



PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

*Direction Régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement*

Lille, le 19 JUIL. 2017

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet de création de la ZAC des 3 étangs – commune de Saint-Leu-d'Esserent
Réf : 2017-0130

Le projet de Zone d'aménagement concerté des 3 étangs est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 39° [opération d'aménagement] du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, dans la mesure où le terrain d'assiette de l'opération envisagée couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares.

Le présent avis porte sur la version d'avril 2017 de l'étude d'impact incluse dans le dossier de création de la ZAC.

1. Présentation du projet

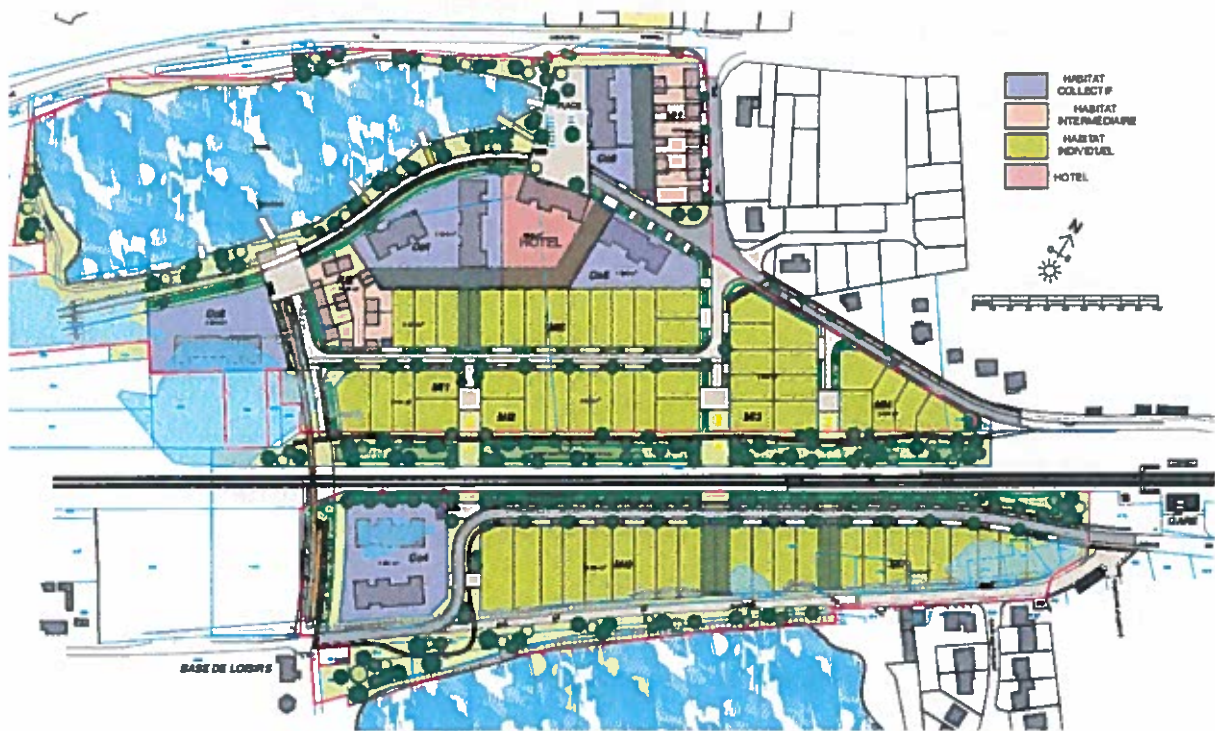
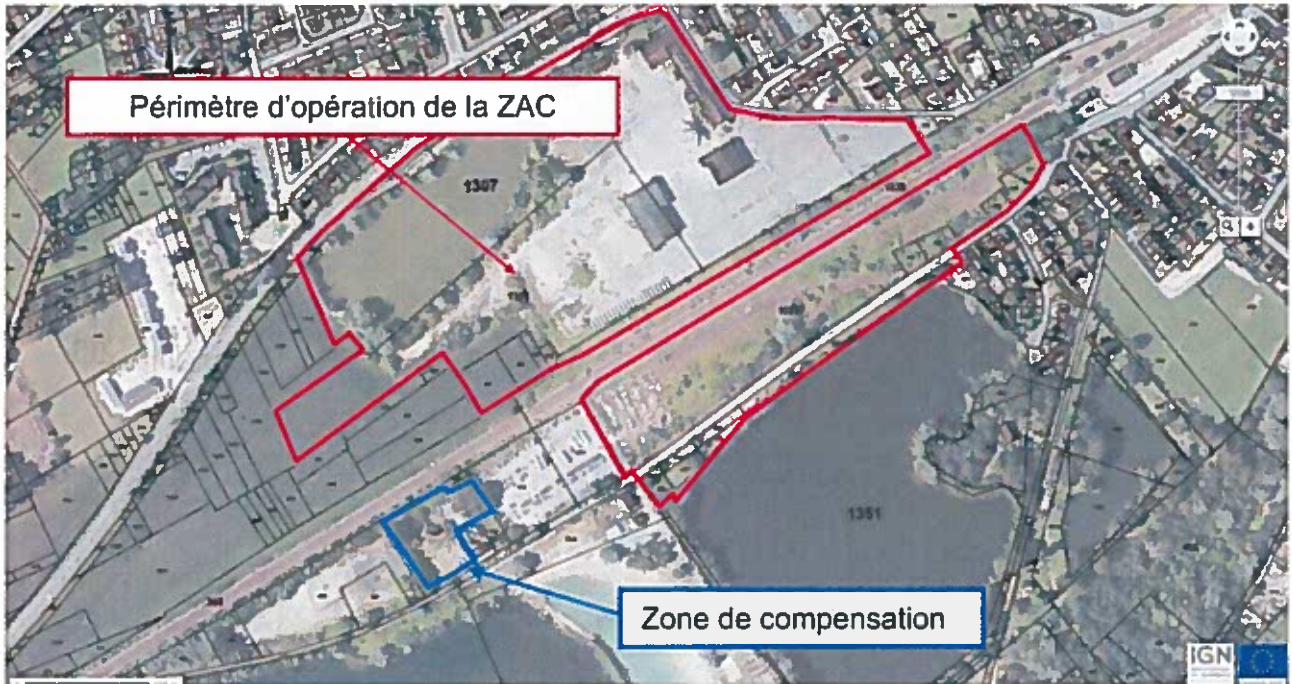
Le projet dit "des 3 étangs", à Saint-Leu-d'Esserent, prend place sur une friche industrielle, dite « STRADAL », et une friche ferroviaire, situées de part et d'autre de la voie ferrée reliant Creil (Oise) à Pontoise (Val d'Oise). Ce site de 11,5 hectares est délimité :

- au Nord et à l'Est, par l'urbanisation de Saint-Leu-d'Esserent et la RD92 ;
- à l'Est, par la gare et la RD44 ;
- au Sud, par la base de loisirs, les espaces naturels attenants, et la rivière de l'Oise ;
- au Sud-Ouest par des terrains agricoles et le parking de la base de loisirs.

Le programme d'aménagement comprend la création :

- de 220 à 230 logements, dont environ 60 % en collectif, 30 % en individuel et 10 % en intermédiaire ;
- d'un hôtel ;
- de 129 places de stationnement (hors parcelles privées) ;
- d'espaces publics paysagers.

Le site est accessible, pour la partie nord, par la RD92 et la rue du Clos Vert, et pour la partie sud, par la rue de la Garenne. Les terrains étant traversés par une voie ferrée, un franchissement piéton est évoqué.



Source : étude d'impact - avril 2017

2. Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact répond globalement aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement :

- elle est en général de bonne qualité pour ce qui concerne l'état initial de l'environnement.
La pollution des sols est notamment évoquée de façon détaillée, à travers les rapports d'analyse de l'état initial des sols d'une part, les préconisations au regard de la vocation résidentielle souhaitée pour le site d'autre part.
A contrario, les nuisances sonores résultent du calcul d'intensités moyennes sur des périodes de 20 minutes. Elles mettent donc en évidence les bruits continus tels que ceux du trafic routier mais occultent le bruit des trains.
- elle est plus faible en ce qui concerne l'évaluation des incidences prévisibles, faute de disposer d'une vision claire du projet ou, mieux, d'avoir pu influencer le projet au moment de sa conception ;
- et elle est dans l'ensemble insuffisante pour ce qui concerne la conception technique des mesures destinées à éviter, réduire et in fine compenser les incidences identifiées.

La matrice d'évaluation des effets du projet met en évidence un certain nombre d'enjeux de premier ordre :

- la pollution des sols,
- les nuisances sonores,
- les zones humides,
- les habitats pour la flore et la faune,
- les inondations par remontée de nappe,
- l'insertion paysagère.

En sus, l'Autorité environnementale considère que le projet présente un enjeu important en matière d'aménagement du territoire, en lien avec les déplacements.

3. Prise en compte de l'environnement

3.1. Aménagement du territoire, transports et déplacements

Le projet vise l'aménagement d'un foncier stratégique :

- constitué de deux friches à reconverter : le site STRADAL au nord de la voie ferrée, et le site SOVAFIM au Sud,
- situé à moins de 500m de la gare,
- non identifié comme tel dans le schéma de cohérence territoriale (SCoT) mais susceptible, moyennant certaines précautions, de répondre aux besoins locaux de nouveaux logements pour la décennie à venir.

La localisation du projet l'amène à jouer un rôle important dans l'organisation du bassin d'emploi de Creil. La commune de Saint-Leu-d'Esserent, en 2012, était dotée de 1077 emplois pour 2038 actifs occupés, sachant que seuls 335 de ces actifs occupaient un emploi localisé dans la commune. La commune peut ainsi être qualifiée de pôle secondaire résidentiel dépendant du pôle d'emploi de Creil. En termes d'aménagement durable du territoire, les enjeux sont doubles :

- transférer autant que possible les flux domicile-travail entre Saint-Leu-d'Esserent et Creil des modes consommateurs en énergies fossiles et polluants pour l'air (la présence d'un plan de protection de l'atmosphère sur l'agglomération de Creil est à souligner) vers les modes économes en énergies fossiles et faiblement polluants : à cet égard la liaison ferrée directe entre Saint-Leu-d'Esserent et Creil est une opportunité majeure ;
- permettre à la commune très résidentielle de Saint-Leu-d'Esserent de se doter d'un bon niveau de services, d'équipements et de commerces de rayonnement local (sachant que le commerce de rayonnement territorial, c'est-à-dire structurant à l'échelle du territoire du SCoT, est présent sur la commune voisine de Saint-Maximin), de façon à développer autant que possible les déplacements en mode doux.

La ZAC aurait pu être l'occasion de créer un pôle de services, équipements et commerces locaux, accessible depuis l'ensemble des quartiers urbains de la commune par les circulations douces, et situé à proximité de la base de loisirs.

La collectivité a choisi de faire exclusivement valoir le premier enjeu cité ci-dessus, et de mettre l'accent sur la densification résidentielle autour de la gare. Sur ce point, quelques remarques peuvent être faites :

- la création de ce nouveau quartier de 220 à 230 logements est à mettre en regard du programme de renouvellement du centre-gare de Creil : les nouveaux emplois qui y seront implantés pourraient bénéficier aux nouveaux habitants de Saint-Leu-d'Esserent si le phasage des opérations est maîtrisé (au niveau territorial) ;
- dans le cas contraire, le nouveau quartier devrait plutôt attirer des actifs travaillant dans la zone commerciale de Saint-Maximin, auquel cas non seulement l'usage de la gare par les nouveaux habitants de Saint-Leu-d'Esserent ne sera pas significatif, mais en outre les flux induits auront tendance à encombrer la RD44, contrainte par le passage à niveau, plus fréquemment clos aux heures de pointe ;
- dans l'ensemble, le dossier ne permet pas d'évaluer les possibilités de recours aux transports collectifs, qu'ils soient ferroviaires ou routiers (bus, transports à la demande, etc.), faute d'un plan de la desserte du futur quartier ;
- le projet prévoit 129 places de parking sur voie publique, ce qui indique que la collectivité souhaite augmenter indirectement les capacités du parking relais de la gare ; or cette mesure va à l'encontre du projet, dont l'attractivité résulte de la proximité avec la gare ; la collectivité devrait minimiser au contraire les possibilités de stationnement sur la voirie publique au bénéfice d'une optimisation foncière et de déplacements alternatifs à la voiture ;
- la densité choisie est de l'ordre de 30 logements à l'hectare, ce qui est faible dans la mesure où les deux friches du site sont les dernières grandes opportunités foncières sur des terrains non naturels ou non agricoles pour satisfaire les besoins locaux de nouveaux logements prévisibles pour les prochaines années ;
- cette faible densité pénalise la rentabilité financière de l'opération, et ce manque à gagner se répercute sur les aménagements, qui pourraient relever des équipements publics de la ZAC :
 - absence de liaisons douces de qualité, financement problématique de la passerelle évoquée, censée supporter un flux de piétons, dont personnes à mobilité réduite, de cycles et d'autres modes doux et dont la vocation n'est pas seulement de relier entre elles les deux parties du quartier, mais plutôt de participer à l'amélioration des relations de la ville au fleuve, sachant qu'elle pourrait en outre avoir le caractère innovant de liaison écologique ;
 - absence de mesure à la hauteur des enjeux de réduction des nuisances sonores : l'aménagement résidentiel du site réclamerait en effet un dispositif anti-bruit autour de la voie ferrée, qui pourrait être financé si la densité de l'opération s'y prêtait, c'est-à-dire si le nombre de logements projeté s'élevait à 500 ou 600, tout en maintenant le principe d'une diversification de l'offre entre « villa individuelle », « micro-lotissement », « individuel groupé dense » et « collectif de qualité », avec recherche de hautes performances environnementales. A cet égard, le projet semble en deçà de la densité minimale prescrite dans le SCoT pour la commune.

3.2. Pollutions, risques et nuisances

a) Pollution des sols

Le dossier précise que les deux friches STRADAL et SOVAFIM sont polluées. Les deux études de vérification de la compatibilité sanitaire de l'état du site pour un usage résidentiel mettent en évidence un certain nombre de recommandations :

- pour le site STRADAL comme pour le site SOVAFIM, des investigations complémentaires sont nécessaires dans les secteurs où des hydrocarbures ont été décelés ; dans les autres

secteurs, différentes mesures sont proposées, qui ne sont pas toutes compatibles avec les enjeux environnementaux :

- si les sols ne sont pas mis en décharge, il faut les imperméabiliser, ce qui n'est pas compatible avec des solutions de noues drainantes, mais seulement de noues étanches de tamponnement bien dimensionnées ;
- si les sols ne sont pas mis en décharge, il faut sécuriser les canalisations d'assainissement et d'acheminement de l'eau potable, ce qui implique des règles de performance environnementale renforcées.

La réalisation d'analyses précises de la pollution des sols devra avoir pour effet de faire évoluer le projet dans le sens d'une amélioration probante de la sécurité sanitaire des futurs habitants. Une meilleure prise en compte de cette dimension sur l'ensemble des aspects du projet, à l'occasion notamment des investigations complémentaires attendues sur les points durs de la pollution des sols, est indispensable.

b) Risques d'inondations

Le site est principalement soumis au risque de remontée de nappes (aléa fort). Les solutions envisagées à cet égard ne tiennent pas compte de la pollution des sols. Or dans ce contexte une mise en décharge des sols pollués susceptibles d'être immergés dans la nappe pourrait être préférable ; la gestion des eaux pluviales par infiltration sera à adapter en conséquence.

c) Nuisances sonores

Les mesures acoustiques réalisées à plusieurs endroits du site et intégrées au dossier concluent que les principales nuisances sonores sont liées à la circulation automobile sur la RD 92. Le bruit lié au trafic ferroviaire n'est pas évoqué, ce qui peut paraître surprenant au regard de l'emplacement du projet. En effet, 30 trains freinent et s'arrêtent chaque jour en gare de Saint-Leu-d'Esserent, à 500 mètres du futur projet, et 30 autres trains, y compris de marchandises, passent sans s'arrêter. La méthode utilisée dans l'état initial de l'environnement est en cause (cf. 2.). Le maître d'ouvrage est appelé à mettre en place et à financer, dans le cadre du projet, des mesures de réduction adéquates.

Sur ce point, il est à noter que le dossier fait état de la présence au plan local d'urbanisme (PLU) d'une zone de nuisance acoustique, centrée sur la RD92 et sur la voie ferrée. Le périmètre de la ZAC y est inclus. Dans cette zone sont établies « des prescriptions d'isolement acoustique pour toute demande de permis de construire ». En renvoyant l'analyse de ces prescriptions à l'instruction des permis, le projet est amené à gérer la nuisance acoustique au cas par cas, et à ne prendre en considération que les constructions et notamment les pièces de nuit des habitations. La question d'une protection acoustique globale devrait être étudiée sous l'angle du confort acoustique de l'ensemble des espaces à l'échelle de la ZAC.

3.3. Patrimoine naturel

a) Zones humides

Sur l'ensemble des zones humides recensées (10851 m²) dans le cadre des études préliminaires, le projet prévoit la préservation des deux grandes zones humides à l'ouest du projet, soit une superficie de 7660 m² (mesure d'évitement). Les trois zones plus petites ainsi qu'une partie des zones ouest, qui représentent une superficie de 3191 m², seront détruites. La compensation de ces zones détruites est proposée sur une parcelle non humide d'une superficie de 4921 m² et dont la commune possède la maîtrise foncière.

L'étude n'évalue pas les fonctionnalités perdues ni celles susceptibles d'être apportées par la compensation. Les travaux de restructuration de la parcelle de compensation ne sont pas décrits. Cela ne permet donc pas d'apprécier la qualité de la démarche « éviter-réduire-compenser » appliquée aux zones humides impactées par le projet. L'étude d'impact mériterait en l'occurrence

d'être complétée par des éléments techniques plus précis sur les fonctionnalités hydrologiques, biogéochimiques et biologiques perdues ou retrouvées, afin d'apprécier la qualité de la compensation envisagée.

b) Faune et flore

L'étang et ses berges au Nord d'une part et la friche arbustive au Sud d'autre part, concentrent l'essentiel des enjeux faunistiques et floristiques, même s'il ne s'agit pas d'espèces rares ou menacées. L'étang et la ripisylve représentent une zone de nourrissage du Martin-pêcheur d'Europe, une zone de reproduction probable de plusieurs espèces d'oiseaux, un refuge des passereaux, un territoire de chasse des chauves-souris, un habitat pour les odonates. La friche arbustive, à proximité du plan d'eau de la base de loisirs, est également une zone de reproduction probable de plusieurs espèces d'oiseaux, une zone de transit pour le Martin-pêcheur qui va se nourrir à l'étang, une zone de chasse pour les chauves-souris (Oreillard gris contacté), un habitat pour le lapin de Garenne, les papillons de jour (comme le Tabac d'Espagne) et un habitat pour trois espèces floristiques d'intérêt patrimonial (Œillet des chartreux, Potentille argentée et Molène blattaire). Le maintien d'une connexion (fourrés, haies), peu évoquée dans le dossier, entre l'étang et le plan d'eau de la base de loisirs, représente également un enjeu pour la fonctionnalité des milieux. Le Martin-pêcheur transite d'ailleurs entre l'étang et le plan d'eau de la base de loisirs (où il se reproduit à proximité).

Les principaux impacts potentiels identifiés sont :

- la destruction d'individus de Pipistrelle commune et de Sérotine commune qui utiliseraient les vieux bâtiments et les arbres les plus âgés de la ripisylve comme gîtes de parturition,
- les abandons de nichées des oiseaux,
- la destruction des stations des trois espèces floristiques patrimoniales.

Les préconisations proposées ont pour but de préserver les individus des espèces floristiques et faunistiques observées dans le secteur (ou du moins limiter leur destruction) mais ne prennent pas en compte l'intérêt de la zone qui justifie la présence de ces espèces : le devenir des arbres de la ripisylve n'est pas précisé (malgré l'enjeu vu précédemment), la friche arbustive n'est pas mentionnée (à l'exception des stations d'espèces végétales), tout comme l'intérêt de maintenir une connexion entre l'étang et le plan d'eau de la base de loisirs.

Le projet présenté ne prend pas en compte la préconisation concernant les stations d'espèces végétales (habitat individuel envisagé sur tout le secteur des friches et fourrés au Sud), et ne conserve pas la ripisylve au Nord de l'étang. Le bosquet à l'Ouest de l'étang est remplacé par de l'habitat collectif. Quant au linéaire boisé, il est difficile de juger ce qui est préservé et ce qui est planté, et les essences ne sont pas précisées.

c) Paysage

Le dossier indique, à juste titre, que l'impact du projet est considéré "d'importance majeure" en ce qui concerne le paysage. Or l'analyse paysagère est défailante sur plusieurs points :

- la volumétrie du nouveau quartier et les transitions avec les espaces connexes,
- la covisibilité architecturale avec l'abbatiale,
- le maintien des points de vue sur cet élément fortement patrimonial,
- l'impact sur la vie du quartier de la fréquentation des espaces verts et de la base de loisirs,
- la reconfiguration de l'entrée de ville par la RD92.

4. Conclusions

Le projet d'aménagement du quartier des "3 étangs", à proximité de la gare, s'inscrit sur un foncier à la fois stratégique pour le Creillois et présentant des enjeux croisés liés à son état initial.

Le parti pris de l'aménagement, par l'intermédiaire de son plan masse, apparaît en deçà des ambitions de la collectivité en termes de performances environnementales et sanitaires et mérite d'évoluer :

- dans une démarche inter-disciplinaire (optimisation foncière, accès aux services, déplacements alternatifs, paysages, renaturation, risques et nuisances),
- et en utilisant le panel des possibilités offertes par l'outil ZAC (définition itérative du projet, identification des équipements publics, élaboration de cahiers de prescriptions).

Sur cette base, l'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire :

- qu'il se prononce sur les mesures qu'il retient ou non dans son aménagement dans le cadre de la prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux ;
- qu'il identifie par conséquent clairement dans l'étude d'impact les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour chaque enjeu relevé ;
- qu'il complète l'étude d'impact par les analyses complémentaires recommandées par les bureaux d'études sur les sols pollués, ainsi que par une analyse plus adaptée des nuisances sonores ;
- qu'il fasse évoluer son projet :
 - dans le sens d'une plus grande intensité urbaine : densification et insertion des services locaux absents à l'heure actuelle de la commune,
 - dans le sens d'une conception de la performance environnementale renforcée du projet à l'égard :
 - de la pollution des sols,
 - de la gestion de l'eau en lien avec le risque d'inondation,
 - de la préservation des milieux et des habitats pour la flore et la faune,le tout dans un souci d'intégrer ces différents éléments et de les coupler avec les exigences énergétiques et environnementales propres à certains programmes de construction,

et par conséquent qu'il revoie le plan de financement de l'opération de façon à :

- rendre possible des aménagements qualitatifs des espaces publics notamment au droit des espaces verts, de l'interface avec la base de loisirs, mais aussi en termes de liaisons douces,
- statuer en ce sens sur les fonctions et la qualité architecturale de la passerelle, vouée à marquer fortement le paysage du fait de sa hauteur,
- permettre une protection acoustique de l'ensemble du périmètre du projet,
- envisager une dépollution plus ambitieuse du site.

Pour le Préfet et par délégation,
Le Directeur Régional de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement
des Hauts de France


Vincent MOTYKA

