage des eaux avant rejet aux réseaux existants Respect des prescriptions loi sur l'eau par le biais d'un dossier de déclaration	Réduire le risque de pollution
<b>Eau</b>	Mesures de réduction : -Installation d'équipements hydro-économiques -Arrosage de type goutte à goutte, connecté à des capteurs de pluie pour ajuster l'arrosage au strict minimum -Etude du recyclage des eaux pluviales tombant sur les toitures inaccessibles pour les sanitaires -Plantations d'espaces verts peu gourmands en eau	Utiliser de façon rationnelle la ressource en eau Encourager le recyclage de l'eau de pluie
<b>Pollution des sols</b>	Mesures de réduction : -décaissement des sols sur environ 1 mètre, voire sur une épaisseur plus importante dans le cas de la réalisation de fondations superficielles, et envoyés vers une filière de gestion adaptée. -évacuation en filières adaptées les sols de surface (remblais de mauvaise qualité, terrain naturel superficiel) présentant un impact diffus par des métaux et des traces ponctuelles d'hydrocarbures, PCE, PCB, HAP et xylènes. Les mesures de gestion générales liées à la présence d'une pollution des sols superficiels, à mettre en place au droit des zones éventuelles non décapées sur 1 mètre lors de travaux d'aménagement, sont les suivantes : -la couverture des sols de surface par : . Un dallage au droit des bâtiments,	Eviter les risques liés aux sols pollués

	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Un enrobé au droit des voiries,</li> <li>. Un revêtement spécifique pérenne au droit des voies de circulation des piétons (dallage, pavées etc.),</li> <li>. Une couche de terre végétale saine de 30 cm minimum au droit des espaces verts (pelouses), de 50 cm minimum au droit des plantations des arbustes, après la mise en place d'un grillage avertisseur entre le sol en place et la terre d'apport saine ;</li> <li>-l'interdiction de la plantation des arbres et des arbustes fruitiers ;</li> <li>-le tri des éventuels déblais et leur évacuation vers les filières adaptées .</li> </ul>	
--	---	--

## 4.17 Le paysage

Le thème « paysage » n'a pas été actualisé dans l'étude d'impact complétée et n'y est évoqué qu'au travers de nouvelles constructions à proximité du centre commercial. Il est néanmoins examiné dans le présent rapport en raison de ses incidences sur la problématique de l'ICU et de la végétalisation du site.

### Le site et le centre commercial actuels

Le centre commercial avec ses parkings présente une artificialisation très importante. Les espaces verts se limitent à quelques parterres plantés et des bacs à fleurs.

L'environnement du centre commercial est marqué sur ses limites est et ouest par de fortes coupures liées aux infrastructures de transport routier et ferroviaire. Sa limite sud, le long de la rue Léon Blum est marquée par le bâti dense du cinéma UGC Ciné Cité de Rosny et par la tour de bureaux du centre d'affaires Rosny 2.

Les vues lointaines du paysage urbain sont composées de constructions à vocation économique et logistique ainsi que d'infrastructures de transport, en frange ouest et nord-est. Le paysage au sud et au sud-est présente des tissus d'habitat dense composés essentiellement de collectifs.

### L'avenue du général de Gaulle (N186)

L'avenue du Général de Gaulle (N186) constitue un axe routier d'emprise très large (6 files de circulation), qui passe en surplomb au niveau de l'emprise de l'accès au centre commercial depuis l'accès à l'A86, ce qui présente une véritable barrière urbaine et paysagère.

### La rue Léon Blum

Le long de la rue Léon Blum, le site d'extension est bordé au sud par le secteur du Grand Pré voué à muter à terme. A l'est, la rue Léon Blum longe la voie ferrée du RER E qui constitue une importante barrière urbaine et paysagère vers l'important tissu d'habitat de grands ensembles de collectifs du quartier du Bois Perrier.

### Le pôle de transports Rosny-Bois-Perrier

L'arrivée du prolongement de la ligne 11 puis la desserte par la ligne 15 vont créer un pôle important de transport à la station Rosny-Bois Perrier déjà desservi par le RER E. Les espaces publics de ce pôle vont être réaménagés en faveur des piétons et des mobilités douces avec un parvis accessible et sécurisé constituant la nouvelle entrée du centre commercial planté d'espaces verts, à la place des parkings actuels.

### Le paysage futur

Au regard de la pauvreté actuelle environnementale du milieu naturel, le projet d'extension va améliorer la situation avec la création d'environ 12 225 m<sup>2</sup> de nouveaux aménagements paysagers au rez-de-chaussée, et en toiture.

La végétalisation du toit-terrasse va concourir à développer la trame verte urbaine.

#### **LES EFFETS ET LES MESURES du projet sur le paysage**

<b>La qualification des effets</b>	L'effet du projet sur le paysage et la qualité urbaine est estimée <b>positive et directe à court, moyen, et long terme</b>
<b>La nature des effets</b>	<p>Le projet crée une plus-value visuelle grâce à une nouvelle signature architecturale et paysagère, qualitative et contemporaine plus adaptée à ce secteur, situé stratégiquement au pied de la gare du RER et de la future gare du métro 11.</p> <p>Le nouveau paysage est particulièrement identifiable tant par l'architecture, le repère urbain constitué par les bureaux, que par les traitements paysagers qui sont mis en place. Il apporte une plus-value architecturale et réduit au maximum d'éventuelles nuisances visuelles pour les riverains.</p>

## **CHAPITRE III : LES AVIS SUR LE PROJET**



# 1- L'avis de l'Autorité environnementale du 6 octobre 2022

## Synthèse de l'avis

Selon les termes mêmes de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe), « cet avis fait suite au jugement du Tribunal administratif de Montreuil du 2 décembre 2021, qui a sursis à statuer sur les quatre permis de construire délivrés par la ville de Rosny-sous-Bois, en se fondant sur l'insuffisance non seulement de l'étude d'impact mais aussi des mesures « éviter, réduire, compenser » (ERC), dans l'attente de leur régularisation ».

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

- **La limitation de l'effet d'îlot de chaleur urbain ;**
- **La sobriété énergétique et les énergies renouvelables ;**
- **La prise en compte des mobilités actives ;**
- **L'augmentation du trafic liée au projet et la qualité de l'air ;**
- **Les effets cumulés.**

L'Autorité environnementale analyse notamment la prise en compte dans la version amendée de l'étude d'impact de certaines de ses recommandations émises le 25 avril 2019 lors de l'examen de l'étude d'impact initiale.

Elle rappelle également que les éléments constitutifs de l'extension prévue sont fonctionnellement liés à l'existant et que du point de vue du droit de l'environnement, un projet s'apprécie de façon globale, notamment si son fractionnement est constaté. En l'espèce, pour l'Autorité environnementale, les extensions participent d'un projet global visant à répondre aux mêmes fonctionnalités que l'existant. L'utilisation, de surfaces existantes de parking pour permettre la réalisation du projet, la création d'un « drive » intégré à l'ensemble existant et la réalisation d'un parking silo de 307 places affectées à l'ensemble commercial et non à la seule extension montrent entre autres que celle-ci ne peut être considérée comme un projet autonome. Elles interagissent avec l'ensemble existant et visent à accompagner la transformation de ce secteur de la commune.

L'Autorité environnementale considère donc que **l'ensemble des composantes de ce projet global auraient mérité d'être appréhendées**. Elle note que la seconde phase de la construction de bureaux est prise en compte dans l'étude d'impact au titre des effets cumulés, mais considère que **la présente extension aurait dû être l'occasion d'une réflexion plus ambitieuse sur l'avenir de ce centre commercial dans son ensemble, prenant notamment en compte la totalité de la surface des toitures terrasses non exploitées**.

## Les recommandations de la MRAe

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont les suivantes.

Concernant la prise en compte du changement climatique et la limitation de l'effet d'îlot de chaleur urbain, la MRAe recommande de :

- **Revoir le projet pour assurer un stockage et une récupération des eaux pluviales à l'échelle de l'ensemble des besoins du centre commercial et des immeubles de bureaux**, afin de réduire sensiblement la pression sur la ressource en eau et la charge d'évacuation des eaux pluviales dans les réseaux publics et de limiter le risque d'inondation ;
- Intégrer dans le projet **une réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain sur l'ensemble commercial existant, par la végétalisation des surfaces importantes de toitures de la partie existante, ou à défaut, l'adoption de matériaux des surfaces à l'albedo élevé**.

Concernant la sobriété énergétique et les énergies renouvelables, la MRAe recommande de :

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

- **Fournir les résultats des deux pré-études de faisabilité pour le développement des énergies renouvelables**, prenant en compte la couverture des besoins globaux du centre commercial pour l'une, et celle du seul projet d'extension pour l'autre ;
- **Viser une couverture des besoins globaux du centre commercial, par l'installation de panneaux photovoltaïques sur les parkings silos existants.**

Concernant la prise en compte des mobilités actives, la MRAe recommande :

- **D'expliciter la stratégie de déplacement envisagée pour réduire l'usage de l'automobile et favoriser un report modal en faveur des mobilités actives**, en indiquant les parts modales attendues ;
- **De préciser le nombre et la localisation des stationnements vélos sécurisés** prévus à cet effet.

En outre, la MRAe recommande aux autorités compétentes :

- **D'analyser les parcours piétons et la trame cyclable existante ou en projet, reliant le site aux quartiers environnants ;**
- **De prévoir le cas échéant de les développer, afin d'assurer des trajets sécurisés, directs et confortables.**

Concernant l'augmentation du trafic liée au projet et la qualité de l'air, la MRAe constate qu'aucune mesure n'a été proposée pour réduire l'impact lié à l'augmentation du trafic.

## 2- Le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe

Le mémoire en réponse rappelle qu'une première étude d'impact a fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale en date du 25 avril 2019 dans le cadre de quatre demandes de permis de construire qui ont été délivrés par la ville de Rosny-sous-Bois le 23 décembre 2020. Ces quatre permis de construire ont fait l'objet d'un recours en annulation devant le Tribunal administratif de Montreuil, saisi par les associations ALTERNATIBA et MNLE 93 Nord Est Parisien.

Après avoir écarté l'ensemble des autres moyens soulevés par les requérantes, le Tribunal a jugé le 2 décembre 2021 que les permis de construire contestés étaient illégaux « en tant, d'une part, que l'étude d'impact jointe aux demandes ne décrit pas suffisamment l'état initial de l'environnement aux abords du site et les incidences du projet en ce qui concerne la qualité de l'air et le phénomène d'îlot de chaleur urbain, ne comprend pas une analyse suffisante du cumul de ses effets avec ceux d'autres opérations situées à proximité, et ne comporte pas la description de mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique, et d'autre part, que l'opération autorisée méconnaît le principe de prévention en tant que les mesures qu'elle prévoit ne sont pas suffisantes pour éviter, réduire ou compenser ses effets négatifs s'agissant de l'émission de polluants dans l'air et de la contribution au phénomène d'îlot de chaleur urbain ».

En conséquence, le Tribunal « a sursis à statuer les permis contestés pendant un délai de 12 mois, afin de permettre aux sociétés pétitionnaires de les régulariser, conformément aux dispositions de l'article L. 600-5-1 du code de l'urbanisme ».

Le mémoire en réponse reprend l'ordre des recommandations de l'avis de la MRAe et des thématiques concernées de manière à faciliter leur lecture et leur correspondance.

**Les porteurs de projet soulignent** dans la plupart des réponses que « **les compléments apportés à l'étude d'impact visent uniquement à répondre aux insuffisances relevées par le Tribunal administratif qui l'on conduit à surseoir à statuer** ».



## PRESENTATION GENERALE DU PROJET

Concernant : « *La durée des travaux est estimée à 28 mois (p. 56), avec une date de livraison non actualisée. Cette dernière information mériterait de figurer dans le chapitre de description du projet.* »  
la réponse apportée est que « **la date prévisionnelle de livraison du projet se situe à l'horizon 2025** ».

## LA CREATION D'UN PROGRAMME TERTIAIRE

Concernant « [...] *la construction du second immeuble de bureaux, représentant 15 000 m<sup>2</sup> de SDP, qui sera réalisée dans un second temps. (L'Autorité environnementale observe à cet égard que l'épannelage (forme générale) de son volume futur n'est pas représentée dans les documents fournis)* », la réponse apportée est que « **Le dessin de la seconde phase de bureaux n'est aujourd'hui pas suffisamment avancé pour en apprécier l'impact sur le paysage. Cet impact sera précisé à l'occasion de l'actualisation de l'étude d'impact lors du dépôt du permis de construire.** »

## PERIMETRE DU PROJET

Concernant le périmètre du projet : « **La MRAe recommande d'intégrer dans l'étude d'impact l'ensemble du centre commercial, compte tenu de la forte imbrication des extensions avec la partie existante.** », la réponse apportée est « **qu'une telle recommandation a déjà été formulée par la MRAe dans le cadre de son « avis délibéré en date du 25 avril 2019 sur le projet d'extension du centre commercial « Westfield Rosny 2».**

Les pétitionnaires rappellent la réponse qu'ils avaient apportée à cette remarque :

« *Il convient de rappeler que l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 a substitué aux notions de « projet » et « programme de travaux » une nouvelle notion de « projet », plus extensive, en ce qu'il est désormais prévu que la réalisation de celui-ci peut être fractionnée dans le temps.*

*S'agissant de la date à laquelle l'étude d'impact doit être réalisée pour un tel projet, l'article L. 122-1-1 III précise, que : « Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation ». C'est sur le fondement de ces dispositions que l'autorité environnementale semble considérer que l'étude d'impact aurait dû être réalisée dès la délivrance du permis relatif au parking silo ouest, en ce que celui-ci constituerait, selon elle, la première autorisation d'un projet global de « requalification/extension du centre commercial ».*

**Or, les dispositions sur lesquelles se fonde l'autorité environnementale ne sont pas applicables au parking silo ouest.**

L'article 6 de l'ordonnance de 2016, précise :

« Les dispositions de la présente ordonnance s'appliquent :

- aux projets relevant d'un examen au cas par cas pour lesquels la demande d'examen au cas par cas est déposée à compter du 1er janvier 2017 ;
- aux projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale systématique pour lesquels la première demande d'autorisation est déposée à compter du 16 mai 2017. »

*La demande de permis, qui portait sur un parking de 2 étages, lequel a effectivement été réalisé, a été déposée le 4 avril 2016.*

**En conséquence, la réforme de l'évaluation environnementale, laquelle, d'une part, admet qu'un projet puisse être constitué de plusieurs ouvrages dont la réalisation est échelonnée dans le temps et, d'autre part, impose désormais que l'étude d'impact soit réalisée à l'occasion de la première autorisation relative à ce projet global, n'est pas applicable.**

*A cet égard, il convient de souligner que le « guide de lecture de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du code de l'environnement », publié en août 2019 par le Commissariat général au développement durable précise que « la notion de projet n'étant pas rétroactive, il convient donc d'analyser les évolutions d'une construction, travaux ou opération d'aménagement antérieure à la réforme, comme des projets nouveaux ».*

*C'est donc bien uniquement le projet d'extension du centre commercial qui devait être soumis à étude d'impact, sans qu'il ne soit possible de considérer qu'aurait dû y être intégré le parking silo ouest, autorisé avant l'entrée en vigueur de la réforme.*

*Le parking a été réalisé dans le but exclusif de répondre aux besoins en matière de places de stationnement du centre, notamment en raison des travaux de la ligne 11 de l'autre côté du centre dont la mise en service sur le tronçon Mairie des Lilas/Rosny-Bois Perrier n'est pas prévue avant 2022. Ces travaux ont effectivement pour conséquence de rendre indisponibles un certain nombre de places au niveau du parking situé le long des voies de chemin de fer. S'ajoutent à ces travaux ceux de la ligne 15 du métro du Grand Paris Express, au même niveau, dont la livraison est prévue à l'horizon 2029-2030. Ces chantiers dont l'emprise se situe à l'Est du centre sont nécessairement de nature à entraîner des perturbations importantes de la circulation et des conditions d'accès au centre.*

*Il a donc été indispensable, dès l'annonce de ces travaux, de mettre en œuvre une solution permettant de réduire au maximum les répercussions négatives de ces travaux sur la fréquentation du centre, en favorisant l'accueil et le stationnement de la clientèle du côté Ouest, par la réalisation d'un parking.*

*En conclusion, dans la mesure où le parking silo ouest n'était pas soumis aux dispositions citées par l'autorité environnementale (en vertu desquelles des ouvrages distincts peuvent constituer un seul et même projet global et doivent voir leurs incidences appréciées de manière globale, au surplus dès la première autorisation) et, en tout état de cause, constitue un projet distinct et envisagé bien antérieurement à l'extension du centre commercial, il n'y a donc pas lieu, en principe, de se prononcer sur les différents points soulevés par l'autorité environnementale au sujet de ce parking (choix de ne pas végétaliser le parking, implantation de panneaux photovoltaïques...).*

*De telles remarques, en effet, n'ont de sens que si le parking avait pu être considéré comme une composante du projet qui fait l'objet de l'étude d'impact. »*

#### LA PRISE EN COMPTE DU CHANGEMENT CLIMATIQUE ET LA LIMITATION DE L'EFFET D'ÎLOT DE CHALEUR URBAIN

*Concernant cette prise en compte, la MRAe recommande « de revoir le projet pour assurer un stockage et une récupération des eaux pluviales à l'échelle de l'ensemble des besoins du centre commercial et des immeubles de bureaux, afin de réduire sensiblement la pression sur la ressource en eau et la charge d'évacuation des eaux pluviales dans les réseaux publics et de limiter le risque d'inondation »*

*En réponse, les porteurs de projet indiquent que « **le dépôt d'une nouvelle demande de permis de construire ne peut être l'occasion de modifier le projet sur des items qui n'auraient pas fait l'objet de remarques de la part du juge, étant rappelé que ce dernier a sursis à statuer « après avoir constaté que les autres moyens [d'illégalité soulevés par les requérantes] ne sont pas fondés ».***

*Concernant la recommandation « d'intégrer dans le projet une réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain sur l'ensemble commercial existant, par la végétalisation des surfaces importantes de toitures*

de la partie existante, ou à défaut, l'adoption de matériaux des surfaces à l'albédo élevé », la réponse précise qu' « Une étude a été réalisée par le CSTB sur l'effet d'îlot de chaleur urbain pour répondre au Tribunal administratif. Par ailleurs, **des compléments ont été apportés s'agissant des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ses effets négatifs du projet d'extension du centre commercial autorisé par lesdits permis de construire s'agissant de sa contribution au phénomène d'îlot de chaleur urbaine. En revanche, ces compléments ne peuvent être l'occasion d'intégrer des mesures de réduction de l'effet d'îlot de chaleur sur l'ensemble commercial existant qui n'a pas vocation à être modifié dans le cadre du projet autorisé ».**

## LA SOBRIETE ENERGETIQUE ET LES ENERGIES RENOUVELABLES

Concernant ce thème de la sobriété énergétique, la MRAe recommande de « *fournir les résultats des deux pré-études de faisabilité pour le développement des énergies renouvelables, prenant en compte la couverture des besoins globaux du centre commercial pour l'une et celle du seul projet d'extension pour l'autre, et de viser une couverture des besoins globaux du centre commercial, par l'installation de panneaux photovoltaïques sur les parkings silos existants.*».

En réponse, les porteurs de projet indiquent que « *Les pré-études de faisabilité des approvisionnements en énergie réalisés pour l'extension du centre commercial ont été jointes au mémoire en réponse rédigé suite à l'avis de la MRAe de 2019 sur l'étude d'impact jointe au dossier de permis de construire initiaux. Les compléments apportés à l'étude d'impact visent uniquement à répondre aux insuffisances relevées par le Tribunal administratif le 2 décembre 2021* ».

## LA PRISE EN COMPTE DES MOBILITES ACTIVES

A la recommandation « *d'expliciter la stratégie de déplacement envisagée pour réduire l'usage de l'automobile et favoriser un report modal en faveur des mobilités actives, en indiquant les parts modales attendues* », les porteurs de projet répondent que « **Les compléments apportés à l'étude d'impact visent uniquement à répondre aux insuffisances relevées par le Tribunal administratif le 2 décembre 2021** ».

A la recommandation « *de préciser le nombre et la localisation des stationnements vélos sécurisés prévus à cet effet* », les porteurs de projet répondent que « *Ces éléments relatifs au stationnement sécurisé des vélos figurent dans l'étude d'impact en pages 101, 102 et 114* ».

A la recommandation aux autorités compétentes « *d'analyser les parcours piétons et la trame cyclable existante ou en projet, reliant le site aux quartiers environnants* », les porteurs de projet répondent que « **Cette recommandation s'adresse aux autorités compétentes en la matière et dépasse le cadre des compléments apportés à l'étude d'impact initiale. Il convient de rappeler que la Maîtrise d'Ouvrage n'est en charge que du seul projet d'extension du centre commercial Westfield Rosny 2**».

A la recommandation « *de prévoir le cas échéant de les développer, afin d'assurer des trajets sécurisés, directs et confortables* », les porteurs de projet répondent que « **Cette recommandation s'adresse aux autorités compétentes en la matière et dépasse le cadre des compléments apportés à l'étude d'impact initiale** ».

## L'AUGMENTATION DU TRAFIC LIEE AU PROJET ET LA QUALITE DE L'AIR

A la remarque : « L'autorité environnementale constate que bien que l'état initial de la qualité de l'air ait été complété, aucune mesure n'a été proposée pour réduire l'impact lié à l'augmentation du trafic. », les porteurs de projet répondent que « Des nouvelles mesures ont été ajoutées dans le cadre des compléments apportés à l'étude d'impact (p. 374 et 379) adressée à l'Autorité Environnementale au mois d'août 2022.

**Il en ressort que la réalisation du projet n'est pas de nature à modifier significativement la situation au fil de l'eau tant au niveau des concentrations en polluants atmosphériques qu'au niveau des effets sur la santé des populations.**

Par ailleurs, il est vraisemblable d'envisager à long terme que les émissions de polluants atmosphériques liées au transport routier puissent baisser de manière encore plus importante en fonction de l'évolution de la législation sur les transports :

- Restriction de circulation dans la Zone à Faibles Émissions (ZFE) du Grand Paris pour les véhicules les plus polluants qui ne sont pas labélisés Crit'air 0, 1 ou 2 en 2024 ;
- Interdiction par la loi Mobilités des ventes de véhicules énergies fossiles carbonée à horizon 2035 (sachant qu'en 2020 ces derniers représentent encore 77 % des ventes<sup>1</sup> de véhicules neufs).

**Quoi qu'il en soit le projet prévoit la mise en place de différentes mesures « ERC » (Éviter, Réduire, Compenser) destinées à réduire la pollution atmosphérique dans la zone d'étude :**

- Création d'une toiture végétale afin de capter les particules fines grâce au processus d'évapotranspiration qui élève l'humidité de l'air et favorise la création de rosée (diminution des PM10 jusqu'à -2,3 %) ;
- Plantation de végétation en bordure de route dans le but de capter une partie des émissions liées à la circulation routière.;
- Mise en place de bornes de recharge afin de favoriser la venue des usagers en véhicules électriques non polluants ;
- Installation de chaudières prévues pour respecter un objectif de faibles émissions en oxydes d'azote (< 40 mg / kWh) ;
- Aménagement de parkings sécurisés pour vélos pour inciter aux déplacements doux ;
- Incitation à l'usage des transports en commun, notamment l'actuel ligne RER E et les futures lignes de métro 11 et 15 sur la station Rosny-Bois-Perrier attenante au centre commercial.

**D'autres mesures peuvent également être considérées, telles que :**

- Utilisation de revêtement incorporant du dioxyde de titane TiO<sub>2</sub>, permettant une décomposition par oxydoréduction photocatalytique des polluants comme les Composés Organiques Volatils (COV) et les oxydes d'azote (NOx) ;
- Avantage ou réduction accordés aux clients pour encourager l'utilisation des transports en commun ;
- Avantage ou réduction accordés aux conducteurs de véhicules électriques ».

---

<sup>1</sup> <http://carlabelling.ademe.fr/chiffrescles/r/venteParTypeEnergie>

### 3- L'avis d'IDF-Mobilités

Cet avis du 13 septembre 2022 rappelle que le pôle-gare de Rosny-Bois-Perrier concentre quatre opérations de transport structurantes à proximité immédiate du centre commercial :

- Le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois Perrier dont les travaux sont en cours. La station de métro Rosny-Bois-Perrier est à proximité immédiate des parkings du centre commercial et sera en interface directe avec le projet d'extension de centre commercial et l'immeuble de bureaux ;
- Le chantier du nouveau couloir de correspondance entre les futures lignes de métro 11 et 15 sous les voies du RER E qui a démarré l'année dernière ;
- La restructuration lourde de la gare RER SNCF à l'horizon 2026 qui permettra à la fois de résoudre les problèmes de saturation, d'accessibilité de cette gare (exigence réglementaire) et de garantir les interconnexions avec les lignes 11 et 15 du métro ;
- Le chantier de la station de la ligne 15 Est côté Bois-Perrier sous maîtrise d'ouvrage de la SGP qui devrait démarrer en 2024.

Ces différents projets, indispensables à la consolidation du pôle-gare de Rosny-Bois-Perrier, ont nécessairement besoin d'emprises chantiers significatives.

En outre, le chantier de la ligne 15 Est obligera à délocaliser l'actuelle gare routière côté Bois-Perrier pendant plusieurs années. Cette délocalisation devra se faire au plus proche de la gare pour ne pas pénaliser les usagers des différentes lignes de bus. **Le passage d'au moins une ligne de bus côté centre commercial sera également nécessaire.**

Par ailleurs, une étude de pôle devra être engagée pour définir, à l'horizon de la réalisation de l'ensemble des projets de transports, les aménagements nécessaires pour garantir une bonne accessibilité au pôle et une intermodalité efficace, intégrant notamment la relocalisation définitive du pôle bus et la création d'une offre de stationnement vélos importantes. Des espaces publics importants sont donc à garantir dès à présent pour la réussite du pôle-gare.

A ce titre, Île-de-France Mobilités constate que ces projets de transport « connexes », très structurants tant au plan régional que local, ne semblent pas avoir été correctement pris en compte dans l'étude d'impact (y compris dans sa version complétée de juillet 2022).

En outre, au regard des éléments présentés, le projet porté par Westfield-Unibail-Rodamco ne permettrait pas la réalisation de la restructuration de la gare du RER E, qui est soumise à un impératif réglementaire de mise en accessibilité au plus tôt.

Dans ces conditions, le Directeur Général d'Île-de-France Mobilités émet une réserve sur les quatre permis de construire modificatifs soumis à notre avis.

### 4- L'avis de la RATP

Cet avis est limité à des remarques techniques concernant notamment la gestion des eaux pluviales et le référé préventif avant travaux.



## **CHAPITRE IV : ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE**





## **1- La désignation de la commission d'enquête**

Par courrier en date du 2 août 2022, le Maire de Rosny-Sous-Bois a demandé la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique préalable à la délivrance de quatre permis de construire modificatifs de régularisation déposés le 6 juillet 2022 sous les numéros PC 93064 18 B0047 M1, PC 93064 18 B0048 M1, PC 93064 18 B0049 M1 et PC 93064 18 B0050 M1 ayant pour unique objet de compléter l'étude d'impact jointe aux dossiers de permis de construire initiaux réalisés dans le cadre de l'extension du centre commercial Westfield Rosny 2, conformément au jugement rendu par le Tribunal administratif de Montreuil le 2 décembre 2021 .

Le président du Tribunal administratif de Montreuil a, par décision n° E22000017/93 du 18 août 2022, désigné une commission chargée de conduire une enquête publique concernant une demande de complément d'étude d'impact sur les quatre permis de construire modificatifs concernant le centre commercial Westfield Rosny 2 :

- Président : M. François NAU ;
- Membres titulaires : M. Michel RELAVE et M. Guy VELLA.

## **2- La préparation de l'enquête**

Dès sa désignation par le Tribunal administratif, la commission a pris attache auprès du maître d'ouvrage et le service urbanisme de la Mairie de Rosny pour se faire présenter le projet.

Les réunions de présentation du projet et de préparation de l'enquête

Le 07 septembre 2022, une première réunion a eu lieu en mairie de Rosny-Sous-Bois pour une prise de contact avec les différents interlocuteurs et pour une présentation par URW du projet d'extension du centre commercial et du contexte. Le dossier des quatre permis modificatifs est adressé ce jour-là à la commission d'enquête.

Le 14 septembre 2022, transmission par la Mairie des pièces suivantes : notice de présentation ; arrêtés de délivrance des 4 permis de construire initiaux et leurs annexes contenant notamment les mesures ERC ; la réponse des porteurs de projet à l'avis de la MRAe daté du 26 avril 2019 sur l'étude d'impact.

Le 15 septembre 2022, cette deuxième réunion avec la Mairie et les porteurs de projet en présence de leurs avocats a permis de préciser le périmètre de l'enquête, un calendrier prévisionnel du 24 octobre au 27 novembre 2022, et son organisation avec 4 permanences.

Le 23 septembre 2022, la commission d'enquête a adressé une note à la Mairie et aux porteurs de projet présentant ses observations et questions sur l'étude d'impact et les permis de construire portant sur leur complétude, leur lisibilité, les incohérences et erreurs à rectifier. Elle a demandé la mise à sa disposition et à celle du public des 3 études annexées à l'étude d'impact : les études de déplacements, de circulation et de stationnement de ACC-S, les études Air et Santé de Technisim Consultants, ainsi que l'étude îlot de chaleur urbain du CSTB.

La commission d'enquête a indiqué ses propositions de documents à produire pour le dossier d'enquête : une note synthétique et didactique de présentation du projet, une note juridique, et un carnet de plans.

Le 27 septembre 2022, une visite du site du centre commercial a eu lieu avec la commission et la représentante des porteurs de projet.

Le 30 septembre 2022 la Mairie a transmis à la commission d'enquête les projets d'arrêté et d'avis d'enquête publique, et le 10 octobre 2022 l'avis de la MRAe sur l'étude d'impact complétée.

Le 14 octobre 2022 après différents échanges, la Mairie a transmis le projet d'arrêté d'ouverture d'enquête publique définitif fixant l'enquête publique du **jeudi 3 novembre à 9h00 au lundi 5 décembre à 17h00**.

Le 18 octobre 2022, la Mairie a transmis les lieux d'affichage de l'avis d'enquête avec des photos de ces affiches en place, et l'information sur la publication de l'avis d'enquête dans le Parisien et l'Humanité le 19 octobre 2022.

Le 20 octobre 2022, transmission par le maître d'ouvrage à la commission du procès-verbal d'affichage au sein du périmètre du centre commercial assorti de photos en place.

Le 14 novembre 2022, la commission d'enquête a eu un entretien avec le directeur du centre commercial Westfield Rosny 2.

Le 23 novembre 2022, à la demande de la commission d'enquête, une réunion s'est tenue avec la direction de l'aménagement de la ville de Rosny-sous-Bois pour évoquer les projets concernant les abords du centre commercial et du pôle multimodal de transports de Rosny-Bois-Perrier.

Le 28 novembre 2022, la commission d'enquête a été reçue par M. le maire de Rosny-sous-Bois.

La commission n'a pas eu de contact direct avec la société Publilégal responsable de la logistique de l'enquête.

**Il est important de noter que le dossier d'enquête complet et définitif n'a été transmis à la commission que le 31 octobre 2022 soit 3 jours avant le début de l'enquête.**

### Les contacts

Dans le cadre de la préparation de l'enquête publique et pour enrichir ses connaissances sur le projet et son environnement, la commission a tenu à rencontrer différents intervenants. Ainsi la commission a rencontré :

- Le 26 octobre 2022, la MRAe en visioconférence au sujet de son avis sur l'étude d'impact complétée ;
- Le 29 novembre 2022, Ile-de-France Mobilités pour approfondir tous les points évoqués dans sa note d'avis du 13 septembre 2022 présentant ses réserves sur le projet.

## **3- L'arrêté d'organisation de l'enquête**

Les dispositions suivantes ont été arrêtées concernant l'organisation de l'enquête, l'information et la participation du public.

L'enquête est organisée par l'arrêté municipal en date du 13 octobre 2022 sur une durée de 33 jours consécutifs, du 3 novembre 2022 à 9h au 5 décembre 2022 à 17h.

Le siège de l'enquête publique est situé à l'annexe de l'Hôtel de Ville, Direction du foncier et de l'urbanisme réglementaire, 22 rue Claude Pernès, 93110 Rosny- sous-Bois

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique sera publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête publique et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux diffusés dans le département de Seine-Saint-Denis par les soins de monsieur le Maire de Rosny- sous-Bois.

Cet avis sera également affiché quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et pendant toute sa durée :

- A l'hôtel de Ville de Rosny- sous-Bois ;
- Sur les panneaux administratifs répartis sur tout le territoire de Rosny- sous-Bois ;
- Sur le site du projet, centre commercial Rosny2, Avenue du Général De Gaulle, 93110 Rosny-sous-Bois.

Il sera mis en ligne sur les sites internet de la commune [www.rosnysousbois.fr](http://www.rosnysousbois.fr) et sur un site dédié spécialement à cette enquête publique.

Le public pourra prendre connaissance de l'intégralité du dossier et y déposer ses observations et propositions pendant toute la durée de l'enquête mentionnée à l'article 1er de l'arrêté.

Afin de permettre à tous d'avoir accès à cette version dématérialisée, un outil informatique sera disponible au siège de l'enquête durant les horaires d'ouverture du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30 sauf le jeudi après-midi.

Les observations ou propositions pourront également être adressées :

Par écrit à l'attention de Monsieur NAU François, président de la commission d'enquête, au siège de l'enquête, à l'adresse suivante : 22 rue Claude Pernès, 93110 Rosny sous-Bois ou par mail à l'adresse du site dédié.

### **Le dossier d'enquête**

L'arrêté d'organisation de l'enquête a fixé ainsi la composition du dossier d'enquête :

- Une notice de présentation ;
- Les dossiers de demande de permis modificatifs comprenant l'étude d'impact environnementale complétée ;
- L'avis de l'autorité environnementale ;
- Les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés ;
- La réponse apportée à l'autorité environnementale par les porteurs de projet ;
- La mention des textes qui régissent l'enquête publique et l'indication de la façon dont celle-ci s'insère dans la procédure de délivrance des permis de construire modificatifs ;
- La mention du fait qu'aucun débat public et aucune concertation préalable n'a eu lieu sur le projet.

En fait, la notice de présentation - qui est une des pièces les plus consultées du dossier - s'est limitée au projet d'extension du centre commercial et à ses caractéristiques architecturales. Elle ne présentait pas les mesures apportées dans les permis modificatifs pour satisfaire les demandes du Tribunal administratif même sous forme de synthèse comme demandé par la commission d'enquête.

Les collectivités territoriales et leurs groupements n'ont pas donné d'avis. Seuls, les avis sur le projet d'Ile-de-France Mobilités et de la RATP ont été présentés dans le dossier d'enquête.

## **4- Les permanences**

Afin d'informer, d'échanger avec le public et de recevoir ses observations, la commission d'enquête représentée par un ou plusieurs membres a assuré 4 permanences dont une dans le centre commercial Westfield Rosny 2 afin de rencontrer sur place le public, client du centre commercial.

Les permanences se sont tenues conformément à l'arrêté d'organisation de l'enquête aux dates, lieux et horaires suivants :

A l'annexe de l'hôtel de Ville, 22 rue Claude Pernès, 93110 Rosny-sous-Bois :

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

- Le vendredi 4 novembre 2022 de 9h00 à 12h00 ;
- Le vendredi 25 novembre 2022 de 14h00 à 17h00 ;
- Le lundi 5 décembre 2022 de 14h00 à 17h00.

Au centre commercial Westfield Rosny 2, avenue du Général De Gaulle, 93110 Rosny-sous-Bois :

- Le mardi 15 novembre 2022 de 14h00 à 17h00 (zone devant Carrefour, le Game center, et la boutique PSG au niveau 1 du centre.

## 5- Les mesures d'information et de communication

### Les mesures de publicité légales

Dans la presse :

L'annonce a été insérée une première fois le 19 octobre 2022 dans le Parisien et l'Humanité, puis une seconde fois après le début de l'enquête le 04 novembre 2022 dans les mêmes quotidiens.

Sur le territoire de l'enquête :

Parallèlement, un « Avis d'enquête publique » (affiches jaunes) a été disposé :

- Sur les panneaux d'affichage administratif municipal de la ville de Rosny-sous-Bois
- Sur les portes et aux abords immédiats du centre commercial Westfield Rosny 2

Cet affichage est resté en place jusqu'à la fin de l'enquête sous une surveillance régulière ayant permis une visibilité constante.

Conformément à l'arrêté d'organisation de l'enquête, deux sites internet dédiés à l'enquête ont été créés :

- Un site hébergeant le dossier et le registre d'enquête publique :  
<http://extension-du-centre-commercial-westfield-rosny2.enquetepublique.net>
- Une adresse électronique dédiée à l'enquête (et alimentant le registre électronique) :

<http://extension-du-centre-commercial-westfield-rosny2@enquetepublique.net>

### Les mesures d'information et de communication complémentaires

La mairie de Rosny-sous-Bois n'a pas prévu de plan de communication spécifique concernant l'information de la présente enquête et a souhaité s'en tenir à la stricte information réglementaire, complétée en cours d'enquête par une information sur son site Internet.

L'information complémentaire a surtout été relayée par les associations ALTERNATIBA et MNLE 93 porteuses du recours contre les permis de construire initiaux.

Cette information s'est organisée autour de différents moyens de diffusion pour appeler le public à s'exprimer sur le projet d'extension du centre commercial Westfield Rosny 2:

- Tracts sur les marchés ;
- Réunion publique organisée par les associations le 18 novembre 2022 ;
- Diffusion sur les réseaux sociaux ;
- Articles dans différents journaux (papier, numérique et radiophonique).

## 6- Le déroulement de l'enquête

A l'annexe de la mairie, le registre d'enquête publique ainsi qu'un exemplaire complet du dossier d'enquête ont été tenus à disposition du public. Les visiteurs pouvaient consulter le dossier et les observations déjà déposées sur le registre papier et celles déposées sur le registre électronique via sur un poste informatique mis à leur disposition.

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

Les conditions d'accueil du public et de consultation du dossier d'enquête étaient bonnes et les permanences se sont tenues dans une salle de réunion suffisamment isolée.

Les commissaires enquêteurs ont tenu quatre (4) permanences dont une au sein même du centre commercial afin d'essayer d'aborder et d'informer le plus possible d'interlocuteurs.

- Permanence du vendredi 4 novembre 2022 de 9h à 12h : visite du représentant de l'association ALTERNATIBA, monsieur PATTE qui a signalé, à son point de vue, l'insuffisance de l'information et de la communication sur l'enquête publique en notant que la parution de la revue municipale mensuelle de novembre 2022 ne donnait aucune information sur l'enquête et le projet d'extension du centre commercial. Dans ces conditions, il a fait part de l'intention de son Association d'engager des actions d'information et de communication sur les lieux publics et les réseaux sociaux.
- Permanence du 15 novembre de 14h à 17h au centre commercial Rosny2 : prise de contact et information d'une douzaine de personnes.
- Permanence du 25 novembre 2022 de 14h à 17h : les membres de la commission ont reçu quatre personnes essentiellement pour leur délivrer une information sur le projet d'extension, et le président du MNLE 93 M. BATY. Aucune observation n'a été déposée sur le registre.
- Permanence du 5 décembre 2022 de 14h à 17h : Lors de cette permanence huit personnes ont été reçues par la commission d'enquête et ont déposé leurs observations ; deux représentants des associations ALTERNATIBA et le président d'ENVIRONNEMENT 93 sont venus expliquer et développer par oral leurs contributions.

Les échanges avec les personnes rencontrées au centre commercial ont permis de constater que la plupart n'avait aucune connaissance du dossier ni de l'existence de l'enquête. Lors de cette permanence, les visiteurs se sont contentés d'une information sur l'enquête et le projet d'extension du centre commercial. Ils ont déclaré vouloir déposer leurs observations ultérieurement.

Les quatre permanences se sont déroulées dans un bon climat, les visiteurs cherchant avant tout des informations plus précises sur le projet. C'est essentiellement lors de la dernière permanence que les visiteurs ont apporté une contribution et ont déposé une observation sur le registre d'enquête.

## **7- Les enseignements de l'enquête**

### **L'information du public**

Les besoins d'information du public

Dans toute enquête publique, le public a le droit de s'exprimer sur le dossier porté à sa connaissance, le projet et son impact – notamment dans le cadre de l'évaluation environnementale - et le commissaire enquêteur doit analyser l'ensemble de son expression (observations écrites et orales).

### **L'étude d'impact complétée**

Document principal d'information du public dans le cadre de l'objet de l'enquête, l'étude d'impact a été celle présentée lors de l'enquête publique de 2019, complétée au mois de juillet 2022 pour répondre aux insuffisances retenues par le Tribunal administratif de Montreuil dans sa décision du 2 décembre 2021.

L'avis de l'autorité environnementale a été fondé sur cette étude d'impact complétée.

Cette étude d'impact, de 431 pages, comprend 3 annexes présentant les études complémentaires portant sur :

- « Le trafic » (Etude Acc.s de 62 pages) ;
- « L'air et la santé » (Etude Technisim de 163 pages, basée sur l'étude de trafic précitée) ;
- Et « l'étude des îlots de chaleur urbains du projet d'extension de Rosny 2 » (Etude du CSTB de 29 pages).

A la demande de la commission d'enquête, ces annexes ont été ajoutées au dossier d'enquête publique en raison des informations complémentaires portant directement sur l'objet de l'enquête.

L'ensemble de ces documents de plus de 700 pages nécessitait un investissement important pour leur lecture. Leur technicité pouvait présenter des difficultés de compréhension ; il en a été ainsi particulièrement pour l'étude du CSTB. Leur lisibilité a été limitée par des rédactions répétitives et des informations détaillées ne mettant pas en exergue les éléments les plus importants et leurs justifications. Le souci d'une présentation claire et pédagogique n'a pas été suffisamment pris en compte. Aussi, la commission d'enquête a demandé l'élaboration d'une note synthétique de présentation du projet permettant un accès plus rapide du public aux informations principales, et en conséquence, une prise de position possible sur le projet et son impact.

La notice de présentation - établie juste avant le début de l'enquête par les porteurs de projet- s'est limitée au projet d'extension du centre commercial et à ses caractéristiques architecturales, alors qu'il s'agit d'une des pièces les plus consultées du dossier. Elle n'apportait donc pas une présentation synthétique des impacts du projet et des mesures ERC correspondantes en réponse aux demandes du Tribunal administratif.

Concernant la présentation des impacts cumulés - relevant également de la demande du Tribunal administratif-, l'étude d'impact a bien été complétée en indiquant les projets connus à prendre en compte en plus de ceux indiqués dans l'étude d'impact initiale, notamment les travaux de prolongement de la ligne 11 et ceux de la ligne 15 du Grand Paris Express annoncés pour 2030. Mais l'étude d'impact n'a pas évoqué les autres opérations très voisines concernant le pôle-gare de Rosny-Bois-Perrier citées dans la lettre d'avis sur le projet du 13 septembre 2022 d'Ile-de-France Mobilités :

- Le chantier du nouveau couloir de correspondance entre les lignes 11 et 15 ;
- Le chantier du passage public sous les voies du RER E ;
- La restructuration lourde de la gare RER SNCF qui permettra à la fois de résoudre les problèmes de saturation, d'accessibilité (exigence réglementaire) et de garantir les interconnexions avec les lignes 11 et 15 ; l'avant-projet de cette opération a été approuvé par délibération du conseil d'Ile-de-France Mobilités du 10 juin 2020 ;

l'ensemble de ces travaux devant se réaliser à partir de 2024 sur plusieurs années, après ceux du prolongement de la ligne 11, et partiellement en simultanéité avec ceux du projet d'extension du centre commercial.

Ile-de-France Mobilités a formulé des réserves sur les quatre permis de construire constatant que les projets de transport ne semblaient pas avoir été correctement pris en compte dans l'étude d'impact et que le projet d'extension du centre commercial ne permettrait pas la réalisation de la gare du RER. En outre, Ile-de-France Mobilités a demandé la garantie d'une bonne accessibilité au pôle et d'une intermodalité efficace, en soulignant leur importance.

Ce n'est qu'au cours de l'enquête que la commission a pris conscience de l'importance de ces projets et des réserves d'Ile-de-France Mobilités concernant particulièrement :

- Les difficultés de réalisation simultanée des chantiers de l'extension du centre commercial et de l'aménagement de la gare du RER E ;
- L'organisation des chantiers compte tenu de la faible surface des espaces publics disponibles et accessibles pour les installations de chantier ;
- L'aménagement des espaces publics du pôle de transports.

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

Aussi, il est regrettable que le public n'ait pas été informé de ces sujets par le dossier d'enquête. Au-delà de l'observation de l'association qui les a évoqués sommairement au début de l'enquête, de l'observation n°334, et celle très détaillée du représentant de l'association des Usagers des Transports/FNAUT Ile-de-France a pu en informer le public, mais seulement en fin d'enquête.

### **L'organisation de l'enquête**

Les propositions de la commission d'enquête pour l'organisation de l'enquête pour favoriser l'information et la participation du public en plus des dispositions réglementaires ont été les suivantes :

- Un périmètre de l'enquête comprenant les communes voisines de Rosny-sous-Bois, notamment Noisy-le-Sec, Bondy et Villemomble, impactées par le projet ;
- L'information de l'enquête dans la publication du magazine municipal de novembre 2022 ;
- Une réunion publique d'information et d'échanges.

Ces propositions n'ont pas été retenues par l'autorité organisatrice estimant qu'il convenait de se limiter aux dispositions réglementaires, s'agissant d'une deuxième enquête sur le projet d'extension du centre commercial qui ne concernait que Rosny-sous-Bois.

Les contributeurs auraient souhaité plus d'informations :

- « Une note de synthèse plus claire et plus fournie permettant de mieux comprendre le projet ses enjeux et ses impacts sur l'environnement et sur la vie quotidienne des rosnéens ;
- Une publication anticipée dans le journal municipal 'Rosny Mag' ;
- L'organisation de réunions publiques d'information et d'échanges en présence de la Mairie et d'URW pour une présentation du projet et de ses évolutions permettant échanges et débat ».

### **La participation du public**

Malgré une publicité de l'enquête réduite au minimum réglementaire, le nombre important d'observations recueillies (585) révèle une participation importante. Elle résulte notamment des nombreuses actions d'information mises en œuvre par les associations tout au long de l'enquête.

L'analyse des observations montre qu'une part importante du public (environ 65%) s'est limitée à un avis peu circonstancié basé sur considérations générales ou des principes pour mettre en cause l'opportunité du projet.

Cependant, le nombre significatif d'observations (plus de 200 observations non répétitives représentant environ 35% de l'expression du public) a montré une bonne connaissance des aspects principaux du dossier concernant l'environnement, la circulation, la pollution de l'air, l'îlot de chaleur urbain, les nuisances des chantiers, la nécessité de sobriété à l'opposé de la surconsommation, l'effet sur le commerce local, l'artificialisation et le bétonnage, ou l'insuffisance de végétalisation. Ces observations très circonstanciées, notamment celles des associations, ont montré une bonne connaissance du contexte, et du projet et de ses impacts leur ayant permis de justifier leur avis par une argumentation étayée. Certaines de ces observations ont souligné les insuffisances de l'étude d'impact.

La plupart des 585 observations déposées l'ont été par les habitants de Rosny-sous-Bois. Concernant celles des communes voisines, 12 proviennent de Noisy-le-Sec, 10 de Montreuil, 2 de Bagnolet, 2 de Bondy, 1 de Romainville, et 1 de Villemomble.

Le phénomène d'observations répétitives dont les auteurs seraient un nombre réduit de personnes n'a pas été constaté sur le registre numérique, l'indication d'adresses mail différentes étant présente, y compris lorsque les déposants ont choisi l'anonymat.

La participation du public peut donc être considérée comme très satisfaisante comparée à celle de la première enquête publique sur le même projet en 2019 qui n'avait recueilli que 12 observations, dont 10 défavorables au projet. Une partie des opposants au projet en 2019 sont de nouveau intervenus dans le cadre de la présente enquête en maintenant leur position.

Cependant, l'insuffisance d'information et de participation du public des communes voisines reste regrettable.

## **8- Clôture de l'enquête**

L'enquête publique a pris fin le lundi 5 décembre 2022 à 17h. Le président de la commission d'enquête a clos et signé le registre sur place lors de la dernière permanence.



## **CHAPITRE V : EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC**



## 1- Le recueil des observations du public

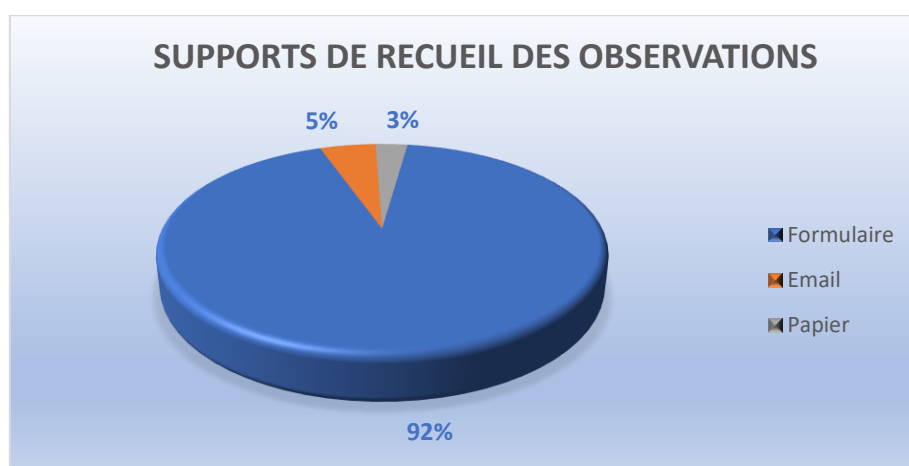
Le registre papier a été recueilli et mis à la disposition de la commission d'enquête le 5 décembre 2022.

La commission d'enquête a dépouillé au plus vite les observations au fur et à mesure de leur dépôt sur chacun des supports. Elle a dressé un tableau de dépouillement des observations rassemblant l'ensemble des observations déposées.

16 observations ont été déposées sur le registre papier mis à disposition du public en Mairie. Ces observations sont toutes opposées au projet d'extension du centre commercial.

Sur le registre numérique, 562 observations ont été déposées dont 28 par courriel à l'adresse prévue à cet effet et 534 par formulaire proposé par le site de l'enquête. 3 observations ont été refusées car déposées en dehors du délai d'enquête, ce qui ramène la participation numérique à 569 observations.

**Au total, 585 observations ont été déposées.**



Une analyse plus fine montre 6 doublons stricts dans les observations numériques.

Les statistiques de consultation du site de l'enquête montrent que le public a été réactif dès la deuxième semaine de l'enquête après que l'information lui est parvenue via les associations.

Les dépôts ont été ensuite réguliers jusqu'aux deux derniers jours de l'enquête où le nombre des observations déposées a très sensiblement augmenté puisque ces deux jours représentent 25 % du total des observations déposées.

Il est intéressant aussi de constater le nombre important de connections au site notamment pour la consultation des observations déposées.

Enfin, les pages du dossier d'enquête les plus fréquemment consultées concernent la note de présentation, le carnet de plans, les avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) d'Ile-de-France Mobilités et de la RATP, ainsi que les mémoires en réponse à la MRAe.

Ces consultations ciblées indiquent une recherche d'informations plus précises et structurées de la part du public.

## 2- La méthode de classement et d'analyse des observations par thèmes

L'étude du dossier et la prise de connaissance des observations relatives au projet d'extension du centre commercial Rosny 2, ont conduit la commission d'enquête à retenir les **10 thèmes** suivants permettant de classer les observations déposées par le public :

**A – L'évolution du projet**

**B – Mobilités, qualité de l'air et santé**

**C - Îlot de chaleur urbain, végétalisation, artificialisation et bétonnage**

**D – L'énergie**

**E – La gestion des eaux pluviales**

**F – Les nuisances des chantiers**

**G – Les effets sur le commerce local**

**H – Les mesures ERC**

**I – L'opportunité du projet**

**J – L'organisation de l'enquête**

Les grilles de dépouillement résultant de ce classement des observations par thème annexées au présent procès-verbal de synthèse des observations ont été remplies en utilisant la plupart du temps la rédaction originale de leurs auteurs pour ne pas biaiser leur sens. La synthétisation a paru nécessaire pour certaines, compte tenu de longueurs pouvant être réduites sans incidence sur leur signification ou leur expression d'une sensibilité particulière.

Dans ces grilles sont présentés :

- Les noms des déposants (avec le respect de l'anonymat) ;
- Leur commune de résidence ;
- Leur qualité éventuelle lorsqu'il ne s'agit pas de particuliers (Association, Collectif, Elu).

## 3- L'analyse globale de l'expression du public

Les auteurs des observations :

La majorité des observations ont été déposées par des particuliers. En dehors des particuliers, la commission d'enquête a remarqué l'expression de 2 catégories de déposants dont la qualité a été identifiée :

Les élus : Monsieur TROUSSEL Président du Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, Madame TROUVE Députée de Seine-Saint-Denis, Madame ASSASSI Sénatrice de Seine-Saint-Denis, Monsieur DELALANDE Conseiller Municipal de Rosny-Sous-Bois, Monsieur MIGNOT Conseiller Régional de Blanc Mesnil, Monsieur CUBIZOL pour les Conseillers départementaux de la majorité au Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

Les associations : ALTERNATIBA Rosny représentée par Monsieur PATTE, le MNLE 93-NEP représenté par Monsieur BATY, Environnement 93 représentée par Monsieur REDON, l'association des riverains du quartier GRAND PRE, l'Association des usagers des transports / FNAUT ILE-DE-FRANCE représentée par Monsieur GOBITZ Vice-Pdt, l'Association ROSNYCYCLETES, l'Association de sauvegarde des pavillons des rue Guynemer, Verrier, et Général Leclerc, l'Association Plus belle Ma Ville, l'Association BONDY ÉCOLOGIE.

La plupart des particuliers ayant déposé une observation habitent la commune de Rosny. Plus de 50% des observations ont été classées comme « anonymes » par le prestataire quand les déposants n'ont pas inscrit leur nom ; mais on peut remarquer en lisant les observations l'appartenance à la commune de Rosny sous-Bois d'une bonne part d'entre eux.

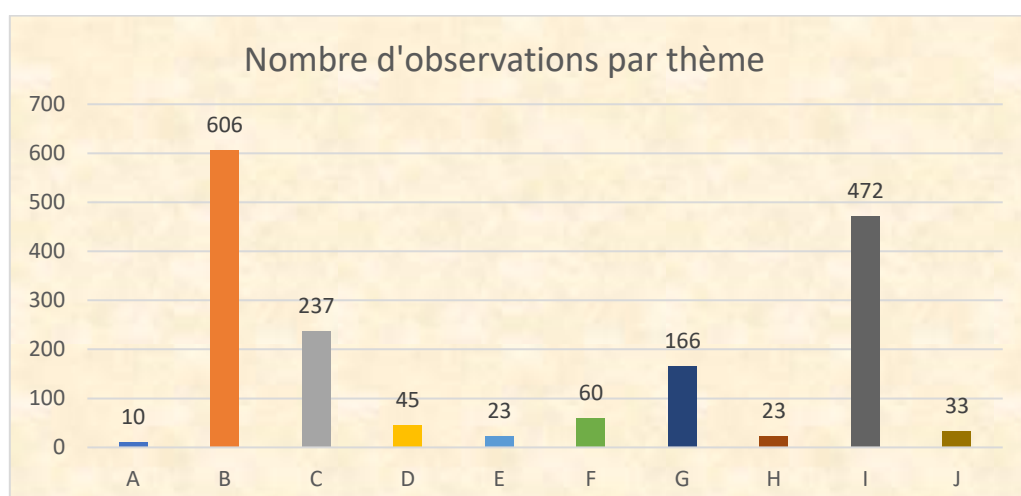


### Répartition des observations par thèmes

Un item d'observation est la partie d'une observation concernant un seul thème.

<b>Nombre d'items d'observation relevés</b>		
Numéro	Thèmes	Citation
<b>A</b>	L'évolution du projet	<b>10</b>
<b>B</b>	Mobilités, qualité de l'air et santé	<b>606</b>
<b>C</b>	Îlot de chaleur urbain, Végétalisation, artificialisation et bétonnage	<b>237</b>
<b>D</b>	L'énergie	<b>45</b>
<b>E</b>	La gestion des eaux pluviales	<b>23</b>
<b>F</b>	Les nuisances des chantiers	<b>60</b>
<b>G</b>	Les effets sur le commerce local	<b>166</b>
<b>H</b>	Les mesures ERC	<b>23</b>
<b>I</b>	L'opportunité du projet	<b>472</b>
<b>J</b>	L'organisation de l'enquête	<b>33</b>
<b>Nombre total d'items d'observation</b>		<b>1675</b>

Ainsi, en moyenne, chaque observation aborde 2,86 thèmes différents.



Ainsi, au regard des résultats, les thèmes les plus souvent concernés par les observations sont :

B - Mobilités, Qualité de l'air et santé

C - Îlot de chaleur urbain, végétalisation, artificialisation et bétonnage

G – L'effets sur le commerce local

I – L'opportunité du projet

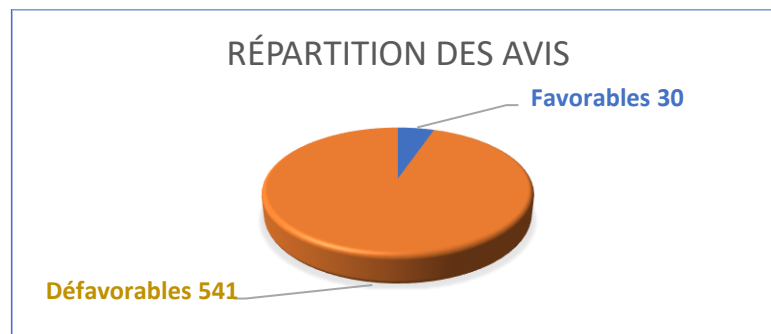
Cette prépondérance démontre une réelle préoccupation des contributeurs pour leur environnement quotidien et pour une crainte de le voir dégradé par le projet.

#### **Le caractère favorable ou défavorable des avis exprimés.**

Les avis exprimés dans les observations sont très tranchés et on trouve peu de propositions concrètes. La grande majorité des déposants est opposée au projet dans sa forme actuelle, mais aussi dans sa globalité et son opportunité.

#### **Répartition des avis :**

- **Avis favorables : 30**
- **Avis défavorables : 541**



## **4- Le Procès-verbal de synthèse**

Le procès-verbal de synthèse a été présenté par la commission d'enquête aux représentants de la mairie de Rosny-sous-Bois et d'URW le 16 décembre 2022.

## **5- Le mémoire en réponse**

Le mémoire en réponse a été remis à la commission d'enquête le 17 janvier 2023.

## **CHAPITRE VI : ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC**





# **1- Présentation générale de l'analyse des observations du public**

## **1.1. La méthode retenue par la commission d'enquête pour l'analyse des observations**

L'analyse de l'ensemble des observations et avis est présentée par thème décomposé en sous-thèmes et en sujets d'expression. Chacun des sous-thèmes retenus est lui-même décomposé en sujets.

Pour la clarté de la présentation, le point de départ de cette analyse est l'expression du public sur ces sujets - avec une restitution la plus fidèle possible des observations, avis, contributions, et propositions en reprenant certains verbatims illustratifs de cette expression -, complétée par les avis sur ces sujets des organismes consultés.

Ensuite, dans son procès-verbal des observations, la commission demande aux porteurs de projet un éclairage sur ces sujets en synthétisant les questions posées par le public complétées par ses propres questions.

Les réponses des porteurs de projet sont présentées juste après ces questions pour faciliter leur compréhension.

Enfin, la commission présente, en synthèse et conclusion, son appréciation du sujet ; les appréciations plus globales pour chaque sous-thème et pour chaque thème, résultent des synthèses effectuées à chaque niveau.

## **1.2. Les observations des porteurs de projet sur le procès-verbal des observations**

Les porteurs de projet ont adressé le 17 janvier 2023 à la commission d'enquête ces observations sous forme de commentaires.

Le document des porteurs de projet comporte le préambule suivant :

« Les maîtres d'ouvrage tiennent à rappeler le contexte juridique particulier dans lequel ces permis de construire modificatifs et l'enquête publique en découlant ont eu lieu.

Les sociétés Carrefour, Notilius, Beauséjour et Aquarissimo ont déposé concomitamment, le 20 décembre 2018, quatre demandes de permis de construire portant sur le projet de restructuration-extension du centre commercial Rosny 2.

Une enquête publique s'est déroulée du 23 septembre au 25 octobre 2019, au terme de laquelle le commissaire enquêteur, M. Jacques Delobelle, a émis un avis favorable au projet.

Au terme de cette enquête, le maire de Rosny-sous-Bois a, par quatre arrêtés distincts datés du 23 janvier 2020, délivré les permis de construire sollicités.

Saisi par les associations ALTERNATIBA et MNLE 93 Nord Est Parisien, le Tribunal administratif de Montreuil a, par un jugement avant-dire droit du 2 décembre 2021 (instance n°2009343), après avoir écarté l'ensemble des autres moyens soulevés par les requérantes, jugé que les permis de construire contestés étaient illégaux « en tant, d'une part, que l'étude d'impact jointe aux demandes ne décrit pas suffisamment l'état initial de l'environnement aux abords du site et les incidences du projet en ce qui concerne la qualité de l'air et le phénomène d'îlot de chaleur urbain, ne comprend pas une analyse suffisante du cumul de ses effets avec ceux d'autres opérations situées à proximité, et ne comporte pas la description de mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique, et d'autre part, que l'opération autorisée méconnaît le principe

de prévention en tant que les mesures qu'elle prévoit ne sont pas suffisantes pour éviter, réduire ou compenser ses effets négatifs s'agissant de l'émission de polluants dans l'air et de la contribution au phénomène d'îlot de chaleur urbain ».

Ainsi, les PCM ont pour unique objectif de régulariser l'étude d'impact et les pétitionnaires n'ont aucunement modifié les autres pièces des permis initialement déposés.

Ainsi et afin de répondre à la décision du Tribunal administratif de Montreuil, les pétitionnaires ont missionné les bureaux d'études techniques suivants afin de régulariser les vices de l'étude d'impact initialement déposée :

- Urbaconseil pour l'identification des opérations aux abords du site et la rédaction de l'étude d'impact ;
- Acc-s pour l'étude de trafic ;
- Technissim pour l'étude de la qualité de l'air et de la pollution atmosphérique ;
- CSTB pour l'étude des phénomènes d'îlot de chaleur.

Dans un souci de transparence et de bonne compréhension du public, ces études techniques ont été annexées au dossier d'enquête publique.

Les porteurs de projet insistent sur le cadre juridique dans lequel ont été conçus ces permis de construire modificatifs, et notent néanmoins les sujets d'inquiétude et les propositions d'améliorations mis en avant par le public et la commission d'enquête, et se proposent d'y répondre dans les cadres opérationnels et juridiques dédiés ».

### **1.3. La liste des thèmes, sous-thèmes et sujets**

#### **Thème A- L'évolution du projet**

#### **Thème B : Mobilités, qualité de l'air, santé**

##### Sous-thème 1 : Les mobilités

Sujet 1 : Les conditions de circulation dégradées, l'importance des embouteillages, leurs nuisances et l'insécurité routière

Sujet 2 : Les conditions de stationnement

Sujet 3 : Les nuisances sonores actuelles de la circulation liée au centre commercial

Sujet 4 : L'inconfort et l'insécurité des piétons

Sujet 5 : L'inconfort et l'insécurité des déplacements à vélo

Sujet 6 : Les propositions du public pour l'amélioration des déplacements

Sujet 7 : La perception négative du public de l'évolution des conditions de déplacements et de circulation liée à l'extension du centre commercial, malgré sa desserte améliorée par les transports

Sujet 8 : L'impact de la ZFE sur les trafics et sur le stationnement

Sujet 9 : La stratégie d'évolution des mobilités, la promotion des mobilités douces et la réduction de la place de voiture à l'occasion de la desserte du site par de nouvelles lignes de transports

Sujet 10 : L'évolution majeure de la desserte du centre commercial par les transports publics. Les problèmes posés par la simultanéité des travaux de mise en accessibilité de la gare du RER E Rosny-Bois-Perrier avec les travaux d'extension du centre commercial.

Sujet 11 : L'étude d'aménagement des espaces publics du pôle multimodal des transports Rosny-Bois-Perrier

Sous-thème 2 : La pollution de l'air et la santé

Sujet 1 : Le niveau actuel de la pollution de l'air

Sujet 2 : Les équipements sensibles

Sujet 3 : L'effet du projet sur la qualité de l'air

Sujet 4 : Les effets cumulés

Sujet 5 : L'effet de la ZFE sur l'évolution du contexte de la qualité de l'air

Sujet 6 : L'évolution du parc automobile prise en compte pour l'amélioration de la qualité de l'air

Sujet 7 : Les insuffisances de l'étude d'impact

Sujet 8 : Les mesures ERC pour réduire la pollution de l'air due au projet d'extension du centre commercial en agissant notamment sur la circulation qu'il génère

**Thème C - Îlot de chaleur urbain, végétalisation, artificialisation et bétonnage**

Sous-thème 1 : Les observations du public sur le phénomène d'ICU

Sujet 1 : Observations générales

Sujet 2 : Observations plus précises

Sous-thème 2 : Les mesures ERC pour l'effet de chaleur urbain

Sujet 1 : La végétalisation

Sujet 2 : Albedo et autres paramètres

Sujet 3 : Les mesures postérieures à l'obtention du permis de construire

Sujet 4 : La prise en compte de l'existant

Sujet 5 : Les effets cumulés

**Thème D – L'énergie**

Sujet 1 : Le projet est énergivore au temps de la sobriété énergétique

Sujet 2 : Les énergies renouvelables

Sujet 3 : Les émissions de GES

Sujet 4 : L'énergie solaire et les panneaux photovoltaïques

Sujet 5 : Les matériaux de construction

Sujet 6 : Les consommations énergétiques

Sujet 7 : L'impact de l'îlot de chaleur urbain sur la climatisation

## **Thème E - La gestion des eaux pluviales**

### Sous-thème 1 : Les observations du public

Sujet 1 : Les risques de la bétonnisation et de l'imperméabilisation des surfaces.

Sujet 2 : Les mises en place de mesures assujetties à l'obtention éventuelle des PC

Sujet 3 : L'entretien et la pérennisation des espaces végétalisés dédiés à la gestion des eaux pluvial

## **Thème F : Les nuisances des chantiers**

### Sous- thème 1 : Les observations du public concernant les nuisances dues aux chantiers

### Sous-thème 2 : Les observations complémentaires de la commission d'enquête concernant les interactions des différents chantiers sur un périmètre restreint

## **Thème G : Les effets sur le commerce local**

### Sous-thème 1 : L'impact négatif sur le commerce de proximité

Sujet 1 : La concurrence avec les petits commerces du centre-ville

Sujet 2 : La désertification du centre-ville

Sujet 3 : Un trop grand nombre de centres commerciaux

### Sous-thème 2 : La destruction d'emplois

Sujet 1 : La destruction nette d'emplois

Sujet 2 : Les emplois à durée déterminée

## **Thème H- Les mesures ERC**

## **Thème I- L'opportunité du projet**

### Sous-thème 1 : Les raisons données pour l'inopportunité du projet

Sujet 1 : L'environnement et le changement climatique ; le contexte du trafic routier important, de la pollution de l'air, et des travaux

Sujet 2 : L'urbanisme centré sur la voiture est dépassé

Sujet 4 : Les incivilités et les problèmes

Sujet 5 : Le développement du e-commerce

Sujet 6 : L'opportunité des bureaux

Sujet 7 : Les prescriptions du projet de SCOT de la MGP

Sujet 8 : L'intérêt du promoteur

Sujet 9 : La contribution du projet au financement des transports public

### Sous-thème 2 : Les raisons données pour l'opportunité du projet

Sujet 1 : Le développement économique

Sujet 2 : Le besoin de modernisation

Sujet 3 : Un lieu de vie

Sous-thème 3 : La proposition de modification du projet

Sous-Thème 4 : Les souhaits d'aménagements municipaux

Sujet 1 : Les parcs, jardins et espaces verts

Sujet 2 : Les voies piétonnes, les espaces pour les piétons et les vélos, l'entretien des routes

Sujet 3 : Les équipements

Sujet 4 : Le développement du centre-ville

### **Thème J – L'organisation de l'enquête**

Sous-thème 1 : Les observations du public sur la nature et la qualité de l'information

## **2- Thème A- L'évolution du projet**

Ce thème permet d'identifier les 10 observations du public (dont 2 identiques) sur l'évolution du projet d'extension du centre commercial soumis à la présente enquête publique par rapport à celui présenté lors de l'enquête publique de 2019.

### **L'expression du public**

Observation n°1- ASSOCIATION ALTERNATIBA (Rosny-sous-Bois)

*« Le nouveau projet présenté à l'enquête publique ignore les demandes du juge. Le projet d'extension contient les mêmes failles que le projet initial malgré les insuffisances reconnues par le Tribunal administratif »*

Observation n°234- ASSOCIATION ALTERNATIBA (Rosny-sous-Bois)

*« Le projet d'extension reste le même, les conclusions sont identiques et les demandes du juge semblent avoir été ignorées ».*

Observation n° 323- CAGNIN (Rosny-sous-Bois)

*« C'est un scandale que le 2e projet déposé soit identique au précédent, ou quasiment ! Alors que les associations ont donné un avis défavorable ».*

Observation n°349- Anonyme

*« Le seul document modifié est l'étude d'impact, le projet reste identique à l'ancien et n'est donc pas remis en question ».*

Observation n°250- ANTIQUARIO (Rosny-sous-Bois)

*« Ce projet, rejeté en décembre 2021 par le Tribunal Administratif de Montreuil a été modifié à minima par le promoteur. La modification d'un permis de construire n'est pas un nouveau dépôt ».*

Observation n°349-Anonyme

*« Le nouveau projet présenté est alarmant et ne semble pas prendre en compte les demandes du juge ! Le seul document modifié est l'étude d'impact, le projet reste identique à l'ancien et n'est donc pas remis en question ».*

Observation n°356- LE COROLLER (Noisy-le-Sec)

« Le projet actuel soumis à l'enquête publique contient les mêmes failles et insuffisances reconnues par le Tribunal administratif de Montreuil ».

Observation n°405-CHAUMEAU (Fontenay-sous-Bois)

« Le projet d'extension est quasiment le même que celui initialement présenté. La nouvelle étude d'impact apporte peu d'éléments nouveaux, qui se limitent au projet d'extension sans porter sur le centre commercial dans son entièreté. Les demandes du Tribunal administratif semblent bien avoir été ignorées ».

Observation n°466-Anonyme

« Le projet reste inchangé et peu ambitieux ».

Observation n°535- TROUSSEL Pdt du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis

« Le nouveau projet déposé par Unibail-Rodamco-Westfield semble différer très peu du premier et assume à plusieurs reprises vouloir régler certaines questions essentielles en matière environnementale après l'obtention des permis de construire modificatifs »

### **Question aux porteurs de projet**

Le complément d'étude d'impact a eu pour objet principal d'apporter des éléments supplémentaires relatifs à l'état initial de l'environnement et aux incidences du projet sur l'environnement en réponse à la décision du Tribunal administratif de Montreuil du 2 décembre 2021.

Le public a estimé les éléments supplémentaires « insuffisants pour répondre aux demandes du juge » et que le projet n'avait pas été modifié ou seulement « a minima » alors que les compléments apportés à l'étude d'impact sont « alarmants ». Le public attendait un projet plus ambitieux.

**1. Comment expliquer au public, en dehors de considérations strictement juridiques, qu'un projet déposé initialement en 2018 sur la base d'études réalisées en 2017 à l'aide de données datant pour certaines de 2012 n'appelle pas d'évolution en 2022 ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Cf. réponse en préambule. Les PCM ont uniquement vocation à régulariser les vices entachant la légalité des permis de construire contestés.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête ne conteste pas l'objet de l'enquête et sa vocation. Cependant, l'enquête peut révéler l'utilité de modifications limitées du projet permettant de réduire les vices entachant la légalité des permis.

### **Question aux porteurs de projet**

**2. Pouvez-vous préciser pourquoi aucune évolution du projet n'a été apportée, notamment pour diminuer ses incidences sur l'environnement ? Est-ce pour ne pas modifier les mesures ERC initiales ? Pourquoi ne pas avoir profité du délai qui était imparti pour revoir le projet et ainsi répondre non seulement aux demandes du juge, mais aussi aux observations déjà très précises et argumentées de la première enquête ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Cf. réponse en préambule. Les PCM ont uniquement vocation à régulariser les vices entachant la légalité des permis de construire contestés. Le Tribunal administratif a rappelé que les permis de construire – qui ont déjà fait l’objet d’une enquête publique en 2019 – n’étaient illégaux qu’en ce qui concerne, d’une part, le contenu de l’étude d’impact et, d’autre part, les mesures dites « éviter, réduire, compenser » (ERC). Dès lors, rien ne justifiait une modification du projet.

### **L’appréciation de la commission d’enquête**

La commission prend acte de cette prise de position.

### **Question aux porteurs de projet**

#### **3. Cette présentation est-elle volontaire pour conserver le bénéfice du cadre réglementaire en vigueur au moment du dépôt des permis de construire initiaux ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Cf. réponse en préambule. Les PCM ont uniquement vocation à régulariser les vices entachant la légalité des permis de construire contestés.

### **L’appréciation de la commission d’enquête**

La commission note l’absence de réponse précise sur le bénéfice du cadre réglementaire initial

### **Question aux porteurs de projet**

L’étude d’impact est rédigée en des termes ne permettant pas de définir précisément le projet. Ainsi, alors que le projet semble être défini avec tous les éléments dits « prévus » en réservant les éléments dits « envisagés » aux dispositions ultérieures ne faisant pas partie du projet telles que la deuxième tranche de bureaux, l’étude d’impact indique page 75 : « Ces quatre projets d’extension sont envisagés le long de la voie ferrée du RER E au pied de la station Rosny Bois Perrier » et page 93 : « les restaurants envisagés sur deux niveaux ».

Pour établir ses conclusions et avis en tenant compte de l’expression du public, la commission d’enquête a besoin de se baser sur une définition précise du projet, de ses impacts et des mesures ERC.

#### **4. Pouvez-vous préciser quelles sont les dispositions du projet seulement « envisagées » en indiquant :**

- **Si elles seront réalisées ou non dans le cadre des permis de construire modificatifs ;**
- **Si leur incidence environnementale est évaluée ou non dans l’étude d’impact ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Le projet pour lequel un permis de construire a été obtenu est défini de manière exhaustive et précise dans le dossier de demande de permis de construire initial. C’est ce projet qui a été soumis à évaluation environnementale, soit à étude d’impact et à enquête publique en 2019. La phase 2 n’est indiquée qu’à titre prospectif et n’est pas prise en compte dans les projections de l’étude d’impact.

### **L’appréciation de la commission d’enquête**

La commission d’enquête maintient sa position sur l’insuffisance de précision du projet. Ce point sera développé dans le cadre des autres thèmes.

**Question aux porteurs de projet**

5. Quand ces dispositions portent sur « la terrasse », pouvez-vous préciser de quelle terrasse il s'agit ?

**Commentaire des porteurs de projet**

Il s'agit de la terrasse en toiture.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

Cela ne précise pas s'il s'agit de la terrasse de l'extension ou de celles du centre actuel.

**Question aux porteurs de projet**

6. Pouvez-vous récapituler les dispositions qui seront étudiées et/ou réalisées « Post-PC » (cf. observation n°135) en précisant celles qui sont déjà prises en compte dans l'étude d'impact ainsi que le cadre réglementaire de leur réalisation ?

**Commentaire des porteurs de projet**

Nous ne comprenons pas la question. L'observation n°135 n'a pas de rapport avec « les dispositions qui seront étudiées et/ou réalisées « Post-PC » ».

**L'appréciation de la commission d'enquête**

Cette question importante de la commission d'enquête sur les dispositions hors PC est évoquée dans 4 observations qui présentent leurs inquiétudes à leur sujet en soulignant « l'imprécision de la réalisation des dispositions concernées, leur caractère non obligatoire, « des promesses en l'air », alors qu'elles devraient être obligatoires ». Le numéro d'observation cité est effectivement erroné.

**Question aux porteurs de projet**

7. Toutes les mesures ERC correspondent-elles à des engagements des porteurs de projet, ou quelles sont celles devant faire l'objet d'un examen complémentaire avant prise de décision ?

**Commentaire des porteurs de projet**

Les mesures ERC correspondent à des engagements des porteurs de projet.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note cette réponse. En conséquence, il conviendra de s'assurer que les tableaux annexés aux permis de construire présentant ces mesures comprennent bien toutes les mesures ERC.

**Question aux porteurs de projet**

L'étude d'impact précise que l'horizon d'analyse du scénario fil de l'eau et du scénario avec les projets d'extension du centre commercial réalisés est à 2025 pour les thématiques complétées suite à la décision du Tribunal administratif, alors que l'étude d'impact initiale fixait cet horizon à 2022 à comparer à la situation initiale.

En réponse à une remarque de l'Autorité environnementale, le mémoire en réponse que « la date prévisionnelle de livraison du projet se situe à l'horizon 2025 ».



**8. Est-ce que tous éléments de l'étude d'impact retenus pour « la situation actuelle de référence » ou « le scénario de référence » sont relatifs à l'année 2017 ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Oui, mis à part pour les éléments liés à l'étude des îlots de chaleur que nous n'avions pas étudié en 2017 et les données sur la qualité de l'air et la pollution, que le juge nous a demandé de reprendre.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

Cette précision sur la situation sur l'état initial sera prise en compte dans le cadre de l'analyse des thèmes relatifs à la qualité de l'air et aux îlots de chaleur urbain.

**Question aux porteurs de projet**

**9. Est-ce que tous les éléments de l'étude d'impact initiale prévus réalisés en 2022 y compris les mesures ERC le seront en 2025 ou à la date de mise en service de l'extension du centre commercial ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Oui, ils seront réalisés à la livraison du projet, prévisionnellement en 2025.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête en déduit que les situations au fil de l'eau et avec la réalisation du projet sont relatives à l'année 2025 censée être celle de la livraison du projet, aussi bien pour la totalité du projet que pour les mesures ERC.

**L'appréciation par la commission d'enquête du thème « L'évolution du projet »**

Ce thème est lié à la question du périmètre de l'enquête et du projet évoquée depuis la première enquête publique à de plusieurs reprises par l'autorité environnementale, la commission d'enquête et les porteurs de projet.

Dans le préambule de leur mémoire en réponse au procès-verbal des observations, les porteurs de projet ont rappelé que les PCM ont pour unique objectif de régulariser l'étude d'impact et qu'ils n'ont aucunement modifié les autres pièces des permis initialement déposés ; en conséquence, ils ont insisté sur le cadre juridique dans lequel ont été conçus ces permis de construire modificatifs ; en outre, à l'occasion des questions posées par la commission d'enquête ils ont rappelé cette prise de position justifiant l'absence de réponse pour les questions leur paraissant dépasser ce cadre juridique.

**Concrètement, cette question du périmètre de l'enquête et du projet, concerne les sujets relatifs :**

- **à la définition du projet soumis à évaluation environnementale comprenant ou non le parking silo ouest réalisé en anticipation du projet d'extension du centre commercial ;**
- **aux mesures de réduction des impacts du projet, et en conséquence à celui des mesures ERC devant être réalisées dans le cadre de ces PC modificatifs ou en dehors.**

**1.** Concernant le premier sujet, la commission d'enquête a estimé que 1 475 places de stationnement ont été réalisées en anticipation des besoins du projet d'extension du centre commercial sur la base des considérations suivantes.

Suivant l'étude de stationnement du bureau d'étude Acc.S, l'offre de stationnement en janvier 2018 était de 5 516 places de stationnement sur l'ensemble du site alors qu'une partie du

parking silo ouest était déjà construit et en service et qu'une partie des places de stationnement situées à l'est du centre commercial avaient déjà été désaffectées pour la construction de la gare de la ligne 11 et des voies de dessertes provisoires du centre commercial et de la gare RER Rosny-Bois-Perrier.

Cette offre se répartissait de la façon suivante :

A l'est et au sud du centre commercial, 1 821 places réparties entre les deux niveaux du parking silo est, et les places situées au rez-de-chaussée sud du centre commercial ;

A l'ouest, sur l'emprise du parking silo de 3 018 places réparties sur 3 niveaux ;

Au nord, 192 places au rez-de-chaussée ;

Au sud du centre commercial, 116 et 369 places réparties respectivement à l'arrière de la tour de bureaux et sous le cinéma UGC.

La même étude Acc.S indique, d'une part, que l'évaluation au fil de l'eau des besoins de stationnement serait, en tenant compte du report modal de 5% de 4 511 places, auxquelles il faut ajouter 192 places générées par le projet d'extension, soit un total arrondi de 4 700 places, d'autre part, que pour garantir un bon fonctionnement des parkings et éviter la congestion il est nécessaire d'augmenter cette capacité de 10%, soit  $4\,700 \times 1.1 = 5\,170$  places de stationnement.

Or, la démolition de 1 821 places de stationnement ramenant ainsi la capacité à 3 695 places de stationnement est possible car une partie du parking silo ouest est déjà construite et en service. Sinon, on constaterait la réalisation du projet présenterait un déficit de  $5170 - 3695 = 1\,475$  places de stationnement.

Le gain de capacité est donc bien dû à la réalisation globale et anticipée du parking silo ouest.

Cela étant, la commission d'enquête prend note des raisons juridiques ayant conduit les porteurs de projet à ne pas intégrer ce parking silo dans l'évaluation environnementale d'un projet global en application de la réforme de 2016, s'agissant d'un projet déposé antérieurement à la mise en œuvre de cette réforme.

## 2. Concernant le deuxième sujet relatif aux mesures de réduction de l'impact du projet.

Ce sujet est confus dans la mesure où le terme de mesures ERC est retenu à la fois pour celles devant être annexées aux permis de construire modificatifs et aussi celles relatives aux mesures envisagées post-PC.

Les porteurs de projet justifient l'absence d'évolution du projet en soulignant qu'elle n'a pas été demandée par le Tribunal administratif qui a sursis à statuer sur les permis de construire initiaux dans le cadre d'une régularisation portant uniquement sur les irrégularités concernant l'étude d'impact initiale.

En conséquence, ils considèrent que les mesures ERC ne pouvaient pas modifier les permis existants, un permis de construire donnant une définition exhaustive du projet. Cette considération les a amenés à évoquer l'idée de mesures ultérieures de réduction des impacts réalisées post PC, qui ne nécessitent pas l'adoption des permis de construire modificatifs.

Toutefois, à la question de la commission d'enquête sur les modifications à apporter à la rédaction des mesures ERC annexées aux permis de construire, ils ont indiqué dans le cadre du mémoire en réponse que « les mesures ERC envisagées sont suffisantes pour répondre aux impacts soulevés ».

Cependant, dans le cadre de la question posée de savoir pourquoi la mise en œuvre sur les toitures du bâtiment existant d'un revêtement à haut albedo ou de mettre en œuvre sur les toitures du bâtiment existant une toiture végétalisée correctement entretenue recommandée par le CSTB n'était pas mentionnée dans les mesures ERC, les porteurs de projet ont répondu que c'était un oubli.

D'ailleurs, les porteurs de projet ont indiqué que toutes les mesures ERC retenues ne peuvent pas prendre en compte les compléments de l'étude d'impact.

Compte tenu des commentaires des porteurs de projets en réponse à ses questions, la commission d'enquête a compris que seules les mesures ERC annexées aux permis de construire modificatifs correspondaient à des engagements de leur part pour une réalisation conjointe aux travaux d'extension du centre commercial avant sa mise en service prévue en 2025.

### **3-Thème B : Mobilités, qualité de l'air et santé**

Ce thème est celui qui a été le plus abordé par le public. Il est apparu à 606 reprises dans son expression sur le projet lors de l'enquête publique.

L'effet du projet sur la circulation, la pollution de l'air et la santé, est le motif principal d'opposition du public au projet d'extension du centre commercial.

L'importance de ce thème pour le public est motivée par :

- La situation particulière du projet près de l'échangeur A3/A86/A103 ;
- L'accroissement constaté des difficultés de circulation, de la saturation du trafic, et de l'insécurité des déplacements, notamment pour les piétons et les vélos, perçus actuellement à Rosny-sous-Bois ;
- La crainte d'un accroissement des flux de circulation liés au projet d'extension du centre commercial et de ces difficultés, malgré le complément de desserte du site par les transports (le RER E prolongé, l'arrivée de la ligne 11 prolongée, l'arrivée de la ligne 15 Est) ;
- L'absence de projet en faveur des mobilités douces ;
- Les difficultés particulières liées aux chantiers importants, y compris ceux de l'aménagement de la gare du RER E et de l'arrivée de la ligne 15 Est ;
- La croissance des déplacements liés au pôle multimodal, et le retard pris pour l'aménagement des espaces publics de ce pôle ;
- Le niveau important de la pollution de l'air actuelle ;
- L'incidence du projet estimée négative sur les conditions de déplacements et sur l'augmentation de la pollution de l'air générée par le projet d'extension du centre commercial ;
- L'ancienneté de l'impact de la pollution de l'air sur leur santé pour les populations exposées, ce qui est le cas particulièrement du public des équipements sensibles ou vulnérables situés à proximité du centre commercial. Un surcroît de pollution est jugé inacceptable.

L'impact du projet sur la pollution de l'air étant principalement dû à son impact sur la circulation, il est proposé d'analyser d'abord les mobilités liées au centre commercial, puis l'incidence de la circulation sur la qualité de l'air.

#### **Sous-thème 1 : Les mobilités**

##### **Sujet 1 : Les conditions de circulation dégradées, l'importance des embouteillages, leurs nuisances et l'insécurité routière**

## L'expression du public

Observation n° 17 - Anonyme

« ..... Le centre commercial Westfield Rosny 2 accapare 80% de la circulation routière aux abords du centre commercial, notamment le week-end..... ».

Observation n° 19 - Anonyme

« ..... Il ne faut pas d'extension de Rosny 2. Nous souffrons assez avec des embouteillages incroyables sur les accès pour rentrer ou sortir de nos habitations. Les infrastructures routières sont déjà insuffisantes pour recevoir le trafic actuel alors avec une extension de Rosny 2, nous ne pourrions plus sortir et il y aura un rejet de Westfield Rosny 2 par les Rosnéens, car impraticable ..... ».

Observation n° 27 - THIBAUT

« ..... Les immeubles se construisent à tour de bras et de ce fait une difficulté accrue au quotidien pour circuler, que l'on soit piéton, à vélo, en transports en commun (trains bondés) ou horreur, malheur !! en voiture... !! Il peut parfois nous prendre 40 min en voiture pour revenir du centre commercial dans le vieux Rosny. Nous n'osons imaginer la situation si ce projet devait se concrétiser ..... ».

Observation n° 29 - PIRON

« ..... J'habite rue du général Leclerc et le matin on subit les bouchons de 7h45 à 9h30 parfois même 10h !! Le soir rebelote ! Impossible de se déplacer dans la ville sans subir cette circulation intense ..... ».

Observation n° 35 - INFRAY (Rosny-sous-Bois)

« ..... La ville sert de raccourci aux automobilistes coincés sur la A86 et l'A3 ».

Observation n° 51- Anonyme

« ..... Ce centre commercial est déjà un des plus gros d'Ile-de-France, suscite déjà des flux énormes de visiteurs et des embouteillages autour, Et si, à la suite de cet agrandissement il y a des visiteurs supplémentaires, leurs achats dans le centre commercial générant des flux automobiles supplémentaires (plus 13% d'après le dossier) ..... ».

Observation n° 95 - Anonyme

« Habitant le quartier de la Boissière à Rosny-sous-Bois depuis plus de 30 ans je connais bien les répercussions engendrées par la fréquentation du Centre Commercial Westfield Rosny 2..... Une extension accentuera la pollution en particulier aux particules fines dangereuse pour la santé qui est déjà importante par la traversée de notre commune par l'A86..... ».

Observation n° 122 - RIBIER (Rosny-sous-Bois)

«... Habitant près du centre le samedi après-midi et durant le weekend impossible de fréquenter les alentours du centre commercial la circulation étant trop dense, si on ajoute la circulation proche du métro qui va se densifier (bus, vélo, voiture et autres) ..... ».

Observation n° 123 - Anonyme

« J'habite dans le mail du centre-ville et je constate que la ville de Rosny-sous-Bois est déjà saturée de véhicules la semaine aux heures de pointe. Combien de fois, je me suis retrouvée coincée dans des embouteillages monstres pour pouvoir sortir de Rosny, en particulier durant les week-ends de décembre..... ».

Observation n° 127 - Anonyme

*«..... Le boulevard de Gaulle mériterait une fluidification avec une trémie et un pont par exemple..... ».*

Observation n° 219 - Anonyme

*« .....Le réseau routier aux alentours n'est pas adapté autour du centre actuel. Il est même très difficile de s'y rendre..... ».*

Observation n° 222 - MAZARS Christian (Rosny-sous-Bois)

*« Ce projet d'agrandissement du centre commercial est situé dans une zone de forte densité automobile, nœud autoroutier entre l'A3 et l'A86, sur lesquels les bouchons sont quotidiens et va par conséquence aggraver la pollution locale déjà trop importante.*

*En effet, celle-ci génère déjà le plus gros bouchon d'Europe à quelques kilomètres (Fontenay / Le Perreux).*

*La circulation locale et la traversée de Rosny, ne permettent pas l'accroissement, sous-estimé de la circulation automobile.*

*La construction de la nouvelle ligne de métro ne résoudra rien, car elle est déjà compensée par les fortes constructions d'immeubles dans le secteur.*

*Pour ces raisons, projet doit être abandonné. »*

Observation n° 263 - GOVOROFF (Rosny-sous-Bois)

*« ..... Les routes principales sont saturées tous les matins et tous les soirs.*

*Les petites rues sont empruntées à très grande vitesse par les conducteurs connaissant des "raccourcis", entre autres la mienne : rue d'Estienne d'Orves ..... ».*

Observation n° 320 - COMMELERAN Camille (Rosny-sous-Bois)

*« .....Depuis que beaucoup de rues sont devenues à sens unique, les bouchons s'accumulent et créent des pics de pollution. Ces phénomènes s'aggraveront et nuiront à l'image de Rosny, vue comme une ville tranquille où il fait bon vivre... ».*

Observation n° 416 - MASSON-GAREL

*« .....Rosny-sous-Bois est déjà congestionné en raison du trafic routier généré par la proximité des autoroutes et les énormes centres commerciaux existants... ».*

Observation n° 425 - MARTIN (Rosny-sous-Bois)

*« .....Une circulation de plus en plus dégradée, par une population plus nombreuse, des travaux dont les rosniens subissent déjà depuis plusieurs années. Venez le matin, à 8h30 constater déjà la dangerosité de cette circulation pour tous les élèves des écoles à proximité ! »*

Observation n° 465 - Anonyme

*« .....Mon mari et moi travaillons sur Noisy le sec, en ce moment nous mettons plus de 40 minutes le soir et le week-end pour rentrer chez nous ! Alors si le centre commercial s'agrandît et attire encore plus de monde ! »*

### **Question aux porteurs de projet**

**10. Les porteurs de projet partagent-ils cette appréciation des conditions de circulation dégradées aux abords du centre commercial - notamment à Rosny-sous-Bois -, de l'insécurité routière, et de leurs effets sur l'environnement et la santé ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Le projet a été conçu en tenant compte des difficultés potentielles rencontrées en matière de circulation sur les abords directs du centre commercial.

### L'appréciation de la commission d'enquête

Cette réponse ne reprend que très partiellement les observations du public sur la circulation : le public témoigne de difficultés réelles actuelles et non seulement de leur aggravation potentielle en lien avec l'extension du centre commercial.

### Question aux porteurs de projet

**11. Les difficultés de circulation pour l'accès au centre commercial constituent-elles un motif de dissuasion de la clientèle ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Nos clients peuvent en effet être dissuadés de venir au centre commercial à cause de la circulation, même si les études marketing ne le démontrent pas de manière explicite.

### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête en prend acte.

### Question aux porteurs de projet

Les études de trafic pour l'étude d'impact « ont analysé le fonctionnement et l'accessibilité du site avec les origines et les destinations des flux de circulation générés par le centre commercial, ainsi que le trafic sur le réseau d'accès au centre commercial et le fonctionnement des 12 carrefours au droit des accès ».

**12. Les origines et destinations des véhicules ont-elles été localisées et analysées dans la zone de chalandise figurant dans l'étude d'impact ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Ces informations résultant, notamment, des études marketing annuelles ont servi à construire l'étude d'impact.

### L'appréciation de la commission d'enquête

Cette réponse n'est relative qu'à la définition de la zone de chalandise. L'étude d'impact ne précise pas les principaux itinéraires utilisés par les automobilistes clients du centre commercial à l'intérieur de la zone de chalandise et leurs conditions de circulation.

### Question aux porteurs de projet

L'étude d'impact indique des possibilités d'évolution de cette zone de chalandise en lien avec le développement des transports.

**13. Quelle est votre prévision actuelle d'évolution de la zone de chalandise avec la mise en service du prolongement de la ligne 11 ? Avez-vous étudié ses conséquences sur l'évaluation des déplacements et de la circulation en plus de la prise en compte de l'évolution de la part modale de la voiture liée à la ligne 11 ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Oui comme indiqué dans l'étude d'impact nous avons pris en compte une baisse de la part modale des voitures d'environ 5%. Nous ne pouvons pas encore nous prononcer sur la zone de chalandise apportée (ou non) par la mise en service du prolongement de la ligne 11.

### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête en prend acte.

### Question aux porteurs de projet

**14. Dans cette étude de trafic, quels itinéraires d'accès au centre commercial ont-été étudiés en termes de capacité et de fluidité du trafic ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Tous les itinéraires ont été détaillés dans l'étude du bureau d'étude technique Acc-s, annexé au dossier d'enquête publique (pages 4 et 5).

### L'appréciation de la commission d'enquête

Cette étude se limite à un périmètre constitué des 12 carrefours sur les 3 axes avenue du général De Gaulle, rue Léon Blum et RD116, aux abords immédiats du centre commercial. Elle ne porte pas sur les autres parties des itinéraires d'accès.

### Question aux porteurs de projet

**15. L'étude de trafic a-t-elle pris en compte :**

- Les difficultés d'accès exposées par les intervenants, notamment en matière de saturation du trafic et réduction corrélative des capacités de circulation ;
- Les aménagements de voirie sur les itinéraires d'accès en cours d'étude ou décidées par les collectivités concernées en vue d'un partage de la voirie plus favorable aux mobilités douces ?

### Commentaire des porteurs de projet

Les difficultés d'accès et les projets d'aménagement de voirie identifiés sont détaillés dans l'étude du bureau d'étude technique Acc-s, annexé au dossier d'enquête publique (page 28).

### L'appréciation de la commission d'enquête

Cette étude ne traite pas les deux points de la question n°15 de la commission

### Question aux porteurs de projet

**16. Quelle est votre prévision des conditions de circulation d'ici la mise en service de l'extension du centre commercial sur les principaux itinéraires d'accès au centre commercial en dehors des périodes de chantiers d'extension du centre commercial et des gares, d'une part, et lors de ces chantiers, d'autre part ?**

### Commentaire des porteurs de projet

L'objectif des porteurs de projet est de limiter au maximum la perturbation sur l'exploitation actuelle du centre commercial et aux abords du centre commercial.

### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête en prend acte. Elle considère qu'il aurait été utile d'examiner les itinéraires d'accès, les prévisions de leur aménagement par les collectivités concernées, et la prise en compte de l'augmentation des flux de la circulation générale intégrant celle relative aux projets connus, dans le cadre de l'étude des situations de trafic au fil de l'eau, et avec l'extension en 2025.

### Question aux porteurs de projet

**17. Les 2 projets d'aménagement des carrefours d'accès au centre commercial sont-ils cohérents avec les perspectives d'aménagement de l'avenue Charles de Gaulle ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Les projets pris en compte dans la construction du projet sont ceux identifiés en 2017. Il s'agissait pour mémoire des projets ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale dans un rayon de 5 km autour du projet à l'époque.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

Cette réponse paraît s'appliquer à la question n°16 et non à la question n°17.

**Question aux porteurs de projet**

**18. Les flux de circulation comprennent-ils tous les déplacements en véhicules liés à l'activité du centre commercial, notamment des véhicules d'approvisionnement, de livraisons du centre commercial et de livraison des particuliers passant des commandes de livraisons à domicile auprès des commerçants du centre, de gestion, de services, d'entretien, de ceux liés au drive ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Oui.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête en prend note.

**19. Quelle est la cohérence entre la fréquentation du centre commercial (cf. page 201 de l'étude d'impact : les débits piétons des vendredis et samedis de 2017), les déplacements par mode et l'occupation des places de stationnement ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Des questionnaires ont été menés auprès des clients en novembre 2017 afin d'avoir une idée précise des besoins en stationnement. Cette étude a été menée par le bureau d'étude Acc-s.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

Il aurait été utile de vérifier la cohérence évoquée dans la question ; cela aurait permis aussi d'estimer le nombre moyen de personnes par véhicule de la clientèle.

**Question aux porteurs de projet**

**20. Que donne l'application des ratios utilisés pour évaluer les trafics liés à l'extension (par type de surface GLA) à l'évaluation des trafics en situation initiale ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Les calculs sont détaillés page 42 de l'étude technique Acc-s, en annexe au dossier d'enquête publique.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

Cette page n'expose que la méthode d'évaluation des trafics liés à l'extension du centre commercial. La commission regrette que son application à la situation initiale n'ait pas été présentée



### **Question aux porteurs de projet**

**21. Les conditions de circulation souvent dégradées et notamment de saturation du trafic - comme celles révélées par le public sur Rosny-sous-Bois - sur les itinéraires d'accès ont-elles été prises en compte ainsi que leur évolution probable pour l'étude des situations de trafic d'accès au centre commercial 2017, 2025 fil de l'eau, 2025 avec l'extension du centre commercial ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Les conditions de circulation sont prises en compte à partir de la page 25 de l'étude technique d'Acc-s jointe au dossier d'enquête publique.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Cette étude ne présente que les flux de trafic estimés au voisinage du centre commercial avec le diagnostic de capacité sur 12 carrefours, et non pas sur les itinéraires d'accès.

### **Question aux porteurs de projet**

**22. Comment a été estimée la diminution de la part modale de la circulation de 5% liée au prolongement de la ligne 11 ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Elle a été estimée par notre bureau d'étude technique Acc-s grâce à des études auprès de nos clients et en s'appuyant également sur des études comparatives.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête en prend acte

### **Question aux porteurs de projet**

**23. Comment ont été estimées les augmentations des flux de circulation à proximité du centre commercial dues d'une part aux projets connus, et d'autre part, à l'évolution de la circulation générale ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Ces estimatifs ont été détaillés dans l'étude du bureau d'étude technique Acc-s, annexée au dossier d'enquête publique (page 28).

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête aurait souhaité connaître les éléments ayant permis à l'étude de retenir un taux d'augmentation du trafic hors projets connus de 8% à 16%.

### **Question aux porteurs de projet**

**24. Quelles circulations ont été intégrées dans l'indice Véhicules-Kilomètres qui « augmente par rapport à la situation de 2017 respectivement de + 4,8 % et de + 9 % en 2025 pour les scénarios sans et avec projet » ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Ces estimatifs ont été détaillés dans l'étude du bureau d'étude technique Acc-s, annexée au dossier d'enquête publique (page 28).

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Ces estimatifs de l'indice véhicules-kilomètres ne sont pas présentés dans l'étude Acc-s mais dans l'étude Technissim. Cet indice a été calculé uniquement pour les voies situées dans l'aire d'études ; la variation des taux d'augmentation de la circulation par voie par rapport à la situation initiale n'a pas été justifiée par rapport au taux d'augmentation de la circulation générale de 8% et au taux d'augmentation relatif à la prise en compte des projets connus de 8% présentés dans l'étude Acc-s sur les voies périmétriques du centre commercial.

#### **Question aux porteurs de projet**

### **25. Les estimations ont-elles pris en compte l'évolution des prix des carburants ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les estimations ont prises en compte les données disponibles aujourd'hui.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission en prend acte

#### **Question aux porteurs de projet**

### **26. N'y a-t-il pas eu ces dernières années une évolution dans le temps de la répartition de la fréquentation du centre commercial entre les jours de la semaine, avec une augmentation de la pointe de fin de semaine ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous nous fondons sur les données de l'étude d'impact initiale de 2017.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission en prend acte. Elle regrette la non prise en compte de l'évolution éventuelle de la fréquentation du centre commercial entre les jours de la semaine, les données initiales étant anciennes.

#### **Question aux porteurs de projet**

### **27. Quelle est votre estimation des incertitudes des prévisions de flux de circulation et des capacités des carrefours au voisinage du centre commercial ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les carrefours au voisinage du centre commercial ont été étudiés dans l'étude du bureau d'étude technique Acc-s, annexée au dossier d'enquête publique (page 4).

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

L'étude d'Acc-s ne présente pas d'estimation des incertitudes des prévisions de trafic.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet des conditions de circulation**

Les observations concernent majoritairement la population de Rosny-Sous-Bois qui s'est exprimée. Rosny-Sous-Bois s'urbanise, sa population ayant augmenté de 12% en 11 ans de 2008 à 2019 ; le taux de motorisation de 0,76 est relativement élevé. L'augmentation de la

circulation est indéniable ce qui peut expliquer une partie des difficultés de circulation observées. La perspective d'une meilleure desserte par les grandes infrastructures de transport devrait être un levier pour améliorer les conditions de déplacements quel que soit leur mode.

Les études de mobilités portant sur la situation initiale et les prévisions d'évolution de la circulation aux abords du centre commercial sont partielles et comportent de nombreuses incertitudes concernant :

La prise en compte des conditions dégradées de la situation actuelle de la circulation, de l'importance des embouteillages, de leurs nuisances et de l'insécurité routière, ainsi que l'évolution de ces conditions pour les situations au fil de l'eau et de projet non seulement au voisinage du centre commercial, mais aussi sur les principaux itinéraires d'accès au centre commercial ;

L'incertitude de l'évolution de la part modale de la circulation liée à la desserte par les transports ;

La difficulté d'estimer l'évolution de la circulation générale et celle générée par les projets connus ;

La non prise en compte des aménagements de voirie sur les itinéraires d'accès en cours d'étude ou décidées par les collectivités concernées en vue d'un partage de la voirie plus favorable aux mobilités douces.

Ces incertitudes ont une incidence sur l'évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air basé presque exclusivement sur les trafics en situation initiale et leurs évolutions pour les situations au fil de l'eau et avec projet. Ainsi, contrairement aux prises de position des porteurs de projet dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale, le thème des mobilités actives lié à celui de la circulation, rentre bien dans le champ des insuffisances relevées par le Tribunal administratif.

## Sujet 2 : Les conditions de stationnement

### **L'expression du public**

Observation n° 432 - Anonyme

*« ..... Au niveau de Westfield Rosny 2le centre commercial, le parking est constamment rempli malgré son agrandissement. Ce qui veut dire que déjà sans l'extension, le centre commercial génère beaucoup de trafics, avec l'extension cela va être encore plus compliqué. Même sur le parking, les conducteurs ne respectent pas le code de la route. Imaginez-vous lorsque le trafic sera multiplié..... ».*

Observation n° 530 - Anonyme

*« ..... La circulation est déjà saturée les samedis et périodes avant Noël, surtout depuis que le parking a été MAL repensé avec un embouteillage monstrueux au niveau de la sortie (j'évite soigneusement ce centre commercial pendant les fêtes et je plains les riverains) ..... ».*

### **Question aux porteurs de projet**

**28. Quelles mesures sont prévues pour améliorer la recherche de places et la circulation dans les parkings ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Un jalonnement a été mis en place dans le « nouveau » parking Silo à l'Ouest.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission en prend acte.

#### **Question aux porteurs de projet**

**29. Est-il prévu de n'ouvrir le dernier étage du parking silo que lors des périodes de pointe de fréquentation de fin d'année ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Dans la situation actuelle, nous n'avons besoin d'ouvrir cet étage uniquement en période de pointe. A la livraison du projet, le parking silo à l'est du site aura été en grande partie démoli, nous aurons donc besoin d'ouvrir ce dernier étage du parking silo à l'Ouest.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission en prend acte.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet des conditions de stationnement**

Le sujet du stationnement est très peu traité dans l'étude d'impact alors qu'il est lié à celui de la circulation dans le cadre de l'attractivité du centre commercial, dans celui de la stratégie de régulation du trafic automobile et de la valorisation du pôle multimodal, ainsi que dans le cadre de l'impact du projet sur la qualité de l'air.

Les observations du public concernant le taux d'utilisation des parkings du centre commercial et les commentaires des porteurs de projet paraissent contradictoires. Il aurait été utile d'éclairer le public sur l'adéquation entre l'offre et la demande de stationnement, et sur l'évolution envisagée avec l'installation de barrières de péage.

Ce sujet est aussi important dans le cadre du périmètre de l'enquête, les porteurs de projet estimant que les parkings, notamment le parking silo ouest de 3954 places fait partie de l'existant et non pas du projet d'extension, alors qu'ils conviennent que ce parking a été prévu pour anticiper la démolition des parkings à l'est intégrée au projet d'extension.

La commission d'enquête a estimé que cette démolition allait supprimer 1821 places de stationnement, ce qui montre l'importance de cette anticipation et de sa durée, avec deux conséquences :

Pendant près de 7 ans, la clientèle aura pris l'habitude d'une offre suffisante et excédentaire de stationnement ne limitant pas son choix de l'utilisation de la voiture ; cette habitude sera donc longue à faire évoluer d'autant que la perspective de barriérage ne semble pas être de nature à réduire la demande de stationnement par une tarification de la clientèle ;

L'importance de la surface de la parcelle occupée par ce parking, son volume et sa minéralité ont une très grande incidence sur l'évaluation comparée des impacts entre la situation avec projet et la situation de l'existant (comprenant ce parking), en ce qui concerne directement le phénomène d'îlot de chaleur urbain et dans une moindre mesure l'impact sur la qualité de l'air de la circulation générée par le centre commercial.

Enfin, le sujet du stationnement est important pour les questions de mobilités évoquées par ailleurs dans le cadre de la ZFE et dans celui du bon fonctionnement du pôle multimodal.

### Sujet 3 : Les nuisances sonores actuelles de la circulation liée au centre commercial

Les nuisances sonores dues à la circulation sont soulignées dans 50 observations.

#### **L'expression du public**

Observation n°375- REDON (Pdt Environnement 93)

« *Pollution sonore.*

*Les dossiers d'étude d'impact élaborés pour les différents Permis de Construire proposent une analyse des nuisances sonores.*

*Les cartes présentées dans les études d'impact sont trompeuses et de nature à déguiser les impacts réels cumulés du projet et de l'ensemble des nuisances liées aux infrastructures routières et ferroviaires.*

*L'étude proposée dans le cadre des projets de la SGP sur la gare de Rosny-Bois-Perrier est à ce titre beaucoup plus significative et représentative de l'état actuel (acouphènes, surdité réversible ou définitive), mais aussi sur le sommeil ou le système cardio-vasculaire. »*

#### **Question aux porteurs de projet**

**30. Quelles mesures permettraient de réduire les nuisances sonores dues à la circulation aux abords du centre commercial ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Le projet prévoit la mise en place de deux quais de livraisons centralisés qui permettront notamment de réduire les nuisances sonores.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête en prend acte.

#### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet des nuisances sonores**

Les nuisances sonores aux abords du centre commercial devraient augmenter le long des voies concernées par l'augmentation de la circulation et des embouteillages.

### Sujet 4 : L'inconfort et l'insécurité des piétons

#### **L'expression du public**

Observation n° 7- CAMBORDE (Rosny-sous-Bois)

« ..... *Voulons-nous une atmosphère de travaux perpétuels, constante insécurité (ni les trottoirs ni les feux de signalisation ne sont finalisés, ce qui oblige à des parcours hasardeux les piétons qui se rendent à la gare RER. Aucun parcours n'étant sécurisé, les rosniens sont obligés de s'adapter, année après année, en sillonnant un espace livré au bon vouloir des chauffards, dans cet espace conçu exclusivement pour le tout voiture... »*

Observation n° 107 - Anonyme

« .... Actuellement, l'accessibilité au RER à proximité du centre commercial est un calvaire et très risqué... ».

Observation n° 132 - Anonyme

«..... Le centre est déjà grand et le trafic routier trop élevé. On constate également un manque de sécurité pour des piétons. »

Observation n° 140 - AMATE (Drancy)

«.... L'accessibilité piétons ou modes doux est totalement insuffisante sur le site comme le long de la RD186. Ce mode d'urbanisation doit cesser et les pouvoirs publics doivent empêcher ce qui constitue une atteinte à la santé, à l'environnement et à la qualité de vie ».

Observation n° 273 - Anonyme (Rosny-Sous-Bois)

« ..... Dans ce projet, présenté comme suscité par l'arrivée de la ligne 11 et la présence du RER E, l'arrivée future de la ligne 15, on note la construction d'un parking silo supplémentaire. En plus des parkings existants... pour les vélos, les trottinettes, les piétons rien. Quelle imposture de présenter les évolutions des transports en commun comme facteurs déclenchant d'un projet tout voiture !

Avez-vous déjà essayé d'aller à Westfield Rosny 2 à pied à partir, par exemple de la mairie ? Le plus agréable est de passer par le mail du centre-ville et la rue Conrad Adenauer. Après l'UGC, c'est l'absence de trottoirs ou des trottoirs défoncés par des travaux, des passages piétons non respectés,

Avez-vous pensé aux PMR dans cet environnement ? .....».

Observation n° 290 - GAILLOT Vincent

«..... La zone, déjà largement polluée, saturée et inhospitalière, ne pourra que devenir un aspirateur supplémentaire à voitures tel que le projet est envisagé ....».

Observation n° 334 – CHAUMARD Yves (Noisy-le-Sec)

« ... on se rend compte que la construction du nouveau bâtiment pour l'extension se fait le long des voies SNCF, alors qu'aujourd'hui l'espace peu aménagé est déjà insuffisant pour y installer le nombre de parkings à vélos nécessaire.

De plus, la gare va être en travaux durant plusieurs années pour mettre en place l'accessibilité et la future sortie de la ligne 15.

Cela va être impossible pour les voyageurs de descendre dans de bonnes conditions, côté Rosny2 ».

Observation n° 389 - BARAGLIOLI (Bagnole)

«.... Les difficultés de circulation des piétons alentours du centre n'ont jamais été prises en compte et les trottoirs sont globalement insuffisants et les circulations sont toujours rendues très difficiles surtout pour les PMR, les femmes avec poussette ou même simplement pour les piétons. À l'intérieur du parking c'est également très compliqué de circuler à pied, les chantiers ne feront que rallonger les déplacements et nuire plus encore aux circulations piétonnes ... ».

Observation n° 405 – CHAUMEAU (Fontenay-sous-Bois)

«..... Travaillant aux abords du centre commercial, je ne peux qu'être particulièrement sensible à cet aspect. Les circulations piétonnes et cyclistes sont déjà particulièrement désagréables, voire dangereuses (je parle d'expérience faisant mes trajets domicile travail en vélo), avec une circulation automobile importante, rapide et faisant souvent fi de la couleur des feux ou des vagues amorces de pistes cyclables avenue du Général de Gaulle... ».

Observation n° 415- DESFACHELLE (Rosny-sous-Bois)

«..... La sur construction dans et autour de Rosny devient infréquentable le Week end et je ne parle pas des écoles à proximité des grands axes toujours plus dangereuses pour les enfants ..... ».

Observation n° 421 - Anonyme

«..... Bien sûr deux lignes de métro s'arrêteront à Rosny bois Perrier mais rien n'a jamais été fait pour les piétons qui doivent traverser des parkings bondés ni pour les gens qui s'y rendent à vélo. Tout est organisé autour de la voiture..... ».

Observation n° 505- Anonyme

« Au-delà des nuisances que vont provoquer ces nouveaux travaux, je m'inquiète de l'augmentation du trafic routier que va provoquer cette extension aux abords des écoles. Le quartier de l'école Simone Veil est déjà saturé par le trafic automobile, les chauffards sont de plus en plus nombreux et ne respectent même pas le passage piéton qui mène à l'école Rue Gabriel Péri ».

Observation n° 516 - WADJI BOUKARI (Rosny-sous-Bois)

« L'école de mes enfants (Simone Veil) se situe près du centre commercial. Le trafic automobile et les nuisances étaient déjà bien présents, du coup je m'inquiète de l'effet que cette extension aura autour de l'école ».

Observation n° 520 - PERGUET (Rosny-sous-Bois)

« Je suis totalement solidaire avec les parents d'élèves des écoles du secteur dont une en particulier, Simone Veil, qui se trouve en bordure de Gabriel Péri, la dernière 4 voies coupant la ville en deux, et l'une des avenues les plus impactées par le trafic. J'ai vécu les mêmes problèmes pour longer ou traverser l'avenue Lech Walesa pour emmener mes enfants à l'école Kergomard ou Boutours, avant la réduction à deux voies grâce aux pistes cyclables transitoires que j'ai vécu comme un véritable soulagement pour la sécurité des piétons ».

#### **Question aux porteurs de projet**

Les parkings devant la gare sont jugés très négativement par une partie du public : ils nuisent à l'image du centre en raison de leur laideur, et ils rendent difficile et peu sûr l'accès des piétons obligés de traverser ces parkings.

**31. Pourquoi avoir conservé aussi longtemps les parkings devant la gare rendant difficile et peu sûr l'accès au centre commercial par les piétons ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

La démolition de ce parking est prévue dans le cadre du projet.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

En attendant cette démolition, les contributeurs témoignent des difficultés de la situation actuelle qui n'ont jamais donné lieu à une amélioration.

#### **Question aux porteurs de projet**

**32. En outre, compte tenu de l'accroissement de la clientèle utilisant les transports en commun et de l'arrivée de la ligne 11, pourquoi n'avoir pas prévu au moins la suppression de ces parkings au droit de la gare Rosny-Bois-Perrier de la ligne 11 avant sa mise en service ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

La démolition de ce parking est prévue dans le cadre du projet

## L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de l'inconfort et de l'insécurité des piétons

Le public fait état des nombreuses difficultés rencontrées par les piétons et de leur insécurité sur leurs itinéraires d'accès au centre commercial et à la gare du RER. Ce sujet concerne aussi la mairie de Rosny-sous-Bois. Il avait été déjà abordé lors de l'enquête publique de 2019 sans aboutir jusqu'à présent. La situation actuelle dégradée des déplacements des piétons entre la gare du RER et le centre commercial sera inchangée lors de la desserte prochaine du centre commercial par la ligne 11.

Ce sujet n'a pas été pris en compte dans l'étude de trafic.

## Sujet 5 : L'inconfort et l'insécurité des déplacements à vélo

### L'expression du public

Observation n° 51- Anonyme

*« En tant que Rosnéenne depuis 6 ans, je ne souhaite pas aller dans d'énormes centres commerciaux où on risque sa vie en y allant à vélo (et j'ai cru comprendre que très peu d'aménagements sont prévus pour les personnes voulant venir à vélo) ».*

Observation n° 270 - Anonyme

*« Quid des personnes qui se déplacent en vélo, peu d'infrastructure autour de Rosny 2. A titre d'information, la piste cyclable Paris - Montreuil avec compteur de vélo, dépasse les 5 000 vélos par jour régulièrement, or, celle-ci s'arrête à 2 km au nord du centre rosny car pas de piste/infrastructure adapté ».*

Observation n° 290 - GAILLOT

*« Je passe quasiment quotidiennement derrière Rosny2 aujourd'hui, à vélo, pour me rendre au travail et en revenir et y risque déjà ma vie régulièrement. Une augmentation du trafic automobile sur cette zone va dans le sens inverse de l'amélioration de notre qualité de vie à tous mais aussi et surtout, ici, des habitants et consommateurs du centre commercial ».*

Observation n° 292 - ASSOCIATION ROSNYCYCLETTES (Rosny-sous-Bois)

*« L'association RosnyCyclettes considère que le projet d'extension du centre commercial ne répond pas aux préoccupations des usagers du vélo de Rosny et villes alentours, et qu'il va amplifier les difficultés qu'ils rencontrent déjà de manière très importante dans leurs déplacements du quotidien.*

*En effet aujourd'hui atteindre en vélo le centre commercial relève d'un défi que peu d'entre nous relève : les voies d'accès au site ont été conçues uniquement pour les automobilistes avec pour exemple une sortie directe d'autoroute et un autopont. Les rosniens viennent très peu à vélo car par le Sud il n'y a pas de piste sécurisée et continue pour y accéder et par le Nord les coupures urbaines (pont de l'autoroute et carrefour) ne sont traitées que partiellement et sont extrêmement dangereuses. Même le cheminement du quartier des Marnaudes qui débouche au pied du cinéma n'est pas aménagé pour les cyclistes. Les cyclistes sont donc très vulnérables dans toute la zone qui borde le centre.*



*Ils le sont aussi à l'intérieur du site puisque la sécurisation des flux a été pensée uniquement pour les automobilistes : aucun marquage au sol, aucun panneau, ne vient matérialiser la présence des cyclistes. Par ailleurs, aucun stationnement vélo sécurisé aux abords du centre ne permet de venir faire ses achats en toute tranquillité, sachant que les vols de vélo sont très fréquents sur ce type de site.*

*Enfin, l'extension du centre commercial va générer une forte inflation des déplacements en voiture et venir freiner davantage l'accès au site à vélo et plus largement encore limiter la pratique du vélo pour nos déplacements du quotidien dans toute la zone à proximité ».*

Observation n° 350 - Anonyme

*« Il n'y a même pas de stationnement ni de pistes prévues pour les vélos aux alentours du centre commercial et on va encore nous rajouter de la pollution et des bouchons à n'en plus finir ».*

Observation n° 410 - DBJAY (Rosny-sous-Bois)

*« Comment nous demander de prendre nos vélos sur des pistes cyclables d'un côté et engager des travaux ultra polluants de l'autre ».*

Observation n° 419 - VILVARAJAH

*« Bien que le projet indique une augmentation du trafic, le projet ne prévoit rien pour favoriser les mobilités douces et favoriser l'accès du centre commercial en vélo et aux piétons en toute sécurité ».*

#### **Question aux porteurs de projet**

Le public souligne les conditions dégradées de confort et de sécurité des déplacements à pied et à vélo à Rosny-sous-Bois, notamment aux abords du centre commercial. Ces déplacements vont augmenter en lien avec l'extension du centre commercial, la mise en service du prolongement de la ligne 11 et la baisse corrélative de la part modale de la circulation.

### **33. Quelles réponses apportez-vous aux observations du public ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Le projet prévoit de mettre en place des places de parking vélo supplémentaires. Par ailleurs, et en parallèle nous discutons activement, en partenariat avec la mairie, avec les associations de riverains pour améliorer l'expérience cycliste sur le site.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La situation actuelle des déplacements des cyclistes et de leur stationnement, notamment aux abords du centre commercial, aurait pu faire l'objet d'aménagements sans attendre la réalisation du projet d'extension.

#### **Question aux porteurs de projet**

**34. Les porteurs de projet et la ville de Rosny ont-ils établi un plan d'actions pour mettre fin aux situations d'inconfort et d'insécurité les plus vives pour les piétons et les cyclistes aux abords du centre commercial, ainsi qu'un plan pour mieux insérer le centre commercial dans l'aménagement urbain de la ville, concernant notamment les liaisons entre le commercial et le centre-ville ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

En parallèle de l'instruction des permis de construire modificatifs, les porteurs de projet discutent activement, en partenariat avec la mairie, avec les associations de riverains pour améliorer l'expérience cycliste dans le site.

### L'appréciation de la commission d'enquête

Ce sujet devrait être traité en lien avec les aménagements en faveur des piétons. Au-delà des discussions, le public attend des actes

### Question aux porteurs de projet

**35. Un programme de travaux est-il envisagé avec la mairie de Rosny-sous-Bois pour améliorer la situation d'ici la mise en service de l'extension du centre commercial ?**

### Commentaire des porteurs de projet

En parallèle de l'instruction des permis de construire modificatifs, les porteurs de projet discutent activement, en partenariat avec la mairie, avec les associations de riverains pour améliorer l'expérience cycliste dans le site.

### Question aux porteurs de projet

**36. Pouvez-vous préciser le programme de stationnement pour vélos et les deux roues motorisés à réaliser pour la mise en service de l'extension du centre commercial, sa localisation et les dispositifs de sécurité, en distinguant celui réservé aux employés, celui réservé aux personnels des bureaux, et celui affecté aux clients du centre commercial ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Les pièces des permis de construire initiaux – qui ont fait l'objet d'une enquête publique en 2019 – définissent, de manière précise, le programme de stationnement pour vélos et les deux-roues motorisés.

### L'appréciation de la commission d'enquête

Ce programme de stationnement des vélos est défini très sommairement dans l'étude d'impact. Il ne semble pas basé sur une étude des besoins à prendre en compte, aussi bien dans le cadre du plan vélo de la ville, de celui des aménagements cyclables du Département de la Seine-Saint-Denis et de la Région Ile-de-France, que dans la perspective des aménagements nécessaires pour le pôle multimodal.

### Question aux porteurs de projet

**37. Les 2 projets d'aménagement des accès au centre commercial pour les voitures prennent-ils en compte les piétons et les cyclistes en continuité avec les plans vélos, l'aménagement des pistes cyclables du réseau RER Vélo et du département de Seine-Saint-Denis sur les voies départementales ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Le projet a été conçu avec les données disponibles et les projets connus en 2017 et 2018, années de conception du projet. Il n'a pas été modifié depuis.

### L'appréciation de la commission d'enquête

Ces données auraient pu prendre en compte les besoins et les projets d'aménagements en faveur des piétons et des vélos, conjointement avec l'objectif de fluidification des accès aux parkings.

### Question aux porteurs de projet

38. L'estimation dans l'étude d'impact des flux de trafic et des capacités des carrefours sur les voies d'accès du centre commercial ne devrait-elle pas être revue pour tenir compte des périodes de saturation actuelles et prévisionnelles sur ces voies, et des aménagements potentiels en faveur des mobilités douces ? Pouvez-vous réestimer en conséquence la limite de croissance des flux d'accès des véhicules au centre commercial à ne pas dépasser ?

### Commentaire des porteurs de projet

Les données recueillies en 2017 par notre bureau d'étude Acc-s ont été ré-exploitées pour tenir compte des projets identifiés, à la demande du Tribunal administratif de Montreuil.

### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête n'a pas vu dans le dossier d'enquête une révision du projet présenté en 2019 pour ce qui concerne les études et des projets d'aménagements des abords en faveur des piétons et des cyclistes.

### L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de l'inconfort et de l'insécurité des déplacements à vélo

Ce sujet des déplacements à vélo avait été déjà abordé lors de l'enquête publique de 2019 comme celui des déplacements des piétons. Il est important dans le cadre des objectifs de développement des mobilités actives pour réduire la circulation et la pollution de l'air. La situation actuelle des difficultés des déplacements à vélo dans l'aire d'étude du projet nécessite un traitement adapté, notamment dans la perspective du développement du pôle multimodal Rosny-bois-Perrier.

Les projets importants des collectivités pour les aménagements en faveur des mobilités douces ne sont pas cités ni pris en compte dans les études de trafic. Il en est ainsi des réseaux d'aménagements cyclables de la Région Ile-de-France, du Département de Seine-Saint-Denis et du Plan vélo de la ville de Rosny-sous-Bois pouvant concerner les voies d'accès au centre commercial. Il s'agit également des aménagements à prévoir en lien avec le pôle multimodal de Rosny-bois-Perrier devant intégrer des parcs de stationnement pour deux-roues. Enfin, la place des piétons dans l'aménagement des abords du centre commercial devrait être revue en continuité avec les itinéraires piétons reliant le centre-ville, le centre commercial, et le pôle multimodal

## Sujet 6 : Les propositions du public pour l'amélioration des déplacements

### L'expression du public

Observation n° 101- Anonyme

« L'extension du centre commercial doit être accompagnée de mesures pour diminuer les nuisances de circulation qui rendent l'endroit hostile :

- amélioration des accès piétons notamment depuis l'autre rive de l'A186 (idéalement avec une passerelle multimodale entre Domus et Rosny 2), mais bien sur depuis les transports en commun (métro et RER) ;
- amélioration des accès et stationnement vélo, qui sont à un niveau quasi nul ;
- en fournissant des services de location de véhicules, pour accompagner l'abandon de la possession de véhicule individuel ».

Observation n° 270 - Anonyme

« Une passerelle Métro/RER - Westfield Rosny 2+ Domus, pour limiter le nombre de véhicules aurait été du bon sens pour ce projet d'agrandissement ».

Observation n°292 - ASSOCIATION ROSNYCYCLETTES (Rosny-sous-Bois)

« ...L'association milite, à la place d'une surface bâtie, pour une emprise foncière dédiée au stationnement vélo sécurisé qui répondra ainsi au besoin d'aménagement de places réglementaires à côté de la gare de métro.

Et si nous nous projetons dans un futur très proche, le projet est aussi un frein aux vélos conçus pour transporter enfants, courses et marchandises : vélos avec remorque, vélos-cargo, tri-porteurs, bob yack, etc.

Le projet aurait été bien en peine de présenter un projet de logistique du dernier kilomètre en triporteur...il prévoit donc un "drive"!!! ... »

Observation n° 399 - Anonyme

« Pour la reconversion/rénovation du centre commercial en un lieu utile :

- suppression d'une partie des places de parking pour y intégrer de véritables parkings à vélo (galère complète actuellement pour garer son vélo), et aménagement de pistes cyclables pour accéder au centre ».

Observation n° 406 - CARETTE-HOLLANDE (Rosny-sous-Bois)

« Il vaudrait mieux envisager la création de nouveaux points de traversée routière de la ligne SNCF qui coupe la ville en deux, ainsi que la création de zones piétonnes en centre-ville avec de nouveaux commerces de proximité ».

### **Question aux porteurs de projet**

#### **39. Que répondez-vous à l'ensemble de ces intervenants ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

En parallèle de l'instruction des permis de construire modificatifs, les porteurs de projet discutent activement, en partenariat avec la mairie, avec les associations de riverains pour améliorer l'expérience cycliste sur le site.

### **Question aux porteurs de projet**

#### **40. Quelle est la perspective de création d'une passerelle entre le commercial et Domus ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les porteurs de projet ne sont pas en mesure de répondre à cette question qui ne concerne pas l'emprise du projet ou leur foncier.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

**L'appréciation par la commission d'enquête du sujet des propositions du public pour l'amélioration des déplacements**

La commission d'enquête considère qu'il n'y a pas de projet opérationnel pour améliorer les déplacements des piétons et des deux roues à court terme et pour la livraison de l'extension du centre commercial.

## Sujet 7 : La perception négative du public de l'évolution des conditions de déplacements et de circulation liée à l'extension du centre commercial, malgré sa desserte améliorée par les transports

### **L'expression du public**

Observation n° 349- Anonyme

*« L'étude d'impact est insuffisante au regard de l'augmentation du transport routier ».*

Observation n° 41- Anonyme

*« D'un côté il ne sera plus possible de rouler en CRITAIR 3 dans la zone grand paris (dont rosny fait partie) mais on agrandit un centre commercial avec plus de circulation dans un futur proche ».*

Observation n° 510 - COURCOUX (Romainville)

*« Nous constatons que le Tout-voiture a encore un bel avenir sur la commune de Rosny. IDF mobilité émet, à ce sujet, des réserves notables ».*

Observation n° 432 - Anonyme

*« Je suis contre cette extension car les infrastructures existantes de la ville ne permettent pas d'engranger un trafic important de véhicule ».*

Observation n° 115 - Anonyme

*« Il est paradoxal que la prolongation de la ligne 11 du métro, qui, a priori, va dans le bon sens, s'accompagne d'un dispositif favorisant la circulation automobile ».*

Observation n° 497 - Anonyme

*« Certes le métro va bientôt être livré mais cela ne diminuera pas le nombre de voitures mais incitera de nouvelles personnes à venir à Westfield Rosny 2 alors qu'elles ne le faisaient pas auparavant ».*

Observation n° 450 - Anonyme

*« A l'heure des prolongations des lignes de métro et rer, pour des déplacements plus vertueux, moins polluants... Cette extension de Westfield Rosny 2 va quant à elle faire venir plus de personnes en voitures. On est loin d'une amélioration du cadre de vie, d'un changement dans les habitudes de déplacements et du respect de la baisse des émissions de Co2 ».*

« Observation n° 487 - Anonyme

*De plus en augmentant le nombre de produits et la fréquentation, les clients seront tentés de venir en voiture car les transports en commun ne sont pas fiables et ne permettent pas de prendre beaucoup d'achats en quantité ou en volume ».*

Observation n° 488 - Anonyme

*« Que sera les journées de Soldes, de Black Friday, de Noël et autre journée promotionnel de Westfield Rosny 2 lorsqu'il y aurait toute une partie des accès perturbée par les travaux de destruction des parkings qui auront des répercussions sur tout le secteur jouxtant le centre commercial.*

*Les travaux de la ligne 15 qui vont arriver après plusieurs années de travaux de la ligne 11 vont profondément perturber ce secteur pendant plusieurs années jusqu'au moins 2030, en ajouter est de la folie pure ! »*

Observation n° R10 - BOUGEARD (Rosny-sous-Bois)

*« Le stationnement étant supprimé lors de la construction de l'extension, le quartier va déborder de voitures ».*

Observation n° 370 - Anonyme

*« Est-ce qu'un cabinet mandaté par un promoteur (dont les intérêts sont purement économiques) pour étudier l'impact du trafic peut être objectif en annonçant une augmentation de 13%, hors période Noël ou Black Friday ? Je pense qu'on peut s'attendre à un trafic nettement supérieur ».*

Observation n° 304 - PICARDAT

*« Un agrandissement entraînerait une importante augmentation de la fréquentation donc un engorgement du quartier qui est déjà très dense, notamment du point de vue de la circulation automobile, et ce malgré l'arrivée des lignes 11 puis 15 du métro dans les prochaines années »*

Observation n° 389 - BARAGLIOLI (Bagnolet)

*« Orienté vers la voiture ce centre commercial a récemment vu le nombre de parkings augmenter de façon considérable créant des nuisances supplémentaires et ajoutant aux difficultés de circulation déjà observées alentours. .... Augmenter sa taille impactera fortement la circulation au-delà du simple voisinage. En effet le samedi et les jours de soldes l'effet sur l'autoroute A 86 dépasse déjà sensible impactera la circulation de l'ensemble des franciliens. Cela sera pire encore avec l'augmentation. L'arrivée du métro est finalement très marginale car les gens qui viennent au centre commercial viennent en voiture ».*

Observation n° 421 - Anonyme

*« ...L'impact de ce surcroît de circulation routière devrait être intégré au PERMIS DE CONSTRUIRE ».*

### **Question aux porteurs de projet**

#### **41. Que répondez-vous à l'ensemble de ces intervenants ?**

##### **Commentaire des porteurs de projet**

Ces simulations sont évoquées des pages 48 à 52 dans l'étude technique d'Acc-s jointe au dossier d'enquête publique.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de l'évolution des conditions de déplacements et de circulation liée à l'extension du centre commercial**

Les porteurs de projet ne font pas de commentaires sur le respect de la baisse des émissions de CO2 évoqué dans une observation.

L'étude d'Acc-s ne traite que de la circulation.

Le public a monté son pessimisme quant à l'amélioration de la circulation lors de la mise en service des nouveaux transports. Il n'est pas convaincu par cette étude de trafic en considérant la difficulté de modifier les habitudes de la clientèle actuelle du centre commercial d'utilisation de leur voiture.

## Sujet 8 : L'impact de la ZFE sur les trafics et sur le stationnement

### **L'expression du public**

Observation n°375 – REDON Pdt Environnement 93

*« Le Centre Commercial se trouve à l'extérieur de la ZFE qui sera opérationnelle à l'échéance du projet. Les véhicules les plus polluants ne pourront plus pénétrer dans cette zone et auront ainsi un impact au-delà de la limite de l'A86 ».*

### **Question aux porteurs de projet**

**42. Quelle sera l'incidence de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) sur les trafics liés au centre commercial ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Les estimations de flux voitures ont été détaillées dans l'étude du bureau d'étude Accs, annexé au dossier d'enquête publique (page 28 et page 42).

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Le sujet de la ZFE n'est pas abordé dans l'étude Accs.

### **Question aux porteurs de projet**

**43. Quelle sera l'incidence de la ZFE sur la demande de stationnement des usagers des parkings du centre commercial leur permettant d'accéder à l'intérieur de la ZFE en utilisant les transports collectifs ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Les estimations de flux voitures ont été détaillées dans l'étude du bureau d'étude Accs, annexé au dossier d'enquête publique (page 28 et page 42).

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de l'impact de la ZFE sur les trafics et sur le stationnement**

Pour le public, la ZFE a pour finalité de réduire la circulation pour améliorer la qualité de l'air notamment dans cette zone à faibles émissions. Cet objectif lui paraît antinomique avec l'extension du centre commercial qui va accroître la circulation, y compris à l'intérieur de la ZFE.

Le dossier d'enquête n'évoque pas l'effet de la ZFE sur les conditions de circulation et de stationnement liées au centre commercial, alors que l'échéance de sa mise en œuvre se rapproche.

Les porteurs de projet ne confirment pas leur avis donné dans le cadre du mémoire en réponse à l'autorité environnementale selon lequel « le trafic routier devrait baisser en fonction de l'évolution de la législation sur les transports avec la restriction de circulation dans la ZFE »

Ce sujet est lié à celui des perspectives d'évolution de la gestion des parkings du centre commercial pouvant réduire les possibilités de stationnement « relais » alors qu'un usage accru des transports est attendu dans le cadre de la mise en œuvre de la ZFE.

La commission d'enquête considère que la ZFE pourrait générer un trafic supplémentaire aux abords extérieurs de son périmètre du fait des reports de trafic notamment au voisinage du pôle multimodal sur les accès à ce pôle.

## Sujet 9 : La stratégie d'évolution des mobilités, la promotion des mobilités douces et la réduction de la place de voiture à l'occasion de la desserte du site par de nouvelles lignes de transports

### **L'expression du public**

Observation n° 1 - Association ALTERNATIBA (Rosny-sous-Bois)

*« En matière de pollution automobile il aurait été plus pertinent d'envisager des solutions pour réduire le trafic aux abords du site.*

*L'avis de l'autorité environnementale note que la promotion des mobilités actives est très floue dans le projet et ne présente aucune stratégie de développement de ces mobilités. Il n'est même pas mentionné l'emplacement et le nombre exact de places de stationnement dédiées aux vélos ! Cet avis est également renforcé par celui d'Ile de France Mobilités, qui émet une réserve aux 4 permis de construire. Cette instance souligne que les différents aménagements de prolongation de la ligne 11 du métro, l'arrivée de la ligne 15 ainsi que le réaménagement de la station de RER E Rosny-Bois-Perrier, ne sont pas correctement pris en compte dans l'étude d'impact tant au niveau régional que local ».*

Observation n° 113 – MNLE et Observation n° 356 - LE COROLLER (Noisy-le-Sec)

*« ...Aucune mesure n'est proposée pour tenir compte de l'augmentation inéluctable du trafic routier. Tabler sur l'évolution des technologies pour l'automobile est très insuffisant et ne règlera pas les problèmes environnementaux, sociaux et sanitaires.*

*Les mobilités actives en lien avec le report modal, les équipements indispensables pour assurer la sécurité des professionnels comme des chalands (circulations douces, stationnements véhicules privés et professionnels, capacité d'accueil) sont insuffisamment pris en compte pour donner plus de lisibilité à ce bassin de vie ».*

Observation n° 466 - Anonyme

*« Il faut donc plutôt un vrai plan pour améliorer la qualité de l'air, la sécurité et globalement la qualité de vie des habitants. Ceci comprend évidemment une réduction drastique du nombre de voitures depuis/vers Rosny 2, faisant le maximum pour concevoir et réaliser un système de transport intermodal intégrant les voies piétonnes, les lignes de métro 11 et 15, le RER E, les voies piétonnes, le vélo (infrastructures de circulation sécurisées et intégrées au système local/régional/départemental/national, des locaux vastes de remisage et d'entretien sécurisés dans le centre). C'est donc d'une vraie stratégie de report modal qu'il faut ».*

Observation n° 520 - PERGUET (Rosny-sous-Bois)

*« Je ne peux accepter un projet tourné autour de l'automobile. Je souhaiterais transformer le centre actuel plutôt que l'agrandir, afin de changer radicalement son mode de desserte, réduire drastiquement le nombre d'autos qui entrent et sortent à ce jour en faveur d'accès piéton, vélo, bus, métro et RER ».*

Observation n° 350 - Anonyme

*« Il n'y a même pas de stationnement ni de pistes prévues pour les vélos aux alentours du centre commercial et on va encore nous rajouter de la pollution et des bouchons à n'en plus finir ».*

Observation n° 318 - THISSE (Rosny-sous-Bois)



*« Les mobilités douces (vélos) sont oubliées. Il n'est pas prévu assez de zone pour garer les vélos. Il y aura un afflux de gens car plusieurs lignes de transport ».*

Observation n° 362 - CLOAREC (Rosny-sous-Bois)

*« Si vous supprimez le parking, je ne vois pas comment vont faire les gens pour se rendre à la gare et prendre les transports en commun comme on nous le préconise tant ! Je suis complètement contre ».*

Observation n° 333 - Anonyme

*« Si on a de l'espace à utiliser, qu'on facilite le stationnement (sécurisé) des vélos et deux roues puisque le métro va arriver ici en correspondance avec le RER ».*

Observation n° 376 - Anonyme

*« Cette extension n'occupera que l'espace parking actuel de Westfield Rosny 2 mais entraînera forcément un déplacement des véhicules vers d'autres zones de stationnement, entraînant une accentuation des difficultés de circulation et de stationnement pour les habitants de la ville de Rosny. L'étude annonce une hausse de 13% du trafic ce qui est inacceptable dans une ZFE. Des efforts sont à faire en termes d'accessibilité, notamment au niveau des vélos où il est actuellement impossible de se rendre à Westfield Rosny 2 en toute sécurité (ni au niveau du trajet, ni au niveau du stationnement). C'est d'ailleurs exactement le cas pour Domus ».*

Observation n° 379 - HUGUETTE (Rosny-sous-Bois)

*« ... On oublie l'humain, le piéton et le vélo n'ont plus leur place dans ce lieu. Et pourtant ! L'aménagement de pistes cyclables avec des lieux de stationnement permettraient de réduire le nombre de voitures en circulation : trop peu développés dans notre ville ».*

Observation n° 380 - CUBIZOL Conseillers départementaux de la majorité au conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

*« Si le futur pôle multimodal de Rosny-Bois-Perrier permettra le développement des transports en commun (arrivées des lignes 11 et 15 Est) pour celles et ceux qui en auront les moyens, aucune stratégie n'est présentée pour développer l'accès au centre via les mobilités douces ».*

Observation n° 419 - VILVARAJAH

*« Bien que le projet indique une augmentation du trafic, le projet ne prévoit rien pour favoriser les mobilités douces et favoriser l'accès du centre commercial en vélo et aux piétons en toute sécurité. ... ».*

Observation n° 410- DBJAY (Rosny-sous-Bois)

*« Ce projet d'extension est particulièrement inquiétant en termes de circulation. Comment nous demander de prendre nos vélos sur des pistes cyclables d'un côté et engager des travaux ultra polluants de l'autre ».*

Observation n° 528- PATTE (Rosny-sous-Bois)

*« Le promoteur se permet d'opposer le changement du parc automobile thermique vers l'électrique à horizon 2035 à 2050, donc assume de n'avoir aucune action concrète sur les 10 à 25 prochaines années préférant se reposer sur des projections hypothétiques. C'est donc le modèle du tout voiture qui reste de mise, alors que la mairie en discussion avec le promoteur aurait pu porter une nouvelle ambition, un nouveau modèle davantage tourné vers les mobilités douces ou collectives. D'autant que le lien avec l'arrivée du métro ligne 11 et la future ligne 15 auraient pu ouvrir la ville vers une réflexion d'ensemble sur ses mobilités ».*

Observation n° 535 - TROUSSEL Pdt du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis

*« Le projet présenté semble par ailleurs tout ignorer des efforts déployés ces dernières années pour encourager les modes de déplacement alternatifs à la voiture. L'extension projetée ne peut laisser aucun doute sur l'augmentation de trafic automobile qu'elle va générer ..., et ce dans une zone où les concentrations relevées en dioxyde d'azote et en particules fines sont d'ores et déjà supérieures aux valeurs réglementaires et recommandées.*

*Par ailleurs, aucun projet d'aménagement cyclable, pourtant inscrits dans de nombreux plans départementaux et régionaux, n'est anticipé : le RER V doit ainsi longer à terme le centre commercial sur la RD986 et nécessite d'être pris en compte dans l'aménagement global de cette zone. De même pour les projets de transports, pourtant très structurants (prolongement de la ligne 11 du métro, prolongement du RER E à l'Ouest, création de la ligne 15 Est) : les besoins du futur pôle métropolitain de Rosny-Bois-Perrier n'ont pas été correctement intégrés à l'étude d'impact, en particulier les besoins du futur pôle en termes d'accessibilité et d'intermodalité. En effet, à ce jour l'emplacement de la future gare routière n'a pas été arrêtée et l'agrandissement du centre commercial Rosny 2, vient obérer plusieurs possibilités de relocalisation de ce pôle bus ».*

Observation n° 553 - Aurélie TROUVE Députée

*« Aucune solution n'est à l'étude pour envisager la réduction du trafic routier aux abords du site. A l'heure où la lutte pour l'amélioration de la qualité de l'air est primordiale sur nos territoires, le manque d'intérêt pour cet enjeu dans le projet est particulièrement préoccupant ».*

Observation n° 557 - ASSASSI Sénatrice

*« Alors qu'il existe une volonté, au moins affichée, de tendre vers une région "Zéro Artificialisation Nette" (ZAN) et "Zéro Emission Nette" (ZEN) dans la procédure en cours de révision du SDRIF-E, ce projet va clairement à l'encontre de ces objectifs ».*

#### **Question aux porteurs de projet**

#### **44. Que répondez-vous à l'ensemble de ces intervenants ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons à nos réponses déjà faites aux observations 10 à 18 sur les « conditions de circulation » ou celles à venir sur le « niveau actuel de pollution de l'air » (observations n°60 à 67) ou « l'évolution du parc automobile prise en compte pour l'amélioration de la qualité de l'air » (observations n°75 à 77).

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Ces réponses ne prévoient aucune stratégie d'évolution des mobilités, de promotion des mobilités douces et la réduction de la place de voiture à l'occasion de la desserte du site par de nouvelles lignes de transports, si ce n'est la mise en place éventuelle d'une nouvelle gestion des parkings avec des barrières, un principe d'aménagement de la rue Léon Blum, et le léger accroissement du nombre de parkings pour les vélos.

La commission d'enquête souligne l'importance des projets de transports structurants évoquée par M. le Président du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis qui n'a pas été correctement intégrée pour prendre en compte les besoins du futur pôle en termes d'accessibilité et d'intermodalité.

#### **Question aux porteurs de projet**

L'étude d'impact indique que le projet d'extension du centre commercial Westfield Rosny 2a le double objectif d'augmenter la capacité du centre tout en requalifiant ses abords, et en

améliorant les flux de piétons, de véhicules légers et de logistique nécessaires à son bon fonctionnement. Cette réorganisation et cette requalification des espaces extérieurs relieront qualitativement le centre commercial aux transports en commun, aux grandes artères desservant le site, ainsi qu'au centre-ville de Rosny-sous-Bois.

Cet objectif n'est pas concrétisé dans l'étude d'impact par un plan précis d'aménagement des abords du centre commercial sur ses quatre côtés - notamment du côté du pôle multimodal - montrant l'évolution par rapport à la situation actuelle de la répartition des espaces suivant les différents modes, la prise en compte de la croissance importante des déplacements liés au pôle multimodal, ainsi que les mesures prévues pour réduire les conflits entre modes et l'insécurité des déplacements. En outre, aucun plan paysager ni aucune perspective d'ensemble n'est présentée avec des vues d'une part sur la façade Est du centre commercial et d'autre part sur les gares.

**45. Pouvez-vous présenter un plan d'aménagement de la rue Léon Blum à l'est du centre commercial montrant l'affectation future des espaces aux différents modes y compris les bus, la localisation des 38 arbres cités dans l'étude d'impact et les aménagements paysagers futurs avec leurs plantations, la localisation des parcs de stationnement des deux roues et des futures mobilités (véhicules de location), la dépose minute, et la description des parcours des piétons entre les gares et le centre commercial avec les dispositions prévues pour limiter les conflits avec les autres modes ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Le projet est décrit de manière précise dans les dossiers de demande des permis de construire initiaux soumis à enquête publique en 2019 auquel nous vous renvoyons.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

Le présent dossier d'enquête comporte des indications sommaires sur l'aménagement de la rue Léon Blum qui ne répondent pas à la question posée. Ce sujet sera de nouveau abordé dans le cadre du sujet n°10 consacré au pôle multimodal.

**Question aux porteurs de projet**

**46. Avez-vous un objectif de régulation de l'accès des véhicules au centre commercial tenant compte des caractéristiques de la clientèle et du taux de motorisation relativement important dans cette partie du territoire de la Seine-Saint-Denis évoqué par Environnement 93 dans son observation n°375 ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Le projet est défini de manière précise dans les dossiers de demande des permis de construire initiaux soumis à enquête publique en 2019. Par ailleurs, un projet de mise en barrière du parking du centre commercial est en cours d'étude.

**Questions aux porteurs de projet**

**47. Quand la mise en place de bornes de péage dans les parkings est-elle prévue et quel est l'objectif de ce péage ?**

**48. Quelle sera la grille de tarification suivant les jours, les heures et les durées de stationnement ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

La réponse à ces questions ne relève pas de l'opération de construction soumise à permis de construire.

### L'appréciation de la commission d'enquête

La gestion des parkings ne relève pas directement de l'objet de l'enquête. Mais elle fait partie de la stratégie de régulation des déplacements pouvant avoir une incidence sur la circulation et sur le stationnement aux abords du centre commercial, et en conséquence, sur la qualité de l'air et sur l'impact du projet.

Cette question a été posée volontairement pour apprécier l'évolution des possibilités de stationnement pour les usagers « relais » utilisant les parkings pour prendre les transports à la station Rosny-Bois-Perrier. Si ces possibilités sont réduites, le stationnement aux abords du centre commercial va augmenter au détriment de l'amélioration des déplacements et de l'accès aux transports essentielle pour le bon fonctionnement du pôle multimodal.

### Question aux porteurs de projet

**49. Est-elle en mesure de dissuader les usagers des parkings qui les utilisent en tant que parkings relais pour prendre ensuite les transports du pôle Rosny-Bois-Perrier ? Compte-tenu de l'incidence de cette question sur les conditions de stationnement aux abords du pôle multimodal et sur l'utilisation des transports, ne devrait-elle pas être décidée avec Ile-de-France Mobilités ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Le parking du centre commercial appartient au centre commercial et n'a pas vocation à être un parking relais, même s'il est parfois utilisé par les usagers des transports en commun. En toute hypothèse, des discussions entre les porteurs de projet et IDF Mobilités ont lieu sur cette question.

### L'appréciation de la commission d'enquête

Le dossier semble indiquer une utilisation relativement fréquente et importante en parking relais (500 places ?) qui est susceptible d'augmenter en lien avec la ZFE et l'arrivée des nouveaux transports (lignes 11, et 15).

### Question aux porteurs de projet

**50. Ne conviendrait-il pas d'attendre les effets de ce péage pour décider de l'opportunité de créer un nouveau parking silo ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Le parking silo développé dans le cadre du projet soumis à enquête publique en 2019 a pour objectif de répondre aux besoins observés auprès de nos clients, ainsi qu'aux exigences du Plan Local d'Urbanisme.

### L'appréciation de la commission d'enquête

Ce commentaire ne répond pas à la question.

### Question aux porteurs de projet

**51. Est-il prévu de mettre en place avec l'extension du centre commercial de nouvelles mobilités (voitures, motos, et vélos cargo de location) ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Le projet soumis à enquête publique en 2019 prévoit la réalisation de places de stationnement deux-roues. Quoi qu'il en soit, la direction de centre étudie la question de l'adaptation des parkings existants à ces nouvelles demandes.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Ces nouvelles mobilités peuvent aussi servir à l'accès aux transports, ainsi que c'est le cas des parkings relais.

### **Questions aux porteurs de projet**

Le tableau des mesures ERC de l'étude d'impact est celui annexé aux permis de construire autorisés.

Il n'a pas été mis à jour pour les projets de permis de construire modificatifs.

S'agissant des effets permanents sur les déplacements et le stationnement, ces tableaux indiquent :

- pour le trafic automobile « une incidence négative directe à court, moyen et long terme : augmentation du trafic correspondant à l'augmentation de la fréquentation du site ». Les mesures ERC correspondantes sont « des mesures de réduction sur site pour son accessibilité : restructuration de la rue Léon Blum prévue après les travaux de la RATP et aménagement des 2 carrefours Léon Blum/Louise Michel et RD 116/centre commercial » ; l'effet de cette mesure étant de « maintenir des réserves de capacité les plus satisfaisantes possibles sur les carrefours » ;
- pour les circulations douces « une incidence positive à court, moyen et long terme, une augmentation de l'offre avec la création d'un maillage doux pour les piétons et cyclistes greffé aux transports collectifs situés aux abords du site ».

L'état d'impact ne précise pas ce en quoi consiste ce « maillage doux », son implantation, son importance, sa programmation et ses effets pour l'amélioration des mobilités douces.

Cette question sera également abordée dans le cadre du sous-thème n°2 sujet 10 relatif à la planification des travaux d'aménagement de la gare du RER E, et du sujet 11 relatif à l'étude d'aménagement du pôle multimodal.

Ce « maillage doux » ne semble pas être à la hauteur des demandes du public pour les mobilités douces indépendamment des besoins des usagers du pôle multimodal. En effet, la rue Léon Blum - espace appartenant à URW entre la façade future du centre commercial et la gare de la ligne 11- semble avoir une largeur de 14 m, comprenant la voie dite privée ou logistique à double sens, et une zone de stationnement (cf. page 93 de l'étude d'impact), ce qui laisse peu de place pour les mobilités douces.

Par ailleurs, cette « restructuration de la rue Léon Blum prévue après les travaux de la RATP » ne pourra donc pas être réalisée pour la mise en service de la ligne 11 prévue au printemps 2024, et juste après cette date compte tenu de la planification des travaux d'aménagement de la gare du RER E en 2025-2026. Elle devrait donc être ultérieure à ces travaux.

**52.Ce « maillage doux » réduira-t-il la capacité d'accès des véhicules au centre commercial et le trafic automobile ?**

**53.Quelle sera l'incidence de ces mesures ERC sur la capacité d'accès des véhicules au centre commercial et la réduction du trafic automobile ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Les estimations de flux voitures ont été détaillées dans l'étude du bureau d'étude Acc-s, annexé au dossier d'enquête publique (pages 48 à 52).

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note l'absence d'évocation par les porteurs de projet des « maillages doux » aux abords de la gare de la ligne 11 indiqués dans le cadre des mesures ERC. Elle retient que ce « maillage doux » n'aura pas d'incidence supplémentaire sur l'évaluation des effets du projet sur la place de l'automobile présentée dans l'étude d'impact.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de la stratégie d'évolution des mobilités, de la promotion des mobilités douces et la réduction de la place de voiture à l'occasion de la desserte du site par de nouvelles lignes de transports**

La commission d'enquête constate que les porteurs de projet n'évoquent pas dans le cadre de ce sujet sur la stratégie de déplacement pour réduire l'usage de l'automobile leur prise de position en réponse à l'avis de l'autorité environnementale indiquant qu'il ne rentre pas dans les insuffisances relevées par le Tribunal administratif.

La commission d'enquête retient qu'il n'y a pas de dispositions importantes prévues en matière d'évolution des mobilités, si ce n'est la possibilité de barriérage des parkings pour dissuader les usagers des transports.

Les prévisions d'aménagements en faveur des mobilités douces paraissent limitées aux abords de la gare de la ligne 11. L'ensemble ne semble pas de nature à réduire significativement la place de la voiture aux abords du centre commercial et en conséquence à diminuer de la pollution de l'air dans ce secteur.

### **Sujet 10 : L'évolution majeure de la desserte du centre commercial par les transports publics. Les problèmes posés par la simultanéité des travaux de mise en accessibilité de la gare du RER E Rosny-Bois-Perrier avec les travaux d'extension du centre commercial.**

Dans son avis du 13 septembre 2022, Ile-de-France Mobilités a émis une réserve sur les 4 permis de construire modificatifs portant notamment sur la restructuration de la gare du RER E soumis à un impératif réglementaire de mise en accessibilité au plus tôt. Lors du comité de pilotage du 14 octobre 2022, il a été décidé de donner priorité à ces travaux à réaliser en 2025-2026 pour une mise en service fin 2026.

### **L'expression du public**

Observation n° 477- GOBITZ Vice-Pdt ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS / FNAUT ILE-DE-FRANCE

*« SITUATION ACTUELLE DES TRANSPORTS PUBLICS A ROSNY BOIS-PERRIER*

*Le secteur du centre commercial Westfield Rosny 2jouxte et est desservi par la gare de Rosny Bois Perrier construite en 1971, peu de temps avant l'ouverture en 1973 du centre commercial devenu le deuxième d'Ile-de-France par son chiffre d'affaires et le premier de l'Est francilien.*

*La gare de Rosny-Bois-Perrier a gagné en importance au fil des années et a été intégrée au RER E en 1999. Elle voit s'arrêter chaque jour 80 trains dans chaque sens. Fréquentée par 6,4 millions de voyageurs annuels elle est une gare francilienne d'importance moyenne.*

*Elle est complétée par une gare routière rassemblant dès à présent 8 lignes de bus plus un Noctilien qui en fait un pôle de rabattement conséquent pour les voyageurs en provenance de*

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

*Rosny mais surtout des communes avoisinantes (Villemonble, Fontenay-Sous-Bois, Bondy, Noisy-le-Sec, ...).*

#### *EVOLUTION DE LA GARE DE ROSNY BOIS-PERRIER A COURT ET MOYEN TERME*

*Cette gare moyenne selon les critères franciliens est appelée à court terme à devenir un pôle multimodal majeur :*

*Fin 2023 :*

*Ouverture du terminus du prolongement de la ligne 11 du métro à Rosny Bois-Perrier. L'accès direct à Paris par le métro rendra la gare de Rosny Bois-Perrier particulièrement attractive pour les voyageurs du RER E et pour ceux des lignes de bus qui y convergent. L'arrêt de trains supplémentaires du RER E (missions Tournan – Paris aujourd'hui sans arrêt à Rosny Bois-Perrier) et potentiellement de la ligne P (Provins / Coulommiers – Paris) est envisagé par Ile-de-France Mobilités et apportera à cette gare une nouvelle clientèle issue de la Seine-et-Marne.*

*Printemps 2024 :*

*L'ouverture du prolongement jusqu'à Nanterre du RER E placera la gare de Rosny Bois Perrier sur ce nouveau grand axe est-ouest francilien et en renforcera encore l'attractivité.*

*Horizon 2026/2027 :*

*Le prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la Jolie accroîtra encore cette attractivité.*

*Horizon 2030/2032*

*Ouverture de la gare de la ligne 15 du Grand Paris Express. A cette date, de gare moyenne, Rosny Bois-Perrier aura muté en pôle multimodal régional majeur.*

#### *INCIDENCE SUR LE PROJET D'EXTENSION DU CENTRE COMMERCIAL*

*Malgré l'absence de terrain disponible coté est de la gare de Rosny-Bois-Perrier, secteur complètement urbanisé, il sera nécessaire de mener simultanément plusieurs opérations d'envergure :*

- Construction d'un couloir de correspondance entre le terminus de la ligne 11 du métro et la future gare de la ligne 15 ;*
- Restructuration lourde de la gare de Rosny Bois-Perrier avec ajout de deux quais supplémentaires ;*
- Construction de la gare de la ligne 15 du Grand Paris Express.*

*et à court terme :*

- Mise en service du terminus de la ligne 11 du métro et de ses accès et détournement de la ligne 121 par l'avenue Léon Blum ;*
- Déménagement de la gare routière vers un emplacement à déterminer.*

*Dans ce contexte, nous attirons particulièrement l'attention de Monsieur le Président de la Commission d'Enquête sur l'opportunité que présentent les terrains situés à l'ouest de la gare et aujourd'hui utilisés par le Centre Commercial Westfield Rosny 2:*

- Soit comme parkings découverts entre la gare et le cinéma multiplex,*
- Soit comme parkings couverts et qui seront libérés après destruction de leur couverture.*

*Les terrains les plus proches de la gare et du terminus de la ligne 11 étant indispensables à l'installation du chantier SNCF, il nous paraît judicieux d'envisager dans un premier temps l'installation d'une gare routière provisoire dans la zone indiquée dans l'annexe jointe relativement proche à la fois de la gare du RER E et du terminus de la ligne 11 du métro.*

*Cette gare routière provisoire pourrait déménager à l'issue du chantier de restructuration de la gare et s'installer définitivement en bordure de l'emprise SNCF avec restitution à Westfield des terrains provisoirement occupés permettant la construction de l'immeuble de bureaux figurant dans le projet du promoteur de l'extension de Rosny 2.*

#### *CONCLUSION*

*Le projet d'extension du Centre Commercial Westfield Rosny 2 constitue en l'état un obstacle insurmontable aux projets de développement dans le secteur de Rosny Bois-Perrier des transports publics indispensables à la transition écologique.*

*Cependant, cette grande restructuration des espaces de Westfield Rosny 2 peut devenir une opportunité à saisir par les différents maîtres d'ouvrage et par Ile-de-France Mobilités si le promoteur de l'extension accepte de prendre en compte l'intérêt général et en particulier celui des populations de l'Est francilien qui sont aussi ses clients.*

*C'est le souhait que formule l'Association des Usagers des Transports / FNAUT Île-de-France ».*

#### **Question aux porteurs de projet**

#### **54. Que répondez-vous à cette observation ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Comme évoqué précédemment des discussions entre les porteurs de projet, IDF Mobilités et la RATP ont lieu afin de fluidifier le trafic pendant les phases travaux.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Cette observation ne porte pas uniquement sur les phases travaux, mais aussi sur « l'opportunité pour la restructuration des espaces de Westfield Rosny 2 dans le secteur de Rosny-Bois-Perrier prenant en compte l'intérêt général et en particulier celui des populations de l'est francilien qui sont aussi les clients du centre commercial ».

#### **Question aux porteurs de projet**

#### **55. Pourquoi le dossier d'enquête ne présente aucune information sur le réaménagement de la gare du RER E et sur les impacts cumulés correspondant hormis l'avis d'Ile-de-France Mobilités relatif à ses réserves sur les permis de construire ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

A ce jour, le projet définitif de réaménagement de la gare du RER E n'a pas été arrêté, et n'a pas fait l'objet d'une demande d'autorisation d'urbanisme. Il est dès lors difficile d'estimer ses impacts

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

D'après Ile-de-France Mobilités, le sujet du réaménagement de la gare du RER E et celui de l'aménagement des espaces publics au voisinage du pôle de transports sont évoqués depuis plus de 2 ans

#### **Question aux porteurs de projet**

#### **56. Les porteurs du projet peuvent-ils s'assurer de la réalisation simultanée de l'extension du centre commercial et des travaux de la SNCF pour la restructuration de la gare du RER E décidée et planifiée, notamment en ce qui concerne l'organisation des chantiers et l'implantation des installations de chantier ? Quelle serait l'alternative de planification pour la réalisation non simultanée des travaux d'extension du centre commercial ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Comme évoqué précédemment et en parallèle de l'instruction des dossiers de permis de construire modificatifs, des discussions entre les porteurs de projet, IDF Mobilités et la RATP ont lieu afin de fluidifier les interactions entre les projets.



## L'appréciation de la commission d'enquête

### L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de l'évolution majeure de la desserte du centre commercial par les transports publics

Il est regrettable que le projet d'aménagement de la gare du RER E n'ait pas été présenté dans le dossier d'enquête compte tenu de son importance dans le cadre des impacts cumulés. Les réponses aux questions posées n'ont pas permis de préciser si sa réalisation prévue en 2025-2026 pouvait être éventuellement simultanée avec l'extension du centre commercial. L'évaluation de l'incidence des chantiers sur les mobilités et en conséquence sur la qualité de l'air n'a pas pu être présentée au public.

## Sujet 11 : L'étude d'aménagement des espaces publics du pôle multimodal des transports Rosny-Bois-Perrier

### **L'expression du public**

Observation n°373-Anonyme

*« Est-il possible de savoir la contribution de ce centre commercial au financement des transports publics ? En effet une gare routière, le RER, et le métro desservent ce centre commercial qui bénéficie de structures publiques sans sortir un seul euro ».*

### **Questions aux porteurs de projet**

Cette étude d'aménagement des espaces publics du pôle multimodal des transports Rosny-Bois-Perrier évoquée dans l'avis d'Ile-de-France Mobilités du 13 septembre 2022 doit permettre de déterminer les aménagements des espaces au voisinage des gares « pour garantir une bonne accessibilité au pôle des différents modes pour une intermodalité efficace, intégrant notamment la relocalisation définitive du pôle bus et la création d'une offre de stationnement vélos importante. Des espaces publics importants sont donc à garantir dès à présent pour la réussite du pôle gare » ; or, la largeur disponible entre la gare de la ligne 11 et la future façade du centre commercial n'est que de 14 m et il s'agit d'un espace appartenant à URW. Cette étude n'est pas encore engagée. L'expérience montre qu'une telle étude demande un délai de 2 à 3 ans. En tout état de cause, l'aménagement des espaces publics du pôle multimodal ne pourra intervenir qu'après les travaux d'aménagement de la gare du RER E programmés en 2025-2026, et après ceux de l'extension du centre commercial, soit plusieurs années après la mise en service du prolongement de la ligne 11.

Les porteurs de projet sont doublement concernés par ce sujet en raison de la domanialité des espaces concernés et de l'utilisation partagée de ces espaces entre la clientèle du centre commercial et les autres usagers des transports accédant à ce pôle.

**57. Quelles dispositions prévoient les porteurs du projet pour apporter aux autorités publiques concernées la garantie d'une bonne accessibilité au pôle multimodal Rosny-Bois-Perrier par les différents modes pour une intermodalité efficace, en l'absence de cette étude d'aménagement des espaces publics ? Compte tenu de l'importance de cette question et de la faible surface aménageable entre les gares et la façade de la future extension du centre commercial en comparaison de celle des projets d'aménagements retenus pour les pôles multimodaux comparables, notamment ceux du Grand Paris**

**Express, ne conviendrait-il pas de différer la mise en œuvre du projet d'extension du centre commercial dans l'attente de cette étude ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Les porteurs de projet ont pour objectif de garantir la meilleure accessibilité au pôle de transport multimodal Rosny Bois Perrier. Quoi qu'il en soit, les porteurs de projet ont des discussions avec les autres porteurs de projet afin de proposer des projets les plus cohérents possibles les uns avec les autres.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête salue cet objectif des porteurs de projet eu égard à l'amélioration de l'accessibilité du centre commercial par les transports et ses effets potentiels sur la réduction de la part modale de la voiture. Cependant, cet objectif suppose de donner une place suffisante aux mobilités douces notamment aux abords des gares. Or, le dossier n'apporte pas une telle garantie. L'étude correspondante - devant être effectuée, comme il en est d'usage, au voisinage de l'ensemble des pôles importants de transport - n'est pas encore engagée. Et le commentaire des porteurs de projet n'apporte pas de réponse à la perspective éventuelle de différer la mise en œuvre du projet d'extension du centre commercial dans l'attente de la production de l'étude d'aménagement des espaces publics du pôle.

**Question aux porteurs de projet**

**58. Les porteurs de projet comptent-ils participer au financement de ces travaux d'aménagement des espaces publics du pôle multimodal ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Cette question ne relève pas de l'opération de construction soumise à permis de construire.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

Le permis de construire d'un projet peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à son importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés. Cette disposition devrait être prise en compte à titre de prévention dans la perspective de l'évolution très importante des mobilités au voisinage du pôle de transports et du centre commercial liée aux 3 lignes de transports

**Question aux porteurs de projet**

**59. La création d'une voie arrière du centre commercial est annoncée pour assurer notamment « la desserte du RER et du métro (dépose minute) et celle du bouclage automobile du site ». S'agira-t-il d'une voie privée ouverte au public y compris aux bus ? Sera-t-elle accessible pour le passage éventuel des bus sur l'avenue Léon Blum le long de la façade Est du centre commercial, ainsi que le mentionne l'association des usagers des transports / FNAUT Ile-de-France ? Quelles dispositions sont prévues pour assurer la sécurité des piétons qui traverseront cette voie, notamment à proximité des gares ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Le projet est décrit de manière précise dans le dossier de demande des permis de construire initiaux soumis à enquête publique en 2019 auquel nous vous renvoyons.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

Ainsi qu'elle l'a exposé précédemment, la commission d'enquête considère que le plan présenté est une esquisse qui ne permet pas préciser la place des différences modes de transport et surtout son adéquation à la demande, aucune étude n'ayant été faite à ce sujet.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de l'aménagement des espaces publics du pôle multimodal des transports Rosny-Bois-Perrier**

La commission d'enquête salue l'objectif des porteurs de projet de garantir la meilleure accessibilité au pôle de transport multimodal Rosny-Bois-Perrier. Cependant, cet objectif suppose de donner une place suffisante aux mobilités douces aux abords des gares. Or, le dossier n'apporte pas une telle garantie. L'étude correspondante - devant être effectuée, comme il en est d'usage, au voisinage de l'ensemble des pôles importants de transport - n'est pas encore engagée. Les porteurs de projet ne se prononcent pas sur la perspective éventuelle de différer la mise en œuvre du projet d'extension du centre commercial dans l'attente de l'étude d'aménagement des espaces publics du pôle

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sous-thème des mobilités**

Les études de mobilités portant sur la situation initiale et les prévisions d'évolution de la circulation aux abords du centre commercial sont partielles et comportent de nombreuses incertitudes concernant :

- La prise en compte des conditions dégradées de la situation actuelle de la circulation, de l'importance des embouteillages, de leurs nuisances et de l'insécurité routière, ainsi que l'évolution de ces conditions pour les situations au fil de l'eau et de projet, non seulement au voisinage du centre commercial, mais aussi sur les principaux itinéraires d'accès ;
- L'incertitude de l'évolution de la part modale de la circulation liée à la desserte par les transports ;
- La difficulté d'estimer l'évolution de la circulation générale et celle émise par les projets connus ;
- La non prise en compte des aménagements de voirie sur les itinéraires d'accès en cours d'étude ou décidées par les collectivités concernées en vue d'un partage de la voirie plus favorable aux mobilités douces, certains devant être très importants (projet RER vélo de la Région) et projets du Département sur ses voies, ainsi que des besoins du futur pôle en termes d'accessibilité et d'intermodalité ;
- L'effet du projet de barriérage des parkings.

Ces incertitudes ont une incidence sur l'évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air basé presque exclusivement sur les trafics en situation initiale et leurs évolutions pour les situations au fil de l'eau et avec projet. Ainsi, contrairement aux prises de position des porteurs de projet dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale, le thème des mobilités actives lié à celui de la circulation, rentre bien dans le champ des insuffisances relevées par le Tribunal administratif.

La commission d'enquête considère qu'il n'y a pas d'études ni de projet opérationnel pour améliorer les déplacements des piétons et des deux roues à court terme ou même pour la livraison de l'extension du centre commercial et la mise en service du prolongement de la ligne 11 concernant les principaux itinéraires d'accès au centre commercial et au pôle multimodal ainsi que leurs accès en lien avec le centre-ville, et les programmes de parcs de stationnement pour deux roues répondant à leurs besoins. La seule proposition concerne un aménagement en faveur des mobilités douces aux abords de la gare de la ligne 11.

Concernant l'évolution des conditions de déplacements et de circulation liée à l'extension du centre commercial, l'étude d'Acc-s ne traite que de la circulation. Le public a monté son pessimisme sur l'amélioration de la circulation et des autres modes malgré la desserte améliorée par les transports. Il n'est pas convaincu par cette étude en considérant la difficulté de modifier les habitudes de la clientèle actuelle utilisant la voiture.

Le public estime que la ZFE a pour finalité de réduire la circulation pour améliorer la qualité de l'air. Cet objectif lui paraît antinomique avec l'extension du centre commercial qui va accroître la circulation, y compris à l'intérieur de la ZFE.

Le dossier d'enquête n'évoque pas l'effet de la ZFE sur les conditions de circulation et de stationnement liées au centre commercial, alors que l'échéance de sa mise en œuvre se rapproche.

Les porteurs de projet ne confirment pas leur avis donné dans le cadre du mémoire en réponse à l'autorité environnementale selon lequel « le trafic routier devrait baisser en fonction de l'évolution de la législation sur les transports avec la restriction de circulation dans la ZFE »

Ce sujet est lié à celui des perspectives d'évolution de la gestion des parkings du centre commercial pouvant réduire les possibilités de stationnement « relais » alors qu'un usage accru des transports est attendu dans le cadre de la mise en œuvre de la ZFE.

La commission d'enquête considère que la ZFE pourrait générer un trafic supplémentaire aux abords extérieurs de son périmètre du fait des reports de trafic notamment au voisinage du pôle multimodal sur les accès à ce pôle.

S'agissant de la stratégie d'évolution des mobilités, de la promotion des mobilités douces et la réduction de la place de voiture à l'occasion de la desserte du site par de nouvelles lignes de transports, la commission d'enquête retient qu'il n'y a pas de dispositions importantes prévues en matière d'évolution des mobilités, si ce n'est la possibilité de barriérage des parkings qui risque d'être dissuasive pour les usagers des transports. L'ensemble ne semble pas de nature à réduire significativement la place de la voiture aux abords du centre commercial, et en conséquence, à diminuer la pollution de l'air dans ce secteur dans le cadre de l'extension du centre commercial.

La commission d'enquête constate que les porteurs de projet n'évoquent dans le cadre de ce sujet sur la stratégie de déplacement pour réduire l'usage de l'automobile leur prise de position en réponse à l'avis de l'autorité environnementale indiquant qu'il ne rentre pas dans les insuffisances relevées par le Tribunal administratif.

Il est regrettable que le projet d'aménagement de la gare du RER E n'ait pas été présenté dans le dossier d'enquête compte tenu de son importance au sujet des impacts cumulés. Les réponses aux questions posées n'ont pas permis de préciser si sa réalisation prévue en 2025-2026 peut être éventuellement simultanée avec l'extension du centre commercial. L'évaluation de l'incidence des chantiers sur les mobilités et en conséquence sur la qualité de l'air n'a pas pu être présentée au public.

L'étude d'aménagement des espaces publics du pôle multimodal des transports Rosny-Bois-Perrier en accord avec Ile-de-France Mobilités est indispensable pour garantir le bon fonctionnement du pôle multimodal, de bonnes conditions d'accès des mobilités douces au centre commercial, et en conséquence une diminution de la part de l'automobile favorable à la qualité de l'air. Il est très regrettable qu'elle n'ait pas pu être encore engagée.

## Sous-thème 2 : La pollution de l'air et la santé

### Sujet 1 : Le niveau actuel de la pollution de l'air

Le public est très préoccupé de la pollution de l'air actuelle à Rosny-sous-Bois et de son incidence sur sa santé, le secteur du centre commercial étant proche des grands infrastructures routières, l'A3, l'A86 et l'A103, sièges de pollutions émises par les volumes très importants de circulation.

#### L'expression du public

Observation n°1- Association ALTERNATIBA (Rosny-sous-Bois)

*« La nouvelle analyse de la qualité de l'air en hiver 2022, est pire que la précédente : les concentrations relevées en dioxyde d'azote sont supérieures aux valeurs réglementaires annuelles et les concentrations en particules fines (PM2,5 et PM10), 10 fois supérieures, aux valeurs seuil journalières de l'organisation mondiale de la Santé (OMS) ».*

Observation n° 90- Anonyme

*« J'ai des enfants asthmatiques, la pollution de l'air est donc un défi quotidien ».*

Observation n° 200 - GORGEON (Montreuil) et Observation n°466-Anonyme

*« La pollution de l'air atteint en Ile de France et en particulier en Seine Saint Denis des seuils alarmants. Ainsi Airparif indique que les concentrations relevées, sur le site du centre commercial, en dioxyde d'azote sont supérieures aux valeurs réglementaires annuelles et les concentrations en particules fines (PM10 et PM2,5), supérieures aux valeurs seuil journalières de l'organisation mondiale de la Santé (OMS) ».*

Observation n° 250- ANTIQUARIO (Rosny-sous-Bois)

*« L'échangeur (A86/A3/A103) à proximité de Rosny2 constitue une pollution particulièrement élevée en oxyde d'azote et monoxyde de carbone, et ses émissions sont comparables à certains points de Paris avec des niveaux ambiants les plus élevés d'Ile-de-France.*

*On découvre que la pollution ne s'arrête pas au périmètre d'un échangeur, mais va bien au-delà comme l'exemple (porté à connaissance dans ce document) pour la Porte de Bagnolet, avec des niveaux de monoxyde d'azote relevés à 400 m de l'échangeur, ce qui pose bien la question sur les répercussions de la pollution du trafic routier et son augmentation avec ce projet pour Rosny2 ».*

Observation n° 369- Anonyme

*« Les nuisances sonores et environnementales sont déjà importantes, néfaste pour la santé des populations dans un périmètre de plus en plus large autour du centre commercial. »*

Observation n°403-ASSOCIATION BONDY ÉCOLOGIE

*« ... Combien de véhicules à moteur viendraient augmenter dramatiquement la pollution de cette ville de Rosny déjà trop impactée par la circulation automobile à proximité du nœud autoroutier A86-A3 ... ».*

Observation n° 462-Anonyme

*« Dans ce secteur continuellement en travaux..., la pollution de l'air (dioxyde d'azote, particules fines...) y est très forte. Les résidents des habitations aux abords du centre commercial, les restaurants et écoles de cette zone, subissent ce conditionnement de l'air depuis quelques années déjà ».*

Observation n°468 - ASSOCIATION DES RIVERAINS DU QUARTIER GRAND PRE

*« Dans une nouvelle campagne de relevés in situ datant de l'hiver 2022, l'Autorité environnementale note que :*

*- les concentrations relevées en dioxyde d'azote sont supérieures aux valeurs réglementaires annuelles,*

*- les concentrations en particules fines (PM2,5 et PM10) sont supérieures aux valeurs seuil journalières de l'organisation mondiale de la Santé (OMS).*

*Elle conclut que la qualité de l'air du site dans sa configuration actuelle est déjà très dégradée ».*

Observation n°501-Anonyme

*« Comment une ville déjà totalement engorgée, coincée entre des autoroutes surchargées et qui peut se vanter d'avoir une des écoles maternelles les plus polluées de France perchée au-dessus d'une 6-voies... peut encore envisager de faire exploser davantage les flux de circulation carbonée ?! »*

Observation n°514- LE CACHEUX

*« ... Aux abords de ce centre commercial ainsi que de Domus, un embouteillage de voitures quasi incessant et particulièrement aigu les weekends et aux heures de pointe, crée une pollution atmosphérique dangereuse pour les habitants de Rosny-sous-Bois, les relevés Airparif sont édifiants ».*

Observation n° 542- Anonyme

*« En matière de santé publique, la pollution de l'air affecte le développement neurologique, endommage les fonctions pulmonaires des enfants et peut aussi provoquer certains cancers de l'enfant. Les enfants qui ont été exposés à des niveaux élevés de pollution de l'air peuvent courir un risque élevé de maladies chroniques telles que les maladies cardiovasculaires plus tard au cours de leur vie (source : OMS). Avec des écoles et crèches situées au plus près du trafic automobile intense, nos enfants sont soumis à une pollution constante qui dépassent de très loin les seuils recommandés par l'OMS. Qu'est-il fait par la municipalité pour protéger nos enfants de ce fléau ? Est-ce qu'on aura toujours plus de pollution en ville ? Est-ce que le devoir des municipalités n'est pas de penser des programmes qui améliorent les conditions de vie des citoyens et qui ne nuisent pas à leur santé ?*

*Voulons-nous aussi le record des écoles les plus polluées d'Ile de France ? »*

Observation n°535- TROUSSEL Pdt du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis

*« Cette zone où les concentrations relevées en dioxyde d'azote et en particules fines sont d'ores et déjà supérieures aux valeurs réglementaires et recommandées ».*

Observation orale sur la situation actuelle

Une personne habitant près de l'A 86 a précisé que l'A86 n'est pas couverte dans sa traversée de Rosny, et est saturée en permanence, ce qui génère beaucoup de pollution de l'air.

### **Question aux porteurs de projet**

Le public doit être informé de la situation initiale en matière de qualité de l'air. Le Tribunal administratif de Montreuil dans sa décision du 2 décembre 2021 a retenu que l'étude d'impact ne décrit pas suffisamment l'état initial de l'environnement aux abords du site.

Dans l'étude d'impact, la zone d'étude pour l'analyse de la pollution de l'air est un cercle centré sur le centre commercial et de rayon de 1 500 m environ. Elle comprend l'échangeur A3/A86/A 103.

Cette aire d'étude ne correspond pas aux 3 aires d'études annoncées par ailleurs dans l'étude d'impact (immédiate, rapprochée, élargie) sans donner de précisions sur les thématiques environnementales concernées par ces aires.

#### **60. Sur quelle base la zone d'étude de la pollution de l'air a-t-elle été déterminée ?**

##### **Commentaire des porteurs de projet**

Les hypothèses sont explicitées pages 12 et 13 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique, étant précisé que ce bureau d'étude technique est renommé dans le milieu scientifique pour ses différentes publications sur ces sujets.

##### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Dans cette étude, le périmètre de la zone d'études a été présenté sans justification. Le site du centre commercial en est le centre.

La commission d'enquête ne conteste pas ce périmètre. Toutefois, les émissions de pollution liées au projet concernent aussi la zone de chalandise extérieure à ce périmètre et les projets connus retenus pour l'évaluation des impacts cumulés.

##### **Question aux porteurs de projet**

#### **61. Cette aire d'étude est-elle la même pour la situation initiale, la situation au fil de l'eau et la situation avec l'extension du centre commercial ?**

##### **Commentaire des porteurs de projet**

Oui.

##### **Question aux porteurs de projet**

#### **62. Pourquoi l'étude d'impact ne semble pas prendre en compte les émissions des véhicules des clients du centre commercial sur leurs trajets en voiture dans la partie de la zone de chalandise du centre commercial extérieure à la zone d'étude, la surface de cette zone de chalandise étant nettement supérieure à celle de la zone d'étude ?**

##### **Commentaire des porteurs de projet**

La demande du Tribunal administratif est de détailler les incidences sur la pollution et la qualité de l'air dans la zone d'étude, qui comprend déjà une partie des abords du centre commercial.

##### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Il est certain que c'est aux abords du site du centre commercial que le pourcentage de la circulation liée à son activité est le plus important, et en conséquence, que ses effets sur la pollution de l'air sont majeurs, en période d'absence de vent. Une estimation des effets en dehors de la zone d'étude aurait néanmoins pu être faite.

##### **Question aux porteurs de projet**

#### **63. Ne convient-il pas de définir une zone d'exposition de la population à la pollution de l'air différente de celle de l'aire d'étude pour tenir compte de l'effet des vents dominants sur le transport de la pollution ?**

##### **Commentaire des porteurs de projet**

La zone d'étude est parfaitement adaptée compte tenu des critères explicités page 14 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique.

#### **Question aux porteurs de projet**

La zone d'étude comprend une partie du territoire des communes de Noisy-le-Sec et de Villemomble qui n'ont pas été retenues pour le territoire de l'enquête. L'étude d'impact limite les données relatives à la pollution de l'air au territoire de Rosny-sous-Bois.

**64. Pourquoi les données de pollution de l'air concernant la totalité du territoire de Rosny-sous-Bois sont présentées alors qu'une partie importante de ce territoire est située en dehors de la zone d'étude, et que les données concernant Noisy-le-Sec et de Villemomble ne sont pas indiquées ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Le périmètre de l'étude a été défini au regard des hypothèses scientifiques et réglementaires usuelles rappelées en pages 12 et 13 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La zone d'études concerne principalement Rosny-sous-Bois. Mais les populations situées à proximité de cette ville ont le droit d'être informées des données sur l'environnement qui les concernent.

#### **Question aux porteurs de projet**

Le choix des points de mesures de pollution de l'air en janvier, février et mars 2022.

**65. Sur quels critères les 7 sites de mesures aux abords du centre commercial ont-ils été choisis ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les zones de mesures sont définies conformément aux hypothèses explicitées en page 76 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

L'étude précise que « les emplacements des points de mesure ont été choisis de manière à couvrir et caractériser au mieux l'ensemble du domaine d'étude ». Les critères eux-mêmes ne sont pas précisés.

#### **Question aux porteurs de projet**

Les mesures de pollution de l'air montrent plusieurs périodes de dépassement important des valeurs réglementaires et des valeurs seuil de l'OMS pour les moyennes journalières des PM10 et des PM2,5. L'étude d'impact compare les moyennes journalières de chacun des 2 mois de mesures aux moyennes annuelles réglementaires.

**66. Quelle est la valeur d'une telle comparaison qui ne semble pas fondée ? La pollution atmosphérique en janvier-février-mars est-elle représentative de la moyenne annuelle compte tenu des variations du climat et de la circulation, la circulation étant généralement supérieure en fin d'année ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**



Comme explicité en page 75 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique, le bureau d'étude technique Technissim a considéré que la campagne de mesure est suffisamment significative pour en tirer des conclusions annuelles.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Cette page n'indique pas la pertinence des dates et de la durée de ces mesures pour caractériser une moyenne annuelle.

#### **Question aux porteurs de projet**

**67. Pourquoi la valeur de tous les polluants réglementaires n'a-t-elle pas été indiquée dans l'étude d'impact pour chaque point de mesure ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Ces mesures apparaissent en pages 132 à 135 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête maintient son constat de non-exhaustivité des valeurs des polluants réglementaires sur tous les points de mesure et sur l'ensemble des périodes de mesure.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de l'état actuel de la pollution de l'air**

Ce sujet sera de nouveau abordé dans les paragraphes suivants.

La population de la zone d'étude a une population de 23 158 habitants, dont une population sensible à la pollution (enfants et personnes âgées) de 7 186 personnes. Sa surface est de 2,28 km<sup>2</sup>.

Les mesures de pollution de l'air dans l'aire d'étude effectuées début 2022 visent à répondre aux insuffisances de description de l'état initial de l'environnement en matière de qualité de l'air constatées par le Tribunal administratif de Montreuil. Bien qu'elles ne correspondent pas à l'état initial des autres données sur l'environnement basées sur l'année 2017, elles donnent un éclairage partiel des valeurs des polluants réglementaires dans la zone d'étude sans permettre une comparaison directe avec les valeurs limites fixées par la réglementation. Le public a retenu de leur présentation des dépassements importants par rapport aux valeurs seuils de l'OMS, ainsi que de nombreux pics de pollution, caractérisant une situation de qualité de l'air dégradée.

### **Sujet 2 : Les équipements sensibles**

Le public s'interroge sur certains équipements sensibles qui n'auraient été pas identifiés dans l'étude d'impact.

#### **L'expression du public**

Observation n° 120- RUFFEZ-CHAUSSIER (Rosny-sous-Bois)

*« C'est une catastrophe pour la qualité de l'air. Je suis nouvelle rosnéenne et j'ai cru comprendre qu'il y avait des écoles et des crèches autour. On ne peut pas laisser les enfants respirer une telle pollution ».*

Observation n° 282- MICHON

« Il faut aussi penser en termes de pollution pendant et après les travaux en gardant à l'esprit qu'il y a des écoles, collège et maisons de retraite dans le secteur ».

Observation n° 318 - THISSE

« L'enquête ne mentionne pas l'existence de 2 nouvelles écoles construites près du site de Westfield Rosny 2: Ecole Simone Veil et Françoise Dolto (zones sensibles) »

Observation n° 348 - Grolleau (Rosny-sous-Bois)

« Je m'étonne que certains sites aient été classés comme "sensibles" et d'autres non. Quid de la nouvelle école Simone Veil, de la mosquée de Rosny situé à proximité du collège Langevin-Wallon, de l'UGC Ciné Cité ou des EPAD Arpavie de Rosny ou Korian de Noisy ? »

Observation n°510- COURCOUX (Romainville)

« La pollution engendrée sur les sites sensibles des écoles de Noisy et Rosny...tue. Les pouvoirs publics doivent protéger nos enfants. Il faut, de plus, prendre en compte les crèches, EPHAD et gymnase dans les études d'impact. »

Observation n° 448 - Anonyme (Rosny-sous-Bois)

« ...une nouvelle école a été construite à deux pas de Rosny2, au bord du boulevard Gabriel Péri (route nationale 302). »

#### **Question aux porteurs de projet**

**68. Pourquoi le choix des 7 sites de mesures de la pollution de l'air n'a-t-il pas retenu les 8 sites sensibles identifiés dans la zone d'étude, ni les 17 établissements vulnérables cités dans l'étude d'impact ? Quelles définitions de la sensibilité et de la vulnérabilité des établissements ont été retenues ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Le périmètre de l'étude est défini au regard des hypothèses scientifiques et réglementaires usuelles rappelées en pages 12 et 13 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Une réponse aux questions posées aurait été intéressante et utile.

#### **Question aux porteurs de projet**

**69. Pouvez-vous lister l'ensemble des équipements accueillant des personnes vulnérables (enfants, personnes âgées) et des publics présentant des pathologies et susceptibles d'être exposés à la pollution de l'air émise même partiellement par l'activité du centre commercial tenant compte des mises à jour citées dans les observations du public ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Ces équipements sont listés en page 73 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Le public a signalé d'autres sites sensibles que ceux retenus dans l'étude de Techissim.

#### **Question aux porteurs de projet**

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

**70. Pourquoi l'étude d'impact ne présente pas les mesures de pollution de l'air pour tous les polluants sur toute la durée de ces mesures, mais seulement pour un mois pour certains d'entre eux ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Les mesures sur deux mois apparaissent en pages 132 à 135 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

Ce point a déjà été vu précédemment. La réponse ne permet pas de comprendre ce qui justifie les différences opérées dans les mesures sur la durée de l'étude.

**Question aux porteurs de projet**

**71. Pourquoi, parfois, pour le même polluant, les valeurs ne correspondent-elles pas aux mêmes points de prélèvement d'un mois à l'autre ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Les hypothèses et calculs afférents à l'étude de la pollution et de la qualité de l'air ont été détaillés dans l'étude de notre bureau d'étude technique Technissim annexé au dossier d'enquête publique. Ils s'appuient sur une bibliographie scientifique rigoureuse, étant précisé que le bureau d'étude technique Technissim est renommé dans le milieu scientifique pour ses différentes publications sur ces sujets.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête ne met, bien évidemment, pas en doute la compétence de Technissim. Elle cherchait seulement à comprendre ce qui justifie les différences opérées dans les relevés sur la durée de l'étude. Une réponse précise aurait été utile.

**Question aux porteurs de projet**

**72. Pouvez-vous compléter les données pour l'ensemble des polluants réglementaires pour les 7 points de mesures, et donner un ordre de grandeur de ces polluants au niveau des équipements sensibles ou vulnérables identifiés par l'étude ainsi que pour ceux non identifiés ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Les polluants réglementaires ont été étudiés et leur identification a été menée dans le cadre législatif et scientifique défini à la page 11 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

A défaut de mesures au droit des sites sensibles, la commission d'enquête retient des résultats des mesures les niveaux suivants :

Au nord-ouest (7 équipements sensibles), la mesure la plus proche (n°2) a été limitée au NO2 : 1er mois : 53,3 µg/m<sup>3</sup>, 2ème mois : 61 µg/m<sup>3</sup> ;

Au sud et au sud-est (9 équipements sensibles), la moyenne mensuelle des mesures les plus proches (n°4, 5 et 6) est de 49,5 µg/m<sup>3</sup> pour le NO2, 16,4 µg/m<sup>3</sup> pour le PM10 et 12,7 µg/m<sup>3</sup> pour le PM2,5.

Soit un niveau de NO2 très supérieur aux moyennes annuelles sur l'aire d'étude, sans oublier plusieurs journées de dépassement des seuils de recommandation journalière de l'OMS pour les PM10 et PM2,5, et de nombreux pics de pollution constatés dans les mesures effectuées à proximité des équipements sensibles.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de la pollution de l'air sur les sites des équipements sensibles**

Les équipements sensibles de la zone d'étude ne semblent pas avoir été tous identifiés. Les niveaux de pollution de l'air y sont dégradés au nord-ouest, en raison de leur proximité immédiate des grands voies routières. Ils dépassent les valeurs recommandées par l'OMS

### **Sujet 3 : L'effet du projet sur la qualité de l'air**

Le public souligne l'accroissement de la pollution de l'air due au projet d'extension du centre commercial en raison de l'augmentation de la circulation qu'il génère, alors que les niveaux actuels de pollution de l'air dépassent les valeurs réglementaires et les valeurs seuil de l'OMS.

#### **L'expression du public**

Observation n° 16- Anonyme

*« Je refuse qu'il y ait un projet d'extension qui soit synonyme de plus de trafic sur Rosny, plus de pollution, sachant qu'on frôle plus de 10 fois les taux admissibles par l'OMS et aussi plus de poussière de chantier de plus de 28 mois ».*

Observation n° 95 -Anonyme

*« Une extension accentuera la pollution en particulier aux particules fines dangereuses pour la santé qui est déjà importante par la traversée de notre commune par l'A86 ».*

Observation n° 145 -HAAS (Rosny-sous-Bois)

*« Ce projet consacre l'automobile en violant toutes les obligations en matière de transport "doux" (vélos et piétons notamment), et donc va générer une pollution supplémentaire pour tous les habitants de Rosny par la sur-représentation de la voiture ! »*

Observation n° 157- JOURDAIN (Rosny-sous-Bois)

*« Quant à l'augmentation de la pollution ...notre secteur est déjà un des coins les plus pollués d'Europe ! Arrêtons de vouloir asphyxier les Rosnéens et leurs voisins ».*

Observation n° 259- TOPCAN (Rosny-sous-Bois)

*« Ce projet entraînerait une augmentation de 10% du trafic, voire 16% aux heures de pointe. L'augmentation du trafic entraîne une augmentation des émissions de particules fines et de dioxydes d'azote (jusqu'à 10 fois les valeurs seuils de l'OMS) ».*

Observation n° 351- Anonyme

*« Plus de pollution car plus de commerçants, plus de camions qui amènent les marchandises, plus de clients acheteurs et encore plus de routes bouchées ».*

Observation n° 303- Anonyme

*« Il est illusoire de penser que l'accroissement de l'offre commerciale ne sera pas accompagné d'un afflux de circulation de voitures polluantes et par conséquent avoir un impact sur le climat et la santé des habitants qui habitent près du centre et des autoroutes qui le jouxte ».*

Observation n°505- Anonyme

« La pollution sonore et la pollution de l'air sont des facteurs de risque pour la santé de nos enfants qui passent la majorité de leur temps à l'école. Il est irresponsable de concevoir une telle extension au vu de la situation de Rosny-sous-Bois qui est une ville ultra bétonisée ».

Observation n°531- MIGNOT Conseiller régional Ile-de-France (Le Blanc-Mesnil)

« Les nuisances en termes de trafic routier et de pollution de l'air qu'il engendre, le bétonnage supplémentaire et l'imperméabilisation irréversible des sols, entre autres effets néfastes, font que ce projet présente bien plus d'inconvénients que d'avantages. Alors qu'il existe une volonté, au moins affichée, de tendre vers une région "Zéro Artificialisation Nette" (ZAN) et "Zéro Emission Nette" (ZEN) dans la procédure en cours de révision du SDRIF-E, ce projet va clairement à l'encontre de ces objectifs ».

Observation n° 385- ROUAUT

« Le trafic est déjà conséquent dans la zone autour et la pollution atmosphérique perceptible quand on emmène à pied nos enfants à l'école ou au centre de loisirs, nul besoin de plus ! ».

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de l'effet du projet sur la qualité de l'air**

Le public, sensibilisé par la pollution actuelle de l'air principalement liée à l'importance de la circulation routière en raison de la proximité des grands axes routiers, s'oppose au projet qui prévoit un accroissement de circulation automobile lié au projet.

## **Sujet 4 : Les effets cumulés**

### **L'expression du public**

Observation n° 115- Anonyme

« Le jugement ... observe que « la réalisation de l'ensemble de ces projets aura pour conséquence une augmentation sensible du trafic routier affectant notamment la qualité de l'air dans un périmètre proche de l'opération litigieuse et que ni l'étude d'impact, ni aucune pièce versée aux débats, n'explique en quoi la localisation de ces projets de l'autre côté de l'autoroute A3.. , serait de nature à justifier que le cumul de leurs incidences avec celles de l'opération contestée ne soit pas analysé ». Quels sont les éléments de réponse apportés au jugement sur ce point ? »

Observation n°419- VILVARAJAH

« Le projet d'extension ne doit pas être vu comme un projet autonome, mais dans sa globalité, soit la totalité du centre commercial, afin de compenser les effets de ce centre sur l'environnement immédiat (îlot de chaleur, imperméabilisation des sols, pollution de l'air). »

### **Question aux porteurs de projet**

Le Tribunal administratif de Montreuil dans sa décision du 2 décembre 2021 a retenu que l'étude d'impact jointe aux demandes ne décrit pas suffisamment les incidences du projet en ce qui concerne la qualité de l'air et ne comprend pas une analyse suffisante du cumul de ses effets avec ceux d'autres opérations situées à proximité.

**73.Pouvez-vous répondre à ces 2 observations et préciser comment a été évalué l'effet cumulé en matière de pollution de l'air avec les projets connus, la plupart de ceux-ci étant situés en dehors de la zone d'étude ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

Les effets cumulés ont été appréciés en tenant compte l'évolution induite du trafic des projets identifiés en page 28 de l'étude du bureau d'étude technique Acc-s, annexé au dossier d'enquête publique.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

#### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de la pollution de l'air prenant en compte les effets cumulés**

L'étude est censée avoir pris en compte les effets cumulés des projets connus sur la pollution de l'air ; cependant, en plus des effets dus à la circulation, d'autres facteurs auraient pu être pris en compte notamment ceux liés aux chantiers.

Par ailleurs, l'augmentation de la circulation liée à l'extension du centre commercial va augmenter les difficultés de circulation pour les véhicules dont les origines et destinations ne sont pas le centre commercial, ce qui créera une pollution de l'air supplémentaire non évaluée.

### **Sujet 5 : L'effet de la ZFE sur l'évolution du contexte de la qualité de l'air**

#### **L'expression du public**

Observation n° 41- Anonyme

*« D'un côté, il ne sera plus possible de rouler en CRITAIR 3 dans la zone grand paris (dont Rosny fait partie) mais on agrandit un centre commercial avec plus de circulation dans un futur proche ».*

Observation n° 356- LE COROLLER (Noisy-le-Sec)

*« Au moment où la métropole met en place la Zone à faible émission (ZFE) en lien avec les nuisances de la A86 l'afflux de nouveaux véhicules va avoir un impact très fort sur le périmètre et les communes alentour dont Noisy-le-Sec. La santé n'est pas une marchandise. »*

Observation n° 375- REDON Président Environnement 93

*« Environnement 93 note que « le Centre Commercial se trouve à l'extérieur de la ZFE qui sera opérationnelle à l'échéance du projet.*

*Les véhicules les plus polluants ne pourront plus pénétrer dans cette zone et auront ainsi un impact au-delà de la limite de l'A86 ; ces véhicules circuleront sur cette frange autorisée et amplifieront les concentrations de pollution près/sur le Centre Commercial. Cette incidence n'a pas été mesurée dans l'étude d'impact ».*

*La contribution d'Environnement 93 analyse la comparaison des émissions des particules PM10 et PM2,5 en fonction du taux de motorisation des communes. De cette comparaison, elle tire la conclusion que ces émissions par habitant et par an sont plus élevées dans les communes où le taux de motorisation est le plus élevé, et que c'est le cas des communes de l'EPT Grand Paris Grand Est par rapport à la moyenne de la Seine-Saint-Denis, notamment à Rosny-sous-Bois à proximité des axes de communications polluants A86, A3, A103, et disposant de pôles commerciaux importants. Elle ajoute que « l'accroissement automobile sur ces communes ne peut être accepté ».*

#### **Question aux porteurs de projet**

**74. Quelle est votre évaluation de l'effet de la mise en œuvre de la ZFE sur la qualité de l'air aux abords du projet compte tenu du taux de motorisation relativement important des territoires adjacents à l'est de la ZFE ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Les effets de la ZFE n'ont pas été pris en compte. Seule la situation la moins favorable à la livraison du projet a été étudiée.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

**L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de l'effet de la ZFE sur l'évolution du contexte de la qualité de l'air**

L'effet de la ZFE sur la qualité de l'air dans la zone d'étude n'a pas été évalué dans l'étude d'impact.

En raison d'un report probable d'un report de circulations à la frange de la ZFE concernant notamment les abords du centre commercial, un accroissement de la pollution dû à la ZFE est possible aux abords du centre commercial. Cet effet dépendra aussi des possibilités d'utilisation des parkings du centre commercial par les automobilistes qui ne pourront pas accéder à l'intérieur de la ZFE.

**Sujet 6 : L'évolution du parc automobile prise en compte pour l'amélioration de la qualité de l'air**

Pour l'évolution des émissions liées au projet, le public a contesté la prise en compte de la moyenne nationale du parc automobile en l'estimant différente au niveau de son renouvellement - et donc de ses émissions- de celle du parc automobile local. En outre, il a contesté cette prise en compte dans le cadre des mesures ERC pour la réduction de la pollution de l'air émise par la circulation liée au projet.

**L'expression du public**

Observation n° 1- Association ALTERNATIBA (Rosny-sous -Bois)

*« L'étude d'impact compte sur l'amélioration hypothétique des performances des voitures pour réduire la pollution de l'air, argument déjà exposé en 2018 avec une projection en 2022 qui n'a pas su se réaliser. Il aurait été plus pertinent d'envisager des solutions pour réduire le trafic aux abords du site ».*

Observation n° 11- SOURIAU (Rosny-sous-Bois)

*« Quant à parier sur la "propreté" des véhicules nous sommes là dans une hypocrisie majeure. Qui a actuellement les moyens de s'équiper en véhicules "propres" ? ».*

Observation n° 14- ROULLEAU (Rosny-sous-Bois)

*« On peut aussi se demander si les promoteurs ne se moquent pas du public, quand ils revendiquent que la pollution de l'air sera diminuée par l'amélioration des « émissions des voitures. C'est une drôle de conception de la séquence : Eviter. Réduire. Compenser qui normalement est de la responsabilité du promoteur ; ici celui-ci ne se sent manifestement pas concerné ».*

Observation n° 212- DELAMARLE (Rosny-sous-Bois)

« Le dossier est trouvé d'invéraisemblances : par exemple, le surplus de trafic et donc de pollution doit être pris en compte. Aujourd'hui, les seules réponses sont : bientôt il y aura des zones Crit'Air et les véhicules thermiques ne pourront plus être vendus à partir de 2035 ! C'est un scandale. S'est-on vraiment posé la question du bien-être des populations et leur santé ? Le centre commercial n'est-il pas déjà assez grand ? »

Observation n° 250- ANTIQUARIO (Rosny-sous-Bois)

« Un autre point soulevé dans ce dossier est la perspective que la pollution diminuera avec le temps par le renouvellement du parc automobile avec des véhicules décarbonés. Quand on regarde les données publiées par l'APUR, la ville de Rosny est à 0.1%, soit 34 véhicules Crit'Air Propre sur 20867, et le territoire (14 communes) à 0.2% soit 487 Crit'Air Propre sur 212 967 véhicules »

Observation n° 348- GROLLEAU (Rosny-sous-Bois)

« Le nouveau projet ne ferait qu'augmenter les impacts environnementaux (particules fines, îlots de chaleur) et la seule réponse semble miser sur l'interdiction des moteurs thermiques en 2035 pour espérer un retour progressif à la normale.

Si tel devait être le cas (option "ne rien faire") alors je propose de repousser ce projet d'extension à 2045 (2035 + 10 ans de vie des dernières voitures thermiques vendues) afin d'envisager enfin une vision humaine et sanitaire des choses ».

#### **Questions aux porteurs de projet**

**75. Que répondez-vous à ces observations du public ?**

**76. Le renouvellement du parc automobile de la Seine-Saint-Denis n'est-il pas moins rapide que celui retenu représentant la moyenne nationale, notamment en ce qui concerne les véhicules des entreprises, des artisans et des commerçants ?**

**77. Pouvez-vous expliquer pourquoi « si l'évolution du parc automobile entraîne une baisse des émissions de 12,1 % par rapport à 2017, la mise en place du projet entraîne en comparaison avec le fil de l'eau une augmentation des émissions de 4 % en lien avec l'augmentation de trafic attendue » ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons sur ce point à la méthodologie et aux données scientifiques explicitées en pages 99 et 100 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Cette étude a retenu le parc automobile de IFSTTAR qui est une moyenne du parc national.

Ce parc automobile comprenait en 2019 environ 48% du parc classé dans les catégories Crit'air 3, 4 et 5 (cf PCAET du Grand Paris Grand Est), alors que le parc de la Seine-Saint-Denis en 2019 en comprenait 70% (cf Cabinet AAA Data). Les émissions du parc automobile retenues dans l'étude sont certainement sous évaluées.

Par ailleurs, l'étude retenue semble plus optimiste sur la vitesse d'évolution du parc automobile d'après les études du CITEPA.

Les valeurs des émissions du parc automobile en situations initiale et fil de l'eau de l'étude semblent donc à revoir.

En conséquence, l'augmentation de la pollution due au projet par rapport à la situation au fil de l'eau (4% d'après l'étude Technissim), devrait s'appliquer à des niveaux de pollution plus élevés pour les polluants réglementés.



## L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de l'évolution du parc automobile prise en compte pour l'amélioration de la qualité de l'air

La commission considère qu'il conviendrait de revoir l'évaluation de l'effet du projet sur la pollution de l'air en raison des particularités du parc automobile concerné.

### Sujet 7 : Les insuffisances de l'étude d'impact

#### **L'expression du public**

Observation n° 349- Anonyme

*« L'étude d'impact est insuffisante au regard des mesures concernant les particules en suspension PM10 et PM2,5, ce qui implique un risque de pollution de l'air qui viendra impacter la santé de la population avoisinante. »*

Observation n° 356 -LE COROLLER Noisy-le-Sec

*« Le projet actuel soumis à l'enquête publique contient les mêmes failles et insuffisances reconnues par le Tribunal administratif de Montreuil »*

Observation n° 375- REDON Président Environnement 93

*« S'agissant de l'étude Technisim, Environnement 93 note que « Dans tous les scénarios, à l'horizon 2025, le projet fera augmenter les taux de particules PM10 et PM2.5 par rapport à une évaluation réalisée « au fil de l'eau », et que l'indice Pollution Population (IPP) qui permet une analyse des différences entre les scénarios étudiés, est présenté uniquement pour les concentrations en dioxyde d'azote (NO2), alors que l'impact sur les populations est particulièrement associé aux concentrations de PM10 et PM2.5 ; cette analyse est donc tout à fait insuffisante ».*

Observation n° 380- CUBIZOL Conseillers départementaux de la majorité au conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

*« L'impact de l'extension du centre sur la qualité de l'air sera catastrophique et n'est pas réellement pris en compte, autour d'un site où les concentrations en dioxyde d'azote et en particules fines sont déjà supérieures aux valeurs réglementaires et aux valeurs seuil de l'OMS ».*

Observation n°520- PERGUET (Rosny-sous-Bois)

*« A noter que l'interdiction de la vente thermique, principal argument du promoteur pour justifier ses projections, n'intervient qu'en 2035, et si l'on tient compte aussi que 50% des particules fines ne viennent pas des carburants mais de l'abrasion des routes, pneus et frein, avec des véhicules électriques toujours plus lourds, alors une part très importante de ces particules subsistera à jamais. Partant de relevés qui ne passent jamais en dessous des seuils et les dépassent très régulièrement de 1000%, seule une réduction importante du nombre de véhicules permettra de protéger la santé de nos enfants et petits-enfants ! ».*

#### **Question aux porteurs de projet**

##### Les données d'Airparif

L'étude d'impact n'utilise pas les données d'Airparif permettant de connaître la moyenne annuelle des polluants réglementaires en tout point de la région.

Sur le tableau suivant sont données les valeurs moyennes annuelles de pollution de l'air d'Airparif pour le centre de l'aire d'étude correspondant au centre commercial ; elles semblent approximativement constantes entre 2015 et 2021, bien que les années 2020 et 2021 aient été marquées par le Covid.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
NO2 µg/m3	30	31	32	29	34	28	29
Nombre de jours de dépassement PM10	7	9	5	1	9	5	7
PM2,5 µg/m3	13	13	12	12	12	11	12
Ozone dépassement en nombre de jours des 120 µg/m3 pendant 8h	14	8	8	24	13	22	4

Ces valeurs montrent notamment que sur la période 2015-2021- y compris pendant l'épidémie de Covid :

- Pour le NO2, la valeur seuil de l'OMS qui est maintenant de 10 µg/m3 en moyenne annuelle a toujours été dépassée ;
- Pour le PM2,5 la valeur seuil de l'OMS qui est maintenant de 5 µg/m3 a toujours été dépassée ;
- Pour l'ozone, la valeur cible de l'OMS étant actuellement de 60 µg/m3 en saison de pointe et de 100 µg/m3 pour une période de 8h, les nombres de jours de dépassement de ces valeurs sont donc supérieurs à ceux indiqués dans ce tableau.

**78. Ces données n'indiquent-elles pas que sur la période 2015-2021, l'augmentation des émissions dues à la circulation et à sa saturation ont dû compenser la baisse des émissions due au renouvellement du parc automobile, les fluctuations annuelles dépendant des conditions météorologiques ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons sur ce point à la méthodologie et aux données scientifiques explicitées en pages 99 et 100 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête maintient son avis sur l'évolution de la pollution dans la zone d'étude différente de celle évaluée par Technissim pour au moins 3 raisons :

- la différence entre le parc automobile local et la moyenne du parc national, d'une part, et son évolution dans le temps, d'autre part ;
- la quasi-constance du niveau de la pollution annuelle constatée ces dernières années sans doute due à la proximité des axes routiers ;
- le niveau élevé des résultats des mesures de pollution effectuées en 2022.

**Question aux porteurs de projet**

La méthode d'évaluation de l'incidence de l'extension du centre commercial sur la pollution de l'air

**79. Quelle est l'évolution retenue pour la circulation d'accès au centre commercial entre 2017 et 2025 et pour l'évolution de la circulation générale dans la zone d'étude de la pollution de l'air ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons sur ce point à la méthodologie et aux données scientifiques explicitées en pages 99 et 100 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique.

### **Question aux porteurs de projet**

**80. Cette évaluation correspond-elle à l'augmentation du trafic au voisinage du centre à hauteur de 8% entre 2017 et 2025 ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons sur ce point à la méthodologie et aux données scientifiques explicitées en pages 25 à 59 de l'étude technique menée par Acc-s annexée au dossier d'enquête publique.

### **Question aux porteurs de projet**

**81. Comment a-t-il été tenu compte des périodes de saturation du trafic avec leur incidence sur l'augmentation de la pollution de l'air ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons sur ce point à la méthodologie et aux données scientifiques explicitées en pages 99 et 100 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique, étant précisé que Technissim s'est également fondé sur l'étude technique menée par Acc-s notamment en pages 25 à 59, annexée au dossier d'enquête publique.

### **Question aux porteurs de projet**

**82. Comment a été évaluée la pollution de l'air émise par la logistique d'approvisionnement et des déchets, la circulation liée aux chantiers, et la circulation liée au Drive. Pouvez-vous en donner une estimation ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Les données disponibles figurent en pages 25 à 59 de l'étude technique menée par Acc-s annexée au dossier d'enquête publique. Il n'existe pas de données exclusivement liées à la logistique.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête a posé ces nombreuses questions en raison des augmentations de trafic différentes appliquées suivant les voies concernées de la zone d'étude, des circulations à prendre en compte en plus de celles de la clientèle du centre commercial et de l'effet de la saturation des circulations sur la pollution de l'air.

La commission d'enquête regrette ces réponses évasives qui n'apportent pas les précisions souhaitées, utiles à l'information du public.

### **Question aux porteurs de projet**

**83. Pouvez-vous justifier votre prévision de croissance des gaz à effet de 4% par rapport à la situation 2025 au fil de l'eau ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons sur ce point à la méthodologie et aux données scientifiques explicitées en pages 99 et 100 de l'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique, étant précisé que Technissim s'est également fondé sur l'étude technique menée par Acc-s notamment en pages 25 à 59, annexée au dossier d'enquête publique.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Cette prévision paraît reprendre uniquement l'évaluation de l'indice véhicules x Kilomètres

#### **Question aux porteurs de projet**

Selon différents bureaux d'études, les sources des particules hors échappement seraient les freins (16 à 55 % des PM10 selon les conditions de circulation), le contact pneus/chaussée (5 à 30 %) et la remise en suspension des particules (28 à 59 %). La moitié des particules issues du trafic routier en Europe est liée au freinage et aux pneumatiques d'après l'ADEME. Selon l'OCDE, la masse des particules émises hors échappement vont globalement augmenter de 53,5% d'ici 2030.

#### **84. Pourquoi l'étude d'impact n'a pas évalué la pollution de l'air en dehors des émissions des gaz d'échappement ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les paramètres de l'étude sur la pollution et la qualité de l'air sont explicités en pages 11 à 13 de l'étude menée par le bureau d'étude technique Technissim, annexé au dossier d'enquête publique.

#### **Question aux porteurs de projet**

#### **85. Pouvez-vous compléter l'évaluation de l'impact sur la qualité de l'air en matière de particules tenant compte des particules émises hors échappement ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les paramètres de l'étude sur la pollution et la qualité de l'air sont explicités en pages 11 à 13 de l'étude menée par le bureau d'étude technique Technissim, annexé au dossier d'enquête publique.

#### **Question aux porteurs de projet**

#### **86. Quel est le niveau de qualité de l'air intérieur du centre commercial et quelle est la dépendance de la qualité de l'air intérieur de la pollution extérieure ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les porteurs de projet ne sont pas en mesure d'apporter ces éléments, même s'il est précisé que l'intérieur du centre commercial est très régulièrement contrôlé afin de répondre à la réglementation ERP.

#### **87. Quelle est l'incidence de l'effet îlot de chaleur sur la pollution de l'air (notamment l'ozone) ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Technissim nous indique que cet effet est très marginal.

#### **Question aux porteurs de projet**

#### **88. Quelle est votre estimation des incertitudes des évaluations de la pollution de l'air ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Les incertitudes sont explicitées le cas échéant tout au long de l'étude technique menée par le bureau d'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet des insuffisances de l'étude d'impact sur l'évaluation des impacts du projet sur la qualité de l'air**

L'analyse de cette évaluation montre qu'au-delà du facteur de l'évolution du parc automobile, d'autres incertitudes portent sur l'évolution de la circulation prise en compte et ses différents facteurs d'émissions.

Les effets de la ZFE n'ont pas été pris en compte.

Le niveau de la pollution en situation au fil de l'eau est certainement sous-évalué compte tenu notamment du parc automobile concerné et de son évolution dans le temps, et aussi du niveau élevé de pollution révélé en 2022 par les mesures dans l'aire d'étude.

L'estimation d'une augmentation de la pollution de 4% pour la situation de projet par rapport à la situation au fil de l'eau devrait donc être relativisée et ne pas être la seule caractérisation de l'effet du projet sur la pollution de l'air et de la santé.

L'incidence du projet sur la qualité de l'air devrait prendre en compte un niveau de pollution en situation de projet plus élevé que celui prévu dans l'étude d'impact.

En outre, il convient de tenir compte des effets sanitaires de la pollution de l'air devant concerner des populations exposées depuis longtemps à des niveaux importants de pollution ayant fragilisé leurs voies respiratoires.

Compte tenu de la situation particulière du centre commercial au voisinage des grandes voies routières et de l'augmentation de la pollution liée à son extension qui contribuent à un niveau élevé de pollution atmosphérique, les prévisions du plan national de réduction pluriannuelle des émissions de polluants atmosphériques rencontreront des difficultés à être respectées au niveau local. Il en sera de même pour les objectifs européen et national pour la réduction de la mortalité liée à ces émissions.

### **Sujet 8 : Les mesures ERC pour réduire la pollution de l'air due au projet d'extension du centre commercial en agissant notamment sur la circulation qu'il génère**

#### **L'expression du public**

Observation n°1- Association ALTERNATIBA (Rosny-sous -Bois)

*« Le promoteur n'a retenu aucune des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) formulées par le Tribunal administratif pour améliorer la détérioration de la qualité de l'air en lien avec l'augmentation du trafic routier ».*

Observation n° 113- Association MNLE et Observation n° 356- LE COROLLER (Noisy-le-Sec)

*« Le projet actuel soumis à l'enquête publique contient les mêmes failles et insuffisances reconnues par le Tribunal administratif de Montreuil.*

*Aucune mesure n'est proposée pour tenir compte de l'augmentation inéluctable du trafic routier alors même que, déjà, les derniers prélèvements réalisés sur la qualité de l'air sont dix fois supérieurs aux recommandations de l'OMS. Tabler sur l'évolution des technologies pour*

*l'automobile est très insuffisant et ne règlera pas les problèmes environnementaux, sociaux et sanitaires ».*

Observation n° 148- ROULLEAU (Rosny-sous-Bois)

*« Ainsi, toutes les questions liées aux mesures prises pour réduire la pollution de l'air induite sont évacuées par les promoteurs. Tout au plus peut-on lire qu'ils s'engagent à étudier des améliorations après l'obtention du permis de construire : autant dire que ces engagements n'en sont, seuls valent les engagements et obligations contenus dans les autorisations délivrées par les autorités. Il est aussi regrettable que les promoteurs n'aient même pas accepté de profiter de ces travaux pour revoir l'ensemble du centre commercial et tenter d'améliorer l'existant. C'est bien une démonstration que seule les intéresse la course aux bénéfices, au détriment de la santé et du bien-être des populations vivant autour du centre commercial. »*

Observation n° 230 - THIBAUT Vice-présidente du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis en charge des solidarités et de la santé. Conseillère municipale de Rosny-Sous-Bois

*« Sur le plan environnemental ce nouveau projet est loin de répondre aux exigences formulées par le Tribunal administratif pour « Eviter, Réduire et Compenser » les effets négatifs sur l'environnement et la santé.*

*Aujourd'hui nous connaissons les conséquences sanitaires de la pollution atmosphérique et ils sont considérables : classée comme cancérigène, la pollution de l'air est la première cause de mortalité dans le monde.*

*D'après Santé Publique France, à plus long-terme, même à de faibles niveaux de concentration, une exposition sur plusieurs années à la pollution atmosphérique peut induire des effets sur la santé bien plus importants qu'à court terme. De nombreuses études montrent un rôle de la pollution atmosphérique sur la perte d'espérance de vie et la mortalité, mais également sur le développement de maladies cardiovasculaires, maladies respiratoires et du cancer du poumon. Ainsi ce sont près de 40 000 personnes qui décèdent chaque année de la pollution de l'air, correspondant à une perte de 7,6 mois d'espérance de vie.*

*Par ailleurs ... le Département de la Seine-Saint-Denis et ses habitants sont particulièrement touchés par les inégalités sociales de santé et par un taux élevé de maladies chroniques. »*

Observation n° 259- TOPCAN (Rosny-sous-Bois)

*« Ce projet doit impérativement intégrer d'autres moyens de transport et limiter le nombre de places de parking pour les voitures thermiques ».*

Observation n° 348 - GROLLEAU (Rosny-sous-Bois)

*« Les résultats des impacts environnementaux (particules fines, îlots de chaleur) sont déjà en dehors des limites et rien ne semble envisagé pour tenter d'y remédier.*

*Donc une circulation toujours plus compliquée et toujours plus de pollution pour les habitants de Rosny et des communes avoisinantes...».*

Observation n°349-Anonyme

*« L'étude d'impact manque d'analyse quant au cumul des effets du projet dans sa globalité (c'est à dire le centre commercial en entier et non seulement l'extension, qui est dépendante du projet global) et quant aux effets cumulés avec les projets voisins.*

*L'étude d'impact ne comporte pas la description de mesures suffisantes prévues pour éviter, réduire, compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique, comme le requiert la loi. »*

Observation n°375- REDON Pdt Environnement 93

*« ... l'opération autorisée méconnaît le principe de prévention en tant que les mesures qu'elle prévoit ne sont pas suffisantes pour éviter, réduire ou compenser ses effets négatifs s'agissant de l'émission de polluants dans l'air... »*

Observation n° 380- CUBIZOL Conseillers départementaux de la majorité au conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

*« Aucune solution n'est envisagée pour réduire la hausse du trafic automobile induite par le projet d'extension.*

*Nous connaissons pourtant les conséquences sanitaires de la pollution atmosphérique et ils sont considérables : classée comme cancérogène, la pollution de l'air est la première cause de mortalité dans le monde. ... Ainsi ce sont près de 40 000 personnes qui décèdent chaque année de la pollution de l'air, correspondant à une perte de 7,6 mois d'espérance de vie.*

*L'étude d'impact et le projet de la société Unibail-Rodamco-Westfield ne prennent pas en considération ces observations élémentaires ».*

Observation n°419- VILVARAJAH

*« Les mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) proposées par le promoteur sont largement insuffisantes par rapport aux impacts environnementaux du projet ».*

Observation n°466-Anonyme

*« ....sur tous les aspects relevés par la MRAe, et notamment en ce qui concerne la pollution de l'air (l'autorité environnementale constate que bien que l'état initial de la qualité de l'air ait été complété, aucune mesure n'a été proposée pour réduire l'impact lié à l'augmentation du trafic, les concentrations en dioxyde d'azote sont déjà supérieures aux valeurs réglementaires annuelles et les concentrations en PM2,5 et PM10 sont supérieures aux valeurs seuil journalières de l'OMS.... ».*

### **Question aux porteurs de projet**

Il est rappelé que le jugement du Tribunal administratif de Montreuil dans sa décision du 2 décembre 2021 a estimé que l'appréciation « d'un effet du projet sur la qualité de l'air peu significatif direct à court moyen et long terme était erronée... et que l'étude qui ne définit aucune mesure particulière d'évitement ou de compensation à ce titre méconnaît les dispositions de l'article R 122-5 du Code de l'environnement ». Il a retenu que l'étude d'impact ne comporte pas la description de mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique, et d'autre part, que l'opération autorisée méconnaît le principe de prévention en tant que les mesures qu'elle prévoit ne sont pas suffisantes pour éviter, réduire ou compenser ses effets négatifs s'agissant de l'émission de polluants dans l'air.

L'étude d'impact estime en conclusion que « le projet n'est pas de nature à influencer significativement sur la qualité de l'air ambiant ou sur la santé des populations ».

Cette appréciation semble basée sur une augmentation de la pollution de 4% due au projet par rapport à la situation 2025 au fil de l'eau.

L'effet sur la santé ne peut être apprécié seulement par un tel taux dans la mesure où l'état actuel de santé des personnes exposées est fragilisé depuis plusieurs années par un niveau de pollution de l'air estimé « moyen ou dégradé ». L'objectif de prévention ne doit pas être limité à la seule appréciation des niveaux futurs mais doit prendre en compte l'historique des pollutions subies par les populations exposées.

L'étude d'impact prévoit qu'en comparaison avec la situation 2017, le projet d'extension entrainera une augmentation du trafic lié au centre commercial de 9% en 2025, intégrant une réduction de la part modale de la voiture de 5% liée au prolongement de la ligne 11.

Par ailleurs, dans le cadre du sujet 9 concernant les mobilités, nous avons vu que les mesures ERC relatives aux déplacements et au stationnement n'ont pas été modifiées par rapport à celles annexées aux permis de construire délivrés, et ne semblent pas viser une réduction de la circulation des véhicules accédant au centre commercial.

L'OMS indique que si ses valeurs seuils étaient respectées, près de 80% des décès liés aux PM2,5 pourraient être évités.

**89. Alors que le Conseil d'Etat a demandé aux pouvoirs publics l'accélération des mesures de réduction de la pollution atmosphérique pour des raisons de santé publique, et que les valeurs réglementaires doivent baisser pour se rapprocher des valeurs seuils de l'OMS, est-il envisageable que les polluants les plus nuisibles tels que les PM2,5 dont les moyennes annuelles sont depuis plusieurs années plus du double de la valeur seuil de l'OMS (12 µg/m<sup>3</sup> à comparer à 5 µg/m<sup>3</sup>) devraient subir une hausse durable de 4% ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les hypothèses et calculs afférents à l'étude de la pollution et de la qualité de l'air ont été détaillés dans l'étude de notre bureau d'étude technique Technissim annexé au dossier d'enquête publique. Ils s'appuient sur une bibliographie scientifique rigoureuse, elle aussi partagée au public. Par ailleurs, il est précisé que le bureau d'étude technique Technissim est renommé dans le milieu scientifique pour ses différentes publications sur les sujets nous concernant.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

L'objectif recherché par la commission d'enquête dans ses questions n'est pas de porter un jugement sur le bureau d'études Technissim.

#### **Question aux porteurs de projet**

Les teneurs de particules PM10 ont pu dépasser la recommandation journalière de l'OMS (45 µg/m<sup>3</sup>) au début de la première période de mesure, du 24 au 28 janvier 2022 (de 47 à 79 µg/m<sup>3</sup>) et au cours de la première semaine de mars (de 45 à 77 µg/m<sup>3</sup>).

Concernant les particules PM2,5, les teneurs mesurées ont été supérieures au seuil recommandé journalier de l'OMS de 15 µg/m<sup>3</sup> du 24 au 28 janvier 2022 (de 32 à 60 µg/m<sup>3</sup>) et du 08 au 13 février 2022 (de 17 à 65 µg/m<sup>3</sup>).

L'étude Technissim indique « une situation actuelle de la qualité de l'air moyenne à dégradée », - cette situation étant de 2022 et non de 2017-, et « à l'horizon du projet aucune valeur dépassant les limites réglementaires ».

Compte tenu de l'augmentation de la circulation entre 2022 et 2025 liée à l'extension du centre commercial, il semble que la situation 2025 devrait être plus dégradée que celle de 2022.

Le Plan Climat Energie du Département de la Seine-Saint-Denis a retenu l'objectif de réduire l'usage de la voiture pour les courtes distances (inférieures à 5 kms) notamment dans le cadre de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La croissance des gaz à effet de serre a un effet sur la production d'ozone notamment en période de fortes chaleurs et de canicules, ce qui explique l'absence de diminution sensible de ce polluant au cours des dernières années et de diminution prévisible au cours des prochaines années.



**90. Pouvez-vous préciser votre estimation des valeurs des polluants réglementaires en 2025 au niveau des points de mesures, en tenant compte des valeurs constatées en 2022 ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Ces valeurs se modélisent de manière scientifique en moyenne et non par point de mesures. Sur ce point, nous vous renvoyons aux pages 96 à 111 de l'étude technique du bureau d'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

L'estimation demandée par la question n°86 n'est pas donnée dans l'étude Technissim

**Questions aux porteurs de projet**

**91. Est-on certain que ces valeurs ne dépasseront pas valeurs réglementaires actuelles compte tenu de l'insuffisance de prise en compte des circulations et des sources de pollution de l'air (telles que les chantiers, les autres pollutions que celles dues aux émissions, et les pollutions liées aux projets connus)?**

**92. Etant donné l'importance des pics de pollution constatés en 2022, les valeurs limites concernant les pics de pollution des directives européennes ne risquent-elles pas d'être dépassées ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons sur ce point aux pages 96 à 111 de l'étude technique du bureau d'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique définissant la méthodologie scientifique utilisée.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête reconnaît la difficulté de répondre à ses questions très techniques ; mais il s'agit d'un thème central de l'enquête compte tenu de insuffisances pointées par le Tribunal administratif de Montreuil et d'un sujet de préoccupation important du public compte tenu de son incidence sur la santé humaine.

**Question aux porteurs de projet**

**93. Compte tenu des compléments de l'étude d'impact, notamment des pics de pollution observés en janvier et en février 2022, du nombre important des équipements sensibles exposés à cette pollution, des observations du public et des considérations précédentes, de l'état dégradé de la qualité de l'air depuis de nombreuses années ayant fragilisé les personnes exposées, de l'augmentation des populations exposées en lien avec l'urbanisation et la croissance de population devant accéder à cette zone soit pour le centre commercial, soit pour le pôle multimodal, confirmez-vous votre qualification de l'appréciation de l'effet du projet sur la qualité de l'air « Aucun effet significatif à court moyen et long Terme » par rapport à la situation au fil de l'eau, ainsi qu'« Aucune disposition particulière de réduction des effets » dans le tableau des mesures ERC ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Comme explicité page 111 de l'étude technique menée par le bureau d'étude technique Technissim annexée au dossier d'enquête publique, les données scientifiques montrent que les concentrations de polluants ne dépasseront pas les seuils réglementaires grâce aux mesures prévues et explicitées en page 126 de l'étude technique à l'occasion du projet soumis à enquête publique en 2019.

### L'appréciation de la commission d'enquête

L'étude Technissim conclut : « En raison de la baisse des émissions, les populations des scénarios futurs seront moins exposées au dioxyde d'azote que pour la situation actuelle 2017. Les différences d'exposition des scénarios avec et sans projet se révèlent être non significatives ».

Cette conclusion de baisse des émissions ne paraît pas démontrée en raison des différentes incertitudes relevées par la commission d'enquête tant pour ce qui concerne la circulation induite par le projet que pour ses émissions de pollution. Toutefois, il semble certain que le projet augmentera la pollution par rapport à la situation fil de l'eau. La qualification de cette augmentation ne peut se limiter à son taux ; elle devrait prendre en compte les effets sur la santé des populations exposées de la pollution de l'air la situation actuelle moyenne à dégradée depuis plusieurs années ayant fragilisé ces populations notamment celles des équipements sensibles.

Les porteurs de projet ne répondent pas sur les arguments pouvant remettre en cause la qualification de l'appréciation de l'effet du projet sur la qualité de l'air « Aucun effet significatif à court moyen et long Terme » par rapport à la situation au fil de l'eau, ainsi qu'« Aucune disposition particulière de réduction des effets » dans le tableau des mesures ERC.

### Question aux porteurs de projet

L'étude d'impact énumère différentes mesures pouvant être mises en place pour réduire la pollution atmosphérique dans la zone d'étude, notamment la création d'une toiture végétale afin de capter les particules fines grâce au processus d'évapotranspiration qui élève l'humidité de l'air et favorise la création de rosée (diminution des PM10 jusqu'à -2,3 %) ;

**94. Pourquoi cette mesure ne figure pas dans le tableau des mesures ERC ? Pouvez-vous préciser ce projet de toiture : localisation, surface, type de végétation ? Est-ce la toiture végétalisée préconisée par le CSTB dans le cadre de la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain mais non retenue ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Le projet « précis » (« Avant Projet Définitif ») de végétalisation est en cours d'étude, mais prendra bien en compte la mise en place des espèces les plus vertueuses pour répondre aux mesures ERC sur lesquelles les porteurs de projets se sont engagés dans l'étude d'impact.

### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'étonne que le sujet de la végétalisation soit toujours en examen compte tenu du temps écoulé depuis le début de l'étude des permis de construire, déposés initialement en 2018.

### Question aux porteurs de projet

**95. Quelles sont vos propositions de modifications à apporter aux mesures ERC des permis de construire modificatifs pour réduire significativement la part modale de la voiture relative à l'accès au centre commercial tout en améliorant les déplacements tous modes au voisinage du centre commercial et du pôle multimodal Rosny-Bois-Perrier ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Comme évoqué précédemment et en parallèle de l'instruction des dossiers de Permis de Construire Modificatifs, des discussions ont lieu entre les porteurs de projet, IDF Mobilités et la RATP afin de fluidifier le trafic.

### Questions aux porteurs de projet

96. Dans le cadre de ces mesures ERC, quelles dispositions de suivi et de régulation de la circulation et du stationnement retenez-vous pour réduire le trafic lié au centre commercial ?

97. L'alternative consistant à différer les travaux d'extension du centre commercial a-t-elle été étudiée, notamment pour une évolution du projet prenant en compte les enseignements de la présente enquête publique et l'opportunité d'aménager un espace important affecté aux accès multimodaux dans le cadre du pôle multimodal, à la place d'une partie des parkings actuels destinés à être démolis ?

### Commentaire des porteurs de projet

Comme évoqué précédemment et en parallèle de l'instruction des dossiers de Permis de Construire Modificatifs, des discussions ont lieu entre les porteurs de projet, IDF Mobilités et la RATP afin de fluidifier le trafic. Par ailleurs, un projet de mise en barriérage du parking est prévu ainsi que l'augmentation du nombre de places de parking vélo

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sous-thème de la pollution de l'air et de la santé**

Le public, sensibilisé par la pollution actuelle de l'air principalement liée à l'importance de la circulation routière et de la proximité des grands axes routiers, s'oppose au projet d'extension du centre commercial qui prévoit un accroissement de circulation automobile.

Airparif présente ainsi le bilan 2019 suivant de la qualité de l'air pour le département de la Seine Saint Denis : « Malgré une tendance à la baisse des niveaux de pollution chronique depuis quelques années, les concentrations de dioxyde d'azote et de particules PM10 restent problématiques en Seine-Saint-Denis, avec des dépassements importants des valeurs limites.

Pour les particules PM2.5, les concentrations mesurées respectent les valeurs limites, mais excèdent toujours l'objectif de qualité.

Les niveaux d'ozone (O3) dépassent la valeur cible pour la protection de la santé en 2019 ainsi que les objectifs de qualité. Ces dépassements sont généralisés à l'ensemble de la région ».

La zone d'étude de la pollution de l'air retenue dans l'étude d'impact a une population de 23 158 habitants, dont 7 186 sensibles à la pollution de l'air (enfants et personnes âgées). Elle est délimitée par un cercle centré sur le site du projet, d'un rayon de 1 000 m et d'une surface de 2,28 km<sup>2</sup>.

Les données d'Airparif sur la zone d'étude montrent une situation de la qualité de l'air moyenne à dégradée qui a peu évolué depuis 2015 ; sur cette période, les valeurs moyennes annuelles des polluants réglementés sont restées supérieures aux valeurs recommandées par l'OMS.

Dans l'aire d'étude, les mesures de pollution de l'air effectuées début 2022 ont été réalisées pour répondre aux insuffisances de la description de l'état initial de l'environnement en matière de qualité de l'air retenues par le Tribunal administratif de Montreuil. Ces mesures présentent un éclairage partiel de la situation de la pollution de l'air avec des valeurs des polluants réglementés dans la zone d'étude sans permettre toutefois une comparaison directe avec les valeurs limites fixées par la réglementation. Leurs résultats n'ont pas été utilisés pour évaluer la pollution de l'air au droit des équipements sensibles, ni pour l'évaluation de la situation en 2025. Le public a retenu de leur présentation des dépassements importants par rapport aux valeurs seuils de l'OMS, ainsi que de nombreux pics de pollution.

Les équipements sensibles de la zone d'étude ne semblent pas avoir été tous identifiés. Les niveaux de pollution de l'air paraissent dégradés pour ceux situés au nord-ouest de cette zone, en raison de leur proximité immédiate des grandes voies routières. Ils dépassent nettement les valeurs recommandées par l'OMS.

L'effet de la ZFE sur la qualité de l'air dans la zone d'étude n'a pas été évalué dans l'étude d'impact. La commission d'enquête considère que la ZFE produira un report de circulations à sa frange extérieure, source d'un accroissement de la pollution, notamment aux abords du centre commercial.

L'étude de l'incidence du projet sur la qualité de l'air dans la zone d'étude a évalué les trafics sur les différentes voies de cette zone pour les situations 2017, 2025 fil de l'eau, et 2025 avec le projet, ces trafics prenant en compte l'évolution de la circulation générale, l'incidence sur la circulation des projets connus et les flux de circulation liés à l'extension du centre commercial. Ces données ont permis de calculer la valeur de l'indice véhicules-kilomètres de ces 3 situations. Par rapport à la situation actuelle, cet indice augmente respectivement de +4,8 % et de +9,0 % en 2025 pour les situations 2025 sans et avec projet. En comparaison avec la situation au fil de l'eau en 2025, la réalisation du projet entraînera une augmentation modérée du trafic routier de 4 %. Le calcul des émissions correspondant à ces trafics a été basé sur celles du parc automobile français. L'étude d'impact indique que par rapport à la situation actuelle de 2017, les émissions de polluants atmosphériques vont globalement diminuer dans le futur compte tenu des évolutions prévues de ce parc. Ainsi, l'augmentation du trafic pour la situation avec projet est prévue compensée par la baisse des émissions du parc automobile (-12,1 % par rapport à 2017). L'étude conclut que les teneurs en polluants atmosphériques sont maximales pour la situation actuelle. En comparaison avec le fil de l'eau, la mise en place du projet entraîne une augmentation de 4 % de ces polluants en lien avec l'augmentation de trafic attendue ; et à l'horizon 2025, les concentrations sur l'ensemble de la zone d'étude respecteront les valeurs réglementaires annuelles, et ce, quels que soient les composés. En raison de la baisse des émissions, les populations des horizons futurs seront moins exposées au dioxyde d'azote que pour la situation actuelle 2017. Ainsi, l'étude d'impact affirme que le projet n'est pas de nature à influencer significativement sur la qualité de l'air ambiant ou sur la santé des populations.

Dans le cadre de leurs commentaires sur le procès-verbal des observations établi par la commission d'enquête, les porteurs de projet ne tiennent pas compte dans leur évaluation des résultats de mesures effectuées début 2022, ni du parc automobile de la Seine-Saint-Denis dont les émissions sont supérieures à celles du parc automobile national retenu dans l'étude, ni des émissions en dehors de la zone d'étude, ni de l'augmentation de la circulation liée à l'extension du centre commercial qui va augmenter les difficultés de circulation pour les véhicules dont les origines et destinations ne sont pas le centre commercial, ce qui créera une pollution de l'air supplémentaire non évaluée, de même que l'incidence sur la circulation et la qualité de l'air du barriérage des parkings du centre commercial.

La commission d'enquête estime ainsi que l'impact du projet sur la pollution de l'air est globalement sous-évalué. Elle a relevé d'autres incertitudes portant sur l'évolution de la circulation prise en compte et ses différents facteurs d'émissions. Le niveau de la pollution en situation au fil de l'eau est certainement sous-évalué compte tenu du parc automobile concerné, et, en conséquence celui de la situation avec projet qui lui est lié. En outre, il convient de tenir compte d'une évolution du parc automobile concerné moins rapide que celle du parc national.

En conséquence, la commission d'enquête estime que l'impact du projet sur la pollution de l'air est globalement sous-évalué, et qu'il n'est pas certain qu'en situation de projet la pollution de l'air soit inférieure à celle de la situation initiale.

En outre, la commission d'enquête souligne que l'impact du projet sur les émissions à effet de serre n'a pas été étudié spécifiquement, l'étude se limitant à retenir que les émissions de gaz à effet de serre pour la situation avec projet par rapport au scénario « fil de l'eau » connaissent une variation de +4 % à l'horizon 2025. En conséquence, le projet augmente les émissions de gaz à effet de serre, et participe à l'accroissement du phénomène d'îlot de chaleur urbain.

L'étude d'impact ne développe pas les effets sur la santé de l'augmentation de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre liées au projet.

L'appréciation de la pollution de l'air en situation de projet ne peut se limiter à ce pourcentage d'augmentation de la pollution de 4%, les effets sanitaires devant concerner des populations exposées depuis longtemps à des niveaux importants de pollution ayant fragilisé leurs voies respiratoires.

Compte tenu de la situation particulière du centre commercial au voisinage des grandes voies routières et de l'augmentation de la pollution due à son extension se traduisant par un niveau pollution dépassant nettement les valeurs guide de l'OMS, les prévisions du plan national de réduction annuelle des émissions de polluants atmosphériques rencontreront des difficultés à être respectées au niveau local. Il en sera de même pour les objectifs européen et national pour les pourcentages de réduction de la mortalité liée aux émissions de pollution de l'air fixées pour les prochaines années.

Les porteurs de projet n'ont pas confirmé clairement la qualification « du caractère non significatif de l'effet du projet à court, moyen, et long terme sur la qualité de l'air » de l'étude d'impact, ainsi qu'« aucune disposition particulière de réduction des effets » dans le tableau des mesures ERC de cette étude.

Ils affirment que la création d'une toiture végétale afin de capter les particules fines pouvant être mise en place pour réduire la pollution atmosphérique est en cours d'étude sans répondre à la question de la modification corrélative de la rédaction des mesures ERC de l'étude d'impact. La commission d'enquête considère que cette mesure n'aura qu'un effet très marginal sur la réduction de l'effet du projet sur la pollution de l'air.

## 4-Thème C - Îlot de chaleur urbain, végétalisation, artificialisation et bétonnage...

Ce chapitre rassemble les observations portant sur le bétonnage et l'artificialisation des sols du centre commercial et de ses alentours ainsi que les remarques sur la végétalisation, qui, ensemble, influent sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

L'îlot de chaleur urbain » (ICU) est la manifestation d'une température en ville plus élevée que dans les zones rurales alentour moins urbanisées, en raison d'un effet de dôme thermique, créant une sorte de microclimat urbain. L'îlot de chaleur urbain commence à croître en fin d'après-midi et augmente au coucher du soleil pour atteindre son maximum au milieu de la nuit (ref : Météo France). Cet effet a un impact sur la santé plus important lors des canicules (périodes de très fortes chaleurs le jour et la nuit durant au moins 3 jours consécutifs). A Paris, les seuils de températures des canicules sont de 31°C le jour et 21°C la nuit. En 2022, la France a connu 3 périodes de canicules d'une durée totale de 33 jours à l'origine d'un excès de mortalité de 2800 personnes lors des canicules selon Santé publique France. Le centre commercial Westfield Rosny 2a été identifié comme l'un des secteurs les plus chauds de l'agglomération parisienne (APUR 2017).

Le changement climatique va aggraver l'effet de chaleur urbain au cours des prochaines années en fréquence, en durée et en température pour le centre commercial et ses abords.

La palette des solutions pour pallier l'effet de chaleur urbain est variée : les solutions vertes, soit le champ des solutions fondées sur la nature, qui font appel au végétal et à l'eau ; les solutions grises, relatives aux infrastructures urbaines (revêtements, mobilier urbain, bâtiment), telles que fontaines et jets d'eau, formes urbaines bioclimatiques, panneaux solaires, revêtement urbain à fort albédo ; les solutions douces, qui agissent sur les usages et les pratiques de la ville, à l'échelle individuelle et collective.

### Sous-thème 1 : Les observations du public sur le phénomène d'ICU

Dans les quelque 575 observations qui ont été émises, le thème « îlot de chaleur urbain », tel qu'entendu, donne lieu à 240 items d'observations.

#### Sujet 1 : Observations générales

Le public-intervenant sur ce thème s'appuie sur un ressenti ou une connaissance générale du phénomène plus que sur une évocation ou une discussion des données techniques de l'étude « îlots de chaleur » du CSTB ou de celles qui sont reprises dans l'étude d'impact.

Ceci résulte vraisemblablement de la complexité du sujet que ni les rédacteurs de l'étude du CSTB ni ceux de l'étude d'impact n'ont cherché à rendre plus facilement lisible. Pas même, le « résumé non technique » de l'étude d'impact met plus à la portée du public ces notions ; il se contente souvent de citer des extraits de l'étude de base.

#### L'expression du public

Observation n° 18 – MORY

*« J'apprends avec inquiétude ce projet d'extension du centre commercial.*

*En ce contexte d'incertitude sur notre avenir climatique, quand on voit apparaître les 1eres conséquences comme les incendies, la sécheresse, les augmentations de température que l'on a vus cet été 2022, est-il raisonnable d'accepter un projet qui va :*

*- .....bétonner encore et toujours plus notre ville ;*

*Je souhaite que vous preniez en compte ces conséquences climatiques désastreuses afin de refuser ce projet et privilégier au contraire la végétalisation de notre ville et les projets visant à réduire les îlots de chaleur ..... ».*

Observation n° 129 – PICARDAT (Rosny-sous-Bois)

*« Je suis très défavorable à l'extension du centre commercial Rosny 2, qui est déjà de fort grande dimension. .... Sans compter que cette construction impliquerait, nécessairement, une artificialisation accrue des sols, un apport massif de nouveaux véhicules à devoir garer. A l'heure où l'on sait qu'il est plus que temps de repenser les villes en y intégrant davantage de végétation et tous les moyens possibles pour diminuer l'impact du réchauffement, une telle construction semble totalement anachronique. J'espère très vivement que ce centre commercial ne va pas s'agrandir. ».*

Observation n° 146 – MERCIER Pascale (Rosny-sous-Bois)

*« C'est un avis très défavorable que nous ne pouvons qu'avoir sur ce projet d'extension de centre commercial. Sobriété, économies d'énergie, centres villes se désertifiant, ce projet va à l'encontre de tout. .... Au contraire, il serait nécessaire de déconstruire ces zones au profit de vastes espaces verts permettant de diminuer drastiquement ces îlots de chaleur..... »*

Observation n° 200 – GORGEON Catherine (Montreuil)

*« ..... Deuxièmement, il est maintenant très bien documenté qu'une artificialisation accrue des sols ne fera que multiplier les épisodes climatiques inopportuns tels que canicule, inondations, etc. Les mesures compensatoires proposées par le projet paraissent insignifiantes et tout à fait inefficaces au regard de l'enjeu d'une nouvelle artificialisation de quelque six hectares supplémentaires... ».*

Observation n° 212 – DELEMARLE (Rosny-sous-Bois)

*« Le dossier est truffé d'invéraisemblances : .... Pourquoi multiplier encore le béton, le béton alors que la question des îlots de chaleur n'est pas traitée du tout dans le dossier et la végétalisation est pitoyable ! .....! Le dossier en l'état est un scandale : il n'y a aucune avancée et l'apport de l'autorité qui a établi une note est assez édifiant, même s'il essaie d'être neutre ».*

Observation n° 237 – Anonyme

*« ..... Sans compter que l'artificialisation des sols, en plus d'être émettrice de gaz à effet de serre (donc participant au réchauffement climatique global) est aux antipodes des îlots de fraîcheur que l'on essaie de créer et dont nous manquons déjà cruellement comme l'attestent les vagues de chaleur de plus en plus fréquentes et fortes que nous avons rencontrées par exemple cet été. Planter ci et là de jeunes arbres sur un parking bétonner ou faire un toit végétalisé ne sont en rien des démarches rassurantes quant à ce souci de fortes chaleurs..... ».*

Observation n° 249 – GAUTROT Isabelle (Rosny-sous-Bois) - Présidente de l'Association Plus belle Ma Ville

*« .....En tant qu'habitante mais aussi en tant que Présidente de l'Association Plus belle Ma Ville, je suis opposée à ce projet.*

*Les raisons qui me poussent à me positionner ainsi sont les suivantes :*

*- Déjà très urbanisée, Rosny-sous-Bois a besoin plutôt d'îlots de fraîcheur que de nouveaux îlots de chaleur, préjudiciables et facteurs favorisant du réchauffement climatique, .....*

*Nous avons besoin d'îlots de fraîcheur qui permettraient de contrebalancer les risques liés à une nouvelle artificialisation des sols. ».*

Observation n° 403 – ASSOCIATION BONDY ÉCOLOGIE

*« ..... Il avait été dit que ces constructions n'entraîneraient pas d'autre artificialisation des sols, juste pour calmer les ardeurs des défenseurs d'un peu de nature en ville, que nenni ! On artificialise, l'être humain s'en accommodera, peut-être, et le peu de faune qui vit encore entre*

*nos murs de béton ? Il ne lui reste qu'à disparaître, pour toujours ; quant à la flore, ce mot est interdit dans les centres commerciaux où fleurissent des fleurs en plastique..... ».*

### **Question aux porteurs du projet**

Ces observations, bien que générales, sont la marque d'une contestation du projet.

**98. Plus nombreuses, semble-t-il, que lors de la première enquête publique, ces oppositions sont-elles, d'après l'expérience des porteurs du projet, le signe d'une évolution de l'opinion publique au regard de ce type d'aménagement, le résultat de considérations plus pratiques (communication insuffisante, manque de pédagogie...) ou la constatation plus récente du changement climatique avec les canicules de 2022 ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Ces observations portent sur le projet soumis à enquête publique en 2019 et autorisé le 23 janvier 2020 et ne concernent donc pas la présente enquête.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet**

La réponse des porteurs du projet surprend la commission d'enquête en ce qu'elle conteste le bien-fondé des observations du public qui, même si elles sont générales, portent pourtant clairement, entre autres récriminations, sur le thème de l'îlot de chaleur urbain dont le Tribunal a explicitement critiqué le traitement dans l'étude d'impact initiale.

Ce sujet est donc l'un des éléments constitutifs de la présente enquête ; de ce fait, la commission s'étonne que les porteurs du projet se dispensent d'y répondre.

### **Sujet 2 : Observations plus précises**

D'autres observations sur le même phénomène d'ICU sont posées en termes moins généraux. Elles proviennent soit de particuliers soit des associations, dont celles qui en avaient fait un de leurs arguments devant le Tribunal administratif.

#### **L'expression du public**

Observation n° 1 – ALTERNATIBA (Rosny-sous-Bois)

*«..... L'ensemble commercial (existant et extension, comprenant le bâtiment tertiaire) représente, dans un secteur très urbanisé, un îlot de chaleur important. L'étude conclut que pour l'unique extension du centre commercial l'effet d'îlot de chaleur urbain est très limité de l'ordre de 0.1 C, sans le démontrer alors que le Tribunal administratif exige une telle analyse. Encore une fois, l'effet d'îlot de chaleur urbain doit être analysé sur l'ensemble du rayonnement du centre commercial, extension incluse...».*

### **Question aux porteurs du projet**

La remarque sur l'absence de démonstration de l'impact limité de l'extension sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain est également formulée par la MRAe et d'autres intervenants.

Dans votre mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, vous indiquez que « l'étude d'impact ..par les compléments concerne les rubriques suivantes ...la description des incidences notables du projet ...(sur) les îlots de chaleur urbain ». Toutefois, ce complément présente en conclusion un « effet non significatif » pour l'îlot de chaleur urbain.



L'étude du CSTB relève les données météorologiques de la station de référence de Météo France (Bonneuil-en-France) et les écarts à apporter pour évaluer les températures moyennes du site du centre commercial, les valeurs moyennes diurnes et nocturnes (23°C et 21.1°C) et les valeurs maximales.

Cependant, il n'est pas précisé sur quelle période ont été établies ces valeurs, quelles sont les périodes de canicules prises en compte, la fréquence et la durée des températures nocturnes supérieures à 21°C. Avec ces données, le public ne peut donc pas apprécier l'effet de chaleur urbain sur le site du centre commercial et ses abords et les perspectives de son aggravation probable au cours des prochaines années.

**99. Quels éléments d'information les porteurs du projet peuvent-ils apporter pour confirmer leur appréciation de l'impact ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Les hypothèses de calcul du CSTB se fondent sur le plan masse ainsi que sur une étude de la maquette 3d du projet. Ces hypothèses sont explicitées en pages 11 à 19 de l'étude technique du bureau d'étude technique CSTB, annexée au dossier d'enquête publique.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

Si la méthodologie annoncée par les porteurs du projet figure bien aux pages indiquées, la commission d'enquête n'y a pas trouvé les précisions demandées pour évaluer concrètement l'impact de l'ICU.

Les simulations établies le sont sur des bases théoriques et normalisées et leurs résultats sont donnés sous forme de moyennes qui ne font pas écho aux attentes pratiques du public.

En tout état de cause, la commission peut supposer que, si les données recherchées avaient bien figuré dans l'étude, les porteurs du projet en auraient fait part à la commission d'enquête via leur commentaire.

**Question aux porteurs de projet**

**100. Telle que rédigée, l'étude d'impact laisse entendre que la contribution du projet d'extension à la formation de l'effet d'îlot de chaleur urbain est très limitée, de l'ordre de 0.1 °C, par rapport à la situation actuelle. Or, la comparaison n'aboutit-elle pas plutôt à une absence d'écart entre les deux scénarios S1 (état actuel) et S2 (projet d'extension), le 0.1 °C d'écart étant plutôt par rapport à la référence :**

*Tableau 3: Comparaisons des chiffres de température entre le scénario S1 et la station météorologique.*

	T moyenne	Tmax	Tmin	Tj moyenne	Tn moyenne
<b>S1 [°C]</b>	13.7	41.9	-2.0	14.4	13.0
<b>Réf météo [°C]</b>	12.7	41.8	-4.4	14.0	11.3

*Tableau 4: Comparaisons des chiffres de température entre le scénario S2 et la station météorologique.*

	T moyenne	Tmax	Tmin	Tj moyenne	Tn moyenne
<b>S2 [°C]</b>	13.7	41.9	-2.0	14.4	13.0
<b>Réf météo [°C]</b>	12.7	41.8	-4.4	14.0	11.3

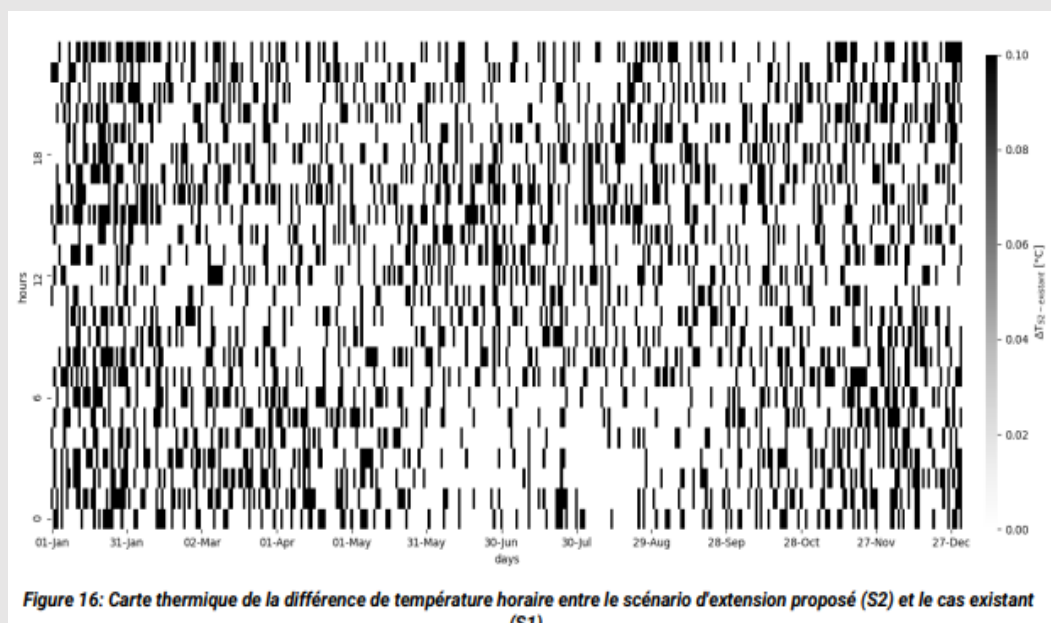
### Commentaire des porteurs de projet

Comme expliqué dans le corps de texte de l'étude, la variation de 0.1° se vérifie sur la figure 16 (graphique).

### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête veut bien croire que le graphique 16 de la page 22 de l'étude du CSTB, sans signification pour le commun des mortels, aboutit à un différentiel de 0,1 °C.

Elle note néanmoins que l'étude de comparaison des deux situations concerne une année entière. Le phénomène d'îlot de chaleur urbain étant surtout ressenti l'été avec ses effets sur la santé humaine, il aurait été justifié d'analyser plus précisément la comparaison des périodes de canicule.



Toutefois, cet exemple caractérise à l'extrême une des remarques faites à l'encontre du dossier : le défaut de pédagogie dans la présentation des études pour rendre leurs explications compréhensibles par le public.

Ce défaut est particulièrement flagrant dans le résumé non technique de l'étude d'impact qui se limite à reprendre mot pour mot les études scientifiques de référence.

### Question aux porteurs de projet

**101. En tout état de cause, peut-on considérer que les mesures proposées visent à « atténuer cet effet », comme le mentionne l'étude d'impact, ou plutôt à le contenir au niveau existant ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Les mesures visent à éviter, réduire ou compenser ces phénomènes d'îlots de chaleur.

### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de ce que les porteurs du projet confirment qu'à leur point de vue les mesures proposées évitent, réduisent ou compensent le phénomène d'îlot de chaleur urbain même si le scénario S2 (projet d'extension) aboutit à une dégradation (même limitée à 0,1 °C.) de la situation.

La commission en conclut que les mesures proposées dans le cadre de l'extension, à laquelle les porteurs du projet circonscrivent leur approche, visent à éviter, réduire ou compenser ses impacts dans des limites similaires à celles de l'existant dont la situation est reconnue comme moins bonne que la station de référence.

Dans ce contexte, elle regrette que le réchauffement climatique vécu ces dernières années n'ait pas incité les porteurs du projet à être plus ambitieux dans l'objectif recherché avec les mesures ERC d'un nouveau projet.

#### **Question aux porteurs de projet**

**102. Dans cette hypothèse, il peut paraître spécieux de vanter les futures « actions sur la végétalisation pour refroidir l'air et fixer les polluants, poussières et particules, absorber le CO2 et limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain », surtout après avoir reconnu qu'en « l'état actuel, le site du centre commercial Westfield Rosny 2 présente un très faible intérêt écologique » et que les « espaces « verts » se limitent à des parterres plantés et des zones rudérales en friche ».**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les porteurs de projet rappellent que c'est précisément grâce à cette végétalisation que l'effet observé sur le phénomène d'îlots de chaleur est si limité. Les données prises en compte, les hypothèses de calcul et les mesures ERC concernant le phénomène d'îlot de chaleur urbain sont détaillées dans l'étude menée par le bureau d'étude technique CSTB sur la base de la littérature scientifique existante. Cette étude a été annexée au dossier d'enquête publique. Il est précisé que le CSTB est un intervenant majeur dans la communauté scientifique sur les sujets d'îlots de chaleur.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête ne met, bien évidemment, pas en doute la compétence du CSTB.

Elle fait seulement état de l'écart qu'elle relève entre les prétentions affichées par les porteurs du projet, qui présentent « la masse végétale » de l'esquisse finale comme un outil « pour lutter contre les îlots de chaleur urbains », et les résultats de l'étude qui établissent une stabilisation de la situation, pourtant présentée comme moins bonne que la station de référence.

#### **Question aux porteurs de projet**

**103. Au vu de ces données stables, d'autres gains sont-ils à attendre en matière de réduction du phénomène ICU ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les données prises en compte, les hypothèses de calcul et les mesures ERC concernant le phénomène d'îlot de chaleur urbain sont détaillées dans l'étude menée par le bureau d'étude technique CSTB sur la base de la littérature scientifique existante. Cette étude a été annexée au dossier d'enquête publique. Il est précisé que le CSTB est un intervenant majeur dans la communauté scientifique sur les sujets d'îlots de chaleur.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête ne met, bien évidemment, pas en doute la compétence du CSTB, la recherche de gains en matière de réduction du phénomène d'ICU n'étant d'ailleurs pas de sa responsabilité.

A noter néanmoins (cf. infra) que le CSTB a fait une recommandation aux porteurs du projet, en conclusion de son étude, pour atténuer l'effet d'ICU que ceux-ci n'ont pas retenue (ni même citée).

La commission cherchait seulement à savoir si, au vu de l'absence mentionnée d'amélioration, les porteurs du projet envisageaient de chercher des réductions de l'effet d'ICU en arrêtant des mesures complémentaires. Il n'en est pas évoqué ici, alors qu'une autre réponse en laisse entendre (cf. infra).

#### Question aux porteurs de projet

L'étude du CSTB conclut, et l'étude d'impact reprend, que « l'indicateur SUHI et l'analyse du confort thermique montrent une meilleure performance thermique, en particulier pendant la journée, pour le scénario d'extension proposé (S2), associée à un rayonnement solaire incident réduit ».

#### **104. L'indicateur SICU n'étant pas présenté dans les études, quelles conclusions pratiques tirer de cette donnée en termes d'impact ICU et de mesures ERC**

##### Commentaire des porteurs de projet

L'indicateur SICU est développé en partie 5.3. de l'étude technique du CSTB. L'indicateur SICU relève de la terminologie en français alors que l'indicateur SUHI relève de la terminologie anglaise

##### L'appréciation de la commission d'enquête

La précision aurait mérité d'être apportée spontanément dans les documents tenus à la disposition du public pour éviter ce type d'interrogation qui illustre le défaut de pédagogie dans les documents remis, soulevé par la commission d'enquête.

#### Question aux porteurs de projet

#### **105. Comment concilier l'assertion précédente et les données du tableau ci-dessous de l'étude d'impact qui semblent indiquer un moins bon résultat pour le scénario S2 et qui ne donne pas la définition des indicateurs CDH et IBM ?**

*Tableau 5: Comparaisons des indicateurs de température d'air pour les trois scénarios.*

	CDH T > 26 [°C.h]	CDH T > 28 [°C.h]	IBM T > IBMx [°C.h]	IBM T > IBMn [°C.h]	Nombre Canicules [-]	Durée canicules [Jours]	
Référence météo	1218	661	245	203	0	0	0
S1	1439	778	288	869	2	4	3
Diff relative [%]	15	15	15	77	100	100	100
S2	1469	789	292	878	2	4	3
Diff relative [%]	17	16	16	77	100	100	100

##### Commentaire des porteurs de projet

Les définitions sont développées en page 9 de l'étude technique du bureau d'étude technique CSTB, annexée au dossier d'enquête publique.

##### L'appréciation de la commission d'enquête

Si les définitions figurent bien en page 9 de l'étude, la commission d'enquête aurait souhaité recevoir aussi une réponse sur le fond de sa question portant sur la constatation d'un moins bon résultat du scénario de l'extension (S2) par rapport à l'existant (S1).

Que faut-il conclure de cette absence de réponse ?

### **L'expression du public**

Observation n° 156 – RAMBAUD Claude (Rosny-sous-Bois)

*« Le projet d'extension du centre commercial de Westfield Rosny 2 est une aberration en termes d'environnement et s'il est permis de l'examiner un peu au-delà du strict objet environnemental de cette enquête publique. en termes économiques, d'aménagement du territoire, de santé publique.*

*..... À contre-sens de l'histoire cette extension ... , est en outre totalement à contre-sens de la loi Climat et résilience promulguée en août 2021.*

*Rappelons que cette loi interdit désormais l'implantation et l'agrandissement des centres commerciaux. C'est uniquement parce que le site de Rosny 2, déjà artificialisé par le goudron d'un parking, n'est plus administrativement « un sol naturel » que ce projet échappe à cette interdiction pure et simple. Ce projet ne peut ainsi courir aujourd'hui que grâce aux insuffisances opératoires de cette loi Climat (1) au regard de son ambition « d'une société pleinement engagée dans la lutte contre le dérèglement climatique et la surconsommation de ressources ».*

*L'esprit de résilience de cette nouvelle loi commanderait de renaturer et reverdir ce parking pour lequel nombre d'arbres ont été arrachés à l'époque. en « grattant » ce qui est pour l'instant une simple couche de macadam et en restaurant des fonctions biologiques, hydriques et climatiques. L'implantation de nouveaux bâtiments va au contraire renforcer une artificialisation bien plus rédhibitoire..... ».*

### **Question aux porteurs du projet**

**106. Quels commentaires les porteurs du projet peuvent-ils apporter en réponse à cette prise de position sur la loi dite « Climat et Résilience » ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Il convient de rappeler que la légalité d'un acte administratif s'apprécie à la date de son édicition. Or la loi « Climat et Résilience » n'avait pas encore été adoptée lors de l'obtention des permis de construire le 23 janvier 2020. Néanmoins, les porteurs de projet prendront en compte la question du réchauffement climatiques dans la mise en œuvre du projet.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de cet engagement volontaire, les porteurs du projet n'ayant pas d'obligation pour des raisons liées à la date de publication de la loi nonobstant la date, ultérieure, de mise en application effective du projet.

Constatant que les porteurs du projet disent qu'ils « prendront en compte la question du réchauffement climatique dans la mise en œuvre du projet », la commission comprend de l'emploi de ce futur que les porteurs du projet envisagent des mesures complémentaires à celles annoncées dans l'étude d'impact. A défaut de précisions, elle s'interroge sur la nature de ces améliorations possibles, et regrette que ces mesures n'aient pas été énoncées ou évoquées dans le dossier soumis à l'enquête

### **Question aux porteurs de projet**

**107. Si l'extension est autorisée, les modalités d'application de l'article 215 de la loi du 22 août 2021, modifiant l'article L. 752-6 du Code du commerce, imposent-elles des contraintes, notamment en termes de délai, dans la réalisation des travaux ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Il convient de rappeler que la légalité d'un acte administratif s'apprécie à la date de son édicition. Or, la loi « Climat et Résilience » n'avait pas encore été adoptée lors de l'obtention des permis de construire le 23 janvier 2020.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de ce que cette disposition législative et ses mesures d'application n'ont pas d'effet sur le projet d'extension.

### **L'expression du public**

Observation n° 557 – ASSASSI (Sénatrice)

« .....Les nuisances en termes de trafic routier et de pollution de l'air qu'il engendre, le bétonnage supplémentaire et l'imperméabilisation irréversible des sols, entre autres effets néfastes, font que ce projet présente bien plus d'inconvénients que d'avantages. Alors qu'il existe une volonté, au moins affichée, de tendre vers une région "Zéro Artificialisation Nette" (ZAN) et "Zéro Emission Nette" (ZEN) dans la procédure en cours de révision du SDRIF-E, ce projet va clairement à l'encontre de ces objectifs... ».

### **Question aux porteurs du projet**

Si le SDRIF-E vise à déterminer l'aménagement du territoire d'ici à 2040, l'extension du centre commercial – si elle est autorisée – vise également à durer.

### **108. Dans ces perspectives, quels commentaires les porteurs du projet peuvent-ils apporter en réponse à cette prise de position sur le SDRIF-E ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Il convient de rappeler que la légalité d'un acte administratif s'apprécie à la date de son édicition, de sorte que les permis de construire en cause n'ont pas à prendre en compte un document encore en cours de révision.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de cette réponse.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sous-thème du phénomène d'ICU**

Les chaleurs vécues lors de l'été 2022 accompagnées de longs épisodes de sécheresse ont accéléré la prise de conscience par le public du changement climatique. Le réchauffement climatique en France s'annonçant pire que prévu, « l'optimisme climatique n'est plus de mise » comme l'a écrit le CNRS.

Ce contexte a conduit le public à faire part, plus nombreux, de ses préoccupations et poser des questions, pour certaines contestées par les porteurs du projet au motif, erroné du point de vue de la commission, qu'elles ne relèvent pas de la présente enquête publique.

Le plus généralement, ils n'apportent pas de réponses précises et étayées et se contentent de renvoyer aux éléments du dossier qui - s'ils avaient été suffisamment explicites et complets - n'auraient pas contraint le public et la commission d'enquête à poser ces questions.

Les interrogations soulevées et les besoins de précisions demeurent donc.

## Sous-thème 2 : Les mesures ERC pour l'effet de chaleur urbain

Il est généralement admis que la palette des solutions pour pallier l'effet de chaleur urbain est variée : les solutions vertes, soit le champ des solutions fondées sur la nature, qui font appel au végétal et à l'eau ; les solutions grises, relatives aux infrastructures urbaines (revêtements, mobilier urbain, bâtiment), telles que fontaines et jets d'eau, formes urbaines bioclimatiques, panneaux solaires, revêtement urbain à fort albédo, isolation thermique/inertie des bâtiments ; les solutions douces, qui agissent sur les usages et les pratiques de la ville, à l'échelle individuelle et collective.

Dans cet esprit, et après avoir analysé l'effet îlot de chaleur urbain comme « non significatif », l'étude d'impact précise que « pour atténuer cet effet, est prévu (*sic*) la création de 2 500 m<sup>2</sup> d'espaces verts de pleine terre complétés par un réseau d'arrosage automatique connecté à des sondes d'humidité et des capteurs de pluie ».

Elle ajoute que « les maîtres d'ouvrage ont également mis en œuvre l'utilisation d'un levier important de lutte contre les îlots de chaleur, à savoir « l'albédo urbain » qui peut atténuer l'effet d'ICU. Les matériaux utilisés pour le projet ont une capacité à atténuer cet effet d'albédo par absorption ou renvoi de la chaleur ».

En outre, et même s'ils ne sont pas tous, curieusement, explicitement rapportés aux mesures ERC, d'autres éléments sont mentionnés ailleurs dans l'étude d'impact :

- Réduction de l'imperméabilisation du site de 13 %
- Développement d'une trame végétale de l'ordre de 12.225 m<sup>2</sup> d'espaces paysagers (se répartissant comme suit :
  - ✓ Au rez-de-chaussée,
    - 2562 m<sup>2</sup> d'espaces verts en pleine terre
    - 562 m<sup>2</sup> d'espaces verts sur dalle
  - ✓ En toiture :
    - 2888 m<sup>2</sup> d'agriculture urbaine essentiellement de jardins familiaux
    - 3240 m<sup>2</sup> de toiture végétalisée extensive
    - 815 m<sup>2</sup> de vivaces et couvre-sols
    - 2159 m<sup>2</sup> d'espaces verts « arbustes »

Ces éléments ont donné lieu à plus de 100 items d'observations.

### Sujet 1 : La végétalisation

Un intervenant [observation n° 92 – Anonyme (Noisy-le-Sec)] s'en félicite tout en demandant une généralisation de la végétalisation sur « TOUS LES TOITS ! Et là, là ça serait parfait ! Quitte à faire les choses, faites les biens » ; un autre [observation n° 155 – Nicolas (Rosny-sous-Bois)] s'en satisfait : « Dans le nouveau projet nous voyons qu'il y en aura beaucoup plus, même si ce n'est jamais assez, au moins une partie des toits seront recouverts de végétaux », alors que la quasi-totalité des intervenants estime ces mesures insuffisantes ou les assimilent à du greenwashing et mettent en cause, pour certains, la pertinence/la durabilité des plantations qui ne seront pas en pleine terre ou regrettent que le projet n'ait pas évolué.

#### L'expression du public

Observation n° 11 – SOURIAU (Rosny-sous-Bois)

« ..... *La bétonisation de Rosny était un enjeu majeur dans la campagne des dernières élections municipales, tous les "poumons verts" de Rosny ont disparu au fil des années et les*

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

*promesses spé cieuses de récupération d'eaux pluviales et de végétalisation des toits, même si elles sont tenues, ne compenseront jamais le réchauffement créé par la présence de nouveaux bâtiments et par l'augmentation de la pollution engendrée par la fréquentation accrue du site..... ».*

Observation n° 51 - Anonyme

*« ..... Des mesures plus conséquentes devraient aussi être prises sur la compensation de l'effet d'îlot de chaleur, par exemple par la plantation massive d'arbres dans cet aménagement. Et les toitures végétalisées proposés ne font que 30cm d'épaisseur, ce qui est le strict minimum pour la survie des végétaux sans arrosage, il faudrait plutôt prévoir une épaisseur de substrat de 80cm. ».*

Observation n° 55 – JOVER (Rosny-sous-Bois)

*« ..... 4/ Ce projet va à l'encontre de la lutte contre le changement climatique. Ce n'est pas parce que nous vivons en ville, que nous devons souffrir d'une augmentation supplémentaire des températures à cause de l'artificialisation des sols..... ».*

Observation n° 113 – MNLE-93 (Pantin) représentée par son président J-M BATY

*« ..... Le projet actuel soumis à l'enquête publique contient les mêmes failles et insuffisances reconnues par le Tribunal administratif de Montreuil. Il va à l'encontre de la réponse à apporter aux changements et dérèglement climatique. Les propositions ignorent la limitation et la réduction de l'îlot de chaleur des infrastructures actuelles et, de fait, futures ..... ».*

Observation n° 186 – Anonyme

*« ..... Ces toitures végétalisées, qui jouent un rôle important dans la gestion des eaux pluviales et la biodiversité sur au moins 80 cm et l'isolation des bâtiments, doivent être un point obligatoire dans ce projet ..... ».*

Observation n° 318 – THISSE Myriam (Rosny-sous-Bois)

*« ..... La partie végétalisée du toit du nouveau bâtiment ne sera pas viable à long terme puisque aucune zone d'ombre et chaleur intense..... ».*

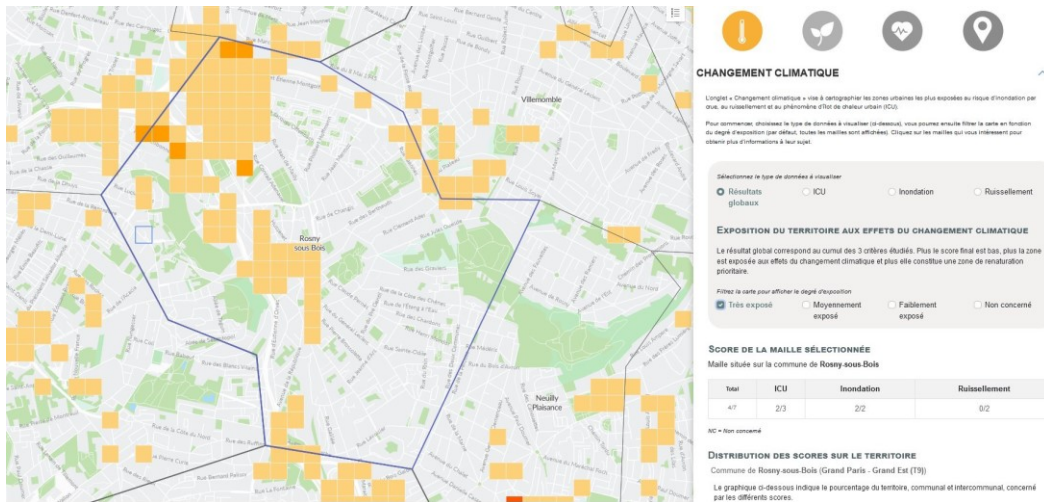
Observation n° 348 – GROLLEAU André (Rosny-sous-Bois)

*«..... Toujours plus de pollution et de travaux dans un site dépourvue de nature. Pourquoi ne pas "verdier" en profondeur cet espace qui va être déjà remaniée avec l'arrivée des nouvelles lignes de métro ? Et que dire de ce toit-terrasse vert sur lequel le dernier projet immobilier s'implantera une fois les dernières phases terminées ? .... ».*

Observation n° 375 – REDON Francis (Président d'ENVIRONNEMENT 93)

*Cet objectif [porter le ratio de m<sup>2</sup> de végétalisation de Rosny-sous-Bois à la moyenne locale] doit être par ailleurs rapproché des études de l'IPR (Institut Paris Région). Ces études mettent en avant l'exposition du territoire au changement climatique, pour Rosny-sous-Bois en particulier sur le site lui-même et à proximité du Centre Commercial.*





Sur les mailles définies par l'IPR, en particulier sur les espaces artificialisés du Centre Commercial, la renaturation des sols apparaît comme primordiale. Quelles que soient les méthodes installant de la terre végétale sur les dalles en béton ou toitures en terrasse du Centre Commercial, ce ne sera qu'une rustine inefficace contre le phénomène d'îlot de chaleur ou restauration de la biodiversité. De plus ces systèmes nécessitent des ressources en eau qui sont par ailleurs à préserver.

Seuls les espaces de pleine terre atténueront les effets liés au dérèglement climatique.....

**L'effet ICU ne sera amélioré sur cette partie du territoire que par la renaturation des sols et la création d'espaces de pleine terre incluant strates herbacées et arborées ».**

Observation n° 510 – COURCOUX (Romainville)

« .....Les jardins familiaux seront formés de parcelle de terre végétale de 30cm. Connaissant bien le sujet car je suis maraicher en toiture, ceci nécessitera des apports d'eau conséquents et totalement absurdes du fait de l'augmentation des sécheresses à venir. Il faut de la pleine terre protégée par des arbres (agrosylviculture), c'est l'INRAE qui le préconise dorénavant..... ».

Observation n° 554 - GASPARINI (Rosny-sous-Bois)

« ..... Dans l'EIE (Etat Initial de l'environnement) du rapport de présentation du PLUI de Grand Paris Grand Est, en élaboration à ce jour, un diagnostic de la carence en espaces verts par commune est révélateur de la pauvreté de la commune de Rosny-sous-Bois.

Rosny-sous-Bois apparaît ainsi comme l'une des communes avec un ratio de 2,1 m2/habitant. L'OMS, comme le SDRIF préconisent un taux de 10m2. Que n'atteignent pas les objectifs fixés en termes de projet. Pour la population de Rosny-sous-Bois de 45 000 habitants, une superficie d'espaces verts reste à créer de 20 hectares.....

Sur les mailles définies par l'IPR, en particulier sur les espaces artificialisés du Centre Commercial, la renaturation des sols apparaît comme primordiale.

Quelles que soient les méthodes installant de la terre végétale sur les dalles en béton ou toitures en terrasse du Centre Commercial, ce ne sera qu'une rustine inefficace contre le phénomène d'îlot de chaleur ou restauration de la biodiversité. De plus ces systèmes nécessitent des ressources en eau qui sont par ailleurs à préserver.

Seuls les espaces de pleine terre atténueront les effets liés au dérèglement climatique... ».

Observation n° R13 - KIMONIL (Rosny-sous-Bois)

« ..... La gestion actuelle du centre commercial ne permet pas d'envisager une amélioration environnementale : le passage entre les Galeries Lafayette et la tour de Rosny au niveau du nouveau parking a été bétonné ; l'espace entre le centre et le cinéma n'est pas entretenu depuis

plusieurs années ; les pelouses en sont pas entretenues notamment l'été ; aucun espace vert n'a été créé notamment sur la place bétonnée devant le RER..... ».

#### Question aux porteurs du projet

**109. Quels éléments d'information les porteurs du projet peuvent-ils apporter en réponse à cette crainte quant au caractère inadapté ou fragile des plantations hors sol dans un contexte de la répétition des canicules et de préservation de la ressource en eau ?**

#### Commentaire des porteurs de projet

Le projet « précis » (« Avant-Projet Définitif ») de végétalisation est encore en cours d'étude, mais prendra bien en compte la mise en place des espèces les plus adaptées à l'environnement et les plus vertueuses pour répondre aux mesures ERC, sur lesquelles les porteurs de projets se sont engagés dans l'étude d'impact.

#### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête relève, au-delà du caractère général de la réponse, que celle-ci esquive surtout le point de réflexion posé par le public : des plantations hors-sols sont-elles toujours adaptées à un contexte de canicules dont la répétition est crainte dorénavant ?

#### Question aux porteurs de projet

**110. L'étude d'impact annonce, qu'après décaissement des sols superficiels, sera mise en place « une couche de terre végétale saine de 30 cm minimum au droit des espaces verts (pelouses), de 50 cm minimum au droit des plantations des arbustes ». Rien n'est dit, sauf erreur, à propos des terrasses. Quelle sera la hauteur du substrat pour ces plantations ; sera-t-elle fixée dans l'esprit du PLU de Rosny-sous-Bois qui prévoit que dans plusieurs zones « : les plantations sur dalle doivent être couvertes d'une couche de terre végétale d'au moins 60cm d'épaisseur » ?**

#### Commentaire des porteurs de projet

Le projet « précis » (« Avant-Projet Définitif ») de végétalisation est encore en cours d'étude, mais sera bien entendu en adéquation avec le Plan Local d'Urbanisme en vigueur. En outre, la zone d'implantation du projet (zone UF du PLU) n'est pas concernée par la disposition imposant que les plantations sur dalle soient couvertes d'une couche de terre végétale de 60 cm d'épaisseur.

#### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête évoquait « l'esprit » de certaines dispositions du PLU et non leur caractère obligatoire.

Cela étant, la MRAe avait déjà évoqué ce sujet en 2019 en considérant que les mesures prévues pour réduire l'effet ICU étaient insuffisantes ou inadaptées. Aussi, la commission d'enquête s'étonne pour plusieurs raisons que le sujet de la végétalisation soit toujours en examen. D'abord, compte tenu du temps écoulé depuis le début de l'étude des permis de construire, déposés initialement en 2018 ; en outre, parce qu'aucune précision n'est disponible sur ce sujet important au regard des objectifs annoncés, alors que l'étude d'impact mentionne des informations pour les plantations après décaissement.

#### Question aux porteurs de projet

**111. Par oral, des membres du public ont évoqué le cas du centre commercial voisin de Domus dont les plantations en terrasse n'auraient pas résisté à la canicule de l'été 2022.**

**Les porteurs du projet ont-ils le recul et l'expérience avec des aménagements similaires pour évaluer le comportement de ces plantations en cas de sécheresse ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Le projet « précis » (« Avant-Projet Définitif ») de végétalisation est encore en cours d'étude, mais prendra bien en compte la mise en place des espèces les plus adaptées à l'environnement et les plus vertueuses pour répondre aux mesures ERC, sur lesquelles les porteurs de projets se sont engagés dans l'étude d'impact.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note que la réponse des porteurs du projet ne répond pas à la question posée pourtant élémentaire.

En outre, la MR Ae ayant déjà évoqué le sujet en 2019 en considérant que les mesures prévues pour réduire l'effet ICU étaient insuffisantes ou inadaptées, la commission d'enquête s'étonne que le sujet de la végétalisation soit toujours en examen compte tenu du temps écoulé depuis le début de l'étude des permis de construire, déposés initialement en 2018.

**Question aux porteurs de projet**

**112. Au vu de l'entretien actuel du centre commercial, insuffisant de leur point de vue, certains intervenants craignent que l'apport de végétalisation pèche, sur la durée, par défaut d'entretien. Quelles assurances peuvent leur être apportées sur le fait que la situation sera meilleure et plus durable qu'actuellement ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

La question de l'entretien du centre commercial ne relève pas de la présente enquête publique. Néanmoins, les porteurs du projet s'engagent à veiller à l'entretien du centre

**L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête considère, pour sa part, que la question de l'entretien de la végétation (et non pas du centre commercial comme mentionné dans la réponse) concerne l'enquête publique dès lors qu'elle a trait à la durabilité de la végétation qui est elle-même un paramètre de la durabilité des mesures visant à réduire l'effet de chaleur urbain.

Cela étant, la commission prend bonne note de l'engagement des porteurs du projet.

**Question aux porteurs de projet**

**113. N'y a-t-il aucune marge de manœuvre pour faire évoluer le projet en matière de végétation ? Sur les plans, des espaces paraissent libres (par exemple, le long de la voie séparant le centre commercial et le cinéma). Les porteurs du projet ont-ils envisagé d'y planter plus d'arbres en pleine terre ou, sinon, à quoi serait dû un empêchement ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Le projet de construction a été soumis à enquête publique en 2019 et autorisé le 23 janvier 2020. Quoi qu'il en soit, la Direction de Centre a entrepris parallèlement de mettre en œuvre un plan de végétalisation du site et des abords directs du bâtiment du Centre Commercial.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note favorablement que la Direction du centre commercial ait entrepris de mettre en œuvre un plan de végétalisation.

Cette initiative, présentée comme additionnelle, soulève toutefois une double incertitude : si elle concerne :

- l'emprise de l'extension, est-elle prise en compte dans l'étude d'impact complétée ?
- la partie existante du centre commercial, pourquoi y faire référence dès lors que les porteurs du projet posent comme leitmotiv l'exclusion de l'existant de l'enquête.

#### **Question aux porteurs de projet**

**114. Sans évoquer la « déconstruction » du centre commercial que plusieurs préconisent, n'y a-t-il pas d'autres projets d'aménagement possibles, en dehors des esquisses évoquées dans l'étude d'impact, qui augmenteraient la proportion de végétalisation en pleine terre ou réduiraient par d'autres techniques l'effet d'îlot de chaleur urbain ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La question visait la recherche de nouvelles mesures pour réduire la contribution du projet au phénomène d'îlot de chaleur urbain, celles prévues initialement ayant été considérées comme insuffisantes par le Tribunal ; elle relève donc bien de l'enquête publique.

De ce fait, la commission d'enquête conteste le bien-fondé de cette réponse.

#### **Question aux porteurs de projet**

**115. Compte tenu des contraintes d'arrosage et d'entretien de la végétation, une comparaison a-t-elle été faite d'un point de vue économique et environnemental entre végétalisation des terrasses et pose d'ombrières ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les porteurs de projet ont étudié les différentes solutions possibles afin de proposer le projet le plus vertueux possible en terme écologique. Les implantations des ombrières/panneaux solaires et de la végétation ont été étudiées compte tenu des différentes études d'ensoleillement disponibles, à l'époque rédigées par le CSTB. Par ailleurs, et en parallèle de l'instruction des permis de construire un plan de déploiement de panneaux solaires sur le site est en cours d'étude.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de cette réponse, dont la teneur aurait pu prendre place utilement dans le dossier d'enquête, par exemple dans la notice de présentation

#### **Question aux porteurs de projet**

**116. Certains mettent en doute la durabilité d'une partie de la végétation du fait du projet annoncé d'un 2<sup>ème</sup> immeuble de bureaux dont la construction pourrait se faire au détriment des plantations. Qu'en est-il des projets ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Ces projets ne sont pas d'actualité. En toute hypothèse, la réalisation de tels projets devront faire l'objet d'autorisations administratives dédiées.

### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de cette réponse en s'interrogeant sur la portée qu'accordera le public à la référence faite à des autorisations administratives dédiées. N'y verra-t-il le risque que lui soit à nouveau opposée une antériorité des permis faisant l'objet de la présente enquête lors d'une procédure d'autorisation ultérieure ?

### Question aux porteurs de projet

**117. Le plan de végétalisation répond-il aux dispositions de l'article 13.3.2 de la zone UF du PLU de la ville de Rosny-sous-Bois (choix des espèces, végétalisation des places de parking à l'air libre, ...) ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Le Tribunal administratif de Montreuil, qui a statué sur la légalité des permis de construire délivrés le 23 janvier 2020, a pris la décision de surseoir à statuer après avoir constaté que les autres moyens ne sont pas fondés. Dans ces conditions, les permis de construire sont réputés conforme aux dispositions du règlement du PLU de Rosny-sous-Bois sur ce point

### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de ces éléments tout en notant que les porteurs du projet s'abstiennent de répondre précisément à la question factuelle posée.

### Question aux porteurs de projet

**118. Pourquoi dans le tableau des mesures ERC concernant les effets permanents sur le cadre de vie et la santé humaine de l'étude d'impact (page 397), l'effet îlot de chaleur urbain n'est pas mentionné, et pourquoi la mesure suivante en conclusion de l'étude du CSTB « Pour atténuer cet effet, on peut recommander de mettre en œuvre sur les toitures du bâtiment existant un revêtement à haut albedo ou de mettre en œuvre sur les toitures du bâtiment existant une toiture végétalisée correctement entretenue » n'est pas mentionnée ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Il s'agit là d'un oubli.

### L'appréciation de la commission d'enquête

Cette explication n'est pas recevable pour la commission d'enquête. Un tel oubli dénote un manque de sérieux dans la rédaction et la relecture de l'étude d'impact sur un thème pourtant essentiel au regard de la décision du Tribunal administratif.

### Question aux porteurs de projet

**119. Pouvez préciser la description de la mesure citée dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe concernant les mesures ERC destinées à réduire la pollution atmosphérique dans la zone d'étude « Création d'une toiture végétale afin de capter les particules fines .. » : localisation, surface, caractéristiques (hauteur de terre, substrat,, plantations, arrosage, entretien...et présenter son effet sur l'îlot de chaleur urbain ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Ces effets ont déjà été pris en compte dans les calculs menés par le CSTB. De plus, comme évoqué précédemment, le projet « précis » (« Avant-Projet Définitif ») de végétalisation est encore en cours d'étude, mais prendra bien en compte la mise en place des espèces les plus

adaptées à l'environnement et les plus vertueuses pour répondre aux mesures ERC, sur lesquelles les porteurs de projets se sont engagés dans l'étude d'impact.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Pour la commission d'enquête, l'absence de réponses sur les points pratiques soulevés combinée au fait que « le projet précis de végétalisation [soit] encore en cours d'étude » confirme ses appréciations précédentes à propos du caractère pour partie théorique de l'étude sur l'ICU.

En outre, la commission d'enquête s'étonne que le sujet de la végétalisation soit toujours en examen compte tenu du temps écoulé depuis le début de l'étude des permis de construire, déposés initialement en 2018 et alors que la MRAe avait déjà évoqué le sujet en 2019 en considérant que les mesures prévues pour réduire l'effet ICU étaient insuffisantes ou inadaptées.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet la végétalisation**

Le public a posé des questions montrant son expertise en la matière ou ses préoccupations légitimes au vu d'exemples concrets. En regard, les porteurs du projet soit ne répondent pas aux questions soit font des réponses évasives ou se contentent de considérations générales dilatoires.

En outre, la commission d'enquête conteste que les porteurs du projet puissent considérer qu'une question portant sur la réduction de la contribution au phénomène d'ICU ne relève pas de l'enquête publique ou puissent apporter une explication irrecevable à un manque relevé par la commission.

Pour la commission d'enquête, tous ces éléments traduisent un manque d'ambition ou de conviction de la part des porteurs du projet.

## **Sujet 2 : Albedo et autres paramètres**

L'albedo est une valeur physique qui représente la part de l'énergie réfléchiée par une surface par rapport à l'énergie solaire reçue par cette même surface. On utilise une échelle graduée de 0 à 1, avec 0 correspondant au noir, pour un corps avec aucune réflexion, et 1 au miroir parfait, pour un corps qui diffuse dans toutes les directions et sans absorption tout le rayonnement électromagnétique visible qu'il reçoit. Plus le rayonnement solaire est renvoyé vers l'espace (plus l'albedo tend vers 1), moins il sert à chauffer la planète.

L'étude d'impact conclut que « le projet version S2 impliquera un niveau d'albedo plus élevé ce qui aura un impact favorable sur l'atténuation de l'effet d'ICU ».

Toutefois, le CSTB ajoute que « l'estimation quantitative de cet impact nécessiterait une analyse plus poussée encore ».

### **L'expression du public**

Observation n° 356 – LE COROLLER (Noisy-le-Sec)

« .....Aucun choix dans les matériaux de construction envisagés n'est affirmé allant dans le respect de la sobriété énergétique et visant un développement des énergies renouvelables..... ».

Observation n° 375 – REDON Francis (Président d'ENVIRONNEMENT 93)

« ..... Dans son rapport d'étude sur l'impact du projet en terme de phénomène d'îlot de chaleur urbain, le CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment) affirme que : ./.. la contribution du projet d'extension à la formation de l'effet d'îlot de chaleur urbain est très limitée de l'ordre de 0.1 °C sur l'indicateur CICU considérant des valeurs horaires. ».

Pour atténuer les effets actuels le CSTB propose de mettre en œuvre des toitures à haut albédo sur les bâtiments existants, avec cependant un effet sur l'augmentation des charges de chauffage, ou/et mettre en œuvre sur ces toitures une végétalisation correctement entretenue et dimensionnée pour maintenir l'humidité.

Pour cette dernière proposition, les événements climatiques récents et les sécheresses qui les accompagnent, démontreront cependant leur inefficacité..... ».

Observation n° 487 – Anonyme

« ..... Même la surface des bâtiments de l'extension va renvoyer de la chaleur emmagasinée et faire augmenter la température dans la zone de Rosny 2..... ».

Observation n° 520 – PERGUET (Rosny-sous-Bois)

« ..... Imperméabilisation et îlot de chaleur.

Je ne peux accepter un projet qui amplifie l'effet d'îlot de chaleur et les conflits d'usage sur l'eau. Nous venons de vivre une double canicule, et une sécheresse historique.

Lors de canicules les îlots de chaleur sont mortels, l'étude d'impact fait la preuve que Westfield Rosny 2 et ses environs, qui sont extrêmement minéralisés, en constituent un important. Nous relevons la nuit en période de canicule une différence de 15° entre le centre commercial, véritable radiateur et le coteau boisé voisin.

Il conviendrait alors de transformer le complexe entier, sur un principe de résilience, en poumon vert, pleine terre et arbres étant les meilleurs atouts pour rafraîchir cet îlot. Hors la construction de l'extension ôtera définitivement toute opportunité de renaturer massivement, ce qui serait mon souhait, et permettrait aux habitants et à la clientèle de bénéficier d'un nouvel espace vert dans un secteur qui en manque... ».

Observation n° 554 - GASPARINI (Rosny-sous-Bois)

« ..... Dans son rapport d'Etude sur l'impact du projet en terme de phénomène d'îlot de chaleur urbain, le CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment) affirme que : ./.. la contribution du projet d'extension à la formation de l'effet d'îlot de chaleur urbain est très limitée de l'ordre de 0.1 8C sur l'indicateur CICU considérant des valeurs horaires....

Pour atténuer les effets actuels le CSTB propose de mettre en œuvre des toitures à haut albédo sur les Bâtiments existants, avec cependant un effet sur l'augmentation des charges de chauffage, ou/et mettre en œuvre sur ces toitures une végétalisation correctement entretenue et dimensionnée pour maintenir l'humidité..... ».

### **Question aux porteurs du projet**

Au titre des actions pouvant limiter l'effet de chaleur urbain, l'étude d'impact mentionne :  
« revêtement de sol et de façades claires permettant également de réfléchir la lumière et d'éviter l'accumulation de chaleur, car les parkings extérieurs, les accès au centre commercial et le toit de la toiture du centre commercial existant sont autant de surfaces qui absorbent les rayonnements du soleil et provoquent une augmentation locale de la température en réémettant de la chaleur ».

**120. Au-delà de cette énumération, sur quels éléments précis se fondent les porteurs du projet pour affirmer que « le projet version S2 impliquera un niveau d'albedo plus élevé » ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Les hypothèses scientifiques de calcul ont été explicitées des pages 11 à 19 de l'étude technique du bureau d'étude technique CSTB, annexée au dossier d'enquête publique

### L'appréciation de la commission d'enquête

Si les hypothèses scientifiques évoquées par les porteurs du projet figurent bien aux pages indiquées, la commission d'enquête continue néanmoins de s'interroger sur l'adéquation entre ces hypothèses et ce que sera le projet d'extension dont il est dit à plusieurs reprises dans l'étude d'impact que certains aspects sont toujours en cours d'examen.

Ainsi, en page 18 de l'étude du CSTB est développée dans les termes suivants la modélisation des toitures végétalisées :

« La modélisation du toit vert est basée sur la notion de construction de toit vert extensif composée d'une couche supérieure dans laquelle se trouve la végétation et d'une couche de profondeur comprenant le sol et les racines des plantes, comme illustré à la Figure 13: . Les toits verts extensifs sont constitués d'un milieu de culture typique de 20 cm. La hauteur des plantes est considérée à 0.5 m, l'indice de surface foliaire (LAI) est de 3 et la valeur de l'albédo sec de la végétation est de 0.25. Les propriétés thermiques du sol sec sont de 0.4 W/m K; 1100 J/kg K; et 641 kg/m pour la conductivité, la chaleur spécifique et la densité du milieu respectivement. La résistance stomatique des plantes a été calculée à chaque pas de temps selon [15].

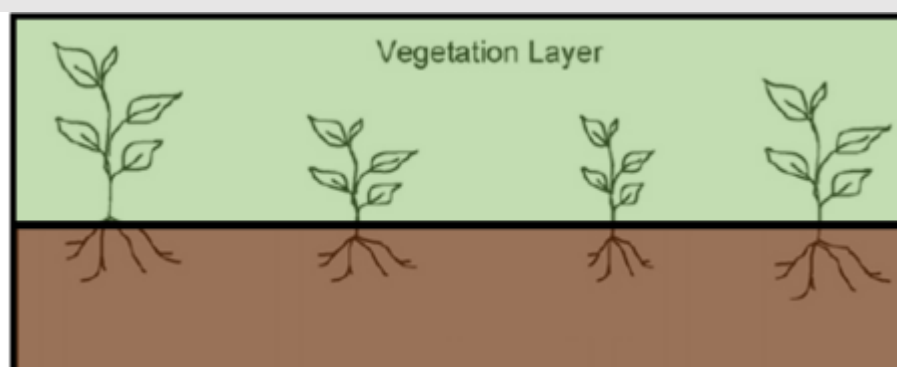


Figure 13: Représentation de la toiture végétalisée basée sur deux nœuds comprenant une couche supérieure et une couche de sol.

Le calendrier d'arrosage des toits verts a été construit prenant en compte les données de précipitations et en supposant une quantité d'humidité suffisante dans la couche de sol pour éviter le dessèchement des plantes. Le calcul du modèle de toit vert est effectué en étapes comme suit :

- Calcul du rayonnement solaire dans l'ensemble de la maquette (S2)
- Simulation des zones du bâtiment en contact avec l'application toiture végétalisée par couplage au modèle de toiture végétalisée.
- Évaluation de la température du sol.
- Imposition de la température du sol enregistrée sur les toits des bâtiments adjacents au toit vert.
- Simulation de l'ensemble de la maquette avec les températures de surface de toit imposées.»



Or, en regard de ces hypothèses, l'étude d'impact dit (cf. page 29) que : la végétalisation d'une partie de la toiture terrasse pourra être étudiée post-PC, participant à la gestion des eaux pluviales et à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur »

Par ailleurs, le plan d'entretien des végétaux, qui concourt à leur efficacité, n'est pas arrêté.

La commission d'enquête aurait souhaité que les porteurs du projet lèvent ces ambiguïtés.

#### **Question aux porteurs de projet**

**121. En l'absence de précisions dans l'étude d'impact, que vise sa conclusion quand elle mentionne que : « les maîtres d'ouvrage ont également mis en œuvre l'utilisation d'un levier important de lutte contre les îlots de chaleur, à savoir « l'albédo urbain » qui peut atténuer l'effet d'ICU » ? Elle ajoute : « les matériaux utilisés pour le projet ont une capacité à atténuer cet effet d'albédo par absorption ou renvoi de la chaleur ». Sont-ils déjà définis et ont-ils été pris en compte dans les études ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Oui, comme explicité précédemment, les calculs se fondent sur le plan masse et maquette 3d du projet.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête regrette que les porteurs du projet n'aient pas apporté de réponses précises à cette demande, se contentant de renvoyer aux éléments du dossier qui – à considérer même qu'ils sont complets – nécessitent à tout le moins une explication pour leur bonne compréhension par la commission d'enquête.

#### **Question aux porteurs de projet**

**122. Ces affirmations peuvent paraître, en l'état, être une pétition de principe. Comment le public peut-il avoir l'assurance qu'elles seront suivies d'effets ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les données prises en compte, hypothèses de calcul, calculs et mesures ERC liés au phénomène d'ICU, sont détaillés dans l'étude menée par le bureau d'étude technique CSTB sur la base de la littérature scientifique existante. Cette étude a été annexée au dossier d'enquête publique, étant précisé que le CSTB est un intervenant majeur dans la communauté scientifique sur les sujets d'îlots de chaleur.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête ne met, bien évidemment, pas en doute la compétence du CSTB.

Elle regrette que les porteurs du projet n'aient pas apporté une réponse précise à cette demande, se contentant de renvoyer aux éléments du dossier et à l'expertise du CSTB qui ne peut être responsable de la garantie évoquée quant à la mise en œuvre d'un « albedo urbain ».

Elle ne peut résulter que de choix, décisions ou engagements de la part des porteurs du projet qui ne sont pas mentionnés dans cette réponse.

### **Question aux porteurs de projet**

**123. Pourquoi l'introduction d'une potentialité (d'une incertitude ?) dans la synthèse des résultats sur l'îlot de chaleur urbain : « l'analyse géospatiale montre qu'en l'état actuel, la zone étudiée est classée LCZ9 (Zone Climatique Locale) à 90 % et LCZ6 à 10% ce qui implique une intensité d'ICU inférieure à 2°C. Une des raisons de ce résultat est la faible présence de végétalisation. Le projet version S2 envisage d'améliorer la végétalisation ce qui peut contribuer à l'atténuation d'ICU » ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Afin de mieux appréhender le phénomène d'îlot de chaleur, le CSTB a mené plusieurs simulations sur différents indicateurs. En l'absence de caractère définitif du résultat de certaines simulations, le CSTB décidé d'être exhaustif en faisant part de son absence de certitude.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de cette réponse dans laquelle elle voit la confirmation de son appréciation sur le caractère, pour partie, théorique des résultats d'une telle étude fondée sur de nombreux paramètres, eux-mêmes variables ou non définitifs

### **Question aux porteurs de projet**

**124. Le soleil et le vent ont fait l'objet d'études distinctes de la part du CSTB dont les résultats sont présentés de manière séparée dans l'étude d'impact. Il y est fait une référence rapide en conclusion de l'étude du CSTB et de l'étude d'impact. Leurs données n'ont-elles pas pour autant un impact sur l'ICU en termes de confort des voisins de Westfield Rosny Zet des personnes se rendant au centre commercial ? Si oui, lequel ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

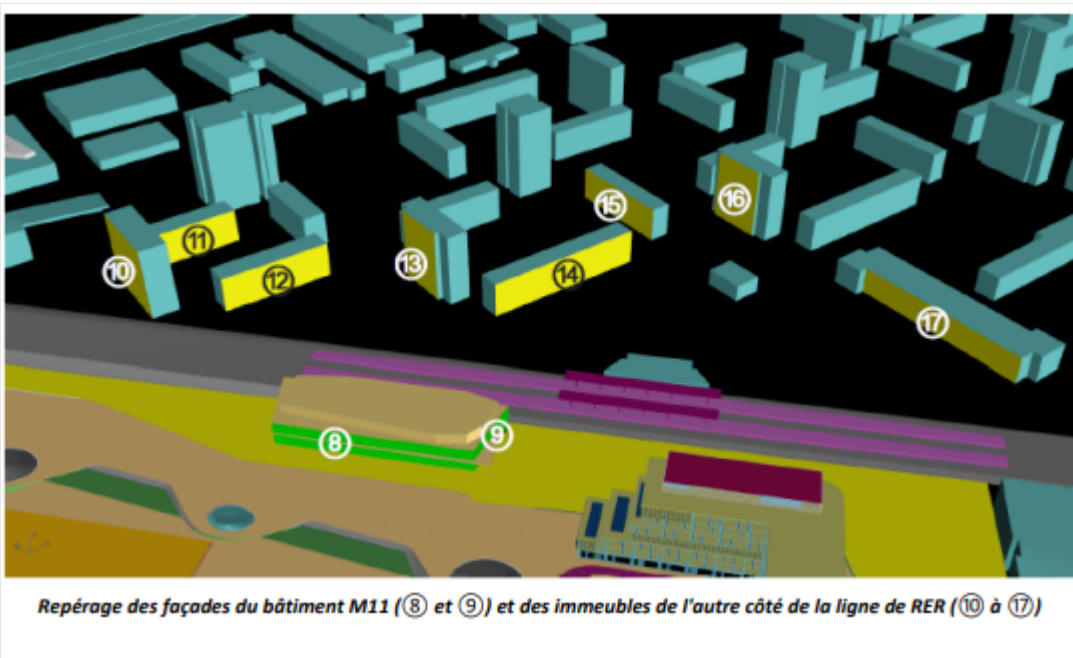
L'étude sur les phénomènes d'îlots de chaleur urbains a été menée sur l'emprise du site, comme il a été demandé par le Tribunal administratif de Montreuil.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête ne partage pas le point de vue des porteurs du projet.

Autant il va de soi que l'étude du CSTB prenne pour base l'emprise du site et le projet d'extension, autant il est normal que le public s'intéresse aux conséquences pour lui du projet, y compris le cas échéant en dehors des limites du site.

D'ailleurs dans cet esprit, l'étude d'impact examine les conséquences du projet en termes d'ensoleillement sur les immeubles voisins du site (cf. pages 64 et 65).



De la même façon, la commission d'enquête aurait souhaité connaître l'impact du projet d'extension sur les phénomènes de « ventement » et leurs conséquences en termes de confort des voisins de Westfield Rosny 2 et des personnes se rendant au centre commercial.

Elle regrette que ces informations n'aient pas été recherchées.

#### Question aux porteurs de projet

**125. Comment est calculé la réduction de 13 % environ du coefficient d'imperméabilisation de l'ensemble de la parcelle, mentionnée dans l'étude d'impact, ou de quelles actions résulte-t-elle ?**

#### Commentaire des porteurs de projet

Elle est calculée grâce à la mise en place de surfaces végétalisées en pleine terre par nos architectes et paysagiste le cabinet Jean-Paul Viguier Architectes.

#### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de cette réponse.

#### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de l'albedo et des autres paramètres**

La commission conteste l'approche restrictive de l'enquête publique par les porteurs du projet (ici, en l'occurrence, à propos de l'appréciation de l'impact du phénomène d'ICU à l'égard des voisins proches du site) et son approche (à géométrie variable) du périmètre de l'enquête.

Elle regrette que les porteurs du projet n'apportent pas d'éclaircissements ou d'explications en réponse aux questions posées. Ils se contentent de considérations générales et d'arguments élusifs ou dilatoires.

Cette absence de précisions sur plusieurs points renforce la conclusion que la commission tire à propos du caractère, pour partie, théorique de l'étude ICU et donc de la définition des incidences du projet en la matière

Enfin, la commission d'enquête s'étonne que les porteurs du projet fassent porter au CSTB la responsabilité de la garantie d'une amélioration de l'albedo alors que celle-ci ne relève que de leur volonté effective dans le choix définitif des matériaux.

### Sujet 3 : Les mesures postérieures à l'obtention du permis de construire

Dans ce domaine de l'ICU, comme dans d'autres, certains éléments de la finalisation du projet sont reportés à l'après permis de construire.

C'est ainsi que plusieurs intervenants ont relevé, tout comme la MRAe, que « la végétalisation d'une partie de la toiture terrasse sera également étudiée après l'obtention du permis de construire, participant à la gestion des eaux pluviales et à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur ».

#### **L'expression du public**

Observation n° 1 – ALTERNATIBA (Rosny-sous-Bois)

« .....Pire, la définition claire de certaines mesures sont reportées post permis de construire et ne constituent donc pas des engagements fermes : récupération des eaux pluviales des bureaux, végétalisation de la toiture terrasse... ».

Observation n° 148 – ROULLEAU (Rosny-sous-Bois)

« ..... Ainsi, toutes les questions liées aux mesures prises pour :  
- La multiplication des îlots de chaleur .....sont évacuées par les promoteurs. Tout au plus peut-on lire qu'ils s'engagent à étudier des améliorations après l'obtention du permis de construire : autant dire que ces engagements n'en sont, seuls valent les engagements et obligations contenus dans les autorisations délivrées par les autorités... ».

Observation n° 186 – Anonyme

« Or il est mentionné dans l'étude d'impact que la récupération des eaux pluviales ou la végétalisation d'une partie de la toiture terrasse sera étudiée post-Permis de Construire ! ..... ».

Observation n° 275 – Anonyme

« Contre le projet actuel pour plusieurs raisons :  
- Apparemment les études sur l'utilisation des eaux pluviales ou la végétalisation de la toiture ne seront établies qu'après l'obtention du permis de construire... ».

#### **Question aux porteurs du projet**

**126. Qu'est-ce qui explique ou justifie un report de la finalisation de ces éléments après les demandes d'autorisation ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Le phasage de ces éléments se fait au plus proche de l'étape d'exécution des travaux, afin d'avoir le projet le plus cohérent avec les évolutions climatiques.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête comprend difficilement comment les porteurs du projet peuvent concilier la définition d'éléments en fonction tout à la fois de l'étape d'exécution des travaux a priori proche et d'évolutions climatiques aux perspectives beaucoup plus éloignées.

En tout état de cause, les évolutions climatiques probables sont suffisamment connues aujourd'hui pour être prises en compte dès maintenant dans le projet pour répondre notamment aux insuffisances retenues par le Tribunal et aux observations du public.

#### **Question aux porteurs de projet**

**127. Pourquoi les précisions envisageables n'ont-elles pas été recherchées depuis pour être présentées dans le cadre des permis modificatifs**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Comme expliqué en préambule, l'objet des permis de construire modificatifs est seulement de permettre la régularisation de certains vices affectant l'étude d'impact initiale.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête comprend de cette réponse que la question sortirait du périmètre de l'enquête publique du point de vue des porteurs du projet. Elle ne comprend pas en quoi dès lors que la végétalisation et la gestion des eaux pluviales ont trait à la durabilité de la végétation qui est elle-même un paramètre de la durabilité des mesures visant à réduire l'effet de chaleur urbain.

#### **Question aux porteurs de projet**

**128. L'isolation est souvent évoquée comme un des moyens de lutter contre le phénomène d'ICU. Dans cet esprit, l'étude d'impact énumère des mesures visant à une réduction de l'empreinte carbone des bâtiments. Cependant ces mesures font partie de « réflexions menées sur le projet d'extension » ou de « pistes d'optimisation ». Le temps passant, les porteurs du projet savent-ils dorénavant ce qu'il devrait en être concrètement ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Ces éléments sont en cours de définition. Il va de soi que les porteurs de projet s'engagent à faire le projet le plus vertueux possible en termes d'isolation de bâtiment dans un souci d'économie carbone.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête s'étonne que le sujet de la réduction de l'empreinte carbone soit toujours en examen compte tenu du temps écoulé depuis le début de l'étude des permis de construire, déposés initialement en 2018.

#### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet des mesures postérieures à l'obtention du permis de construire**

La commission d'enquête conteste que les porteurs du projet puissent considérer qu'une question portant sur la végétalisation et la gestion des eaux pluviales qui ont trait à la durabilité de la végétation qui est elle-même un paramètre de la durabilité des mesures visant à réduire l'effet de chaleur urbain ne relèverait pas de l'enquête publique.

Elle regrette que les porteurs du projet n'apportent pas d'éclaircissements ou d'explications en réponse aux questions posées. Ils se contentent souvent de considérations générales, de pétitions de principe ou d'arguments dilatoires.

## Sujet 4 : La prise en compte de l'existant

Plusieurs intervenants relèvent que l'existant n'est pas pris en compte dans le complément de l'étude d'impact et critiquent cette situation ; certain avec beaucoup de bon sens : « peut-on envisager l'extension ou la surélévation d'une maison individuelle dans un permis de construire sans présenter l'ensemble du bâti ? » (cf. observation n°348 André GROLLEAU – Rosny-sous-Bois). La MRAE soulève également ce point à plusieurs reprises et recommande en particulier d'intégrer « dans l'étude d'impact l'ensemble du centre commercial, compte tenu de la forte imbrication des extensions avec la partie existante ».

Dans leur réponse à la MRAE, les porteurs du projet rejettent avec instance cette recommandation au motif notamment que « ces compléments ne peuvent être l'occasion d'intégrer des mesures de réduction de l'effet d'îlot de chaleur sur l'ensemble commercial existant qui n'a pas vocation à être modifié dans le cadre du projet autorisé ».

Cela étant, dans d'autres parties du dossier, les porteurs du projet montrent la continuité entre l'aménagement des deux zones ou leurs équipements et mettent en avant la valorisation de l'existant par l'extension (qui doit par exemple « requalifier totalement l'image de l'existant ») ?

### **L'expression du public**

Observation n° 1 – ALTERNATIBA (Rosny-sous-Bois)

*« ..... Encore une fois, l'effet d'îlot de chaleur urbain doit être analysé sur l'ensemble du rayonnement du centre commercial, extension incluse.*

*Comme le souligne la MRAE, l'extension aurait dû être l'occasion d'améliorer l'ensemble du site commercial et les solutions apportées manquent clairement d'ambition. Pire, la définition claire de certaines mesures sont reportées post permis de construire et ne constituent donc pas des engagements fermes : récupération des eaux pluviales des bureaux, végétalisation de la toiture terrasse... ».*

Observation n° 148 – ROULLEAU (Rosny-sous-Bois)

*« .....Il est aussi regrettable que les promoteurs n'aient même pas accepté de profiter de ces travaux pour revoir l'ensemble du centre commercial et tenter d'améliorer l'existant. C'est bien une démonstration que seule les intéresse la course aux bénéfices, au détriment de la santé et du bien-être des populations vivant autour du centre commercial.....*

*Il est aussi regrettable que les promoteurs n'aient même pas accepté de profiter de ces travaux pour revoir l'ensemble du centre commercial et tenter d'améliorer l'existant. C'est bien une démonstration que seule les intéresse la course aux bénéfices, au détriment de la santé et du bien-être des populations vivant autour du centre commercial..... ».*

Observation n° 186 – Anonyme

*« Les enjeux relatifs au changement climatique, dont les effets sont désormais bien documentés et déjà fortement importants (canicules, inondations...), doivent être pris en compte à la conception du projet. Le projet d'extension prévoit donc de végétaliser sa toiture et de créer des jardins familiaux afin d'améliorer le cadre de vie et la qualité urbaine du centre commercial. Seulement l'emprise de la construction, sur 6 hectares, va artificialiser de manière irréversible les sols et augmenter l'absorption de chaleur par les nouvelles infrastructures mises en place. Et ce n'est pas la trame végétale en toiture, qui devra pousser sur 30 cm de terre, qui serait en mesure d'entraîner un quelconque effet de fraîcheur aux abords du site. Car le promoteur du projet d'extension estime que l'effet d'îlot de chaleur urbain sera de l'ordre de 0.1°C, mais sans le démontrer ni prendre en compte l'ensemble du centre commercial. Le quartier, qui vise à accueillir de plus en plus d'habitants avec l'arrivée du métro, sera-t-il seulement vivable demain si aucune mesure significative de réduction de l'îlot de chaleur est prise ? Seule la mise en place*

*d'une trame arborée dense et diversifiée pourrait permettre de compenser au moins partiellement l'augmentation de l'îlot de chaleur sur ce secteur.*

*Par ailleurs, le stockage et la temporisation des eaux pluviales doivent être envisagés à la fois pour en permettre la réutilisation, pour contribuer à alléger la charge des réseaux publics de collecte des eaux et afin de réduire le risque d'inondation. Or il est mentionné dans l'étude d'impact que la récupération des eaux pluviales ou la végétalisation d'une partie de la toiture terrasse sera étudiée post-Permis de Construire ! Ces toitures végétalisées, qui jouent un rôle important dans la gestion des eaux pluviales et la biodiversité sur au moins 80 cm et l'isolation des bâtiments, doivent être un point obligatoire dans ce projet ».*

Observation n° 375 – REDON Francis (Président d'ENVIRONNEMENT 93)

*« ... Dans son rapport d'étude sur l'impact du projet en termes de phénomène d'îlot de chaleur urbain, le CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment) ..... propose de mettre en œuvre des toitures à haut albédo sur les bâtiments existants, avec cependant un effet sur l'augmentation des charges de chauffage, ou/et mettre en œuvre sur ces toitures une végétalisation correctement entretenue et dimensionnée pour maintenir l'humidité.....*

*Il faut enfin noter qu'il n'est pas dans les objectifs de Westfield d'améliorer les bâtiments existants dans le cadre de ce projet, ce qui disqualifie ces recommandations.*

*La réponse du maître d'ouvrage à la MRAe sur le phénomène d'ICU est enfin « grossière » par son indifférence et son laxisme loin d'une volonté à lutter contre les ICU et leur impact sur la qualité de vie des populations.*

*Pour rappel le maître d'ouvrage écrit : « En revanche, ces compléments ne peuvent être l'occasion d'intégrer des mesures de réduction de l'effet d'îlot de chaleur sur l'ensemble commercial existant qui n'a pas vocation à être modifié dans le cadre du projet autorisé ».*

Observation n° 380 – CUBIZOL (Conseillers départementaux de la majorité au conseil départemental de la Seine-Saint-Denis)

*« ..... Les 9 000 m2 d'espaces verts et paysagés prévus sur les toits de ce nouvel ensemble et la récupération des eaux pluviales des bureaux annoncés ressemblent à des prétextes écologiques. Ces mesures n'apparaissent pas comme des engagements fermes et ne concernent que l'extension, pas l'ensemble du centre..... ».*

Observation n° 535 – TROUSSEL (Pdt du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis)

*« ..... En ne tenant compte que du projet d'extension et non de l'existant, l'étude d'impact ne peut répondre de façon convaincante aux différentes questions soulevées par le Tribunal administratif et l'Autorité environnementale, notamment sur les effets d'îlots de chaleur. Ainsi, comment mesurer l'effet d'îlot de chaleur global quand l'étude d'impact ne prend pas en compte celui généré par la partie existante du centre commercial ? Je regrette que les porteurs du projet n'aient pas cherché à approfondir leurs études jusqu'à les rendre véritablement pertinentes..... ».*

### **Question aux porteurs du projet**

La situation en matière d'ICU évolue peu du S1 au scénario S2 et, en tout état de cause, n'est pas améliorée. C'est ce que reconnaît en creux le CSTB qui préconise dans ses conclusions « de mettre en œuvre sur les toitures du bâtiment **existant** un revêtement à haut albédo (risque d'augmentation des charges de chauffage) ou de mettre en œuvre sur les toitures du bâtiment **existant** une toiture végétalisée correctement entretenue (maintien de l'humidité du substrat en été).

On en comprend que cette préconisation constituerait un effet de levier sur l'atténuation de l'ICU.

Par ailleurs, l'étude du CSTB identifie le même nombre de canicules (2) pour chacun des scénarios S1 et S2 et une même durée (4 et 3 jours) pour les deux scénarios contre 0 pour la station météorologique.

On peut en déduire que ce risque de canicule, qui existe déjà, tient essentiellement à des facteurs strictement auxquels l'existant participe.

**129. Dans ce contexte, la préconisation du CSTB ne pourrait-elle pas être mise en œuvre en parallèle des demandes de permis de construire modificatifs dont les porteurs de projet disent vouloir limiter strictement le périmètre**

**Commentaire des porteurs de projet**

Les préconisations du CSTB peuvent tout à fait être appliquées à d'autres parties du site Des études sont d'ailleurs actuellement menées dans ce sens et pourront être intégrées à l'occasion d'autres demandes d'autorisations administratives.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend bonne note de cette réponse, dont la teneur aurait pu prendre place utilement dans le dossier d'enquête, avec des précisions apportées par exemple dans la notice de présentation.

**Question aux porteurs de projet**

**130. Pourquoi l'impact, en termes d'ICU, de futures ombrières pour la prévention des canicules n'a-t-il pas été calculé dans l'étude du CSTB alors que l'imminence d'une obligation réglementaire de l'équipement des parkings en ombrières photovoltaïques était connue (cf. art. 11 du projet de loi relatif à l'accélération de la production d'énergies renouvelables voté par l'Assemblée Nationale le 9 décembre 2022) ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

Il convient de rappeler que la légalité d'un acte administratif s'apprécie à la date de son édicition, de sorte que les permis de construire en cause n'ont pas à se conformer à la loi adoptée en décembre 2022. Néanmoins, les porteurs de projet n'excluent pas d'ajouter des éléments de résilience face aux sujets de réchauffement climatiques.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête s'étonne de cette réponse. En effet, l'obligation d'équiper (au moins partiellement) les grands parcs de stationnement extérieurs en ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables, contenue dans le projet de loi relatif à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, est prévue **de s'appliquer aux parcs de stationnement extérieurs existant au 1er juillet 2023.**

En tout état de cause, la commission prend note de la possibilité évoquée par les porteurs du projet « d'ajouter des éléments de résilience face aux sujets de réchauffement climatiques ».

**Question aux porteurs de projet**

**131. Comment expliquer la contradiction apparente à limiter strictement les mesures ERC au projet d'extension tout en valorisant l'intégration (en termes d'architecture, d'accès, ...) du projet d'extension à l'existant ?**



### Commentaire des porteurs de projet

Comme expliqué précédemment aucun travaux sur le centre existant n'est prévu à l'occasion du projet d'extension. Des mesures ERC pourront, le cas échéant, être mise en œuvre à l'occasion d'autres demandes d'autorisations administratives portant, éventuellement, sur le bâtiment existant.

### Question aux porteurs de projet

**132. Les terrasses des restaurants ou des bureaux et les jardins familiaux resteront-ils vivables en été pendant les jours de grande chaleur et *a fortiori* en cas de canicule ?**

### Commentaire des porteurs de projet

La réponse à cette question ne relève pas de la présente enquête publique.

### Question aux porteurs de projet

**133. Le niveau supérieur du parking silo de 4 000 places est actuellement très peu utilisé. D'après l'étude d'impact, son utilisation devrait augmenter. Sera-t-elle acceptable pour le public lors les jours de canicule ? Cela conduira-t-il à une dissuasion de la clientèle à y stationner ou à une saturation des places à l'ombre ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Le parking silo évoqué a fait l'objet d'un Permis de Construire distinct obtenu et purgé depuis de nombreuses années. Il ne fait pas partie du projet soumis à la présente enquête publique.

### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête déplore que les porteurs du projet éludent ces questions. Des réponses étayées auraient permis une meilleure appréciation pratique de l'impact du phénomène d'îlot de chaleur urbain.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de la prise en compte de l'existant**

Elle regrette que les porteurs du projet n'apportent pas d'éclaircissements ou d'explications en réponse aux questions posées. Ils se contentent souvent de considérations générales (pas toujours bien fondées) ou d'arguments élusifs ou dilatoires.

La commission d'enquête s'étonne que les porteurs du projet ne montrent pas plus d'anticipation à l'égard des évolutions législatives attendues en la matière.

Les possibilités d'évolutions futures sur le site, quelquefois entrouvertes, sont trop succinctes pour être utiles à l'appréciation du dossier. A cet égard, la commission s'étonne

### Sujet 5 : Les effets cumulés

A propos du cumul des effets relevé par le Tribunal administratif, l'étude du CSTB conclut : « en cas de scénario de planification supplémentaire dans la zone autour du quartier, il n'est pas possible d'être évalué à l'heure actuelle, car les modifications potentielles ne sont pas définies. Ils peuvent être soit favorable, en cas de conception bioclimatique (augmentation de la densité de la végétation, ouverture à la circulation des vents dominants, etc.), soit défavorable en cas d'augmentation de la densité du bâti sans tenir compte des scénarios d'adaptation ou d'atténuation **tels que le proposait le projet existant** (toiture végétalisée, augmentation de la densité de végétation, etc.). »

Par ailleurs, à propos des caractéristiques géospatiales du site, l'étude précise qu'il « est important d'identifier divers paramètres urbains qui doivent être intégrés dans les modèles physiques exploités ici. A cet effet, on périmètre le centre commercial Westfield Rosny2 par un maillage rectangulaire qui s'étend sur un rayon de 600m autour du point central. »

#### **Question aux porteurs du projet**

**134. Au vu de ces données, est-ce à dire qu'aucun des projets connus dans l'environnement du site, dont la liste a été réactualisée dans l'étude d'impact, n'a été pris en compte dans cette étude du CSTB ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les projets identifiés ne sauraient avoir d'impact cumulé avec le phénomène d'îlot de chaleur étudié au niveau de la parcelle. En effet, le phénomène d'îlot de chaleur se construit uniquement sur une parcelle, et non en corrélation avec d'autres parcelles.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête ne comprend pas la conclusion de l'étude du CSTB dans le sens mentionné par les porteurs du projet.

Le CSTB considère qu'en « *cas de scénario de planification supplémentaire dans la zone autour du quartier, il n'est pas possible d'être évalué à l'heure actuelle, car les modifications potentielles ne sont pas définies* ». Ceci ne veut-il pas dire que l'évaluation d'une interaction est possible dès lors que la planification supplémentaire est connue ?

Dans ce cas, pourquoi rejeter par principe l'objet de la question ?

#### **Question aux porteurs de projet**

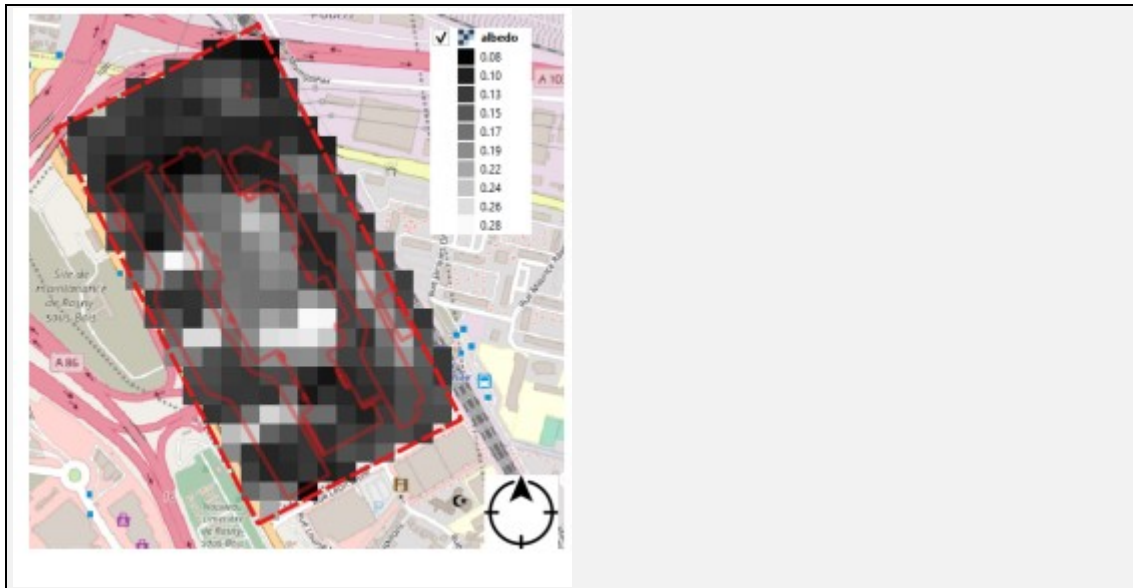
**135. Quel périmètre autour du centre commercial est affecté par le phénomène d'ICU émanant de Westfield Rosny 2?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

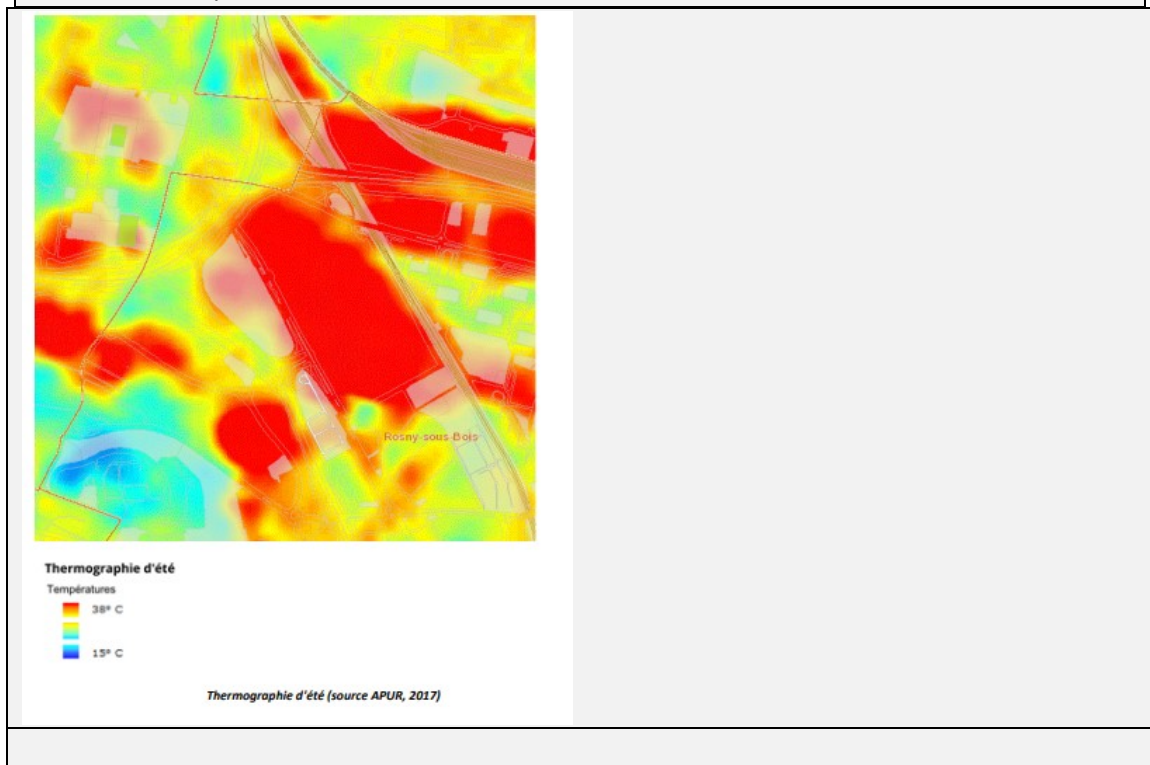
La zone étudiée est explicitée en figure 7 page 14 de l'étude technique du bureau d'étude technique CSTB, annexée au dossier d'enquête publique.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La figure 7 page 14 montre que l'étude du CSTB est circonscrite aux limites du site.



Or, la carte présentée dans l'étude d'impact (cf. page 189) laisse entrevoir des dépassements du phénomène d'ICU à l'extérieur du site. Il y aurait donc eu là matière à d'élargir l'étude du périmètre du phénomène d'ICU pour que la population éventuellement concernée puisse en connaître les impacts réels et concrets.



### L'appréciation par la commission d'enquête du sujet des effets cumulés

Les porteurs du projet récusent qu'il puisse y avoir un effet cumulé en matière d'ICU dont l'impact serait limité à la parcelle. La commission d'enquête conteste cette position, au vu d'éléments du dossier lui-même.

## L'appréciation par la commission d'enquête du sous-thème des mesures ERC pour l'effet de chaleur urbain

La commission d'enquête constate que les porteurs du projet n'ont pas apporté de précisions venant conforter le bien fondé des mesures ERC ou d'informations complémentaires venant les enrichir. Les quelques ouvertures faites restent de l'ordre de l'hypothétique et sont trop imprécises pour faire évoluer l'évaluation des mesures ERC par la commission d'enquête et trop tardives pour aider à une meilleure information du public.

## L'appréciation par la commission d'enquête du thème de l'îlot de chaleur urbain

La question du phénomène d'îlot de chaleur urbain est centrale au regard de la décision du Tribunal administratif.

Néanmoins, la commission d'enquête fait un constat à deux niveaux à propos de ce thème de l'îlot de chaleur urbain, végétalisation, artificialisation et bétonnage :

- sur la forme, alors que les données techniques sont exposées dans toute leur complexité, elles n'ont pas été accompagnées dans le dossier d'enquête par un document pédagogique les mettant à la portée du public et de la commission d'enquête. A ceci s'ajoute le fait que le dossier est à la fois volumineux et détaillé, d'où une difficulté de lecture, mais en même temps imprécis ou contradictoire, d'où une difficulté de compréhension, tant pour le public que pour la commission d'enquête. D'où le grand nombre de questions rassemblées dans le PV de synthèse, pour lesquelles la commission d'enquête souhaitait obtenir tous les éclaircissements utiles.

Malheureusement, les réponses apportées par les porteurs du projet sont souvent sommaires ou évasives se contentant de renvoyer vers le dossier ce qui, à l'évidence, dans ce contexte, ne peut pas répondre aux besoins d'explications exprimés par le public et la commission d'enquête.

En outre, les porteurs du projet contestent le bien fondé de questions, considérées – à tort selon la commission - hors périmètre de l'enquête et s'abstiennent d'y répondre.

D'autres réponses énoncent des généralités ou des arguments dilatoires ouvrant des perspectives si vagues qu'elles sont peu utiles à la bonne appréciation du dossier. Quelques-unes enfin interrogent sur le soin apporté à leur rédaction. D'autres encore évoquent en termes imprécis des réflexions en cours (pouvant concerner l'existant mis en avant ces fois-là) qui, à part valoriser le dossier, ne sont pas utiles en l'état au public.

- sur le fond, la commission d'enquête n'est pas convaincue par la conclusion d'un effet non significatif du phénomène d'ICU :

- des résultats du CSTB sont présentés sous forme de moyenne, de plus annuelle, sans être focalisés sur les périodes de canicule qui intéressent et qui parlent au public

- les résultats du CSTB concluent à une stabilisation de la situation (contribution à la formation de l'effet d'îlot de chaleur urbain très limitée de l'ordre de 0.1 °C). Toutefois, ces résultats sont fonction de plusieurs paramètres (plan de végétalisation, plan d'entretien des végétaux, isolation des bâtiments, ...) qui ne sont pas déjà définis ; ils sont également fonction d'hypothèses qui sont des postulats (par exemple, « une quantité d'humidité suffisante dans la couche de sol » alors que l'utilisation des eaux pluviales pour l'arrosage est en cours d'étude).

En outre, ces éléments doivent être pérennes dans leur entretien (c'est un point de vigilance sur lequel le CSTB a attiré l'attention des porteurs du projet) sur lesquels aucune certitude ne peut être apportée. Le public est même dubitatif.

L'étude du CSTB se limite strictement à l'emprise du site et ne donne pas d'indication sur les effets potentiels de l'ICU à l'égard des plus proches voisins.

Au vu de ces éléments et considérant que les questions posées pour lever les interrogations liées aux conditions de l'étude et à ses conclusions n'ont pas reçu de réponses suffisantes, la commission considère ces résultats comme théoriques.

Les réponses apportées interrogent sur le niveau d'ambition des porteurs du projet dans leur objectif d'éviter, réduire ou compenser les conséquences du phénomène d'îlot de chaleur urbain ; par exemple :

- d'un côté, ils mettent en valeur les caractéristiques du projet (« masse végétale ») à mettre en regard, de l'autre, avec une stabilisation du phénomène d'îlot de chaleur urbain dans le cadre de l'extension par rapport à un existant dont la situation est pourtant reconnue comme moins bonne que celle de la station de référence.

- plusieurs pistes d'amélioration de la situation, pour certaines déjà abordées par la MRAe en 2019, sont toujours à l'étude en 2022.

Au vu de tous ces éléments, la commission d'enquête estime que les mesures ERC mentionnées dans le dossier :

- sont insuffisantes ; d'autant que des marges de manœuvre (comme la mise en œuvre sur les toitures du bâtiment existant un revêtement à haut albedo ou une toiture végétalisée) doivent exister à en croire les recommandations de la MRAe et du CSTB (que les rédacteurs du projet ont malencontreusement oublié de citer dans l'étude d'impact),

- demandent à être confirmées en prenant en compte les éléments concrets et définitifs du projet.

## 5-Thème D – L'énergie

Ce thème, présent dans 45 observations du public conjointement aux thèmes environnementaux, est l'un des éléments évoqués pour présenter une opposition au projet.

Pour ce public, ce thème est lié à l'image des centres commerciaux - lieux de consommation et d'incitation à la surconsommation -, et en conséquence à surconsommation énergétique opposée à l'objectif actuel de sobriété énergétique.

### Sujet 1 : Le projet est énergivore au temps de la sobriété énergétique

Observation n° 6- Anonyme

« C'est un non-sens absolu et incompréhensible avec toutes les demandes actuelles de sobriété énergétique et efforts demandés à tous ».

Observation n° 23 -Anonyme

« Ce projet est une catastrophe sur le plan climatique : électricité, climatisation, Trop énergivore »

Observation n° 24- CHABERT (Rosny-sous-Bois)

*« Ce gros centre commercial impersonnel et énergivore. »*

Observation n°52 -Anonyme

*« Je ne crois pas qu'une extension de notre centre commercial soit pertinente en ces temps où l'on commence enfin à songer à la sobriété énergétique. »*

Observation n° 115- Anonyme

*« Il est paradoxal que la prolongation de la ligne 11 du métro, qui, a priori, va dans le bon sens, s'accompagne d'un dispositif favorisant la circulation automobile et le développement de la consommation de masse par l'extension du centre commercial. Où est la sobriété énergétique ? »*

Observation n°175 -DUHAYON (Rosny-sous-Bois)

*« A une époque où l'on ne peut pas ignorer le réchauffement climatique et ses conséquences désastreuses chacun se doit de faire des efforts de réduction de sa consommation énergétique et voici que ce projet détériorera encore plus la qualité de vie des rosniens déjà tellement impactée par la densification des constructions, l'urbanisation à outrance, la circulation infernale, en densifiant la circulation, réchauffant l'air déjà tellement pollué etc... »*

Observation n° 116 -RAUX (Rosny-sous-Bois)

*« Il serait temps que l'on revienne à un aménagement du territoire plus proche des habitants et qui ne soit pas énergivore. »*

Observation n° 187- Anonyme

*« Un projet de cette ampleur pour augmenter encore des commerces énergivores qui ne répondent pas aux besoins de création de commerces de proximité de qualité soulève des interrogations et de l'inquiétude. »*

Observation n° 476- Anonyme

*« Qui, dans la mairie, n'a pas compris que l'Energie était une denrée rare ?  
Merci d'avoir proposé une enquête pile pendant les achats de fêtes de fin d'année ! C'était l'enfer ce wk en arrivant dans Rosny. Contre ! absolument CONTRE !  
Commencer plutôt à imaginer un centre-ville exclusivement piéton le wk au lieu de penser à agrandir pour dépenser toujours plus d'Energie »*

Observation n° 421- Anonyme

*« Quant à la SOBRIETE vers laquelle nous devrions tendre :  
-Pourquoi développer ce temple de la consommation alors que nous devrions moins consommer et de façon plus intelligente (articles plus écologiques, répondant à un réel besoin et plus équitables) ?... »*

Observation n° 460 - FRAISSE

*« Ces lieux ne sont que des commerces pour consommer encore et encore alors que l'actualité est à la sobriété et à moins consommer. »*

Observation n°486- Anonyme

*« Le projet d'agrandissement de Westfield Rosny 2va dans le mauvais sens pour la crise climatique. Nous devons apprendre à consommer mieux et moins, plus local »*

Observation n° 528 - PATTE (Rosny-sous-Bois)

*« Le choix du lieu où nous faisons nos courses alimentaires n'a rien d'anodin : en termes de litres de pétrole consommés ou de quantités de CO2 générées, l'impact est très différent entre le magasin de proximité et le centre commercial de périphérie. Que se passe-t-il lorsque 200 ménages font leurs courses, pendant un an, à pied, en se rendant dans des magasins de proximité ? En voiture, dans un centre commercial en bordure de la ville ? En termes d'impact sur l'environnement, on constate que le choix de la voiture individuelle comme mode de transport est sans conteste le plus mauvais avec 251 000 litres de pétrole consommés et 773 kg de CO2 émis. Le choix du magasin de proximité générant, lui, l'utilisation de 4 000 litres de pétrole (nécessaires à la livraison des marchandises dans les magasins) et 12,6 kg de Co2. Faut-il perdurer dans ce modèle polluant ? »*

### **Question au porteur de projet**

**136. Validez-vous ces chiffres de l'observation n° 528 présentant la comparaison entre les centres commerciaux et les commerces de proximité en matière de litres de pétrole consommés et de quantités de CO2 générées ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous ne sommes, bien entendu, pas en mesure de confirmer ou d'infirmier ces chiffres qui sont impossibles à vérifier en l'absence de mention des sources.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

#### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de la sobriété énergétique**

Le dossier d'enquête et le commentaire des porteurs de projet ne permettent pas de se prononcer sur la qualification d'énergivore du centre commercial par le public.

Le sujet de l'incitation à la surconsommation dépasse le cadre de l'enquête.

La comparaison énergétique des centres commerciaux et des commerces de proximité aurait été intéressante, concernant notamment celle relative aux consommations liées aux déplacements qui aurait pu apporter un éclairage complémentaire à l'analyse des effets de la circulation sur la pollution de l'air

## **Sujet 2 : Les énergies renouvelables**

Observation n°1- Association ALTERNATIBA (Rosny-sous-Bois)

*« Seule l'étude d'impact a été mise à jour avec quelques propositions qui répondent uniquement des obligations environnementales sur les énergies renouvelables ou l'efficacité énergétique, mais qui se limitent aux travaux d'extension, sans prendre en compte l'ensemble du centre commercial qui représente presque 20 hectares. »*

Observation n°421- Anonyme

*« - SURCOUT ENERGETIQUE quant au chauffage de cet ensemble gigantesque  
La géothermie ne règlera pas le problème telle une panacée. Dans certains lieux, la technique de la géothermie a dû être abandonnée car les sols « s'effondrent ».*

### Sujet 3 : Les émissions de GES

Observation n° 273- Anonyme (Rosny-sous-Bois)

*« L'avenir et le respect des accords de Paris sur le réchauffement climatique et la limitation des gaz à effets de serre impose sobriété énergétique, arrêt du tout voiture et mobilité douces, consommation locale ».*

Observation n° 355- Anonyme

*« Ce projet va à contre-sens de la démarche actuelle de développement de la société : ses besoins en énergie d'une part, ses dessertes pour les employés comme pour la clientèle amèneraient à une forte augmentation des rejets de GES dans l'atmosphère, contribuant ainsi au réchauffement global de la planète ».*

Observation n°525- CONVERSANO (Rosny-sous-Bois)

*« Il est urgent d'agir concrètement dans le sens de la réduction des émissions de CO2, la réduction des déchets et la préservation des énergies ».*

Les porteurs de projet ne commentent pas ces observations relatives au respect de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

### Sujet 4 : L'énergie solaire et les panneaux photovoltaïques

Observation n° 399 Anonyme

*« Pour la reconversion/rénovation du centre commercial en un lieu utile :  
- utilisation des espaces de parking et en toiture pour produire de l'énergie solaire : la superficie du site fait presque 20 hectares et pas un seul panneau solaire, y compris lors de l'agrandissement du parking nord alors que cela se fait partout en France, de qui se moque Westfield ? De la transition énergétique ou du monde de manière générale ? Avec cette superficie on pourrait produire entre 10 et 20 GWh, l'équivalent de la consommation annuelle de 10 000 personnes. Là on aurait de l'utilité ».*

Observation n°421- Anonyme

*« Des solutions solaires, PAR EXEMPLE, ont-elles été envisagées ? »*

### Sujet 5 : Les matériaux de construction

Observation n°113- MNLE

*« Ce n'est que l'idée « de pistes » qui est envisagée pour réduire l'empreinte carbone de ce gigantisme. Aucun choix dans les matériaux de construction envisagés n'est affirmé allant dans le respect de la sobriété énergétique et visant un développement des énergies renouvelables ».*

Observation n° 380- CUBIZOL Conseillers départementaux de la majorité au Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

*« L'étude d'impact ne prévoit aucun recours à des matériaux allant dans le sens du respect de la sobriété énergétique ou développant le recours à des énergies renouvelables. L'empreinte carbone du projet est de fait niée ».*



## Sujet 6 : Les consommations énergétiques

Observation n° 250- ANTIQUARIO (Rosny-sous-Bois)

« Ce projet, rejeté en décembre 2021 par le Tribunal Administratif de Montreuil a été modifié a minima par le promoteur. La modification d'un permis de construire n'est pas un nouveau dépôt.

Une modification permet de garder la même réglementation thermique par rapport à sa date de dépôt, ici 2018, et la RT2012.

Si ces modifications étaient acceptées et validées par le TA, le promoteur s'exonèrera de fait des nouvelles règles et exigences de performance énergétique qu'est la RE2020 qui divise par 4 la pollution et la consommation énergétique (décret n° 2022-305 du 1er mars 2022).

On s'écartera encore un peu plus des engagements que s'est fixée la France pour la neutralité carbone d'ici 2050 en mettant sous le tapis les nouveaux niveaux d'exigence de consommations énergétiques ».

Observation n° 438 – GERBIN (Rosny-sous-Bois)

« Ce projet va à l'encontre de tout ce qui est préconisé en termes de lutte pour préserver notre environnement. Débauche de dépenses énergétiques ».

Observation n°522 - BERTRAND

« Je trouve cette demande d'extension honteuse et totalement anachronique, alors que l'urgence climatique se fait de plus en plus sentir.

En période de tension énergétique, ... les centres commerciaux sont des sources de gaspillage (chauffage poussé au max, lumières allumées, publicité lumineuse qui agressent les yeux et le cerveau...), qui poussent toujours plus à consommer des biens jetables, fabriqués à l'autre bout du monde dans des conditions misérables ».

## Sujet 7 : L'impact de l'îlot de chaleur urbain sur la climatisation

Observation n°435 - Anonyme

« La climatisation de ces magasins, le chauffage, encore plus de pollution urbaine. Finalement on ne tiendra pas compte des canicules à répétition. A croire qu'il ne fait pas assez chaud ! »

### Question aux porteurs de projet

**137. Que répondez-vous à l'ensemble de ces observations ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Ces observations ne visent pas à critiquer le projet de construction soumis à enquête, mais constituent une contestation générale de l'opportunité de réaliser de tels équipements. Ces dernières n'appellent dans ces conditions aucune réponse particulière de notre part.

### Question aux porteurs de projet

**138. Pouvez-vous donner l'ordre de grandeur de la consommation énergétique actuelle du centre commercial et de la consommation future avec l'extension, leur répartition suivant les différentes sources d'énergie, ainsi que leur répartition pour le chauffage, la climatisation, et l'éclairage ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons à la note technique sur l’approvisionnement en énergie du centre commercial, espace de restauration et espace bureaux a été annexée au dossier d’enquête publique.

### **L’appréciation de la commission d’enquête**

Cette note ne répond pas à la question posée.

### **Questions aux porteurs de projet**

**139. Le projet d’extension peut-il avoir un effet bénéfique pour réduire les consommations énergétiques du centre commercial actuel ?**

**140. Quelle est la part des énergies renouvelables actuelle et future avec l’extension ?**

**141. Les systèmes énergétiques des commerces actuels seront-ils recadrés dans le cadre du système énergétique du projet d’extension ?**

**142. Quelles sont les pertes énergétiques des toitures actuelles et futures (la cinquième façade) ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons, sur ce point, aux dossiers de permis de construire initiaux déjà soumis à enquête publique en 2019, aux études techniques sur la consommation d’énergie menées par le bureau d’étude technique BEG Ingénierie et à la note technique sur l’approvisionnement en énergie du centre commercial, espace de restauration et espace bureaux annexée au dossier d’enquête publique.

### **L’appréciation de la commission d’enquête**

Ces documents n’indiquent pas les informations demandées par les questions n° 97 à 100.

### **Question aux porteurs de projet**

**143. Le pilotage automatique par une GTB s’appliquera-t-il au centre actuel ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Ce point n’a pas encore été étudié.

### **Question aux porteurs de projet**

Pour les questions suivantes vous préciserez ce qui concerne le centre actuel ou le projet d’extension, ainsi que les modifications prévues pour le centre actuel dans le cadre du projet d’extension.

**144. Quelles sont les données énergétiques du centre commercial justifiant « l’amélioration de la performance énergétique de plus de 20% par rapport à la réglementation thermique 2012 grâce à des productions énergétiques optimisées » et l’atteinte de la certification BREEAM New Construction 2016 – Core & Shell ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons, sur ce point, aux dossiers de permis de construire initiaux déjà soumis à enquête publique en 2019, aux études techniques sur la consommation d’énergie menées par le bureau d’étude technique BEG Ingénierie et à la note technique sur l’approvisionnement en énergie du centre commercial, espace de restauration et espace bureaux annexée au dossier d’enquête publique.

### **Question aux porteurs de projet**

**145. Pouvez-vous préciser quelle est la politique environnementale « Better Places 2030 » du Groupe ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous invitons à parcourir le document d'Enregistrement Universel du Groupe URW disponible au public sur ce site : <https://www.urw.com/fr->

[fr/investisseurs/informations-r%C3%A8glement%C3%A9es/documents-der%C3%A9f%C3%A9rence](https://www.urw.com/fr-investisseurs/informations-r%C3%A8glement%C3%A9es/documents-der%C3%A9f%C3%A9rence)

### **Question aux porteurs de projet**

**146. Quelles économies sont envisagées dans le cadre des engagements pour la sobriété énergétique ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Les pièces des permis de construire initiaux – qui ont fait l'objet d'une enquête publique en 2019 - permettent de définir le projet de manière précise. Des études techniques sur la consommation d'énergie ont été menées par le bureau d'étude technique BEG Ingénierie. Par ailleurs une note technique sur l'approvisionnement en énergie du centre commercial, espace de restauration et espace bureaux a été annexée au dossier d'enquête publique

### **Question aux porteurs de projet**

**147. Le choix des matériaux de construction ne semble pas résulter prioritairement d'une volonté de sobriété énergétique. Pouvez-vous justifier ce choix notamment pour le gros œuvre et les façades ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Des études techniques sur la composition des façades ont été menées par notre bureau d'étude façades BEG Ingénierie et nos architectes Jean Paul Viguier Architectes.

### **Question aux porteurs de projet**

**148. L'étude des approvisionnements en énergie indique que « les panneaux solaires photovoltaïques ne peuvent pas être amortis en une durée de plus de 70 ans, une durée de vie du bâtiment. Nous écarterons donc cette option ». Pourquoi une telle appréciation alors que cette solution semble retenue pour une partie des toitures ?**

**Pouvez-vous préciser les toitures concernées, les surfaces correspondantes et les économies d'énergie en résultant ?**

**Quelles sont les données de comparaison avec l'énergie solaire ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons, sur ce point, aux dossiers de permis de construire initiaux déjà soumis à enquête publique en 2019, aux études techniques sur la consommation d'énergie menées par le bureau d'étude technique BEG Ingénierie et à la note technique sur l'approvisionnement en énergie du centre commercial, espace de restauration et espace bureaux annexée au dossier d'enquête publique.

Quoi qu'il en soit, la direction de centre technique mène actuellement de nouvelles études de faisabilité sur l'utilisation de panneaux solaires sur le site.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête regrette l'absence de réponse précise à sa question qui concerne également le thème de l'îlot de chaleur urbain.

#### **Question aux porteurs de projet**

**149. Quelles sont les dépenses supplémentaires de climatisation par rapport à une situation où toutes les toitures seraient équipées d'ombrières, de végétalisation ou de panneaux photovoltaïques ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons, sur ce point, aux études techniques sur la consommation d'énergie menées par le bureau d'étude technique BEG Ingénierie et à la note technique sur l'approvisionnement en énergie du centre commercial, espace de restauration et espace bureaux annexée au dossier d'enquête publique.

#### **Question aux porteurs de projet**

**150. Pourquoi cette étude des approvisionnements en énergie annonce une orientation en 2019 vers la solution de raccordement au chauffage urbain, alors qu'aucune décision n'est intervenue depuis et qu'aucun engagement en la matière ne figure dans l'étude d'impact ? Quels sont les gains énergétiques avec un approvisionnement par le chauffage urbain ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Comme expliqué en préambule, des études ont été menées en parallèle de l'instruction des dossiers de Permis de Construire Modificatifs. L'étude sur la géothermie en fait partie.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Ce commentaire ne répond pas à la question. La raison de ne pas avoir pris de décision sur le raccordement au chauffage urbain n'est pas donnée, ce qui ne permet de savoir pourquoi cette solution est toujours envisagée ou si elle risque d'être abandonnée.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de l'impact de l'îlot de chaleur urbain sur la climatisation**

Ce sujet ne peut être apprécié avec les informations disponibles.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du thème de l'énergie**

Les porteurs de projet n'ont pas émis de commentaires sur les observations du public ni de réponse aux questions posées par la question d'enquête relatives aux énergies renouvelables, à l'émission des gaz à effet de serre, à l'énergie solaire et aux panneaux photovoltaïques, aux matériaux de construction, et aux consommations énergétiques.

Cette situation rend difficile l'appréciation des connexions de ce thème avec les thèmes de la pollution de l'air et de l'îlot de chaleur urbain.

## 6-Thème E - La gestion des eaux pluviales

La commune de Rosny-sous-Bois subit de façon récurrente des inondations pluviales. Elle est concernée par un risque classé « assez fort » d'inondation pluviale urbaine dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM).

De plus, de 1983 à 2006, 8 arrêtés de catastrophes naturelles inondations ont été pris.

Ces inondations fréquentes que subit la ville ont trois origines :

- La topographie accentuée qui entraîne un ruissellement de surface important (Concerne le projet) ;
- Les zones humides qui constituent l'ancien lit du Moleret. Elles représentent une zone sensible à cause notamment des remontées de nappe (Ceci ne concerne pas le projet).
- La sous-dimension du réseau d'eaux pluviales qui entraîne en cas de forte pluie une rapide saturation du réseau et donc des débordements importants (Peut concerner le projet).

Face à ces inondations récurrentes, des mesures ont été mises en place sur la commune notamment dans le cadre du PLU :

- L'aménagement de bassins de stockage ;
- Les limitations des débits des rejets pluviaux dans les collecteurs départementaux imposées par le Conseil Départemental pour tout nouvel aménagement nécessitant l'imperméabilisation de la surface du sol. Concernant le centre commercial Westfield Rosny 2 et notamment son extension, le débit maximal du rejet pluvial est limité à 10 l/s/ha puisque celle-ci est supérieure 5 000 m<sup>2</sup> (cela impliquant généralement la mise en œuvre d'un stockage de l'ordre de 350 m<sup>3</sup> par hectare imperméabilisé). Dans le cas de démolition / reconstruction, la DEA demande au pétitionnaire de ne pas aggraver la situation existante.

En complément de ces mesures, le Département (DEA) fait la promotion depuis plusieurs décennies de techniques alternatives d'assainissement pluvial. Ces techniques consistent à limiter les débits d'eau pluviales provenant des aménagements urbains nouveaux par :

- Le stockage des eaux par l'aménagement d'espaces de rétention à la double fonction espace public et assainissement : modelés d'espaces de faibles décaissés, zone temporaire inondable intégrée et paysagère, parking inondable, mais aussi toitures terrasses réservoir...
- Les infiltrations à la parcelle, alternative au « tout réseau » qui, malgré un terrain peu favorable compte-tenu la nature du sous-sol gypseux de Rosny-sous-Bois (risque d'intensification des phénomènes de dissolution) mérite d'être étudiée au cas par cas. En l'occurrence, l'infiltration à la parcelle est proscrite comme les stockages souterrains dans le cadre de ce projet.

### Sous-thème 1 : Les observations du public

La thématique de la gestion des eaux pluviales n'a soulevé que peu d'observations spécifiques car globalement cette problématique est liée dans l'esprit des contributeurs à celle de la végétalisation des espaces publics ou privés et à celle de la lutte contre les îlots de chaleur. On peut toutefois discerner trois orientations principales à la lecture des 23 items d'observations recueillies :

- Les risques de la bétonnisation et de l'imperméabilisation des surfaces ;
- Les mises en place de mesures assujetties à l'obtention éventuelle des PC ;
- L'entretien et la pérennisation des espaces végétalisés dédiés à la gestion des eaux pluviales.

## Sujet 1 : Les risques de la bétonnisation et de l'imperméabilisation des surfaces.

### **L'expression du public**

Observation n°6 - Anonyme

*« Le projet va imperméabiliser une zone non négligeable et encore aggraver la pollution »*

Observation n°11 - SORIEAU (Rosny-sous-Bois)

*« La bétonnisation de Rosny ....., tous les "poumons verts" de Rosny ont disparu au fil des années et les promesses spécieuses de récupération d'eaux pluviales et de végétalisation »*

Observation n°39 - Anonyme

*« ..... Le chantier va inévitablement engendrer d'énormes pollutions du sol et des eaux souterraines. Il faut au contraire débétonner et végétaliser pour contre les îlots de chaleur et permettre aux eaux pluviales de s'écouler. »*

Observation n° 140 - AMATE (Drancy)

*« ..... gestion des eaux pluviales actuellement calamiteuse (inondations des parkings à chaque pluie même peu intense entraînant des ruissellements et par voie de conséquence une pollution du milieu naturel), imperméabilisation des sols, bétonnisation effrénée sans végétation conséquente et de pleine terre, faisant de ce site un îlot de chaleur évident ... »*

Observation n° 148 - ROULLEAU (Rosny-sous-Bois)

*« Il est regrettable que les promoteurs n'aient pas profité du temps imposé par le Tribunal de Montreuil, pour revoir et améliorer leur projet, ..... Ainsi, toutes les questions liées aux mesures prises pour ..... éviter l'augmentation du ruissellement et/ou la récupération des eaux pluviales »*

Observation n°200 – GORGEON (Montreuil)

*« ..... Deuxièmement, il est maintenant très bien documenté qu'une artificialisation accrue des sols ne fera que multiplier les épisodes climatiques inopportuns tels que canicule, inondations, etc. Les mesures compensatoires proposées par le projet paraissent insignifiantes et tout à fait inefficaces au regard de l'enjeu d'une nouvelle artificialisation de quelque six hectares supplémentaires. »*

Observation n° 202 – Anonyme

*« L'artificialisation des sols empêche le ruissellement des eaux de pluie et provoque des inondations de plus en plus fréquentes et la solution serait l'agrandissement d'un centre commercial et donc l'artificialisation de nouveaux sols ? »*

Observation n° 228 – CHAUMARD (Noisy le sec)

*« .....De plus l'existant n'est pas modifié ou très peu, alors que ces parkings sont très laids, sont remplis d'eau dès qu'il pleut beaucoup et dans ce projet la récupération des eaux pluviales n'est pas prévue. »*

Observation n° 277 – CABOT (Rosny-sous-Bois)

*« .....Quid de la gestion des eaux pluviales, des eaux de ruissellement, dans un secteur qui connaît une très forte densité dans ce secteur avec la construction de la ZAC Coteaux-Beauclair (105000 m<sup>2</sup> de surface de plancher – 1300 logements) et imperméabilisation des sols / les aménagements du métro... Manque d'informations sur ce qui est prévu par le promoteur. »*

Observation n°380 – CUBIZOL Pour les Conseillers départementaux de la majorité au conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

*« ..... Les 9 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts et paysagés prévus sur les toits de ce nouvel ensemble et la récupération des eaux pluviales des bureaux annoncés ressemblent à des prétextes écologiques. Ces mesures n'apparaissent pas comme des engagements fermes et ne concernent que l'extension, pas l'ensemble du centre. De plus, cette nouvelle artificialisation nécessite un stockage des eaux de pluie conséquent et tenant compte des possibilités d'écoulement, pour limiter les risques d'inondations ; cela n'est pas prévu dans le projet présenté. »*

Observation n°405 – CHAUMEAU Fontenay sous-Bois

*« .....Un ancien ru passait à proximité du site. L'artificialisation des sols et le manque de gestion des eaux pluviales ne peuvent qu'aggraver les risques d'inondations. Il y a déjà eu plusieurs inondations de la gare du RER E et de ses alentours lors de fortes pluies. »*

Observation n°419 – VILVARAJAH

*« .....Les réseaux d'assainissement sont déjà surchargés par temps de pluies, le projet proposé ne prévoit que très peu de solution sur le stockage et la temporisation des eaux pluviales. La MRAe souligne d'ailleurs que « le site est par ailleurs sujet aux inondations par ruissellement pluvial ». De plus, ce projet d'extension devrait être l'occasion de mener une réflexion globale et ambitieuse sur l'ensemble du site sur cette thématique. »*

Observation relevée dans l'avis de la RATP

*« ...Nous attirons votre attention, comme noté en réunion le 10 janvier dernier, sur le fait que les espaces verts implantés sur le parvis ne sont pas prévus pour recueillir, même provisoirement, des eaux de ruissellement. Le qualificatif « NOUE RATP » est donc à proscrire. Nous avons pris connaissance de votre nouvelle proposition de gestion des eaux pluviales et notons que vous gérerez l'intégralité de vos EP sur votre parcelle. Nous souhaitons souligner que la configuration définitive de votre réseau de collecte des eaux pluviales devra garantir, notamment en cas de caniveau obstrué ou de montée en charge, un écoulement des eaux sur votre parcelle et non un débordement sur le parvis et dans la station. »*

### **Question aux porteurs du projet**

Par sa topographie et ses revêtements de surface, la zone concernée par le projet semble sujette à de fréquentes inondations dues au ruissellement et aux faibles capacités d'absorption du réseau local. La rétention en toiture et l'ajutage à 10 l/s/ha sont des mesures concrètes mais une désimperméabilisation plus importante des sols aurait été plus efficace pour garantir la ressource en eau et participer dans un même temps à la lutte contre les îlots de chaleur.

### **151. Pourquoi, dans le cadre de ces travaux importants ne pas avoir intégré la totalité du site pour préserver au mieux le réseau communal ou départemental en place et éviter les risques récurrents d'inondation ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Cf. réponse en préambule. Les PCM ont uniquement vocation à régulariser les vices entachant la légalité des permis de construire contestés. En outre, le juge a pris la décision de surseoir à statuer après avoir constaté que les autres moyens n'étaient pas fondés. Dans ces conditions, aucune modification supplémentaire du projet n'avait à être réalisée par les porteurs de projet.

### L'appréciation de la commission d'enquête

Les porteurs de projet ne répondent pas à la question d'un point de vue technique ou économique mais se retranchent derrière les termes de leur préambule évoquant la stricte régularisation des vices entachant la légalité des permis de construire contestés. Ils ne tiennent pas compte non plus en ce sens des recommandations de la MRAe : « Revoir le projet pour assurer un stockage et une récupération des eaux pluviales à l'échelle de l'ensemble des besoins du centre commercial et des immeubles de bureaux et intégrer dans le projet une réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain sur l'ensemble commercial existant ».

### Questions aux porteurs de projet

**152. Le respect de la norme de 10l/s/ha du règlement d'assainissement de l'EPT Grand Paris Grand Est est clairement annoncé pour l'aménagement de l'extension. Qu'en est-il de l'addition des rejets de l'existant et de l'extension qui se rejoignent ?**

**153. Quels sont les moyens prévus pour que la totalité des eaux pluviales rejetées sur la parcelle du centre commercial (existant + extension) respecte le débit de fuite de 10 l/s/ha ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Cf. réponse en préambule. Les PCM ont uniquement vocation à régulariser les vices entachant la légalité des permis de construire contestés. En outre, le juge a pris la décision de surseoir à statuer après avoir constaté que les autres moyens n'étaient pas fondés.

### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête regrette que les porteurs du projet ne répondent pas à la question d'un point de vue technique mais se retranchent derrière les termes de leur préambule évoquant la stricte régularisation des vices entachant la légalité des permis de construire contestés. En effet, autant l'étude d'impact insiste à plusieurs reprises sur le respect de la limite de 10l/s/ha pour le réseau de l'extension, autant elle entretient un flou sur la question de la conjonction des deux réseaux empêchant de savoir si l'addition de leurs rejets continue de respecter cette limite. Ils ne tiennent pas compte non plus en ce sens des recommandations de la MRAe : « Revoir le projet pour assurer un stockage et une récupération des eaux pluviales à l'échelle de l'ensemble des besoins du centre commercial et des immeubles de bureaux et intégrer dans le projet une réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain sur l'ensemble commercial existant ».

### Question aux porteurs de projet

**154. Dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage écrit que le « stockage des eaux pluviales en bassin enterré est proscrit ». Sur quoi est fondée cette assertion ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Cette assertion est fondée sur les discussions menées avec la DEA en mai 2018.

### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de cette précision

### Question aux porteurs de projet

**155. Les plans d'assainissement fournis dans le dossier d'étude d'impact sont peu lisibles et peu commentés. Avez-vous prévu de surdimensionner les canalisations à créer pour assurer une certaine temporisation et limiter les débordements ?**



### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons, sur ce point, aux dossiers de permis de construire initiaux déjà soumis à enquête publique en 2019.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Comme déjà précisé, la commission d'enquête et le public n'ont pas eu accès aux permis initiaux, ceux-ci ne faisant pas partie des pièces constitutives du dossier d'enquête publique. Une réponse technique précise aurait été appréciée.

### **Question aux porteurs de projet**

**156. Pourquoi, dans le cadre des nouveaux permis de construire, pourquoi ne pas avoir envisagé une modification par exemple des dimensions/de la configuration du bâti pour laisser plus de place aux espaces extérieurs et développer les mesures ERC ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Cf. réponse en préambule. Les PCM ont uniquement vocation à régulariser les vices entachant la légalité des permis de construire contestés. En outre, le juge a pris la décision de surseoir à statuer après avoir constaté que les autres moyens n'étaient pas fondés. En toute hypothèse, l'enquête publique n'a pas vocation à apprécier l'opportunité des choix d'aménagement et de construction, mais vérifier les impacts du projet et les mesures ERC prises pour y remédier.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête donne aux porteurs du projet acte de leur réponse qui confirme la portée limitative qu'ils ont voulu donner aux permis de construire modificatifs. Même si en l'occurrence une diminution des surfaces bâties au profit des surfaces végétalisées aurait eu un véritable impact positif sur les mesures ERC visant à la réduction du phénomène d'îlot de chaleur urbain.

### **Question aux porteurs de projet**

**157. Comment l'injonction de la RATP concernant le parvis de la gare de la ligne 11 est-elle prise en compte ? De même, comment la surface de ce parvis est-elle prise en compte dans votre stratégie de régulation des eaux pluviales ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique. Néanmoins, les dossiers de permis de construire initiaux déjà soumis à enquête publique, qui comportent une notice de gestion des eaux pluviales, permettent de constater que le projet de la RATP a parfaitement été pris en compte dans le cadre du projet d'extension. Comme le souligne la RATP, la gestion des eaux pluviales se fera exclusivement sur la parcelle du projet.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Comme déjà précisé, la commission d'enquête et le public n'ont pas eu accès aux permis initiaux ceux-ci ne faisant pas partie des pièces constitutives du dossier d'enquête publique. Une réponse technique précise aurait permis d'apprécier les aménagements extérieurs liés à cette contrainte apportée par la RATP.

## L'appréciation par la commission d'enquête du sujet des risques de la bétonnisation et de l'imperméabilisation des surfaces.

Sur ce sujet de l'imperméabilisation des surfaces et de la bétonnisation les porteurs de projet ne répondent pas aux questions posées en renvoyant soit à la stricte régularisation des vices entachant la légalité des permis de construire contestés, soit aux permis initiaux qui ne faisaient pas partie des pièces constitutives du dossier d'enquête publique. Ceci alors que la thématique de l'imperméabilisation des sols et de la végétalisation est étroitement liée aux mesures ERC visant à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain.

En outre, ils éludent la question relative au débit de rejet du réseau d'eaux pluviales, une fois les réseaux des deux zones du site (existant et extension) regroupés, et se gardent de lever l'ambiguïté de la situation vis-à-vis des règlements d'assainissement.

### Sujet 2 : Les mises en place de mesures assujetties à l'obtention éventuelle des PC

#### **L'expression du public**

Observation n°1 - Association ALTERNATIBA

*« ..... Pire, la définition claire de certaines mesures sont reportées post permis de construire et ne constituent donc pas des engagements fermes : récupération des eaux pluviales des bureaux, végétalisation de la toiture terrasse... »*

Observation n° 113 - BATY Jean Marie PRESIDENT MNLE-93 NEP Pantin

*« ..... L'extension n'améliorerait pas l'existant. La nouvelle artificialisation impliquerait une récupération et un stockage des eaux de pluie conséquent afin de réduire la pression sur la ressource en eau, tenir compte des possibilités d'écoulement limitant les risques d'inondation. Ce n'est que l'idée « de pistes » qui est envisagée ... »*

Observation n° 186 – Anonyme

*« Les enjeux relatifs au changement climatique, dont les effets sont désormais bien documentés et déjà fortement importants (canicules, inondations...), doivent être pris en compte à la conception du projet. Le projet d'extension prévoit donc de végétaliser sa toiture et de créer des jardins familiaux afin d'améliorer le cadre de vie et la qualité urbaine du centre commercial..... Par ailleurs, le stockage et la temporisation des eaux pluviales doivent être envisagés à la fois pour en permettre la réutilisation, pour contribuer à alléger la charge des réseaux publics de collecte des eaux et afin de réduire le risque d'inondation. Or il est mentionné dans l'étude d'impact que la récupération des eaux pluviales ou la végétalisation d'une partie de la toiture terrasse sera étudiée post-Permis de Construire ! Ces toitures végétalisées, qui jouent un rôle important dans la gestion des eaux pluviales et la biodiversité sur au moins 80 cm et l'isolation des bâtiments, doivent être un point obligatoire dans ce projet. »*

Observation n° 275 - Anonyme

*« ..... Apparemment les études sur l'utilisation des eaux pluviales ou la végétalisation de la toiture ne seront établies qu'après l'obtention du permis de construire. »*

Observation n° 448 – Anonyme

*« .... Par ailleurs, on ne peut admettre les imprécisions et les promesses en l'air du promoteur : le stockage des eaux pluviales devrait être obligatoire pour permettre leur réutilisation, contribuer à alléger la charge des réseaux publics de collecte et réduire le risque d'inondation.*

*Or il est seulement mentionné dans l'étude d'impact que la récupération des eaux pluviales ou la végétalisation d'une partie de la toiture terrasse "sera étudiée post-Permis de Construire"... C'est très inquiétant. »*

Observation n°405 – CHAUMEAU Fontenay sous-Bois

*« ....., La description des mesures concernant l'extension et portant sur la récupération des eaux pluviales ou la toiture terrasse végétalisée sont reportées après le permis de construire, et ne constituent pas des engagements fermes »*

Observation n° 535 – TROUSSEL Président du conseil Général

*« ..... Ainsi, comme l'a souligné la Mission régionale d'autorité environnementale dans son avis, l'étude d'impact précise à propos de l'immeuble de bureaux que « la récupération des eaux pluviales pour l'alimentation en eau des sanitaires sera étudiée post-PC », tout comme la végétalisation de la toiture terrasse, pourtant mise en avant par le promoteur comme une mesure de compensation de l'extension du centre commercial. »*

### **Question aux porteurs du projet**

**158. Pourquoi, alors qu'elles participent à la mise en place des mesures ERC permettant de limiter l'impact du projet sur l'environnement en régulant les eaux pluviales, certaines mesures comme la végétalisation de certaines terrasses ou l'utilisation des eaux pluviales pour le réseau des sanitaires ne seront étudiées qu'après l'éventuelle obtention des permis de construire ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Les éléments seront conçus de manière rapprochée avec les travaux afin d'adapter les installations aux dernières technologies possibles et aux dernières données météorologiques. Les porteurs de projet s'engagent néanmoins à construire le projet le plus vertueux et adapté d'un point de vue écologique.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

**L'appréciation par la commission d'enquête du sujet des mises en place de mesures assujetties à l'obtention éventuelle des PC**

La commission d'enquête prend note de l'engagement des porteurs du projet à "construire le projet le plus vertueux et adapté d'un point de vue écologique" mais s'étonne que le sujet de la végétalisation ou de l'utilisation, des eaux pluviales soit toujours en examen compte tenu du temps écoulé depuis le début de l'étude des permis de construire, déposés initialement en 2018

## **Sujet 3 : L'entretien et la pérennisation des espaces végétalisés dédiés à la gestion des eaux pluviales.**

### **L'expression du public**

Observation n° 278 – CASTAGNET (Rosny-sous-Bois)

*« En partant de ce constat, je suis en droit de me demander si ma qualité de vie ne va pas être détériorée par l'accroissement du trafic qu'impliquera l'agrandissement de Rosny 2, ..... Sur le plan environnementale, mon expérience professionnelle sur les audits qui me sont demandé sur ces zones commerciales par leurs bailleurs, me font dire que leurs espaces verts sont*

*souvent très mal entretenus au niveau des noues, ou bassin de rétention, et au niveau des réseaux de drainage et bacs séparateurs d'hydrocarbures. »*

Observation n° R13 – KIMONIL (Rosny-sous-Bois)

*« L'espace entre le centre et le cinéma n'est pas entretenu depuis plusieurs années ; les pelouses en sont pas entretenues notamment l'été ; aucun espace vert n'a été créé notamment sur la place bétonnée devant le RER »*

#### **Question aux porteurs de projet**

La création de noues de rétention, de massifs drainants ou de bassins de retenue des eaux pluviales en terrasse sont des techniques maintenant éprouvées mais qui dans le temps pèchent par un défaut d'entretien adapté entraînant, au mieux une inefficacité des systèmes, au pire des désordres pour le bâti et les espaces extérieurs concernés.

**159. Y a-t-il d'ores et déjà un plan d'entretien et de curage prévu pour assurer la pérennité ces installations et si oui pouvez-vous le détailler ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

La question de l'entretien des éventuelles noues ou espaces verts ne concerne pas l'opération de construction soumise à enquête publique.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission est en désaccord avec la réponse des porteurs de projet. La question de l'entretien est essentielle pour la pérennité et l'efficacité des solutions retenues. Ceci dans le cadre des mesures ERC pour lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain, plusieurs contributeurs ayant évoqué les contraintes d'une végétalisation en terrasse à l'aide de l'exemple de celle du centre Domus qui se dégraderait selon eux du fait des canicules".

#### **Question aux porteurs de projet**

Une partie conséquente des espaces extérieurs du projet en termes de surface porte sur le domaine ouvert à la circulation du public.

**160. Avez-vous un accord avec la commune de Rosny-sous-Bois pour l'entretien de ces espaces et notamment ceux dédiés à la régulation des eaux pluviales ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

L'entretien des espaces privés se fera par les porteurs de projet.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission enregistre la réponse des porteurs de projet.

#### **Question aux porteurs de projet**

**161. Y a-t-il, à moyen terme, une prévision de classement dans le domaine public de la voie Léon BLUM ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

La rue Léon Blum est, d'ores et déjà pour partie une voie publique.

### L'appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête n'ignore pas que la rue Léon Blum est en partie publique entre l'avenue du général de Gaulle et les abords de la gare du RER. Mais, d'une part, les canalisations d'eaux pluviales étant déplacées à la suite du projet d'extension sous les espaces ouverts à la circulation du public et se rejetant dans le réseau départemental de collecte des eaux pluviales et, d'autre part, la rue Léon Blum devenant une voie à part entière ouverte au public, notamment pour la desserte des trois gares composant le pôle multimodal de Rosny Bois-Perrier, la question de son classement dans le domaine public peut se poser à l'avenir.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de l'entretien et de la pérennisation des espaces végétalisés dédiés à la gestion des eaux pluviales**

Sur la question de l'entretien et de la domanialité liée à celui-ci, les porteurs de projet éludent la question au motif que « l'entretien des éventuelles noues ou espaces verts ne concerne pas l'opération de construction soumise à enquête publique ». La commission d'enquête ne peut que contester cette réponse. La question de l'entretien est essentielle pour la pérennité des ouvrages et l'efficacité des solutions retenues. Ceci notamment dans le cadre des mesures ERC prises pour lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du thème de la gestion des eaux pluviales**

Sur la question de l'imperméabilisation des surfaces les porteurs de projet ne répondent pas aux questions de la commission d'enquête mais invoquent systématiquement la stricte régularisation des vices entachant la légalité des permis contestés.

Ils sont cohérents en ce sens avec les réponses apportées aux avis de la MRAe en 2019 et 2022 et en ne souhaitant pas répondre sur l'intégration du centre commercial existant à la réflexion sur la gestion des eaux pluviales, alors que cette globalisation de la démarche de gestion des eaux pluviales aurait le double intérêt de soulager le réseau local et de participer activement à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain notamment dans le cadre d'une augmentation des surfaces de toiture végétalisées.

S'agissant de la problématique de l'entretien, la commission est en désaccord total avec la réponse des porteurs de projet. La question de l'entretien est essentielle pour la pérennité d'un tel projet et l'efficacité des solutions retenues. Ceci dans le cadre des mesures ERC pour lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain. Il suffit à ce sujet de regarder l'état de la toiture du centre commercial DOMUS situé à 500 m du centre Rosny 2 Westfield comme le font remarquer un bon nombre d'observations du public

## **7-Thème F : Les nuisances des chantiers**

Confrontés à de nombreux travaux de construction d'immeubles de bureaux, de logements ou d'activités commerciales sur leur territoire depuis des dizaines d'années les contributeurs s'interrogent, outre sur l'opportunité d'un tel projet, sur les nuisances que le chantier de réalisation de cette extension va provoquer.

Qu'il s'agisse de la pollution de l'air et des sols, du bruit et de la poussière durant la phase de démolition des ouvrages existants ou de la phase travaux de la réalisation du projet avec le va-et-vient des camions et engins de chantier entraînant des pollutions diverses inhérentes à leur type de motorisation et à leur fonctionnement.

Toute cette pollution va venir s'ajouter à une pollution déjà majorée aux abords du centre commercial compte tenu de son fonctionnement, des différents chantiers de construction situés à proximité et de son emplacement auprès d'axes routiers importants.

On peut noter une soixantaine d'items d'observations concernant ce sujet et révélant les craintes des riverains en particulier.

## **Sous- thème 1 : Les observations du public concernant les nuisances dues aux chantiers**

### **Expression du public**

Observation n°39 - Anonyme

« .... *Le chantier va inévitablement engendrer d'énormes pollutions du sol et des eaux souterraines... »*

Observation n°69 – GAIING Mathilde (Rosny-sous-Bois)

« .... *Par ailleurs, les travaux risquent d'engendrer beaucoup de nuisances supplémentaires pour les riverains ainsi que de la pollution... »*

Observation n° 136 - Anonyme

« ..... *Et je n'évoque même pas le quotidien des habitants du quartier en matière de qualité de l'air, des mois supplémentaires à supporter les travaux etc... »*

Observation n° 252 - Anonyme

« *Je suis contre cette extension du centre commercial. En plus de l'impact négatif sur la qualité de vie des habitants (longs travaux, problèmes de circulation...), c'est une aberration écologique et ça ne sert pas les rosniens qui ne font que subir, depuis des décennies, les choix économiques de la municipalité (construire toujours plus sans développer les infrastructures nécessaires comme des parcs, des crèches, des parkings... »*

Observation n° 294 – NEG (Rosny-sous-Bois)

« ..... *Nous sommes résidents à Rosny-sous-Bois depuis plus de 15 ans et nous déplorons les travaux incessants au sein de la commune. Ceci génère des nuisances sonores, visuelles et impactent directement notre quotidien... »*

Observation n° 323 CAGNIN Thierry (Rosny-sous-Bois)

« .... *Avec les travaux et l'extension ce sera encore pire, on va souffrir des années du bruit, de la poussière et de la pollution. Sans parler de l'accroissement du trafic, déjà bien pénible en l'état ... »*

### **Question aux porteurs du projet**

**162. Quels moyens seront mis en œuvre pour s'assurer d'un minimum de désagréments pour les populations riveraines concernant le bruit et la poussière ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Une charte chantier sera mise en place lors du chantier. De plus, le phasage, la logistique et les installations de chantier seront définis dans une phase de conception ultérieure à l'obtention définitive des permis de construire modificatifs.

### L'appréciation de la commission d'enquête

La réponse des porteurs de projet est insuffisamment détaillée. Ils auraient pu préciser les différentes démarches prévues par cette charte de chantier afin de les porter à connaissance du public qui lira éventuellement ce document.

### Question aux porteurs de projet

**163. Quels moyens les porteurs de projet prévoient-ils de mettre en place pour s'assurer du respect des chartes de chantier (Process, Logistique, Consommations) ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Une charte chantier sera mise en place lors du chantier. De plus, le phasage, la logistique et les installations de chantier seront définis dans une phase de conception ultérieure à l'obtention définitive des permis de construire modificatifs.

### L'appréciation de la commission d'enquête

Les porteurs de projet ne répondent pas du tout à la question sur les moyens de contrôle du respect de la charte mise en place. Les porteurs de projet auraient pu être plus descriptifs sur les moyens à mettre en œuvre ; capteurs atmosphériques, certificats du niveau de pollution atmosphérique et sonore des engins et véhicules, ... par exemple.

### Question aux porteurs de projet

**164. Comment limiter l'impact sur la circulation existante dans Rosny-sous-Bois et les communes limitrophes des évacuations des déchets de chantiers et des approvisionnements des matériaux et matériels nécessaires à la réalisation du projet ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Une charte chantier sera mise en place lors du chantier. De plus, le phasage, la logistique et les installations de chantier seront définis dans une phase de conception ultérieure à l'obtention définitive des permis de construire modificatifs.

### L'appréciation de la commission d'enquête

Les porteurs de projet éludent la question qui portait sur l'impact des évacuations des déchets de chantier et des approvisionnements sur la circulation. Ils font référence à une "charte de chantier" dont on peut penser, à son titre, qu'elle vise prioritairement l'emprise du chantier et ils s'abstiennent de préciser en quoi cette charte est de nature à diminuer l'impact de ces transports au-delà du fait que " les livraisons pour chantier auront préférentiellement lieu en dehors des périodes de pointe" selon l'étude d'impact. Aucune piste complémentaire n'est évoquée.

## **L'appréciation par la commission d'enquête du sous-thème des nuisances dues aux chantiers**

Les porteurs de projet n'ont pas répondu de façon descriptive aux questions de ce sous-thème concernant les nuisances dues au chantier. Ils font valoir la mise en place d'une charte chantier sans en décrire un tant soit peu ses contraintes et ses obligations.

## **Sous-thème 2 : Les observations complémentaires de la commission d'enquête concernant les interactions des différents chantiers sur un périmètre restreint**

Ce que n'évoquent pas les rosnéens dans leurs observations c'est le cumul des chantiers dans le même périmètre. En effet, si le projet est réalisé à partir de 2024, il va se télescoper avec celui de la mise en accessibilité réglementaire de la gare RER Rosny-Bois-Perrier (2024-2026) dont la réalisation concernera aussi bien la partie Est que la partie Ouest de la gare actuelle avec l'installation d'une base chantier, mais aussi la nécessité d'approvisionner celui-ci par les deux côtés des voies ferrées.

Il en résultera donc une charge supplémentaire en termes de circulation de camions et d'engins et inévitablement une augmentation de la pollution sonore et aérienne.

Mais aussi un impact important sur le cadre de vie et les déplacements des voyageurs qui emprunteront le RER et/ou la ligne 11 du Métro qui sera mise en service au premier trimestre 2024.

Il en sera de même pour la circulation et le stationnement des bus, notamment en ce qui concerne la ligne 116 qui trouve son terminus à l'arrière du centre commercial.

Toutes ces contraintes sont trop brièvement abordées dans l'étude d'impact comme le fait remarquer Ile-de-France Mobilités dans son avis du 13 septembre 2022. Elles vont occasionner de réelles nuisances pour des différents chantiers, mais aussi dans le cadre de fonctionnement des équipements. Enfin, elles risquent de générer inconfort et insécurité pour les usagers/clients.

### **Question de la commission d'enquête aux porteurs du projet**

Dans son jugement du 2 décembre 2021, le Tribunal administratif de Montreuil a jugé que les permis de construire contestés n'étaient illégaux qu'en tant que l'étude d'impact jointe aux demandes ne décrit pas suffisamment l'état initial de l'environnement aux abords du site et les incidences du projet en ce qui concerne la qualité de l'air et le phénomène d'îlot de chaleur urbain, ne comprend pas une analyse suffisante du cumul de ses effets avec ceux d'autres opérations situées à proximité, et ne comporte pas la description de mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique.

**165. Pourquoi, alors que URW et la ville de Rosny-sous-Bois ont connaissance des comptes rendus des comités de pilotage organisés par IDF Mobilités concernant le pôle transport de Rosny-bois-Perrier, cette contrainte majeure et les interactions induites ne sont-elles pas plus activement prises en compte dans la nouvelle étude d'impact fournie en 2022 en réponse au jugement du TA compte tenu notamment du glissement des différents calendriers de travaux ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Cf. réponse en préambule. Les PCM ont uniquement vocation à régulariser les vices entachant la légalité des permis de construire contestés. Le jugement ne concernant pas la question des contraintes ou interactions avec le pôle transport n'avait à être prise en compte spécifiquement dans l'étude d'impact modifiée. Quoi qu'il en soit, des discussions ont lieu entre les porteurs de projet, la SNCF, la RATP, et IDF Mobilités afin de concevoir des solutions cohérentes entre toutes les parties.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

Une fois encore les porteurs de projet rappellent les termes de leur préambule. Ils semblent toutefois oublier que le juge du Tribunal administratif a considéré que « *l'étude d'impact ne comprend pas une analyse suffisante du cumul de ses effets avec ceux d'autres opérations situées à proximité, et ne comporte pas la description de mesures prévues pour éviter, réduire*



*ou compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique ». Or les différents aménagements du pôle multimodal Rosny Bois-Perrier se trouvent à moins de 30 mètres du centre commercial. Ainsi le cumul des effets du projet avec ceux des nouvelles gares auraient dû figurer dans l'étude d'impact tant en termes d'incidence sur la pollution atmosphérique qu'en tant que nuisances au voisinage et à la ville liées à la coactivité des chantiers*

#### **Question aux porteurs de projet**

**166. Les porteurs ont-ils prévu de modifier leur planning des travaux pour limiter les nuisances liées aux interactions des différents chantiers ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Le phasage, la logistique et les installations de chantier seront définis dans une phase de conception ultérieure à l'obtention définitive des permis de construire modificatifs. Il semble évident aux porteurs de projet que des solutions devront être trouvées pour interagir de manière cohérente avec les autres potentiels chantiers.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête enregistre la réponse des porteurs du projet et de l'esprit coopératif manifesté.

#### **Question aux porteurs de projet**

**167. Quelles mesures ERC les porteurs de projet comptent-t-ils mettre en œuvre pour ne pas aggraver la situation sanitaire et les conditions de vie des usagers des transports, des clients du centre commercial et des populations riveraines des projets ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les mesures ERC nécessaires figurent d'ores et déjà dans l'étude d'impact du projet soumis à enquête publique en 2019. Toutefois, une charte chantier sera mise en place lors du chantier. De plus, le phasage, la logistique et les installations de chantier seront définis dans une phase de conception ultérieure à l'obtention définitive des permis de construire modificatifs

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse dont elle comprend qu'aucune mesure ERC nouvelle n'a été définie depuis la première enquête publique dans les domaines de la santé et des conditions de vie des personnes impactées par le chantier.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sous-thème des interactions des différents chantiers sur un périmètre restreint**

Les porteurs de projet répondent de façon très succincte au sous-thème concernant les interactions des différents chantiers sur un périmètre restreint et les nuisances qu'ils pourraient faire subir aux riverains et aux usagers des différents équipements. Il est regrettable que les chantiers concernant le pôle transport n'aient pas été pris en compte dans le cumul des effets avec ceux du projet dans les compléments de l'étude d'impact présentée à l'enquête publique en 2022.

## L'appréciation par la commission d'enquête du thème des nuisances de chantiers

Une fois encore les porteurs de projet répondent de façon très sobre au sous-thème concernant les interactions des différents chantiers sur un périmètre restreint et les nuisances qu'ils pourraient faire subir aux riverains et aux usagers des différents équipements. Ils semblent toutefois oublier que le juge du Tribunal administratif rappelle que « l'étude d'impact ne comprend pas une analyse suffisante du cumul de ses effets avec ceux d'autres opérations situées à proximité, et ne comporte pas la description de mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique » or les différents aménagements du pôle multimodal Rosny -Bois-Perrier se trouvent à moins de 30 mètres du centre commercial. Ainsi le cumul des effets du projet avec ceux des nouvelles gares auraient dû figurer dans l'étude d'impact 2022 aussi bien en termes d'incidence sur la pollution atmosphérique qu'en termes de nuisances au voisinage et à la ville induites par la coactivité des chantiers et l'augmentation du trafic généré par ceux-ci.

Il est donc regrettable que les chantiers concernant le pôle transport n'aient pas été pris en compte dans le cumul des effets avec ceux du projet dans la mise à jour de l'étude d'impact présentée à l'enquête publique 2022.

## 8-Thème G : Les effets sur le commerce local

Avec 168 items d'observation, le thème des « effets du projet sur le commerce local » est l'un des plus abordés.

Tous les intervenants sur ce thème craignent une disparition du commerce local et des emplois attachés ainsi que la désertification du centre-ville. Ils déplorent un impact négatif du projet sur les commerces du centre-ville qu'ils associent à des notions de produits de qualité, de circuits courts, de convivialité voire de solidarité pour les personnes les moins mobiles ou pendant des périodes comme celle de la pandémie de Covid. Ils voient dans le commerce de centre-ville un facteur de mobilité apaisée et de vie active de la cité.

### Sous-thème 1 : L'impact négatif sur le commerce de proximité

Si quelques remarques saluent la création d'emplois liés au projet [cf. par exemple les observations n° 81, 82, 332 et 378 – Anonyme ; n° 155 NICOLAS (Rosny-sous-Bois)], quelquefois avec des réserves (cf. observation n° 255 – Anonyme), la grande majorité des membres du public intervenant sur ce thème réagit de manière négative en raison essentiellement de la crainte d'une concurrence vis-à-vis du commerce du centre-ville et, consécutivement, de la désertification du centre-ville.

En outre, la multiplication des centres commerciaux, estimés déjà trop nombreux, est critiquée.

### Sujet 1 : La concurrence avec les petits commerces du centre-ville

Le raisonnement implicite de tous ces intervenants est que c'est la demande qui crée l'offre et non l'inverse, et que la zone de chalandise n'est pas extensible à l'infini. Au surplus, plusieurs observations soulignent que la demande est dorénavant à partager de plus en plus avec le e-commerce.

#### L'expression du public

Observation n° 12 – Anonyme

*« Je suis contre ce projet qui ne contribue pas au développement des commerces de proximité mais au contraire ne profitera qu'aux grandes enseignes, ... »*

Observation n° 40 – DARKAZANLI (Rosny-sous-Bois)

*« ..... Les commerces de proximité de la ville de Rosny peinent à attirer les clients et le centre-ville offre de moins en moins de commerces attrayants..... ».*

Observation n° 47 – Anonyme

*« ..... L'extension de ces centres commerciaux fait également énormément de tort aux centres des villes qui perdent leurs commerces, et détruit le lien social. Les temples de la consommation et la « bétonisation » n'ont plus leur place dans notre société. »*

Observation n° 84 – SALVAN Christophe (Rosny-sous-Bois)

*« Ce projet dessert les habitants de Rosny sous-bois :  
- .....concurrence sur les petits commerces de quartier et de qualité, avec un risque de fermeture : l'agrandissement va amener de nouvelles enseignes nationales ou internationales avec leurs offres standardisées ».*

Observation n° 180 – DELARBE (Rosny-sous-Bois)

*« Le projet présenté est ..... inutile, car le centre commercial actuel est déjà surdimensionné et va concurrencer un peu plus le commerce de proximité..... ».*

Observation n° 303 – Anonyme

*« ..... Les commerces de proximité, indispensables pour la population vieillissante de Rosny-sous-Bois vont pâtir voire disparaître à terme (A titre d'exemple, pour comprendre les difficultés actuelles, le Maire a autorisé plusieurs enseignes de pompes funèbres à s'installer pour ne pas laisser de boutiques vides en centre-ville ce qui ne témoigne pas d'un fort dynamisme du commerce de proximité dans la situation actuelle) ... ».*

Observation n° 320 – COMMELERAN (Rosny-sous-Bois)

*« Nous avons la chance à Rosny d'avoir un certain nombre de commerces de proximité et de qualité (supermarchés Leclerc et Franprix, boulangeries, boucheries, crèmerie, primeur, librairie... cela rend la vie agréable et donne du charme à la ville. L'extension du centre commercial risque de porter préjudice à tous ces commerçants..... ».*

Observation n° 462 – Anonyme

*« .....En pleine période post-Covid, nous devrions privilégier les commerces de proximités, plutôt que les grandes firmes privées telle que Westfield. Cet investissement risque de tuer ce qu'il reste des centres-villes de Rosny, Noisy ou Bondy, mais aussi des cités, comme les 10 000 Rosiers, ou le Pré Gentil. Approuver cet investissement, c'est donner raison à la mondialisation et à la consommation de masse, à une époque où les jeunes populations commencent à se tourner vers les articles de seconde main, le reconditionné, et le recyclage ; à une époque où les enjeux écologiques, environnementaux, devraient être nos principales préoccupations ; à une époque où la production locale devrait être privilégiée... ».*

Observation n° 520 – PERGUET (Rosny-sous-Bois)

*« ..... Je ne peux accepter un projet qui centralise les commerces et aspire, textuellement, à concurrencer tous les autres.  
Je refuse un projet qui fait de l'ombre aux commerces de proximité, aux commerces et services en pied d'immeuble..... »*

Observation n° 540 – DELIGNY – (Noisy-le-Sec)

*« .....Les commerces de proximité sont déjà peu nombreux dans cette zone, les exemples de centres commerciaux sont documentés pour mettre à mal les ces commerces de proximités qui sont des emplois de qualité et qui rendent la vie de quartier agréable... »*

Observation R10– BOUGEARD (Rosny-sous-Bois)

« ..... Les commerces nouveaux vont nuire aux commerces du centre-ville ».

### **Question aux porteurs du projet**

**168. Au vu de ces réactions, quels éléments d'information les porteurs du projet peuvent-ils apporter en réponse à cette crainte sur la concurrence faite au commerce du centre-ville, facilitée par un phénomène d'attractivité liée à la concentration de l'offre ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Les éléments d'information réglementairement exigés figurent dans le dossier de CDAC joint au dossier de permis de construire initial (pièce 43). Ce projet a reçu un avis favorable de la part de la Commission Départementale d'Autorisation Commerciale.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de la concurrence avec les petits commerces du centre-ville**

La commission d'enquête ne conteste pas que le projet ait reçu un avis favorable de Commission Départementale d'Autorisation Commerciale, ce qui néanmoins ne répond pas à la question.

En outre, le procès-verbal de la réunion du 14 février 2019 de la CDAC (seul élément dont la commission a eu connaissance) évoque à peine le point. La commission ne relève que 2 interventions ; l'une (du maire de Rosny-sous-Bois à l'époque) qui se félicite que « 6 à 7 commerces de bouche [aient] pu rouvrir dans le centre-ville dans le cadre d'un périmètre de sauvegarde », l'autre qui à l'inverse « souligne l'impact potentiel du projet sur le commerce diffus à l'instar des centres-villes à revitaliser ».

## **Sujet 2 : La désertification du centre-ville**

Il est souvent déploré que les centres-villes se désertifient ; l'Etat a même mis en œuvre des plans d'action pour lutter contre ce phénomène. De nombreux intervenants craignent qu'un tel mouvement s'étende à Rosny-sous-Bois, du fait de l'extension de Rosny 2.

### **L'expression du public**

Observation n° 27 – THIBAUT

« .....Plus aucun commerce de proximité dans Rosny...Rosny qui serait donc la vitrine commerciale du département, au détriment du centre-ville où la situation est déjà lamentable en matière de petits commerces, artisans, restaurants, autre que des grandes chaînes... ».

Observation n° 69 – GAIING Mathilde (Rosny-sous-Bois)

« La ville dispose d'un centre-ville qui ne demande qu'à être dynamisé. Or, l'agrandissement d'un centre commercial déjà très important à quelques centaines de mètres ne pourra que le tuer... ».

Observation n° 91 – PROLEAUD Raphael (Rosny-sous-Bois)

« Absolument CONTRE.

Nous sommes saturés de ces centres commerciaux d'une laideur incroyable. Nous avons besoin d'une autre forme de commerce plus conviviale, plus responsable, plus durable. Les commerces de centre-ville souffrent. Mais dans quel monde vivent nos élus ? ».

Observation n° 220 – VILAIN (Rosny-sous-Bois)

*« Notre ville a grand besoin de commerces de qualité en centre-ville, or nous avons quelques décennies d'expérience dans toute la France pour savoir que les grands centres commerciaux en entrée de ville réduisent le commerce de proximité..... ».*

Observation n° 227 – COULOMBEL Francine (Rosny-sous-Bois)

*« Je ne vois pas d'intérêt à faire une extension du centre commercial Westfield Rosny 2 pour les raisons suivantes : .....*

*4) Une étude a été faite qui prouve que les centres commerciaux font disparaître le petit commerce. Je pense plus important pour Rosny d'avoir des commerces de qualité dans plusieurs parties de la ville. En plus du service, les habitants auront le sentiment d'être écoutés par la Mairie. ».*

Observation n° 496 – FRIGOUT (Rosny-sous-Bois)

*« J'habite à Rosny-sous-Bois et je suis défavorable au projet d'extension du centre commercial. C'est un projet anachronique qui ne répond pas aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux de notre époque. Le centre commercial actuel est déjà très grand, et même s'il est pratique, il comporte de nombreux effets négatifs, comme l'artificialisation des sols, la congestion du centre-ville, avec les bouchons, ainsi qu'un risque important de destruction du petit commerce avoisinant. ».*

Observation n° 504 – GAYAT (Rosny-sous-Bois)

*« Certes les centres commerciaux et leurs nouvelles boutiques créent des emplois. Mais il est aussi connu qu'ils font mourir les commerces de centre-ville, et ceux de proximité. Westfield Rosny 2 existe déjà, il est bien assez grand et assez moche. On n'a pas besoin que ça empire. Ne faites pas de la commune de Rosny Sous-Bois le parking d'un pôle de shopping ».*

#### **Question aux porteurs du projet**

**169. Quels éléments d'information les porteurs du projet peuvent-ils apporter en réponse à cette crainte sur la désertification du centre-ville qui serait due à un transfert de la clientèle des commerces existants ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Les éléments d'information réglementairement exigés figurent dans le dossier de CDAC joint au dossier de permis de construire initial (pièce 43). Ce projet a reçu un avis favorable de la part de la Commission Départementale d'Autorisation Commerciale.

#### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de la désertification du centre-ville**

La commission d'enquête ne conteste pas que le projet ait reçu un avis favorable de la Commission Départementale d'Autorisation Commerciale, ce qui néanmoins ne répond pas à la question.

En outre, le procès-verbal de la réunion du 14 février 2019 de la CDAC (seul élément dont la commission a eu connaissance) évoque à peine le point. La commission ne relève que 2 interventions ; l'une (du maire de Rosny-sous-Bois à l'époque) qui se félicite que « 6 à 7 commerces de bouche [aient] pu rouvrir dans le centre-ville dans le cadre d'un périmètre de sauvegarde », l'autre qui à l'inverse « souligne l'impact potentiel du projet sur le commerce diffus à l'instar des centres-villes à revitaliser ».

### Sujet 3 : Un trop grand nombre de centres commerciaux

Dans l'esprit du phénomène des « dead malls » aux États-Unis, plusieurs intervenants font état d'une sous-occupation des centres commerciaux.

#### **L'expression du public**

Observation n° 138 – Anonyme

*« Je suis contre car je m'aperçois qu'il y a déjà beaucoup de boutiques fermées dans Westfield Rosny 2 donc je ne pas la nécessité d'agrandir.  
De plus la tour de bureaux est actuellement pratiquement vide ».*

Observation n° 303 – Anonyme

*« ..... La tendance est aujourd'hui au développement du e-commerce. Développer les centres commerciaux est un non-sens. - à 500 mètres (à vol d'oiseau) il existe le centre commercial Domus qui, depuis son ouverture à entre 30 % et 40 % de magasins fermés, quelques boutiques sont également fermées à Rosny2... ».*

Observation n° 400 – ESTOUP Claire (Rosny-sous-Bois)

*« Pourquoi ajouter des commerces alors que des commerces dans le centre actuel sont fermés actuellement..... »*

Observation n° 416 – MASSON-GAREL

*« .....Domus est quasi vide, pourquoi créer plus de surfaces commerciales au moment où la vente sur internet explose ? ».*

Observation n° 467 – DELALANDE (Rosny-sous-Bois) (conseiller municipal)

*« .....merci aux enquêteurs de demander ce bilan sur le centre commercial Domus entre ce qui a été promis au début du projet et ce qu'il en reste aujourd'hui. J'ajoute qu'actuellement ce dernier centre commercial a un étage et demi sans commerce. Donc inutile d'en ajouter sur Rosny2... ».*

Observation n° 499- DENES (Rosny-sous-Bois)

*« Ce projet d'extension me paraît inutile et déraisonnable. Le centre est déjà bien assez grand, l'offre y est largement suffisante, d'ailleurs beaucoup de boutiques sont régulièrement fermées faute de CA suffisant... »*

#### **Question aux porteurs du projet**

**170. Les intervenants relèvent la vacance de surfaces commerciales au centre Domus et à celui de Rosny 2. La concurrence entre les centres commerciaux de Seine-Saint-Denis explique-t-elle cette situation ou est-elle due à d'autres critères ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique.

**L'appréciation par la commission d'enquête du sujet du trop grand nombre de centres commerciaux**

A considérer même que ce sujet ne fait pas partie du cœur de l'enquête, les porteurs du projet auraient pu, dans l'esprit d'écoute qu'ils annoncent dans le préambule de leur mémoire en réponse, apporter des éléments d'information au public.

## Sous-thème 2 : La destruction d'emplois

### Sujet 1 : La destruction nette d'emplois

On pourrait penser que le transfert de la clientèle des commerces du centre-ville vers le centre commercial, qui se traduirait nécessairement par des pertes d'emplois dans le commerce de proximité, soit compensé par des créations d'emplois équivalentes dans le centre commercial.

Or, d'après les intervenants, l'opération ne serait pas à somme nulle.

#### **L'expression du public**

Observation N° 124 – Anonyme

*« Je suis totalement contre ce projet d'extension de Rosny 2. Il y a suffisamment de centres commerciaux pour ne pas agrandir celui-là ..... Sans compter la destruction des emplois que cela génèrerait, contrairement à ce que l'on pense (Cf L'Institut des territoires). »*

Observation n° 141 – Anonyme

*« .....Car si le centre commercial apporte de la création d'emplois, n'oublions pas que c'est au détriment des emplois en centre-ville, qui vont finir par fermer les uns après les autres. La concurrence des chaînes étant bien trop forte ? »*

Observation n° 145 – HAAS Nicolas (Rosny-sous-Bois)

*« Ce projet d'extension est un ABERRATION sociale et écologique ! Aberration sociale car tous les exemples des 40 dernières années montrent que ce type de grands centres commerciaux ne crée pas d'emplois locaux, provoque la fermeture des commerces de proximité (dont certains quartiers de Rosny ont pourtant tant besoin), et n'est pas (ou très peu) accessible à ceux qui n'ont pas de voitures... ».*

Observation n° 200 – GORGEON (Montreuil)

*« Ce n'est pas en multipliant l'offre de consommation que nous produirons plus de justice sociale. Sans compter que les promesses d'emplois des promoteurs ne sont pas soumises à une étude d'impact social, qui prendrait en compte les risques pour l'emploi local, pour les commerces de proximité et les zones commerciales avoisinantes. Or selon l'Institut des territoires, chaque emploi de bas niveau créé dans un centre commercial détruit 2,5 d'emplois plus qualifiés. Avec l'implantation d'un Drive Carrefour pour la grande distribution, ce chiffre explose : pour un emploi créé en grande distribution, le plus souvent précaire et à faible valeur ajoutée, ce sont entre 3 à 5 emplois durables qui sont détruits par ailleurs.....».*

Observation n° 308 – HOUILLIER Daniel (Rosny-sous-Bois)

*« Tout le monde le sait un emploi créé dans un supermarché tue 5 emplois de commerce traditionnel !! .... »*

Observation n° 448 – Anonyme (Rosny-sous-Bois)

*« ..... De plus, l'expérience des dernières décennies montre que chaque emploi créé dans un centre commercial détruit 2,5 d'emplois en moyenne. Les organisations professionnelles des commerçants de centre-ville ont largement illustré cette situation. Avec l'implantation d'un Drive lié à un hypermarché, ce chiffre explose : pour un emploi créé en grande distribution, le plus souvent précaire et à faible valeur ajoutée, ce sont entre 3 à 5 emplois durables qui sont détruits... Cette extension met forcément en péril les emplois des*

commerces de centre-ville, non seulement à Rosny, mais également dans les communes voisines..... ».

Observation n° 467 – DELALANDE (Rosny-sous-Bois) (conseiller municipal)

« .....- les promesses d'emplois locaux et de "verdissement" sont bidons dans ce genre de projet : merci aux enquêteurs de demander ce bilan sur le centre commercial Domus entre ce qui a été promis au début du projet et ce qu'il en reste aujourd'hui. .... ».

Observation n° 520 – PERGUET (Rosny-sous-Bois)

« ..... Je ne peux accepter un projet qui centralise les commerces et aspire, textuellement, à concurrencer tous les autres.

Je refuse un projet qui .....rendra obsolète d'autres centres commerciaux qui n'ont pas vocation à se vider et à licencier leur travailleur. Toutes les études que j'ai épluché sur l'emploi démontrent que les grandes surfaces commerciales ont détruit beaucoup plus d'emplois qu'elles n'en ont créé ! Il n'est pas acceptable sous couvert de créer 550 emplois à Rosny, dont le nombre réel au long terme n'est pas démontré et qui ne profitera pas aux chômeurs du coin, d'en détruire 1000, 1500 ou 2000 ailleurs, dans les commerces de proximité ou dans d'autres centres commerciaux, à Domus ? Aux Arcades ? Aux Paddocks ? Oparinor ? Et à toutes celles déjà en construction en ce moment. .... »

#### **Question aux porteurs du projet**

**171. Le public fait état d'un chiffre couramment avancé de trois emplois détruits dans le commerce traditionnel pour un emploi créé en grande surface, pour des raisons de concentration et de productivité. Ces données sont-elles partagées par les porteurs de projet ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique. Quoi qu'il en soit les éléments d'information règlementairement exigés figurent dans le dossier de CDAC joint au dossier de permis de construire initial (pièce 43). Ce projet a reçu un avis favorable de la part de la Commission Départementale d'Autorisation Commerciale.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête ne conteste pas que le projet ait reçu un avis favorable de Commission Départementale d'Autorisation Commerciale, ce qui néanmoins ne répond pas à la question.

En outre, le procès-verbal de la réunion du 14 février 2019 de la CDAC (seul élément dont la commission a eu connaissance) évoque à peine le point. La commission ne relève que 3 interventions ; deux (dont celle du maire de Rosny-sous-Bois à l'époque) qui se félicitent de la création d'emplois, la troisième qui fait état « d'interrogations sur l'emploi et les transports ».

#### **Question aux porteurs de projet**

**172. Aujourd'hui, selon l'étude d'impact, Rosny représenterait environ 3.000 salariés. La même étude met en avant la création d'emplois le temps du chantier et ceux liés à la construction de l'immeuble de bureaux. Rien n'est dit quant aux projections pour la partie commerces et restauration. Qu'en est-il ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique. Quoi qu'il en soit les éléments d'information règlementairement exigés figurent dans le dossier de CDAC joint au dossier de



permis de construire initial (pièce 43). Ce projet a reçu un avis favorable de la part de la Commission Départementale d'Autorisation Commerciale.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du sujet de la destruction nette d'emplois**

La commission d'enquête ne conteste pas que le projet ait reçu un avis favorable de la Commission Départementale d'Autorisation Commerciale, ce qui néanmoins ne répond pas à la question.

En outre, le procès-verbal de la réunion du 14 février 2019 de la CDAC (seul élément dont la commission a eu connaissance) évoque à peine le point. La commission ne relève que 3 interventions ; deux (dont celle du maire de Rosny-sous-Bois à l'époque) qui se félicitent de la création d'emplois, la troisième qui fait état « d'interrogations sur l'emploi et les transports ».

## **Sujet 2 : Les emplois à durée déterminée**

### **L'expression du public**

Observation n° 39 – Anonyme

*« ...Le temps des méga centres commerciaux est révolu. Pour créer des emplois de qualité il faut remettre du commerce de proximité au centre-ville et dans les quartiers... »*

Observation n° 40 – DARKAZANLI (Rosny)

*« ..... Quels sont les conséquences positives de cette extension ? La baisse de nos impôts locaux ? L'assurance d'avoir des emplois stables pour les riverains ? Aucune garantie n'est donnée dans ce sens... »*

Observation n° 200 – GORGEON (Montreuil)

*« ..... Avec l'implantation d'un Drive Carrefour pour la grande distribution, ce chiffre explose : pour un emploi créé en grande distribution, le plus souvent précaire et à faible valeur ajoutée, ce sont entre 3 à 5 emplois durables qui sont détruits par ailleurs. Qui plus est, ces emplois ne sont généralement pas pérennes..... ».*

Observation n° 312 – Anonyme

*« Je dis NON à ce projet !  
Il va à l'encontre ..... ;  
- de l'emploi pérenne ... »*

Observation n° 350 – Anonyme

*« .....Il n'y aura plus d'installation de petits commerçants et les emplois créés ne seront que des emplois précaires..... »*

Observation n° 521 – Leroux (Rosny-sous-Bois)

*« .....Les commerçants de centre-ville vont y perdre et la promesse de création d'emplois risque encore de finir comme celle de Domus en son temps : 50 emplois précaires..... ».*

### **Question aux porteurs du projet**

**173. Les intervenants mettent en cause, d'une part, la pérennité des emplois créés au-delà de la période de l'inauguration et du lancement des nouveaux commerces (se fondant sur l'exemple de Domus) et le caractère à durée déterminée de ces emplois. Sur la base du**

## vécu au sein du centre commercial Rosny 2, quelles assurances les porteurs du projet peuvent-ils apporter en matière d'emplois pérennes ?

### Commentaire des porteurs de projet

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique. Quoi qu'il en soit les éléments d'information règlementairement exigés figurent dans le dossier de CDAC joint au dossier de permis de construire initial (pièce 43). Ce projet a reçu un avis favorable de la part de la Commission Départementale d'Autorisation Commerciale.

### L'appréciation par la commission d'enquête du sujet des emplois à durée déterminée

La commission d'enquête ne conteste pas que le projet ait reçu un avis favorable de Commission Départementale d'Autorisation Commerciale, ce qui néanmoins ne répond pas à la question.

En outre, le procès-verbal de la réunion du 14 février 2019 de la CDAC (seul élément dont la commission a eu connaissance) évoque à peine le point. La commission ne relève que 3 interventions ; deux (dont celle du maire de Rosny-sous-Bois à l'époque) qui se félicitent de la création d'emplois, la troisième qui fait état « d'interrogations sur l'emploi et les transports.

### L'appréciation par la commission d'enquête du thème des effets sur le commerce local

Ce thème est sensible dans l'esprit du public car il touche son quotidien et son cadre de vie au-delà de son seul aspect utilitaire. Aussi, à le considérer même en dehors du cœur de l'enquête, les porteurs du projet auraient pu, dans l'esprit d'écoute annoncé, apporter des éléments d'informations en réponse aux préoccupations du public. Tel n'a pas été le cas.

## 9-Thème H- Les mesures ERC

Ce thème des mesures ERC pour l'ensemble du projet a été abordé dans 24 observations au cours de l'enquête.

### L'expression du public

Observation n°1- Association ALTERNATIBA Rosny

*« Le promoteur n'a retenu aucune des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) formulées par le Tribunal administratif pour améliorer l'artificialisation irréversible des sols, l'augmentation du trafic routier, la détérioration de la qualité de l'air, et le phénomène d'îlots de chaleur urbain. En matière de pollution automobile par exemple, il aurait été plus pertinent d'envisager des solutions pour réduire le trafic aux abords du site ».*

Observation n°11- SOURIEAU

*« Tous les "poumons verts" de Rosny ont disparu au fil des années et les promesses spéieuses de récupération d'eaux pluviales et de végétalisation des toits, même si elles sont tenues, ne compenseront jamais le réchauffement créé par la présence de nouveaux bâtiments et par l'augmentation de la pollution engendrée par la fréquentation accrue du site ».*

Observation n° 51- Anonyme

*« Concernant le dossier proposé dans la présente consultation, et notamment d'après les conclusions de la MRAE, ce dossier ne prend pas en compte les recommandations du juge. Les propositions ne comportent pas d'amélioration significatives des mesures de compensation sur la qualité de l'air qui est un enjeu primordial à Rosny sous-bois... Des mesures plus*

*conséquentes devraient aussi être prises sur la compensation de l'effet d'îlot de chaleur, par exemple par la plantation massive d'arbres dans cet aménagement ».*

Observation n°115- Anonyme

*« Quelles sont les mesures prévues pour contrer ce phénomène d'îlot de chaleur urbain ? Quels sont les éléments de réponse apportés au jugement sur la prise en compte des effets cumulés avec les projets connus ? »*

Observation n°186 -Anonyme

*« Seule la mise en place d'une trame arborée dense et diversifiée pourrait permettre de compenser au moins partiellement l'augmentation de l'îlot de chaleur sur ce secteur. Les toitures végétalisées, qui jouent un rôle important dans la gestion des eaux pluviales et la biodiversité sur au moins 80 cm et l'isolation des bâtiments, doivent être un point obligatoire dans ce projet. »*

Observation n°200 -GORGEON (Montreuil)

*« Les mesures compensatoires proposées par le projet paraissent insignifiantes et tout à fait inefficaces au regard de l'enjeu d'une nouvelle artificialisation de quelque six hectares supplémentaires ».*

Observation n° 230 - THIBAUT Vice-présidente Conseil départemental, Conseillère municipale de Rosny-Sous-Bois

*« Sur le plan environnemental ce nouveau projet est loin de répondre aux exigences formulées par le Tribunal administratif pour « Eviter, Réduire et Compenser » les effets négatifs sur l'environnement et la santé. L'artificialisation des sols est toujours aussi importante, et elle n'est pas compensée par la création d'espaces verts et d'îlots de fraîcheur suffisants. »*

Observation n° 259- TOPCAN (Rosny-sous-Bois)

*« Ce projet doit impérativement intégrer d'autres moyens de transport et limiter le nombre de place de parking pour les voitures thermiques. »*

Observation n° 349 -Anonyme

*« L'étude d'impact manque d'analyse quant au cumul des effets du projet dans sa globalité (c'est à dire le centre commercial en entier et non seulement l'extension, qui est dépendante du projet global) et quant aux effets cumulés avec les projets voisins. L'étude d'impact ne comporte pas la description de mesures suffisantes prévues pour éviter, réduire, compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique, comme le requiert la loi. Les mesures d'évitement, de réduction, et de compensation sont également insuffisantes concernant le phénomène d'îlot de chaleur urbain. »*

Observation n° 355 -Anonyme

*« Ces effets négatifs, dont certains ont été simplement évoqués mais pas profondément analysés, n'ont été considérés que très localement, pour l'extension seule. Or une prise en compte sur une échelle plus grande doit être faite pour reconsidérer le résultat du projet en tant que [centre actuel + extension] ; La loi appelant à éviter, réduire et compenser les incidences du projet en termes de pollution atmosphérique et de phénomène d'îlot de chaleur urbain n'a pas n'est pas respectée par le projet dans sa description actuelle »*

Observation n°356- LE COROLLER (Noisy-le-Sec)

*« Aucune mesure n'est proposée pour tenir compte de l'augmentation inéluctable du trafic routier.*

*Plus globalement les effets cumulés n'intègrent pas l'impact d'ensemble du projet où s'entremêlent gigantisme, conception commerciale consumériste tournant le dos à la qualité de vie dans la proximité, sacrifiant le vivre ensemble dans les centres villes. Il serait nécessaire d'avoir une étude plus poussée sur l'impact environnemental. »*

Observation n°375- ENVIRONNEMENT 93

*« Concernant l'analyse des impacts cumulés, Environnement 93 présente l'avis suivant :*

*Dans sa décision du 2 décembre 2021 le Tribunal Administratif de Montreuil a jugé que : « ./ l'étude d'impact jointe aux demandes ne décrit pas suffisamment l'état initial de l'environnement aux abords du site et les incidences du projet en ce qui concerne la qualité de l'air et le phénomène d'îlot de chaleur urbain, ne comprend pas une analyse suffisante du cumul de ses effets avec ceux d'autres opérations situées à proximité, et ne comporte pas la description de mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique, et d'autre part, que l'opération autorisée méconnaît le principe de prévention en tant que les mesures qu'elle prévoit ne sont pas suffisantes pour éviter, réduire ou compenser ses effets négatifs s'agissant de l'émission de polluants dans l'air et de la contribution au phénomène d'îlot de chaleur urbain.*

*La durée des travaux pour cette extension est estimée à 28 mois. Dans le même temps, les travaux nécessaires à la mise en service de la ligne du métro 15, pour la construction de la gare de Rosny-Bois-Perrier et pour l'entonnement construit au sud de cette gare se dérouleront jusqu'en 2030.*

*Les impacts concernant la construction de ces infrastructures sont qualifiés de « très forts » et se cumuleraient, en phase travaux avec ceux de l'extension du Centre Commercial de Rosny-2 situé sur la rive opposée du RER E. Cet impact n'est pas mesuré dans les études fournies dans le dossier d'extension. »*

Observation n° 413- OLIVERI

*« Le promoteur n'a retenu aucune des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) formulées par le Tribunal administratif pour améliorer l'artificialisation irréversible des sols, l'augmentation du trafic routier, la détérioration de la qualité de l'air, et le phénomène d'îlots de chaleur urbains ».*

Observation n°417- ELISALDE

*« Le promoteur n'a retenu aucune des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) formulées par le Tribunal administratif pour améliorer l'artificialisation irréversible des sols, l'augmentation du trafic routier, la détérioration de la qualité de l'air, et le phénomène d'îlots de chaleur urbains.*

*Je vous demande donc de réexaminer ce projet qui va nuire à notre santé ! »*

Observation n°419- VILVARAJAH

*« Les mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) proposées par le promoteur sont largement insuffisantes par rapport aux impacts environnementaux du projet. »*

Observation n° 459- Anonyme

*« Le promoteur n'a retenu aucune des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) formulées par le Tribunal administratif. »*

### **Question aux porteurs de projet**

**174. Pouvez-vous énumérer toutes les modifications à apporter à la rédaction des mesures ERC annexées aux permis de construire que vous reprenez après prise en compte de l'expression du public sur le projet au cours de la présente enquête publique et des questions de la commission d'enquête posées dans le cadre de ce procès-verbal des observations ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Comme indiqué dans le préambule et en réponse à l'ensemble des questions précédentes portant sur le sujet, les porteurs de projet estiment - sur la base des études scientifiques menées par des bureaux d'étude dont la réputation dans la communauté scientifique est unanime - que les mesures ERC envisagées sont suffisantes pour répondre aux impacts soulevés.

### **Question aux porteurs de projet**

**175. Que répondez-vous aux observations qui regrettent que certaines actions contribuant aux mesures ERC soient conditionnées à l'obtention éventuelle des permis modificatifs ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Les porteurs de projet ont démarré la mise en place des mesures ERC qui ne nécessitent pas l'obtention de ces permis de construire modificatifs. Comme indiqué en préambule, la direction du Centre Commercial a notamment mis en place un plan de végétalisation du site ainsi que des mesures de réduction de consommation énergétique (comme sur tous les sites d'URW par ailleurs). Afin de promouvoir la mobilité douce, un plan vélo est également en cours d'étude suite aux discussions avec l'association Rosnycylettes.

### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête en prend note. Les discussions en cours ne peuvent pas être prises en compte par la commission d'enquête dans son appréciation du projet

### **Question aux porteurs de projet**

**176. Pourquoi votre analyse de l'augmentation du trafic routier se base seulement sur une hypothétique baisse structurelle de la circulation et de la pollution, et non sur une action volontaire de votre part mise en œuvre dans le cadre de ce projet ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Nous vous renvoyons aux explications détaillées dans l'étude du bureau d'étude Acc-s, annexé au dossier d'enquête publique.

### **L'appréciation par la commission d'enquête du thème des mesures ERC**

La commission d'enquête retient que la présentation des mesures ERC du dossier d'enquête reste inchangée hormis la mesure ERC relative au thème de l'îlot de chaleur urbain non indiquée par oubli. (cf question n° 118 )

## 10-Thème I- L'opportunité du projet

30 observations ont donné un avis favorable au projet, et 472 expriment leur refus du projet en mettent en cause son inopportunité.

Les prises de position du public contre le projet sont beaucoup plus importantes que lors de la première enquête publique. Elles semblent traduire une évolution importante et rapide de l'opinion publique marquée par les événements récents : la pandémie du Covid 19, la perception du changement climatique, la guerre en Ukraine et leurs conséquences en termes de sobriété énergétique, ainsi que leur influence sur la consommation et le mode de vie.

Le présent thème a pour objet de présenter les arguments du public sur l'opportunité du projet.

La question des effets du projet sur le commerce local est traitée dans le cadre du thème G.

Il a paru utile de compléter cette présentation par les propositions des opposants au projet en faveur d'aménagements municipaux alternatifs au projet leur paraissant plus utiles.

### Sous-thème 1 : Les raisons données pour l'inopportunité du projet

#### Sujet 1 : L'environnement et le changement climatique ; le contexte du trafic routier important, de la pollution de l'air, et des travaux

##### L'expression du public

Observation n° 392- Anonyme

*« La nécessité d'œuvrer pour un monde résilient aux catastrophes climatiques à venir doit venir de tous côtés.*

*2022 est l'année la plus chaude jamais enregistrée depuis que l'on enregistre les températures. Ça ne va pas aller en diminuant si ce genre de projet est mené ».*

Observation n°328- PIVIDORI

*« Tous les spécialistes du réchauffement climatiques ainsi que le GIEC préconisent de revégétaliser les zones fortement bétonnées afin de rafraîchir ces zones. La surconsommation de produits manufacturés à l'autre bout de la planète est un accélérateur du réchauffement climatique. La pollution engendrée par les véhicules thermiques (consommation de carburant fossile) ainsi que les véhicules électriques (particules fines émises lors des freinages) sont à nouveau un accélérateur du réchauffement climatique ».*

Observation n°4- HOUDEBINE (Rosny-sous-Bois)

*« Ce projet est démesuré et sera un îlot de chaleur dans un environnement déjà très bétonné ».*

Observation n°425- MARTIN (Rosny-sous-Bois)

*« En 2022, alors que le monde entier crie à en perdre la voix que nous devons urgemment agir pour notre environnement, ...on ose encore proposer de tels projets ! »*

Observation n°23- Anonyme

*« Ce projet est une catastrophe sur le plan climatique : Trop énergivore ! Trop de temples de la consommation ! Stop ! Végétalisons au lieu de bétonner ! Humanisons la ville au lieu de l'artificialiser ».*

Observation n° 14- Anonyme

*« Le centre commercial ne va qu'augmenter notre problème grandissant de surconsommation qui nous conduira à une chute certaine ».*

Observation n°4- HOUDEBINE

*« Ce projet ne tient pas compte des exigences de sobriété énergétique ».*

Observation n°11- SOURIEAU

*« En période de questionnements sur le réchauffement climatique, il est aberrant de poursuivre ces projets pharaoniques qui ne profitent qu'à des sociétés déjà puissantes ».*

Observation n°9- Anonyme

*« Je suis contre ce projet car je ne vois pas l'utilité de cette extension qui se fera au détriment du bien-être, de la santé et de l'environnement des riverains. Dans une période d'urgence écologique, je suis vraiment révoltée et attristée que ce type de projet puisse être envisagé ».*

Observation n° 380- CUBIZOL Conseillers départementaux de la majorité au conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

*« Cette implantation anarchique ne peut se faire au détriment de l'objectif d'un cadre de vie en adéquation avec la protection de l'environnement et la transition écologique et énergétique pour les riverains et même l'ensemble des habitant-e-s du bassin de vie, objectif qui doit primer sur la logique purement commerciale de « fidélisation de la clientèle ».*

Observation n°8- Anonyme

*« Je suis contre ce projet qui va avoir que des impacts négatifs sur notre environnement immédiat et qualité de vie à Rosny pour nous les adultes et nos enfants ».*

Observation n°52- Anonyme

*« Je me passerais personnellement de nouvelles grandes enseignes qui exploitent des gens et des ressources naturelles à l'autre bout du monde, ainsi que des coûts financiers, énergétiques et climatiques d'un pareil projet ».*

Observation n°59- LEITE DE SOUZA (Villemomble)

*« La rentabilité immobilière et commerciale des grands centres commerciaux est la cause du réchauffement climatique, la terre va devenir invivable et ça va arriver très vite. Les décisions politiques qui vont dans ce sens en sont coupables ».*

Observation n°156- RAMBAUD (Rosny-sous-Bois)

*« Ce projet est totalement à contre-sens de la loi Climat et résilience promulguée en août 2021. Je m'oppose au projet d'extension du centre commercial Westfield Rosny 2 qui ne prend pas en compte ses nuisances et ne s'inscrit pas dans une démarche écologique impliquant des économies d'énergie ».*

Observation n°10- YETE-SITBON (Rosny-sous-Bois)

*« Ça serait vraiment moche, un coût budgétaire et environnemental qui serait vraiment terrible ».*

Observation n°376- Anonyme

*« L'impact environnemental d'un tel projet n'est pas clairement étudié scientifiquement et il est évident que cela ne fera que détériorer les conditions de vie des habitants de Rosny sous-bois ».*

Observation n° 318- THISSE

« Pensons à nos enfants et petits-enfants : quel monde allons-nous leur laisser ? »

Observation n° 4- HOUDEBINE(Rosny-sous-Bois)

« Le projet amplifiera le trafic routier et va appauvrir encore plus le centre-ville ».

Observation n°6- Anonyme

« Le projet va encore aggraver la pollution de cette zone déjà très fortement riche non seulement en commerces, mais également en circulation et donc en pollution pour construire une nouvelle super zone de consommation de masse ».

Observation n°304- PICARDAT (Rosny-sous-Bois)

« Un agrandissement entraînerait une importante augmentation de la fréquentation, donc un engorgement du quartier qui est déjà très dense, notamment du point de vue de la circulation automobile, et ce malgré l'arrivée des lignes 11 puis 15 du métro dans les prochaines années ».

Observation n°7- CAMBORDE (Rosny-sous-Bois)

« Une atmosphère de travaux perpétuels, avec sa cohorte de constantes nuisances, visibles et invisibles, pollution de l'air dépassant les normes, constante insécurité des piétons ».

#### **Question au porteur de projet**

**177. Avez-vous constaté une évolution des pratiques de consommation au cours des 3 dernières années et a-t-elle une influence sur l'attractivité du centre commercial, les types et volumes d'achats, les jours de pointe de consommation, cette évolution pouvant être attribuée au contexte de sobriété, d'évolution des budgets des ménages, de modes de vie et de plus grande attention à la qualité de la vie et au cadre de vie, de développement du télétravail et du e-commerce ? Cette évolution vous semble-t-elle pérenne ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique.

#### **L'appréciation de la commission d'enquête**

La question de l'attractivité du centre commercial concerne les mobilités et en conséquence les effets du projet sur la qualité de l'air.

#### **Question aux porteurs de projet**

**178. Quel est votre avis sur la pérennité des grands centres commerciaux régionaux et de leur modèle économique dans le cadre de la transition écologique et énergétique, de la remise en cause de l'étalement urbain et du développement routier, au bénéfice du redéveloppement des centres-villes et de leurs petits commerces ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique.

### **Sujet 2 : L'urbanisme centré sur la voiture est dépassé**

#### **L'expression du public**



Observation n°361- PIEL (Rosny-sous-Bois)

*« Il y a suffisamment d'offres commerciales à proximité et à Paris accessibles en transports en commun. Cet urbanisme centré sur la voiture est dépassé ».*

Observation n°4- HOUDEBINE (Rosny-sous-Bois)

*« Un projet anachronique. Un beau projet des années 80 en 2022 ».*

Observation n°319- Anonyme

*« Il me semble que ces méga centres n'ont plus d'avenir, ce modèle est en fin de vie ! La France est vraiment une exception en Europe avec ses zones commerciales sans fin qui enlaidissent nos villes et leurs abords ».*

Observation n° 343- Anonyme

*« Ce projet correspond par sa volonté de gigantisme (le plus grand centre commercial de France) à une époque révolue et pourrait se révéler ensuite un boulet pour la ville. Le modèle économique des centres commerciaux n'est pas pérenne et la commune pourrait à terme devoir gérer une friche industrielle couteuse et difficile à transformer ».*

Observation n°312-Anonyme

*« Les transports en commun futurs réduiront le trafic routier ? Foutaise.*

*Qui choisit d'aller faire ses courses à pied s'il dispose d'une voiture qui lui permettra de porter ses achats ?*

*Et qui va au drive à pied retirer ce qu'il a commandé pour gagner du temps ? »*

### **Question au porteur de projet**

**179. L'accès en véhicule et la pratique du drive sont-ils en régression depuis l'augmentation des coûts des carburants, le développement des livraisons à domicile et la diminution du taux de motorisation ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique.

## **Sujet 3 : Trop de centres commerciaux à l'est de Paris, certains n'étant pas remplis**

### **L'expression du public**

Observation n°387- Anonyme

*« TROP DE CENTRES COMMERCIAUX à l'est de Paris (création le Millénaire qui est un échec, Aéroville) Alors que pas beaucoup de commerces dans bcp de quartiers ».*

Observation n°388- HERBIN (Rosny-sous-Bois)

*« L'actuel centre commercial me semble suffisant avec l'arrivée du métro ligne 11 ».*

Observation n°373- Anonyme

*« Ce centre commercial n'est pas rempli en effet le turn over des petites surfaces est important ».*

### Questions au porteur de projet

180. Quelle est l'évolution récente des commerces vacants et du turn over des petites surfaces ?

181. La concurrence entre les centres commerciaux est-elle en croissance à l'est de Paris ?

182. Cette concurrence explique-t-elle la vacance des surfaces commerciales à Domus et Rosny2 ?

### Commentaire des porteurs de projet

Ces questions ne relèvent pas de la présente enquête publique.

## Sujet 4 : Les incivilités et les problèmes sociaux

### L'expression du public

Observation n°376- Anonyme (Rosny-sous-Bois)

« Une extension, c'est toujours plus de monde et certainement une montée des problèmes d'incivilités et de sécurité. La ville ne pourra pas prendre en charge cette hausse d'activité et les incidents qui en découleront ».

Observation n°373- Anonyme

« En outre cela va générer des actes de délinquances plus nombreuses, et il n'est pas prévu d'effectifs supplémentaires de Police.

C'est juste un immense couloir sur 2 étages qui attire de la racaille le WE, et qui est surdimensionné la semaine ! Un hypermarché sur 3 étages, une folie. Et l'on parle d'extension !! C'est un réaménagement total qui serait nécessaire ».

Observation n°126-Anonyme

« C'est une aberration, le temple du consumérisme dans un département parmi les plus pauvres de France ».

### Question au porteur de projet

183. Avez-vous observé dans le centre commercial une évolution de l'incivilité et des problèmes de sécurité ?

### Commentaire des porteurs de projet

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique.

## Sujet 5 : Le développement du e-commerce

### L'expression du public

Observation n°19-Anonyme

« A l'heure du e-commerce, prenant de plus en plus de place, il est inconcevable de faire une extension de ce centre commercial ».

Observation n°416- MASSON-GAREL

« Domus est quasi vide, pourquoi créer plus de surfaces commerciales au moment où la vente sur internet explose ? »

### Question au porteur de projet

**184. Quel bilan tirez-vous, d'un point de vue environnemental, des comparaisons entre les achats en centre commercial et via le e-commerce ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique.

**L'appréciation par la commission d'enquête du sujet du développement du e-commerce**

Ces questions visaient à apprécier l'évolution de l'attractivité des centres commerciaux, des drive ou l'e-commerce pour en voir les conséquences en termes de mobilité.

## Sujet 6 : L'opportunité des bureaux

### **L'expression du public**

Observation n°385-ROUAULT

*« Quant aux bureaux, pourquoi ne pas rénover des bureaux qui semblent moyennement occupés à divers endroits ».*

Observation n°386-Anonyme

*« Il y a déjà plus de 2 000 000 de mètres carrés de bureaux en trop en ile de France, je ne vois pas pourquoi en créer.....à une époque où le télé travail explose ».*

Observation n°416- MASSON-GAREL

*« Pourquoi créer plus de bureaux alors que le télétravail s'impose à tous ? »*

Observation n°136-Anonyme

*« A l'heure de télétravail, faut-il vraiment construire de nouveaux bureaux, si près du nouveau pôle de Val de Fontenay ? »*

### Question au porteur de projet

**185. Quel est le marché actuel des bureaux à l'est de Paris dans un contexte de construction de surfaces importantes - notamment dans le cadre des projets connus pris en compte dans les impacts cumulés - et de développement du télétravail ? L'opportunité d'une implantation de bureaux près d'un pôle multimodal est-elle encore avérée ?**

### Commentaire des porteurs de projet

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique étant précisé que le permis de construire bureau comporte en pièce 14 un agrément bureaux délivré par les services de l'Etat permettant le développant de 13 000 m<sup>2</sup> de bureaux.

## Sujet 7: Les prescriptions du projet de SCOT de la MGP

### **L'expression du public**

Observation n°375- Environnement 93

*Environnement 93 analyse les prescriptions du projet de SCOT métropolitain qui devraient être retenues pour l'avenir de ce Centre Commercial.*

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

« La prescription 34 incite en particulier à renforcer le polycentrisme en confortant les centralités existantes que sont les centres-villes et les centres de quartier. Le projet d'extension de Rosny-2 est à l'inverse de cette prescription.

Les prescriptions 39 et 40 accentuent pour leur part une évidente nécessité d'un retour à la proximité, essentielle au développement des modes de déplacement doux, maillon indispensable des actions à engager pour atténuer les effets du dérèglement climatique ».

Environnement 93 en déduit que pour toutes ces raisons l'extension du centre commercial Rosny-2 ne peut être validé.

#### **Question au porteur de projet**

### **186. Que pensez-vous de la cohérence et de la compatibilité du projet d'extension du centre commercial avec le SCOT Métropolitain ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique.

### **Sujet 8 : L'intérêt du promoteur**

#### **L'expression du public**

Observation n°379- HUGUETTE(Rosny-sous-Bois)

« Il est un projet uniquement à but lucratif sans tenir compte des besoins des Rosnéens »

Observation n°154-Anonyme

« Les intérêts privés de Westfield ne doivent, selon moi en aucun cas primés sur notre santé et notre bien-être ».

Observation n°392-Anonyme

« Le bénéfice financier que vous tirerez de cette extension sera payé par le reste de l'humanité ».

Observation n°425- MARTIN (Rosny-sous-Bois)

« Surement encore un combat que nous, citoyens, nous risquons de perdre car les valeurs humanistes que nous défendons semblent ne pas peser bien lourd face à la cupidité et à l'argent ».

Observation n°392-Anonyme

« Vous devez prendre conscience que les intérêts économiques pour lesquels vous vous battez sont désuets. Aujourd'hui, nous subissons les effets des décisions de dirigeants à la solde de grands groupes qui veulent toujours plus d'argent rapide faisant fi de la réalité des habitants ».

Observation n°36-Anonyme

« Ce projet me semble être une recherche encore plus grande de profits au lieu de chercher à améliorer la qualité de vie des habitants, autant au niveau environnemental que de la santé et du temps dans les transports ».

#### **Question aux porteurs de projet**

### **187. Sur quelle durée est estimé le retour sur investissement ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique.

## **Sujet 11 : La contribution du projet au financement des transports publics**

### **L'expression du public**

Observation n°373- Anonyme

*« Est-il possible de savoir la contribution de ce centre commercial au financement des transports publics ?*

*En effet une gare routière, le RER, et le métro desservent ce centre commercial qui bénéficie de structures publiques sans sortir un seul euro ».*

### **Question au porteur de projet**

**188. Que répondez-vous à la question n°373 ?**

### **Commentaire des porteurs de projet**

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique.

## **Sous-thème 2 : Les raisons données pour l'opportunité du projet**

30 observations donnent un avis favorable au projet. Les raisons indiquées sont les suivantes.

### **Sujet 1 : Le développement économique**

#### **L'expression du public**

Observation n°15- AHMED (Bagneux)

*« Je ne m'oppose pas au projet car il contribue à l'économie de la France ».*

Observation n°80- Anonyme

*« Un beau projet pour la ville qui va créer des emplois pour les Rosnéens. Je me souviens très bien de l'ouverture du centre, il y a 50 ans. Toujours eu trop de chômage à Rosny, de situations difficiles pour beaucoup de jeunes que nous voyons trainer tous les jours, ça ne date pas d'hier. Le centre a apporté beaucoup de solutions. Je suis heureux de voir que la ville continue de se développer, surtout au nord car il y a du retard ».*

### **Sujet 2 : Le besoin de modernisation**

#### **L'expression du public**

Observation n°76- SEBBATA ALAE (Créteil)

*« Je soutiens tout à fait son extension qui va amener des nouveaux restaurants qui manquent beaucoup et verdir ce vieux parking bétonné ».*

Observation n°78- LARVOR

*« Il faut vite lancer la démolition du parking qui n'est jamais rempli, très moche et juste devant la nouvelle gare du métro. On ne peut pas imaginer Rosny dans 10 ans sans aucun changement dans la zone. »*

Observation n°332-Anonyme (Rosny-sous-Bois)

*« Très bon projet d'extension, il était temps,  
Création d'emplois,  
Cela va être un atout de la ville (comme les grands magasins de Paris)  
Consommation venant des non rosnéens ( ++ pour rénover la ville)  
Nouvelles boutiques ou animation  
Un projet qui sera en phase avec le "grand Paris"  
Je suis POUR une ville moderne et non une ville dortoir »*

Observation n°378-Anonyme

*« Ce projet est très intéressant car il permet la transformation d'un parking stérile et déjà totalement bétonné en espace productif porteur d'emplois et d'opportunités économiques dont notre département à grand besoin. Il n'y a aucune artificialisation supplémentaire.  
Les opposants au projet n'ont pas d'arguments cohérents. L'augmentation du nombre de véhicules induit par cette extension est bien moins importante que celui induit par les nombreuses constructions de logements à Rosny et les villes alentour.  
De plus, avec l'ouverture du prolongement de la ligne 11 dans un an, cela permettra à plus de personnes de venir en transport en commun.  
J'espère sincèrement que ce projet sortira de terre rapidement ».*

Observation n°102- MAHE (Rosny-sous-Bois)

*« L'offre d'un grand choix de restaurants est attractive. Le 93 a une possibilité de s'ouvrir et de faire aussi bien que les autres départements ou villes dites plus favorisés il faut saisir cette opportunité ».*

### Sujet 3 : Un lieu de vie

#### **L'expression du public**

Observation n°82-Anonyme

*« Les gens qui viennent dans le centre ne sont poussés par personne ! Ils sont contents de venir, c'est un bon moment ».*

### **Sous-thème 3 : La proposition de modification du projet**

#### **L'expression du public**

Observation n°323- CAGNIN (Rosny-sous-Bois)

*« Il serait plutôt judicieux de démolir une grande partie des parkings pour les remplacer par des arbres et de la verdure ».*

### **Sous-Thème 4 : Les souhaits d'aménagements municipaux**

62 opposants au projet assortissent leurs arguments de commentaires et de propositions d'aménagements municipaux, en remplacement du projet d'extension du centre commercial.

### Sujet 1 : Les parcs, jardins et espaces verts

#### **L'expression du public**

Observation n° 7 - CAMBORDE (Rosny-sous-Bois)

*« ...aucun parc, aucun jeu pour les enfants, aucun espace de repos et de ressourcement, n'ont été prévus, bien au contraire... »*

Observation n° 106 - WALLET (Rosny-sous-Bois)

*« Aménagez plutôt un parc paysagé pour apporter un peu d'oxygène et de verdure à la ville de Rosny qui est défigurée par les constructions »*

Observation n° 35 – INFRAÏ (Rosny-sous-Bois)

*« Les habitants de bois perrier ont le droit à un peu de verdure pour absorber le CO2 des différentes autoroutes qui passent à proximité, la chaleur et le bruit ».*

*« Des espaces verts et de mobilité douce permettrait d'augmenter la qualité de vie des habitants de Rosny et rendrait la ville attractive »*

Observation n° 86 - HAMROUN ANISSA (Rosny-sous-Bois)

*« Il y a certainement mieux à faire de cet espace, des jeux, des arbres, une zone piétonne »*

Observation n° 288 - SULPICE

*« Je propose au contraire de créer un maximum d'espaces verts, de jardins collectifs »*

## Sujet 2 : Les voies piétonnes, les espaces pour les piétons et les vélos, l'entretien des routes

### **L'expression du public**

Observation n° 24 – CHABERT (Rosny-sous-Bois)

*« Piétonnisez les places, créez des pistes cyclables adaptez-vous aux besoins de votre nouvelle population ! On veut pouvoir flâner dans les rues ! On ne veut pas du tout voiture ! »*

Observation n° 43 – ALLAIN (Rosny-sous-Bois)

*« Utilisez plutôt ce financement pour restaurer les routes, créer des parkings, développer le réseau cyclable et lutter contre l'incivilité permanente présente dans cette ville ».*

Observation n° 197 - Anonyme

*« Ce secteur a besoin d'un réaménagement, mais pas d'un agrandissement.*

*Il faut rendre la circulation des piétons et cyclistes plus agréables, car la traversée du parking pour accéder au centre commercial est désagréable et dangereuse, végétaliser la zone, qui est très minérale et constitue un îlot de chaleur, embellir le centre et l'ouvrir sur l'extérieur, mais en aucun cas l'agrandir ! »*

Observation n° 292 - ASSOCIATION ROSNYCYCLETTES (Rosny-sous-Bois)

*« L'association milite, à la place d'une surface bâtie, pour une emprise foncière dédiée au stationnement vélo sécurisé qui répondra ainsi au besoin d'aménagement de places réglementaires à côté de la gare de métro.*

*Et si nous nous projetons dans un futur très proche, le projet est aussi un frein aux vélos conçus pour transporter enfants, courses et marchandises : vélos avec remorque, vélos-cargo, tri-porteurs, bob yack, etc. »*

Observation n° 265 – RYNKIEWICZ (Montreuil)

*« Rendre les abords agréables et accessibles pour les cyclistes et piétons oui ! »*

Observation n° 298- Anonyme

*« Aidez les piétons à se déplacer en réparant les trottoirs tués par les travaux et faites en sorte que certains feux piétons passent au vert ».*

### Sujet 3 : Les équipements

#### **L'expression du public**

Observation n° 77- Anonyme

*« Les familles et les enfants scolarisés dans le quartier Marnaudes-Bois Perrier pourraient bénéficier d'autres aménagements qu'un agrandissement du centre commercial : Agrandir les écoles par exemple une bibliothèque de quartier ? Un espace vert ? Beaucoup d'aménagements sont possibles qui respecteraient notre environnement de vie »*

Observation n° 117- Anonyme

*« A la place, ce qui est nécessaire ce sont des espaces verts dont la ville manque cruellement, des écoles, des collèges ».*

Observation n° 110 - CHEIKH MBODJI

*« Les associations sportives local peinent à répondre aux demandent d'inscriptions faute d'installations (stade, gymnase...) disponible. Lorsqu'on demande plus de moyen, on nous répond qu'il n'y a pas de place pour construire sur la ville. Les filles sont les premières à souffrir de ce manque au niveau de la ville sur certaines pratiques.*

*Il faut aussi relever que la mauvaise qualité des installations non rénovés limite la progression des sportifs et ne permet pas aux associations d'attirer des sportifs et compétitions de haut niveau pour challenger les locaux lorsqu'ils parviennent à performer. Ces derniers préfèrent partir.*

*Les clubs ne peuvent donc pas bénéficier de la qualité du travail de formation sur le long terme. Le sport est vecteur de cohésion sociale et important pour la santé et la construction des jeunes rosnién.*

*S'il y a de la place et des sous pour du commercial sachez que la santé et la construction morale de la jeunesse est prioritaire »*

Observation n° 128 - Anonyme

*« Penser plutôt à créer des centres médicaux avec des médecins généralistes ».*

Observation n° 130 – BRIGNOCCOLO (Rosny-sous-Bois)

*« Il vaudrait mieux investir dans des crèches et écoles qui manquent aujourd'hui à Rosny ».*

Observation n° 295 - GIGNOUX (Montreuil)

*« Créons plutôt des ressourceries qui permettront le réemploi et lutteront contre l'enfouissement générant des pollutions supplémentaires ».*

### Sujet 4 : Le développement du centre-ville

#### **L'expression du public**

Observation n° 108- DUVAL

*« La ville de Rosny sous-bois devrait privilégier, à l'image de Montreuil par exemple, le développement d'un centre-ville encore plus attractif et ouvert à des commerces différents des grandes chaînes classiques ».*



Observation n° 406 - CARETTE-HOLLANDE (Rosny-sous-Bois)

*« Il vaudrait mieux envisager la création de nouveaux points de traversée routière de la ligne SNCF qui coupe la ville en deux, ainsi que la création de zones piétonnes en centre-ville avec de nouveaux commerces de proximité ».*

#### **Question au porteur de projet**

Toutes ces suggestions de projets alternatifs municipaux devraient intéresser la mairie de Rosny-sous-Bois. Elles montrent un désir d'amélioration de la vie locale, de verdissement, d'équipements et de services de proximité.

#### **189. Certaines suggestions de services pourraient-elles être envisagées dans le centre commercial ?**

#### **Commentaire des porteurs de projet**

Cette question ne relève pas de la présente enquête publique.

#### **L'appréciation par la commission d'enquête du thème de l'opportunité du projet**

Les porteurs de projet n'ont pas souhaité exposer leur point de vue sur les raisons données par le public quant à l'opportunité du projet.

## **11-Thème J – L'organisation de l'enquête**

La surface de plancher de l'extension du centre commercial Westfield Rosny 2 étant supérieure à 40 000 m<sup>2</sup>, le projet entre dans le champ d'application de l'article R.122-2 du Code de l'environnement. Il doit donc faire l'objet d'une étude d'impact (rubrique 39). De plus l'article L.122-1 du Code de l'environnement prévoit que les dossiers soumis à étude d'impact soient transmis pour avis préalable à l'Autorité Environnementale (AE). Cet avis rendu public vise à faciliter la compréhension du dossier par le public.

L'article R.123-1 du code de l'environnement prévoit que les projets soumis à étude d'impact en application des II et III de l'article R.122-2 font l'objet d'une enquête publique.

L'enquête publique est une procédure de consultation et d'information du public dans le cadre de laquelle celui-ci est appelé à s'exprimer sur le projet. Les résultats de l'enquête doivent alors permettre à l'autorité administrative de décider des suites à donner au projet.

### **Sous-thème 1 : Les observations du public sur la nature et la qualité de l'information**

A la lecture des 33 items d'observations déposées à ce sujet sur le site de l'enquête et à différentes observations orales relevées au cours des permanences, l'information a été réalisée au minimum réglementaire :

- Affichage de l'avis d'enquête ;
- Création d'un site d'enquête ;
- Parution de l'avis dans 2 journaux locaux ;
- Mise en place d'un lien sur le site de la ville.

Quelques observations font part de difficultés d'accès aux documents du dossier d'enquête.

Les contributeurs auraient souhaité plus d'informations :

- Une note de synthèse plus claire et plus fournie permettant de mieux comprendre le projet ses enjeux et ses impacts sur l'environnement et la vie quotidienne des rosnéens ;
- Une publication anticipée dans le journal municipal 'Rosny Mag' ;
- L'organisation de réunions publiques d'information et d'échanges en présence de la Mairie et d'URW pour une présentation du projet et de ses évolutions permettant échanges et débat.

### **L'expression du public**

Observation n° 1 - ALTERNATIBA (Rosny-sous-bois)

*« La mairie s'était engagée auprès de l'association Alternatiba Rosny à tenir des réunions publiques d'information sur le projet d'extension afin de tenir informés les habitants de la teneur du projet. Malheureusement, elle n'a pas tenu ses engagements, car aucune réunion d'information n'est prévue, et seules les obligations légales de l'enquête publique ont été retenues. Se limiter aux obligations légales du droit d'information et de participation du public souligne le défaut de transparence envers les habitants. En effet, la faible participation du public à la précédente enquête publique aurait dû être contrebalancée par une plus large information afin de garantir la démocratie environnementale..... »*

Observation n° 2 – Anonyme

*« Pourriez-vous me donner un lien qui fonctionne pour accéder au dossier d'enquête publique ? J'habite Rosny et j'aimerais laisser mon avis sur ce projet ».*

Observation n° 7 – CAMBORDE (Rosny-sous-Bois)

*« ..... Je constate que les rosnéennes et les rosnéens n'ont pas reçu d'information dans les revues et magazines édités par la Ville ; or ce projet les concerne au premier chef. A l'heure où tous les voyants climatiques sont au rouge, leur dénierait-on le droit basique de participer aux décisions sur ce qui convient le mieux pour leur ville ? Il semblerait que oui !!... »*  
*« Cette question aux rosnéens-nes pourrait être tout simplement « QUE VOULONS-NOUS POUR NOTRE VILLE ? »*

Observation n°30 – DESBRUERES (Rosny-sous – bois)

*« ..... Ce projet délirant va à l'encontre des enquêtes d'impact sur l'environnement réalisées par des organismes indépendants. C'est une opération spéculative, soutenue par les autorités municipales sans transparence et sans débat citoyen. Je m'oppose donc à ce projet »*

Observation n° 104 – SCHETTINO (Rosny-sous-Bois)

*« Je souhaiterais avoir des informations sur l'extension du centre commercial Westfield Rosny 2 dans le cadre de l'enquête publique. Merci de bien vouloir m'envoyer le dossier et les modalités pour m'exprimer à ce sujet ».*

Observation n° 118 – Anonyme

*« Je suis choquée que l'information sur un projet d'une telle importance pour la vie quotidienne et l'avenir des habitants de Rosny et des alentours soit diffusé de façon aussi minimaliste par nos élus. L'organisation d'une réunion publique, un encart dans le Rosny Mag, un affichage lisible auraient été un minimum ... »*

Observation n° 151 – MAZZONI (Rosny-sous-Bois)

*« ..... Je fus très surpris d'apprendre durant la réunion d'information sur 18 /11 /2022 la réouverture du projet de l'extension de Rosny 2. Il me semblait que ce projet avait été retoqué pour cause de non prise en compte des impacts environnementaux négatifs. Je ne prétendrai pas avoir lu les 450 pages de ce nouveau projet, mais l'absence d'une synthèse produite par la mairie et d'une communication sur ce sujet me laisse perplexe. Un tel projet, qui aura*

*probablement des répercussions importantes sur la cadre de vie de la ville, aurait mérité plus de transparence »*

Observation n°154 – Anonyme

*« Dans un premier temps, je regrette le fait qu'une information claire, généralisée et importante n'ait été faite au sujet d'un projet dont l'impact sur les rosnéens est extrêmement importante. Les intérêts privés de Westfield ne doivent, selon moi en aucun cas primés sur notre santé et notre bien-être..... »*

Observation n° 180 – DELARBRE (Rosny-sous-Bois)

*« Citoyen rosnéen, je suis particulièrement préoccupé de voir resurgir un projet dont le contenu n'a pratiquement pas été modifié par rapport au projet initial retoqué par la justice. Le projet présenté est opaque, car il cache aux habitants consulté une bonne partie des conséquences qu'il comporte et oublie d'inclure les projets d'extension de l'extension... »*

Observation n° 250 – ANTIQUARIO (Rosny-sous-Bois)

*« ..... - Regrettons de n'avoir pas eu de réunion publique organisée par la mairie ni d'avoir eu de représentants de la municipalité (malgré les invitations) lors de la réunion publique organisée par l'association Alternatiba... ».*

Observation n° 380 – CUBIZOL représentant les Conseillers départementaux de la majorité au conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

*« ..... Le projet d'extension reste le même, comme l'a montré le rapport de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe). Il n'a par ailleurs fait l'objet d'aucune réelle réunion d'information à destination des habitant-e-s au-delà des obligations légales, ce qui pose question quant à la transparence vis-à-vis de celles et ceux qui seront les plus impactés au quotidien par ce projet d'extension ... »*

Observation n°466 – Anonyme

*« .... Concernant la réalisation de cette enquête publique : malgré le très fort impact de ce projet sur la santé, la sécurité et plus généralement la qualité de vie des Rosnéens, la publicité faite pour cette enquête fut très discrète, limitée apparemment au strict minimum légal. Le magazine de la ville n'en fit aucune mention, tout comme l'intervention du management de Westfield Rosny 2 en conseil local du développement durable. Pas de flyers, pas de vraie réunion d'information. Vu l'enjeu, c'est inconcevable et mal vécu. Ainsi, jusque très récemment, les Rosnéens ignoraient l'existence de ce projet. Se pose dès lors la question du processus démocratique et de la considération portée aux habitants, à leur santé et à leur sécurité, les enfants en premier lieu. »*

### **Question à l'autorité organisatrice**

L'enquête est aujourd'hui terminée et la participation des habitants a été relativement bonne malgré un plan de communication limité aux obligations réglementaires.

À la suite de l'enquête, la municipalité devra statuer sur les permis de construire concernés par le projet.

L'article L.123-15 du Code de l'environnement indique que « L'autorité compétente pour prendre la décision peut organiser, en présence du maître d'ouvrage, une réunion publique afin de répondre aux éventuelles réserves, recommandations ou conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête. Elle est organisée dans un délai de

deux mois après la clôture de l'enquête. Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête sont informés de la tenue d'une telle réunion. »

**190. En réponse aux nombreuses observations sur le manque de communication et la transparence concernant le projet, la Mairie prévoit-elle conformément à l'article L.123-15 du code de l'environnement d'organiser une réunion d'information pour expliquer aux rosnéens ses choix, quels qu'ils soient, avant ou après sa décision concernant la délivrance des permis modificatifs ?**

**Commentaire des porteurs de projet**

La réponse à cette question ne relève pas des porteurs du projet.

**L'appréciation de la commission d'enquête**

La commission est bien consciente que ce thème concerne plutôt l'autorité organisatrice mais les porteurs de projet auraient pu se prononcer sur une participation active à l'information du public si la mairie optait pour une démarche d'information et de communication.

**L'appréciation par la commission d'enquête du thème de l'organisation de l'enquête**

La commission est bien consciente que ce thème concerne plutôt l'autorité organisatrice mais les porteurs de projet auraient pu se prononcer sur une participation active à l'information du public si la mairie optait pour une démarche d'information et de communication.

**A Paris, le 31 janvier 2023,**

**La commission d'enquête**



**François NAU**  
**Président**

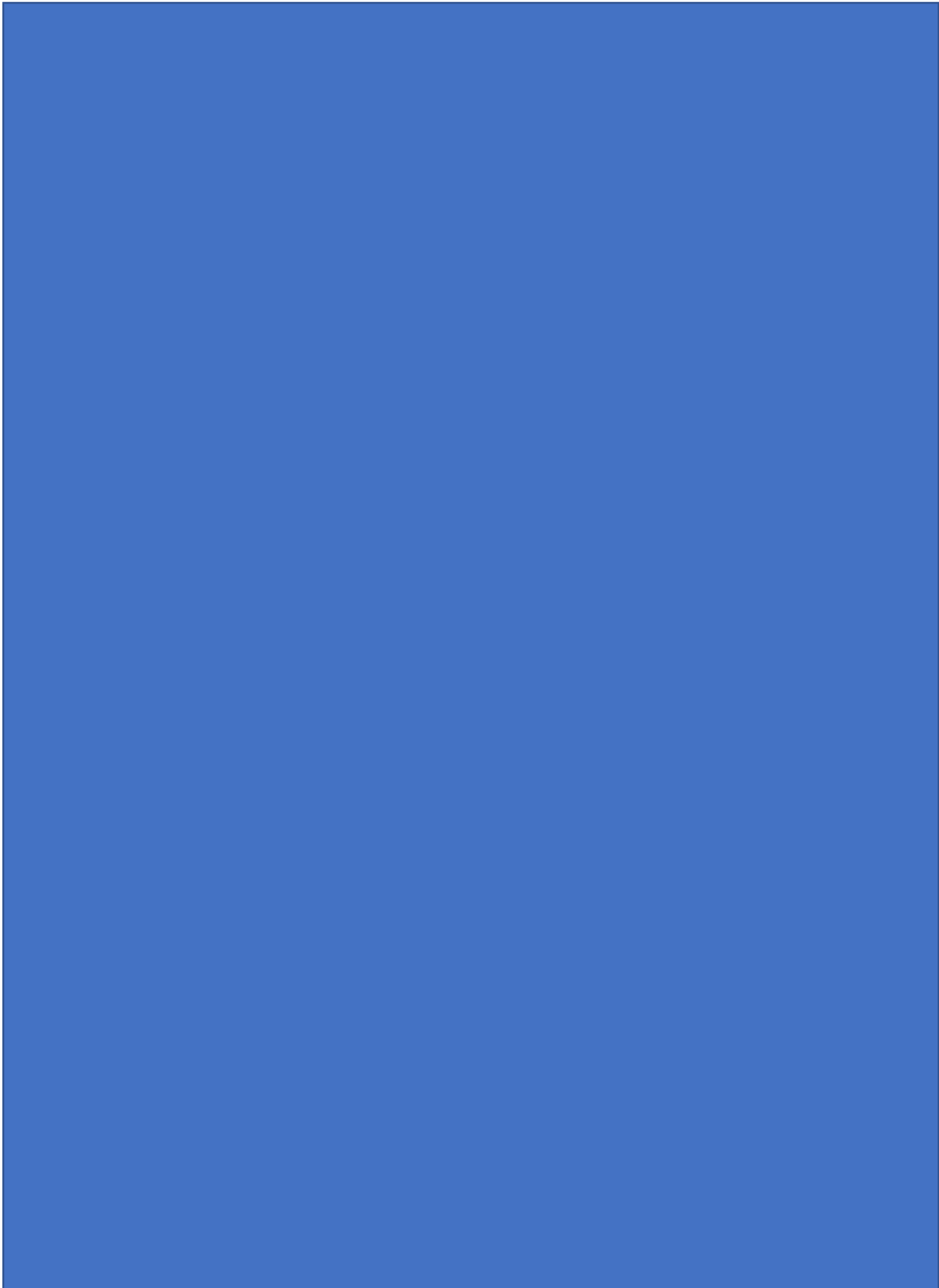


**Michel RELAVE**  
**Membre**



**Guy VELLA**  
**Membre**





# CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE





# **1- Le contexte, l'objet et le périmètre de l'enquête publique**

## **1.1 Les porteurs de projet et les demandes de permis de construire initiales**

Le centre commercial Westfield ROSNY 2 est géré par la société URW (Unibail- Rodamco-Westfield), premier groupe coté de l'immobilier commercial au monde, spécialisé en shopping centers avec 80 centres commerciaux dans 12 pays.

URW envisage une extension de ce centre, menée dans le cadre de quatre permis de construire déposés auprès de la mairie de Rosny-sous-Bois le 20 décembre 2018 :

- Un dossier de permis de construire PC 93064 18 B0049 pour l'extension de 17 886 m<sup>2</sup> des surfaces à destination de commerces du centre commercial de Rosny 2, incluant un parking silo de 307 places, déposé par la société Rosny Beauséjour ;
- Un dossier de permis de construire PC 93064 18 B0048 pour la création de 13 417 m<sup>2</sup> de surfaces à destination de restauration, déposé par la société Aquarissimo ;
- Un dossier de permis de construire PC 93064 18 B0050 pour la réalisation d'un Drive pour la société Carrefour d'une superficie de 476 m<sup>2</sup>, déposé par la société Carrefour Hypermarché ;
- Un dossier de permis de construire PC 93064 18 B0047 pour la construction d'un premier lot de bâtiments de bureaux de surface de 12 443 m<sup>2</sup>, déposé par la société Notilius.

## **1.2 La première enquête publique de 2019**

Ces demandes de permis de construire ont donné lieu à une première enquête publique organisée du 23 septembre au 25 octobre 2019, soit durant 33 jours.

Dans le cadre du dossier mis à la disposition du public figurait une étude d'impact commune à l'ensemble du projet dont l'objet était d'en évaluer les incidences sur l'environnement et la santé humaine, ainsi que celles résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs. Elle comportait également une description des mesures envisagées pour éviter, réduire et - lorsque c'est possible - compenser les incidences négatives notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

L'enquête a été précédée de l'information réglementaire en direction du public.

Il n'a pas été tenu de réunion publique.

Le commissaire enquêteur a donné un avis favorable.

A l'issue de cette enquête publique, le maire de Rosny-sous-Bois a accordé les quatre permis de construire le 23 janvier 2020.

### **1.3 Les recours des deux associations et la décision du Tribunal administratif de Montreuil du 2 décembre 2021**

Les quatre permis de construire ont fait l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de Montreuil par deux associations, ALTERNATIBA Rosny et MNLE 93 Nord Est Parisien, qui ont demandé au Tribunal d'annuler les permis de construire, au motif de plusieurs arguments.

Après une analyse de l'ensemble des moyens soulevés par les associations, le Tribunal a rendu sa décision le 2 décembre 2021 et a estimé en conclusion « **que les permis de construire contestés ne sont illégaux qu'en tant, d'une part, que l'étude d'impact jointe aux demandes ne décrit pas suffisamment l'état initial de l'environnement aux abords du site et les incidences du projet en ce qui concerne la qualité de l'air et le phénomène d'îlot de chaleur urbain, ne comprend pas une analyse suffisante du cumul de ses effets avec d'autres opérations situées à proximité et ne comporte pas la description des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique, et d'autre part, que l'opération autorisée méconnaît le principe de prévention en tant que les mesures qu'elle prévoit ne sont pas suffisantes pour éviter, réduire ou compenser ses effets négatifs s'agissant de l'émission de polluants dans l'air et de la contribution au phénomène d'îlot de chaleur urbain** ».

En application de l'article L 600-5-1 du Code de l'urbanisme, qui permet au juge de relever la présence d'un vice, et de permettre au pétitionnaire de le corriger par le biais d'un permis modificatif, **le Tribunal a sursis à statuer et a imparti aux « sociétés bénéficiaires et à la commune de Rosny-sous-Bois un délai de douze mois à compter de la notification du présent jugement, pour justifier de permis de construire destinés à régulariser ces vices ».**

### **1.4 Les permis de construire modificatifs et l'étude d'impact complétée**

Les sociétés pétitionnaires ont donc déposé le 6 juillet 2022 quatre permis de construire modificatifs. Dans ces nouveaux documents, le projet initial n'est pas modifié, mais l'étude d'impact est complétée sur les moyens retenus par le Tribunal administratif.

Les compléments apparaissent dans la nouvelle version de l'étude d'impact avec une couleur distinctive. Ils sont relatifs :

- A l'état initial pour la qualité de l'air et les îlots de chaleurs urbains ;
- Aux incidences du projet sur les émissions de polluants atmosphériques et les gaz à effet de serre (GES), sur les îlots de chaleurs urbains, ainsi que pour l'identification et la prise en compte des projets voisins dans le cadre de l'évaluation des impacts cumulés ;
- Aux mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) pour la qualité de l'air et les îlots de chaleurs urbains.

### **1.5 L'objet de l'enquête publique**

Le projet étant soumis à évaluation environnementale, le dossier d'enquête comprend l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse des porteurs de projet à cet avis.

Le public peut donc exprimer son avis et ses propositions sur l'ensemble du dossier, ce qui impose à la commission d'enquête d'analyser les observations du public, puis de recueillir l'avis des porteurs de projet sur ces observations.

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

Dans son rapport d'enquête publique, la commission d'enquête a noté que les observations du public correspondaient à plusieurs thèmes participant à l'effet du projet sur la qualité de l'air et la santé ; cela est le cas des thèmes des mobilités, de l'énergie, des déchets, des nuisances de chantiers, des émissions de gaz à effet de serre, du bruit et des vibrations, et du phénomène d'îlot de chaleur urbain. De même, la végétalisation et son approvisionnement en eau, la gestion des eaux pluviales, ont des incidences sur les facteurs et les effets d'îlot de chaleur urbain.

Enfin, il convient d'ajouter les thèmes des milieux naturels, et de la biodiversité, compte tenu de leurs liens avec le climat et la pollution de l'air, ainsi que le thème du paysage, les formes urbaines ayant une incidence locale sur le climat.

Ainsi, la commission d'enquête a analysé tous ces thèmes liés à ceux à la pollution de l'air et à la santé, ainsi qu'à celui de l'îlot de chaleur urbain, dans le cadre des impacts cumulés.

Au terme de l'enquête publique, il appartiendra à l'autorité compétente, le maire de Rosny-sous-Bois, de statuer sur les demandes de permis de construire modificatifs, en tenant compte des différents avis émis, des observations du public, de la réponse des porteurs de projet sur ces observations, et de l'avis de la commission d'enquête.

## **1.6 Le périmètre du projet et de l'enquête publique**

Dès la préparation de l'enquête, les porteurs de projet ont tenu à rappeler à plusieurs reprises à la commission d'enquête leur position sur le périmètre du projet et celui de l'enquête.

Deux sujets principaux sont principalement concernés :

- La prise en compte de la notion de projet global ;
- L'évolution du projet et les mesures de réduction de son impact.

### **La notion de projet global**

Ce sujet avait déjà été abordé par l'autorité environnementale (la MRAe) lors de la première enquête publique.

Les porteurs de projet ont précisé leur position dans le cadre de leur mémoire en réponse au nouvel avis de l'autorité environnementale.

Ils ont affirmé la non application à l'évaluation environnementale relative au projet soumise à la présente enquête de la notion de projet global introduite dans la réforme de l'évaluation environnementale de 2016 et en conséquence la non obligation de prendre en compte l'impact du parking silo ouest sur l'environnement, même si, du point de vue de la commission d'enquête, ce parking visait par anticipation les besoins de stationnement de l'extension du centre de commercial, assurant ainsi une liaison fonctionnelle ainsi que l'a remarqué l'autorité environnementale. Cette position est basée sur la date de la demande de permis de construire de ce parking, antérieure à celle de la mise en œuvre de la réforme de l'évaluation environnementale.

Sur ce point, la commission d'enquête remarque que cette anticipation porte sur 1 475 places de stationnement dont les caractéristiques de construction conduisent notamment à minimiser l'impact du projet d'extension sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain par rapport à la situation initiale.

## **L'absence d'évolution du projet, la définition des mesures ERC, et les mesures post PC**

Les porteurs de projet justifient l'absence d'évolution du projet en soulignant qu'elle n'a pas été demandée par le Tribunal administratif qui a sursis à statuer sur les permis de construire initiaux dans le cadre d'une régularisation portant uniquement sur les irrégularités concernant l'étude d'impact initiale.

En conséquence, ils considèrent que les mesures ERC prenant en compte les compléments de l'étude d'impact ne pouvaient pas modifier les permis existants, un permis de construire donnant une définition exhaustive du projet. Cette considération les a amenés à évoquer l'idée de mesures ultérieures de réduction des impacts réalisées post PC, ces mesures ne nécessitant pas l'obtention des permis de construire modificatifs.

Toutefois, à la question de la commission d'enquête sur les modifications à apporter à la rédaction des mesures ERC annexées aux permis de construire, les porteurs de projet ont indiqué que « les mesures ERC envisagées sont suffisantes pour répondre aux impacts soulevés ».

Par ailleurs, à la question posée de savoir pourquoi la mise en œuvre sur les toitures du bâtiment existant d'un revêtement à haut albedo ou d'une toiture végétalisée correctement entretenue, recommandée par le CSTB n'était pas mentionnée dans les mesures ERC, les porteurs de projet ont répondu que c'était un oubli.

La commission d'enquête a aussi montré dans son rapport qu'il subsiste une incertitude sur la réalisation de toutes les mesures envisagées pour la réduction des impacts du projet.

La commission d'enquête a noté que l'engagement des porteurs de projet porte, pour les motifs évoqués plus haut, sur les mesures ERC retenues dans le cadre du projet. Elles ne portent donc pas sur le centre commercial existant.

La commission d'enquête considère que des mesures ERC peuvent porter sur un périmètre différent de celui du projet soumis à évaluation environnementale. En l'occurrence, de telles mesures auraient donc pu faire partie des mesures annexées au permis de construire modificatifs, sans pour autant modifier le projet.

En définitive, l'analyse, les appréciations et l'avis de la commission d'enquête ne porteront que sur les mesures ERC annexées aux permis de construire modificatifs, ces mesures étant les seules sur lesquelles s'engagent les porteurs de projet pour une réalisation conjointe aux travaux d'extension du centre commercial avant sa mise en service prévue en 2025.

## **2- L'enquête publique et ses enseignements**

Par lettre du 4 août 2022, M. le maire de Rosny-sous-Bois a demandé à M. le président du Tribunal administratif de Montreuil la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à la présente enquête publique. Le président du Tribunal administratif de Montreuil a désigné, par une décision n° E22000017/93 du 18 août 2022, la commission d'enquête chargée de conduire cette enquête publique constituée de M. François NAU, président, et de deux membres, M. Michel RELAVE et M. Guy VELLA.

### **2.1 La préparation de l'enquête**

Après avoir pris connaissance des principaux éléments relatifs à la première enquête publique, au recours et à la décision du Tribunal de Montreuil et à l'étude d'impact complétée, la commission Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2 E22000017/93

d'enquête a fait part à la mairie de Rosny-sous-Bois et aux porteurs de projet de ses observations et questions sur l'étude d'impact, et elle a demandé la mise à sa disposition et à celle du public des 3 études annexées à l'étude d'impact : les études de déplacements, de circulation et de stationnement de Acc-S, les études Air et Santé de Technissim Consultants, ainsi que l'étude îlot de chaleur urbain du CSTB. Les porteurs de projet ont répondu favorablement à ces demandes de la commission d'enquête.

La commission d'enquête a indiqué ses propositions de documents à produire pour le dossier d'enquête : une note synthétique et didactique de présentation du projet, une note juridique, et un carnet de plans.

Concernant la note synthétique, la commission d'enquête n'a pu obtenir qu'une note très sommaire ne correspondant pas à sa demande : elle s'est limitée au projet d'extension du centre commercial et à ses caractéristiques architecturales, sans porter sur les points retenus par le Tribunal administratif devant régulariser les permis modificatifs.

Les propositions de la commission d'enquête pour l'organisation de l'enquête pour favoriser l'information et la participation du public en plus des dispositions réglementaires ont été les suivantes :

- Un périmètre de l'information comprenant les communes voisines de Rosny-sous-Bois, notamment Noisy-le-Sec, Bondy et Villemomble, impactées par le projet ;
- L'information de l'enquête dans la publication du magazine municipal de novembre 2022 ;
- Une réunion publique d'information et d'échanges.

Ces propositions n'ont pas été retenues par l'autorité organisatrice estimant qu'il convenait de se limiter aux dispositions réglementaires, s'agissant d'une deuxième enquête sur le projet d'extension du centre commercial qui ne concernait que Rosny-sous-Bois.

**Le dossier d'enquête complet et définitif n'a été transmis à la commission d'enquête que le 31 octobre 2022, soit 3 jours avant le début de l'enquête.**

**L'enquête a été organisée par l'arrêté municipal en date du 13 octobre 2022 sur une durée de 33 jours consécutifs, du 3 novembre 2022 à 9 h au 5 décembre 2022 à 17 h.**

## **2.2 Le dossier d'enquête**

L'arrêté d'organisation de l'enquête a fixé ainsi la composition du dossier d'enquête :

- Une notice de présentation ;
- Les dossiers de demande de permis modificatifs comprenant l'étude d'impact environnementale complétée ;
- L'avis de l'autorité environnementale ;
- Les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés ;
- La réponse apportée à l'autorité environnementale par les porteurs de projet ;
- La mention des textes qui régissent l'enquête publique et l'indication de la façon dont celle-ci s'insère dans la procédure de délivrance des permis de construire modificatifs ;
- La mention du fait qu'aucun débat public et aucune concertation préalable n'a eu lieu sur le projet.

Les collectivités territoriales et leurs groupements n'ont pas donné d'avis. Seuls, les avis sur le projet d'Ile-de-France Mobilités et de la RATP ont été présentés dans le dossier d'enquête.

## **2.3 Les modalités d'information et de participation du public**

Elles ont respecté les dispositions de l'arrêté d'organisation de l'enquête

La mairie a mis en place les mesures de publicité légales.

Dans la presse, l'annonce a été insérée une première fois le 19 octobre 2022 dans le Parisien et l'Humanité, puis une seconde fois après le début de l'enquête le 4 novembre 2022 dans les mêmes quotidiens.

Sur le territoire de l'enquête, parallèlement, l'avis d'enquête publique (affiches jaunes) a été affiché :

- Sur les panneaux d'affichage administratif municipal de la ville de Rosny-sous-Bois ;
- Sur les portes et aux abords immédiats du centre commercial Westfield Rosny 2.

Cet affichage est resté en place jusqu'à la fin de l'enquête sous une surveillance régulière ayant permis une visibilité constante.

Un site dédié spécialement à cette enquête publique a été créé.

Le public a pu prendre connaissance de l'intégralité du dossier et y déposer ses observations et propositions pendant toute la durée de l'enquête en plus du dossier d'enquête et du registre d'enquête de la mairie.

La mairie de Rosny-sous-Bois n'a pas prévu de plan de communication spécifique concernant l'information de la présente enquête et a souhaité s'en tenir à la stricte information réglementaire complétée en cours d'enquête par une information sur son site Internet. Il n'a pas été organisé de réunion publique d'information.

L'information complémentaire sur l'enquête a surtout été relayée par les associations ALTERNATIBA et MNLE 93 porteuses du recours contre les permis de construire initiaux. Cette information s'est organisée autour de différents moyens de diffusion pour appeler le public à s'exprimer sur le projet d'extension du centre commercial Westfield Rosny 2.

Les permanences des commissaires enquêteurs se sont tenues aux dates, lieux et horaires suivants :

A l'annexe de l'hôtel de Ville de Rosny-sous-Bois :

- Le vendredi 4 novembre 2022 de 9h00 à 12h00 ;
- Le vendredi 25 novembre 2022 de 14h00 à 17h00 ;
- Le lundi 5 décembre 2022 de 14h00 à 17h00.

Au centre commercial Westfield Rosny 2 :

- Le mardi 15 novembre 2022 de 14h00 à 17h00.

## **2.4 Les observations du public sur l'organisation de l'enquête**

33 observations concernant l'organisation de l'enquête ont été déposées pendant l'enquête.

Le public regrette principalement l'absence de 3 outils :

- L'organisation d'une réunion publique d'information et d'échanges durant l'enquête en présence de la mairie et d'URW pour une présentation du projet et de ses évolutions ;
- Une note de synthèse et de présentation du projet plus claire et plus fournie permettant de mieux comprendre le projet et ses impacts sur l'environnement ;
- Une publication dans le journal municipal 'Rosny Mag' avant ou au moment de l'enquête.

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

## **2.5 La participation du public**

Malgré une communication sur l'enquête réduite au minimum réglementaire, la commission d'enquête a noté le nombre important de 585 observations déposées.

Cette forte participation semble due essentiellement aux actions menées durant l'enquête par les associations telles que ALTERNATIBA et MNLE 93. Cette information s'est organisée autour de différents moyens de diffusion pour appeler le public à s'exprimer sur le projet d'extension du centre commercial Westfield Rosny 2 :

- Tracts sur les marchés forains ;
- Réunion publique organisée par les associations le 18 novembre 2022 ;
- Diffusion sur les réseaux sociaux ;
- Articles dans différents journaux (papier, numérique et radiophonique).

## **2.6 Les auteurs des observations et le bilan des observations**

La majorité des observations ont été déposées par des particuliers et 2 catégories de déposants dont la qualité a été identifiée : des élus du département, et les représentants d'une dizaine d'associations.

La plupart des particuliers ayant déposé une observation habitent la commune de Rosny. Parmi celles des communes voisines, 12 proviennent de Noisy-le-Sec, 10 de Montreuil, 2 de Bagnolet, 2 de Bondy, 1 de Romainville, et 1 de Villemomble.

Plus de 50% des observations ont été classées comme « anonymes » par le prestataire quand les déposants n'ont pas inscrit leur nom ; mais on peut remarquer en lisant les observations l'appartenance à la commune de Rosny sous-Bois d'une bonne partie d'entre eux.

Le phénomène d'observations répétitives, dont les auteurs seraient un nombre réduit de personnes, n'a pas été constaté sur le registre numérique, l'indication d'adresses électroniques différentes étant présente, y compris lorsque les déposants n'ont pas mentionné leur nom.

L'analyse des observations montre qu'une partie importante du public (environ 65%) s'est limitée à un avis peu circonstancié défavorable mettant directement en cause l'opportunité du projet.

Au total, l'enquête a recueilli 541 observations défavorables et 30 observations favorables. Le reste des observations étant des doublons manifestes et des demandes d'information sur la procédure.

## **2.7 Les enseignements de l'enquête**

La participation du public peut donc être considérée comme très satisfaisante comparée à celle de la première enquête publique sur le même projet en 2019 qui n'avait recueilli que 12 observations, dont 10 défavorables au projet. Une partie des opposants au projet en 2019 sont de nouveau intervenus dans le cadre de la présente enquête en maintenant leur position.

Les deux tiers des observations expriment un avis peu circonstancié défavorable au projet mettant directement en cause son opportunité.

Les documents d'information du public, présentant plus de 700 pages, nécessitaient un investissement important pour leur lecture et l'analyse de données très techniques.

Ainsi, le nombre significatif d'observations (plus de 200 observations non répétitives représentant environ 35% de l'expression du public) a montré une bonne connaissance des aspects principaux du dossier concernant l'environnement, la circulation, la pollution de l'air, l'îlot de chaleur urbain, les nuisances des chantiers, la sobriété opposée à la surconsommation, l'effet sur le commerce local, l'artificialisation et le bétonnage, ou l'insuffisance de végétalisation. Ces observations très circonstanciées, notamment celles des associations, ont montré une bonne connaissance du contexte, du projet et de ses impacts leur ayant permis de justifier leur avis par une argumentation étayée.

Concernant la présentation des impacts cumulés - relevant également de la demande du Tribunal administratif-, l'étude d'impact a bien été complétée en indiquant les projets connus à prendre en compte en plus de ceux indiqués dans l'étude d'impact initiale, notamment les travaux de prolongement de la ligne 11 et ceux de la ligne 15 est du Grand Paris Express. Mais l'étude d'impact n'a pas évoqué les autres opérations très voisines concernant le pôle-gare de Rosny-Bois-Perrier citées dans la lettre d'avis sur le projet du 13 septembre 2022 d'Ile-de-France Mobilités :

- Le chantier du nouveau couloir de correspondance entre les lignes 11 et 15 ;
- Le chantier du passage public sous les voies du RER E ;
- La restructuration lourde de la gare RER SNCF qui permettra à la fois de résoudre les problèmes de saturation, d'accessibilité (exigence réglementaire) et de garantir les interconnexions avec les lignes 11 et 15 est ; l'avant-projet de cette opération a été approuvé par délibération du conseil d'Ile-de-France Mobilités du 10 juin 2020 ;

l'ensemble de ces travaux devant se réaliser à partir de 2024 sur plusieurs années, après ceux du prolongement de la ligne 11, et partiellement en simultanéité avec ceux du projet d'extension du centre commercial.

Aussi, il est regrettable que le public n'ait pas été informé de ces sujets par le dossier d'enquête. Le public a pu en être informé par l'observation de l'association ALTERNATIBA au début de l'enquête, puis par l'observation d'un particulier (n°334), et enfin par celle très détaillée du représentant de l'association des Usagers des Transports/FNAUT Ile-de-France, mais seulement en fin d'enquête.

L'analyse des observations révèle une opposition majoritaire au projet. Les participants se sont prononcés globalement contre l'extension du centre commercial, notamment pour des considérations suivantes :

- Augmentation du trafic dans une ville à la circulation déjà souvent saturée ;
- Pollution de l'air liée à cette augmentation de trafic ;
- Intensification du phénomène l'îlot de chaleur urbain ;
- Nuisances de chantiers dans une ville continuellement en travaux ;
- Nécessité de sobriété à l'opposé de la surconsommation ;
- Effet négatif sur le commerce local ;
- Artificialisation, bétonnage et insuffisance de végétalisation....

Ils ont ainsi mis en cause l'opportunité du projet compte tenu de l'actualité de ces sujets et du contexte du projet.

La commission a pu noter qu'un nombre important d'observations dépassaient le champ du projet d'extension du centre commercial pour critiquer la politique municipale d'aménagement.

Enfin la commission regrette l'insuffisance d'information et de participation du public des communes voisines nécessairement impactées par ce projet.



## 2.8 Le procès-verbal de synthèse des observations du public

La commission d'enquête a analysé de façon méthodique les 585 observations déposées par le public en classant chaque partie thématique d'une observation – appelée item d'observation- dans chacun des 10 thèmes suivants :

- A – L'évolution du projet ;
- B – Mobilités, qualité de l'air et santé ;
- C - Îlot de chaleur urbain, végétalisation, artificialisation et bétonnage ;
- D – L'énergie ;
- E – La gestion des eaux pluviales ;
- F – Les nuisances des chantiers ;
- G – Les effets sur le commerce local ;
- H – Les mesures ERC ;
- I – L'opportunité du projet ;
- J – L'organisation de l'enquête.

Ainsi 1675 items d'observations au total ont été classés, soit une moyenne de 2,86 thèmes par observation.

Nombre d'items d'observation relevés		
Numéro	Thèmes	Citation
A	L'évolution du projet	10
B	Mobilités, qualité de l'air et santé	606
C	Îlot de chaleur urbain, Végétalisation, artificialisation et bétonnage	237
D	L'énergie	45
E	La gestion des eaux pluviales	23
F	Les nuisances des chantiers	60
G	Les effets sur le commerce local	166
H	Les mesures ERC	23
I	L'opportunité du projet	472
J	L'organisation de l'enquête	33
Nombre total d'items d'observation		1675

Ce classement montre que les thèmes les plus abordés par le public sont les suivants :

- B – Mobilité, qualité de l'air et santé
- C – Îlots de chaleur urbain, végétalisation, artificialisation et bétonnage
- G – Effet sur le commerce local
- I – Opportunité du projet

Il montre une réelle préoccupation des contributeurs pour leur environnement quotidien et une crainte de le voir se dégrader.

Les observations classées par thèmes, sous-thèmes et sujets ont été reportées dans le cadre d'un procès-verbal de synthèse adressé à l'autorité organisatrice et aux porteurs de projet le 16 décembre 2022. Elles ont été complétées par 190 questions issues directement des observations ou formulées par la commission d'enquête.

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

## **2.9 Le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse**

Le 17 janvier 2022, les porteurs de projet ont transmis à la commission d'enquête leur mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse.

Dans le préambule de ce mémoire en réponse, ils rappellent le contexte juridique particulier dans lequel ces permis de construire modificatifs et l'enquête publique en découlant a eu lieu : la première enquête publique, la délivrance des permis, le recours des associations, la décision du Tribunal administratif de Montreuil du 2 décembre 2021

Ils précisent que les permis de construire modificatifs ont pour unique objet de compléter l'étude d'impact et que les pétitionnaires n'ont aucunement modifié les autres pièces des permis initialement déposés.

Les porteurs de projet notent néanmoins les sujets d'inquiétude et les propositions d'améliorations mis en avant par le public, et se proposent d'y répondre dans les cadres opérationnels et juridiques dédiés.

Sur la plupart des questions de la commission d'enquête, les porteurs de projet ont pris le parti de réponses types en éludant les questions qu'ils estiment ne pas relever du champ de l'enquête ou en renvoyant, sans autres explications, au dossier d'enquête. Peu de réponses apportent un éclairage complémentaire sur les sujets d'expression du public

## **3- L'appréciation des permis de construire modificatifs**

Les permis de construire modificatifs, objet de la présente enquête, présentent les compléments à apporter à l'étude d'impact initiale au vu de la décision du Tribunal administratif du 2 décembre 2021 qui a relevé des insuffisances dans ce document dans le traitement des questions relatives à :

- La description de l'état initial aux abords du site et les incidences du projet en ce qui concerne la qualité de l'air et le phénomène d'îlot de chaleur urbain ;
- L'analyse du cumul des effets du projet avec d'autres opérations situées à proximité ;
- La description des mesures ERC en matière de pollution atmosphérique et de contribution à l'effet d'îlot de chaleur urbain.

L'étude d'impact a été complétée sur ces trois seules problématiques et l'appréciation qui suit est donc centrée sur elles.

Cette appréciation intègre aussi des sujets connexes, dont la commission d'enquête considère – à la différence des porteurs du projet dont l'approche, comme pour la question de l'existant, est plus restrictive - qu'ils entrent dans le périmètre de l'enquête en raison de leur connexité avec les thèmes visés par le Tribunal. Il s'agit par exemple de la question des eaux pluviales qui n'a pas été actualisée dans l'étude d'impact complétée et n'y est évoquée qu'au travers de l'inventaire des opérations situées à proximité. Cette question a néanmoins été retenue par la commission en raison de ses incidences sur la problématique de l'ICU et de la végétalisation du site.

- **La qualité de l'air et la santé**

Ce thème est central au regard de la décision du Tribunal administratif. Il est celui qui a été le plus abordé par le public. Il est apparu à 606 reprises dans son expression sur le projet lors de l'enquête publique. L'effet du projet sur la circulation, et en conséquence, sur la pollution de l'air et la santé, est le motif principal d'opposition du public au projet d'extension du centre commercial.

Des mesures de pollution de l'air ont été effectuées début 2022 pour répondre aux insuffisances de la description de l'état initial de l'environnement en matière de qualité de l'air.

A l'identique des données d'Airparif qui montrent sur la zone d'étude une situation de la qualité de l'air moyenne à dégradée et qui a peu évolué depuis 2015, ces mesures montrent des dépassements importants des valeurs limites ou, comme pour les particules PM2.5, que les concentrations mesurées respectent les valeurs limites, mais excèdent toujours l'objectif de qualité. Elles dépassent nettement les valeurs recommandées par l'OMS.

En outre, ces mesures présentent un éclairage partiel de la situation de la pollution de l'air avec des valeurs des polluants réglementés dans la zone d'étude, sans permettre toutefois une comparaison directe avec les valeurs limites fixées par la réglementation.

Bien que la zone d'étude de la pollution de l'air ait une population de 23 158 habitants, dont 7 186 sensibles à la pollution de l'air (enfants et personnes âgées), leurs résultats n'ont pas été utilisés pour évaluer la pollution de l'air au droit des équipements sensibles (qui ne semblent pas avoir été tous identifiés). Les niveaux de pollution de l'air paraissent dégradés pour ceux situés au nord-ouest de cette zone, en raison de leur proximité immédiate des grandes voies routières (échangeur A3/A86).

Les résultats des mesures n'ont pas non plus été utilisés pour l'évaluation de la situation en 2025, tout comme l'effet de la zone à faibles émissions (ZFE) sur la qualité de l'air dans la zone d'étude qui n'a pas été évalué dans l'étude d'impact. Pour sa part, la commission d'enquête considère que la ZFE produira un report de circulations à sa frange extérieure, source d'un accroissement de la pollution, notamment aux abords du centre commercial.

L'étude de l'incidence du projet sur la qualité de l'air dans la zone d'étude a évalué les trafics sur les différentes voies de cette zone pour les situations 2017, 2025 fil de l'eau, et 2025 avec le projet, ces trafics prenant en compte l'évolution de la circulation générale, l'incidence sur la circulation des projets connus et les flux de circulation liés à l'extension du centre commercial.

Au vu de ses calculs d'émissions basés sur celles du parc automobile français, l'étude d'impact conclut qu'en comparaison avec la situation au fil de l'eau en 2025, la réalisation du projet entrainera une augmentation modérée du trafic routier de 4 %. Elle indique que par rapport à la situation actuelle de 2017, les émissions de polluants atmosphériques vont globalement diminuer dans le futur compte tenu des évolutions prévues du parc automobile. Ainsi, l'augmentation du trafic pour la situation avec projet est prévue d'être compensée par la baisse des émissions du parc automobile (-12,1 % par rapport à 2017). L'étude conclut que les teneurs en polluants atmosphériques sont maximales pour la situation actuelle.

Selon l'étude d'impact, à l'horizon 2025, les concentrations sur l'ensemble de la zone d'étude respecteront les valeurs réglementaires annuelles, et ce, quels que soient les composés. En raison de la baisse des émissions, les populations des horizons futurs seront moins exposées au dioxyde d'azote que pour la situation actuelle 2017. Ainsi, **l'étude d'impact affirme que le projet n'est pas de nature à influencer significativement sur la qualité de l'air ambiant ou sur la santé des populations.**

La commission d'enquête ne partage pas cet avis. Il en est de même pour le public qui s'est exprimé majoritairement sur ce thème de la pollution de l'air pour justifier son opposition au projet en raison de son effet sur la pollution de l'air.

Pour la commission d'enquête, les résultats de mesures effectuées début 2022, ne tiennent pas compte ni du parc automobile de la Seine-Saint-Denis dont les émissions sont supérieures à celles du parc automobile national retenu dans l'étude, ni des émissions en dehors de la zone d'étude, ni de l'augmentation de la circulation liée à l'extension du centre commercial qui va accroître les difficultés de circulation pour les véhicules dont les origines et destinations ne sont pas le centre commercial, ce qui créera une pollution de l'air supplémentaire non évaluée ; il en est de même pour l'incidence sur la circulation et la qualité de l'air due au barriérage des parkings du centre commercial ou au développement du pôle multimodal (cf. infra).

Elle ajoute que d'autres éléments auraient dû être pris en compte : l'évolution de la circulation et ses différents facteurs d'émissions, le renouvellement du parc automobile concerné moins rapide que celui du parc national, la pollution de l'air due aux chantiers....

En outre, la commission d'enquête souligne que l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre n'a pas été étudié spécifiquement, l'étude se limitant à retenir que les émissions de gaz à effet de serre pour la situation avec projet par rapport au scénario « fil de l'eau » connaissent une variation de +4 % à l'horizon 2025. En conséquence, le projet augmente les émissions de gaz à effet de serre, et participe ainsi à l'accroissement du phénomène d'îlot de chaleur urbain.

L'étude d'impact ne développe pas les effets sur la santé de l'augmentation de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre liées au projet.

L'appréciation de la pollution de l'air en situation de projet ne peut se limiter à ce pourcentage d'augmentation de la pollution de 4%, les effets sanitaires devant concerner des populations exposées depuis longtemps à des niveaux importants de pollution ayant fragilisé leurs voies respiratoires. En outre, la population exposée à la pollution de l'air va croître en raison de l'urbanisation et de la croissance de la fréquentation du centre commercial et du pôle multimodal Rosny-Bois-Perrier.

Compte tenu de la situation particulière du centre commercial au voisinage de grandes voies routières et de l'augmentation de la pollution due à son extension se traduisant par un niveau de pollution dépassant nettement les valeurs seuils de l'OMS, les prévisions du plan national de réduction annuelle des émissions de polluants atmosphériques rencontreront des difficultés à être respectées au niveau local. Il en sera de même pour les objectifs européen et national pour les pourcentages de réduction de la mortalité liée aux émissions de pollution de l'air fixées pour les prochaines années.

Enfin, la commission d'enquête estime que dans leurs réponses, les porteurs de projet n'ont pas confirmé clairement la qualification « du caractère non significatif de l'effet du projet à court, moyen, et long terme sur la qualité de l'air » de l'étude d'impact, ainsi qu'« aucune disposition particulière de réduction des effets » dans le tableau des mesures ERC de cette étude.

Ils affirment que la création d'une toiture végétale afin de capter les particules fines pouvant être mise en place pour réduire la pollution atmosphérique est en cours d'étude sans répondre à la question de la modification corrélative de la rédaction des mesures ERC de l'étude d'impact. La commission d'enquête considère que cette mesure n'aura qu'un effet très marginal sur la réduction de l'effet du projet sur la pollution de l'air.

La commission d'enquête retient que le projet ne prévoit pas de dispositions structurantes en matière d'évolution des mobilités aux abords du centre commercial permettant de réduire la circulation ; elle

relève que les projets importants des collectivités pour les aménagements en faveur des mobilités douces ne sont pas cités ni pris en compte dans les études de trafic. Il n'y a pas d'études ni de projet opérationnel pour améliorer les déplacements des piétons et des deux roues à court terme ou même pour la livraison de l'extension du centre commercial et la mise en service du prolongement de la ligne 11. L'ensemble ne semble pas de nature à réduire significativement la place de la voiture aux abords du centre commercial et en conséquence à diminuer de la pollution de l'air dans ce secteur.

**En conséquence de tout ce qui précède, la commission d'enquête estime que l'impact du projet sur la pollution de l'air est globalement sous-évalué, et qu'il n'est pas certain qu'en situation de projet la pollution de l'air soit inférieure à celle de la situation initiale dans la zone d'étude.**

- **L'îlot de chaleur urbain (ICU)**

La question du phénomène d'ICU est centrale au regard de la décision du Tribunal administratif. De ce fait, l'étude d'impact initiale a été complétée sur ce thème à l'aide d'une étude réalisée en avril 2022 par le CSTB. Celle-ci établit un état des lieux du phénomène actuel d'ICU (« qualifié scénario 1 ») et met en regard un scénario 2 correspondant au projet d'extension faisant l'objet des 4 permis de construire modificatifs.

Sur la forme, la commission d'enquête relève que les données techniques sont exposées dans toute leur complexité sans être accompagnées dans le dossier d'enquête par un document pédagogique les mettant à sa portée et à celle du public. A ceci s'ajoute le fait que le dossier est à la fois volumineux et détaillé, d'où une difficulté de lecture, mais en même temps imprécis ou contradictoire, d'où une difficulté de compréhension, tant pour le public que pour la commission d'enquête.

Ceci explique le grand nombre de questions rassemblées dans le procès-verbal des observations sur ce thème (240 items d'observations), auquel ont été intégrées les préoccupations du public concernant la végétalisation, l'artificialisation et bétonnage, en raison de leur lien direct avec ce phénomène d'ICU.

Malheureusement, les réponses apportées par les porteurs du projet sont souvent sommaires ou évasives se contentant de renvoyer vers le dossier ce qui, à l'évidence, dans ce contexte, ne peut pas répondre aux besoins d'explications exprimés par le public et la commission d'enquête.

En outre, les porteurs du projet contestent le bien fondé de questions, considérées – à tort selon la commission - hors périmètre de l'enquête et s'abstiennent d'y répondre. D'autres réponses énoncent des généralités ou des arguments dilatoires ouvrant des perspectives vagues qui ne sont pas utiles à la bonne appréciation du dossier. Quelques-unes interrogent sur le soin apporté à leur rédaction. D'autres enfin évoquent en termes imprécis des réflexions en cours qui, à part valoriser le dossier, ne sont pas utiles en l'état au public.

Sur le fond, selon les rédacteurs de l'étude d'impact, les analyses faites « montrent que la contribution du projet d'extension à la formation de l'effet d'îlot de chaleur urbain est très limitée de l'ordre de 0.1 °C ».

Aussi, l'étude d'impact conclut-elle à « un effet non significatif » et propose comme mesure d'atténuation « la création de 2 500 m<sup>2</sup> d'espaces verts de pleine terre complétés par un réseau d'arrosage automatique connecté à des sondes d'humidité et des capteurs de pluie » (en oubliant de citer d'autres espaces verts prévus en dalles ou en toiture, présentés par ailleurs). Elle ajoute : « les maîtres d'ouvrage ont également mis en œuvre l'utilisation d'un levier important de lutte contre les îlots de chaleur, à savoir « l'albédo urbain » qui peut atténuer l'effet d'ICU. Les matériaux utilisés pour le projet ont une capacité à atténuer cet effet d'albédo par absorption ou renvoi de la chaleur ».

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

La commission d'enquête n'est convaincue ni par la conclusion d'un effet non significatif du phénomène d'ICU, ni par le caractère suffisant des mesures ERC :

- L'étude d'impact conclut à une stabilisation de la situation (« contribution à la formation de l'effet d'îlot de chaleur urbain très limitée de l'ordre de 0.1 °C »). Toutefois, ces résultats sont fonction de plusieurs paramètres (plan de végétalisation, plan d'entretien des végétaux, isolation des bâtiments, ...) que les porteurs du projet reconnaissent comme n'étant pas déjà définis ou qu'ils seront « étudiés post-PC » ; ils sont également fonction d'hypothèses qui sont des postulats (par exemple, « une quantité d'humidité suffisante dans la couche de sol » alors que l'utilisation des eaux pluviales pour l'arrosage est en cours d'étude) ;
- L'étude d'impact montre une stabilisation de la situation par rapport à une situation existante, elle-même déjà reconnue comme moins bonne que celle de la station de référence ;
- Les résultats sont présentés sous forme de moyenne, de plus annuelle, sans être focalisés sur les périodes de canicule qui intéressent au premier chef le public et qui lui parlent.

En outre, les éléments constitutifs des mesures ERC doivent être pérennes dans leur entretien (c'est un point de vigilance sur lequel le CSTB a attiré l'attention des porteurs du projet) sur lesquels aucune certitude ne peut être apportée. Le public est même dubitatif.

L'étude du CSTB se limite strictement à l'emprise du site et ne donne pas d'indication sur les effets potentiels de l'ICU à l'égard des plus proches voisins.

Au vu de ces éléments et considérant que les questions posées pour lever les interrogations liées aux conditions de l'étude et à ses conclusions n'ont pas reçu de réponses suffisantes et concrètes, la commission considère ces résultats comme théoriques.

Le centre commercial actuel est déjà un îlot de chaleur urbain significatif d'après les études de l'APUR en la matière. Le projet d'extension du centre commercial, qui ne prévoit aucune mesure sur l'existant pour réduire ce phénomène, ne peut à lui seul obtenir un effet significatif - compte tenu de son volume nettement moins important - sans dispositions spécifiques fortes de réduction.

Aussi, alors que chacun est dorénavant bien conscient du changement climatique entraînant l'augmentation irréversible des températures et la multiplication des épisodes caniculaires, les réponses apportées interrogent sur le niveau d'ambition des porteurs du projet dans leur objectif d'éviter, réduire ou compenser les conséquences de l'extension du centre commercial sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain (limité au strict périmètre du site). Par exemple :

- D'un côté, ils mettent en valeur les caractéristiques du projet (« masse végétale ») à mettre en regard, de l'autre, avec une stabilisation du phénomène d'îlot de chaleur urbain dans le cadre de l'extension par rapport à un existant dont la situation est pourtant reconnue comme moins bonne que celle de la station de référence de Bonneuil-en-France ;
- Plusieurs pistes d'amélioration de la situation, pour certaines déjà abordées par la MRAe en 2019, sont toujours à l'étude en 2022.

Au vu de tous ces éléments, la commission d'enquête estime que les mesures ERC mentionnées dans le dossier :

- Sont insuffisantes ; d'autant que des marges de manœuvre (comme la mise en œuvre sur les toitures du bâtiment existant un revêtement à haut albedo ou une toiture végétalisée) doivent exister à en croire les recommandations de la MRAe et du CSTB (que les rédacteurs du projet ont malencontreusement oublié de citer dans l'étude d'impact) ;

- Demandent à être confirmées en prenant en compte les éléments concrets et définitifs du projet.

Comme pour la pollution de l'air, le phénomène d'îlot de chaleur urbain a un effet sur la santé. Les deux effets sont cumulatifs pour la population exposée qui va croître au cours des prochaines années.

**En conséquence de tout ce qui précède, la commission d'enquête estime, comme la MRAe, que l'absence d'impact du projet sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain n'est pas démontrée, et que les mesures ERC énoncées, à considérer même qu'elles soient toutes mises en œuvre en pratique et maintenues dans le temps, ne sont pas suffisantes, limitées au périmètre de l'extension, pour améliorer une situation reconnue comme moins bonne que celle de la station de référence.**

- **Le cumul des effets du projet avec d'autres opérations situées à proximité**

L'étude d'impact a été complétée par une liste des projets dits « connus » à la suite de la décision du Tribunal administratif de Montreuil. Elle recense 12 nouveaux projets immobiliers dans un rayon de 5 kilomètres.

Le cumul des effets du projet d'extension avec ces opérations situées à proximité est (sommairement) analysé au sein du thème « pollution de l'air et santé » et évoqué (pour être réfuté) au sein du thème « îlot de chaleur urbain ».

Dans le premier cas, la commission d'enquête regrette, d'une part, que l'analyse des effets cumulés se soit limitée aux effets dus à la circulation et relève, d'autre part, que la zone d'étude pour l'analyse de la pollution de l'air soit un cercle centré sur le centre commercial d'un rayon de 1.000 mètres environ, excluant, sans explication, des projets et leurs éventuels effets cumulés.

Dans le second cas, les porteurs du projet estiment dans leur réponse au procès-verbal que « le phénomène d'îlot de chaleur se construit uniquement sur une parcelle, et non en corrélation avec d'autres parcelles », ce que ne semble pas confirmer le CSTB, auteur de l'étude scientifique.

Au-delà de ces deux observations, la commission d'enquête relève surtout la prise en compte insuffisante de l'aménagement du pôle multimodal contigu au centre commercial et des impacts réciproques tant au niveau de la phase chantier qu'en termes d'aménagement.

Aux termes mêmes de l'étude d'impact, le site du centre commercial Rosny 2 bénéficie d'une situation très attractive, étant situé au pied de la gare du RER E Rosny-Bois-Perrier appelée à devenir un pôle multimodal majeur dans le contexte francilien. Ce pôle de transport va être considérablement renforcé avec la mise en service de la ligne 11 du métro et avec la gare de la ligne 15 est du Grand Paris Express. Dans le même temps la gare du RER E doit être mise aux normes d'accessibilité pour les personnes handicapées.

Dans ce contexte, la commission d'enquête regrette que le projet d'aménagement de la gare du RER E n'ait pas été présenté dans le dossier d'enquête, hormis l'avis d'Ile-de-France Mobilités relatif à ses réserves sur les permis de construire, compte tenu de son importance dans le cadre des impacts cumulés. L'évaluation de l'incidence des chantiers sur les mobilités et en conséquence sur la qualité de l'air vis-à-vis des clients du centre commercial, de ses salariés et de ceux travaillant à proximité ainsi que des riverains n'a pas pu être présentée au public bien que des discussions aient lieu entre toutes les parties intéressées depuis 2 ans.

En outre, la commission d'enquête note les réserves d'Ile-de-France Mobilités portant sur les emprises de chantier et l'insuffisance des réponses apportées aux questions posées dans le procès-verbal de synthèse pour préciser si la restructuration prévue en 2025-2026 pouvait être éventuellement simultanée avec l'extension du centre commercial.

Enfin, elle note les réserves d'Ile-de-France Mobilités portant sur l'insuffisance de prise en compte dans l'étude d'impact des projets connexes de transport comme la gare routière. Une étude d'aménagement des espaces publics du pôle multimodal des transports Rosny-Bois-Perrier doit encore être menée.

**En conséquence de tout ce qui précède, la commission d'enquête estime que l'analyse des effets du projet sur l'environnement avec ces opérations structurantes à proximité immédiate du centre commercial est insuffisante.**

## **4- Les conclusions motivées de la commission d'enquête**

Les observations du public, leur analyse et les commentaires des porteurs de projet conduisent la commission d'enquête aux conclusions suivantes sur les éléments retenus par le Tribunal administratif pour la régularisation des quatre permis de construire relatifs à l'extension du centre commercial Westfield de Rosny 2.

- **L'objet et le périmètre de l'enquête**

Ces permis modificatifs soumis à la présente enquête ne modifient pas le projet d'extension du centre commercial présenté lors l'enquête publique de 2019. Ils ne portent que sur les compléments des études d'impact de ce projet.

La commission d'enquête considère que le périmètre de l'enquête n'exclut pas la prise en compte de tous les thèmes et sujets ayant un effet direct ou indirect sur la qualité de l'air, l'îlot de chaleur urbain et les impacts cumulés. En effet, le cumul des effets du projet est indispensable pour l'analyse de leur impact sur l'environnement et la santé des populations exposées.

Les objets des 4 permis de construire modificatifs étant indissociables, leur appréciation est commune et ne vaut que sur le projet global d'extension intégrant les 4 permis de construire à régulariser.

- **L'opportunité du projet**

La commission d'enquête ne se prononce pas sur l'opportunité du projet dans son contexte, considérant la légitimité des porteurs de projet à proposer une modernisation ou une réhabilitation du centre commercial sous réserve d'un impact sur l'environnement et la santé acceptable, d'autant que le principe d'extension a été reconnu par les commissions compétentes, et que des centres commerciaux concurrents ont pu se développer. En outre, le contexte de développement démographique de la Seine-Saint-Denis avec une prévision de l'INSEE d'une hausse de sa population de 19,5% entre 2013 et 2050 doit s'accompagner d'un développement des commerces.

La commission d'enquête est consciente des enjeux économiques du projet d'extension du centre commercial pour les porteurs de projet, désireux de faire évoluer leur site à l'instar de sites concurrents en fonction des attentes de la clientèle pour en assurer la pérennité, ainsi que des enjeux pour l'emploi.

Dans le cadre de la présente enquête publique, la nécessité d'une réhabilitation du centre commercial a été reconnue aussi bien par le public favorable au projet que par le public défavorable eu égard à son aspect architectural actuel face à la gare Rosny-bois-Perrier.

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93



- **Les particularités de l'enquête**

Les particularités de cette enquête faisant suite à celle portant sur le même projet en 2019 méritent d'être signalées. Ces enquêtes ne peuvent être comparées au moins pour trois raisons principales :

- Ces enquêtes n'ont pas le même objet ;
- Lors de la première enquête, 12 observations seulement ont été déposées, la présente enquête en ayant produit 585, dont plus de 200 bien argumentées portant sur plusieurs sujets montrant une analyse approfondie du dossier, malgré les limites d'une publicité réduite au strict réglementaire ;
- Depuis 2019, les crises climatiques, sanitaires, énergétiques, ou géopolitiques, ont exercé une influence importante sur la perception par le public des enjeux dans lesquels s'inscrit le projet, notamment sur le plan de la santé et de l'environnement. A cet égard, une partie importante du public s'est prononcée sur l'inopportunité du projet : qualifié d'énergivore, de participant à la surconsommation et l'augmentation de la pollution de l'air dans un contexte dégradé par des conditions de circulation et l'état de la qualité de l'air. Le public a souligné que le projet était encore basé sur un accès majoritaire d'utilisation de la voiture, ne prenant pas en compte l'importance de la réduction de la place de l'automobile à promouvoir dans le cadre du développement des transports offert par le pôle multimodal de Rosny-bois-Perrier, ainsi que dans celui de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) de la Métropole du Grand Paris.

- **L'état initial de l'environnement**

L'appréciation des permis de construire modificatifs et de l'étude d'impact complétée doit prendre en considération l'état initial de l'environnement. Dans ce cadre, le public a apporté de nombreux éléments d'information sur la situation actuelle du contexte et sur son diagnostic dont il convient de tenir compte. Ces apports ont montré les insuffisances du dossier d'enquête sur la description de la situation initiale et de l'incidence de ces insuffisances sur la qualité d'évaluation des impacts. Il en est ainsi notamment de la situation actuelle dégradée des mobilités dans un secteur dominé par la présence de la circulation à proximité immédiate des grandes infrastructures routières.

- **Les enjeux de l'acceptabilité du projet dans le cadre du périmètre de l'enquête**

L'appréciation des permis de construire porte principalement sur les effets du projet à l'égard de la qualité de l'air et du phénomène d'îlot de chaleur urbain. L'analyse de ces thèmes a montré la nécessité d'élargir l'appréciation à tous les autres éléments qui participent à ces impacts.

L'analyse de ces effets doit aussi prendre en compte les politiques publiques environnementales et sanitaires, ainsi que les documents de planification, d'aménagement et d'urbanisme s'appliquant sur le territoire du projet et de ses impacts.

L'avis du public est globalement défavorable au projet, son argumentation montrant qu'il est relativement bien informé du projet, de ses impacts et de leurs enjeux malgré les insuffisances du dossier.

L'absence d'anticipation de l'arrivée du prolongement de la ligne 11 du métro, de prise en compte des avis de l'autorité environnementale, et les insuffisances de l'étude d'impact ont aussi participé à la mise en cause de l'acceptabilité du projet.

Le public et la commission d'enquête ont particulièrement noté l'insuffisance des éléments du projet à prendre en compte pour l'évaluation des impacts, les imprécisions des mesures ERC et des engagements des porteurs de projet sur ces mesures. Elles ont amené la commission d'enquête à poser 190 questions aux porteurs de projet dans son procès-verbal des observations. Très peu de réponses à ces questions ont été obtenues, ce qui a laissé beaucoup d'incertitudes à la commission d'enquête pour son appréciation des impacts du projet relevant de l'objet de la présente enquête.

- **L'impact du projet sur la qualité de l'air et la santé**

La question de l'impact sur la qualité de l'air et de la santé est centrale au regard de la décision du Tribunal administratif. De ce fait, l'étude d'impact initiale a été complétée à l'aide des études réalisées début 2022 en matière de circulation et de son impact sur la qualité de l'air et la santé.

Ce thème est celui qui a été le plus abordé par le public. L'effet du projet sur la circulation, et en conséquence, sur la pollution de l'air et la santé, est le motif principal d'opposition du public au projet d'extension du centre commercial.

Des mesures de pollution de l'air ont été effectuées début 2022 pour répondre aux insuffisances de la description de l'état initial de l'environnement en matière de qualité de l'air.

A l'identique des données d'Airparif qui montrent sur la zone d'étude une situation de la qualité de l'air moyenne à dégradée et qui a peu évolué depuis 2015, ces mesures montrent des dépassements importants des valeurs limites, et des niveaux très supérieurs aux objectifs de qualité.

La zone d'étude de la pollution de l'air a une population de 23 158 habitants, dont 7 186 sensibles à la pollution de l'air (enfants et personnes âgées), dont une partie est soumise à une qualité de l'air dégradée, notamment pour ceux situés au nord-ouest de cette zone, en raison de leur proximité immédiate des grandes voies routières.

L'étude d'impact n'a pas évalué l'effet de la ZFE sur la qualité de l'air dans la zone d'étude. La commission d'enquête considère que la ZFE produira un report de circulations à sa frange extérieure, source d'un accroissement de la pollution, notamment aux abords du centre commercial.

L'étude de l'incidence du projet sur la qualité de l'air dans la zone d'étude a évalué les trafics sur les différentes voies de cette zone pour les situations 2017, 2025 fil de l'eau, et 2025 avec le projet, ces trafics prenant en compte l'évolution de la circulation générale, l'incidence sur la circulation des projets connus et les flux de circulation liés à l'extension du centre commercial.

Selon l'étude d'impact, à l'horizon 2025, les concentrations de polluants atmosphériques sur l'ensemble de la zone d'étude respecteront les valeurs réglementaires annuelles. En raison de la baisse des émissions liée à l'évolution du parc automobile, les populations des horizons futurs seront moins exposées au dioxyde d'azote que pour la situation actuelle 2017. Ainsi, **l'étude d'impact affirme que le projet n'est pas de nature à influencer significativement sur la qualité de l'air ambiant ou sur la santé des populations.**

**La commission d'enquête ne partage pas cet avis.**

L'évaluation ne tient pas compte ni du niveau d'émissions plus élevé, compte tenu de son âge, du parc automobile de la Seine-Saint-Denis par rapport à celui du parc automobile national retenu dans l'étude, ni d'un renouvellement moins rapide que celui du parc national.

Plusieurs facteurs de pollution identifiés n'ont pas été pris en compte, notamment celui dû aux chantiers.

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

L'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre n'a pas été étudié spécifiquement. Le projet doit augmenter les émissions de gaz à effet de serre de 4%, et participe ainsi à l'accroissement du phénomène d'îlot de chaleur urbain.

L'étude d'impact ne développe pas les effets sur la santé de l'augmentation de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre liées au projet. Les effets sanitaires concerneront des populations exposées depuis longtemps à des niveaux importants de pollution ayant fragilisé leurs voies respiratoires. En outre, la population exposée à la pollution de l'air va croître en raison de l'urbanisation et de la croissance de la fréquentation du centre commercial et du pôle multimodal Rosny-Bois-Perrier.

Les prévisions du plan national de réduction annuelle des émissions de polluants atmosphériques rencontreront des difficultés à être respectées au niveau local. Il en sera de même pour les objectifs européen et national pour les pourcentages de réduction de la mortalité liée aux émissions de pollution de l'air fixées pour les prochaines années.

Les porteurs de projet n'ont pas confirmé clairement la qualification « du caractère non significatif de l'effet du projet à court, moyen, et long terme sur la qualité de l'air » de l'étude d'impact, ainsi « qu'aucune disposition particulière de réduction des effets » dans le tableau des mesures ERC de cette étude.

La commission d'enquête considère que la création envisagée d'une toiture végétale n'aura qu'un effet très marginal sur la réduction de l'effet du projet sur la pollution de l'air.

La commission d'enquête retient que le projet ne prévoit pas de dispositions structurantes en matière d'évolution des mobilités aux abords du centre commercial permettant de réduire la circulation.

Le projet retient l'objectif principal d'améliorer la capacité d'accès automobile au centre commercial pour faire face à la croissance du trafic liée à son extension.

L'aménagement des voies périmétriques du centre commercial est basé exclusivement sur la circulation, avec l'objectif d'une amélioration de la capacité d'accès aux parkings du centre commercial, sans prendre en considération les autres modes ni les projets d'aménagements cyclables de la Région et du Département sur les itinéraires d'accès au centre commercial et/ou au pôle multimodal.

Les grands projets retenus par l'Etat, la Métropole du Grand Paris et les collectivités pour réduire la pollution de l'air ne sont pas pris en compte à la hauteur de leurs enjeux. En l'état, le projet d'extension du centre commercial risque de mettre en cause :

- L'efficacité de la ZFE par la réduction, non anticipée et non concertée, du stationnement des servant de parkings relais dans les parkings du centre commercial ;
- L'efficacité du pôle multimodal desservi par des grandes infrastructures de transport (RER prolongé à l'ouest, prolongement de la ligne 11 et ligne 15 est) correspondant à un budget total de près de 13 milliards d'€, et dont l'un des objectifs est de réduire la part de la voiture dans les déplacements notamment pour améliorer la qualité de l'air. Ce point a été souligné particulièrement par le public et a été l'objet d'une remarque d'Ile-de-France Mobilités.

Aucune mesure du projet ne porte directement sur la réduction de la circulation automobile, levier important de réduction de la pollution de l'air liée au projet, alors que l'opportunité de la création du pôle multimodal de Rosny-bois-Perrier n'est pas saisie par les porteurs du projet pour promouvoir les autres modes d'accès au centre commercial et à ce pôle.

Enquête publique PC modificatifs du projet d'extension du Centre commercial Westfield Rosny 2  
E22000017/93

Malgré la déclaration de prendre en considération le développement des mobilités douces, aucun plan d'aménagement des abords du centre commercial n'en témoigne et aucune disposition n'a été vraiment étudiée pour l'échéance de la mise en service en 2024 du prolongement de la ligne 11, alors que cette mise en service a longtemps été prévue pour 2022.

Plusieurs éléments ne semblent pas permettre la délivrance des permis de construire modificatifs en l'état du projet en raison d'une desserte insuffisante par la rue Léon Blum du centre commercial et du pôle multimodal - notamment dans la partie privée de cette rue - pour répondre aux perspectives importantes de développement d'utilisation de cette rue.

Le plan d'aménagement très sommaire de la rue Léon Blum présente le risque de ne pas répondre aux besoins de bon fonctionnement du pôle multimodal et de l'intermodalité, les espaces aménageables paraissant insuffisants pour les accès des mobilités douces, le passage des bus, et le stationnement des deux roues.

L'étude de l'aménagement des espaces publics du pôle annoncée sous le pilotage d'Ile-de-France Mobilités n'est pas encore programmée.

L'aménagement de la gare du RER E pour son accessibilité prévue en 2025-2026, non présentée dans le dossier d'enquête, pose la question de la faisabilité de la simultanéité de son chantier avec celui de l'extension du centre commercial.

Dans ces conditions, les difficultés de circulation et l'accroissement du trafic semblent inévitables pour la décennie à venir où vont se dérouler des chantiers successifs jusqu'à la mise en service de la ligne 15 est après 2030.

Il conviendrait donc prioritairement d'établir une planification des projets de réaménagement des espaces pour favoriser les itinéraires d'accès du pôle multimodal et du centre commercial – notamment au niveau de ses voies périmétriques - par les mobilités douces, ce projet associant URW en raison notamment de sa qualité de propriétaire d'une partie de la rue Léon Blum et de gestionnaire des parkings qui desservent le pôle, Ile-de-France mobilités et les collectivités concernées par les voies publiques à aménager.

En l'état, il paraît donc très vraisemblable pour la commission d'enquête que la pollution de l'air ne pourra pas diminuer au cours de cette décennie.

**En conséquence, la commission d'enquête estime que l'impact du projet sur la pollution de l'air est globalement sous-évalué, et qu'il n'est pas certain qu'en situation de projet la pollution de l'air soit inférieure à celle de la situation initiale dans la zone d'étude.**

- **L'impact du projet sur l'îlot de chaleur urbain (ICU)**

La question du phénomène d'ICU est centrale au regard de la décision du Tribunal administratif. De ce fait, l'étude d'impact initiale a été complétée sur ce thème à l'aide d'une étude réalisée en avril 2022 par le CSTB. Celle-ci établit un état des lieux du phénomène actuel d'ICU (« qualifié scénario 1 ») et met en regard un scénario 2 correspondant au projet d'extension faisant l'objet des 4 permis de construire modificatifs.

Cette étude « montre que la contribution du projet d'extension à la formation de l'effet d'îlot de chaleur urbain est très limitée de l'ordre de 0.1 °C ».

Aussi, l'étude d'impact conclut-elle à « un effet non significatif » et propose principalement comme mesure d'atténuation « la création de 2 500 m<sup>2</sup> d'espaces verts de pleine terre complétés par un réseau d'arrosage automatique connecté à des sondes d'humidité et des capteurs de pluie », alors que d'autres mesures (plantation en toitures ou en hors-sols ou revêtement à haut albedo) sont présentées ailleurs

La commission d'enquête n'est convaincue ni par la conclusion d'un effet non significatif du phénomène d'ICU ni par le caractère suffisant des mesures d'atténuation de l'effet et de leur pérennité.

Le centre commercial actuel est déjà un îlot de chaleur urbain significatif d'après les études de l'APUR en la matière. Le projet d'extension du centre commercial, qui ne prévoit aucune mesure sur l'existant pour réduire ce phénomène, ne peut à lui seul obtenir un effet significatif - compte tenu de son volume nettement moins important - sans dispositions spécifiques fortes de réduction.

Comme pour la pollution de l'air, le phénomène d'îlot de chaleur urbain a un effet sur la santé. Les deux effets sont cumulatifs pour la population exposée qui va croître au cours des prochaines années.

**En conséquence, la commission d'enquête estime, comme la MRAe, que l'absence d'impact du projet sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain n'est pas démontrée, et que les mesures d'atténuation de l'impact, à considérer même qu'elles soient toutes mises en œuvre en pratique et maintenues dans le temps, ne sont pas suffisantes, limitées au périmètre de l'extension, pour améliorer une situation reconnue comme moins bonne que celle de la station de référence.**

- **Les impacts cumulés**

L'étude d'impact a été complétée par une liste des projets dits « connus » à la suite de la décision du Tribunal administratif de Montreuil. Elle recense 12 nouveaux projets immobiliers dans un rayon de 5 kilomètres.

Le cumul des effets du projet d'extension avec ces opérations situées à proximité est (sommairement) analysé au sein du thème « pollution de l'air et santé » et évoqué (pour être réfuté) au sein du thème « îlot de chaleur urbain ».

Dans le premier cas, la commission d'enquête regrette que l'analyse des effets cumulés se soit limitée aux effets dus à la circulation.

Dans le second cas, les porteurs du projet estiment dans leur réponse au procès-verbal que « le phénomène d'îlot de chaleur se construit uniquement sur une parcelle, et non en corrélation avec d'autres parcelles », ce que ne semble pas confirmer le CSTB, auteur de l'étude scientifique.

Au-delà de ces deux observations, la commission d'enquête relève surtout la prise en compte insuffisante de l'aménagement du pôle multimodal contigu au centre commercial et des impacts réciproques tant au niveau de la phase chantier qu'en termes d'aménagement.

Dans ce contexte, la commission d'enquête regrette que le projet d'aménagement de la gare du RER E n'ait pas été présenté dans le dossier d'enquête, hormis l'avis d'Ile-de-France Mobilités relatif à ses réserves sur les permis de construire. En outre, la commission d'enquête note les réserves d'Ile-de-France Mobilités portant sur les emprises de chantier et l'insuffisance des réponses apportées aux questions posées dans le procès-verbal de synthèse pour préciser si la restructuration prévue en 2025-2026 pouvait être éventuellement simultanée avec l'extension du centre commercial.

En conséquence, la commission d'enquête estime que l'analyse des effets du projet sur l'environnement avec ces opérations structurantes à proximité immédiate du centre commercial est insuffisante.

## 5- L'avis de la commission d'enquête

En l'état des informations contenues dans le dossier, et pour toutes raisons indiquées dans ses conclusions, la commission d'enquête donne à l'unanimité **UN AVIS DEFAVORABLE** à la délivrance des permis modificatifs de régularisation relatifs au projet d'extension du centre commercial Westfield Rosny 2.

A Paris, le 31 janvier 2023,

La commission d'enquête



**François NAU**  
Président



**Michel RELAVE**  
Membre



**Guy VELLA**  
Membre

# Table des matières

<b>CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE .....</b>	<b>1</b>
<b>1- Le contexte, l'objet et le périmètre de l'enquête publique .....</b>	<b>3</b>
1.1 Les porteurs de projet et les demandes de permis de construire initiales .....	3
1.2 La première enquête publique de 2019 .....	3
1.3 Les recours des deux associations et la décision du Tribunal administratif de Montreuil du 2 décembre 2021 .....	4
1.4 Les permis de construire modificatifs et l'étude d'impact complétée .....	4
1.5 L'objet de l'enquête publique .....	4
<b>1.6 Le périmètre du projet et de l'enquête publique .....</b>	<b>5</b>
<b>2- L'enquête publique et ses enseignements.....</b>	<b>6</b>
2.1 La préparation de l'enquête .....	6
2.2 Le dossier d'enquête .....	7
2.3 Les modalités d'information et de participation du public .....	8
2.4 Les observations du public sur l'organisation de l'enquête .....	8
2.5 La participation du public .....	9
2.6 Les auteurs des observations et le bilan des observations .....	9
2.7 Les enseignements de l'enquête .....	9
2.8 Le procès-verbal de synthèse des observations du public .....	11
2.9 Le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse .....	12
<b>3- L'appréciation des permis de construire modificatifs.....</b>	<b>12</b>
<b>4- Les conclusions motivées de la commission d'enquête .....</b>	<b>18</b>
<b>5- L'avis de la commission d'enquête.....</b>	<b>24</b>