

Le 1 AVR. 2016

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1133-16

## **Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement des terrains de l'ancienne Cour des Marchandises à Pontoise (95)**

### Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact (datée de 2015) du projet d'aménagement des terrains de l'ancienne Cour des Marchandises à Pontoise présentée par Eiffage aménagement et réalisée par le bureau d'études Anteagroup.

Le projet s'implante, en milieu urbain, sur un ancien site d'activités ferroviaires, à proximité immédiate de la gare SNCF de Pontoise et d'un front bâti traditionnel à valeur patrimoniale. Sur le site, se trouvent aujourd'hui le parking de la gare, une ancienne halle, une résidence d'hébergement des cheminots, et des terrains en friche. Le projet a pour objet la réalisation de logements, d'une résidence pour étudiants, d'une résidence pour seniors, d'une résidence d'hébergement des cheminots, de commerces, et de bureaux (l'ensemble développant 23 000 mètres carrés de surface de plancher), de voirie, et d'infrastructures de stationnement privé et public.

Les principaux enjeux du site et du projet sont : le paysage et le patrimoine, l'énergie, les déplacements, la qualité de l'air, le bruit, les sols pollués, la faune protégée, et la restauration des milieux aquatiques. L'étude d'impact est correctement proportionnée. Elle gagnerait à rendre certaines cartographies plus claires et plus pédagogiques. Le projet s'insère de manière cohérente dans le paysage du centre-ville. Les enjeux liés à l'énergie, aux déplacements, à la biodiversité, aux sols, à l'air, au climat, et au bruit mériteraient d'être mieux intégrés.

L'autorité environnementale recommande en priorité :

- d'étudier et de valoriser les potentiels locaux en réseaux de chaleur urbains (raccordement à l'existant, développement d'un réseau local) et énergies renouvelables ;
- de préciser l'analyse des effets du projet sur le trafic routier ;
- de réaliser un diagnostic réglementaire des zones humides ;
- de préciser les risques sanitaires liés à la qualité des sols et de l'air et au climat ;
- d'approfondir l'analyse de l'articulation du projet avec les documents de planification territoriale relatifs à l'énergie, aux déplacements, aux continuités écologiques et aux déchets du BTP.

\*

\* \*

*Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-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. 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.

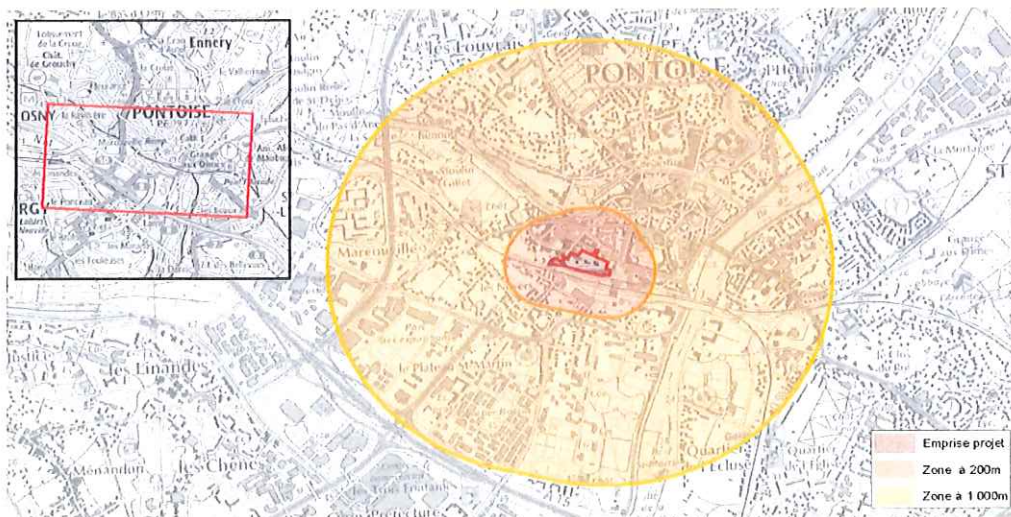
Cet avis sera mis à disposition du public et pris en considération par l'autorité compétente pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

L'autorité environnementale du préfet de la région d'Île-de-France a pris en juillet 2014 une décision (n°2014-85) portant obligation de réaliser une étude d'impact pour le projet d'aménagement des terrains de l'ancienne Cour des Marchandises à Pontoise. Elle a ensuite été saisie pour avis le 2 février 2016 par la ville de Pontoise, dans le cadre de la procédure de permis d'aménager. L'étude d'impact, datée de 2015, est présentée par Eiffage aménagement et a été réalisée par le bureau d'études AnteaGROUP.

### 1.3. Contexte et description du projet

Pontoise est une commune urbaine de 31 337 habitants, située au nord-ouest de Paris, dans la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise (201 121 habitants).

Le projet s'implante en centre-ville, sur un ancien site d'activités ferroviaires à proximité immédiate de la gare SNCF. Le site est enclavé par la voie ferrée et un quartier d'habitat traditionnel à valeur patrimoniale, et s'étend sur 17 129 mètres carrés. Il inclut l'actuel parking de la gare (221 places), une ancienne halle, une résidence d'hébergement des cheminots (35 chambres), et des terrains en friche.



Le projet a pour objet d'augmenter le parc de logements sur la commune, et d'améliorer la dynamique commerciale du quartier, qui représente un enjeu à l'échelle de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.

Il inclut la démolition des constructions existantes et la réalisation :

- de logements : 140 logements en accession, 15 logements sociaux, une résidence étudiante (de 119 logements), une résidence pour seniors (de 100 personnes), une résidence hôtelière du rail (de 12 chambres) ;
- de commerces de proximité (9) ;
- des locaux de bureaux.

L'ensemble développera 23 000 mètres carrés de surface de plancher, répartis sur 6 lots culminant à 18 mètres de hauteur.

Ces réalisations s'accompagnent de la création de 345 mètres linéaires de voirie, d'infrastructures de stationnement (351 places de stationnement privées en niveau R-1, et 187 places de stationnement public en aérien) et de 3 350 mètres carrés d'espaces verts, dont 1 600 mètres carrés publics.



Les travaux auront une durée estimée entre 4 et 5 ans, et débuteront à partir du troisième trimestre 2016.

Le nouveau quartier présentera une mixité sociale et fonctionnelle, avec l'introduction d'étudiants, de personnes âgées, de commerces et de bureaux, en plus de logements privés ou sociaux. Cependant, l'autorité environnementale note que le projet conduira à une perte nette de capacité d'hébergement pour les cheminots (perte nette de 23 chambres). Il aurait été apprécié que les éventuelles modalités de relogement lors de la phase travaux soient décrites.

## **2. L'analyse des enjeux environnementaux**

Les principaux enjeux du site sont le paysage, le patrimoine, les déplacements, et les milieux aquatiques.

### Paysage et patrimoine

La Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) de Pontoise, arrêtée en 2006, ainsi que plusieurs périmètres de monuments historiques interceptent le site. Le règlement de la ZPPAUP, qui protège le patrimoine bâti remarquable, et vise à revaloriser le centre historique de Pontoise, assure la protection réglementaire de ces monuments. Plusieurs sites inscrits et classés se trouvent également à moins de 400 mètres du site.

Le site présente également un enjeu spécifique en tant que vitrine de la ville de Pontoise pour les usagers de la gare.

L'état initial intègre de nombreux points de vue orientés vers et depuis le site, ce qui est apprécié. Ce dernier est principalement visible depuis l'environnement proche, au sud de la voie ferrée, et du haut de la passerelle Canrobert. Considérant la situation basse du périmètre dominé par la vieille ville et par des secteurs protégés au titre du paysage et du patrimoine, des points de vue lointains pourraient être ajoutés.

### Déplacements, qualité de l'air, et bruit

Une étude de circulation et de stationnement a été réalisée en décembre 2014. Des congestions de circulation sont observées en heures de pointe sur la majorité des infrastructures routières desservant le site (exception faite de la rue Saint-Martin). Par ailleurs, le site inclut le parking de la gare (221 places), et la demande en stationnement diurne est globalement forte sur le secteur.

Le site est desservi par de nombreuses lignes de transports en commun, avec la proximité de la gare ferroviaire et de deux gares routières.

La totalité du site intercepte les bandes d'effet réglementaires de la voie ferrée, et de la rue de Rouen, entre la place Notre-dame et la rue des Maréchaux. Ces voies sont classées en catégorie 2 au titre du classement sonore départemental des infrastructures de transport. Une étude acoustique et vibratoire s'appuyant sur une campagne de mesures datant de novembre 2014, a conclu à une ambiance sonore modérée sur le site.

L'étude d'impact intègre une brève analyse de la qualité de l'air, par extrapolation de données de la station Airparif de Cergy-Pontoise. Elle conclut que la qualité de l'air du site est bonne. Ceci mériterait d'être nuancé, car l'objectif de qualité de l'ozone n'a pas été respecté en 2012 (date des données figurant dans l'étude). Par ailleurs, il conviendrait d'étayer davantage le choix de la station, des paramètres et des seuils retenus.

### Biodiversité

Le site présente des habitats naturels peu fonctionnels sur environ 3 550 mètres carrés, le reste étant imperméabilisé. Des investigations de terrain début juillet et fin octobre 2015 ont toutefois identifié 4 oiseaux protégés nichant probablement sur le site (au regard des habitats identifiés), et un groupe de chauves-souris en chasse le long de la voie ferrée. Il aurait été apprécié que l'étude confirme que la halle n'est pas utilisée par les chauves-souris pour la reproduction.

L'étude d'impact aborde brièvement l'identification floristique in situ des zones humides. Les espaces non imperméabilisés présentent une probabilité importante de présence de ce type de milieu. Par conséquent, le diagnostic aurait gagné à être complété par un inventaire pédologique, en vue de répondre a minima à la réglementation (arrêté du 24 juin 2008 modifié).

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Île-de-France fixe l'objectif de restaurer un corridor alluvial multi-trames en contexte urbain dans lequel le projet est inclus en totalité. L'étude mériterait d'identifier cette continuité, dans son état actuel, et dans son état avant urbanisation du secteur.

### Pollution des sols

Le site a accueilli dans le passé des activités polluantes. Par ailleurs, 20 sites BASIAS (Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Service) ont été recensés à moins de 200 mètres du site, 7 étant encore en activité. Une étude historique ainsi que deux diagnostics in situ de pollution des sols ont été réalisés entre 2008 et 2015. Ils ont mis en évidence des concentrations anormales dans les sols en Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP), hydrocarbures totaux (HCT), benzène, toluène, et métaux (cadmium, cuivre, mercure, plomb, zinc). Certains de ces composés sont volatils. Il aurait été apprécié que les profondeurs de détection soient précisées.

### Climat local

Le site du projet intercepte en partie sud un îlot de chaleur. Les températures estivales y sont considérées comme élevées.

## **3. L'analyse des impacts environnementaux**

### **3.1 Justification du projet retenu**

Le projet s'articule avec le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), qui identifie le site comme faisant partie d'un "quartier à densifier à proximité d'une gare", et avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Cergy Pontoise, qui délimite un "secteur d'intensification urbaine" incluant le site. Le projet nécessite une évolution du Plan Local d'Urbanisme (PLU), notamment pour des motifs de configuration du bâti. Une modification de ce plan est en cours.

L'étude d'impact n'indique pas si, lors de la conception du projet, le maître d'ouvrage a examiné des solutions de substitution intégrant des critères relatifs aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, permettant d'éviter, réduire, et compenser les impacts du projet sur ces enjeux.

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

Les principaux impacts du projet concernent l'énergie, les déplacements, la biodiversité, le climat local, la maîtrise de la qualité des sols, et la pollution de l'air.

#### Énergie

L'étude d'impact n'intègre pas d'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, alors que cela paraît pertinent. En effet, le site semble présenter un potentiel de raccordement ou de développement local d'un réseau de chaleur. L'autorité environnementale recommande que le maître d'ouvrage analyse sur cette base l'articulation du projet avec le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) et le Plan Climat Énergie Territorial (PCET) de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise.

#### Déplacements, pollutions et nuisances associées

Le projet engendrera des augmentations du trafic routier dans le secteur, y compris sur certains carrefours et tronçons présentant actuellement des difficultés en heures de pointe. L'étude fait notamment mention de la rue Carnot, mais le fonctionnement des carrefours Carnot/Saint-Martin et Carnot/Rouen sera également aggravé. Le projet conduira toutefois à une diminution du trafic sur la place du général de Gaulle.

En vue d'être conforme au PLU, le projet prévoit 350 places de stationnement privé. Et ce, en dépit de la proximité de nombreux transports en commun. Cette offre conséquente pourrait favoriser le recours à l'automobile et ses effets négatifs sur l'environnement. Le projet prévoit également la réduction (perte nette de 34 places) et la limitation à 2 heures (contre 7 actuellement) du stationnement public sur le parking de la gare. L'étude de circulation en intègre les effets indirects sur le trafic routier, en prenant pour hypothèse un

transfert total des usagers de ce parking vers le parking Canrobert, situé au sud de la voie ferrée (et dont les tarifs sont plus élevés). Il aurait été apprécié que les effets indirects à proximité de ce parking soient décrits. Par ailleurs, il aurait été utile que des mesures favorables au covoiturage soient intégrées au parking recréé, et qu'en phase chantier, la capacité du parking existant soit moins perturbée (perte nette maximum de 131 places pendant 2 ans).

Les calculs d'émissions de polluants atmosphériques concluent à une augmentation de l'ordre de 13 % des émissions journalières de polluants atmosphériques sur le secteur, qui comporte des établissements sensibles, dont une crèche. Une information sur la toxicité des polluants émis par les automobiles paraît donc nécessaire.

L'étude intègre une modélisation acoustique s'appuyant sur le trafic routier et ferroviaire. Les résultats indiquent que l'ambiance sonore du site restera modérée après projet à l'heure de pointe du soir du trafic routier. Bien que le trafic y sera presque doublé, l'ambiance sonore dans la rue Saint-Martin ne sera que peu modifiée. Des mesures réglementaires d'isolation acoustique des nouvelles constructions sont par ailleurs prévues par le maître d'ouvrage. Toutefois, la démarche d'évitement et de réduction de l'exposition sonore de ces bâtiments aurait gagné à être davantage explicitée.

#### Biodiversité

Quatre espèces d'oiseaux protégés nichant probablement sur le site, il est recommandé de planifier les travaux hors des périodes sensibles pour la biologie de ces espèces, et de prévoir un balisage sur le site. Par ailleurs, les mesures de réduction d'impact sur les chauve-souris (proposées dans l'étude) mériteraient de faire l'objet d'un engagement clair.

En l'absence de connaissance précise des zones humides du site, un impact sur ces milieux n'est pas non plus exclu.

L'étude mériterait d'indiquer si le projet concourt ou non à l'objectif de restauration du corridor alluvial multi-trames en contexte urbain (dans lequel le projet est inclus), et prend donc ou non en compte les orientations correspondantes du SRCE.

#### Climat

L'étude d'impact estime que le climat sera localement rafraîchi par le projet. L'argumentaire conduisant à cette conclusion mériterait d'être davantage étayé. Par ailleurs, il serait apprécié que les risques sanitaires liés à l'implantation de la résidence senior dans l'îlot de chaleur interceptant le site soient décrits.

#### Assainissement des eaux usées et pluviales

Une partie des eaux usées du réseau d'assainissement local est rejetée directement vers le milieu naturel. Il serait donc apprécié que les impacts du raccordement du projet à ce réseau soient précisés.

Le projet prévoit la collecte et la rétention sur site des eaux de ruissellement d'occurrence décennale. Toutefois, les choix concernant la rétention de ces eaux sur site, et le pré-traitement des eaux de voirie, ne semblent respectivement ni définitif, ni argumenté.

#### Pollution des sols et gestion durable des déblais

L'étude d'impact prévoit des mesures de réduction de l'exposition à la pollution des sols, notamment l'évacuation des terres polluées, le recouvrement du terrain, la protection des canalisations d'eau potable, et des mesures d'accompagnement de long terme. Sur la base de ces mesures, le maître d'ouvrage a réalisé une Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires (EQRS) résiduels liés à l'inhalation des polluants volatils présents dans les sols en phase d'exploitation.

Cette évaluation conclut à une absence de risque sanitaire pour les nouveaux usages.

Toutefois, en vue de conforter ces résultats, il serait apprécié que :

- des vérifications des fonds de fouille soient réalisées ;
- le risque d'attraction de polluants par pompage lors des terrassements soit décrit ;
- l'exposition aux métaux lourds par inhalation de poussières et ingestion de sol soit évaluée (du fait de la présence d'espaces verts aux abords immédiats du site).

L'opportunité de la réutilisation et du recyclage hors site des terres mériterait de plus d'être étudiée, de manière notamment à vérifier l'articulation du projet avec le plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics d'Île-de-France (PREDEC).

#### Paysage et patrimoine

L'étude d'impact intègre une description précise des choix architecturaux et paysagers.

Un plan de masse détaillé et des vues d'artiste permettent d'apprécier le rendu esthétique et le cadre de vie. Des points de vue éloignés auraient néanmoins été appréciés.

Le projet s'articule autour d'une voie traversante allant de la place du Général De Gaulle à la rue Saint-Martin, le long de laquelle s'implanteront une zone passante, avec des commerces en rez-de chaussée, puis une zone comportant uniquement des logements. Ces deux parties seront séparées en partie centrale par un beffroi et une place.

Une cohérence avec le tissu urbain environnant semble avoir été recherchée en termes de formes urbaines et d'architecture.

La conception du projet a fait l'objet d'échanges avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), qui instruira également la demande d'autorisation spéciale du projet (relevant du Code du patrimoine) au titre de sa localisation dans la ZPPAUP.

#### Risques naturels

Le site est concerné par un aléa fort de remontée de nappe, et des aléas faibles de retrait et gonflement d'argiles, et de mouvement de terrain par effondrement de cavités souterraines. Il conviendrait que l'étude précise comment ces aléas ont été pris en compte.

#### **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 non technique gagnerait à être plus synthétique, en raison de sa vocation pédagogique, à mieux retranscrire l'état initial et les impacts concernant le trafic routier, et à rappeler les risques naturels et sanitaires potentiellement induits par le projet.

#### **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'Énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

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

  
Jean-François CARENCIO