

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de construction d'une aire d'accueil des gens du voyage à Herblay (Val-d'Oise)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte le projet de création d'une aire d'accueil pour les gens du voyage comprenant 9 emplacements, dont l'un pour les personnes à mobilité réduite, permettant l'accueil de 25 caravanes. Le projet s'inscrit dans le cadre du schéma départemental d'habitat et d'accueil des gens du voyage, qui impose à la commune d'Herblay de réaliser une aire de 25 places de caravanes. Ce projet est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application de la décision n°DRIEE-SDDTE-2015-100 du 29 juillet 2015 portant obligation de réaliser une étude d'impact.

Le présent avis est rendu dans le cadre d'une saisine par la ville d'Herblay préalable à la demande de déclaration d'utilité publique. Il porte sur l'étude d'impact datée d'octobre 2016. L'autorité environnementale devra être saisie de nouveau dans le cadre des différentes demandes d'autorisation nécessaires à la réalisation du projet.

Les principaux enjeux environnementaux afférents au projet sont les risques technologiques et la pollution des sols, les déplacements, le bruit, la qualité de l'air, les milieux naturels, la ressource en eau et les risques naturels. L'analyse des enjeux et impacts du projet mériterait d'être approfondie en ce qui concerne la pollution des sols, le bruit, la qualité de l'air et les milieux naturels.

L'autorité environnementale recommande plus particulièrement :

- de mieux justifier le choix de l'emplacement du projet au regard des enjeux environnementaux et sanitaires ;
- d'approfondir la caractérisation de la pollution des sols ;
- de préciser les impacts du projet sur le maintien de la casse automobile voisine, activité autorisée au titre des installations classées pour la protection de l'environnement ;
- de compléter les mesures prévues pour limiter les nuisances sonores, et si possible de justifier de leur efficacité et de leur pertinence à l'appui d'une modélisation acoustique.

*

* *

*Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et
interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France*

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7.

Ce projet est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application de la décision n°DRIEE-SDDTE-2015-100 du 29 juillet 2015 portant obligation de réaliser une étude d'impact, suite à la demande d'examen au cas par cas soumise au titre de la rubrique 45^{o1} de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu dans le cadre d'une saisine par la ville d'Herblay préalable à la demande de déclaration d'utilité publique. Il porte sur l'étude d'impact datée d'octobre 2016.

1.3. Contexte et description du projet

Situé sur la commune d'Herblay (Val-d'Oise), le projet prévoit la création d'une aire d'accueil pour les gens du voyage comprenant 9 emplacements, dont l'un pour les personnes à mobilité réduite, permettant l'accueil de 25 caravanes. Il comprend également la construction de blocs sanitaires, d'un bâtiment d'accueil, de 3 places de stationnement pour visiteurs (dont l'une pour les personnes à mobilité réduite), d'une voirie de desserte des emplacements ainsi que des espaces verts (cf. Illustration 1).

Le projet s'implante sur un terrain d'emprise de 0,5 hectare au nord de la commune, au sein de la zone d'activité économique de la Patte d'Oie (cf. Illustration 2). Le secteur est délimité :

- au sud, à environ 70 mètres, par l'autoroute A15 ;
- au nord, par une casse automobile ;
- à l'ouest par le bois du Tartre ;
- à l'est par la rue Lavoisier et des activités industrielles (garage automobile, fabrication de batteries, etc.). La rue Lavoisier se raccorde sur la RD 14, qui permet ensuite l'accès à l'autoroute A15.

Le site est aujourd'hui occupé par un boisement appartenant au bois du Tartre. Deux espaces sur lesquels sont implantés quelques caravanes appartenant à des familles de gens du voyage sont recensés au sein de ce bois.

¹ Selon la nomenclature en vigueur au 29 juillet 2015

Le dossier précise (p. 31) que cette aire n'a pas vocation à accueillir des familles sédentarisées. La durée de stationnement est fixée à 3 mois renouvelable 3 fois, soit 9 mois au total. Des dérogations à cette limite maximale sont toutefois prévues pour permettre notamment la scolarisation des enfants sur une plus longue durée.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'étude d'impact présente l'état initial du site en abordant l'ensemble des items de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Selon l'autorité environnementale, les principaux enjeux sont les suivants : les risques technologiques et la pollution des sols, les déplacements, le bruit, la qualité de l'air, les milieux naturels, la ressource en eau et les risques naturels.

Le tableau hiérarchisé de synthèse des enjeux figurant en page 104 est apprécié.

Risques technologiques et pollution des sols

Le site est implanté dans une zone d'activités, dont plusieurs sont des installations classées pour la protection de l'environnement soumises au régime d'autorisation (p. 95). La parcelle mitoyenne du projet accueille ainsi une activité de casse automobile depuis la fin des années 1980.

Le projet est bordé au nord par une ligne électrique à haute tension de 63 000 Volts (p. 96). Une étude des champs électromagnétiques, jointe au dossier, a été menée en janvier 2016 et conclut à une valeur maximale de 0,29 micro Tesla pour le champ d'induction magnétique et de 615 Volts/mètre pour le champ électrique, soit largement en deçà des valeurs maximales imposées par la législation² (respectivement, 100 micro Tesla et 5 000 Volts/mètre).

En ce qui concerne la qualité des sols, le dossier rappelle que le site du projet n'intercepte pas l'ancien périmètre d'épandage de Pierrelaye-Bessancourt, dont les sols sont impactés par une pollution aux métaux lourds (p. 99). L'évolution historique du secteur, analysée à partir de photographies aériennes anciennes (p. 100), montre que le site est occupé par un boisement depuis la première moitié du 20^{ème} siècle. La création de la zone d'activités de la Patte d'Oie date du milieu des années 1970, en lien avec la construction de l'autoroute A15. Si la parcelle du projet n'a pas connu d'exploitation industrielle à même d'avoir entraîné une pollution des sols, elle est toutefois implantée à proximité d'activités susceptibles d'être polluantes (casse automobile, garage). En outre, il est indiqué que le site fait l'objet de dépôts sauvages de divers déchets (p. 101).

Dans ce contexte, le pétitionnaire a procédé à un prélèvement de 11 échantillons de sols afin de caractériser leur état de pollution (p. 102). Il conviendra que soit précisés les auteurs de cette étude. Ces prélèvements ont été rassemblés afin de constituer un seul échantillon. L'autorité environnementale souligne qu'une justification de ce choix méthodologique est attendue. Elle rappelle en outre que cette méthode nécessite, du fait de la dilution des hautes concentrations, que les limites de détection et les valeurs de référence soient divisées par le nombre de prélèvements pour pouvoir être comparées aux résultats de l'échantillon composite, ce qui n'est pas le cas dans la présente étude. Par ailleurs, cette méthode ne doit pas être utilisée dans le cas de contaminants volatils comme les BTEX (Benzène, Toluène, Éthylbenzène, Xylène)³. Enfin, le maître d'ouvrage devra préciser si des prélèvements ont été réalisés au niveau des dépôts sauvages constatés sur le site.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir la caractérisation de la pollution des sols.

² Arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, cf. <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000223655&categorieLien=cid>

³ Source : « Echantillonnage de sols pour caractérisation d'une pollution: guide méthodologique », cf. <http://infoterre.brgm.fr/rapports/RR-37865-FR.pdf>

Déplacements, bruit et qualité de l'air

Le site présente une bonne desserte routière (A15, RD 14). Ces deux axes présentent des niveaux de trafic élevés (p. 76). En revanche, il est peu desservi par les transports en commun : trois lignes de bus circulent sur la RD 14, et l'arrêt de bus le plus proche est situé à environ 1 km (p. 77). Les aménagements piétons sont limités à la zone d'activité de la Patte d'Oie qui dispose de trottoirs. Ils ne sont pas présents sur la RD 14, qui reste à vocation routière (p. 78).

Le dossier précise que le centre commercial le plus proche se situera à terme à 400 mètres du site, au sein de la zone d'activités de la Patte d'Oie (p. 26). Le groupe scolaire pressenti pour accueillir les enfants est l'école Jean Moulin située à 2,5 km du site de l'autre côté de l'autoroute (p. 31).

Le site est concerné par d'importantes nuisances engendrées par plusieurs sources de bruit. Il s'implante ainsi dans le secteur affecté par le bruit de l'autoroute A15 (p. 81), classée en catégorie 1 par arrêté préfectoral du 27 septembre 2001 portant classement des infrastructures de transports terrestres dans la commune d'Herblay au titre de la lutte contre le bruit. En outre, le projet est situé dans la zone D du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, dont le règlement impose l'isolation acoustique renforcée des constructions (p. 82).

Les cartes stratégiques du bruit réalisées à l'échelle de l'agglomération du Val Parisis dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (p. 83) confirment l'ambiance sonore dégradée engendrée par l'autoroute A15. En outre, l'étude acoustique réalisée sur le site (p. 84-86) sur trois stations de mesure montre de fortes émergences sonores ponctuelles en bordure de la casse automobile (pics de bruit dépassant 70 voire 75 dB(A), soit des niveaux sonores ressentis comme gênants à très gênants selon le tableau XXXVIII figurant en page 81). Ces pics de bruit se produisent lors des heures d'ouverture de la casse automobile, c'est-à-dire du lundi au samedi. En ce qui concerne la caractérisation de l'ambiance sonore nocturne, l'autorité environnementale souligne qu'il aurait été pertinent d'effectuer également des mesures sur la station 1, plus proche de l'autoroute.

Le dossier présente les données issues d'Airparif afin de caractériser la qualité de l'air aux abords du site. Sa proximité avec l'autoroute A15 occasionne des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines qui semblent être supérieures aux valeurs limites (cf. cartes p. 89). À ce titre, l'autorité environnementale recommande que l'étude d'impact rappelle ces seuils, et fournisse une conclusion quant à leur respect au droit du site.

Milieux naturels

Le site, occupé par un boisement appartenant au bois des Tartres, n'intercepte pas de zonages d'inventaire ni de protection des milieux naturels et de la biodiversité (p. 54-59). Selon les inventaires réalisés sur le site (p. 46-52), ce dernier ne compte pas d'espèces floristiques ni faunistiques protégées ou patrimoniales. L'affirmation selon laquelle le boisement du site est déperissant (p. 46) n'est toutefois pas étayée. En particulier, l'étude d'impact ne rend pas compte d'études réalisées quant à la qualité du boisement. L'autorité environnementale note en outre que les milieux présents sur le site (boisement, talus et présence de souches) sont favorables au développement de la biodiversité malgré la pression anthropique.

Le dossier présente la situation du projet vis-à-vis de la trame verte et bleue en s'appuyant sur la carte des composantes du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France (p. 53). Il indique qu'un corridor de la sous-trame arborée à fonctionnalité réduite est situé à l'ouest du projet, sans que le site ne soit directement concerné (p. 53 et 160). L'autorité environnementale rappelle que les corridors identifiés dans le SRCE ne sont pas à considérer du strict point de vue du tracé, mais en tant que principe de continuité. Les milieux naturels au droit du site, constitués de boisements, participent à ce corridor. En outre, cette continuité écologique est identifiée dans la carte des objectifs du

SRCE en tant que corridor à restaurer. Cette carte mériterait de figurer dans l'étude d'impact.

Enfin, l'autorité environnementale rappelle que le projet se situe dans le périmètre régional d'intervention foncière (PRIF) de la plaine de Pierrelaye, et à moins de 300 mètres de la zone de préemption de l'espace naturel sensible de la plaine de Pierrelaye. Ces éléments auraient pu être rappelés dans le dossier.

Eau et risques naturels

Au droit du site, la nappe d'eau souterraine (nappe du Lutétien-Yprésien) est située à environ 40 mètres de profondeur. Elle est vulnérable à la pollution de surface. Situé à une altitude d'environ 75 mètres NGF, le projet s'implante dans le bassin versant du ruisseau de Liesse qui coule au nord sur la commune de Pierrelaye et se jette dans l'Oise à Saint-Ouen-l'Aumône (p. 41). Aucun écoulement superficiel n'est rencontré sur le site.

Les sols, perméables, sont exposés au risque de mouvements de terrain dus à la dissolution du gypse (p. 92). La révision du plan de prévention des risques naturels de mouvements de terrain concernant les risques liés à la présence de carrières souterraines et prenant en compte les risques liés à la dissolution du gypse sur le territoire est en cours. Le dossier présente une cartographie provisoire du zonage réglementaire. La conclusion quant au niveau de risque au droit du site, à savoir un risque faible ou bien modéré à fort, mériterait toutefois d'être clarifiée.

A l'heure actuelle, les eaux pluviales du quartier sont collectées de façon séparative et envoyées vers un ouvrage de rétention étanche situé au carrefour de la rue Lavoisier et de la RD 14 (p. 44). Au droit du site, qui n'est pas imperméabilisé, les eaux pluviales s'infiltrent dans le sol dans leur grande majorité.

Enfin, aucune zone humide n'a été identifiée sur le site (p. 45).

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le projet s'inscrit dans le cadre du schéma départemental d'habitat et d'accueil des gens du voyage. Adopté en mars 2011, il impose à la commune d'Herblay de réaliser une aire de 25 places de caravanes⁴. Le dossier fait état de la forte présence de gens du voyage sur la commune, implantés de façon licite ou non (p. 68), et de la politique de sédentarisation menée par la commune depuis les années 1980. Le présent projet vise à améliorer l'accueil de ces populations sur le territoire de la commune sur un terrain viabilisé qui sera desservi par les transports de ramassage scolaire.

En ce qui concerne le choix de l'emplacement de l'aire, le schéma départemental d'habitat et d'accueil des gens du voyage stipule qu'« *en principe, l'aire d'accueil est située dans une zone d'habitat, ou à proximité immédiate de celle-ci. L'objectif est de permettre un accès aux différents services (école, équipements sanitaires, commerces...). Cependant, dans un souci de pragmatisme, un terrain un peu en retrait de la zone agglomérée pourra être choisi, s'il présente par ailleurs des qualités intrinsèques.* » (p. 165). Le présent projet s'inscrit donc dans le cas d'un terrain situé en retrait de la zone d'habitat. L'étude d'impact précise (p. 26) qu'un autre site était pressenti sur le chemin de Pontoise, en limite avec la commune de Pierrelaye. Ce site a été abandonné du fait d'une forte mobilisation des riverains. L'autorité environnementale souligne toutefois que les raisons ayant conduit à retenir le présent site auraient gagné à être davantage précisées au regard des enjeux environnementaux et sanitaires (pollution, bruit, qualité de l'air notamment).

⁴ Cf. http://www.val-doise.gouv.fr/content/download/2901/17472/file/schema_departemental_GDV_95_cle226bf1.pdf

L'étude d'impact précise également que le projet n'est pour l'instant pas compatible avec le plan local d'urbanisme (PLU) en vigueur (p. 152 et suivantes). Situé dans le secteur UE destiné à accueillir des activités industrielles, logistiques, commerciales, artisanales, de services ou de bureaux, les terrains de camping et de caravanage et le stationnement des caravanes à usage de résidence principale ou d'annexe à l'habitation ne sont pas autorisés. En outre, il est concerné par deux emplacements réservés, l'un dédié à la construction de serres, l'autre à la création d'une voie de desserte longeant l'A15 (p. 154). Il conviendra également de mieux illustrer la situation du projet vis-à-vis de la zone non aedificandi et de la marge de recul liées à l'autoroute A15, au moyen d'une carte à plus grande échelle que celle figurant en page 154.

Le dossier indique qu'une mise en compatibilité du PLU par déclaration d'utilité publique sera lancée en 2017. L'impact du changement d'usage du site devra être évalué dans ce cadre au regard des impacts sanitaires et des impacts sur le maintien d'activités engendrant des nuisances (casse automobile). L'autorité environnementale rappelle que cette mise en compatibilité devra faire l'objet d'un examen au cas par cas⁵, qui déterminera si la procédure doit faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Enfin, l'autorité environnementale relève que le schéma directeur de la région d'Ile-de-France (SDRIF) identifie le secteur du projet comme étant à l'interface d'espaces urbanisés à optimiser et d'espaces boisés (bois du Tartre) à préserver et valoriser. En outre, il est proche d'une liaison verte est-ouest et d'une liaison nord-sud à la fois agricole et de respiration, importante pour l'établissement de la connexion avec la plaine de Pierrelaye, toutes deux définies à l'échelle du 1/150 000. Aussi, la compatibilité du projet avec le SDRIF aurait mérité d'être mieux justifiée au regard de ces principes de liaison et de l'urbanisation existante du secteur.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Les principaux effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement sont identifiés. Ils auraient toutefois mérité d'être étudiés de façon quantitative, notamment en ce qui concerne le bruit et la qualité de l'air, afin de mieux justifier les mesures d'évitement et de réduction retenues.

Impacts sur les risques technologiques et la pollution des sols

L'étude d'impact affirme que le projet n'entraînera aucune interférence avec les activités voisines (p. 127). Cette affirmation est à nuancer. L'autorité environnementale souligne que le changement d'usage du site et en particulier l'installation de populations au voisinage immédiat de la casse automobile est susceptible d'interférer avec cette activité, source de nuisances, mais qui participe à l'élimination des déchets dans des filières contrôlées.

Le dossier indique (p. 110) que les services de RTE (Réseau de transport d'électricité) seront consultés afin d'établir les modalités de réalisation du projet au regard de son implantation très proche des lignes électriques.

Le dossier conclut à l'absence d'impact sanitaire de la qualité des sols sur les futures populations (p. 131). L'autorité environnementale souligne que cette affirmation doit être consolidée sur la base d'une étude des sols approfondie, comme noté ci-avant.

Impacts sur les déplacements, le bruit et la qualité de l'air

En matière de déplacements, le projet prévoit l'extension de la ligne de ramassage scolaire pour desservir le site (p. 127). L'autorité environnementale relève qu'aucune mesure n'est prévue pour améliorer la desserte du site en transport en commun ni la qualité des cheminements doux, en particulier le long de la RD 14.

⁵ Cf. http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/logigrammes_procedure_-_PLU.pdf

Le classement sonore des infrastructures routières implique la mise en œuvre de mesures d'isolement acoustique pour les nouvelles constructions à usage d'habitation. Cela concerne en l'occurrence le bâtiment d'accueil de l'aire, qui dispose d'un local de repos (p. 135). Le pétitionnaire propose la construction d'un mur anti-bruit d'environ 3,5 mètres de hauteur en limite sud-ouest de l'aire d'accueil afin de réduire les nuisances sonores induites par l'autoroute A15 pour les caravanes qui occuperont le site.

L'étude d'impact indique que la casse automobile respecte la réglementation relative au bruit des installations classées (p. 136), et qu'à ce titre, aucune protection acoustique n'est envisagée en bordure de cette activité. Pour autant, le niveau acoustique lié à la casse automobile est important, avec de fréquents pics de bruit dépassant les 70 dB(A) (environ 20 pics pendant la demi-heure de mesure acoustique). A ce titre, et comme noté plus haut, en l'absence de mesures acoustiques, le projet est susceptible d'engendrer un impact sanitaire sur les populations accueillies.

L'autorité environnementale recommande donc d'approfondir l'analyse des impacts du projet sur cette thématique. Il serait en outre pertinent d'étayer la démonstration par une modélisation acoustique de l'état futur en périodes diurne et nocturne prenant en compte les isolations acoustiques envisagées, et ce, afin de juger de l'efficacité et de la pertinence de ces mesures. Les mesures de suivi prévues (réalisation de mesures des niveaux sonores de jour et de nuit) une fois l'aire d'accueil ouverte sont pertinentes.

En ce qui concerne la qualité de l'air, le dossier indique que la principale mesure consiste en la réalisation de l'écran acoustique et au maintien du contexte boisé aux abords (p. 139). L'autorité environnementale souligne que l'évaluation de l'efficacité de ces mesures mériterait d'être appuyée par une étude des concentrations attendues en polluants dans l'air.

Le projet prévoit (p. 137) d'éviter la plantation d'espèces végétales allergènes, ce qui est pertinent.

Impacts sur les milieux naturels

Le dossier conclut à un impact faible du projet sur les milieux naturels et la biodiversité (p. 124). L'autorité environnementale souligne toutefois que cette conclusion est à étayer à l'aune d'une analyse de l'état initial plus approfondie.

Il est indiqué que le projet nécessitera le dépôt d'une demande d'autorisation de défrichement, le bois du Tartre présentant une superficie supérieure à 4 hectares. L'autorité environnementale rappelle que l'octroi d'une telle autorisation est conditionnée à des mesures compensatoires (financières ou en nature), ce qui mériterait d'être mentionné dans l'étude d'impact.

En outre, l'autorité environnementale recommande, lors de la phase de travaux, d'interdire le stockage et le passage des engins dans les endroits où la strate boisée sera conservée, afin d'éviter le tassement du sol préjudiciable à la bonne croissance des arbres. Cette délimitation devra être conservée lors du fonctionnement de l'aire d'accueil afin d'éviter un défrichement indirect.

Impacts sur la gestion des eaux

Le projet prévoit le raccord du site au réseau de collecte séparatif de la zone d'activités. Il est indiqué que la faible ampleur du projet ne nécessite pas d'augmentation de la capacité du bassin de rétention existant (p. 122). Une partie des eaux sera infiltrée sur le site, grâce à la création d'espaces verts.

Impacts sur l'approvisionnement en énergie

Le porteur de projet envisage le recours à l'énergie solaire pour la production d'eau chaude sanitaire, couplée à une énergie d'appoint pour relever la température à 55°C (p. 129). Afin d'éviter la prolifération de légionelles, ces installations devront respecter les prescriptions de l'arrêté du 30 novembre 2005, notamment en termes de températures minimales en sortie du système de production et le long du réseau de distribution.

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le résumé fourni reprend les principaux éléments de l'étude d'impact. Il mériterait toutefois d'être illustré d'une cartographie montrant la situation du projet dans la commune d'Herblay. Il aurait également été pertinent d'y inclure un tableau hiérarchisé des enjeux environnementaux, des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation retenues.

5. Information, consultation et participation du public

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

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
Préfet de Paris



Michel DELPUECH