



www.environnement93.fr

UNION DES ASSOCIATIONS D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

Association départementale agréée
Membre d'Ile-de-France Environnement – Affiliée à France Nature Environnement

Objet : Projet d'extension du Centre Commercial Westfield de Rosny2 (1 septembre 2025 au 1 octobre 2025)

1. Préambule.

Ce projet d'extension mené par Unibail Rodamco Westfield (URW) pour le centre commercial Rosny2 est incohérent sur de nombreux points avec l'aménagement attendu de ce territoire, alors que la réduction importante des superficies immobilières par rapport au projet de 2018, ne peut pas masquer les atteintes à l'environnement significatives.

En premier lieu la construction de près de 7 000 m² de bureaux est incohérente face à la vacance de près de 11 000 m² de bureaux difficile à combler dans la « Tour de Rosny » à 200 mètres du projet.

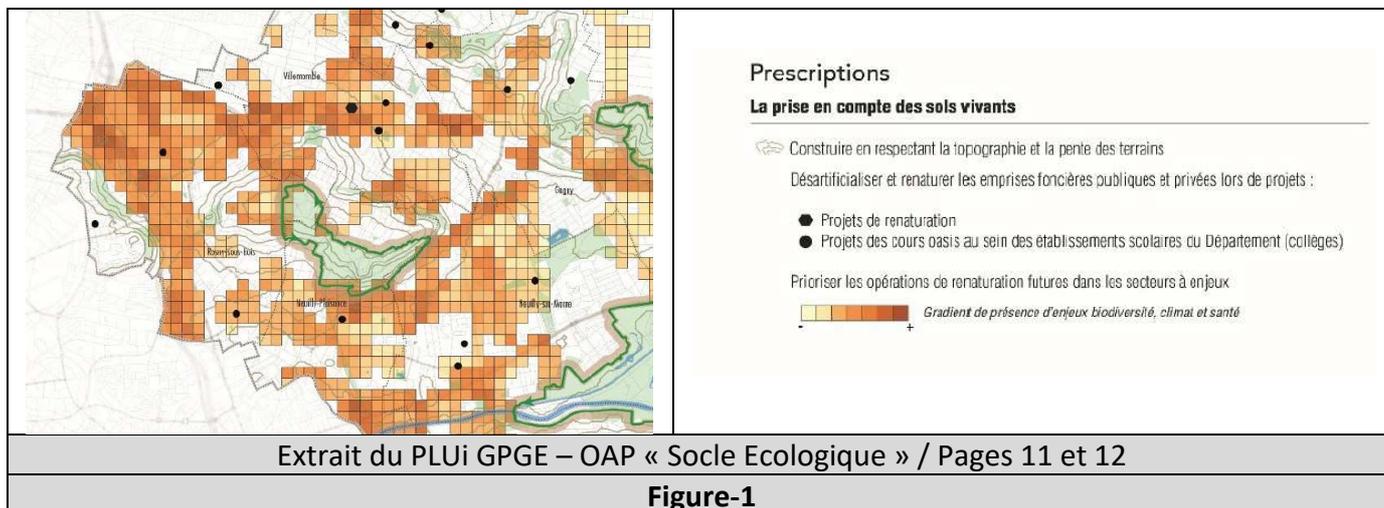
En deuxième lieu, ce projet s'inscrit dans le périmètre de la ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) « Grand-Pré/Rosny2 » dont la concertation réglementaire s'achèvera au 2^{ème} trimestre 2026. Cette enquête publique ne peut pas préjuger des débats d'une concertation encore non aboutie.

Enfin les enjeux environnementaux de ce projet restent insuffisamment pris en compte en particulier face aux impacts du dérèglement climatique :

- ilot de chaleur urbain (ICU),
- qualité de l'air (NOx),
- mobilités actives.

2. ICU et Espaces verts.

En référence au PLUi de Grand Paris Grand Est (GPGE) et l'OAP « Socle Ecologique », le site du centre commercial et le territoire de projet, d'une manière générale, sont considérés comme très sensibles aux aléas du dérèglement climatique. Les aménagements engagés sur cette portion du territoire ne peuvent aggraver une situation mesurée déjà comme « à risques ».



2.1. ICU.

Dans son analyse (Annexe-n03) le CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment) estime que malgré les mesures envisagées aussi bien sur le foncier propre au maître d'ouvrage que sur les espaces végétalisables en dehors de la parcelle, les effets attendus sur l'atténuation de l'ICU resteraient très limités à l'échelle locale du site, et insuffisants pour générer un impact significatif sur les conditions climatiques du quartier.

Pour obtenir une évaluation plus précise de l'impact ICU du centre commercial lui-même, une étude dédiée et ciblée sur l'ouvrage serait nécessaire. Celle-ci permettrait d'analyser l'ensemble des matériaux et des caractéristiques techniques du bâtiment

Le projet n'apporte pas d'amélioration à la diminution de l'effet ICU déjà marqué de ce territoire.

2.2. Espaces verts/Désimperméabilisation.

Le projet présenté en 2018 annonçait la création/renaturation de 2 863 m².

Le nouveau projet annonce pour sa part seulement 1 052 m².

Alors que la superficie de construction immobilière est largement diminuée dans le nouveau projet, la part dédiée à la pleine terre aurait dû être en augmentation.

3. Incohérences et contradictions.

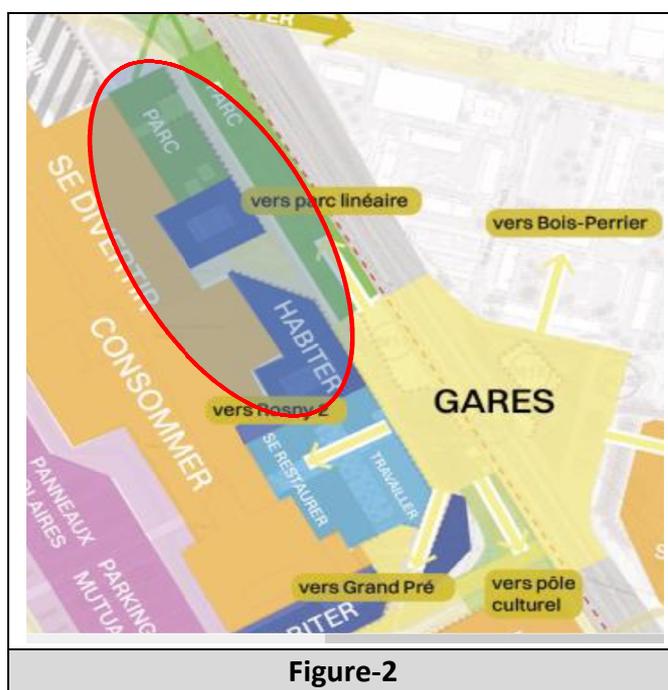
3.1. Bureaux.

Une offre de bureaux est déjà présente sur le secteur avec la Tour de Rosny, immeuble d'environ 24 000 m² de surface de plancher. Alors que la gestion de cette tour a été facilitée par la rationalisation de la copropriété et sa constante modernisation, son taux d'occupation reste limité à 55%.

Ce sont ainsi près de 11 000 m² de bureaux qui restent vacants.

La mise à disposition de 7 000 m² de bureaux supplémentaires à 200 mètres de la Tour de Rosny, considérés comme très « attractifs » par le maître d'ouvrage, est en contradiction avec la valorisation des surfaces de bureaux actuelles et ne peut engager l'effet « d'entraînement » affiché. La réversibilité annoncée de ces nouveaux bureaux pour une éventuelle conversion en logements, est par ailleurs un indicateur qui démontre les incertitudes de commercialisation de ces nouveaux espaces, ou l'ambition cachée de produire d'ores et déjà des logements.

Par ailleurs dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe le porteur de projet insiste sur la pertinence de la création de ce nouvel immeuble motivée en particulier par le recyclage de parkings excédentaires. Le maître d'ouvrage veut encore une fois se substituer au projet de ZAC en cours de concertation qui a pour ambition ce recyclage sur une grande surface au nord du projet (Figure-2).



C'est la concertation engagée pour la ZAC qui doit déterminer la destination et l'usage de ce secteur.

3.2. PLUi Grand Paris Grand Est.

D'une manière générale l'objectif de l'OAP « Grand-Pré Ouest », qui inclut le centre commercial, prend le parti de renforcer le lien entre le pôle gare, le centre commercial et le centre-ville. Celle-ci doit garantir à la fois une mixité d'habitats et d'usages, un apaisement des flux, une meilleure porosité entre les quartiers en matière de circulations actives tout en préservant le caractère pavillonnaire et les cœurs d'ilots verts du secteur.

Dans sa réponse aux collectivités (Pièce 20250803-Réponses Collectivités) le maître d'ouvrage indique que « *cette OAP n'est pas applicable au présent projet de réalisation d'une extension du centre commercial et d'un immeuble de bureaux. En effet, celui-ci bénéficie d'un certificat d'urbanisme.* ».

En premier lieu le maître d'ouvrage se met en porte-à-faux face à ses propres affirmations qui soulignent une volonté partagée d'inscrire le projet dans une démarche de développement durable et d'intégration urbaine cohérente avec les attentes de la commune.

En deuxième lieu le maître d'ouvrage se met en contradiction avec son commentaire exprimé au §2.2.1 suivant, affirmant la prise en compte de l'OAP « Mobilités » du PLUi évoquant la création du « Pôle d'échange multimodaux structurant ». Alors qu'Île-de-France Mobilités va engager la réalisation de cette étude de pôle au troisième trimestre 2025 pour un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) au quatrième trimestre 2026, les dispositions de ce projet sont prématurées face à un projet global d'aménagement non encore défini, tant au niveau du pôle gare que de la ZAC.

La vision à court terme de ce projet est incompatible avec l'aménagement durable du territoire de Rosny-sous-Bois.

3.3. Galeries Lafayette.

Au début du mois de mars 2025 les Galeries Lafayette, acteur majeur de Rosny2, ont annoncé leur départ du centre commercial, pour janvier 2026. Sur deux niveaux, l'enseigne s'étend sur une surface de 10 000 m².

Même si ce phénomène peut paraître conjoncturel, l'ouverture de 7 000m² de surface commerciale additionnelle est totalement inopportune.

L'ensemble de ces contradictions et perspectives incertaines, nécessite une pause en attente de la définition concrète des projets engagés par le territoire et des opportunités proposées par l'arrivée de nouveaux transports collectifs sur le pôle gare

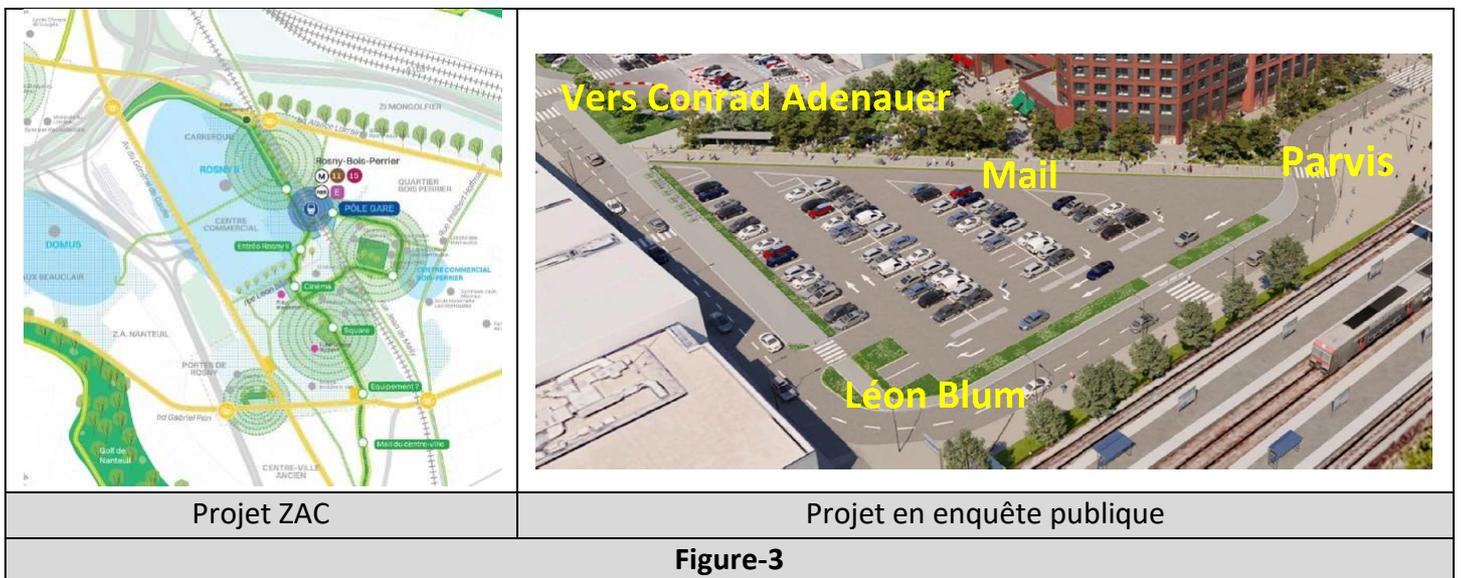
4. Mobilité.

4.1. Avis d'Île de France Mobilités (IdFM).

Pour IdFM (Annexe-1) les deux demandes de permis de construire ne s'inscrivent pas dans la démarche partenariale globale et cohérente que le Plan Guide a initiée et que l'étude de pôle doit compléter. Ces opérations anticipées ne répondent pas aux orientations d'aménagement autour de grandes infrastructures de transport public qu'il convient de stabiliser. Le périmètre de l'étude de pôle serait ainsi contraint par les constructions soumises dans le cadre de ces demandes de permis de construire.

Le projet proposé est anticipé et doit être reconsidéré pour ne pas obérer le pôle gare et les fonctions d'intermodalité qui lui sont attachées.

4.2. Mobilités actives.



Dans la perspective d'un schéma global de mobilités actives et d'une manière plus générale dans la perspective de la diminution de la place de la circulation automobile, qui contribue majoritairement à la mauvaise qualité de l'air, le projet proposé ne s'inscrit pas dans cette démarche.

- Des liaisons cyclables et piétonnes sécurisées, continues ne sont pas lisibles sur le projet tel que reproduit sur la figure-2 ci-dessus, les axes réservés aux vélos ne sont pas identifiés.
- Les circulations automobiles pérennisées sur la rue Conrad Adenauer ne permettent pas de transformer cet axe en axe apaisé, voie uniquement piétons et vélos, afin de créer une liaison douce, sûre et agréable entre le centre-ville et la gare Rosny-Bois-Perrier.

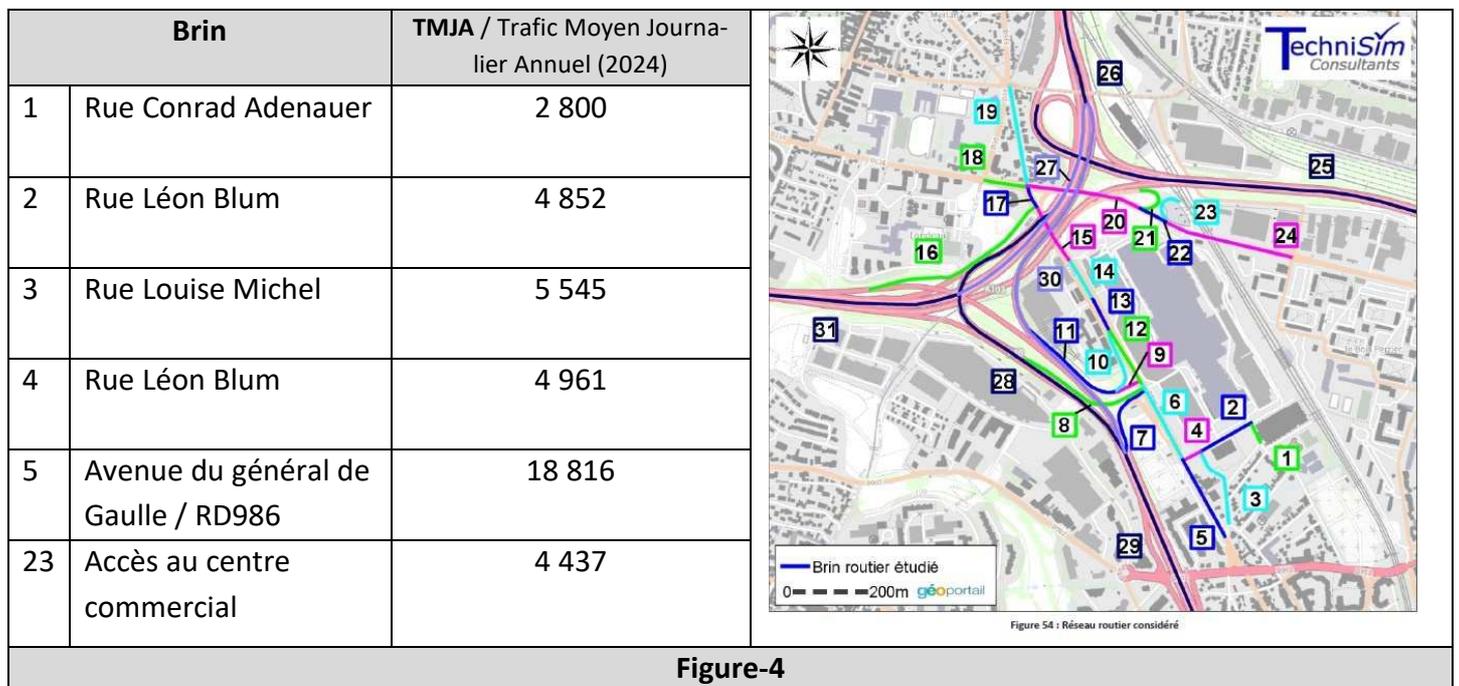
5. Qualité de l'air.

5.1. Etat initial de la circulation routière.

Le réseau routier est bien sûr le principal point d'étude de cette analyse de la qualité de l'air. Le chapitre 8 de l'étude « Volet Air & Santé » du projet d'extension cible en premier lieu l'environnement proche du Centre commercial fortement marqué par la présence de plusieurs axes routiers à fort trafic.

Autoroute A3	130 000 à 160 000 véhicules par jour
Autoroute A86	130 000 véhicules par jour
Autoroute A103	50 000 véhicules par jour

Cet état des lieux est à compléter par une vision au plus proche du centre commercial. (Tableau 28 et figure 54 de l'étude d'impact)



5.2. Perspectives d'évolution.

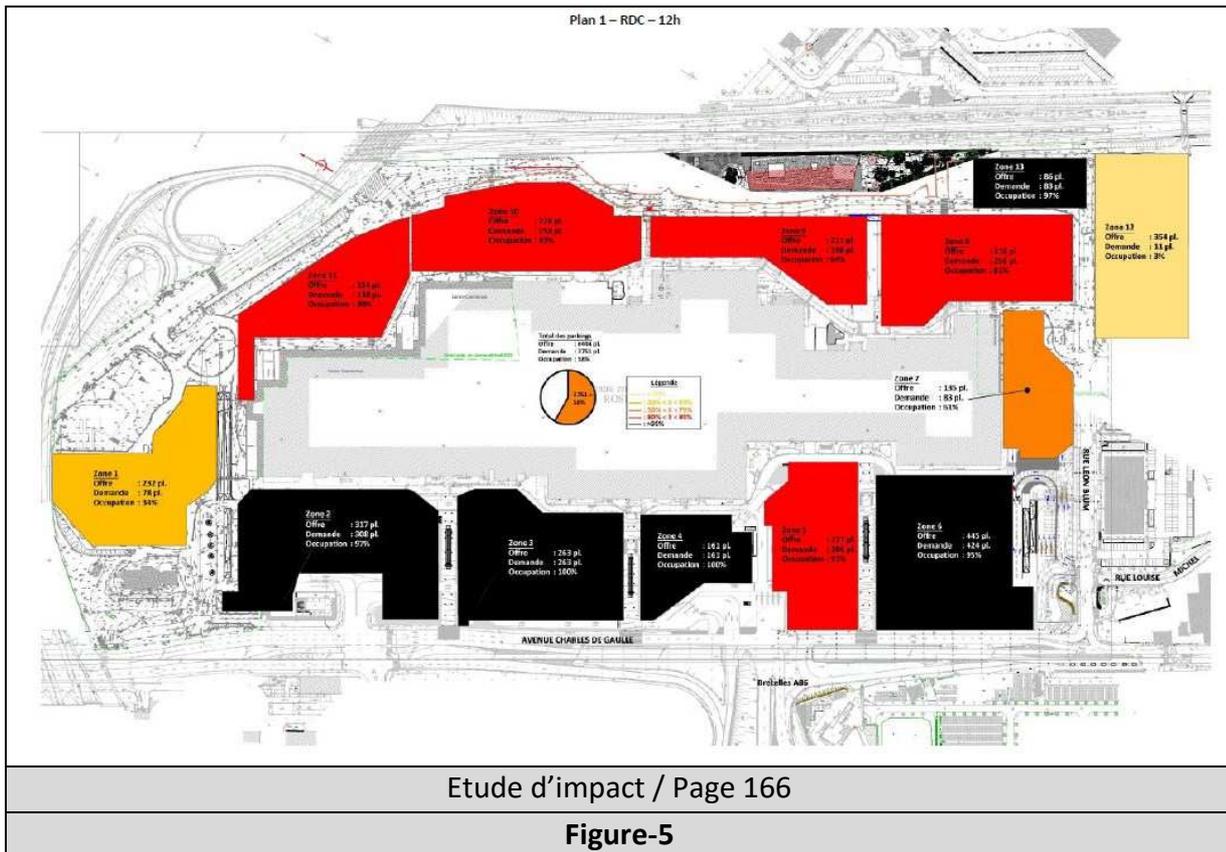
Les études du maître d'ouvrage notent l'absence de projets significatifs susceptibles d'avoir un impact sur la circulation routière autour du centre commercial.

Par contre certains effets sont mal analysés ou oubliés.

En premier lieu les effets concernant la disparition de certains véhicules polluants est à réviser, alors que le 17 juin 2025, dans le cadre de loi « Industrie verte » l'Assemblée nationale a validé la suppression des zones à faibles émissions, plus connues sous le nom de ZFE.

En deuxième lieu la mise en service de la ligne 11 en juin 2024 a entraîné un afflux de véhicules sur les parkings du centre commercial, adapté par un grand nombre d'automobilistes en tant que Parking Relais de la gare de Rosny-Bois-Perrier. Dans ses statistiques de fréquentation la RATP considère que ce sont 8 000 habitants qui fréquentent cette gare dont un certain nombre accentuent le flux de véhicules sur le site du projet.

La saturation des parkings des zones 8-9-13-19-20, identifiée de manière insuffisante dans l'étude d'impact aux pages 166 et suivantes, depuis la mise en service de la ligne 11, a été ignorée par le maître d'ouvrage.



5.3. Mesure de la qualité de l'air.

En termes de pollution atmosphérique, la commune de Rosny-sous-Bois présente une qualité de l'air plutôt moyenne à dégradée selon les données d'Airparif, dégradation évidemment encore plus marquée dans le secteur du centre commercial, comme le démontre l'analyse ci-dessous (Figure-6) qui identifie les dépassements par rapport aux recommandations de l'OMS.

Tableau 37 : Résultats des modélisations pour le dioxyde d'azote – moyenne journalière

NO ₂ (µg/m ³) Moyenne journalière	Valeur-limite		
	/		
	Recommandation OMS	25 µg/m ³ pour la moyenne journalière (3 dépassements par an autorisés)	
	2024 Actuel	2027 Fil de l'eau	2027 Projet
Emplacement du projet	37,48 (189 dépassements)	31,77 (82 dépassements)	31,81 (82 dépassements)
MAXIMUM	128,82 (366 dépassements)	103,08 (359 dépassements)	103,21 (359 dépassements)
MOYENNE	51,77 (227 dépassements)	43,02 (188 dépassements)	43,07 (190 dépassements)
CENTILE 90	80,69 (319 dépassements)	65,59 (249 dépassements)	65,69 (250 dépassements)
CENTILE 80	63,11 (286 dépassements)	51,66 (185 dépassements)	51,69 (185 dépassements)
Crèche	51,27 (297 dépassements)	42,24 (187 dépassements)	42,27 (188 dépassements)
École maternelle	47,51 (225 dépassements)	39,38 (125 dépassements)	39,40 (125 dépassements)
École élémentaire	45,88 (214 dépassements)	38,08 (120 dépassements)	38,09 (120 dépassements)
<u>Nota Bene</u>	<i>Ces résultats prennent en compte la pollution de fond.</i>		

Etude Technisim Consultants

Figure-6

Alors que les études de circulation sont insuffisantes et incomplètes, les évolutions de la qualité de l'air (NOx) continuent d'être loin des recommandations de l'OMS, en particulier près d'établissements sensibles tels crèche, école maternelle, école élémentaire.

188 jours de dépassement par an par rapport aux recommandations de l'OMS, pour une crèche, soit 1 jour sur 2, sont inacceptables.

Malgré des hypothèses de travail minimalistes la pollution de l'air continue d'augmenter sur le site et à proximité du site
Le coût annuel de la pollution atmosphérique serait en augmentation de 1,6% par rapport à une situation sans projet

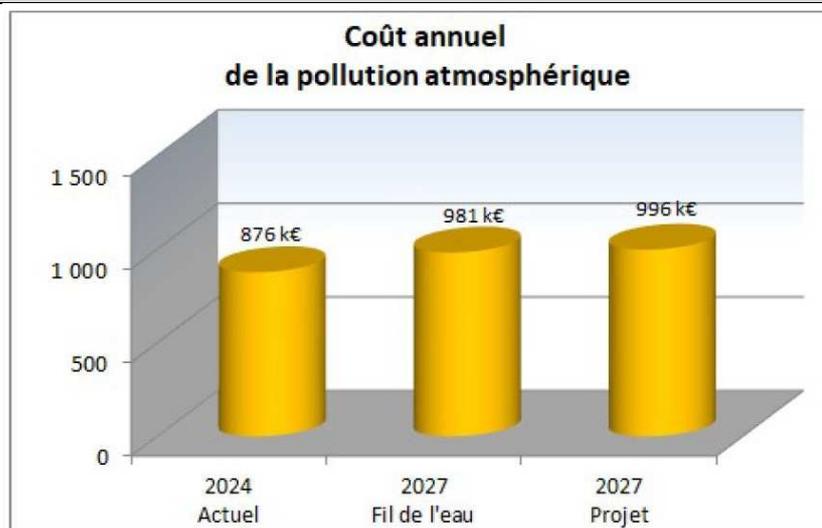


Figure 85 : Coût annuel de la pollution atmosphérique

Figure-7

6. Concertation.

Le maître d'ouvrage affirme avoir veillé à être à l'écoute des différents publics fréquentant régulièrement ou occasionnellement le site du centre commercial Westfield Rosny 2 lors de la conception du projet actuellement soumis à l'enquête publique

A cet effet, le groupe URW, propriétaire de la SCI Notilius et d'Uni-commerces a effectué, du 4 septembre au 8 octobre 2023, une enquête d'opinion destinée à mieux connaître le profil de ces publics et leurs aspirations en cas d'évolution du site.

Cette enquête d'opinion qui a pris la forme d'un questionnaire distribué, dans le centre commercial et sur le marché se tenant face à la gare, aux visiteurs du centre commercial, mais aussi, plus largement, aux Rosnéens, habitants des villes avoisinantes ou usagers du RER E et de la gare Rosny-Bois-Perrier a suscité un total de 1 644 réponses.

Pour la bonne information du public le bilan de cette consultation aurait dû être fourni dans le dossier d'enquête publique.

Par ailleurs la zone de chalandise actuelle du centre commercial est évaluée à 2 769 657 habitants.

L'enquête d'opinion réalisée auprès de moins de 0,06% du public fréquentant le centre commercial est très peu représentative.

ANNEXE-1

Direction des Infrastructures

DG/CAB/INFRA/PMP/D25-17876
Affaire suivie par Cecile BOSSAVIE
Mail : cecile.bossavie@iledefrance-mobilites.fr

Paris, le 11 avril 2025

Monsieur Jean-Paul FAUCONNET
Maire de Rosny-sous-Bois
Hôtel de Ville
20 rue Claude Pernès
93111 Rosny sous-bois Cedex

Monsieur le Maire,

Vous avez saisi Île-de-France Mobilités pour un avis relatif à deux demandes de permis de construire déposés par la société **SCI NOTILIUS** (n°93064 24B0054) et par la société **UNI-COMMERCES** (n°93064 24B0053) en vue de l'extension du centre commercial de 7927 m² répartis sur deux bâtiments. Ces demandes sont situées sur les mêmes parcelles BM 9,14, 63,35,10,52,33, 51, 62, 49, Avenue du Général de Gaulle à Rosny-sous-Bois. Elles sont arrivées dans mes services le 11 mars 2025.

Cette saisine relève des dispositions de l'article R.423-59 du code de l'urbanisme.

Le projet, objet des deux demandes de permis, est en interface avec celui du pôle de Rosny-bois-Perrier dont la maîtrise d'ouvrage des études de Dossier d'orientations et de caractéristiques principales (DOCP) et de Schéma de principe (SDP) sera assurée par Île-de-France Mobilités. Le projet de pôle est financé au titre du contrat de projet Etat-Région 2023-2027.

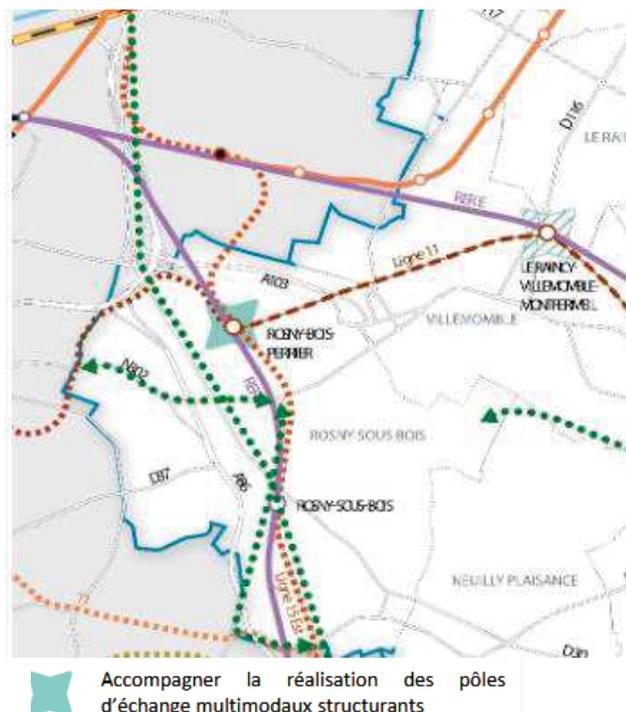
Ces deux demandes s'inscrivent dans une opération de plus grande envergure que le propriétaire du centre commercial a partagée à plusieurs reprises dans le cadre de la démarche de Plan guide Grand Pré, notamment en présence des services d'Île-de-France Mobilités. Toutefois, ces demandes d'autorisation de construire ne prennent pas en compte les fonctions d'intermodalité autour du pôle, c'est pourquoi j'émetts pour chacune d'elles un avis **défavorable**.

En premier lieu, les demandes ne respectent pas le PLUi de Grand Paris – Grand Est et notamment l'OAP « Grand Pré Ouest ». Celle-ci a pour parti d'aménagement le développement immobilier du centre commercial et formalise l'ambition d'une desserte multimodale du pôle de Rosny-Bois Perrier avec notamment une mixité d'usages, le développement d'aménagements pour les mobilités actives et un apaisement des flux.

Dans sa partie cartographique, sur laquelle le parvis de la gare est détaillé, l'OAP vise à créer autour du parvis de gare « une entrée de ville à valoriser, développer ou requalifier ».

Or, les projets contenus dans les présentes demandes empiètent sur l'espace dévolu au pôle multimodal sur la rue Léon Blum, ce qui ne permettra pas la réalisation de ce pôle et serait ainsi en contradiction avec l'OAP « Mobilité » dudit PLUi dont l'un des objectifs est l'aménagement du pôle de Rosny-Bois-Perrier.





Source : PLUi Grand Paris Grand Est, cartographie de l'OAP Mobilités- extrait (p.3)

En effet, le gabarit résiduel de la rue Léon Blum présenté dans ces deux demandes de permis de construire ne permettrait pas de déployer toutes les fonctions d'intermodalité que le projet de pôle doit définir : desserte du pôle côté Ouest par des lignes de bus, création d'une halte bus à proximité de la station de la ligne 11, aménagements en faveur des piétons et des cycles pour rendre le pôle accessible à tous.

En second lieu, l'évaluation environnementale associée au dépôt de ces permis de construire ne fait pas apparaître l'ensemble de l'opération présentée par Westfield lors des consultations publiques, organisées par URW du 4 septembre au 8 octobre 2023, ni le périmètre d'étude s'y rapportant.

Ces deux demandes de permis de construire ne s'inscrivent pas dans la démarche partenariale, globale et cohérente que le Plan Guide a initié et que l'étude de pôle doit compléter. Ces opérations anticipées ne répondent pas aux orientations d'aménagement autour de grandes infrastructures de transport public qu'il convient de stabiliser. Le périmètre de l'étude de pôle serait ainsi contraint par les constructions soumises dans le cadre de ces demandes de permis de construire.

Aussi je vous invite à considérer cet avis et à engager un dialogue avec le pétitionnaire afin de garantir que les espaces minimums pour déployer les fonctions d'intermodalité resteront disponibles pour le projet de pôle, afin de ne pas obérer sa réalisation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Arnaud CROLAIS