RAPPORT TECHNIQUE

CERGY PONTOISE AMENAGEMENT // SAINT-OUEN-L'AUMONE – ZAC LIESSE II - ETUDE ENTREE DE VILLE

31 août 2021

Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	EGIS ENVIRONNEMENT
Volume du document	Cergy Pontoise aménagement / Saint-Ouen-L'aumône - ZAC Etude entrée de ville
Version	V1
Référence	xx
Numéro CRM	xx
Chrono	xx

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
V0	1 juin 2021	Léo JOLLY, Hélène PIET, Muriel TEYTU	Mireille FALQUE	

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Sébastien LUDWIG	Agence Devillers et associés

egis

SOMMAIRE

1 - INTRODUCTION 5
1.1 - Contexte de réalisation de l'étude 5
1.1.1 - Les articles L.111-6 à 8 du C.U. 5
1.1.2 - L'étude spécifique menée en application de ces articles 6
1.2 - Structure et contenu de l'étude 7
1.3 - Périmètre du projet 7

2 - DIAGNOSTIC ET ENJEUX 8
2.1 - État initial urbain et paysager à l'échelle du grand paysage 8
2.1.1 - Organisation urbaine et paysagère 8
2.1.2 - Le paysage de l'A15 à l'échelle de l'agglomération 8
2.1.2.1 - Séquence paysagère 1 : La zone d'activité 9
2.1.2.2 - Séquence paysagère 2 : Les champs agricoles 10
2.1.2.3 - Séquence paysagère 3 : Une entrée de ville, marquée par une succession de lampadaires 10
2.1.2.4 - Séquence paysagère 4 : secteur urbain 11
2.2 - Contexte urbain de la ZAC Liesse II et paysage proche 11
2.2.1 - Un site proche de l'agglomération 11
2.2.2 - Un lieu bien desservi en transport en commun et en circulation douce 13
2.3 - Présentation de la ZAC Liesse II et de ses abords 14
2.3.1.1 - Topographie et éléments naturels du site et ses abords 15
2.3.1.2 - Les pommiers et la gare comme identité du quartier Liesse 18
2.3.1.3 - Valeur écologique 19
2.3.2 - L'autoroute A15 19
2.3.3 - Relations visuelles entre l'A15 et la future ZAC Liesse II 20
2.3.3.1 - Vues côté nord de l'A15 20
2.3.3.2 - Vues côté sud de l'A15 23
2.3.3.3 - Vues depuis l'échangeur n°7 de l'A15 24
2.4 - Le code de l'urbanisme 24
2.4.1 - Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Cergy-Pontoise 24
2.4.2 - Le PLU de la commune de Saint-Ouen-l'Aumône 26
2.5 - Sécurité et nuisances 27
2.5.1 - Risques naturels 27
2.5.2 - Lignes à haute tension 28
2.5.3 - Qualité de l'air 29
2.5.3.1 - Polluants atmosphériques – notions générales 29
2.5.3.2 - Émissions de polluants dans l'air sur le secteur géographique 30
2.5.3.3 - Qualité de l'air sur le secteur géographique 31
2.5.4 - Nuisance sonore 34
2.5.5 - Sécurité liée au trafic 36
2.5.6 - Risque lié au transport de matières dangereuses 37
2.5.7 - Sécurité liée au sol pollué et pyrotechnie 37

2.6 - Enjeux 38

3 - PROJET D'AMENAGEMENT ET JUSTIFICATIONS AU REGARD DE L'ARTICLE L.111-6 DU C.U. 40

3.1 - Le parti d'aménagement 40

3.2 - Les critères de l'amendement Dupont 41

3.2.1 - Urbanisme, paysage et architecture 41

3.2.2 - Sécurité et nuisances 52

3.2.2.1 - Sécurité vis-à-vis de l'A15 52

3.2.2.2 - Sécurité au niveau du site 52

3.2.3 - Pollution de l'air 53

3.2.4 - Nuisances sonores 53

3.2.5 - Nuisances visuelles 55

4 - PRISE EN COMPTE DU PROJET URBAIN DANS LE PLU ACTUEL ET FUTUR 56

5 - CONCLUSION 62

1 - INTRODUCTION

1.1 - Contexte de réalisation de l'étude

La présente étude est établie en application des articles L 111-6 à 8 du Code de l'Urbanisme.

1.1.1 - Les articles L.111-6 à 8 du C.U.

L'article L.111-6 du C.U. indique qu'en dehors des espaces urbanisés, une bande non constructible de 100 mètres est imposée de part et d'autre de l'axe des autoroutes et des routes express (pour les routes classées à grande circulation, cette bande non constructible s'étend de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la voirie).

- Les types de voies concernées sont :
  - les autoroutes ;
  - les voies express au sens du code de la voirie routière ;
  - les déviations au sens du code de la voirie routière ;
  - les routes classées à grande circulation.

- Le principe d'inconstructibilité est instauré :
  - de part et d'autre de l'axe de la voie ;
  - dans une bande de :
    - **100 m** pour les autoroutes, les voies express et les déviations.
    - **75 m** pour les routes à grande circulation

Cette interdiction concerne toutes constructions ou installations qu'elles soient soumises à autorisation ou non.

- Des exceptions existent pour les constructions ou installations, tel qu'indiqué à l'article L111-7 du C.U :
  - liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
  - de services publics exigeant une proximité immédiate ;
  - les bâtiments agricoles ;
  - les réseaux d'intérêt public ;
  - les infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. »

Cet article est la transcription dans le Code de l'Urbanisme de l'amendement Dupont du 2 février 1995. Cet amendement est né du constat selon lequel les formes bâties dénuées de toute réflexion urbaine ou architecturale, tendent à miter les espaces aux abords des centres urbains existants. L'objectif de cet amendement est d'enrayer la production d'espaces de qualité médiocre sur le foncier accolé aux grandes voies de circulation automobile.

1.1.2 - L'étude spécifique menée en application de ces articles

L'ouverture à l'urbanisation des terrains situés à l'intérieur de la bande inconstructible est possible à condition qu'une étude spécifique soit produite.

Il convient donc d'engager une réflexion sur l'aménagement futur des espaces concernés et sur la relation de ces espaces à leur environnement.

L'intégration d'une réflexion et de propositions sur la sécurité, les nuisances, la qualité urbaine, architecturale et paysagère est un préalable à tout projet situé le long d'une autoroute ou route à grande circulation, favorisant ainsi la qualité des aménagements en dehors des espaces urbanisés.

La ZAC de la Liesse II à Saint-Ouen l'Aumône a été créée administrativement en 2007. Il s'agit d'un programme mixte comprenant parc d'activités économiques, logements et commerces, en pied de gare RER et Transilien et à proximité immédiate de l'A15 et de la Francilienne (N184). Elle occupe une surface totale de 45,6 ha, dont 13,5 ha seront consacrés aux activités économiques en commercialisation fin 2019.

La ZAC répond à plusieurs objectifs :

- Poursuivre la croissance de l'agglomération en développant un quartier mixte offrant logements et opportunités d'implantation d'entreprises ;
- Participer au rééquilibrage des grandes fonctions urbaines à l'échelle de l'agglomération ;
- Créer un quartier de gare articulant développement urbain et déplacements multimodaux ;
- Installer un nouveau quartier par-delà les contraintes fortes (coupures urbaines, nuisances sonores et paysagères) ;
- Reconquérir l'entrée de l'agglomération sur la rue de Paris ;
- Créer des continuités et rendre les déplacements confortables dans un espace morcelé par les infrastructures de transport ;
- Concevoir une urbanisation durable et respectueuse de l'environnement.

La réalisation de cette ZAC implique la construction de bâtiments dans la zone inconstructible de la bande de 100 m de l'autoroute A15.

Ce projet est donc concerné par les dispositions de l'article L 111-6 et justifie que le plan local d'urbanisme inclue une étude spécifique pour permettre son aménagement cohérent.

1.2 - Structure et contenu de l'étude

La présente étude a pour objet de prendre en compte les dispositions de l'article L.111-6 du C.U. afin de rendre constructibles les terrains de Saint-Ouen-L'Aumône sur les lots A1, A2, A6 et A7.

En conformité avec le Code de l'Urbanisme, le dossier « L111-6. » doit comporter une analyse et des préconisations tenant compte :

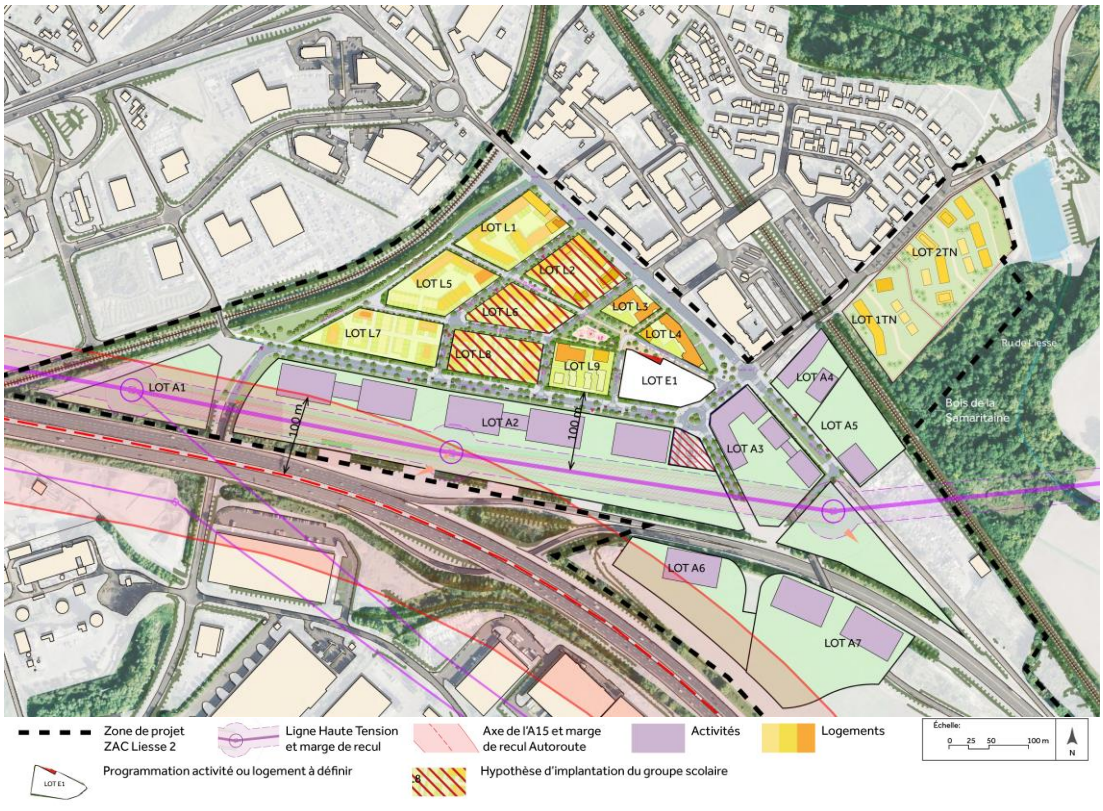
- aux nuisances ;
- à la sécurité ;
- à la qualité de l'urbanisme et des aménagements paysagers ;
- à la qualité architecturale.

La méthodologie proposée englobe trois parties :

- l'analyse de l'état actuel ;
- la description du projet d'aménagement et les justifications, au regard de l'article L.111-6 du C.U ;
- l'impact du projet urbain dans le futur PLU.

1.3 - Périmètre du projet

La présente étude porte sur l'ensemble du projet de la ZAC Liesse 2, à Saint-Ouen l'Aumône mais plus précisément sur les lots A1, A2, A6 et A7 du projet, périmètre d'intervention qui dépasse la stricte limite des espaces visés par l'article L.111-6. En effet, la notion de projet urbain sous-entend une échelle cohérente qui ne peut se borner à la bande de 100 m. Le projet urbain doit avoir un périmètre suffisamment large pour englober les espaces environnants et traiter de la problématique de l'articulation de l'urbanisation avec son voisinage, urbain ou non.



PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC LIESSE 2 (SOURCE : AGENCE D&A 2021)

2 - DIAGNOSTIC ET ENJEUX

2.1 - État initial urbain et paysager à l'échelle du grand paysage

2.1.1 - Organisation urbaine et paysagère

Sur le plan géographique, Saint-Ouen-L'Aumône se situe sur une plaine agricole, en rive gauche de l'Oise, entre les forêts de Montmorency (au nord) et de Saint-Germain-en-Laye (au sud). Ces deux grands boisements sont reliés par la plaine agricole de Pierrelaye, qui s'arrête en lisière du quartier de Liesse. Cette grande entité verte forme la Coupure Verte Régionale, inscrite au Schéma Directeur d'Ile-de-France.

Aujourd'hui, les deux grandes étendues urbaines continues et denses, constituées par les agglomérations de Franconville et Cergy-Pontoise, qui cernent la Coupure Verte Régionale, ont tendance à gagner du terrain, et forment en lisière de Saint-Ouen-L'Aumône une sorte de pincement soulignant la fragilité de la continuité végétale du grand paysage.

Sur le plan des réseaux de transport, à la confluence de grands axes infrastructurels (A15, N184, D14, réseau ferroviaire : RER C, ligne H, fret), le secteur de Saint-Ouen-l'Aumône est divisé par un faisceau d'infrastructures qui dessert autant qu'il ne sépare le territoire en entités hétérogènes, et qui engendre un fractionnement ne répondant pas nécessairement à des logiques géographiques.

Le projet de reforestation des plaines agricoles de Pierrelaye en cours, mené conjointement par le Conseil Régionale d'Ile-de-France, le Conseil Général du Val d'Oise et une dizaine de communes situées sur le territoire de la plaine de Pierrelaye , constitue un élément de développement majeur qui a pour objectif de conforter la Coupure Verte Régionale, et de redonner une cohérence géographique au territoire.

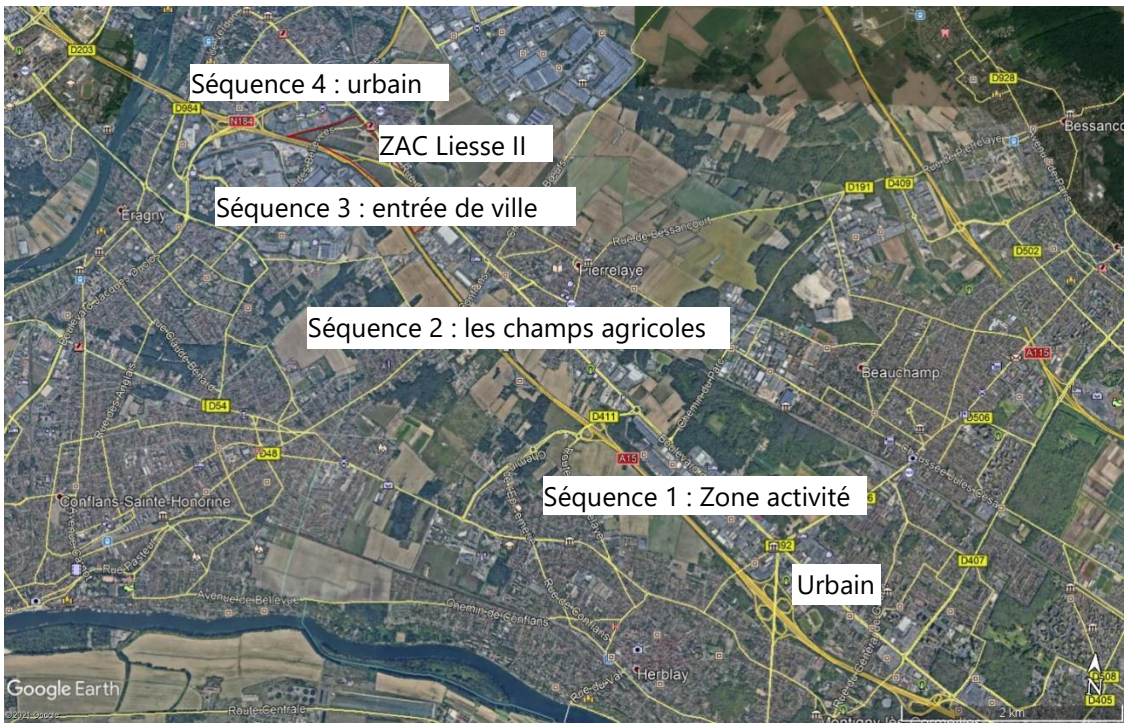
2.1.2 - Le paysage de l'A15 à l'échelle de l'agglomération

L'A15 est un couloir végétal qui ne permet pas de percevoir les séquences paysagères

D'est en ouest, les séquences paysagères alternent zone urbaine, zone d'activité puis pendant plusieurs kilomètres les paysages agricoles rythment le parcours de l'automobiliste.

Ce n'est qu'au niveau de la zone industrielle des Bellevues et du site d'étude (ZAC Liesse II) que le paysage redevient urbain. Toutefois, ces différentes séquences paysagères sont peu marquées du fait de la présence de talus planté qui donne l'impression d'un couloir végétal monotone sans réelle variation de paysages et d'ambiances.

La carte ci-dessous illustre les différentes séquences paysagères traversées.



LES GRANDES SEQUENCES PAYSAGERES DE L'A15, ENTRE HERBLAY, PIERRELAYE ET ST-OUEN-L'AUMONE (SOURCE : GOOGLE MAP)

2.1.2.1 - Séquence paysagère 1 : La zone d'activité

VUE APRES L'ECHANGEUR 5 DE MONTIGNY-LES-CORMEILLES. LES TALUS DE PART ET D'AUTRE DE L'A15 CREES UN COULOIR VEGETAL MONOTONE (SOURCE : GOOGLE MAP)

DANS CE COULOIR VEGETAL ET SANS OUVERTURE SUR LE PAYSAGE, CE SONT LES PANNEAUX ET LES INFRASTRUCTURES (PANNEAU, LIGNE HAUTE TENSION, PONT…) QUI RYTHMENT L'A15 (SOURCE : GOOGLE MAP)

2.1.2.2 - Séquence paysagère 2 : Les champs agricoles

UNE OUVERTURE SUR LES CHAMPS AGRICOLES ET UNE ZONE PAVILLONAIRE EST ENFIN VISIBLE : CE SONT QUELQUES INDICATIONS DES PAYSAGES TRAVERSES (SOURCE : GOOGLE MAP)

UN EPAIS CORDON BOISE MASQUE TOUT VISIBILITE SUR LE PAYSAGE ALENTOUR (SOURCE : GOOGLE MAP)

2.1.2.3 - Séquence paysagère 3 : Une entrée de ville, marquée par une succession de lampadaires

2.1.2.3.1 - Les lampadaires blancs indiquent l'entrée de ville

AU DROIT DE LA FUTURE ZAC LIESSE II, DES LAMPADAIRES BLANCS DE PART ET D'AUTRE DE L'AUTOROUTE A15.MARQUENT L'ENTREE DE VILLE, ILS CONTRASTENT FORTEMENT AVEC LA VEGETATION PLUTOT SOMBRE. A EQUIDISTANT DES UNS ET DES AUTRES, ILS RYTHMENT LA TRAVERSEE (SOURCE : GOOGLE MAP)

2.1.2.3.2 - Des bâtiments camouflés

AU SUD, LES PREMIERS BATIMENTS SONT PARTIELLEMENT VISIBLES, CAR EN PARTIE MASQUES PAR UN TALUS PLANTE (SOURCE : GOOGLE MAP)

2.1.2.4 - Séquence paysagère 4 : secteur urbain

AU NIVEAU DE L'ECHANGEUR, UNE PENTE FORTE OFFRE UN PANORAMA OUVERT SUR LES SECTEURS URBANISES. DE L'AGGLOMERATION DE CERGY-PONTOISE (SOURCE : GOOGLE MAP)

2.2 - Contexte urbain de la ZAC Liesse II et paysage proche

2.2.1 - Un site proche de l'agglomération

La ZAC Liesse II est l'un des territoires de projet de Cergy-Pontoise. Il offre une localisation centrale dans l'aire urbaine, à équidistance de deux zones d'activité majeures de l'agglomération : la zone industrielle des Bellevues et la zone industrielle des Béthunes.

La ZAC est entourée :

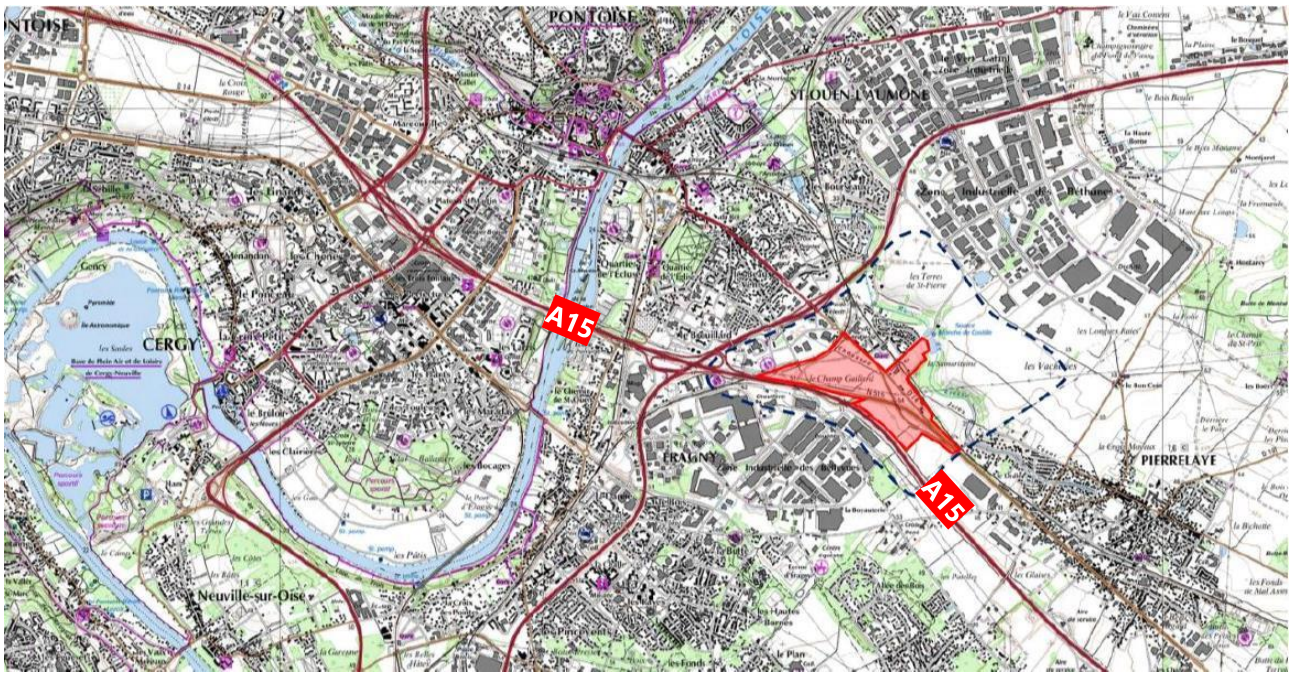
- au nord, la zone industrielle des Béthunes, le quartier Liesse I et la gare de St-Ouen-L'aumône ;
- à l'ouest, L'échangeur 7, la rivière de l'Oise et la ville de Cergy ;
- au sud, de l'autre côté de l'A15, la zone industrielle des Bellevues ;
- à l'est, la coulée verte de La liesse, des champs agricoles et le centre-ville de Pierrelaye.

Le site bénéficie d'une desserte routière depuis 2 accès principaux et 2 secondaires :

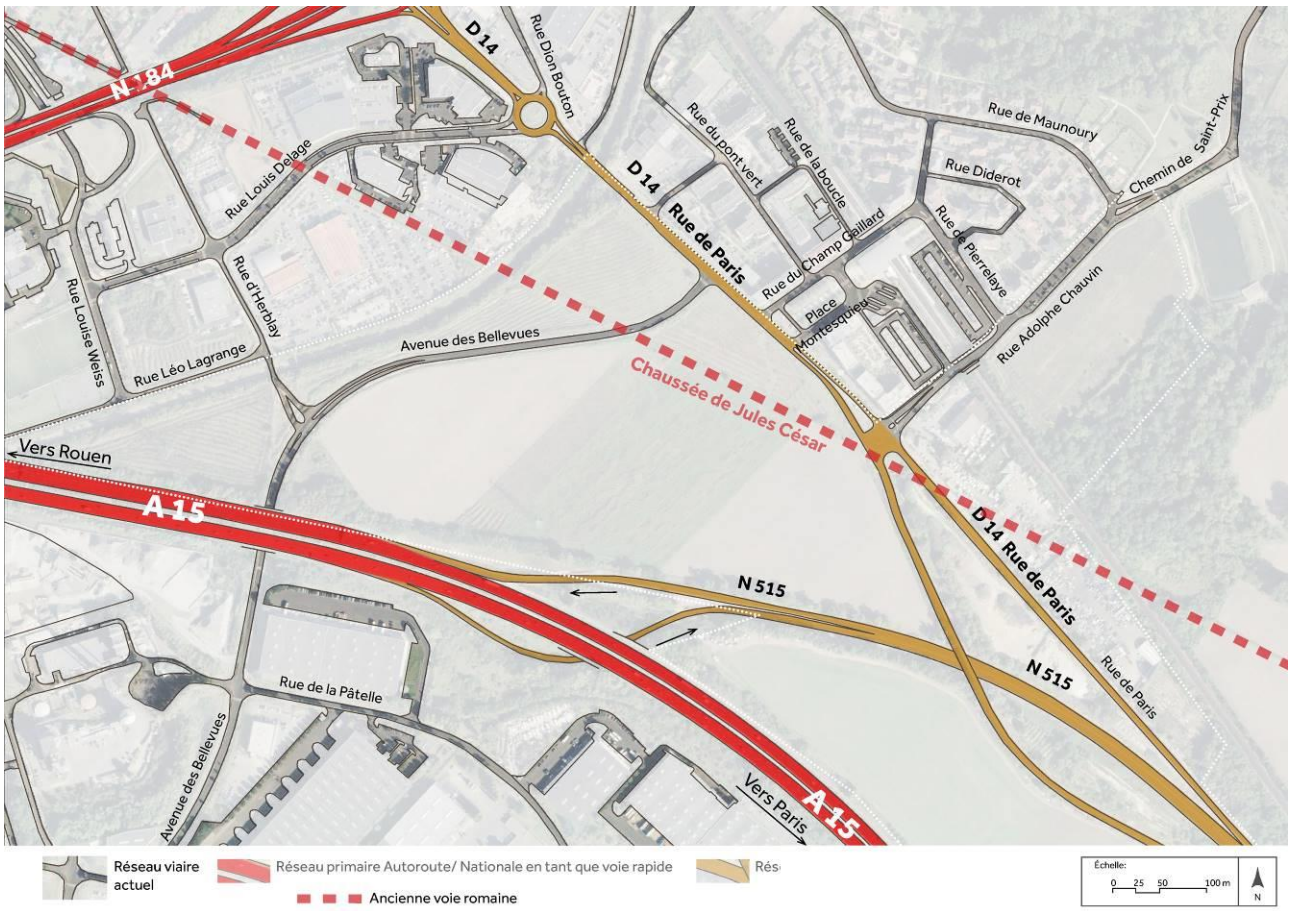
- Les accès principaux :
  - la RN184 (La Francilienne), possède un échangeur à proximité immédiate du site. Elle permet d'y accéder par le nord via la RD14 (rue de Paris).
  - L'A15 soit via l'échangeur n°7 en passant par la RN184, soit en utilisant la sortie n°5.1 d'Herblay au niveau de Pierrelay. Cela implique ensuite de rejoindre le site par le sud via la RD14 (rue de Paris).

- Les accès secondaires :
  - L'avenue des Bellevues ;
  - La rue de Paris (RD14) depuis le quartier « les Beaux vents ».

Ils permettent d'accéder au quartier de Liesse en traversant l'A15 et la RN184 grâce à deux passages inférieurs.



LE SITE EST A PROXIMITE DE L'A15 ET N184 (SOURCE : ETUDE D'IMPACT 2015)



RESEAUX ROUTIERS AUX ABORDS DU SITE (SOURCE : AGENCE D&A 2021)

2.2.2 - Un lieu bien desservi en transport en commun et en circulation douce

Le site Liesse II est desservi par les transports en commun avec une forte prédominance du ferroviaire. En effet, il y a deux gares différentes :

- La gare Saint-Ouen-L'aumône-Liesse : elle est située au centre du quartier et permet de rejoindre Pontoise et le centre de Paris, via le RER C et le RER H en 40min / 50min (Tour Eiffel, Paris Austerlitz…) ;
- la gare Saint-Ouen-L'aumône-Quartier de l'église, situé à 2.5km du site, permet également de rejoindre Pontoise et la gare Paris Saint-Lazare. Relativement peu éloignée, la distance est faible pour les cyclistes (12 minutes à vélo) mais reste importante pour les piétons (30 minutes à pied).

Cergy n'est pas accessible avec le train mais avec les bus 58 et 59. L'arrêt se situe à la gare Saint-Ouen-L'aumône Liesse.

A l'échelle de l'agglomération de Cergy-Pontoise, le réseau de piste cyclable est en cours de développement.

A proximité du site, des pistes cyclables se situent le long de l'avenue Adolphe Chauvin et continuent au sein de la coulée verte jusqu'à la zone industrielle des Béthunes et la rue Marcel Dassault. Elles permettent aussi de longer le ru de Liesse, les jardins familiaux et l'ambiance boisée de la vallée et le quartier « les Bourseaux ».

CARTE DES VOIES CYCLABLES PRESENTENT AUX ABORD DU SITE D'ETUDE (SOURCE : SITE INTERNET DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE CERGY PONTOISE).

2.3 - Présentation de la ZAC Liesse II et de ses abords

Le périmètre d'étude de la ZAC Liesse II correspond à un périmètre de projet de 45.6 hectares environ. Il représente un potentiel de développement de l'ordre de 850 logements, ce qui correspond à une augmentation d'environ 10 % du nombre de logements dans la commune. Le projet comprend également une programmation d'activités industrielles, tertiaires, artisanat, des activités de type ludiques ou de loisirs, ainsi qu'une école. L'enjeu de ce projet d'aménagement, pour Saint-Ouen l'Aumône comme pour l'agglomération de Cergy Pontoise, pour qui il constitue une porte d'entrée dans l'agglomération, est donc particulièrement important.

Ce périmètre d'étude de ZAC s'inscrit au sein d'un périmètre d'étude plus élargi, notamment jusqu'à la RN184 à l'ouest, la zone d'activités des Béthunes au nord (intégrant donc le secteur d'urbanisation future de Liesse III), la limite communale à l'est et la zone d'activités des Bellevues au sud. Ce périmètre d'étude plus élargi permet d'analyser et de prendre en compte l'inscription du projet de ZAC dans son environnement proche.

Ce secteur est majoritairement occupé par des cultures, présentes sur le site sous forme de grandes parcelles dont plusieurs sont mises en jachère, ainsi que par des espaces de friche. Des formations arbustives et arborées sont présentes ponctuellement le long des axes de circulation, ainsi que des formations boisées d'aulnaies-frênaies alluviales en fond de vallon du ru de Liesse, à l'Est du site. Une partie du périmètre d'étude est déjà urbanisée : la lanière sud-est du site de projet, par ailleurs dénommée « Casse Auto », correspond à un secteur partiellement urbanisé et occupé par des activités diverses.

A l'exception de la lanière est du périmètre d'étude de ZAC longeant la RD14 et la voie ferrée en entrée de ville, le foncier est principalement constitué de terrains agricoles non construits. Le parcellaire est très morcelé, notamment sur le secteur des Champs Gaillards au sud de la Chaussée Jules César qui est découpé en fines lanières. La majorité des parcelles sont propriétés de la Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise.

- Au sud, l'autoroute A15 longe les lots A1, A2, A6 et A7.

De nord-ouest au nord-est des parcelles du projet, le long de l'autoroute A15, trois pylônes sont positionnés sur les lots A1, A2 et A3 (un sur chaque lot)

- A l'est, la rue de Paris est l'une des entrées du quartier de Liesse. Cette entrée de ville est marquée par de nombreuses occupations du sol; un dépôt sauvage d'ordures, un campement de gens du voyage, une casse d'automobile, un entrepôt de vente de matériaux au professionnel. Coté est, on trouve également le nouveau quartier « Liesse 1 » qui est terminé.

Le site n'est traversé que par deux voies : la rue de Paris (RD14), structurant au sein de l'agglomération, et l'avenue des Bellevues.

Ces deux voies sont de profil routier :

- La rue de Paris: 1x1 voies, avec retrait de 50cm sur l'une des voies, séparé par un terre-plein central dessinés au sol par des lignes blanches, avec un trottoir ;
- L'avenue des Bellevues: 1x1 voies, avec retrait de 50cm sur l'une des voies, sans trottoir.

PERIMETRE DE LA ZAC (SOURCE : EGIS 2021,GOOGLE MAP)

2.3.1.1 - Topographie et éléments naturels du site et ses abords

Le périmètre d'étude de la ZAC et ses abords sont compris entre la cote maximale de 51,5 m NGF à proximité de l'A1 et la cote minimale de 33 m N.G.F au niveau du bassin Blanche de Castille.

Trois unités homogènes par leur relief sont identifiables :

- Le secteur des Champs Gaillards : pente de 0 à 2 % environ, situé entre 48 et 51,5m d'altitude (soit 3.5 m d'amplitude) ;
- Le secteur « Casse Auto» : petit secteur situé à l'est, entre la RD14 et la voie ferrée : secteur relativement plat, situé entre 44 et 46 m d'altitude ;

- Le secteur des Terres Neuves : petit secteur situé au nord-est de la voie ferrée, dans le vallon du ru de Liesse : pente plus forte (de 5 à 8 %), entre 33 et 47 m d'altitude. Le ru de Liesse s'impose comme point bas topographique et reçoit gravitairement les eaux de pluie ruisselées.

Les trois secteurs sont entrecoupés pas des talus, des dépôts de terre, des fossés, des routes et des voies ferrées situées en contrebas. Ces éléments sont sources de discontinuités physiques importantes.

Il est à noter que sur les lots A1, A2, A6 et A7, les parcelles ont une topographie accidentée, sans arbustes mais des espèces herbacées denses et volumineuses.

VUE SUR LE LOT A1, A COTE DE LA PASSERELLE. LE TERAIN EST TRES ACCIDENTE ET LA VEGETATION RASSE PERMET D'APERCEVOIR L'AUTOROUTE A15 (SOURCE : EGIS 2021)

VUE SUR LE LOT A2, SUR LE SECTEUR DES CHAMPS GAILLARDS, DEPUIS LA RD14 – LES HAIES DELIMITENT L'EMPRISE DE L'A15 ET SONT UN ELEMENT MARQUANT DANS LE PAYSAGE. LA TOPGRAPHIE EST COMPOSEE DE SECTEURS PLATS MAIS AUSSI DE MERLONS ET DE FOSSES (SOURCE : EGIS 2021)

La végétation sur le site est très faible avec la présence de quelques arbres le long des voies principalement. Le long de l'A15, un talus d'environ 1m de hauteur sert de support à une haie de hêtre, d'érable et de chêne de 10m de hauteur. Cette ligne végétale est facilement visible depuis le quartier de liesse, les arbres ayant du lierre le long du tronc et dans leur feuillage. Le feuillage foncé du lierre contraste fortement avec la couleur claire du feuillage des autres espaces végétales.

DEPUIS L'AVENUE DES BELLEVUES, VUE SUR LE CHAMP GAILLARD ET LA HAIE LIBRE DE L'AUTOROUTE A15 (SOURCE : EGIS 2021)

Le talus végétalisé est séparé des lots A1 et A2 par un grillage. A son coté, quelques arbustes sont présents et notamment du cornouiller. Ces espaces végétalisés créent une barrière visuelle depuis l'A15, cependant, depuis le lot A1, l'autoroute est visible à cause du passage des voitures et leur reflet.

Cette haie végétale n'est pas très dense : environ 3-4m d'épaisseur.

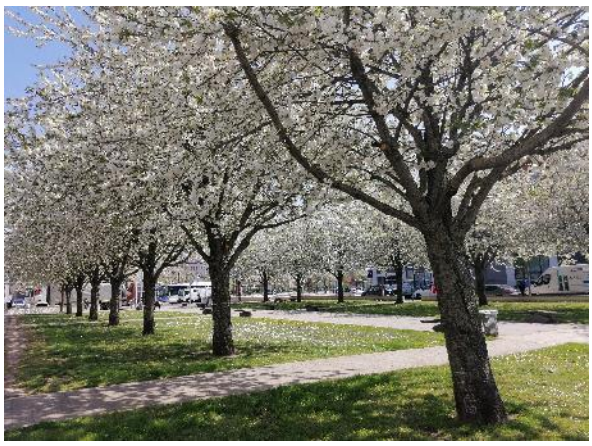
DEPUIS LE CHAMP GAILLARD - VUE SUR LA HAIE LIBRE QUI LONGE L'A15. LA HAIE EST PLANTEE SUR LE TALUS DE L'AUTOROUTE ET UN GRILLAGE SEPARE LE SECTEUR DU CHAMP GAILLARD A GAUCHE ET LA HAIE ACCOLEE A L'AUTOROUTE A15 (SOURCE : EGIS 2021)

CARTE MONTRANT LES HAIES LIBRES LE LONG DE L'A15 ET LES OUVERTURES VISUELLES (SOURCE : D&A / EGIS, 2021)

2.3.1.2 - Les pommiers et la gare comme identité du quartier Liesse

Dans l'axe de la gare, la place Montesquieu accueille 2 rangées de pommiers, une surface engazonnée, et un pavage. Ces pommiers participent à constituer une identité du quartier car ils sont présents dans différents squares de la ville.

LA GARE ET LA PLACE MONTESQUIEU, LE CENTRE DU QUARTIER « LIESSE » (SOURCE : EGIS 2021)



LES POMMIERS DE LA PLACE MONTESQUIEU (SOURCE : EGIS 2021)

***VUE DEPUIS LA PLACE MONTESQUIEU VERS LES PARCELLES DU PROJET. UNE* LIGNE A HAUTE TENSION EST POSITIONNEE AU MILIEU DE LA PERSPECTIVE (SOURCE : EGIS 2021)**

La rue de Paris est plantée d'arbres d'alignement le long des façades des bâtiments. Quelques massifs composés de vivaces et d'arbustes agrémentent les trottoirs.

2.3.1.3 - Valeur écologique

Suite à la consultation des différents outils de planification territoriale, il apparaît que le périmètre d'étude ZAC n'est directement concerné par aucun zonage associé à la protection ou la préservation de la nature, que ce soit au sein du SRCE, du SCoT ou du PLU actuel. Notons cependant qu'il est très proche d'un espace naturel identifié par le SCoT, englobant le ru de Liesse et ses boisements rivulaires, dont certains présentent un intérêt écologique majeur (aulnaie-frênaie d'intérêt communautaire). Le ru de Liesse est en outre repris comme élément de continuité écologique dans les différents documents de planification et le Bois de la Samaritaine comme un espace naturel sensible (ENS)

2.3.2 - L'autoroute A15

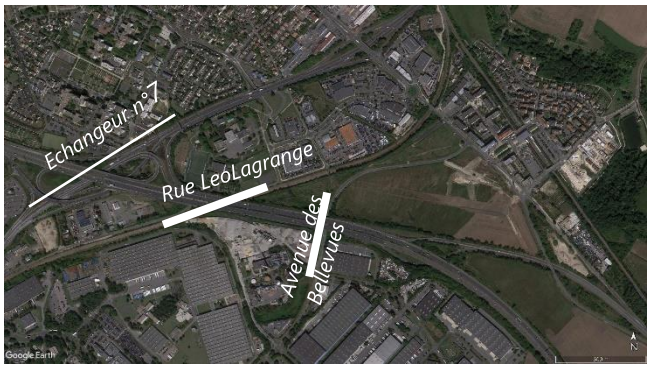
L'autoroute A15, créée pour desservir la ville nouvelle de Cergy-Pontoise est aujourd'hui une autoroute francilienne de 21 km partant de Gennevilliers par la jonction de l'A86 et débouchant sur la RN184 juste avant Cergy-Pontoise, au niveau du site d'étude. Elle permet également une liaison rapide vers l'autoroute A16, via l'A115 ou la RN184 permettant d'éviter la RN1. Au-delà de Cergy-Pontoise, son prolongement jusqu'à Rouen est incertain ; c'est donc une autoroute dont la fonction est principalement urbaine, permettant les mouvements pendulaires des habitants franciliens.

L'A15, d'un gabarit large sur la quasi-totalité de son tracé (2x4 voies), se réduit progressivement dans sa traversée de Cergy-Pontoise pour passer à 2x2 voies juste après la sortie 10, jusqu'à son débouché sur la RN14 (elle-aussi à 2x2 voies). Le site d'étude est situé le long de l'A15 entre les sorties 6 et 7, pour rejoindre respectivement la RN14 et RN184. La largeur de l'A15 ici est d'environ 30m, composée d'une bande d'arrêt d'urgence de part et d'autre, 4x2 voies séparées par une glissière de sécurité et un terreplein planté d'environ 5m.

A proximité du site, il existe deux passages inférieurs sous l'A15 :

- L'avenue des Bellevues qui permet de relier la zone industrielle des Bellevues et la gare de St-Ouen-L'Aumône ;
- La rue Leo Lagrange qui permet de rejoindre Eragny et la zone d'activité accolée à la voie de chemin de fer.

A l'extrémité du périmètre de projet, en direction de Cergy, l'échangeur n°7 de l'A15 permet l'accès à la RN184.



TUNNELS ET ECHANGEUR 7 DE L'A15 (SOURCE : GOOGLE MAP)

TRONCON D'AUTOROUTE LONGEANT LE SITE D'ETUDE (SOURCE : GOOGLE MAP)

2.3.3 - Relations visuelles entre l'A15 et la future ZAC Liesse II

2.3.3.1 - Vues côté nord de l'A15

Côté nord (ZAC Liesse II) de l'autoroute, la vue est partiellement bloquée par un talus planté discontinu. Parfois, un grand vide permet d'entrevoir les parcelles de la zone d'étude. Sur quelques mètres, la haie est parfois peu dense et laisse entrevoir quelques bâtiments de la zone industrielle, rue Louis Delage. Au niveau du lot A1, le bâtiment blanc du concessionnaire BMW est visible, puis quelques autres enseignes au qualité peu esthétique. Au niveau de l'échangeur, la vue s'ouvre sur des terrains de sport engazonnés et des parkings plantés. Sur l'autoroute, les pylônes électriques sont visibles bien que leur base est en partie cachée par la végétation.

- Séquence paysagère 1 : le couloir végétal au droit des parcelles des lots A2, A6 et A7

LOTS A6 ET A7 : VUE DEPUIS L'A15, LA VEGETATION EST DENSE MAIS PEU D'ARBRES SONT PRESENTS (SOURCE : GOOGLE MAP)

LOT A2 : L'ESPACE ENTRE LA HAIE LIBRE ET L'A15 VARIENT ENORMEMENT. AU DEBUT, CETTE ZONE DE TRANSITION EST D'ENVIRON 15M, PUIS 10M A PARTIR DE L'AVENUE DES BELLEVUES, LA HAIE EST TRES PROCHE DE L'A15 (SOURCE : GOOGLE MAP)

■ Séquence paysagère 2 : des ouvertures visuelles ponctuelles au droit du lot A2

LOT A2 : LE COULOIR VEGETAL S'OUVRE SUR DES VUES EN DIRECTION DU CHAMP GAILLARD ET DE LA ZONE D'ACTIVITE EN PROJET (SOURCE : GOOGLE MAP)

■ Séquence paysagère 3 : Les pylônes électriques au droit du lot A2

LOT A2 : COMME UNE TOILE D'ARAIGNEE, LES PYLONES ELECTRIQUES TRAVERSENT L'AUTOROUTE ET LA LONGENT. C'EST UNE SEQUENCE PAYSAGERE MARQUEE PAR CES INFRASTRUCTURES GEANTES ET UNE ECHELLE DISPROPORTIONNEE QUE NOUS N'AVONS PAS L'HABITUDE DE VOIR DE SI PROCHE (SOURCE : GOOGLE MAP)

■ Séquence paysagère 4 : Les premiers bâtiments visibles au droit du lot A1

LOT A1 : VUE SUR LE CONCESSIONNAIRE AUTOMOBILE, DE LA ZONE COMMERCIALE, RUE LOUIS DELAGE. ICI, LA VEGETATION EST BEAUCOUP MOINS HAUTE (SOURCE : GOOGLE MAP)

LOT A1 : PLUS LOIN, LA VUE S'OUVRE DE NOUVEAU SUR LE STADE LUCIEN ESCUTARY (SOURCE : GOOGLE MAP)

2.3.3.2 - Vues côté sud de l'A15

La vue, côté sud de l'autoroute, est partiellement bloquée par le double mur végétal : le terrain plein est planté et un talus planté camoufle la zone industrielle des Bellevues. Toutefois, il est quand même possible de percevoir le bâtiment bleu-vert de SPL Matériaux Routiers Franciliens.

VUES COTE SUD DE L'A15 EN DIRECTION DE LA ZONE INDUSTRIELLE DES BELLEVUES (SOURCE : GOOGLE MAP)

2.3.3.3 - Vues depuis l'échangeur n°7 de l'A15

Au niveau de l'échangeur, les haies végétales disparaissent et la zone industrielle situé en contrebas laisse apparaitre quelques enseignes, comme le bâtiment jaune taupe de Mpr Cergy Renault. Au fur et à mesure, le paysage industriel se dévoile et la zone industrielle est facilement identifiable. Quelques arbres et arbustes ponctuent l'autoroute mais ils ne sont pas suffisants pour camoufler ces zones peu esthétiques.

Dans l'ensemble, la traversée du secteur par l'A15 ne laisse pas ici un sentiment de territoire urbain, mais bien péri-urbain, avec un territoire qui paraît mité par des entreprises, parking, zone industrielle.

L'échangeur n°7, noyé dans une juxtaposition de plantations, pelouses, no man's land… renforce cette impression.

2.4 - Le code de l'urbanisme

2.4.1 - Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Cergy-Pontoise

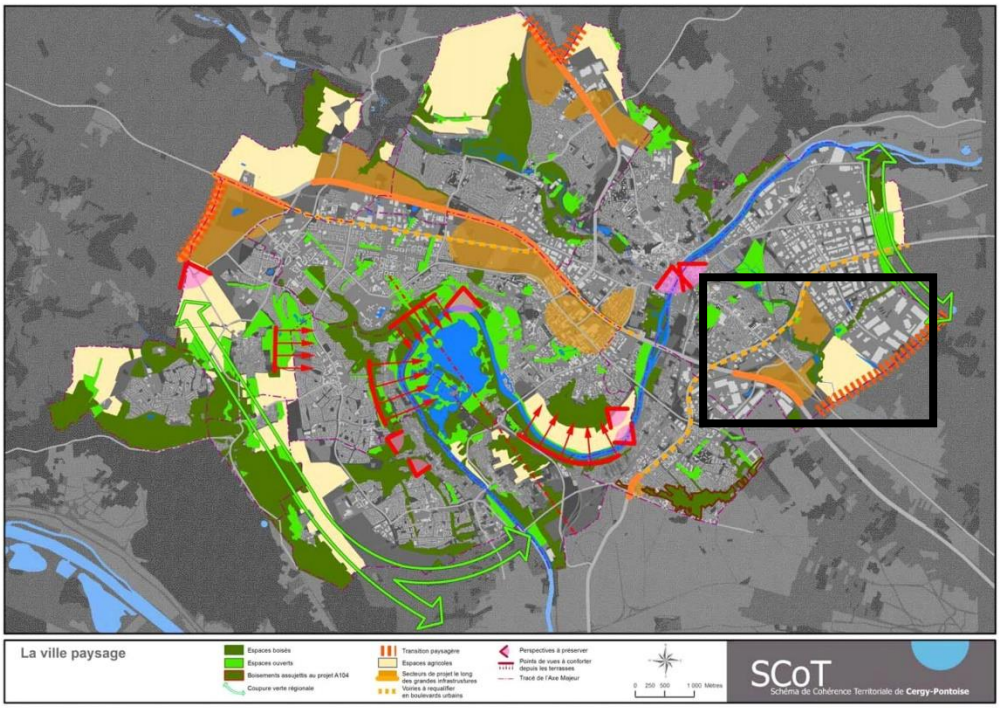
Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Cergy-Pontoise, approuvé le 29 mars 2011, présente le projet de ZAC liesse II comme une zone d'extension urbaine à court et moyen terme. Le val de Liesse y est décrit comme « *un secteur constituant la nouvelle entrée de la ville, soumis à un impératif de qualité urbaine. Il s'agit d'un espace qui reste encore inachevé dont l'aménagement doit améliorer l'image globale de la ville.* »

Il affirme aussi la « nécessité d'obtenir un traitement urbain de l'A15, en particulier dans la traversée de la centralité d'agglomération ».

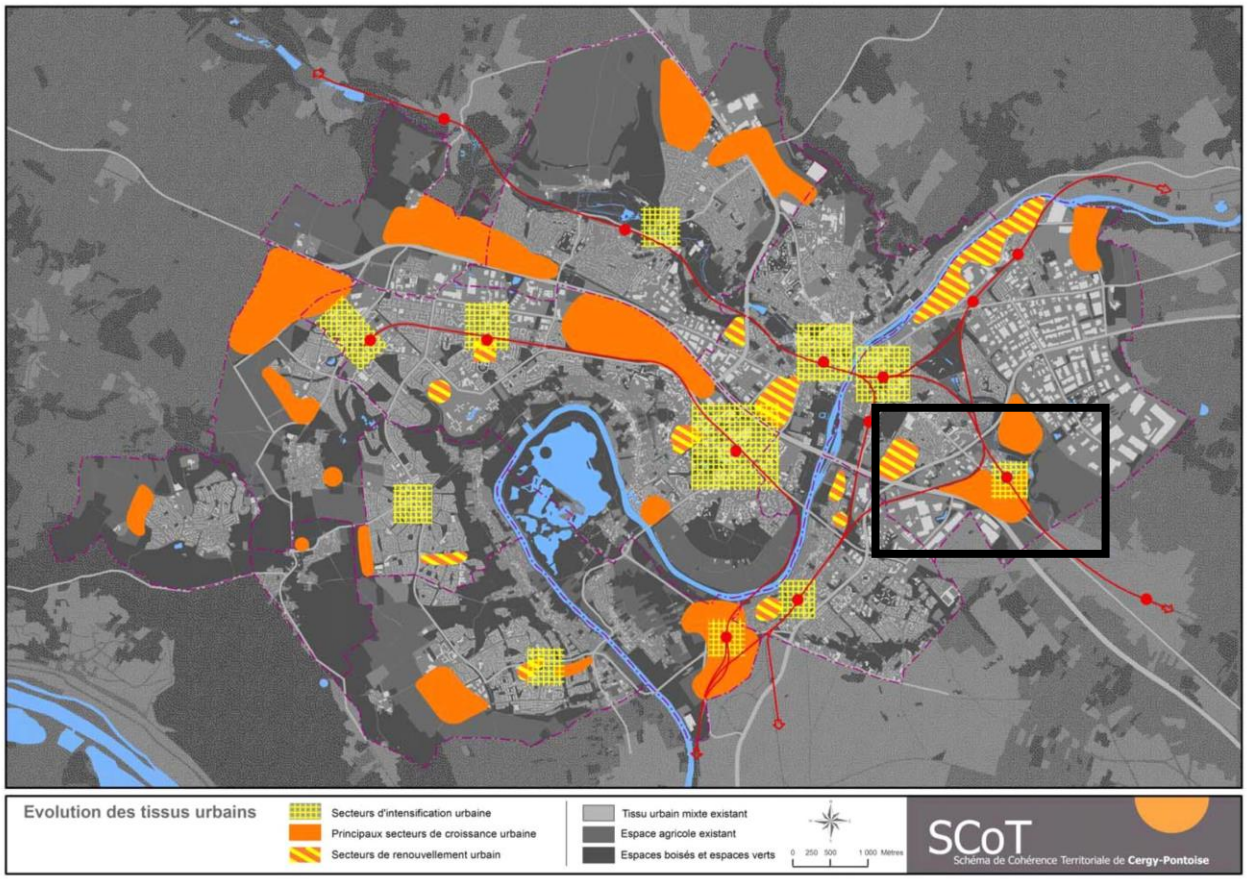
Les éléments spécifiques relatifs au périmètre de projet de Liesse II sont identifiés à travers :

- Le secteur de la gare RER de Liesse identifié comme un secteur d'intensification urbaine, selon une logique de densification autour des infrastructures majeures de transport et d'une meilleure articulation urbanisme/transport ;
- Liesse II et Liesse III sont aussi identifiés comme secteurs de croissance urbaine de l'agglomération, pour le développement d'un nouveau quartier mixte (logements, équipements, commerces de proximité et activités économiques), en contact avec la plaine de Pierrelaye, contraint par des infrastructures importantes (A15, voies SNCF, RD14) ;
- La plaine de Pierrelaye-Bessancourt comme un maillon de la ceinture verte régionale, une coupure agricole et boisée à maintenir et à conforter entre l'urbanisation de Saint-Ouen l'Aumône et de Pierrelaye, un « espace de respiration » ;

- Les boisements du ru de Liesse comme des massifs boisés et forestiers à préserver, structurant de la trame verte de l'agglomération ;
- Indications particulières pour le Ru de Liesse : ce vallon comprend encore une aulnaie frênaie relictuelle qui mérite d'être conservée. Le vallon est également en relation avec le parc de l'abbaye de Maubuisson et plus loin avec l'Oise. Cette zone constitue un axe de déplacement et une zone de chasse importante pour les chauves-souris.
- Zone tampon à préserver autour des zones naturelles d'intérêt patrimonial : Il est indispensable de maintenir un corridor non urbanisé de part et d'autre du cours d'eau et de limiter l'artificialisation du site par le réservoir « Blanche de Castille ». Une liaison verte est à maintenir avec le fond de Vaux ;
- Préservation du corridor écologique de la vallée du ru de Liesse : Les fonds de vallée constituent des mosaïques complexes favorables à de très nombreuses espèces qui circulent de façon privilégiée le long des cours d'eau, des ripisylves et sur leurs marges.
- Un quartier de Liesse II à valoriser en tant qu'entrée de ville Est de l'agglomération ;
- La commune de Saint-Ouen l'Aumône identifiée comme un secteur impacté de manière significative par les nuisances sonores, routières mais également ferroviaires, secteur où l'exposition au bruit des personnes doit être réduite ;
- Le fond de vallée du ru de Liesse est identifié comme comportant des alluvions tourbeuses et compressibles contenant une nappe aquifère à moins de deux mètres de profondeur : l'utilisation des sols doit dans tous les cas être compatible avec le caractère compressible des terrains, les sous-sols enterrés et l'assainissement autonome y seraient interdits. Toute construction devrait être précédée d'une étude spécifique visant la reconnaissance du taux de travail admissible et du risque de tassement ;
- Commune de Saint-Ouen l'Aumône identifiée comme secteur où un grand nombre d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement sont recensées.



PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE DE CERGY-PONTOISE (SOURCE : SCOT DE CERGY PONTOISE)



EVOLUTION DES TISSUS URBAINS, EXTRAIT DU DOG DU SCOT (SOURCE : SCOT DE CERGY PONTOISE – DOCUMENTS D'ORIENTATIONS GENERALES)

2.4.2 - Le PLU de la commune de Saint-Ouen-l'Aumône

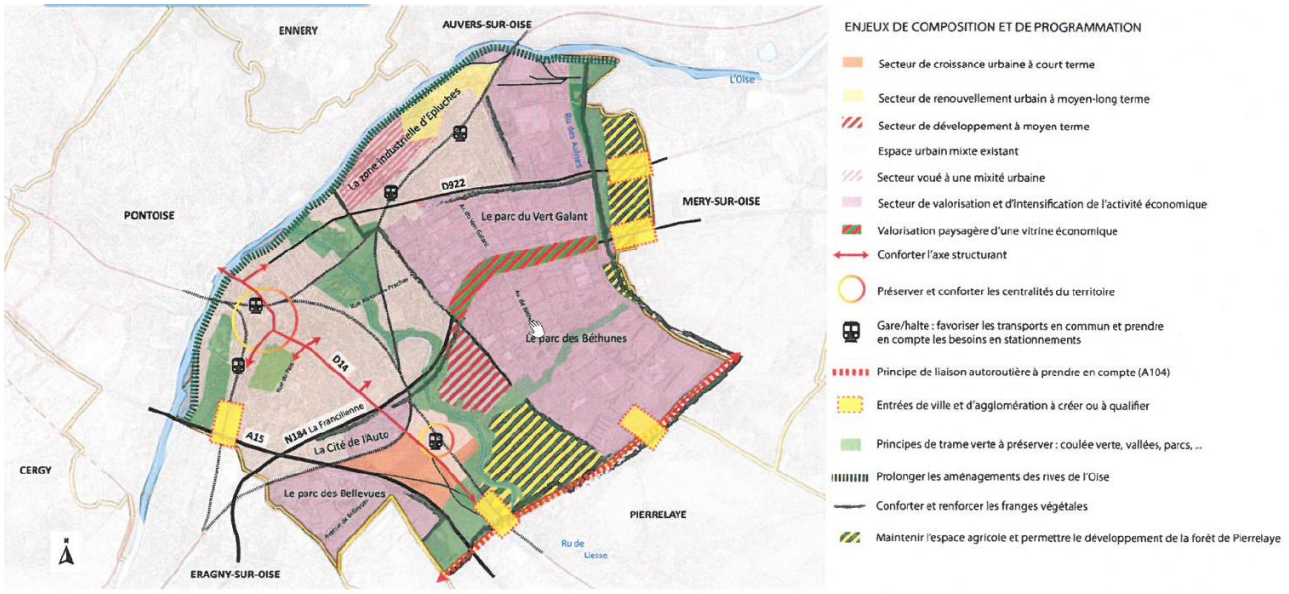
Le Plan local d'urbanisme (PLU) actuel de la commune de Saint-Ouen l'Aumône a été approuvé le 21 décembre 2006. Depuis, il a connu plusieurs adaptations :

- Sa dernière modification date de mars 2021. Il a de nouveau évolué dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) emportant mise en compatibilité du PLU (pour la zone naturelle N), prononcée par arrêté du Préfet du Val d'Oise le 24 février 2020.
- Le PLU de la commune de Saint-Ouen l'Aumône et le PADD sont en cours de révision.

Le PLU actuel de la commune de Saint-Ouen l'Aumône confirme la vocation et l'aménagement de ce secteur urbanisable.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU actuel de Saint-Ouen-l'Aumône identifie :

- Le secteur de Liesse II comme une zone d'extension urbaine à court et moyen terme ;
- Le vallon du ru de Liesse comme un espace de maintien et de renforcement de la présence du végétal et de poursuite de la coulée verte ;
- La plaine de Pierrelaye comme un espace de protection et valorisation des espaces naturels,
- Puis la section de RD14 - située en limite Est de commune et d'agglomération - comme un secteur de traitement des entrées de ville.



EXTRAIT DU PADD (SOURCE : PADD, VILLE DE SAINT-OUEN-L'AUMONE)

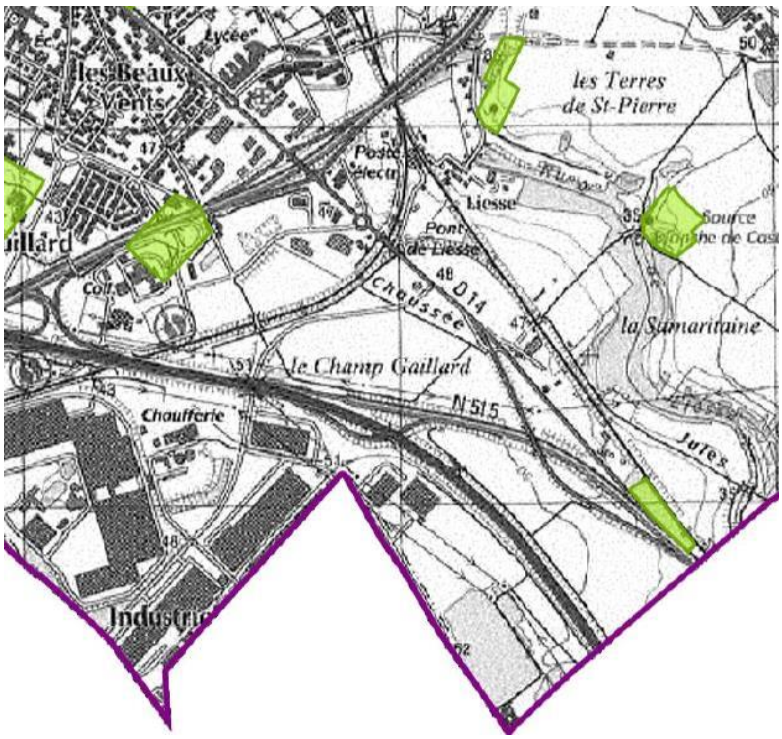
Les servitudes sur le terrain sont nombreuses :

- Transmissions radioélectriques (perturbations électromagnétiques) – Centre d'Eragny englobant la pointe sud-ouest du périmètre d'étude de ZAC ;
- Passage de Lignes électriques, longeant la RD14, puis longeant l'A15 et traversant le site de projet en pointe nord-est ;
- Passage de Canalisations de gaz le long de la RD14, puis en limite ouest du périmètre (le long de la voie ferrée de fret Ouest, puis sur une section sud de l'avenue des Bellevues ;
- Plan de prévention des risques en limite de périmètre, au niveau de la pointe Est du périmètre d'étude, entre RD14 et voie ferrée ;
- Zones en bordures de voies ferrées où s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer ;
- Zones de non aedificandi et des marges de recul par rapport à l'axe bruyant que constitue l'A15 :
  - La localisation et les effets de ces servitudes sont indiqués au PLU.
  - Un emplacement réservé pour la création de l'A104, de la voie de bus TCSP et du bassin de retenue de Liesse

2.5 - Sécurité et nuisances

2.5.1 - Risques naturels

La commune de Saint-Ouen-L'aumône est concernée par deux risques : le classement en zone de sismicité 1 et le risque de mouvement de terrain lié à la présence de cavités de gypse souterraines abandonnées, présentes à la pointe Sud-Est du périmètre d'étude de ZAC, sur le secteur Blanche de Castille.



LOCALISATION DES CAVITES SOUTERRAINES (SOURCE : INSPECTION GENERALE DES CARRIERES)

2.5.2 - Lignes à haute tension

Le terrain est traversé d'est en ouest par 3 lignes le long de L'A15 sur les lots du projet A1, A2 et A3 (de 225 à 400 Kv). Le paysage ouvert met en scène les pylônes électriques et les câbles aériens. C'est une contrainte paysagère forte qui doit être prise en compte dans le projet.
Les ouvrages des lignes à haute tension génèrent, au bénéfice du Réseau public de Transport d'Electricité (RTE), des servitudes d'utilité publique (SUP) lui permettant d'exécuter tous types de travaux d'entretien ou de réparation nécessaires à garantir la sécurité des personnes et des biens (article L.323-4 du code de l'énergie).

Par conséquent, il est fait obligation aux propriétaires de réserver le libre passage et l'accès aux agents du gestionnaire du réseau public de transport d'électricité, ainsi qu'à ceux des entreprises accréditées par lui pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations. Un périmètre de sécurité est également établi autour des pylônes. Ces servitudes comportent, la limitation ou l'interdiction du droit d'implanter certains bâtiments à usage d'habitation et des établissements recevant du public. De fait, les premiers lots destinés à l'habitat et celui du Groupe scolaire sont à une distance de 100m de la ligne.

LOT A1 : L'ECHELLE IMPOSANTE DES PYLONES ELECTRIQUES (SOURCE : EGS 2021)

LOT A1 ET A2 : LES TROIS LIGNES ELECTRIQUES QUI TRAVERSENT LE PERIMETRE D'ETUDE ONT DES PILONES AVEC DES ARCHITECTURES COMPLETEMENT DIFFERENTES (SOURCE : EGIS 2021)

2.5.3 - Qualité de l'air

2.5.3.1 - Polluants atmosphériques – notions générales

Les polluants atmosphériques sont trop nombreux pour être surveillés en totalité. Certains d'entre eux sont donc choisis en particulier parce qu'ils sont caractéristiques d'un type de pollution (industrielle, routière, etc.) et parce que leurs effets nuisibles sur l'environnement et/ou la santé sont avérés.

En France, la surveillance de la qualité de l'air est axée notamment sur les polluants suivants :

- **Les oxydes d'azote,** dont les principales sources sont le transport routier et les installations de combustion. Parmi les oxydes d'azote, c'est le dioxyde d'azote (NO_2) qui a des effets sanitaires sur l'appareil respiratoire.
- **Les particules en suspension** qui constituent un mélange complexe de par la variété de leurs compositions chimiques et de leurs tailles. La surveillance réglementaire porte sur les particules PM10 (de diamètre inférieur à 10 µm) et PM2.5 (de diamètre inférieur à 2,5 µm). Les sources de particules sont multiples. Elles sont émises par la combustion à des fins énergétiques de différents matériaux (bois, charbon, pétrole), le secteur résidentiel et tertiaire, le trafic routier, l'industrie (incinération, sidérurgie), l'agriculture, les chantiers et les carrières. Selon leur granulométrie (taille), les particules pénètrent plus ou moins profondément dans l'arbre pulmonaire.

Ces deux catégories de polluants font l'objet d'une attention particulière du fait des dépassements des valeurs limites de concentrations en air ambiant[1] dans plusieurs agglomérations françaises, dont le secteur de l'île de France.

À noter que de nombreux autres polluants sont également surveillés, tels que :

- L'ozone, polluant secondaire formé sous l'effet du rayonnement solaire à partir des précurseurs ;
- Le dioxyde de soufre, traceur de l'activité industrielle ;
- Le monoxyde de carbone, issu de la combustion incomplète du trafic et chauffage résidentiel ;
- Les Composés Organiques Volatils dont le benzène (composé cancérigène) ;
- etc.

---

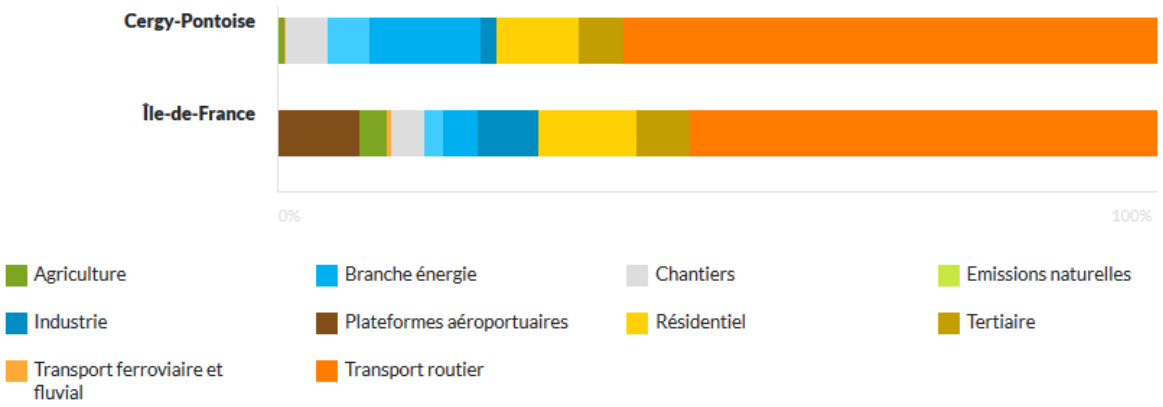
[1] *Valeurs imposés par la directive européenne 2008/50/CE*

2.5.3.2 - Émissions de polluants dans l'air sur le secteur géographique

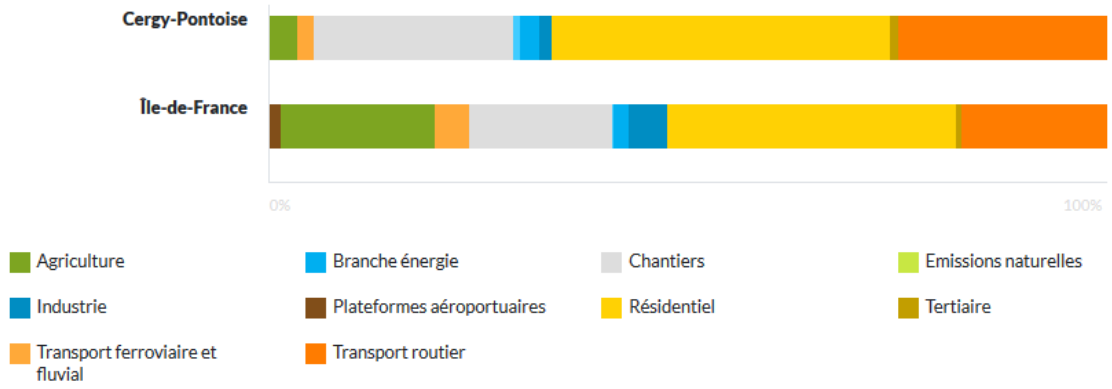
Les émissions désignent les polluants directement rejetés dans l'atmosphère par les activités humaines (cheminées d'usine ou de logements, pots d'échappement, agriculture…) ou par des sources naturelles (volcans, ou composés émis par la végétation et les sols).

Sur le secteur géographique de l'intercommunalité de Cergy-Pontoise, on notera que (cf. figures suivantes) :

- Les émissions d'oxydes d'azote proviennent en grande partie du secteur des transports routiers ;
- Les émissions de poussières PM10 proviennent majoritairement du secteur résidentiel, du transport routier et des chantiers.



BILAN 2018 DES EMISSIONS DE NOX (ESTIMATIONS FAITES EN 2020) POUR CERGY-PONTOISE – (EN TONNES PAR AN) (SOURCE : AIRPARIF HTTPS://WWW.AIRPARIF.ASSO.FR/SURVEILLER-LA-POLLUTION/LES-EMISSIONS)



BILAN 2018 DES EMISSIONS DE PM10 (ESTIMATIONS FAITES EN 2020) POUR CERGY-PONTOISE – (EN TONNES PAR AN) (SOURCE : AIRPARIF HTTPS://WWW.AIRPARIF.ASSO.FR/SURVEILLER-LA-POLLUTION/LES-EMISSIONS)

Sur la zone d'aménagement de la ZAC Liesse II, Le site du projet est bordé (ou situé à proximité) par des infrastructures de transport denses qui sont la source locale principale de pollution, en lien avec les rejets des moteurs à combustion des véhicules circulant sur ces voies :

- L'A15 au sud ;
- La RD14 au nord-est ;
- La RN184 au nord-ouest

D'autres sources de pollution sont présentes dans l'environnement du projet, telles que l'industrie (en particulier le centre de valorisation des déchets VEOLIA de Saint-Ouen-l'Aumône) ou le secteur tertiaire.

2.5.3.3 - Qualité de l'air sur le secteur géographique

La surveillance en continu de la qualité de l'air sur l'Ile de France est confiée à l'association AIRPARIF.

AIRPARIF produit des bilans et cartes annuelles de pollution, dont une extraction est faite ci-dessous pour le dioxyde d'azote et les poussières PM10, zoomée sur le secteur proche de la ZAC Liesse II. Le point de repère bleu étant situé sur l'avenue des Bellevues dans l'emprise de la ZAC.

Ces cartes mettent en évidence des concentrations proches des valeurs limites réglementaires à proximité immédiate de l'A15.

CONCENTRATION MOYENNE ANNUELLE EN DIOXYDE D'AZOTE SUR LE SECTEUR ZAC LIESSE II ET ALENTOURS – ANNEE 2020 (SOURCE : *HTTPS://WWW.AIRPARIF.ASSO.FR/SURVEILLER-LA-POLLUTION/BILAN-ET-CARTES-ANNUELS-DE-POLLUTION*)

CONCENTRATION MOYENNE ANNUELLE EN DIOXYDE D'AZOTE SUR LE SECTEUR ZAC LIESSE II ET ALENTOURS – ANNEE 2020 (SOURCE : *HTTPS://WWW.AIRPARIF.ASSO.FR/SURVEILLER-LA-POLLUTION/BILAN-ET-CARTES-ANNUELS-DE-POLLUTION*)

En outre une étude d'impact sur la qualité de l'air et la santé a été réalisée en 2015[2] pour le projet de ZAC Liesse II.

Dans le cadre de cette étude, **une campagne de mesures in-situ** a été réalisée afin de qualifier la qualité de l'air dans l'emprise de la ZAC.

La campagne de mesure a permis principalement de conclure que l'espace qui accueillera la ZAC de Liesse II entre l'A15 et la RD14 est soumise aux émissions de ces deux axes entrainant des teneurs supérieures à celles des sites de fond urbain sur la zone, de l'ordre de 4 µg/m^3 pour le NO_2. Les résultats de la campagne de mesure, d'une durée de 2 semaines seulement, n'ont par ailleurs pas pu été comparés aux valeurs réglementaires, ces dernières étant exprimées en moyenne annuelle.

Enfin, l'étude d'impact du projet de ZAC Liesse II dans sa configuration de 2014/2015 a mis en évidence les points suivants :

- **Indicateur Pollution-Population (IPP) et concentrations en air ambiant** : le projet ayant pour vocation de densifier la zone et d'induire une hausse de trafic, il génère une augmentation de l'indice IPP. Néanmoins, sur la carte de modélisation des concentrations en NO_2 pour l'état projeté (2030), présentée ci-après, il apparaît que les zones résidentielles ne sont pas concernées par des dépassements de valeurs seuils de qualité de l'air.
- **Évaluation quantitatives des risques sanitaires** : l'étude conclut à une absence de risque sanitaire, au droit des sites sensibles, pour les polluants non cancérigènes et les risques aigus ou chroniques. Pour le risque cancérigène, un risque ressort en lien avec l'exposition aux particules diesel. Il est dit que « ce risque provient d'une part d'une hypothèse majorante qui considère que l'ensemble des particules PM2.5 sont des particules diesel, et d'autre part d'une concentration de fond en PM2.5 suffisante pour entrainer à elle seule le dépassement du seuil d'acceptabilité. »

Il est important de noter que :

- L'étude d'impact de 2015 ne tient pas compte des aménagements des nouveaux îlots A1 à A7 visés dans ce dossier.
- Si l'étude d'impact devait être réactualisée en 2021, l'application du nouveau guide méthodologique de 2019[3], ainsi que les retours d'expérience récents sur ce type de dossier, entraineraient probablement des conclusions différentes, avec une mise en évidence plus prégnante des enjeux de santé publique en lien avec une densification de population dans un secteur proche de l'autoroute.

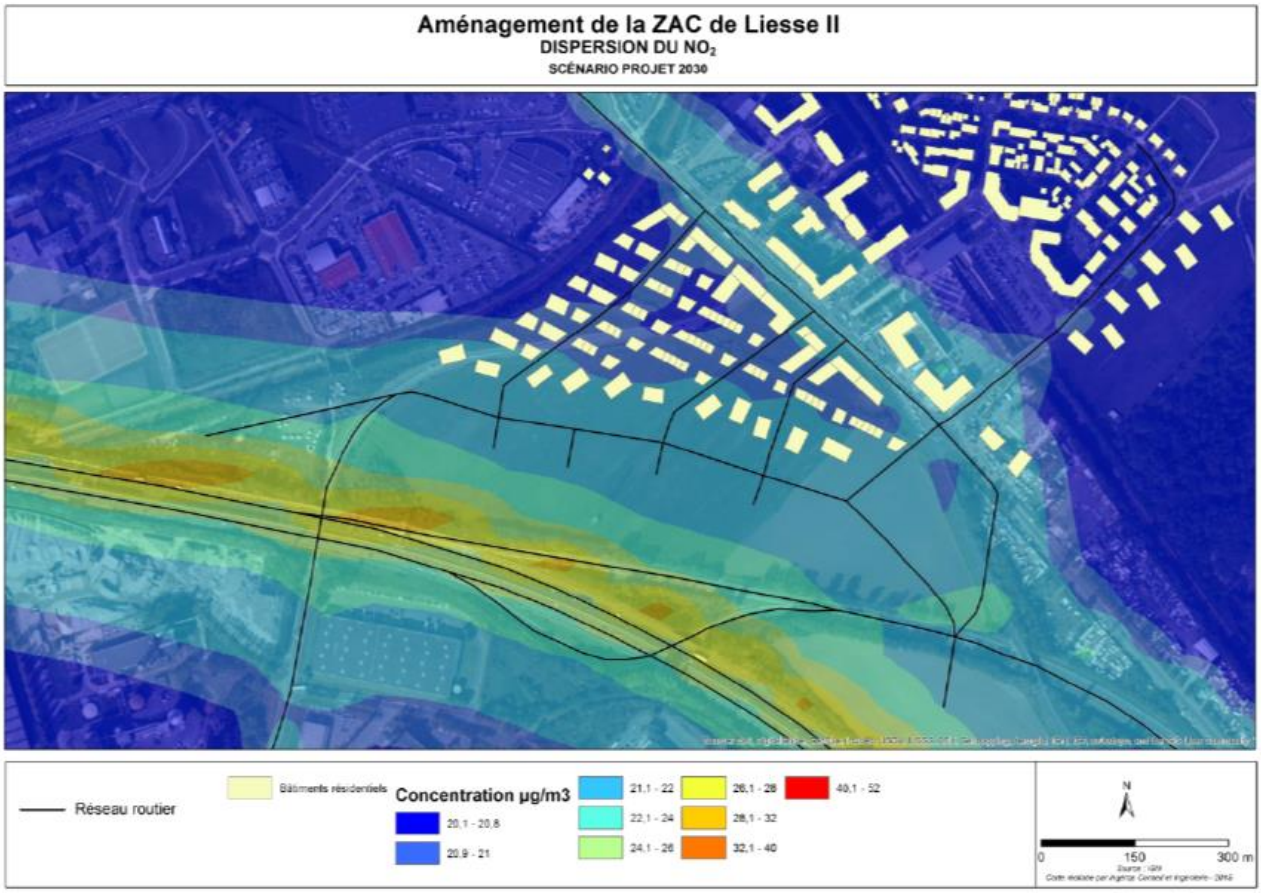
En conclusion, du point de vue de la qualité de l'air, on note que les enjeux principaux sont liés au fait que le projet s'implante dans une zone bordée par des infrastructures de transport denses qui sont une source de pollution significative.

Néanmoins, les immeubles d'habitation ont été reculés au maximum de l'autoroute et les ilots A1 à A7, dont font l'objet cette étude, ne concerneront que des locaux d'activités dont, par définition, la fréquentation est moindre (exposition uniquement en horaires de travail) et qui ne concernent pas a priori de cibles sensibles identifiées (jeunes enfants, personnes malades, etc.).

---

[2] Étude d'impact – Volet air et santé - ZAC LIESSE II - du 07/09/2015 produite suite à l'avis de l'Autorité environnementale en complément de l'étude d'impact de 2014.

[3] Guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières – CEREMA – septembre 2019 en lien avec la note technique TRET1833075N du 22 février 2019



CONCENTRATION MOYENNE ANNUELLE EN DIOXYDE D'AZOTE ESTIMEE A L'HORIZON 2030 DANS LE CADRE DE L'ETUDE D'IMPACT ZAC LIESSE II DE 2015 (SOURCE : ETUDE D'IMPACT 2015)

2.5.4 - Nuisance sonore

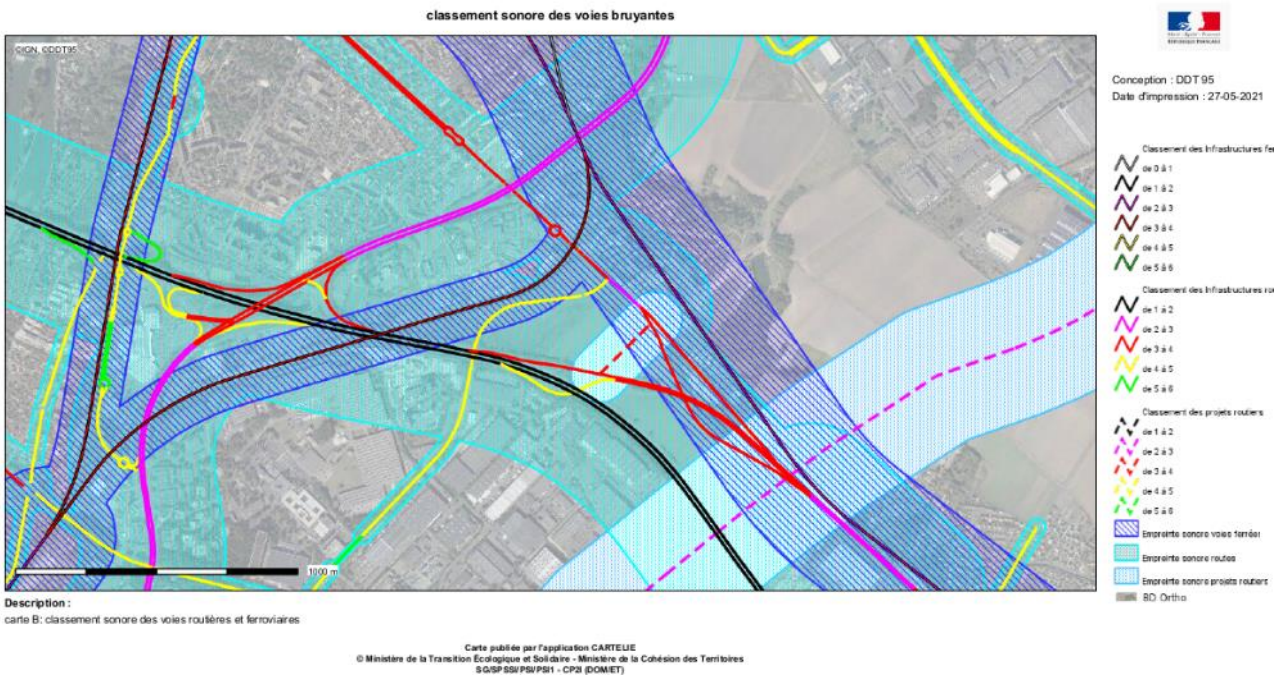
On observe que l'intégralité du périmètre de projet est impactée par les nuisances sonores liées aux infrastructures de transport terrestre.

L'autoroute A15 est la principale source de nuisances sonores (des dépassements des valeurs limites de bruit routier ont d'ailleurs été observés pour cet axe), auxquelles s'ajoutent les nuisances de la RN184, puis de la RD14 et des lignes ferroviaires ceinturant le site. La future autoroute A104, classée axe de catégorie 2, sera également une source importante de nuisances sonores, s'ajoutant à l'ambiance acoustique actuellement relevée.

L'arrêté préfectoral du 10 mai 2001, indique le classement sonore des infrastructures situées sur la commune de Saint-Ouen-l'Aumône. Sont listés ci-dessous des axes routiers et ferroviaires existants et futurs à proximité de la zone d'étude avec les catégories de classement sonore ainsi que la délimitation des bandes affectées par le bruit :

Infrastructure	**Localisation par rapport à la ZAC**	**Classement sonore (1 la plus bruyante à 5 la moins bruyante)**	**Distance maximale affectée par le bruit de part et d'autre de l'axe**
A15	Sud-Ouest	catégorie 1	300m
Bretelles échangeur 6 A15/RD14	Sud	catégorie 3 et 4	30m-100m
RN184	Nord	catégorie 2	250m
Future A104	Sud	catégorie 2	250m
RD14	Limite Nord-Est	catégorie 2 et 3	100m-250m
L'avenue de Liesse (desserte future de la ZAC de liesse)	Centre	catégorie 3	100m
L'avenue des Bellevues	Limite Nord-Ouest	catégories 4	30m
La ligne SNCF 330000	Nord-Est	catégorie 2	250m
La ligne SNCF 337300	Nord-Ouest	catégorie 3	100m

CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCUTRE DE TRANSPORT A PROXIMITE DE LA ZAC LIESSE II (SOURCE : ARRETE PREFECTORAL DE 10 MAI 2001)



CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES TERRESTRES (SOURCE : CARTELIE.FR)

Le classement sonore du Val d'Oise est en cours de mise à jour. L'actualisation du classement sonore sera éditée en 2021 pour les lignes ferroviaires et en 2022 pour les routes.

Le plan de zonage identifie des zones de non aedificandi et des marges de recul par rapport à l'axe bruyant que constitue l'A15 :

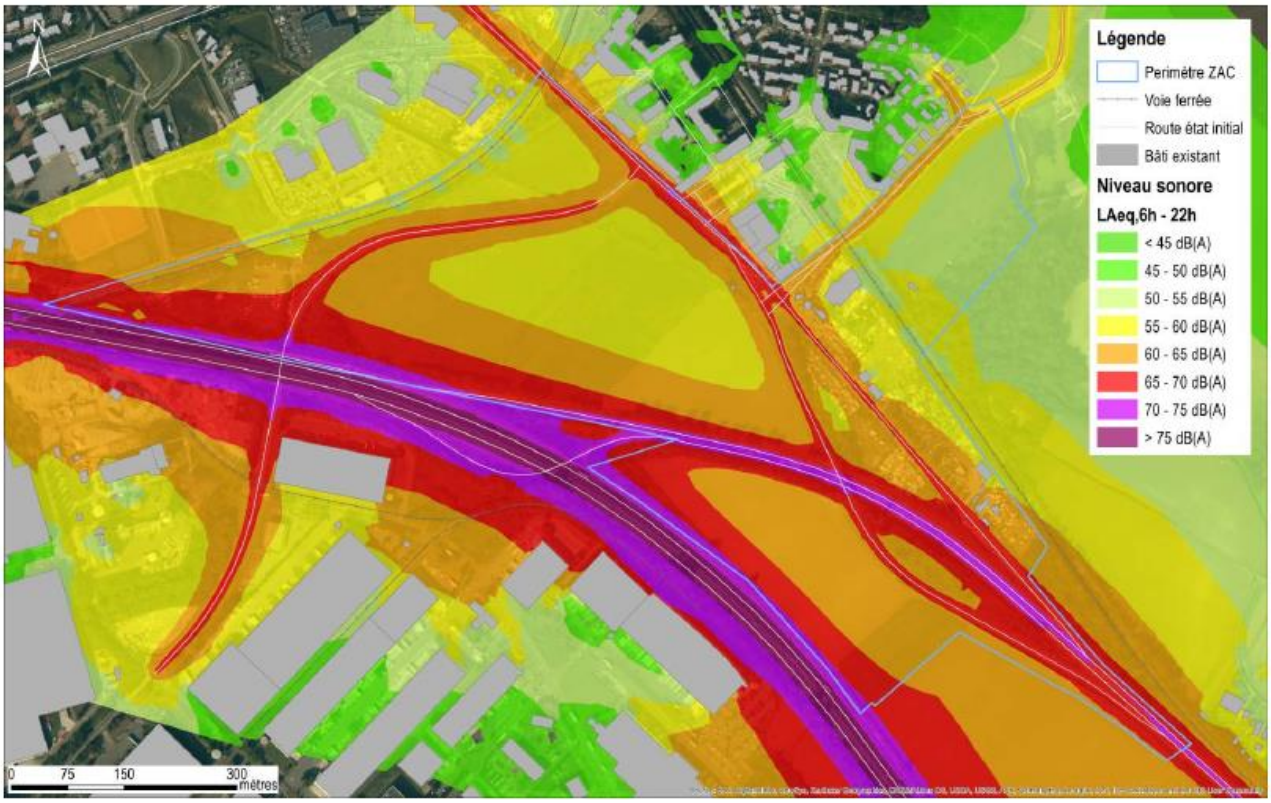
- Zone non aedificandi (ZNA) : inconstructibilité pour toute construction, à l'exception des équipements d'intérêt général liés à la voirie et aux réseaux.
  - ZNA sur 25 mètres à l'ouest de l'avenue des Bellevues
  - ZNA de 50 mètres à l'est de l'avenue des Bellevues
- Marge de recul : inconstructibilité pour les habitations, à l'exception de la seule modification sans extension des bâtiments déjà existants, de leur reconstruction dans les deux ans après sinistre, et de la réalisation de locaux à usage de stationnement résidentiel.
  - Une 1ère marge de recul de 50 mètres à l'ouest de l'avenue des Bellevues
  - Une 2ème marge de recul de 100 mètres à l'ouest de l'avenue des Bellevues
  - Une marge de recul de 100 mètres à l'est de l'avenue des Bellevues

L'étude d'impact acoustique de 2015 prend en compte uniquement le trafic routier. Il est conclu que sur le secteur d'étude les niveaux sonores en situation initiale sont relativement élevés par rapport au reste du territoire de Saint-Ouen-l'Aumône.

	Niveau sonore	Ambiance sonore
Aux abords immédiats de l'A15	Jour : Supérieur à 75 dB(A) Nuit : Supérieur à 70 dB(A)	Jour : Bruyante à pénible à entendre Nuit : Bruyante
Sur une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'A15	Jour : Environ de 70 à 75 dB(A) Nuit : 65 à 70 dB(A)	Jour : Bruyante mais supportable Nuit : Modérée à Bruyante
Au cœur du plateau (entre 100 et 200 mètres depuis l'A15) + sur la section sud de la RD14 au niveau du « saute-mouton »	Jour : Environ de 65 à 70 dB(A) Nuit : 60 à 65 dB(A)	Jour : Modérée à bruyante Nuit : Modérée
Sur une largeur de 200 mètres de part et d'autre de la RD14 (dont secteur des ilots casses)	Jour : Environ de 60 à 65 dB(A) Nuit : 50 à 60 dB(A)	Jour : Modérée Nuit : Assez calme à modéré
Sur le secteur des Terres Neuves (au nord de la RD14, sur le coteau descendant vers le ru de Liesse)	Jour : Environ de 50 à 60 dB(A) Nuit : 40 à 50 dB(A)	Jour : Assez calme à modéré Nuit : Assez calme

NIVEAUX ET AMBIANCES SONORES SUR LE SITE DE PROJET (SOURCE : ETUDE D'IMPACT 2015)

Période Jour : 6h – 22h



AMBIANCES SONORES ACTUELLE SUR LE SITE DE PROJET – PERIODE DIURNE (6H-22H) (SOURCE : ETUDE D'IMPACT 2015)

2.5.5 - Sécurité liée au trafic

Les trois voies sont considérées comme des axes structurants de liaisons entre communes, assurant la desserte de pôles structurants.

La D14 traverse le quartier de Liesse en ligne droite, du rond-point d'entrée de ville à l'est, à celui situé juste après le pont de Liesse. Un seul feu rouge est positionné au croisement de l'avenue des Bellevues et permet de ralentir le trafic. Sa configuration routière, avec peu d'intersections peut induire des vitesses excessives et donc des accidents.

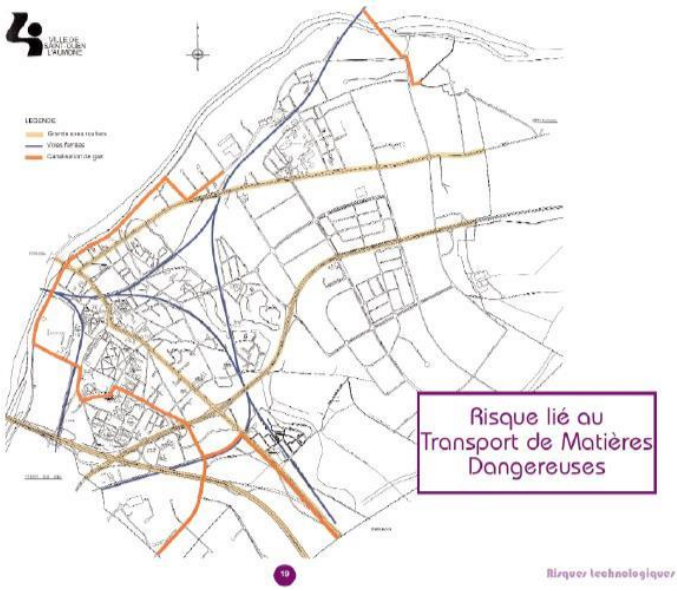
2.5.6 - Risque lié au transport de matières dangereuses

La commune est concernée par le risque de transport de matières dangereuses :

- par voie ferrée et par voie routière ;
- par voie souterraine : gazoduc.

Le site est concerné par le risque TMD :

- par voie routière : A15 et RD14,
- par voie ferrée : la voie ferrée Ouest et la voie ferrée Nord,
- par voie souterraine : passage d'une canalisation de gaz le long de la RD14 et de la rue Léo Lagrange / voie ferrée Ouest.



CARTE DES RISQUES LIES AU TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES (SOURCE : DICRIM DE LA VILLE DE SAINT-OUEN L'AUMONE)

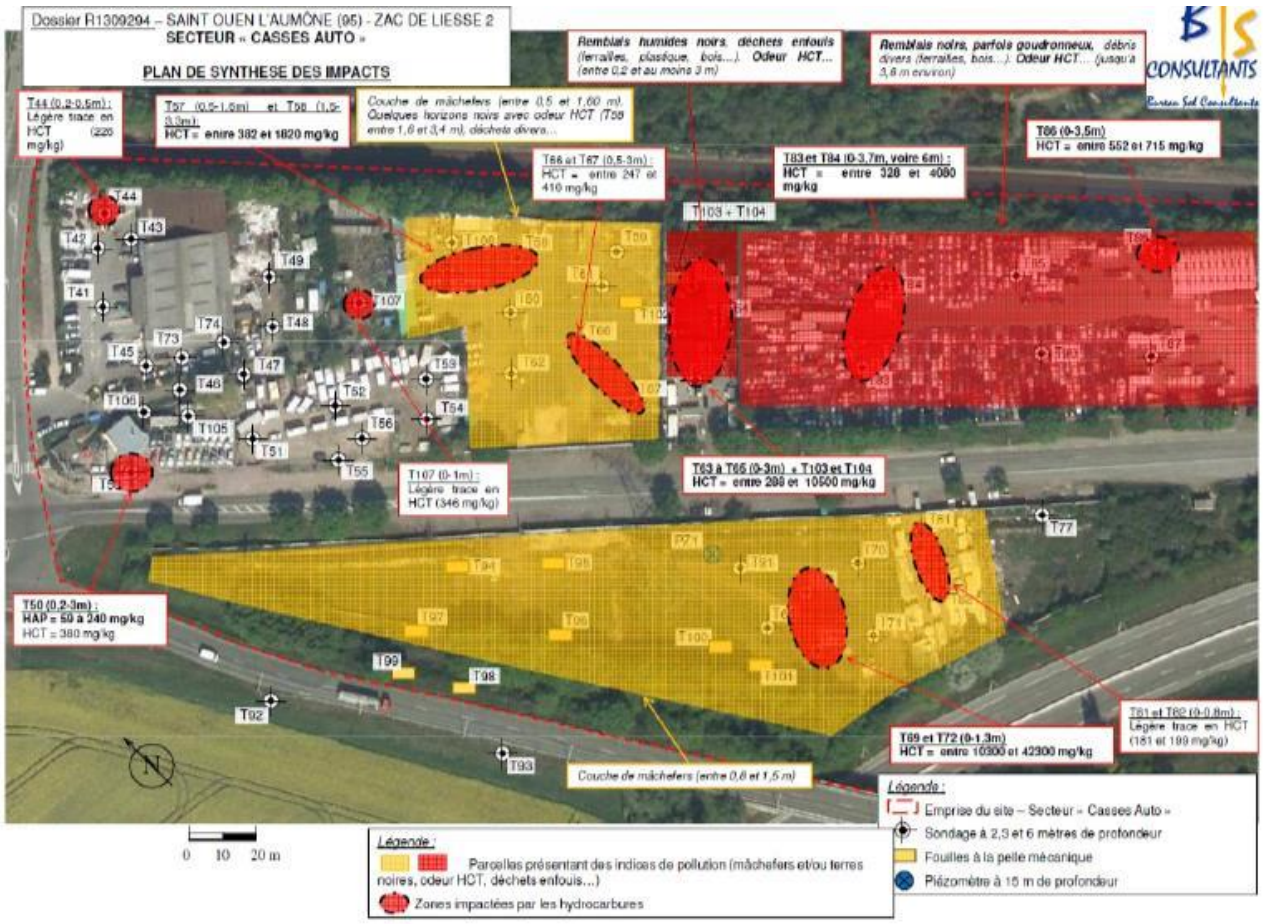
2.5.7 - Sécurité liée au sol pollué et pyrotechnie

La majorité du périmètre d'étude de la future ZAC est globalement occupée par des terrains historiquement à usage agricole. Le périmètre d'étude de ZAC s'inscrit en bordure de la plaine de Pierrelaye-Bessancourt, où ont eu lieu des pratiques d'épandages d'eaux usées brutes qui ont entrainé une pollution des sols, notamment en métaux lourds. Ainsi, toute activité dans ce secteur doit prendre en compte les expositions potentielles à cette pollution, dont la gestion d'éventuelles terres polluées.

Les sols pollués de la Plaine de Pierrelaye, qui ont fait l'objet de restriction d'usage par arrêtés préfectoraux n°00/92 du 31 mars 2000 et n°09521 du 15 juin 2009.

- Sur Champs Gaillards : anomalies significatives en métaux lourds sur certaines parties des Champs Gaillards, impact léger et ponctuel en hydrocarbures à l'extrémité ouest du secteur (sondage T34)
- Sur le secteur des casses auto : couche superficielle noirâtre de mâchefers, métaux lourds relevés, déchets divers utilisés pour remblayer le site (ferrailles, débris de voitures, morceaux de bois, verre), pollution aux hydrocarbures en raison des activités de mécanique sauvage et de stockage de déchets sur terrain nu, traces de souillures d'huiles de vidange visibles sur le sol.

Le site de projet présente également un risque de pyrotechnie. Le diagnostic pyrotechnique a été effectué selon les préconisations de la Préfecture sur le secteur Champs Gaillard compris entre l'A15, l'avenue des Belles Vues, la rue de Paris et le saute – mouton ; ce qui a permis de découvrir 7 bombes de la seconde guerre mondiale. Le service de déminage de la Préfecture a considéré qu'aucun autre diagnostique pyrotechnique complémentaire n'était à envisager. Cette découverte a nécessité des fouilles approfondies sur toutes les parcelles du projet de la ZAC et a momentanément suspendu l'avancement du projet.



PLAN DE SYNTHESE 1 DES IMPACTS SUR LE SECTEUR « CASSES AUTO » (*SOURCE : BUREAU SOLS CONSULTANTS – SYNTHESE DU DIAGNOSTIC DE POLLUTION DES SOLS DE NOVEMBRE 2013)*

2.6 - Enjeux

Les enjeux du site en terme de paysage et l'urbanisme sont donc :

- assurer une vitrine, un paysage urbain vis-à-vis de l'axe autoroutier comme nouvelle entrée de ville de l'agglomération de Cergy-Pontoise ;
- raccorder le site au tissu urbain du quartier Liesse et Liesse 1, par des liaisons piétonnes et routières ;

- assurer un aménagement de l'espace public plus urbain qui valorise les circulations douces (voie piétonne, trottoir…) ;
- intégrer le stationnement et les pylônes dans le paysage urbain ;

En terme d'architecture, les bâtiments futurs devront :

- assurer une qualité et une homogénéité depuis l'axe autoroutier ;
- assurer la sécurité des usagers de l'A15 ;
- répondre aux nuisances acoustiques.

En terme de nuisances, il s'agit de :

- prendre en compte les nuisances sonores des voies routières et ferrées ;
- réduire la nuisance visuelle des pylônes et lignes électriques en camouflant ou au contraire en les mettant en valeur.

Pour la sécurité, il est important de :

- prendre en compte l'accroissement du trafic et la création de nouvelles voies, par un aménagement sécurisé ;
- ne pas créer un paysage insécure vis-à-vis des usagers de l'A15 ;
- prendre en compte la servitude liée à la présence de lignes électriques et de sol pollué .

3 - PROJET D'AMENAGEMENT ET JUSTIFICATIONS AU REGARD DE L'ARTICLE L.111-6 DU C.U.

3.1 - Le parti d'aménagement

Le développement du nouveau quartier de Liesse au sud de la ville de Saint-Ouen-l'Aumône est un quartier à l'articulation entre un urbanisme récent, le paysage très qualitatif de la plaine agricole et boisée de Pierrelaye, et un paysage d'entrée d'agglomération qui confère au site une très bonne accessibilité.

Le projet de la ZAC se divise en 3 secteurs :

- Liesse 1 situé proche de la gare de Liesse, qui est un projet déjà achevé ;
- Liesse II au Sud, qui est actuellement en projet ;
- Liesse III au nord, également en projet.

L'étude d'impact pour l'aménagement du projet de la ZAC Liesse II, précise que le projet de la ZAC Liesse II s'inscrit dans deux documents d'urbanisme :

- le schéma de cohérence territoriale (SCOT) de Cergy-Pontoise, approuvé le 29 mars 2011, qui identifie le secteur Liesse II comme l'un des « principaux secteurs de croissance urbaine de l'agglomération »

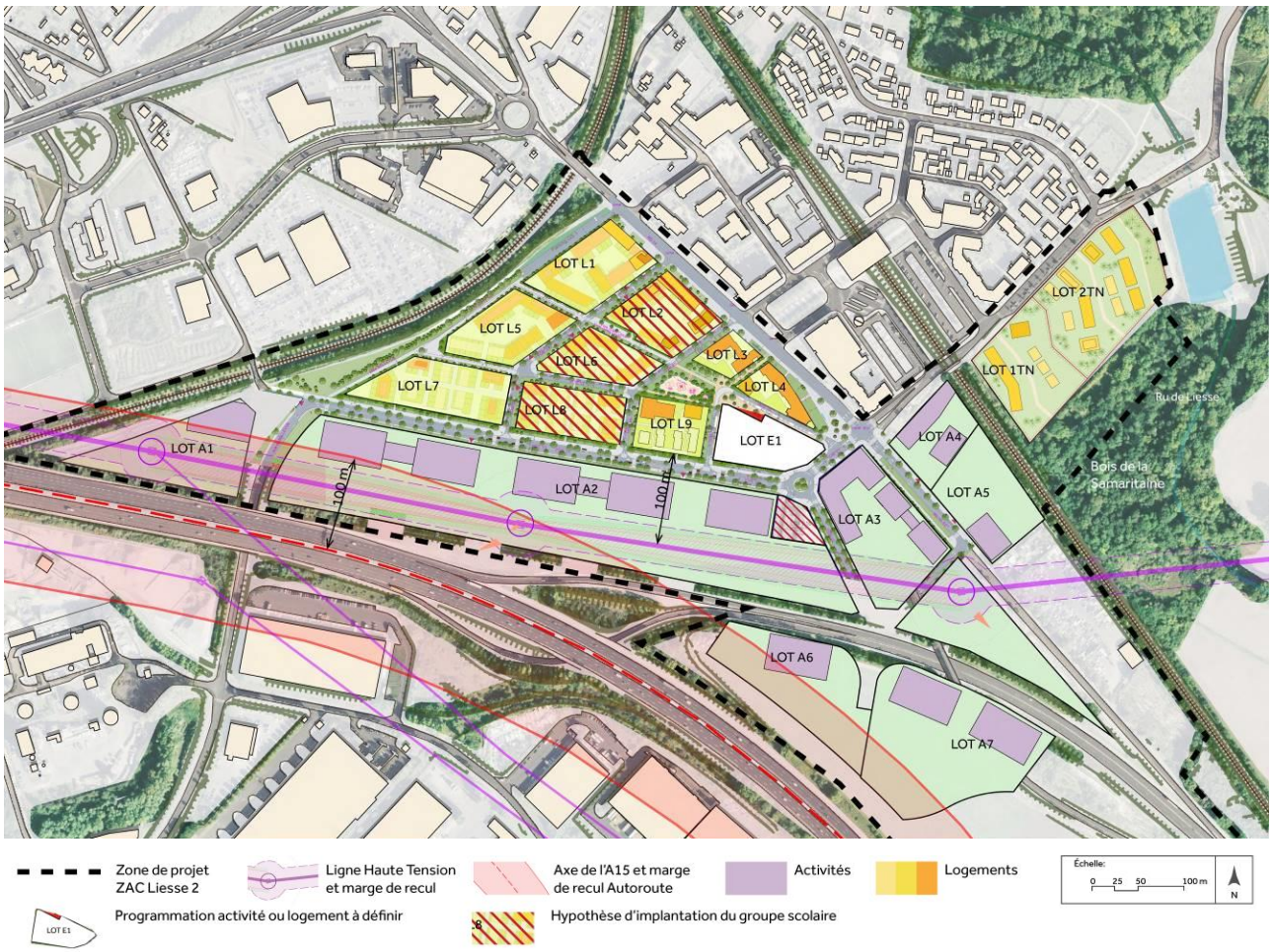
- le plan local d'urbanisme (PLU) actuel de Saint-Ouen-l'Aumône, approuvé le 21 décembre 2006 et modifié en 2013, qui identifie le secteur de Liesse II comme une zone d'extension urbaine. Le rapport de présentation prévoit que le secteur sera une « zone d'extension urbaine AU4 » et qu'il « doit être partagé entre activités économiques (dans la bande proche de l'A 15) et le logement ».

La future ZAC Liesse II s'articulera autour d'une colonne vertébrale, qui est la RD14, laquelle sera aménagée en boulevard urbain :

- Au sud de la RD14, un quartier de logements viendra s'appuyer sur le tissu résidentiel existant du quartier de Liesse. Il sera bordé de circulations douces et de trottoirs végétalisés ;
- A l'ouest, la zone industrielle sera connectée au nouveau quartier

Le secteur devrait ainsi abriter à terme :

- Environ 850 logements ;
- 55 000 m² environ de locaux d'activités et commerciaux (131 000 m² de terrains) ;
- 3 200 m² environ d'équipements publics, dont un groupe scolaire et un local associatif ;



PROJET DE LA ZAC LIESSE II (SOURCE : D&A 2021)

3.2 - Les critères de l'amendement Dupont

Ce chapitre développe les caractéristiques du parti d'aménagement qui s'appuient sur l'analyse et les enjeux mis en évidence dans la première partie.

3.2.1 - Urbanisme, paysage et architecture

Les lots A1, A2 et A6 et A7 concernés par cette étude et seront desservis par la rue « V3 », une nouvelle voie d'accès qui sert de lien entre les quartiers habités, la zone d'activité et l'école. Les prescriptions architecturales et paysagères doivent donc être respectées pour garantir la cohérence du lieu.

3.2.1.1.1 - Au regard de l'intégration urbaine

La qualité de l'urbanisation devra s'apprécier au regard de la logique urbaine générale. Le nouvel espace urbanisé devra s'inscrire en cohérence avec les quartiers existants. La question de la mixité des fonctions urbaines sera posée. L'organisation du front urbain devra prendre en compte l'ordonnancement des bâtiments, la structure paysagère et le réseau viaire. L'organisation urbaine de la zone et l'aménagement des espaces publics devront être coordonnés.

- Une mixité urbaine et une ouverture sur l'environnement urbain

Le projet développera un quartier mixte accueillant une école, des logements et une zone d'activité le long de l'A15. Le futur quartier devra être raccroché au tissu urbain environnant, en particulier :

- Au nord, aux quartiers de Liesse et de Liesse 1, situés à quelques mètres de la gare de St-Ouen-L 'aumône-Liesse ;
- A l'Ouest, à la zone d'activité ceinturée par la RN184 et la voie ferrée.

Pour développer les échanges constants et multiples avec les autres quartiers, les axes de desserte actuels devront être réaménagés de façon à proposer un profil plus urbain et faciliter les déplacements doux, piétons ou vélos.

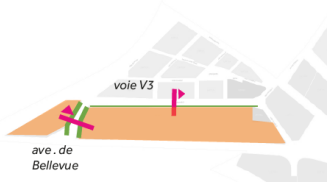
Le projet consiste à valoriser les façades depuis l'autoroute A15 et la future rue V3, directement visible depuis l'école ou le quartier habité, en réduisant au maximum les impacts visuels liés à la zone d'activité.

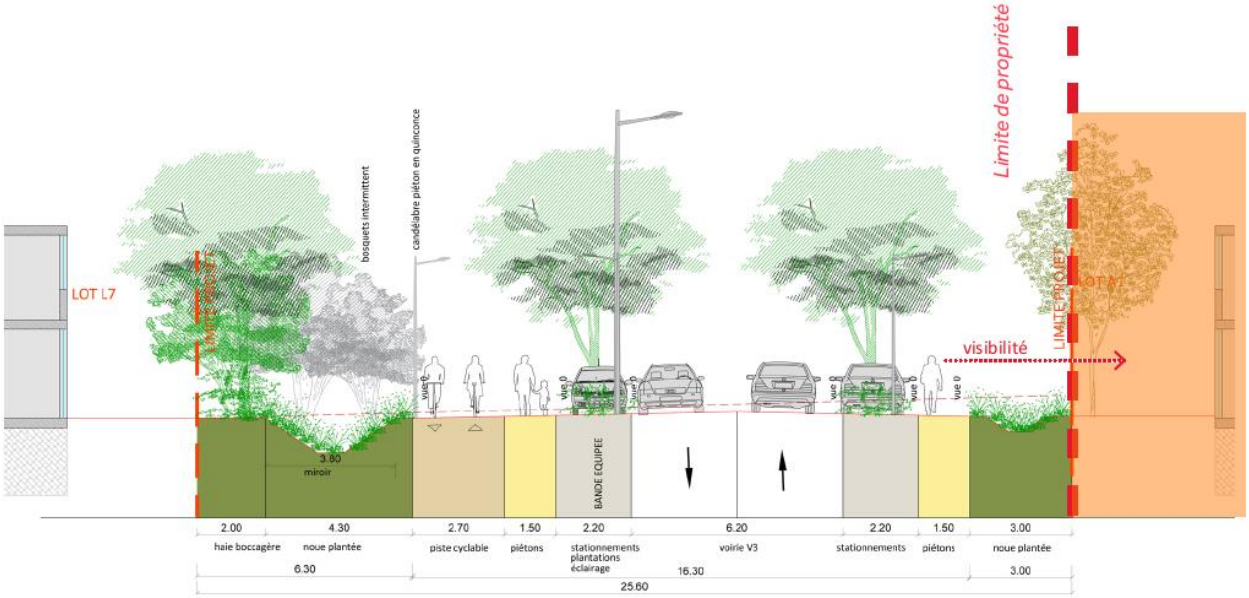
VUE 3D DU PROJET (SOURCE : D&A, 2021)

Le projet consiste en plusieurs points :

- Créer un boulevard planté qui favorise les circulations douces et avec une façade architecturale de qualité

La voie V3 sera aménagée comme un boulevard planté, avec trottoir et piste cyclable pour favoriser les circulations douces et utiliser les rues comme des espaces de vie et non seulement de passages. Un espace de recul entre le trottoir et l'implantation des bâtiments servira à planter une haie libre et camoufler les clôtures.





Coupe Voie V3

COUPE DE LA VOIE V3, LE BOULEVARD DU QUARTIER (SOURCE : D&A, 2021)

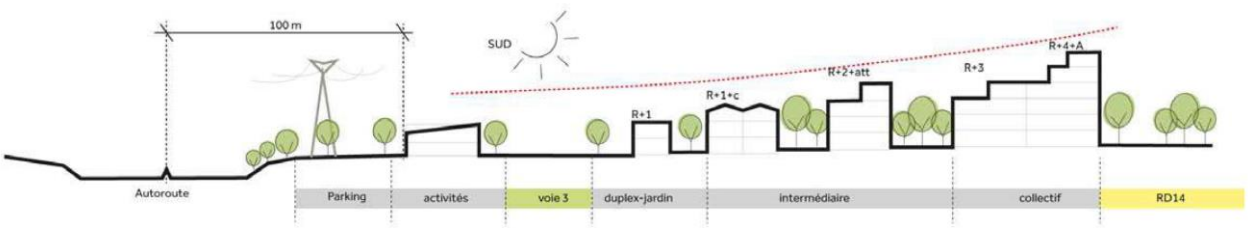
Ces liaisons douces sont essentielles pour raccrocher le secteur du Champ Gaillard aux quartiers voisins ; Liesse, Liesse 1, la gare RER ainsi que la voie verte, au nord. La RD14 devra offrir un profil plus urbain, avec des traversées facilitées. Des trottoirs devront être créés ou élargis et des passages piétons devront assurer un véritable réseau piétonnier lisible et sécure.

Il est prévu l'aménagement de pistes et bandes cyclables sur les voiries structurantes. Ces projets s'inscrivent dans la politique du Schéma Directeur Cyclable de la Communauté d'Agglomération.

ZAC LIESSE II : ORGANISATION DE LA TRAME VIAIRE ET DE LA DESSERTE DES LOTS (SOURCE : D&A, 2021)

■ Prendre en compte la ligne haute tension pour l'implantation des bâtiments

Le site est traversé d'est en ouest par une ligne haute tension qui longe l'autoroute A15. De ce fait, cette infrastructure impose une marge de recul inconstructible. L'implantation des bâtiments de la zone d'activité se fait ainsi en retrait de l'A15, le long de la nouvelle voie V3.



COUPE DE PRINCIPE : IMPLANTATIONS DES BATIMENTS ET EPANELAGE DU NOUVEAU QUARTIER LIESSE II. LA LIGNE A HAUTE TENSION IMPLIQUE UNE MARGE DE RECUL POUR L'IMPLANTATIONS DES BATIMENTS (SOURCE : D&A, 2021)

- Marquer l'entrée et la sortie de ville au niveau des ilots très visibles depuis l'A15 (Lot A7 et A1) avec une architecture spécifique.

3.2.1.1.2 - Au regard de l'architecture

L'aménagement du secteur veillera à l'aspect des constructions en ayant recours à des matériaux, des couleurs et des formes qui s'intègreront dans le milieu environnant en formant un ensemble bâti cohérent, voire constituant une façade urbaine depuis l'autoroute, et lui donnant un identité.

Les façades des bâtiments du secteur d'activité seront qualitatives et seront traitées suivant deux échelles de perception : celle de l'automobiliste depuis l'A15, et celle du piéton ou des usagers du pôle depuis le site même.

Le style architectural des constructions devra présenter une harmonie d'ensemble et proviendra d'une composition simple afin d'assurer une intégration des bâtiments au site. De facture contemporaine, les façades seront réalisées avec des revêtements nobles. Les détails seront particulièrement travaillés et qualitatifs.

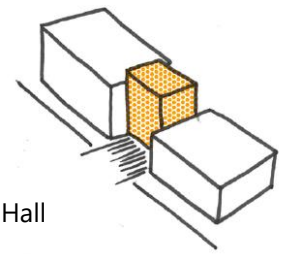
Le cahier des charges de cession de terrain applicable aux constructions dans la future ZAC permettra de réglementer l'ensemble des dispositions urbaines, architecturales, dont celles des enseignes.

Il existe deux façades à prendre en compte pour l'étude :

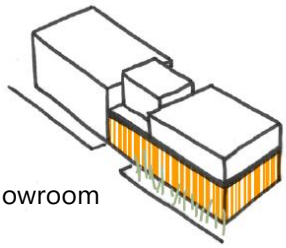
- La façade des lots de la zone d'activité, côté rue
- La façade des lots de la zone d'activité, coté autoroute A15

Le traitement architectural sera sobre, qualitatif et intégré au paysage urbain, de jour comme de nuit, avec :

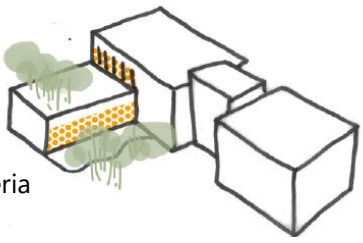
- Une volumétrie des constructions, alliant des volumes simples et compacts, conçus de façon à permettre une évolutivité dans le temps. La façade des bâtiments sera limitée à trois matériaux maximum afin de limiter l'effet pachwork et de renforcer la cohérence du bâti.
- L'intégration du projet dans le paysage nocturne environnant en maîtrisant la quantité et la qualité d'éclairage des bâtiments. Une identité nocturne des bâtiments qui se limitera à l'éclairage interne (hall, entrée et circulations).
- Penser la toiture comme un élément tant architectural qu'environnemental, en proposant un traitement spécifique (toiture en pente, végétalisé ou avec des usages)



Hall



Showroom



Cafétéria

EXEMPLES DE MISE EN LUMIERE DE BATIMENTS D'ACTIVITE (SOURCE : D&A, 2021)

ASSOCIATION DE TEINTES ET DE MATERIAUX AU SERVICE DE L'EXPRESSION ARCHITECTURALE (SOURCE : D&A, 2021)

3.2.1.1.3 - Au regard du paysage

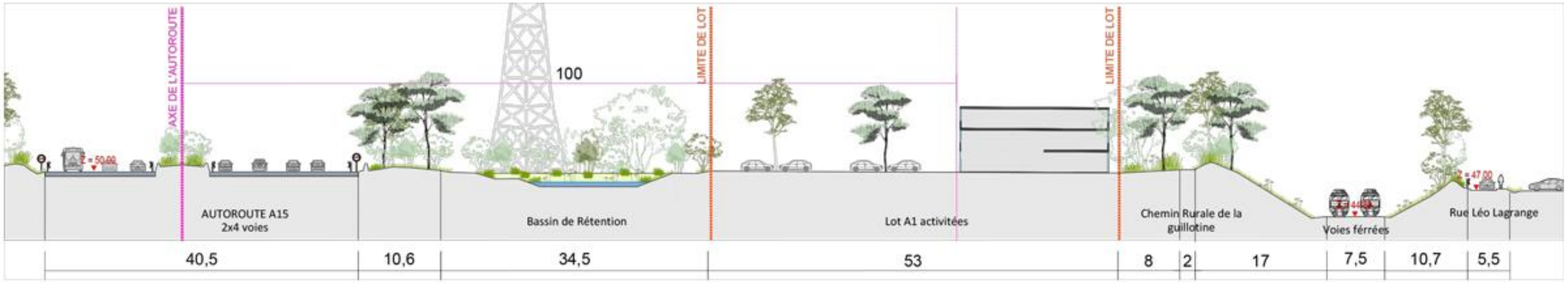
Depuis l'A15, l'enjeu est de créer une séquence paysagère qui marque l'entrée de ville de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Les façades des parcelles A1, A2, A6 et A7 devront montrer une intégration paysagère et architecturale en améliorant les points de vue depuis l'autoroute. Comme l'analyse l'évoque, une haie libre longe l'autoroute A15 et ne permet pas au regard d'apercevoir les traversées des différentes séquences

paysagères. Il est donc nécessaire que l'axe autoroutier développe également un profil plus urbain, en cohérence avec son usage de déplacements inter-banlieues ou internes à l'agglomération.

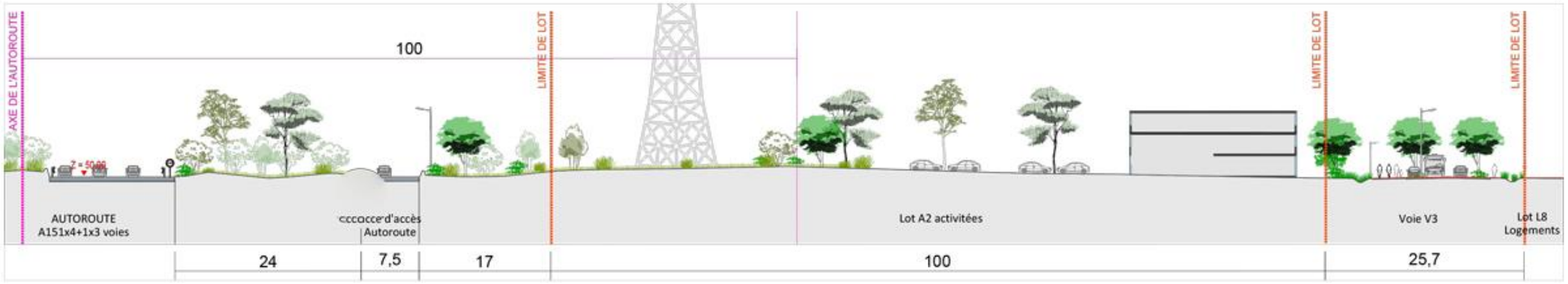
Il s'agit de permettre la création d'un front bâti distant par rapport à l'A15, permettant à la fois de mettre en valeur l'entrée de ville depuis l'A15, requalifier ces franges et valoriser certains points de vue. Une nouvelle séquence paysagère serait créée en valorisant certains points de vue en augmenter les contrastes entre espace ouvert et espace fermé :

- Créer des ruptures dans la continuité de l'ourlet végétal en bordure de l'autoroute pour valoriser les points de vue.
- Densifier les haies libres existantes

CREATION D'UN ALIGNEMENT SUR LE BOULEVARD V3 ET DES PERCEEES VISUELLES DEPUIS LA RUE (SOURCE : D&A, 2021)



ZAC DE LIESSE 2	Titre : COUPE ENTREE DE VILLE 01	Phase :	Echelle : 250	Date : MAI 2021
CERGY PONTOISE AMENAGEMENT	D&A	Echelle : 0 12,5 25	N° :	Indice :

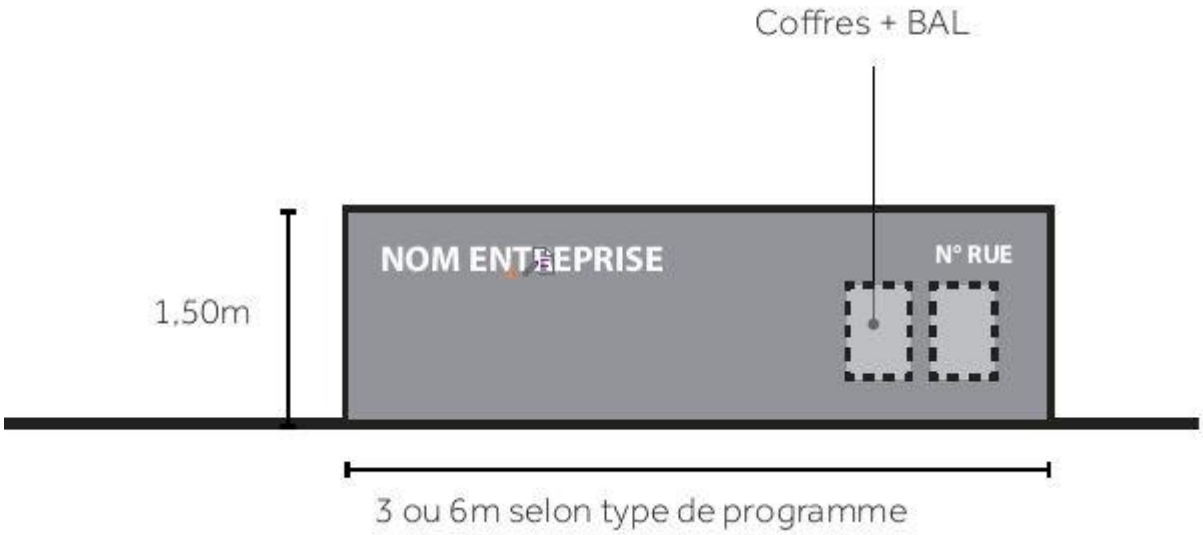


ZAC DE LIESSE 2	Titre : COUPE ENTREE DE VILLE 02	Phase :	Echelle : 250	Date : MAI 2021
CERGY PONTOISE AMENAGEMENT	D&A	Echelle : 0 12,5 25	N° :	Indice :

ZAC DE LIESSE 2	Titre : COUPE ENTREE DE VILLE 03	Phase :	Echelle : 250	Date : MAI 2021
CERGY PONTOISE AMENAGEMENT	D&A	Echelle : 0 12,5 25	N° :	Indice :

COUPES SUR LES DIFFERENTS GROUPES DE LOT : A1, A2 ET A6/A7 (SOURCE : D&A, 2021)

- Les accès des bâtiments seront mutualisés entre les différents preneurs. La qualité architecturale des enseignes sera pris en compte pour que la zone d'activité s'intègre au zone habitée, avec une attention particulière sur les entrées, les façades et les affiches. Afin de créer un projet cohérent, les entrées des zones d'activité seront identiques pour l'ensemble des opérations :
  - Faciliter l'adressage et l'accessibilité des entreprises ;
  - Valoriser les entrées des enseignes, de manière claire par un muret ;
  - Réduire les affichages et les panneaux publicitaire ;
  - Améliorer les liaisons piétonnes et cyclables.



TRAITEMENT UNIFORME DES PARCELLES PRIVEES (SOURCE : D&A, 2021)

IMAGE DE REFERENCE DES ZONES D'ACTIVITE UTILISANT LES MURETS COMME SIGNALITIQUE (SOURCE : D&A, 2021)

En limite de propriété, l'implantation des clôtures s'attachera à traiter l'interface public et privé en s'intégrant dans un dispositif paysager.

- Un positionnement adapté afin d'éviter tout conflit d'usage (entretien, sécurité, réseau...).
- Une clôture à barreaudages verticaux préconisée, des clôtures doublées d'une haie paysagère

EXEMPLE DE CLOTURES (SOURCE : D&A, 2021)

- Intégration paysagère des pylônes et des lignes à haute tension. Visibles depuis l'A15, les pylônes et les lignes à haute tension constituent des marqueurs du paysage et des repères dans le territoire. Les bâtiments de la zone d'activité pourraient donc s'inspirer de leur infrastructure.
- Le projet intégrera l'offre de stationnement adéquat pour l'ensemble des activités et équipements. L'aménagement conséquent en terme de place de stationnement induit une surface imperméabilisée importante, qui pourrait être visible de l'A15. Il pourra être envisagé d'imposer un minimum d'un arbre de haute tige toutes les 3 places (5 en rangée double), des revêtements en « gazon renforcé », ce qui permettrait d'améliorer l'impact visuel de l'aménagement du site et de réduire la quantité d'eaux de ruissellement. Le stationnement devra être positionné de façon à ne pas nuire à la cohérence d'ensemble, à la qualité urbaine du site, à ne pas créer de grands « vides urbains ». Les parkings devront être de taille raisonnable, paysagés comme un parc.

- Le PLU actuel n'impose aucune norme de stationnement pour les projets de développement. Dans le cadre de la révision, le PLU tendrait vers :

Pour l'artisanat :

1 place de stationnement pour 100m² de SPC jusqu'à 1000m² de SPC (surface de plancher)

1 place de stationnement pour 150m² de SPC pour les m² au-delà de 1000m² de SPC

1 place pour les véhicules poids lourds à raison de 1000m de SPC. Les quais de chargement pourront être compris dans la norme exigible.

Pour le commerce de détail :

1 place de stationnement pour 30m² de SPC

Pour la restauration :

1 place de stationnement pour 10m² de salle de restaurant

Pour les activités de service :

Au minimum 2 places de stationnement pour 100m² de SPC, à l'exception des activités médicales ou paramédicales situées à moins de 200 m d'un parking public.

Pour les entrepôts :

1 place de stationnement pour 150m² de SPC jusqu'à 7000m² de SPC

1 place de stationnement pour 200m² de SPC pour les m² au-delà de 7000m de SPC

1 place pour les véhicules poids lourds à raison de 1000m² de SPC. Les quais de chargement pourront être compris dans la norme exigible.

Pour les bureaux :

1 place de stationnement pour 45m² de SPC et à moins de 500m d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre : 1 place de stationnement pour 55m² de SPC

Pour les équipements d'intérêt collectif public ou général :

0,75 place par poste de travail permanent

S'il s'agit d'un établissement recevant du public, 0,25 place par personne comprise dans la capacité d'accueil. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux équipements scolaires et aux constructions situées à moins de 100m d'un parking public.

Lyon - ZAC Porte des Alpes

EXEMPLE DE PRINCIPE DE VEGETALISATION ET GESTIONS DES EAUX PLUVIALES - PARKINGS DE LA ZAC DE SAINT-SULPICE, RENNES (SOURCE : D&A, 2021)

- Le projet prévoie de limiter au maximum les pollutions visuelles courantes dans les parcs d'activité en bord d'autoroute. De ce fait, les panneaux publicitaires, les enseignes sur mats, les enseignes clignotantes et les néons colorés sont proscrits.

3.2.2 - Sécurité et nuisances

3.2.2.1 - Sécurité vis-à-vis de l'A15

L'image urbaine des franges de l'A15, par la création ponctuelle d'un front bâti, aura un effet psychologique sur les conducteurs, qui instinctivement réduiront leur vitesse.

Les façades le long de l'A15 se soumettront à des contraintes particulières pour assurer la sécurité des automobilistes : matériaux non réfléchissants, limitant le risque d'éblouissement des véhicules, enseigne au luminaire non cinétique, clignotant ou stroboscopique…

3.2.2.2 - Sécurité au niveau du site

Aucun accès ou échangeur supplémentaire ne sera créé depuis l'A15. Les accès se feront par les échangeurs existants (RN184 et A15) et les voies de dessertes locales. Des voiries complémentaires seront réalisées au sein du projet

Il s'agira d'étudier les caractéristiques des voies actuelles et futures en gérant l'interface entre le trafic de transit et la desserte, la qualité des aménagements, afin d'assurer la sécurité tant sur la voie à grande circulation que pour les occupants de la zone, mais aussi de positionner les accès des îlots futurs de façon à assurer la sécurité des usagers…

En terme de trame viaire, cette organisation urbaine repose sur le réaménagement de la RD14 en boulevard urbain et la répartition des flux à partir du nouvel échangeur RD14/A15 et du carrefour d'entrée de ville afin de préserver le secteur résidentiel des flux de transit. Le saut de mouton de la RD14 est supprimé et les deux sens de circulation sont rétablis. A partir du carrefour d'entrée de ville, il est possible d'accéder à l'A15 et à l'avenue des Bellevues par la zone d'activité.

C'est à partir de ce carrefour que la RD14 est traitée en boulevard urbain à 2x1 voie avec une voie centrale pour gérer les tournes à gauche. Une contre-allée permet de desservir les îlots résidentiels par un système de voies en boucle.

Sur la RD14, le projet devra assurer la sécurisation des cheminements piétons. Les limitations de vitesse et le développement des circulations douces joueront également pour une plus grande sécurité des espaces publics.

En ce qui concerne le secteur d'activité, sa desserte se fera depuis la nouvelle voie V3.

Les servitudes liées aux pylônes et lignes à haute tension, aux canalisations de transport de gaz GRTGZ seront prises en compte.

3.2.3 - Pollution de l'air

En matière de pollution de l'air, on s'intéresse en premier lieu aux zones de fréquentation humaine.

Dans le cadre de ce projet et pour les bâtiments des lots A1 à A7 (figure suivante), on note que :

- Ces locaux ne concerneront que des locaux d'activités dont, par définition, la fréquentation est moindre (exposition uniquement en horaires de travail). De plus, il n'est pas attendu de personnes sensibles cibles au sens de la pollution de l'air (accueil de jeunes enfants, centre d'accueil de personnes malades, personnes âgées).

- Pour les lots A1, A2, A6 et A7 qui interceptent la bande de recul des 100 mètres par rapport à l'axe de l'A15, on note que les bâtiments ont été reculés le plus possible sur chaque parcelle. Ceci constituant une première mesure de protection efficace. Seule une faible partie de la surface bâtie prévisionnelle se trouve ainsi interceptée dans la bande des 100 mètres.

Afin d'accompagner ce projet dans les meilleures conditions possibles, il est souhaitable de retenir les dispositions suivantes complémentaires :

- Localisation des prises d'air de ventilation : à positionner le plus possible en altitude et en façade opposée à l'axe routier majeur le plus proche (A15 pour les lots A1, A2 A6, A7 et RD14 pour les autres lots) ;

3.2.4 - Nuisances sonores

Le projet devra répondre de la prise en compte du bruit (en fonction du classement de la voie et des contraintes qui en découlent), à la fois au niveau de la qualité des constructions, mais aussi de l'implantation du bâti, de la forme urbaine…

La loi Bruit n°92-1444 du 31.12.1992 induit entre autres une isolation acoustique des bâtiments et la limitation des bruits des équipements collectifs.

Le quartier résidentiel et le groupe scolaire seront situés dans le secteur où les nuisances acoustiques sont les plus faibles.

Il s'agira d'atteindre des niveaux sonores de qualité, à la fois dans les bâtiments (tendre vers les niveaux du GIAC – Groupement de l'Ingénierie Acoustique) – choix du niveau « base » au minimum, mais également en milieu extérieur, pour assurer leur convivialité.

Au sein du site, la limitation de vitesse à 30 ou 50 km/h modérera le bruit provoqué par les véhicules.

La politique globale de développement des circulations douces (TC, site propre, réseau cyclable….) permettra d'atténuer l'augmentation du trafic dans la zone.

Lors de l'étude d'impact acoustique de 2015 il a été calculé les niveaux d'isolement acoustique de façade à mettre en œuvre en façade des futurs bâtiments. Ces niveaux sont calculés sur la base du trafic routier futur prévisionnel. Or réglementairement (arrêté du 23 juillet 2013 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit), ce sont les niveaux sonores issus du classement sonore qui doivent être pris en compte :

CATÉGORIE	NIVEAU SONORE AU POINT de référence en période diurne (en dB[A])	NIVEAU SONORE AU POINT de référence en période nocturne (en dB[A])
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

Point de référence situé à 5m au-dessus du plan de roulement et à 10m du bord de la chaussée ou à 2m en avant des façades pour les rue en « U »

NIVEAUX SONORES POUR LES ROUTES (SOURCE : ARRETE DU 23 JUILLET 2013)

CATÉGORIE	NIVEAU SONORE AU POINT de référence en période diurne (en dB[A])	NIVEAU SONORE AU POINT de référence en période nocturne (en dB[A])
1	86	81
2	82	77
3	76	71
4	71	66
5	66	61

Point de référence situé à 5m au-dessus du plan de roulement et à 10m du rail le plus proche

NIVEAUX SONORES POUR LES LIGNES FERROVIAIRES (SOURCE : ARRETE DU 23 JUILLET 2013)

De plus dans l'étude d'impact de 2015, le trafic ferroviaire n'est pas pris en compte alors que vu la proximité des lignes ferroviaires classées en catégorie 2 et 3, le bruit ferroviaire en façade des futurs bâtiments de la ZAC est non négligeable.

Le tableau ci-dessous indique les valeurs d'isolement de façade à prendre en compte selon l'application des abaques réglementaires.

Bâtiments	**Isolement acoustique de façade déterminer dans l'étude d'impact (2015)**	**Remarque**	**Isolement acoustique de façade déterminer à partir du classement sonore des infrastructure***
Habitations	30 dB	-	30 à 33 dB pour les lots L1, L5 et L7 côté ligne ferroviaire 30 à 38 dB pour les lots L7, L8, L9 et E1 côté A15 et voie nouvelle 30 à 42 dB pour les lots L1, L2, L3 et L4 côté RD14 30 à 41 dB pour les lots 1TN et 2TN côté ligne ferroviaire

Groupe scolaire	30 à 33dB	Le groupe scolaire était dans le lot A4, il est déplacé dans les lots L2, L6 ou L8	30 dB pour le lot L6 30 à 38 dB pour le lot L8 30 à 42 dB pour le lot L2
Bureaux	30 dB sauf pour un bâtiment au Sud de la ZAC (31 à 32 dB)	Pas de seuil réglementaire (confort visé de 40 dB(A) le jour)	30 à 35 dB pour les lots A4, A5 et A3 côté RD14 et la futur voie d'accès 30 à 38 dB pour les lots A4 et A5 côté ligne ferroviaire

(*) Ces valeurs sont définies selon l'abaque de l'arrêté du 23 juillet 2013. Elles peuvent être affiner avec une modélisation acoustique en 3D et en fonction de la distance réelle des bâtiments par rapport à l'infrastructure.

ISOLEMENT ACOUSTIQUE DE FAÇADE DES FUTURS BATIMENTS DE LA ZAC LIESSE II (SOURCE : EGIS)

Dérogation Loi Barnier :

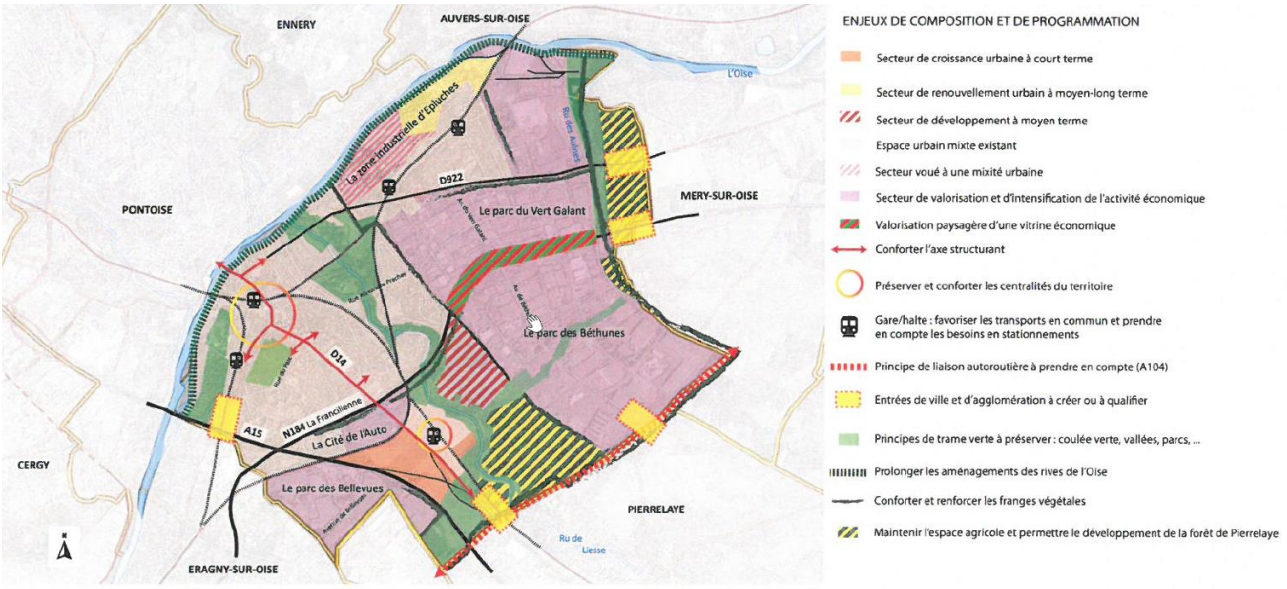
Les bâtiments des lots A2 et A6 situés à moins de 100m de l'autoroute A15 ne sont pas définis comme sensibles selon la réglementation acoustique (habitation, santé, enseignement ou bureau). Il n'y a donc pas d'enjeu particulier pour eux. Ils peuvent jouer partiellement le rôle d'écran acoustique pour les rez-de-chaussée et 1er étage des bâtiments d'habitation situés en 2nd fronton de l'A15. Toutefois les ouvertures entre les bâtiments d'activité minimisent cet effet de protection acoustique.

3.2.5 - Nuisances visuelles

On a pu voir dans le chapitre précédent (intégration paysagère) comment le projet prendra en compte et réduira l'impact visuel des lignes à haute tension et des pylônes.

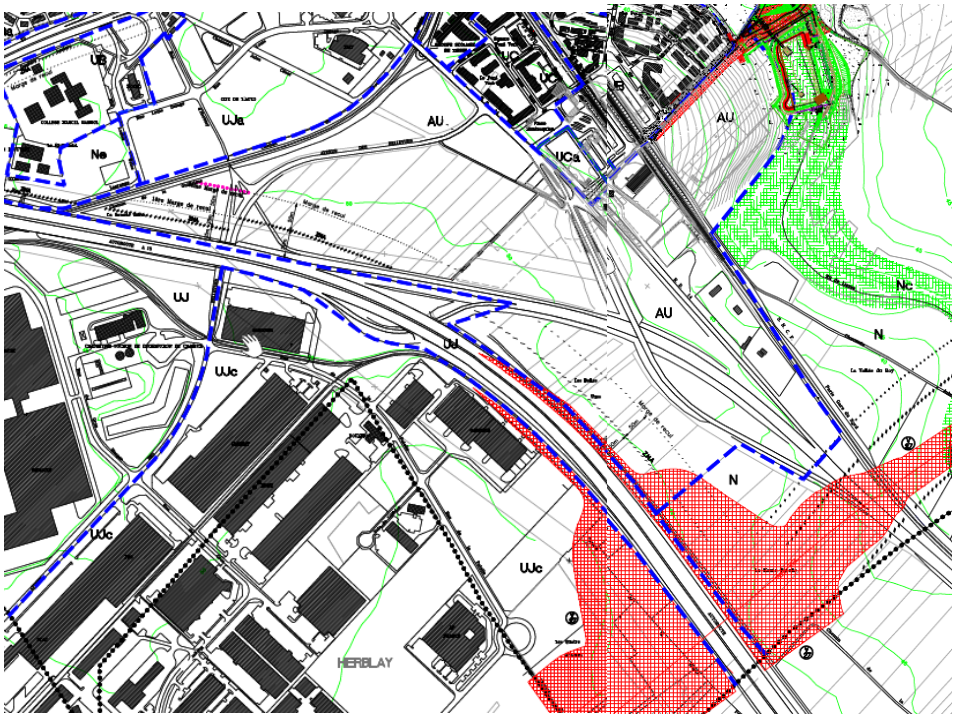
4 - PRISE EN COMPTE DU PROJET URBAIN DANS LE PLU ACTUEL ET FUTUR

Le PADD débattu en octobre 2019 confirme la vocation du secteur Liesse II en « une zone d'extension urbaine à court terme » ; Il n'y a donc pas de modifications à apporter à ce dernier.



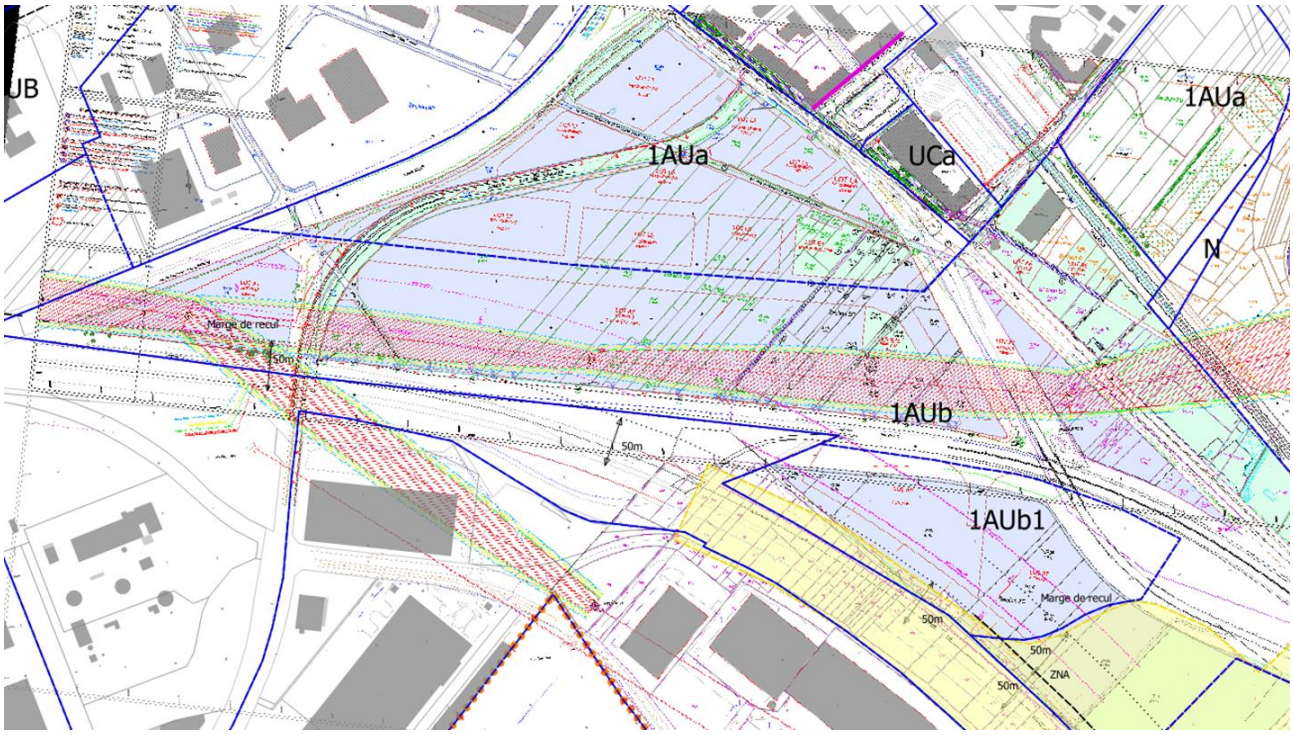
PLAN DU PADD DE SAINT-OUEN-L'AUMONE (SOURCE : PROJET PADD 2019)

Dans le PLU actuel**, le plan de zonage** inscrit le Champ Gaillard et les différentes parcelles de la ZAC liesse II, en Zone AU et cela sous forme d'opération d'aménagement d'ensemble à réaliser sous forme de ZAC.



EXTRAITS DES PLANS DE ZONAGES DE SAINT-OUEN-L'AUMONE: ASSEMBLAGE DES PLANS N°4 ET 5 DU SECTEUR CONCERNE PAR LA ZAC LIESSE II (SOURCE : PLU 2006)

Dans la révision du PLU en cours, la zone 1AU comprendrait deux secteurs :
- le secteur 1AUa destiné à accueillir de l'habitat associé à des activités de services de proximité, des équipements d'intérêt collectif,
- le secteur 1AUb destiné à accueillir des activités économiques ; et disposant d'un sous-secteur 1AUb1, autorisant le commerce de gros



EXTRAITS DES PLANS DE ZONAGES DE SAINT-OUEN-L'AUMONE : (SOURCE : PLU EN COURS DE REVISION)

Les qualités urbaines, paysagères, architecturales du projet et la prise en compte de la sécurité et des nuisances, seront traduits dans le règlement du PLU de la zone AU :

■ Le chapitre 1 pour les affectations des sols et destinations des constructions

Le secteur bordant l'autoroute est traité comme un secteur urbain à part entière, interdisant les dépôts, carrières et décharges, mais également les activités industrielles ou toutes installations classées ne participant pas au tissu et à la vie urbaine et présentant un danger ou des nuisances. Ces interdictions et restrictions permettent ainsi une occupation saine, et sans nuisance spécifique.

Le long de l'infrastructure, sur un premier rang les parcelles bâties seront dédiées aux activités (lots A1 à A7) et en second rang les parcelles dédiées aux logements et à des équipements. Cf. plan masse.

■ Le chapitre 3 pour les équipements et réseaux

Desserte :

- Le lot A1 sera desservie par l'avenue des Bellevues ;
- Les lots A2 sera desservis par la nouvelle voie « V3 » qui sépare les lots d'activités et les lots d'habitation.
- Les lots A4 et A5 seront desservis par la RD14 EST
- Les A3, A6 et A7 seront desservis par la V8 et un nouveau carrefour giratoire sur la D14

Règles relatives aux réseaux et traitement des déchets :

Les nouveaux réseaux devront être enterrés afin d'éviter un impact négatif sur le paysage urbain, et les bornes d'apport volontaire de déchets seront de préférence enterrées.

- Le chapitre 2 pour les caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère dont les règles d'implantation vis-à-vis des espaces publics :

Le recul du bâti sera variable selon les lots,

- Lot A1, A2 et A3 : Les bâtiments seront implantés au nord de la marge de recul des lignes à hautes tensions. La marge de recul imposée par la présence de l'A15 sera donc réduite à 50m à partir de l'axe de l'infrastructure au droit de ces 3 lots. Ce/ces derniers feront l'objet d'un traitement architectural soigné pour marquer l'entrée et la sortie de ville au niveau des ilots très visibles depuis l'A15 (Lot A7 et A1) avec une architecture spécifique.
- Lots A6 et A7 : La marge de recul de l'A15 sera donc réduite à 50 m à partir de l'axe de l'infrastructure afin de pouvoir implanter le/les bâtiments d'activité. Ce/ces derniers feront l'objet d'un traitement architectural soigné pour marquer l'entrée et la sortie de ville au niveau des îlots très visibles depuis l'A15 (Lot A7 et A1) avec une architecture spécifique.

- Les dispositions relatives à la forme urbaine :

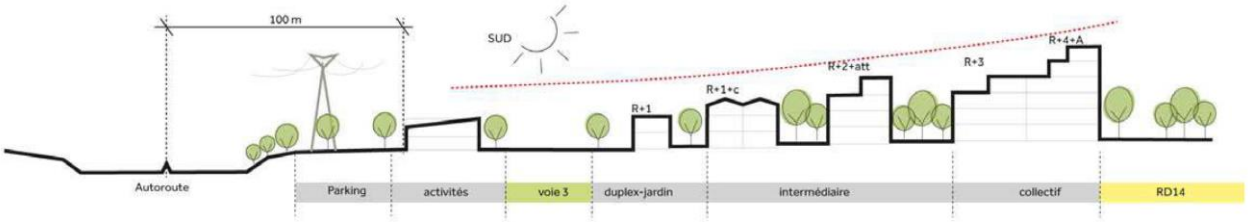
La morphologie urbaine pour les bâtiments d'activités est dictée par la nécessité de se protéger des nuisances de l'autoroute : bruit, émissions de gaz et de particules. Il est donc proposé de :

- Constituer une façade la plus continue possible afin de jouer un rôle barrière / écran ;
- Implanter les bâtiments en ordre continu ;
- Jouer de transparence par des grands halls traversant et vitrés.

L'implantation des bâtiments sera variable selon les lots concernés :

- Le lot A1 : implantation libre du bâtiment dans la parcelle ;
- Les lots A2 : implantation en recul de 3 m par rapport à la limite de propriété de la voie « V3 ». Toutes les façades devront être alignées du côté de la voie V3 ;
- Les lots A3, A4 et A5 : les bâtiments seront implantés proches de la RD14 (rue de Paris) afin de participer à l'entrée de ville de Saint-Ouen-l'Aumône. Implantation en limite de voirie ou avec une marge de recul ;
- Les lots A6 et A7 : les bâtiments seront implantés proches de la N515 afin de créer un front urbain. Implantation en limite de voirie ou avec une marge de recul.

La hauteur au faîtage des bâtiments sera de 16m maximum.



COUPE MONTRANT L'EPANELAGE SOUHAITE POUR LIESSE II (SOURCE : D&A 2021)

- Les dispositions relatives à l'aspect architectural des constructions :

Le style architectural des constructions devra présenter une harmonie d'ensemble et proviendra d'une composition simple afin d'assurer une intégration des bâtiments au site. De facture contemporaine, les façades seront réalisées avec des revêtements nobles. Les détails seront particulièrement travaillés et qualitatifs.

Le cahier des charges de cession de terrain applicable aux constructions dans la future ZAC et le Cahier des Prescriptions Architecturales Urbaines Paysagères et Environnementales (CPAUPE) de la ZAC et la fiche de lot spécifique permettra de réglementer l'ensemble des dispositions urbaines, architecturales, dont celles des enseignes.

Il existe deux façades à prendre en compte pour l'étude :

- La façade des lots de la zone d'activité, côté rue
- La façade des lots de la zone d'activité, coté autoroute A15

Le traitement architectural sera sobre, qualitatif et intégré au paysage urbain, de jour comme de nuit, avec :

- Une volumétrie des constructions, alliant des volumes simples et compacts, conçus de façon à permettre une évolutivité dans le temps. La façade des bâtiments sera limitée à trois matériaux maximum afin de limiter l'effet pachwork et de renforcer la cohérence du bâti.
- L'intégration du projet dans le paysage nocturne environnant en maîtrisant la quantité et la qualité d'éclairage des bâtiments. Une identité nocturne des bâtiments qui se limitera à l'éclairage interne (hall, entrée et circulations).
- Penser la toiture comme un élément tant architectural qu'environnemental, en proposant des toitures végétalisés pour améliorer l'isolation phonique et thermique de la toiture

Les façades le long de l'A15 se soumettront à des contraintes particulières pour assurer la sécurité des automobilistes : matériaux non réfléchissants, limitant le risque d'éblouissement des véhicules, enseigne au luminaire non cinétique, clignotant ou stroboscopique…

Les panneaux publicitaires, les enseignes sur mats, les enseignes clignotantes et les néons colorés sont proscrits.

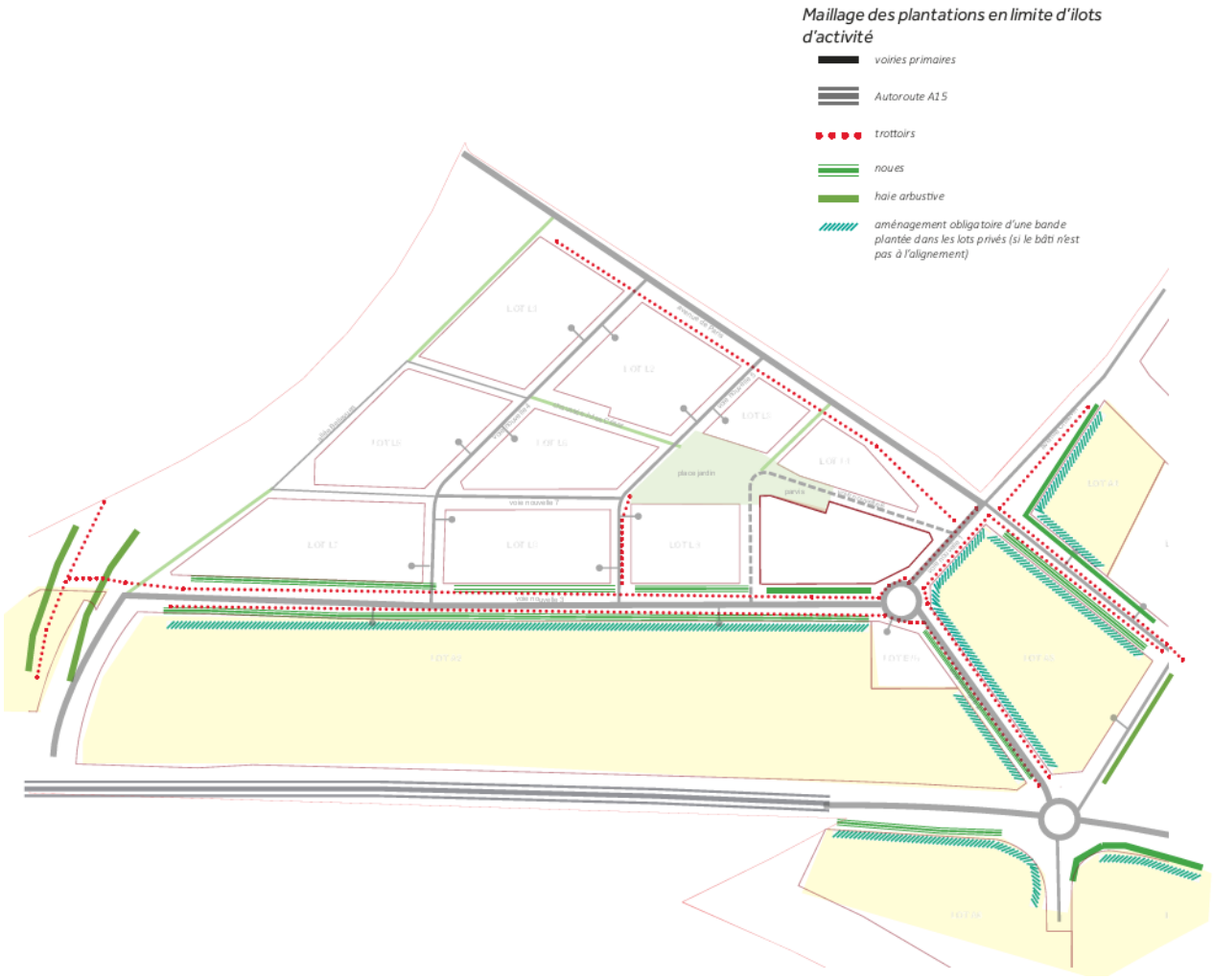
- Le traitement paysager des espaces extérieurs :

Le stationnement devra être positionné de façon à ne pas nuire à la cohérence d'ensemble, à la qualité urbaine du site, à ne pas créer de grands « vides urbains ». Les parkings devront être de taille raisonnable, paysagés comme un parc. Il pourra être envisagé d'imposer un minimum d'un arbre de haute tige toutes les 3 places (5 en rangée double), des revêtements en « gazon renforcé », ce qui permettrait d'améliorer l'impact visuel de l'aménagement du site et de réduire la quantité d'eaux de ruissellement.

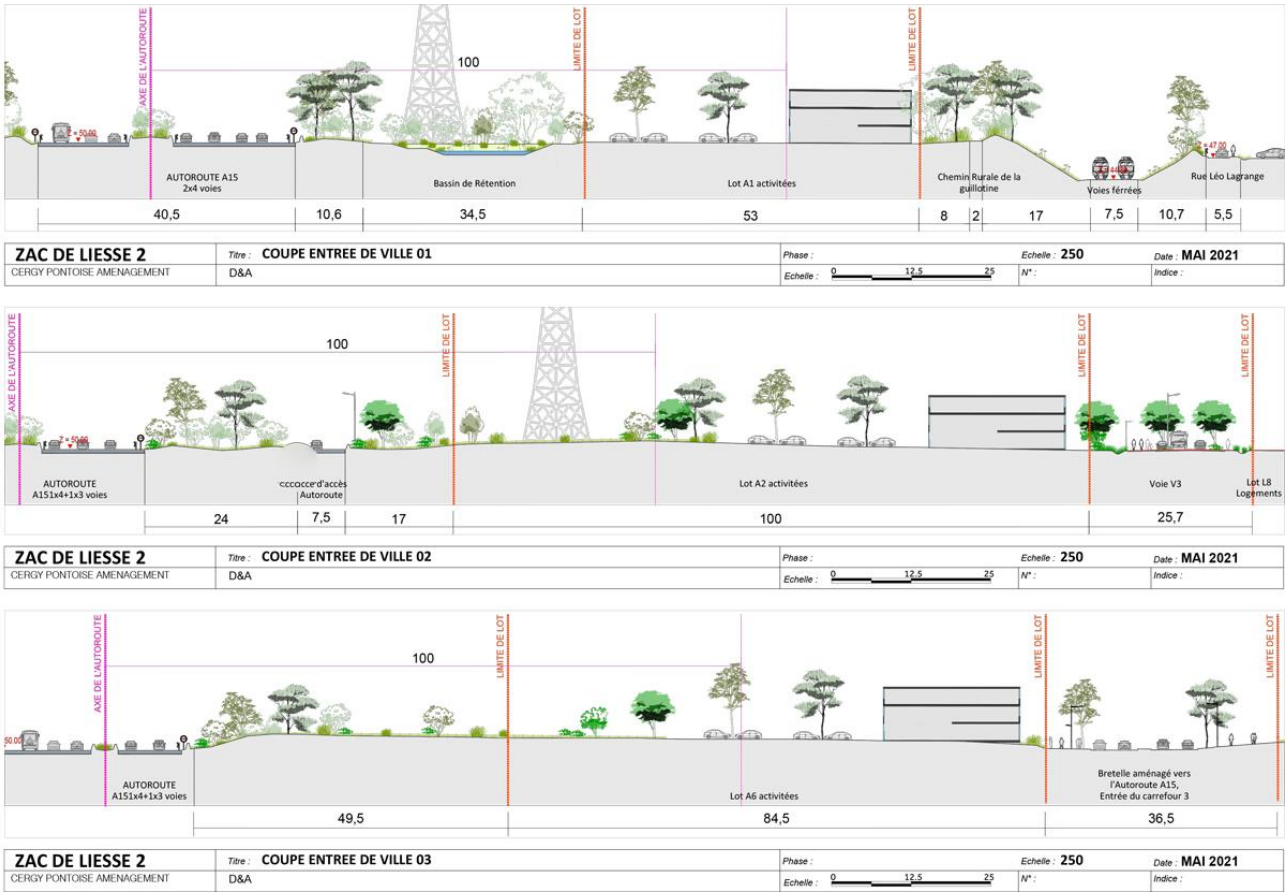
En limite de propriété, l'implantation des clôtures s'attachera à traiter l'interface public et privé en s'intégrant dans un dispositif paysager.

- Un positionnement adapté afin d'éviter tout conflit d'usage (entretien, sécurité, réseau...).
- Une clôture à barreaudages verticaux préconisée sur rue,
- Certaines clôtures seront doublées d'une haie paysagère : les espaces privés des lots d'activités doivent participer à la qualification des voies afin de réaliser un écran végétal en limite de propriété, tout en affirmant un caractère urbain en vis-à-vis des habitations. Des bandes plantées seront donc obligatoirement aménagées en limite des parcelles d'activités (cf. plan page suivante).

Les essences locales seront à privilégier.



HAIES PAYSAGERES A IMPLANTER EN LIMITE D'ILOTS D'ACTIVITES (SOURCE : D&A 2021)



PRINCIPES DE PLANTATIONS DANS LES ILOTS D'ACTIVITES (SOURCE : D&A 2021)

Dérogation Loi Barnier concernant l'acoustique :

Les futurs bâtiments situés à moins de 100m de l'axe de l'autoroute A15 concerneront uniquement des locaux d'activités. Ils ne sont pas définis comme sensibles selon la réglementation acoustique (habitation, santé, enseignement ou bureau).

Il n'y a donc pas de règlementation spécifique à édicter les concernant. Ils peuvent même jouer partiellement le rôle d'écran acoustique pour les rez-de-chaussée et 1er étage des bâtiments d'habitation situés en 2nd fronton de l'A15. Toutefois les ouvertures entre les bâtiments d'activité minimisent cet effet de protection acoustique.

Dérogation Loi Barnier concernant la qualité de l'air :

Les futurs bâtiments situés à moins de 100m de l'axe de l'autoroute A15 ne concerneront que des locaux d'activités, il n'y a donc pas de mesures règlementaires spécifiques à édicter.

Cependant, afin d'accompagner ce projet dans les meilleures conditions possibles, il est souhaitable de retenir les dispositions suivantes complémentaires :

- Localisation des prises d'air de ventilation : à positionner le plus possible en altitude et en façade opposée à l'axe routier majeur le plus proche (A15 pour les lots A1, A2 A6, A7 et RD14 pour les autres lots) ;

5 - CONCLUSION

Suite à cette étude, la ZAC Liesse II fait l'objet d'un projet réfléchi, cohérent et n'est plus concernée par la marge de recul de 100m depuis l'axe de l'Autoroute A15, issue de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme.

La présente étude propose de réduire la marge de recul à 50m depuis l'axe de l'Autoroute A15pour les lots A1, A2, A3, A6 et A7.

Département

communication.egis@egis.fr

www.egis-group.com