

Objet

Opération Centre-bourg à St-Léonard (76)
Synthèse des enjeux environnementaux

1 Synthèse des problématiques

1.1 Analyse du dynamisme local

L'opération de revitalisation du centre du bourg de St-Léonard s'inscrit dans un contexte territorial qui a fait l'objet d'études et de diagnostics, notamment en vue de l'établissement des documents cadres d'urbanisme.

Parmi cette masse documentaire, le constat suivant a été fait sur St-Léonard, justifiant l'opération de renforcement du centre-bourg :

- absence d'une image de centralité,
- image de quartiers de lotissements pavillonnaires récents,
- manque de foncier équipé.

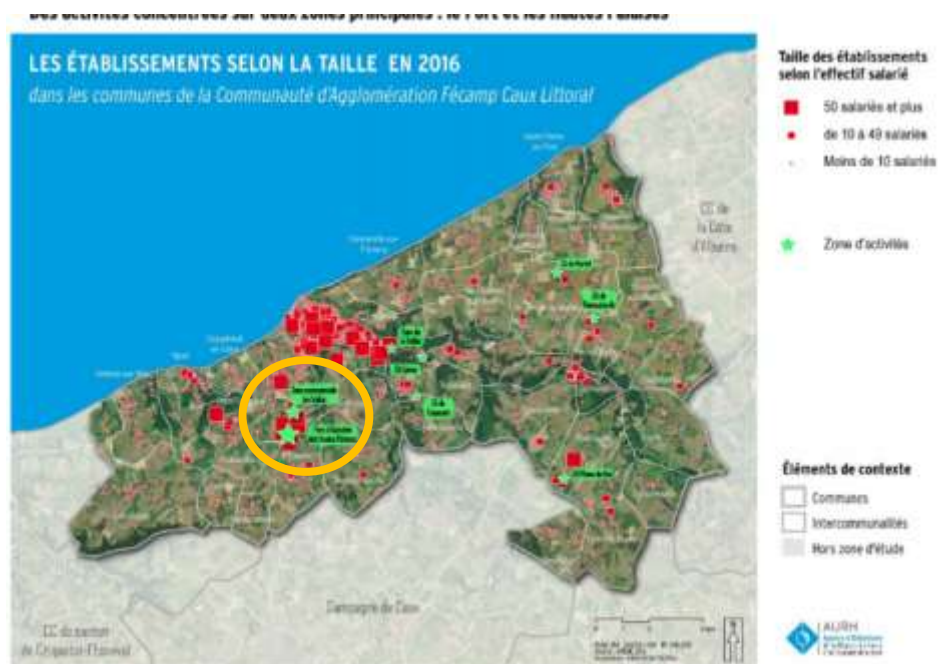
L'étude urbaine réalisée par Quartier Libre, reprenant lui-même les études du CAUE 76, pointe cette situation en ces termes :

- « quelques polarités, mais qu'elles soient historiques ou plus récentes, elles sont toutes pour la plupart du temps monofonctionnelles ;
- et dispersées : l'absence d'espaces publics majeurs, de place publique identifiable caractérisent cette dispersion. Elle s'illustre aussi par la présence de polarités en limite du « bourg » avec des secteurs résidentiels au centre.
- Au final, créer une centralité, c'est engager la commune dans une transformation structurelle ambitieuse. »



Ce constat peut paraître paradoxal dans la mesure où la commune fait partie, au même titre que Fécamp, du principal pôle d'activités sur le territoire (plus de personnes qui viennent travailler à St-Léonard que de personnes qui en partent quotidiennement), avec un dynamisme croissant sur la zone commerciale Les Voiles et le parc d'activité des Hautes Falaises (une partie aussi sur la commune d'Epreville). A noter que ces 2 zones sont implantées en limite Sud-Est de la commune, donc excentrées.

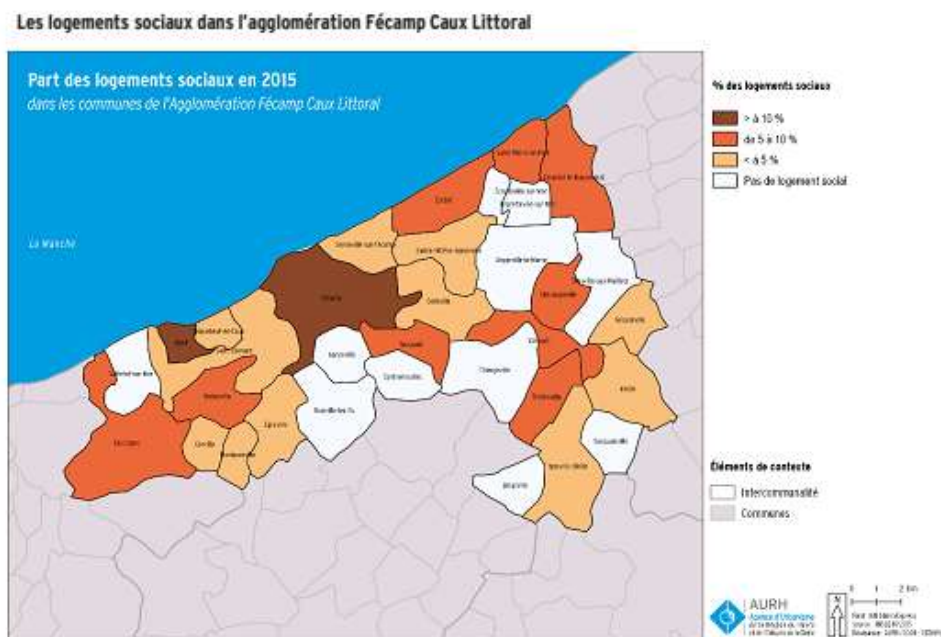
La carte suivante montre bien l'importance de St-Léonard dans sa contribution au dynamisme économique du territoire.



La commune partage sinon avec l'ensemble des communes le constat suivant dressé pour le territoire :

- une tendance au vieillissement des populations ;
- une population plus faiblement diplômée ;
- des revenus plus faibles et de fortes disparités au sein du territoire ;
- une structure socioprofessionnelle en mutation : la croissance des retraites ;
- un parc de logements dominé par la maison individuelle, notamment en dehors de Fécamp ;
- un parc locatif concentré dans la commune de Fécamp ;
- le parc privé : l'importance de l'habitat dégradé ;
- le parc locatif social : la fragilité socio-économique des locataires ;
- la voiture individuelle : une utilisation dominante pour la mobilité du quotidien.

La création de nouveaux logements doit tenir compte dans leur programmation de la précarité de certains ménages (pm, 40% vivent en dessous du seuil de pauvreté). En cœur d'agglomération, dont fait partie St-Léonard, l'accès à la propriété d'une partie de ces logements doit être renforcée. La carte ci-après montre à quel point Fécamp concentre l'offre locative sociale, et à quelle hauteur St-Léonard en présente un déficit.



A l'échelle du territoire du pays de Caux, St-Léonard fait partie du giron proche de Fécamp. Comme Fécamp, la commune concentre l'éventualité de création de nouveaux logements (7 par an dans son cas), au titre notamment de la préservation des terres agricoles.

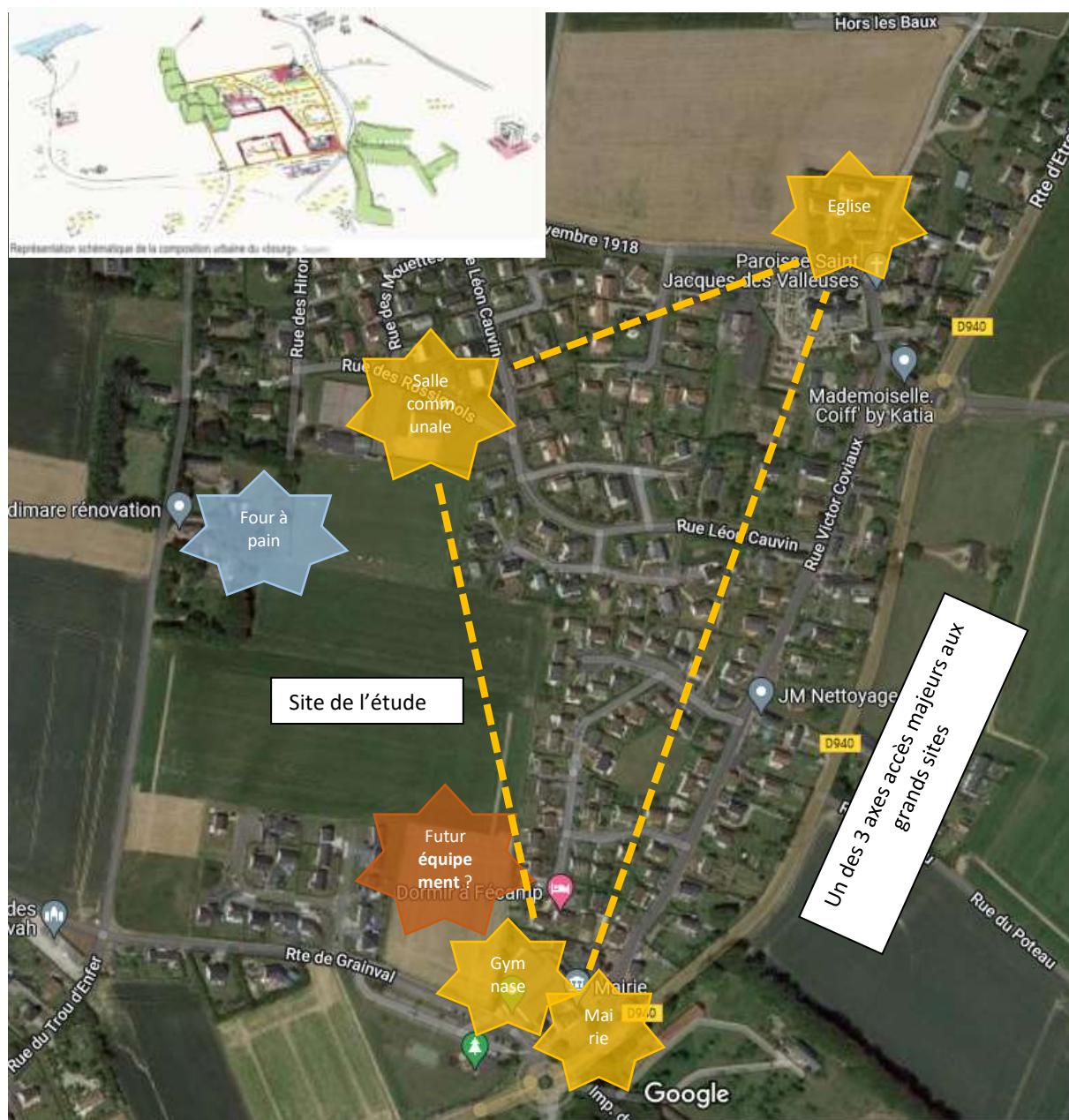
Ce faisant, l'objectif est de réduire la consommation de foncier, de l'ordre de 50%. Les opérations de construction doivent donc être plus denses, en privilégiant le développement des bourgs.

Dans ce cadre, deux orientations principales sont définies dans le cadre du PADD du PLUi :

- rendre lisibles et accessibles les équipements présents dans les bourgs, afin de les mettre en valeur, dans la mesure où ils participent à la composition de ces bourgs. Cela passe notamment par la **(re)définition des espaces publics et le renforcement de leur accessibilité par les mobilités douces** ;
- **renforcer leur caractère urbain, sans opposer le caractère rural des communes.**

Le fait de venir s'accrocher à une structure urbaine qui existe déjà permet de partager des installations collectives existantes ou d'optimiser le dimensionnement de celles à créer : pour la gestion des eaux usées, pour les places de stationnement...

L'image ci-après synthétise les différents équipements présents autour du périmètre d'étude.



1.2 Mobilités

Comme relevé dans la partie 1 de l'étude urbaine réalisée par Quartier libre, le territoire de flux est marqué par la présence de deux axes majeurs : la RD925 (route du Havre, vers la zone commerciale) : et la RD940 (route d'Etretat). Ce sont deux axes classés à grande circulation, mais dont leur position relativement périphérique par rapport aux zones habitées de la commune, minimise les nuisances potentielles générées.

Au sujet des voies cyclables, le territoire en est globalement dépourvu, mise à part la route du Lin qui relie Dieppe, à l'Est, à Fécamp, et la véloroute du Littoral, qui n'est pas une piste cyclable mais une section en routes partagées de l'itinéraire européen Eurovélo4 (Kiev-Roscoff) en cours d'étude de qualification.

Les freins identifiés sur le territoire à l'utilisation massive du vélo sont l'absence de jalonnement des voies secondaires et l'étroitesse des voies en direction des équipements des centres-bourgs.

Une vraie réflexion doit ainsi être menée à l'échelle de la commune pour le développement des voies cyclables, en lien avec les réflexions sur la centralité de St-Léonard. La création de nouveaux aménagements d'espaces urbains doit être mise à profit en ce sens.



Au niveau ferroviaire, la liaison Fécamp-Béauté passe à proximité de la limite Est de la commune, sans laisser entrevoir de possibilité de connexion.

A noter aux Yfs un possible ancien dédoublement de la voie ferrée, qui est en train d’être transformée en voie verte par le Conseil Général de Seine-Maritime.



Etant attendu que la transformation vers la mobilité douce ne se fera pas rapidement, les déplacements sur le territoire étant aujourd’hui largement assurés par la voiture individuelle, des leviers complémentaires existent :

- l’équipement en bornes de recharge électrique : 2 bornes ont été installées à proximité de la mairie ;
- le développement du covoiturage. Une réflexion, mentionnée ans les documents de planification, est en cours au sein de communauté de communes. Le projet est de créer un nouveau-rond-point au Sud du parc d’activités pour améliorer la gestion des accès, et d’en profiter pour créer une aire de stationnement avec une aire de covoiturage, principalement à destination du Havre.



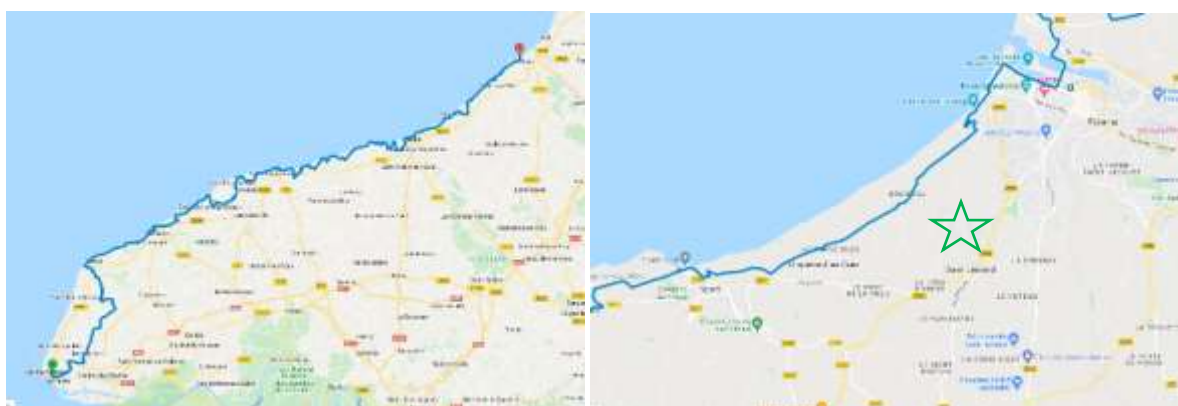
Projet d’aire de covoiturage

Des liaisons existent également en bus gérés par le Conseil Régional :

- ligne 23 (en rouge) Le Havre-Goderville –Fécamp, avec deux arrêts St-Léonard La Briqueterie et St-Léonard Le Chesnay ;
- ligne 24 (en kaki) entre Fécamp et Le Havre, en passant par Etretat ; que quelques arrêts en journée ; arrêt à « Fond Pitron », à 2 km au Sud-Ouest à vol d'oiseau du périmètre de l'étude.



Au niveau des piétons, le chemin de randonnées GR21 longeant le littoral passe à proximité du site, à moins d'un km. Un chemin de liaison entre le site et le GR est repéré sur la carte IGN en trait pointillé violet.



1.3 Patrimoine écologique

Le territoire est doté de sites écologiques remarquables : les vallées et talwegs, les clos-masures, les haies et les mares notamment. Avec l'aménagement du territoire, dans le cadre de l'urbanisation et des pratiques agricoles, des ruptures ont été créées ou se sont renforcées. Un des enjeux du Scot est de renforcer ou restaurer la

continuité écologique, et cela passe nécessairement par une traduction opérationnelle au niveau des zones urbaines : en plus de contenir leur extension, elles doivent intégrer des espaces verts qui soient connectés entre eux et qui soient connectés aux corridors écologiques à proximité des zones urbaines concernées.

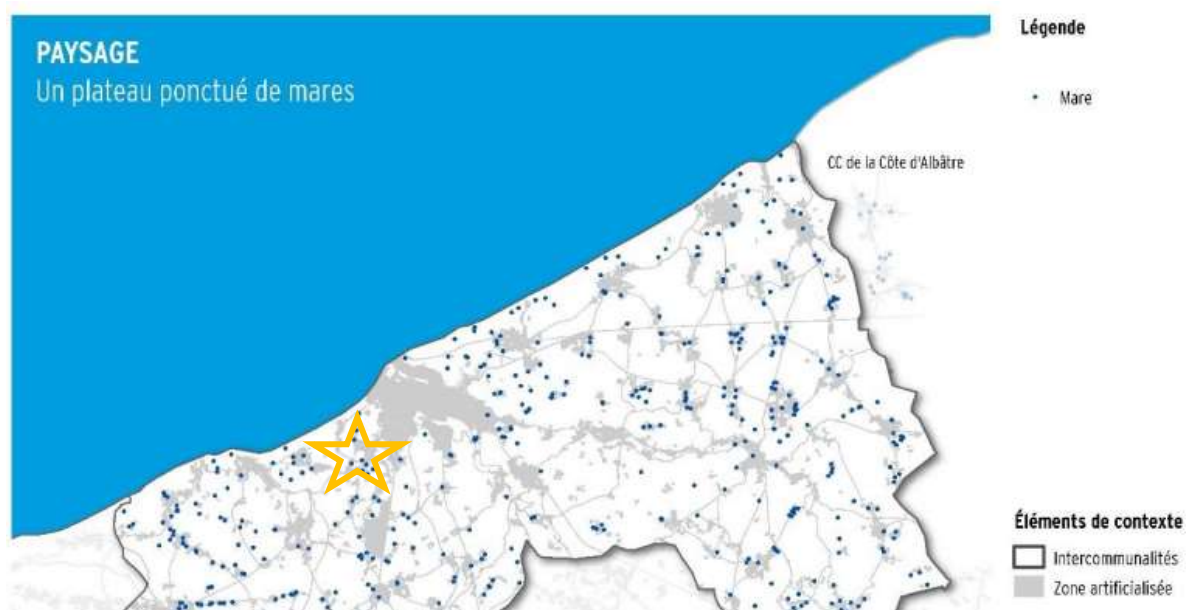
Ces liaisons, à défaut de pouvoir être continues, peuvent être conçues en « pas japonais », tel que le présente le Schéma Régional de Cohérence Ecologique au sujet de l'enjeu écologique des plateaux :

- *éviter la disparition des milieux interstitiels (mares, haies, bosquets, vergers, clos masures, bords de cultures, bandes enherbées...) ;*
- *permettre une certaine continuité biologique – même en « pas japonais » - entre les réservoirs biologiques qui les bordent.*



Au-delà de la préservation des sites naturels remarquables, un des enjeux poursuivis est aussi de ne pas cantonner les efforts de préservation de la qualité écologique du territoire à ces seuls sites :

- les éléments vivants qui les constituent ont besoin de pouvoir se déplacer d'un réservoir à un autre, en utilisant les corridors écologiques, sans devoir se soucier s'il s'agit d'une zone urbaine ou non ;
- le « plateau » comporte également des niches écologiques, comme les mares, certes moins évidentes et spectaculaires que le littoral, mais qui participent à la qualité écologique générale du territoire.



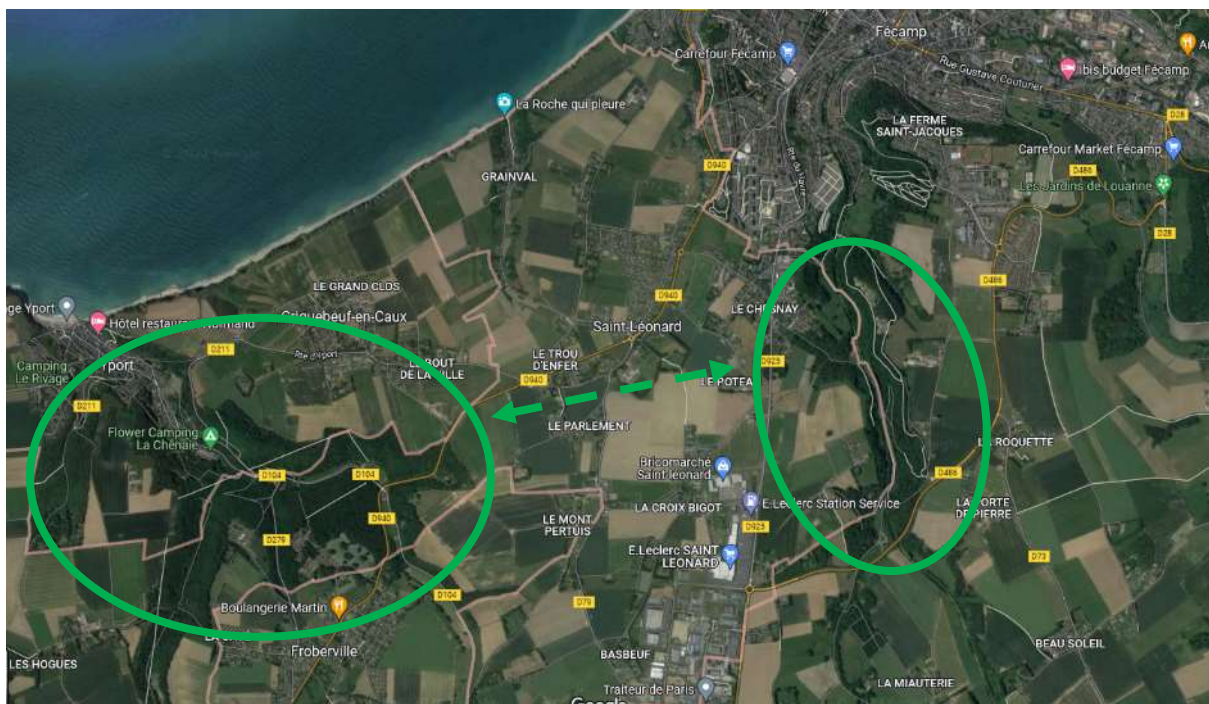
Ce dernier point fait particulièrement écho au projet de St-Léonard : le site est en retrait par rapport au littoral, alors même que l'attrait touristique de la commune se concentre principalement sur le littoral. S'agissant ainsi d'un plateau agricole, il s'agit de préserver les mares et les clos-masures et d'assurer l'aménagement de transitions arborées en bordure des zones d'habitation.

10 communes sont concernées par la loi littoral sur le territoire : Les Loges, Vattetot-sur-Mer, Yport, Saint-Léonard, Criquebeuf-en-Caux, Fécamp, Senneville-sur-Fécamp, Eletot, Saint-Pierre-en-Port et Sassetot-le-Mauconduit.



Le concept de « la nature en ville » doit ainsi être développé sur le projet urbain. Il peut être mis en perspective avec le programme régional de la Forêt et du Bois (PRFB) visant à une gestion durable des forêts et à leur préservation. Deux espaces boisés existent à l'Ouest et à l'Est du centre bourg : respectivement, en allant vers Yport et le bois de Boclon, en s'approchant de Fécamp par le Sud. Dans quelle mesure la position médiane de St-Léonard peut jouer un rôle de liaison entre ces deux espaces ?

Au-delà de la qualité intrinsèque des forêts et de leur gestion, le PRFB promeut l'usage du bois, surtout régional. A voir comment rendre opérationnelle cette orientation sur le projet de centre-bourg.



1.4 Exposition du site aux risques naturels

St-Léonard fait partie du PPRI de l'intercommunalité. Un aléa de ruissellement torrentiel concerne l'extrémité Sud-Ouest du site.

LES RUISSELLEMENTS A SAINT-LEONARD*Axes de ruissellement identifiés par le PPRI*

Des actions sont également en cours au sein du Syndicat Mixte des Bassins Versants pour lutter contre les effets de l'érosion.

Dans la mesure où le réseau de traitement des eaux est unitaire (mélange des eaux usées et des eaux pluviales), compte tenu de l'engorgement actuel des installations de traitement de ces eaux, notamment celle de Fécamp, l'artificialisation résultant de la création de nouveaux équipements doit s'accompagner de mesures alternatives au rejet des eaux pluviales sur le réseau : récupération des eaux pluviales, maîtrise de l'imperméabilisation des sols.

La gestion des eaux est donc une contrainte assez forte et tout ce qui va dans le sens de la réduction des rejets sur le réseau est à privilégier. A ce titre, la gestion des eaux peut être considérée comme axe majeur sur le projet urbain.

Le PLUi fixe comme objectif un rejet des EP n'excédant pas 2 l/s/ha pour une pluie centennale. Définir une exigence plus restrictive, voire aller jusqu'au zéro rejet », en est une traduction possible.

1.5 Enjeux liés au tourisme

Le développement d'une offre d'accueil lié au tourisme peut de fait aller à l'encontre des principes de préservation et de renforcement de la qualité écologique du territoire, principalement en augmentant l'artificialisation des parcelles et le trafic routier.

Aujourd'hui, 86% des touristes viennent en voiture, et le diagnostic réalisé dans le cadre de l'opération Grands Sites pointe comme enjeu majeur la gestion des déplacements. L'enquête réalisée en 2014 auprès d'un panel de touristes dressait le constat suivant :

Leur ressenti général sur ce qu'ils n'ont pas apprécié du territoire :



A noter la troisième place du retour « manque de commerce ». Si il peut être souhaité d'en protéger les sites remarquables, quid des sites en soutien, comme pourrait le devenir le centre-bourg de St-Léonard ?

Par ailleurs, trois axes routiers principaux acheminent les touristes vers les sites, dont la D940 qui traverse la commune St-Léonard en passant à la périphérie Est du centre-bourg.

Le diagnostic sur les mobilités a permis de définir les actions suivantes dans le programme d'actions général :

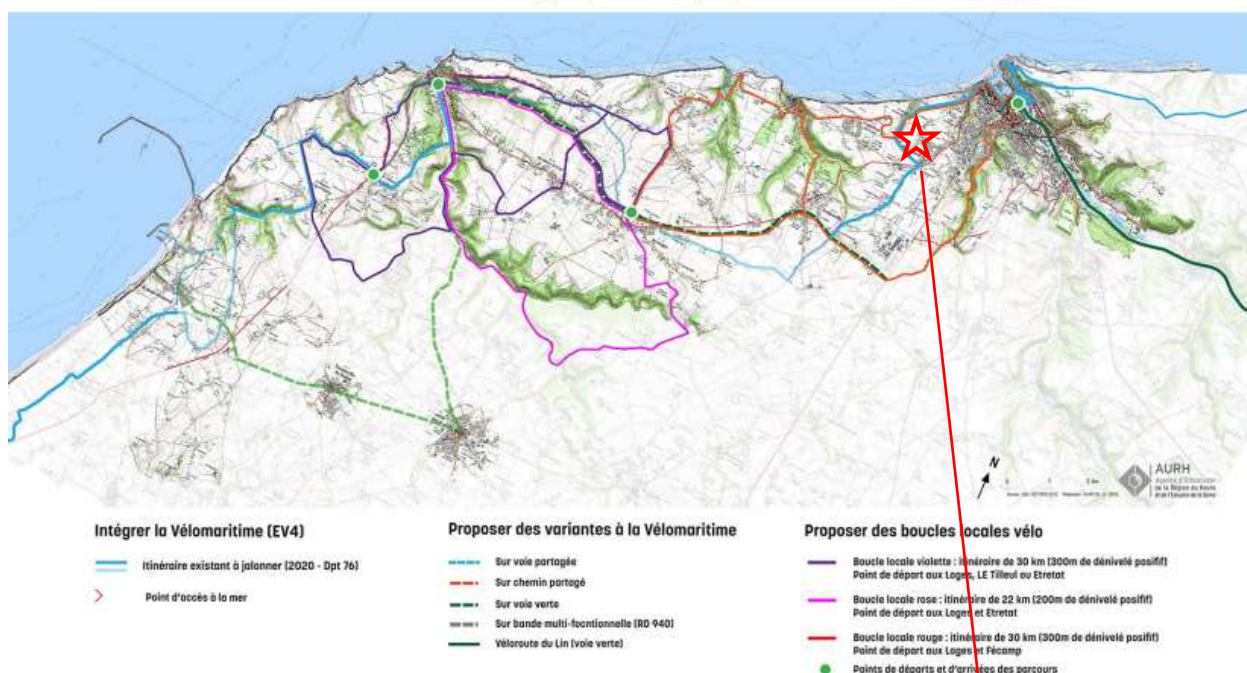
- privilégier les déplacements doux (cyclo, pédestre, etc.) et en commun ;
- proposer des services à la demande pour les vélos à assistance électrique ;
- améliorer l'existant en termes de ligne de bus (navettes, ligne Grand Site, etc.) ;
- suivre la fréquentation, repenser les stationnements sur le territoire.

A la suite de quoi un Schéma des mobilités et des itinérances douces a été initié, pris en main par l'Agence d'urbanisme Le Havre Estuaire de la Seine, et a été finalisé en 2020. Il s'articule autour de 5 grandes actions :

1. améliorer la desserte par les transports en commun ;
2. construire le maillage cyclable et les services autour du vélo ;

GRAND SITE FALAISES D'ETRETAT COTE D'ALBATRE

Schéma mobilités et itinérances douces - maillage cyclable et propositions de boucles locales



Le site du centre-bourg est à proximité d'un itinéraire existant à jalonner (voie bleue).

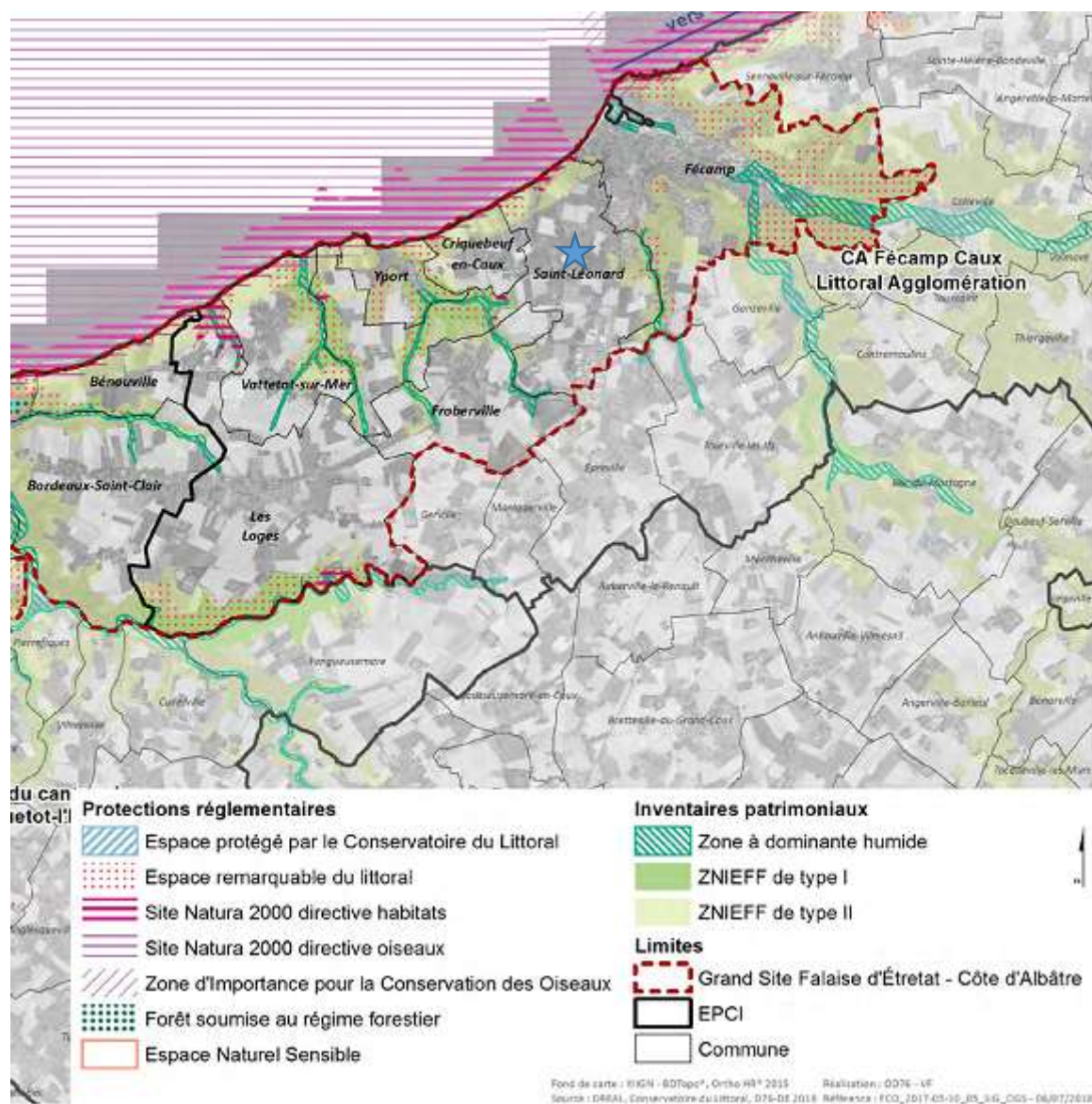
3. randonnées pédestres : proposer une offre diversifiée répondant à une attente forte du public ;
4. maîtriser le stationnement ;
5. proposer un plan camping-cars.



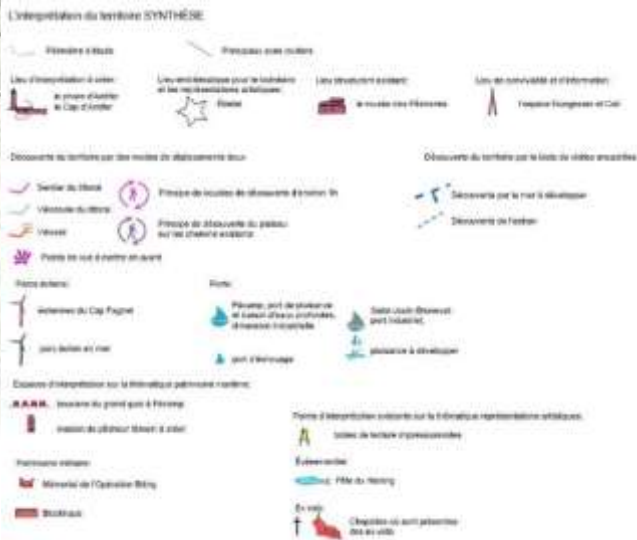
Face à ces risques, l'opération Grands Sites (OGS) offre une réponse basée sur le principe de la restauration et de la préservation du paysage. Le PADD insiste par ailleurs sur la nécessité de maintenir les coupures d'urbanisation, pour concentrer l'urbanisation là où elle existe déjà.

Dans le cas du centre-bourg de St-Léonard, il y a certains éléments de patrimoine à mettre en avant, mais pas vraiment d'éléments paysagers. Un des enjeux dans le projet urbain est plutôt de voir comment le centre-bourg, en tant que base arrière des sites remarquables du littoral, peut prendre sa place.

La carte ci-après synthétise les enjeux écologiques et touristiques autour de St-Léonard :



En termes d'intérêt touristique, le dossier OGS présente la synthèse suivante :

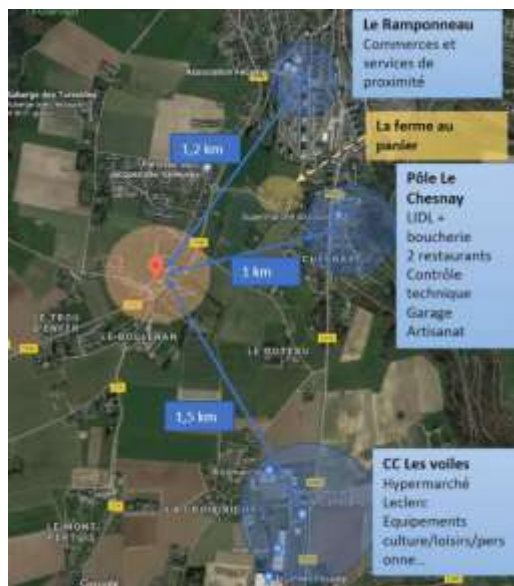


Ce qui conduit à faire émerger les questionnements suivants :

- ➔ comment transformer le centre bourg en « base arrière » pour la fréquentation du littoral, avec des offres de service adaptées ? Voir une offre commerciale ?

Mentionné dans le CCTP de la consultation de Moe urbaine : « **Saint-Léonard ne dispose pas d'un centre bourg permettant d'offrir aux habitants un lieu de rencontre rassemblant les services, favorisant le maillage piétonnier en désenclavant les quartiers pavillonnaires.** »

Rappel de la synthèse Quartier libre sur le retour de habitants lors de la consultation de 2018 :



« Le Lidl situé au Hameau du Ramponneau est aujourd'hui fréquenté par certaines personnes âgées car elles peuvent s'y rendre à pied assez facilement »

« Il existe ailleurs de nouvelles formes de commerces/services (Repair café, Drive Fermier, etc.) qui méritent d'être étudiées »

« La Ferme au Panier existe, il faut travailler avec, mais aussi avec d'autres »

« Une petite épicerie, avec des produits en vrac, serait un + »

« Le centre commercial Leclerc, est pratique pour les courses hebdomadaires, moins pour les courses du quotidien »

« Le Drive répond à une demande mais ne renforce pas le lien social, comme les hyper/supermarchés qui favorisent l'anonymat »

« Avant un boulanger passait en camion pour vendre son pain, c'était le commerçant qui venait aux habitants »

« Maintenant, il faut prendre sa voiture pour avoir un café/croissant, le dimanche matin par exemple. C'est regrettable. »

Voir aussi les propositions de Quartier libre.

Si l'implantation de nouveaux commerces est peu propice compte tenu de la proximité des zones commerciales à l'Est du site, des structures de type associatif peuvent s'envisager ; en lien avec la promotion des mobilités douces/actives ?

- ➔ comment créer les ramifications paysagères depuis le futur projet vers les grandes entités naturelles à proximité ?
- ➔ comment promouvoir la mobilité douce via l'aménagement des espaces publics ?
- ➔ comment s'appuyer sur les équipements existants et à venir pour créer la centralité recherchée ?

La démarche OGS représente une opportunité dans ce cadre, notamment par rapport aux ambitions pour une mobilité mieux maîtrisée.

Projet urbain (travail en cours)



Par rapport au projet urbain actuel, les éventualités peuvent être :

- stationnements au Sud : intégrer des propositions liées à la mobilité : location de vélos, bornes de recharge électrique Voitures et Vélos, atelier de réparation pour les vélos, ou autre ;
- gymnase : il écarte aujourd'hui la mairie du périmètre de l'étude, mais il s'avère finalement bien utile. Construit en 1995, il n'y a pas lieu aujourd'hui de remettre en cause son existence ;
- four à pain : aujourd'hui en bon état; c'est la réhabilitation de la maisonnette qui lui est associée qui est envisagée. Ce qui soulève deux questions : pour quel usage futur, et comment faire le lien avec le projet urbain, comme son emplacement est en périphérie du périmètre d'étude.

En conclusion, trois axes de développement durable émergent autour du projet urbain, en lien avec l'OGS et le PADD :

- la promotion de la mobilité douce et active ;
- la trame verte et bleue, pour assurer les connexions avec les grands réservoirs écologiques voisins ;
- la gestion de l'eau, tant autour des eaux pluviales que des eaux usées.

2 Labellisation Ecoquartier

2.1 Rappel du principe de la labellisation Ecoquartier

4 étapes : la labellisation peut intervenir aux étapes 2 ou 3 ; l'étape 1 étant un passage obligé.



L'étape 4 est hors champ du périmètre du marché de concession ; elle n'est donc pas envisagée dans le cadre de l'approche méthodologique.

2.1.1 Etape 1

Label ÉcoQuartier – étape 1 obtenu après :

- la rencontre entre le porteur de projet et le correspondant ville durable du département pour une présentation de la démarche ÉcoQuartier et pour envisager les modalités du partenariat ;
- la signature de la charte ÉcoQuartier et son dépôt sur la plateforme ÉcoQuartier ;
- la création de la fiche opération sur la plateforme ÉcoQuartier ;
- la communication d'une note de contexte territorial par le correspondant ville durable du département au porteur de projet.

Quel que soit le porteur de projet, la Charte doit être signée par le représentant de la collectivité compétente en matière d'urbanisme et d'aménagement.

La Charte signée est valable uniquement pour l'opération que le porteur de projet souhaite faire labelliser.

2.1.2 Etape 2

Label ÉcoQuartier – étape 2 obtenu après :

- que les études soient achevées et le chantier, engagé ;
- l'analyse par deux experts nommés par les ministères concernés du dossier de candidature rempli par le porteur du projet et de la note contexte rédigée par le correspondant départemental Ville durable (DDT) ;
- la visite sur site des deux experts, suivie d'un échange avec les acteurs du projet.

Les conclusions des expertises sont présentées en novembre devant la commission régionale (DREAL), et débattues avec le porteur de projet et ses partenaires. Des recommandations peuvent être faites au porteur de projet pour la suite de la démarche. L'avis de la commission régionale peut soit proposer l'attribution du label, soit un ajournement de la décision avec une proposition d'accompagnement.

Le label ÉcoQuartier - étape 2 est délivré par la commission nationale ÉcoQuartier sur proposition de la commission régionale.

2.1.3 Etape 3

Label ÉcoQuartier – étape 3 obtenu après :

- que le chantier soit achevé ;
- idem étape 2.

2.2 Approche par thème

Dimension 1	Démarche et processus	Éléments de réponse/ Actions à entreprendre
1	Réaliser des projets répondant aux besoins de tous en s'appuyant sur les ressources et contraintes du territoire	Analyse des besoins réalisée à l'échelle intercommunale dans le cadre du PLUi et plus spécifiquement dans le cadre de l'étude réalisée par Quartier libre. Diagnostic territorial réalisé dans le cadre du CSOT, du PLUi et du dossier Opération Grands Sites.
2	Formaliser et mettre en œuvre un processus de pilotage et une gouvernance partagée	Mise en place de : <ul style="list-style-type: none"> • un comité technique, animé par le groupement de MOE urbaine ; • un comité de pilotage, constitué de représentants des services et d'élus de la Commune, de l'EPFN, du Département, du CAUE et de la DDTM, et se réunissant pour les prises de décision, sur la base des présentations réalisées par le groupement de MOE urbaine. Quelle gouvernance partagée ?
3	Intégrer la dimension financière tout au long du projet dans une approche en coût global	
4	Prendre en compte les pratiques des usagers et les contraintes des gestionnaires dans les choix de conception tout au long du projet	Concertation publique qui a eu lieu en 2018, pointant notamment la demande de services de proximité, pour éviter d'avoir à prendre sa voiture. Démarche de concertation à poursuivre auprès des habitants. Voir comment associer les futurs gestionnaires (services techniques de la commune notamment)
5	Mettre en œuvre des démarches d'évaluation et d'amélioration continue	Définir des indicateurs qualifiant le projet et permettant son suivi. Traduction possible : valeur de référence pour comparaison et proposition de mesures correctives si besoin. A suivre pour permettre une capitalisation ; définir qui va suivre.

Dimension 2	Cadre de vie et usages	Éléments de réponse/ Actions à entreprendre
6	Travailler en priorité sur la ville existante et proposer une densité adaptée pour lutter contre l'artificialisation des sols	Enjeu clairement identifié dans les documents d'urbanisme.
7	Mettre en œuvre les conditions du vivre ensemble et de la solidarité	Enjeu lié à la création de la nouvelle centralité et intégré dans la programmation : Le projet de Quartier Libre répond aux objectifs de développement durable, et notamment : <ul style="list-style-type: none"> • une mixité sociale et générationnelle ; • une mixité possible des usages ;
8	Mettre en œuvre un urbanisme favorable à la santé pour assurer un cadre de vie sûr et sain	Notamment par la promotion des mobilités douces, la mise à disposition d'équipements sportifs. Centre-bourg à l'écart des axes routiers majeurs, plutôt positif pour limiter l'exposition aux nuisances liées au trafic routier.
9	Mettre en œuvre une qualité de cadre de vie, qui concilie intensité, bien vivre ensemble et qualité de l'environnement	Dans le cadre du projet urbain.
10	Valoriser le patrimoine naturel et bâti, l'histoire et l'identité du site	Four à pain en périphérie du périmètre. Principe du clos-masure.
Dimension 3	Développement territorial	Éléments de réponse/ Actions à entreprendre
11	Contribuer à un développement économique local, durable, équilibré, social et solidaire	Dans la programmation actuelle, pas de nouveau service prévu. Impact économique qui va se jouer en phase chantier, par la recours à des entreprises locales, et par l'arrivée de nouveaux arrivants, futurs consommateurs de biens et de services.
12	Favoriser la diversité des fonctions et leur proximité	Dans la programmation actuelle, pas de nouveau service prévu. Principalement de l'habitat -> diversité sociale et générationnelle recherchée dans les programmes.
13	Optimiser l'utilisation des ressources et développer les filières locales et les circuits courts	Dans les procédés constructifs et la maîtrise des besoins futurs (performance énergétique, gestion de l'eau, etc).
14	Favoriser les modes actifs, les transports collectifs et les offres alternatives de déplacement pour décarboner les mobilités	Enjeu majeur ; à développer, et à inscrire dans le cadre de l'OGS ?
15	Favoriser la transition numérique en faveur de la ville durable	Équipement du territoire en fibre.

Dimension 4	Environnement et climat	Éléments de réponse/ Actions à entreprendre
16	Proposer un urbanisme permettant d'anticiper et de s'adapter au changement climatique et aux risques	Par la maîtrise de l'imperméabilisation, le traitement paysager et la gestion de l'eau.
17	Viser la sobriété énergétique, la baisse des émissions de CO2 et la diversification des sources au profit des énergies renouvelables et de récupération	Inscription a minima dans le cadre de la nouvelle réglementation RE2020.
18	Limiter la production des déchets, développer et consolider des filières de valorisation et de recyclage dans une logique d'économie circulaire	Sensibilisation à la gestion des déchets ménagers. Dispositifs à prévoir pour gérer les déchets verts.
19	Préserver la ressource en eau et en assurer une gestion qualitative et économe	Gestion des eaux pluviales dans le projet paysager, sur le principe « gérer la goutte d'eau là où elle tombe ». Dispositifs économes pour la consommation d'eau potable. Sujet Eaux usées, compte tenu de la tension au niveau des stations d'épuration.
20	Préserver, restaurer et valoriser la biodiversité, les sols et les milieux naturels	Enjeu majeur, à l'échelle de l'intercommunalité et dans le cadre de l'OGS.