

Avis de l'Autorité environnementale sur le projet de retail-park de la ZAC du Chemin Herbu à Persan (Val-d'Oise)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de retail-park de la ZAC du Chemin Herbu à Persan (Val-d'Oise), datée de décembre 2016, réalisée par le bureau d'études Sonia Dadi environnement, et présentée par la société d'aménagement SNC Persan, dans le cadre de la procédure de permis de construire.

Le projet s'implante en limite nord de l'Ile-de-France, sur une friche agricole de 12 hectares, traversée par la RD 4, et localisée à environ 300 mètres à l'est de l'A16. Elle est située entre une zone d'activités et des lignes du réseau électrique stratégique régional.

Le projet consiste en la réalisation, sur quatre parcelles distinctes, de bâtiments commerciaux à rez-de-chaussée, de parkings (en silos de niveau R+3 ou en souterrain), d'un réseau de voirie interne, et d'espaces verts. L'extension d'un centre commercial existant, dont les aménagements ne sont pas détaillés, est également projetée au nord-est du site. La surface de plancher de l'ensemble du projet n'est pas indiquée. Sa capacité de stationnement est de 1 325 places.

Les principaux enjeux du site et du projet concernent les espaces agricoles, les sols, les zones humides, la gestion des eaux pluviales, la biodiversité, et le patrimoine archéologique, ainsi que le réseau électrique stratégique, les déplacements automobiles et les pollutions et nuisances associées.

L'étude d'impact est concise. Elle gagnerait à être mieux illustrée. Le projet prend en compte le réseau électrique stratégique et les zones humides, ce qui est apprécié.

L'Autorité environnementale recommande :

- de clarifier la description du projet, notamment au droit de la parcelle n°4, et sa justification eu égard aux enjeux environnementaux, sanitaires et économiques ;
- d'étudier la valeur agronomique et l'importance du site pour le fonctionnement de la plaine agricole et des liaisons agricoles régionales, et les impacts sur ces enjeux ;
- d'étudier les autres enjeux environnementaux des sols et les impacts sur ces enjeux ;
- de décrire et justifier la part des eaux pluviales infiltrées sur le site, la gestion des eaux pluviales de la parcelle n°4 et l'efficacité des séparateurs à hydrocarbures ;
- de préciser les hypothèses et impacts du trafic routier, et de réaliser un calcul des émissions atmosphériques, et une évaluation des impacts sanitaires de ces émissions ;
- de préciser les impacts résiduels du projet sur l'Esches et son écosystème, sur les espèces patrimoniales, les chauves-souris, et les sites Natura 2000 ;
- de revoir en profondeur le résumé non technique.

*

* *

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. 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.

À la suite de la phase de concertation, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

L'Autorité environnementale du préfet de la région d'Île-de-France a pris le 22 août 2016, une décision (n°2016-131) portant obligation de réaliser une étude d'impact pour un projet s'implantant sur la parcelle n°2 du site (voir ci-après). Cette décision a été prise en raison d'une susceptibilité d'impacts notables du projet, notamment sur les zones humides, les déplacements automobiles et pollutions et nuisances associées, et le réseau électrique stratégique régional.

L'Autorité environnementale a ensuite été saisie le 23 janvier 2017 par la Communauté de communes du Haut Val-d'Oise, pour avis sur le présent projet et la présente étude d'impact, dans le cadre de la procédure de permis de construire. L'étude d'impact, datée de décembre 2016, est présentée par SNC Persan et a été réalisée par le bureau d'études Sonia Dadi environnement.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet est localisé à l'entrée ouest de Persan (Val-d'Oise), commune située en limite nord de l'Île-de-France et faisant partie de la communauté de communes du Haut Val-d'Oise (36 260 habitants).

Le projet s'implante au nord-est de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Chemin Herbu, dont l'aménageur est la société SEMAVO¹. Cette ZAC, d'une surface de 55 hectares² prévoit la réalisation d'un parc d'activités commerciales prenant la forme d'un « retail-park »³ (objet de la présente étude d'impact), d'un secteur de PME et PMI, d'un secteur d'activités économiques et/ou commerciales, et d'un secteur d'activités logistiques. La ZAC a fait l'objet d'une étude d'impact en décembre 2006.

Le site du projet est une friche agricole traversée par la RD 4, et localisée à environ 300 mètres à l'est de l'A16, et à environ 200 mètres à l'ouest d'habitations. Cette friche est située entre une vaste zone d'activités existantes (parc d'activités des Portes de l'Oise, au

¹ Société d'Economie Mixte départementale pour l'Aménagement du Val-d'Oise.

² source : Autorité environnementale.

³ L'Autorité environnementale considère ce type d'aménagement comme un centre commercial à ciel ouvert doté d'un parking commun à l'ensemble des points de vente.

nord) et un ensemble de lignes du réseau électrique stratégique régional (au sud). Elle comporte quatre parcelles.

Le projet est porté par deux maîtres d'ouvrage différents (non précisés) : l'un aménageant les parcelles n°1, 2 et 3, l'autre la parcelle n°4 (page 17).

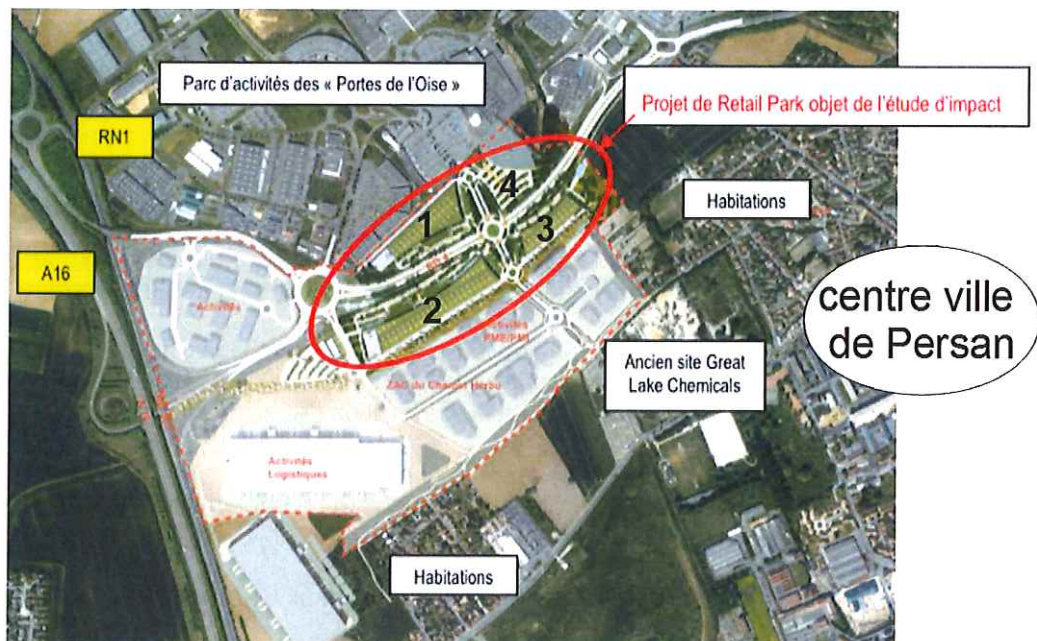
Le projet consiste en la réalisation de bâtiments commerciaux en rez-de-chaussée, de parkings, d'un réseau de voirie interne, et d'espaces verts.

Il sera desservi par des infrastructures routières locales (routes d'accès aux parcelles, rond-points). Une voirie publique doit être réalisée par l'aménageur de la ZAC (page 19). En l'absence de davantage de précisions, ces infrastructures ne font pas a priori partie du projet.

La surface de plancher et le planning de réalisation du projet ne sont pas précisés.

L'étude d'impact décrit le projet dans sa globalité (pages 16 et 17), puis affine cette description uniquement sur les parcelles n°1, 2 et 3 (pages 17 à 20). Le projet des parcelles n°1, 2 et 3 comporte trois bâtiments, deux parkings en silo de niveau R+3, et un parking souterrain, sur une surface de 9,1 hectares. La capacité de stationnement correspondante est de 1 071 places. L'extension d'un centre commercial existant est projetée sur la parcelle n°4. Cette extension n'est pas détaillée, l'étude d'impact argumentant que c'est un autre maître d'ouvrage qui la met en œuvre.

En complément de ces différentes informations, l'Autorité environnementale précise la surface totale du site, parcelle n°4 incluse (12 hectares), et la capacité totale de stationnement du projet (1 325 places).



Projet d'aménagement de la ZAC du Chemin Herbu-Juliet 2016

L'analyse des impacts du projet ne porte pas non plus sur la parcelle n°4, exception faite du chapitre relatif aux déplacements automobiles. Par ailleurs, le courrier de saisine de l'Autorité environnementale porte uniquement sur les parcelles n°1 et 4 (parcelles cadastrales ZA78, ZA76, et ZA72 de la commune). Ainsi, le périmètre du projet diffère entre la saisine, le volet descriptif de l'étude d'impact, et le volet d'analyse des impacts.

L'Autorité environnementale recommande :

- de présenter un plan de situation du projet ;
- de détailler l'opération prévue sur la parcelle n°4 ;
- de préciser les deux maîtres d'ouvrages portant le projet ;

- de préciser les surfaces caractéristiques du projet global (des parcelles n°1, 2, 3, et 4) : surface du site, emprise au sol des bâtiments, surface de plancher, surface des voiries, surface des espaces verts ;
- de représenter distinctement la voirie de la ZAC et celle du projet ;
- de justifier les différences de périmètre de projet entre le volet descriptif de l'étude d'impact, l'analyse des impacts, et le dossier de permis de construire ;
- de préciser le planning de réalisation du projet.

La parcelle n°4 étant visée par le courrier de saisine de l'Autorité environnementale, et l'étude d'impact portant a minima sur les aménagements prévus sur les parcelles n°1, 2 et 3, le présent avis porte sur l'ensemble du projet des parcelles n°1, 2, 3, et 4.

La prise en compte des recommandations de l'avis pourra utilement être assurée par les deux maîtres d'ouvrage concernés.

L'Autorité environnementale précise également que le projet est fonctionnellement lié avec le projet de réaménagement de la RD 4 à 2*2 voies (entre Persan et Le Mesnil-en-Thelle, Oise), sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental, et pour lequel un avis de l'Autorité environnementale a également été émis en 2014 (EE-957-14). Contrairement à ce qui est indiqué page 101, l'Autorité environnementale recommande de réaliser une analyse des effets cumulés en ce qui concerne ce projet.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Les enjeux du site concernent principalement les espaces agricoles, les sols, les zones humides, la gestion des eaux pluviales, la biodiversité, le patrimoine archéologique, et le réseau électrique stratégique.

Eaux pluviales et milieux aquatiques

Le site bordé par un cours d'eau (l'Esches), est recouvert de sols cultivés composés notamment de limons et d'alluvions. Il est concerné par deux nappes d'eaux souterraines, dont la nappe alluviale de l'Oise, située à « faible profondeur », et vulnérable (page 29).

D'après les données de prélocalisation des zones humides de la DRIEE, il existe une forte probabilité de présence de zones humides sur environ la moitié du site (voir carte page 57). Cependant, après recherche, le maître d'ouvrage n'a identifié que 720 mètres carrés de zones humides au sens de la définition réglementaire⁴ (en bordure de l'Esches, voir carte page 60).

Le site est desservi par un réseau d'assainissement pluvial. L'Autorité environnementale précise également qu'à environ un kilomètre en aval, l'Oise est soumise à un risque d'inondation, ce qui renforce l'enjeu de gestion des eaux pluviales pour le projet.

L'Autorité environnementale recommande :

- de préciser la profondeur de la nappe la plus proche du terrain naturel ;
- d'indiquer si le réseau d'eaux pluviales a fait l'objet de procédures au titre de la loi sur l'eau, et s'il fonctionne correctement ;
- de décrire la capacité des sols à infiltrer les eaux de ruissellement du projet.

Réseau électrique stratégique

Selon le dossier, une ligne électrique Très Haute Tension (THT) à 400 kilovolts « concerne » le projet (page 41). S'appuyant sur une comparaison entre le plan de projet (voir plus haut) et une photographie aérienne, l'Autorité environnementale constate que cette ligne intercepte la partie sud du site.

Comme relevé dans l'étude, le Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF) approuvé en 2013 identifie cette ligne comme faisant partie du réseau électrique stratégique régional. D'autres lignes électriques stratégiques sont situées dans le périmètre de la ZAC. Ces différentes lignes font l'objet de servitudes⁵.

L'Autorité environnementale attire l'attention sur le fait que ces lignes sont indispensables pour assurer la sécurité et la continuité de l'alimentation électrique de la région. Il est

⁴ arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement.

⁵ mentionnées page 41.

nécessaire de maintenir leur accès et de pérenniser un voisinage compatible avec leur mission de service public afin de garantir leur intégrité et, par voie de conséquence, la sûreté du système électrique.

L'Autorité environnementale recommande :

- de représenter sur une même cartographie le périmètre du site, la ligne électrique interceptant le site, et la servitude liée ;
- de préciser les usages nécessaires à l'exploitation de cette ligne (accès, maintenance...) ;
- de décrire le règlement de la servitude concernant cette ligne.

Espaces agricoles et naturels, sols, patrimoine archéologique

L'état initial de la biodiversité repose sur des investigations de terrain réalisées entre 2010 et 2016 dans le cadre du présent projet de retail-park, ainsi que du projet de ZAC, et d'un autre projet concernant la RD 4 (voir pages 4 et 11 de l'annexe relative à l'étude écologique). Le site est occupé en grande partie par des cultures intensives (peu favorables à la biodiversité) ponctuées de bermes routières (accotements enherbés) en bordure de la RD 4, et de formations herbacées à proximité de l'Esches⁶. Sur ces petites surfaces (non précisées) à plus forte sensibilité écologique, un ensemble d'espèces à enjeu patrimonial a été observé (plantes, insectes, chauves-souris)⁷. La linotte mélodieuse, oiseau quasi menacé en Ile-de-France, et inféodé aux friches agricoles, est également très probablement présente sur le site (sur une emprise non précisée).

L'Autorité environnementale précise également que l'état initial du projet de réaménagement de la RD 4 à 2*2 voies (entre Persan et Le Mesnil-en-Thelle, Oise) mentionnait la présence de chauves-souris, dont certaines quasi menacées à l'échelle nationale, de la linotte mélodieuse, et du martin pêcheur, qui a justifié la désignation du site Natura 2000 « forêt picarde, massif des trois forêts et bois du roi », localisé à 7,5 kilomètres à l'est. Le projet de retail-park étant générateur de trafic routier, la présence de ces espèces sur la RD 4 constitue également un enjeu pour le projet.

L'Esches et ses abords forment une continuité écologique au titre du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). L'Autorité environnementale précise d'une part que le SRCE prévoit la préservation ou la restauration de cette continuité écologique, et d'autre part que l'emprise foncière des lignes électriques est également susceptible de constituer une continuité écologique locale. L'Autorité environnementale recommande d'étudier ou d'approfondir l'étude de ces enjeux.

L'Autorité environnementale précise qu'en raison de la présence de limons et d'alluvions, les sols sont susceptibles de présenter de forts enjeux agronomiques et environnementaux (stockage du carbone, stockage et épuration de l'eau, atténuation de chaleur, potentiel de développement de la biodiversité), et recommande d'étudier ces enjeux.

Le projet s'implante dans la partie nord d'une petite plaine agricole⁸, pour laquelle l'étude d'impact fournit peu d'informations. L'Autorité environnementale précise que le SDRIF identifie deux liaisons agricoles et forestières convergeant vers le site depuis le nord-est et le sud-est de la commune. Ces liaisons de principe constituent notamment des voies de circulation nécessaires au fonctionnement de l'activité agricole, identifiées à l'échelle régionale.

L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude des enjeux agricoles :

- en décrivant les dernières exploitations agricoles présentes sur le site, les surfaces qu'elles occupaient, et la part que ces surfaces représentaient pour ces exploitations ;
- en étudiant l'importance du site pour le fonctionnement de la plaine agricole ;
- en étudiant les enjeux du site pour le maintien et le fonctionnement des liaisons agricoles et forestières identifiées par le SDRIF.

Sept sites archéologiques sont répertoriés dans l'emprise de la ZAC. Un diagnostic est en cours de réalisation sur le site, par le service départemental d'archéologie du Val-d'Oise.

⁶ voir carte page 69.

⁷ listées page 72.

⁸ bordée par l'A16, par le centre ville de Persan, et par le parc d'activités des Portes de l'Oise.

Les premiers résultats indiquent que les berges de l'Esches présentent un intérêt archéologique. L'Autorité environnementale recommande que ce diagnostic, une fois finalisé, soit pris en compte dans le dossier.

Déplacements, qualité de l'air, nuisances sonores

Selon le dossier, il existe sur la commune deux stades et sept écoles maternelles. Ces usages sont potentiellement sensibles au bruit et à la pollution de l'air émis par le projet.

Déplacements. Le site bénéficie d'une très bonne desserte par le réseau routier (page 38), avec notamment l'A16, et la RD 4 qui traverse le site, et qui accueillait 14 400 UVP (voitures ou équivalents théoriques)⁹ par jour en 2010 (dont 11 % de poids lourds).

Au regard de l'étude d'impact, le site ne semble desservi ni par des transports en commun, ni par des voies de déplacements doux (voir carte page 40). L'Autorité environnementale précise également que la gare ferroviaire de Persan est localisée à plus de deux kilomètres au sud-est par la route.

Dans le cadre de l'étude d'impact, une étude de trafic routier a été réalisée. Cette étude aurait gagné à porter sur l'état initial du trafic aux heures de pointe (à l'aide de comptages de véhicules), en vue de vérifier les données bibliographiques mentionnées ci-avant, et d'identifier d'éventuels dysfonctionnements existants.

Qualité de l'air. D'après un indicateur de qualité de l'air (Citeair) et des données Airparif, la pollution de l'air en 2016 à Persan était importante six jours par an, moyenne quarante-et-un jours par an, et faible (voire très faible) le reste de l'année. L'étude d'impact présente également les valeurs annuelles (de 2015) de certains paramètres de qualité de l'air mesurés sur des stations Airparif¹⁰ relativement proches de la commune.

L'Autorité environnementale recommande :

- de décrire les principales sources de pollution de l'air à l'échelle de la commune, et de quantifier leurs émissions ;
- de justifier que les stations Airparif dont les données ont été exploitées dans l'étude d'impact, sont exposées à des pollutions représentatives de celles du site ;
- d'évaluer la conformité réglementaire de la qualité de l'air du site (seuils définis à l'article Article R. 221-1 du code de l'environnement), y compris en termes de valeur limite horaire du dioxyde d'azote et de valeur limite journalière des pm₁₀¹¹.

Nuisances sonores. Les principales sources de bruit sur la zone d'étude sont liées au trafic routier de la RD 4, classée en catégorie 3 au titre du classement sonore départemental des infrastructures de transport terrestre. Du fait de ce classement, une servitude réglemente l'isolation acoustique des logements dans une bande de dix mètres de large depuis la voie. L'étude d'impact précise l'ambiance sonore sur l'ensemble de la ZAC, à l'aide d'une modélisation s'appuyant notamment sur des données de trafic de la RD 4¹² (2009), et sur une campagne de mesures acoustiques in situ (2006). L'ambiance sonore diurne du site est assez bruyante près de la RD 4, et modérée près des limites nord et sud du site¹³.

L'Autorité environnementale recommande de justifier l'implantation des points de mesures acoustiques, et de décrire les incertitudes dues à l'ancienneté des données.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Deux solutions ont été étudiées lors de la conception du projet, dans le cadre d'une démarche itérative de prise en compte de l'environnement et de la santé. Environ un tiers de la programmation a notamment été retirée depuis 2014 (page 104). Le maître d'ouvrage indique de plus avoir optimisé la densité du projet (notamment en choisissant de réaliser des parkings en silo). Par ailleurs, l'Autorité environnementale apprécie que le projet prenne en compte les zones humides et le réseau électrique stratégique.

⁹ Unité de Véhicule Particulier (UVP) : un véhicule léger ou une camionnette = 1 UVP, un poids lourds de 3,5 tonnes et plus = 2 UVP, un cycle = 0,3 UVP.

¹⁰ stations de Cergy Pontoise et de Saint-Martin-du-Tertre.

¹¹ particules fines.

¹² données issues d'une étude du Conseil Départemental.

Des notes de calcul de dimensionnement du système de gestion des eaux pluviales sont incluses dans le corps de l'étude.

L'Autorité environnementale a connaissance d'un arrêté d'autorisation délivré le 30 juin 2010 pour la ZAC. Il est précisé page 81 que la gestion des eaux pluviales se fera conformément « à l'arrêté loi sur l'eau », dont l'objet n'est pas précisé.

L'Autorité environnementale recommande de décrire la gestion des eaux pluviales de la parcelle n°4, et sur l'ensemble du site :

- de préciser la surface imperméabilisée par le projet ;
- de justifier l'articulation du projet avec l'arrêté loi sur l'eau de la ZAC ;
- de rendre lisibles les notes de calcul et les annexer ;
- de justifier :
 - la part des eaux pluviales infiltrées sur le site ;
 - le choix du débit de fuite lors de la pluie de référence ;
 - l'efficacité des séparateurs à hydrocarbures au regard de l'usage prévu ;
 - l'autorisation des raccordements au réseau séparatif collectif ;
 - la nécessité ou non de procéder à une déclaration d'extension de ce réseau¹⁶ ;
 - le choix de rejeter les eaux pluviales de la parcelle n°3 dans l'Esches (malgré sa sensibilité écologique).

En ce qui concerne les milieux aquatiques, la zone humide réglementaire identifiée le long de l'Esches sera préservée en l'état (page 59). L'étude d'impact prévoit par ailleurs des mesures de gestion des impacts des travaux sur l'eau (page 107). L'Autorité environnementale recommande toutefois d'approfondir l'étude des impacts sur le cours d'eau lors des terrassements, en raison d'une possibilité d'émissions de matières en suspension, et de rejets de pompage d'eau (s'accumulant en fond de fouille).

Réseau électrique stratégique

Le projet prend en compte le réseau électrique stratégique régional, ce qui est apprécié. L'importance de cet enjeu a donné lieu à une concertation conduite à l'échelle de la ZAC, et réunissant l'aménageur de la ZAC (SEMAVO), RTE¹⁷, la DRIEE, et la société SOPIC. A la suite de cette concertation, il a été acté que sur les terrains affectés à ces lignes électriques (représentés page 42), aucune construction ne serait réalisée. Les bâtiments du projet seront ainsi implantés à au moins quinze mètres de l'aplomb des lignes.

Toutefois, pour conforter l'information du public sur la bonne prise en compte de cet enjeu par le maître d'ouvrage, l'Autorité environnementale propose que l'étude d'impact :

- localise sur une même cartographie la ligne, l'emprise affectée à la ligne lors de la concertation, l'emprise de la servitude de la ligne, le site, et le projet ;
- rappelle de manière plus étayée l'adéquation du projet avec les contraintes liées à l'exploitation de la ligne (accès, maintenance, etc.).

Espaces agricoles et naturels, sols, patrimoine archéologique

L'Autorité environnementale relève, au regard des plans de projet, que la quasi-totalité du site sera aménagée. Le projet conduira ainsi à la destruction de la majeure partie des cultures et des bermes routières (page 91).

Des mesures de réduction et de compensation sont prévues, ce qui est apprécié. L'Esches sera préservée par l'établissement d'une zone tampon de vingt mètres entre les berges et les aménagements imperméables du projet (page 127). Des habitats naturels seront réalisés dans cette zone tampon. Le projet prévoit également des mesures favorables à la biodiversité sur l'ensemble des espaces verts du projet. Des mesures spécifiques sont par ailleurs « préconisées » pour la phase travaux (pages 117 et 118).

L'Autorité environnementale relève toutefois de possibles impacts sur l'Esches et son écosystème (pages 92 et 93), et estime que la linotte mélodieuse, inféodée aux friches agricoles, et très probablement présente sur le site, pourrait être également impactée.

¹⁶ articles R.214-18 et R.214-40 du code de l'environnement.

¹⁷ Réseau de Transport d'Electricité.

Toutefois, le projet consommera d'importants espaces agricoles, et pourrait également avoir un impact notable sur la qualité de l'air et les nuisances sonores (en lien avec les déplacements automobiles), sur l'écoulement des eaux pluviales, sur les continuités écologiques, sur les espèces menacées, sur les sols, et sur le patrimoine archéologique (voir ci-après).

L'Autorité environnementale recommande donc d'approfondir la justification du projet eu égard à ces enjeux environnementaux et sanitaires.

Du point de vue économique, deux études de 2011 et 2012 ont conclu à l'existence d'une demande locale en activités commerciales, notamment dans les domaines du meuble, de la décoration, de l'électroménager, de l'électroloisir, et de l'équipement de la personne.

L'Autorité environnementale recommande :

- en lien le cas échéant avec l'étude d'impact de la ZAC, de décrire précisément les activités commerciales projetées, pour justifier leur adéquation avec les besoins identifiés ;
- d'évoquer les avis des commissions départementale et nationale d'aménagement commercial (CDAC et CNAC) qui ont été émis sur le projet, et dont l'étude d'impact omet de préciser l'existence.

Le maître d'ouvrage affirme que le projet « s'intègre dans les objectifs du SDRIF » (page 135), qui identifie un « secteur d'urbanisation préférentielle » à proximité du projet. Comme précisé plus haut, l'Autorité environnementale note également que des « liaisons agricoles et forestières » (voir plus haut) identifiées par le SDRIF convergent vers le projet depuis le nord-est et le sud-est de la commune. L'Autorité environnementale recommande d'étudier ces liaisons et leurs enjeux pour le projet, et d'approfondir l'analyse de l'articulation du projet avec l'ensemble du SDRIF (dont une ébauche est présentée pages 134 et 135).

Le maître d'ouvrage affirme que le projet est compatible avec l'affectation des sols définie par le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Persan (page 132).

Une charte de chantier à faibles nuisances sera imposée par l'aménageur. L'Autorité environnementale recommande de la joindre à l'étude d'impact, et le cas échéant de l'amender à l'appui des recommandations du présent avis, concernant la prise en compte des enjeux de l'eau et de la biodiversité lors des travaux (voir ci-après).

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

Les impacts du projet concernent principalement les espaces agricoles, les sols, la gestion des eaux pluviales, le patrimoine archéologique, la biodiversité, et les déplacements automobiles et les pollutions et nuisances associées.

Eaux pluviales et milieux aquatiques

Le projet conduira à l'imperméabilisation « d'une grande partie du périmètre » (page 29), et de fait à davantage de ruissellement des eaux pluviales (susceptibles de se charger en polluants) sur le site.

Le projet inclut un dispositif de gestion des eaux pluviales des parcelles 1, 2 et 3. Ces eaux seront collectées et stockées après transit dans des séparateurs à hydrocarbures (vidangés annuellement). L'Autorité environnementale signale que les retours d'expériences sur les installations de ce type montrent une faible efficacité pour traiter les pollutions chroniques des eaux pluviales. Sur les voiries, des noues permettront un pré-traitement complémentaire, ce qui est apprécié. Sur les parcelles 1 et 2, les eaux transiteront par un bassin d'infiltration et seront ensuite rejetées au réseau public. Certains parkings¹⁴ présenteront une relative perméabilité. Toutefois, la part des eaux pluviales qui sera globalement infiltrée à la source n'est pas précisée. Par ailleurs, sur la parcelle n°3, les eaux seront rejetées directement dans l'Esches (page 28).

Sur chacune des parcelles 1, 2 et 3, le débit de fuite s'élèvera à cinq litres par seconde et par hectare (page 107) lors de la pluie vingtennale (page 81)¹⁵.

¹³ voir page 11 de l'annexe 7, carte située à gauche.

¹⁴ ceux peu fréquentés et réalisés en aérien.

¹⁵ décennale au regard de la page 138.

L'Autorité environnementale recommande :

- de représenter sur une même cartographie les habitats naturels à enjeux du site et les aménagements du projet ;
- de présenter un bilan de surfaces des habitats naturels avant et après projet ;
- de préciser les impacts résiduels du projet sur l'Esches et son écosystème, sur la linotte mélodieuse, et sur les espèces végétales assez rares des bermes de la RD 4 ;
- de prendre des engagements sur les mesures prévues en phase travaux ;
- de préciser si le projet fera l'objet d'une procédure de demande de dérogation d'impacts sur les espèces protégées.

L'étude d'impact affirme que le projet n'aura pas d'impact sur le site Natura 2000 « forêt picarde, massif des trois forêts et bois du roi ». L'Autorité environnementale recommande de justifier cette conclusion par une analyse des effets du trafic routier généré par le projet, cumulés avec les effets du réaménagement de la RD 4 à 2*2 voies (entre Persan et Le Mesnil-en-Thelle, Oise), sur la population de martin pêcheur de ce site Natura 2000, suivant la méthodologie de l'évaluation des incidences Natura 2000.

L'Autorité environnementale recommande également d'étendre cette analyse en vue d'évaluer les effets cumulés sur la linotte mélodieuse et les chauves souris.

D'autre part, l'Autorité environnementale recommande de présenter les mesures pour éviter, réduire, voire compenser les impacts sur les espaces agricoles, les sols, et le patrimoine archéologique du site.

Déplacements, qualité de l'air, nuisances sonores

Déplacements. Le projet sera desservi par une route sud-ouest, partant du rond point ouest existant, et un nouvel axe routier nord/sud au centre du projet, incluant trois ronds-points (voir carte page 20). Chaque parcelle disposera d'un à deux accès entrée/sortie.

Une étude de trafic de l'ensemble du projet (parcelles 1 à 4) a été réalisée. L'introduction des nouveaux usagers à l'horizon 2020 générera des augmentations de trafic avec (en cumul dans les deux sens de circulation¹⁸) 84 UVP (Unités de Véhicules Particuliers ; c'est-à-dire des trajets de voitures ou équivalent) à l'heure de pointe du matin, 482 UVP à l'heure de pointe du soir, et 1080 UVP par heure le samedi après-midi. Cette augmentation générera une saturation du trafic au droit des deux giratoires d'accès au site en heures de pointe du soir et du samedi après-midi¹⁹. Le samedi après-midi, le trafic augmentera de 67 % sur la RD 4, soit des pertes de capacité de 16 et 22 % sur les giratoires.

L'élargissement de la RD 4 à deux fois deux voies a pour objet de prévenir sa saturation. Un élargissement de la rue Edison est également « préconisé » (page 99).

L'Autorité environnementale recommande :

- de préciser les hypothèses de génération de trafic (décrites page 5 de l'étude de trafic de l'annexe 6), en lien avec les mesures de réduction projetées concernant le covoiturage, les déplacements doux, et les transports en commun (voir ci-après) ;
- d'indiquer si une partie des véhicules des usagers du retail-park circulera sur la RD 21 et dans le centre ville, et le cas échéant de décrire les flux correspondants, et les nuisances associées ;
- de préciser si l'élargissement de la rue Edison sera effectivement réalisé.

La ZAC prévoit pour les déplacements de ses nouveaux usagers, la réalisation d'un réseau de voies douces et la mise en place d'un système de navettes électriques. Des places de stationnement seront réservées aux voitures électriques des usagers ainsi qu'au covoiturage. Un renforcement connexe des transports en commun et des voies douces est par ailleurs prévu sur la commune, en vue de desservir le projet depuis le centre ville.

L'Autorité environnementale recommande de préciser le territoire concernant les clients du projet, de justifier la compatibilité des nouvelles infrastructures routières d'accès au projet avec les déplacements doux depuis le site en direction du centre ville, et de préciser l'impact résiduel du projet sur les déplacements automobiles.

¹⁸ voir page 5 de l'annexe 6, volet étude de trafic.

¹⁹ voir annexe relative à l'étude de trafic, pages 7 et 8.

Qualité de l'air. L'étude d'impact compare les ordres de grandeur des émissions polluantes atmosphériques routières du projet, et de celles existant dans le secteur, et en déduit que l'impact du projet sur la qualité de l'air sera faible (page 89).

L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude de la qualité de l'air, par un calcul des émissions du projet (à son horizon de réalisation), et une évaluation des impacts sanitaires de ces émissions, suivant la méthodologie de la circulaire du 25 février 2005²⁰.

Nuisances sonores. Les cartographies issues de la modélisation de l'ambiance sonore de la zone d'étude montrent qu'en raison du trafic routier généré par le projet, les nuisances sonores progresseront légèrement vers les zones résidentielles (voir page 13 de l'annexe relative à l'étude acoustique). Cependant, le projet n'aura pas d'impact sonore significatif sur l'existant (page 31 de l'étude d'impact).

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 est concis et présenté sous forme de tableau. Toutefois, l'Autorité environnementale recommande de revoir en profondeur le résumé non technique, en le présentant de manière plus lisible, illustrée, et pédagogique, en approfondissant la description et la justification du projet, en précisant les principaux résultats de l'étude d'impact sur les enjeux prégnants (notamment le réseau électrique stratégique régional, les impacts et mesures portant sur le trafic routier, les continuités écologiques, et les mesures compensatoires des impacts sur la biodiversité), et en réduisant les volets relatifs à l'eau, aux sols, et à certains enjeux secondaires.

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'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

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


Michel DELPUECH

²⁰ relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.