



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES ROISSY PORTE DE FRANCE ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ DE LA BUTTE AUX BERGERS SUR LOUVRES

ETUDE D'IMPACT



Siège social

387, rue des Champs B.P. N° 509 - 78235 BOIS-GUILLAUME Cedex

Tél : 02.35.59.49.39 - Fax : 02.35.59.84.94

www.sogehiingenierie.fr - Certifié ISO 9001 (ed.2000)

Agences

CAEN - ORLEANS - VILLENEUVE D'ASCO

Antennes

ALENÇON - LE HAVRE - REIMS

Indice	Nbre de pages du document	Objet de l'indice	Date	REDIGE PAR	VERIFIE PAR
01	137	Création	Février 2009	C. BERREVILLE	M. HADJALI
02	141	Modifications	Mars 2009	C. BERREVILLE	M. HADJALI
03	139	modifications	Mars 2009	A. ROUSSEL	M. HADJALI

SOMMAIRE

I.	INTRODUCTION	7
II.	CONTEXTE ADMINISTRATIF	9
II.1	MAIRIE COMMUNE	10
II.2	PROCEDURE D'AMENAGEMENT	10
II.3	CONCERTATION	10
II.4	MOISSE DE CREATION DE ZAC	11
II.5	MOISSE DE SURLEVÉE	11
III.	ETUDE D'IMPACT CONTEXTE RÉGIONAL	12
III.1	CONTENU DE L'ETUDE D'IMPACT	13
III.2	DIRECTIF DE L'ETUDE	13
IV.	LOCALISATION DU SITE	14
V.	ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	19
V.1	MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL	21
V.1.1	Géographie topographique	21
V.1.2	Paysage et visibilité	23
V.1.3	Contexte géologique et pédologique	26
V.1.4	Contexte hydrogéologique	27
V.1.4.1	Ressource	27
V.1.4.2	Usages	29
V.1.5	Contexte hydrographique	31
V.1.5.1	Le Croill et le Rhin	31
V.1.5.2	Le bassin de retenue de la Petite Soie	31
V.1.5.3	Frontalement hydraulique général du secteur d'étude	32
V.1.6	Contexte climatique	33
V.1.6.1	Pluie cumulée	33
V.1.6.2	Températures	33
V.1.6.3	Vents	33
V.1.7	La qualité de l'air	34

V.1.7.1	Généralités	34
V.1.7.2	Indice ATMO	30
V.1.7.3	Etude réalisée dans le cadre de l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle	37
V.1.7.4	Conclusion	37
V.1.8	Le patrimoine naturel	39
V.1.8.1	Patrimoine naturel inventorié ou protégé	39
V.1.8.2	Patrimoine naturel du périmètre d'étude de la ZAC	41
V.1.9	Les risques naturels	42
V.1.9.1	Récapitulatif des contraintes liées au milieu physique et naturel	43
V.2	MILIEU HUMAIN	44
V.2.1	Le cadre urbain	44
V.2.1.1	Histoire	44
V.2.1.2	Patrimoine bâti inventorié ou protégé	45
V.2.1.3	Patrimoine archéologique	47
V.2.2	Le contexte socio-économique	42
V.2.2.1	Données démographiques	48
V.2.2.2	Données socio-économiques	48
V.2.2.3	Structure de l'habitat	49
V.2.2.4	Emploi et activité	49
V.2.3	Consignes, équipements publics, culturels, culturels et de service	57
V.2.4	Documents d'urbanisme et services	59
V.2.4.1	Rappel réglementaire	59
V.2.4.2	Documents communaux d'urbanisme	59
V.2.4.3	Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France	61
V.2.4.4	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)	61
V.2.4.5	Statuts des communes	61
V.2.5	Le foncier	66
V.2.6	Les déplacements et les liaisons	66
V.2.6.1	Le réseau viarie	66
V.2.6.2	Les transports en commun	70
V.2.6.3	Représentations aériennes	71
V.2.6.4	Déplacements piétons et réseau cyclable	71
V.2.6.5	Conclusion	72
V.2.7	Les réseaux	75
V.2.7.1	Adduction d'Eau Potable	75
V.2.7.2	Eaux usées	75
V.2.7.3	Eaux pluviales	75
V.2.7.4	Énergie	75
V.2.7.5	Gaz	76
V.2.7.6	Télécommunications	76
V.2.8	Les données	76
V.2.9	Les risques naturels non naturels	77

V 2.10 Le contexte sonore	77
V 2.10.1 Rappel sur le bruit	77
V 2.10.2 Contexte réglementaire	78
V 2.10.3 Ambiance acoustique de la zone	79
V 2.11 Récapitulatif des contraintes liées au contexte humain	80
VI RAISONNEMENT POUR LESQUELLES PARTIENS PRATIQUES ENVISAGES LES PARTIS PRÉSENTS A ETÉ RÉFUTÉ	82
VI 1 Un bilan positif - aux yeux locaux	83
VI 2 UN PROJET SUR UN SITE STRATÉGIQUE	84
VI 3 LES BÉNÉFICES SOCIÉTAIRES PROPOSÉS AU COURS DE L'ÉTUDE	85
VI 3.1 Rappel besoins recensés - les enjeux et enjeux résolvés	85
VI 3.2 Présentation du parti d'aménagement proposé par Saunier en 2007	86
VI 3.3 Evolution du projet	88
VI 4 LE PARTI D'AMÉNAGEMENT RETENU	89
VI 4.1 Les enjeux urbains de l'opération	89
VI 4.2 Les objectifs retenus	89
VI 4.3 Les principes de composition	90
VI 4.4 La question environnementale	91
VI 5 LE PROGRAMME LOCAL D'AMÉNAGEMENT	95
VI 5.1 Le programme des acquisitions foncières	96
VI 5.2 Le programme de construction	97
VI 5.3 Le programme de travaux	100
VI 6 LE PROGRAMME PRÉVISIONNEL	103
VII ANALYSE DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ ET MESURES DE RÉDUCTION DES NUISANCES	104
VII 1 EFFETS TEMPORAIRES LIÉS AU CHANTIER ET MESURES COMPENSATOIRES	105
VII 1.1 Organisation en chantier	105
VII 1.1.1 Enjeux nécessaires au déroulement des travaux	105
VII 1.1.2 Enjeux et contraintes	105
VII 1.1.3 Transport des matériaux	105
VII 1.1.4 Triplet et économie	106
VII 1.1.5 Métalement	106
VII 1.2 Effets temporaires sur le milieu physique et naturel	106
VII 1.2.1 Topographie, sous-sol	106

VII 1.2.2 Paysage	106
VII 1.2.3 Hydrologie et hydrogéologie	107
VII 1.2.4 État de ruissellement	108
VII 1.2.5 Paysage et sites	108
VII 1.2.6 Patrimoine archéologique	108
VII 1.2.7 Flore	108
VII 1.2.8 Faune	109
VII 1.2.9 La pollution et le bruit	109
VII 1.2.10 La qualité de l'air et l'environnement sonore	109

VII 2 EFFETS PERSISTANTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL ET HUMAIN	110
VII 2.1 Topographie, sous-sol	110
VII 2.2 Le paysage	110
VII 2.3 Ressource en eau souterraine	110
VII 2.3.1 Contexte général	111
VII 2.3.2 Modèles et caractéristiques	111
VII 2.3.3 Modifications quantales	112
VII 2.3.4 Gestion d'un accident	112
VII 2.4 Hydrologie – écoulements superficiels	113
VII 2.4.1 Modifications quantitatives	113
VII 2.4.2 Changements de gestion des eaux pluviales	114
VII 2.4.3 Fluxion	114
VII 2.4.4 Modifications qualitatives	114
VII 2.4.5 Gestion des eaux usées	116
VII 2.5 Qualité de l'air	116
VII 2.5 Patrimoine naturel	117

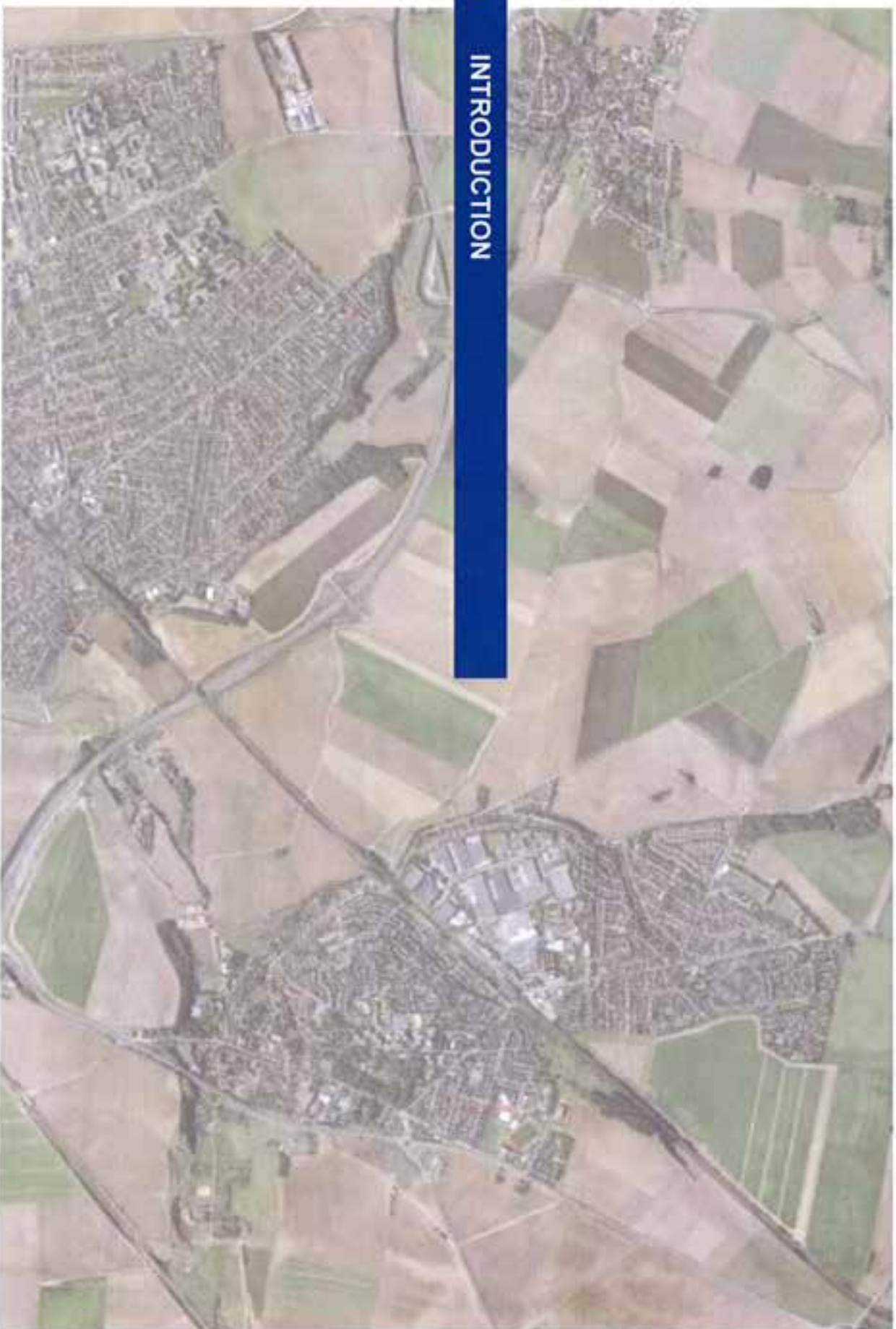
VIII 3 EFFETS PERSISTANTS SUR LE MILIEU HUMAIN LOCALISÉS	118
VIII 3.1 Impact sur le patrimoine bâti important et protégé	118
VIII 3.2 Impact sur le patrimoine archéologique	118
VIII 3.3 Impact sur les logements	118
VIII 3.4 Impact sur les activités et l'emploi	119
VIII 3.5 Impact sur le quartier	119
VIII 3.6 Impact sur les documents de planification sociale, les documents d'urbanisme et les servitudes	119
VIII 3.7 Impact sur les déplacements et les liaisons	121
VIII 3.7.1 La ligne V age	121
VIII 3.7.2 Le tram	121
VIII 3.7.3 La ligne vélo et les liaisons douces	123
VIII 3.7.4 Le stationnement	123
VIII 3.7.5 Les transports en commun	123
VIII 3.8 Impact sur les réseaux	124
VIII 3.9 Impact sur les déchets	124

VII.4	Impact sur la santé et la sécurité publique et mesures de réduction des nuisances	125
VI.4.1	Effets temporaires sur la santé des chantier	126
VI.4.1.1	L'accès au chantier sur la voie publique	126
VI.4.1.2	Les travaux bruyants	126
VI.4.1.3	La production de poussières	127
VI.4.1.4	La circulation empêchée par la construction	127
VI.4.1.5	La gestion des déchets de chantier	127
VI.4.1.6	Les émissions de poussières d'amiante et de plomb	128
VI.4.1.7	Mesures en faveur de la sécurité des personnes	129
VI.4.2	Effets sur la santé durant la phase d'exploitation	129
VI.4.2.1	Nuisances sonores	129
VI.4.2.2	Qualité de l'air	130
VI.4.2.3	Les risques naturels et industriels	131
VI.4.2.4	Les risques liés aux ouvrages de gestion des eaux pluviales	131
VI.4.2.5	Sécurité routière	131
VII.6	Cour des usages et coutumes	132
VIII	ANALYSE DES METHODES UTILISEES	133
VIII.1	Méthodes de travail	134
VIII.2	SOURCES DE DONNEES THEUS PAR TYPE	135
VIII.2.1	La topographie	135
VIII.2.2	La géologie et la pédologie	136
VIII.2.3	L'hydrosciences	136
VIII.2.4	L'hydrologie	136
VIII.2.5	La climatologie	136
VIII.2.6	La qualité de l'air	136
VIII.2.7	Le milieu naturel	136
VIII.2.8	Le bruit: surcoût économique et les documents d'urbanisme	136
VIII.2.9	Le patrimoine protégé	136
VIII.2.10	Les désaccords et les raisons	136
VIII.2.11	Les réseaux	136
VIII.2.12	Les risques majeurs	136
VIII.2.13	Le contexte sonore	136
VI.3	Financement	137
VI.4	Voies de travaux	137
IX	AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT	138

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Plan de situation 16
 Figure 2 : Vue aeriennne du site d'étude 18
 Figure 3 : Contexte topographique général 22
 Figure 4 : Contexte géologique général 26
 Figure 5 : Contexte hydrogéologique général 28
 Figure 6 : Origine de l'eau et population dans le département du Val d'Oise 29
 Figure 7 : Localisation des captages AEP 30
 Figure 8 : Contexte hydrographique général 31
 Figure 9 : Contexte hydrographique local 32
 Figure 10 : Contexte climatique – Rose des vents à la station du Bourget 33
 Figure 11 : Réseau Airparif du Val d'Oise 34
 Figure 12 : Carte des ZNIEFF 38
 Figure 13 : Carte des sites inscrits 40
 Figure 14 : Carte des Parcs Naturels Régionaux 40
 Figure 15 : Localisation des Monuments Historiques Inscrits ou classés sur Louvres 46
 Figure 16 : Patrimoine archéologique sur le site d'étude 47
 Figure 17 : Répartition de la population de la commune de Louvres 48
 Figure 18 : Répartition des catégories socioprofessionnelles des actifs de Louvres ayant un emploi 49
 Figure 19 : Répartition des entreprises par activité sur la zone d'emploi de Roissy en 2004 52
 Figure 20 : Répartition des entreprises par activité sur la zone d'emploi de Roissy en 2006 52
 Figure 21 : Les zones d'activités de la Communauté de Communes Roissy Porte de France 53
 Figure 22 : Evolution des volumes de construction par segment (m²) sur la zone de chalandise 54
 Figure 23 : Evolution des volumes globaux de construction (m²) sur chaque aire de marché 55
 Figure 24 : Taux de construction neuve engagée par an 57

Figure 25 : Le PLU de Louvres au niveau de la ZAC 60
 Figure 26 : Classement des voies terrestres bruyantes 63
 Figure 27 : Secteurs affectés par le bruit (AURIF) 64
 Figure 28 : Carte des servitudes d'utilité publique 65
 Figure 29 : Réseau viaire général 67
 Figure 30 : Réseau viaire de Louvres 68
 Figure 31 : Réseau de bus 70
 Figure 32 : Localisation des chemins de randonnée 73
 Figure 33 : Réseau de pistes cyclables 74
 Figure 34 – extrait du PEB – source <http://www.idf.prel.gouv.fr/dossiers/PEB.htm> 78
 Figure 35 : Carte récapitulative des contraintes 81
 Figure 36 : Schéma d'aménagement de principe proposé par Saunier et Stratis en 2007 87
 Figure 37 : Enjeux de l'opération 94
 Figure 38 : Plan d'acquisitions foncières 96
 Figure 39 : Projet d'aménagement et programmation 99
 Figure 40 : Principe d'aménagement de la ZAC 101
 Figure 41 : Schéma des travaux prévisionnel des équipements 102
 Figure 42 : Proposition d'évolution du réseau routier 122



I. INTRODUCTION

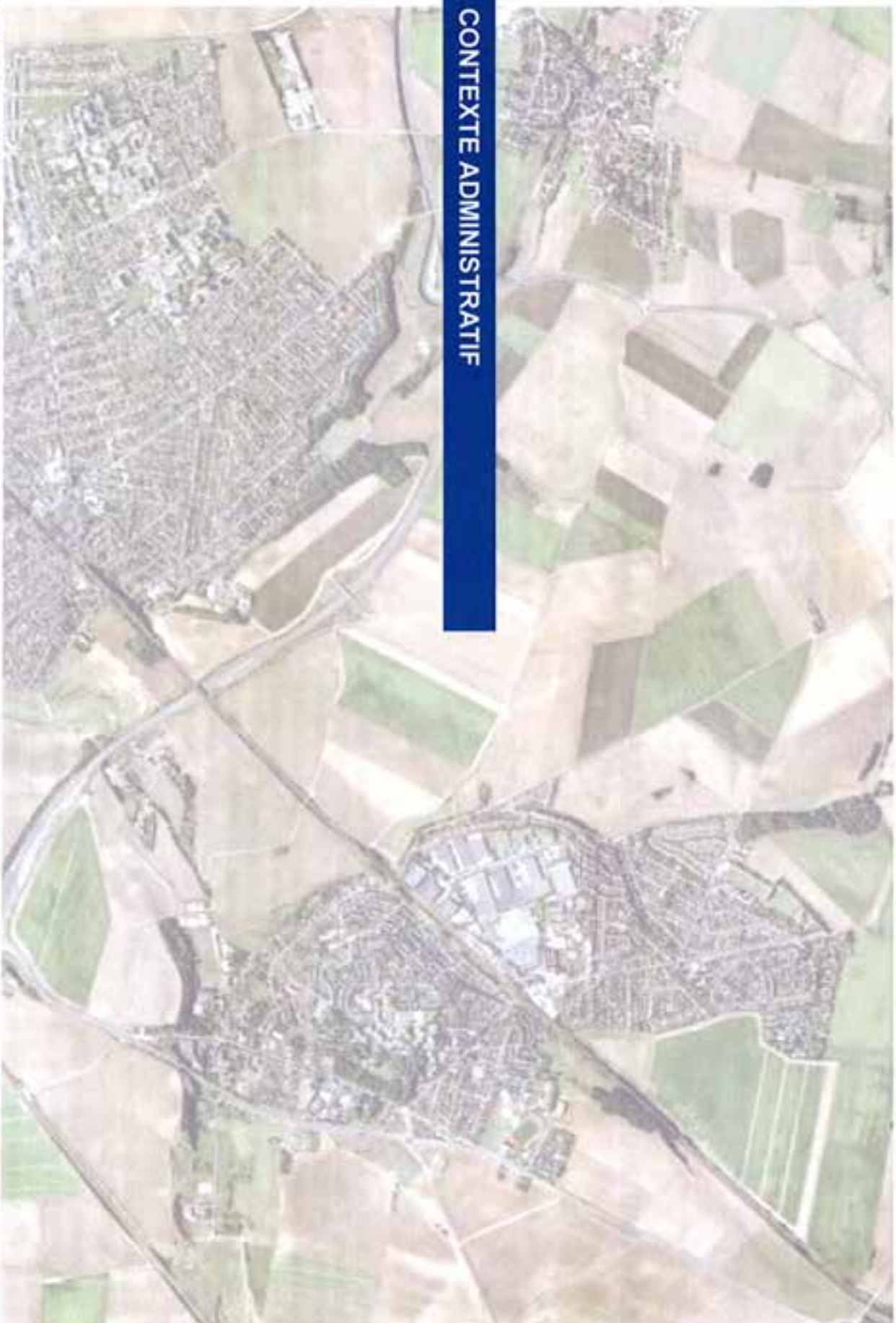
La présentation d'une étude d'impact et le niveau de précision des renseignements qui y figurent résultent d'un compromis entre :

- La nécessité d'apporter au public des informations précises sur le projet, ses effets sur l'environnement et les mesures d'insertion ;
- La nécessité de présenter ces informations sous une forme accessible à des non spécialistes.

Sont successivement présentées dans une étude d'impact :

- ✓ Le résumé non technique de l'étude d'impact ;
- ✓ Les auteurs des études ;
- ✓ L'analyse de l'état initial du site et de son environnement ;
- ✓ Le projet et ses incidences prévisibles sur l'environnement ainsi que les mesures d'insertion envisagées
- ✓ L'estimation des coûts des mesures d'insertion ;
- ✓ L'analyse des méthodes d'évaluation utilisées.

→ **Le présent document constitue l'étude d'impact pour le projet d'aménagement de la Zone d'Activités Concernée de la Haute aux Berges sur le territoire communal de Louvres.**



II. CONTEXTE ADMINISTRATIF

II.1 MAITRE D'OUVRAGE

Le projet est placé sous maîtrise d'ouvrage de

COMMUNAUTE DE COMMUNES ROISSY PORTE DE FRANCE

6 bis avenue Charles de Gaulle

95 700 ROISSY EN FRANCE

La Communauté de Communes Roissy Porte de France est un **Etablissement Public de Coopération Intercommunale** (EPCI) regroupant **14 communes** de l'Est ou département du Val d'Oise, situées à proximité de l'aéroport international Roissy Charles de Gaulle. Elle a notamment vocation à coordonner les actions intercommunales en matière de développement économique et d'aménagement de l'espace. Grâce à sa situation géographique privilégiée, elle contribue au développement harmonieux du territoire au nord de la plaine de l'aéroportuaire sur son périmètre (9 300 ha) et veille à la qualité du cadre de vie et ce travail de ses 45 000 habitants et de ses 60 000 salariés.

Plus de 10 zones d'activités sont aujourd'hui opérationnelles avec plus de 1 000 entreprises implantées.

La création de la nouvelle ZAC de la Baie aux Bergers s'inscrit, en partenariat avec la commune de Louvres, dans la volonté d'accueillir de nouvelles entreprises et d'accroître le dynamisme, la renommée et l'attractivité de l'ensemble du territoire. Au travers de projets d'aménagements exigeants en

matière programmatique, architecturale, paysagère et environnementale, Roissy Porte de France entend répondre à ce rôle des entreprises comme celle de ses habitants.

II.2 PROCEDURE D'AMENAGEMENT

Le principe d'aménagement retenu est celui de la **ZAC, Zone d'Aménagement Concerté**.

Cet outil d'aménagement permet aux collectivités territoriales souhaitant réaliser un projet d'urbanisme d'intervenir à l'intérieur d'une zone bien définie pour réaliser l'aménagement et l'équipement de terrains, acquis ou à acquérir, en vue d'une cession ultérieure à des utilisateurs publics ou privés (article L311-1 du code de l'urbanisme)

II.3 CONCERTATION

Afin d'élaborer un projet conforme aux enjeux de la commune de Louvres et de la CCRRPF mais répondant aux préoccupations des Luperons et notamment des riverains, la Communauté de Communes Roissy Porte de France a engagé une **concertation**, tant avec les différents acteurs locaux qu'avec le public.

Cette concertation s'inscrit L'ETI conformément avec le code de l'urbanisme et la loi SRU, qui stipule que :

Art L 300 2

« Le conseil municipal » ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale », délibère sur les objectifs poursuivis et sur les modalités d'une concertation associant, pendant toute la durée du l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres

personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant :

- a) ;
- b) Toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concerté.

1.1'

Le Conseil de la Communauté de Communes Roissy-Port de France a formalisé par délibération du 24 juin 2008, les modalités de concertation à mettre en oeuvre avec les habitants, associations et toutes personnes concernées pendant toute la durée des études :

- Affichage au siège de la Communauté de Communes et en mairie de Louvres pendant toute la durée de la concertation et mention dans le Bulletin municipal de la délibération fixant les objectifs et les modalités de la concertation.
- Organisation d'une exposition et mise à disposition du public d'un dossier, en mairie de Louvres entre le 19 décembre et le 16 janvier aux heures habituelles d'ouverture. Ce dispositif est accompagné d'un registre destiné à recueillir les avis et suggestions du public;
- Publication d'un ou plusieurs articles dans la presse municipale et intercommunale ou sur le site Internet de Roissy-Port de France portant sur la ZAC;
- Organisation de plusieurs réunions publiques (en octobre et décembre 2008)

A l'issue de la présente concertation, le Maire de la commune de Louvres et le Président de la Communauté de Communes ont présenté un bilan devant leur conseil, respectif, le 23, 2009, 2009. Ce bilan a été approuvé

11.4 DOSSIER DE CREATION DE ZAC

Le dossier de création de ZAC est établi par la Communauté de Communes Roissy-Port de France

Il est important de noter que l'ensemble des démarches techniques a été établi par étapes progressives, permettant d'assurer une coordination entre les différents acteurs

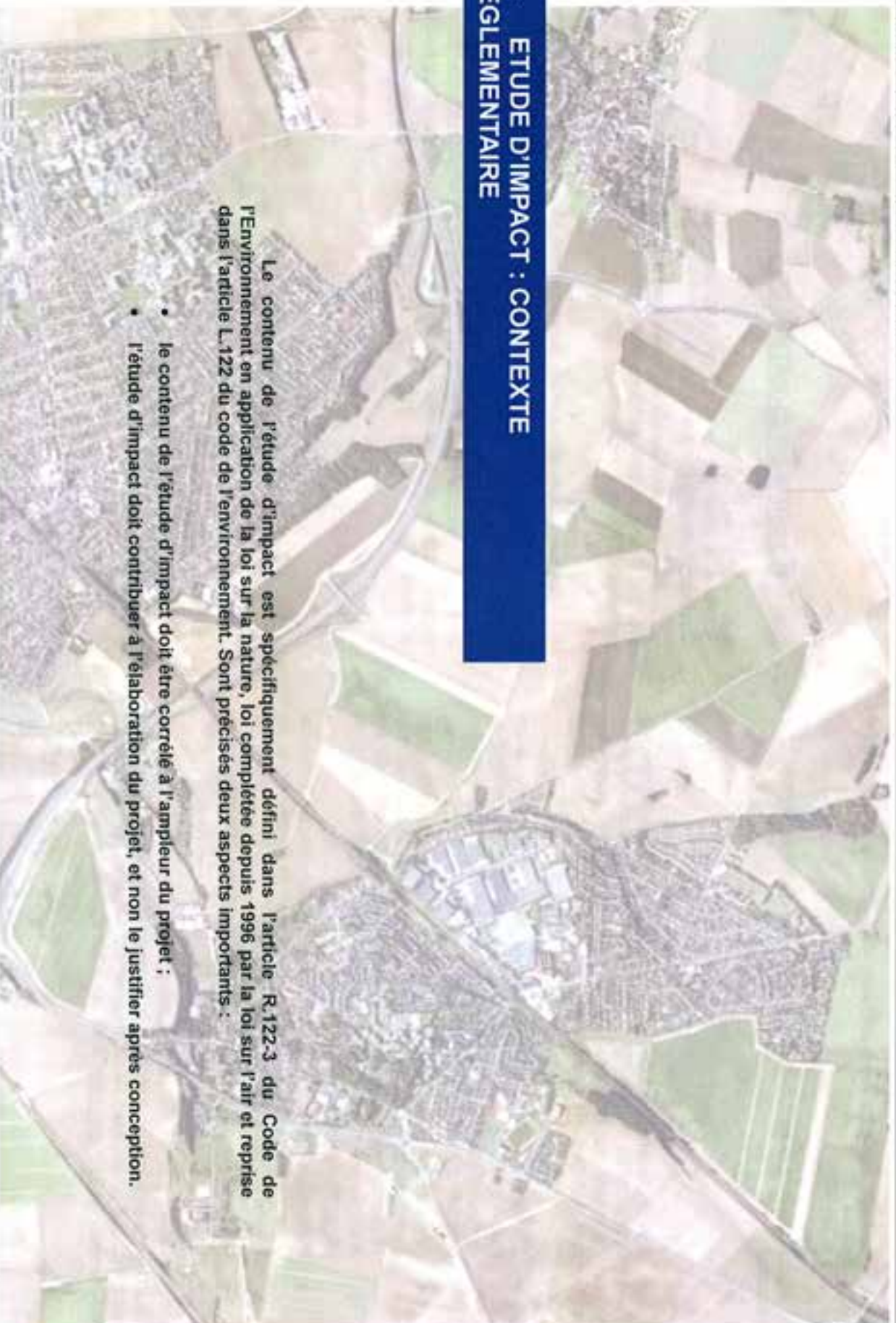
Les contraintes inhérentes à chaque spécificité ont ainsi permis de faire évoluer progressivement le projet, et d'aboutir à un schéma cohérent et pérenne

Ainsi, dès 2006, les études approfondies nécessaires ont été initiées. Ces études se poursuivent sur 2008 et 2009 et se voient accompagnées des études relatives à la constitution des dossiers réglementaires techniques et administratifs

11.5 DOSSIER LOI SUR L'EAU

Fn application du décret 93-743 modifié, un dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (noté so par les articles L214 et suivants du code de l'environnement), débutera en 2009 et donnera lieu à une enquête publique

III. ETUDE D'IMPACT : CONTEXTE REGLEMENTAIRE



Le contenu de l'étude d'impact est spécifiquement défini dans l'article R.122-3 du Code de l'Environnement en application de la loi sur la nature, loi complétée depuis 1996 par la loi sur l'air et reprise dans l'article L.122 du code de l'environnement. Sont précisés deux aspects importants :

- le contenu de l'étude d'impact doit être corrélé à l'ampleur du projet ;
- l'étude d'impact doit contribuer à l'élaboration du projet, et non le justifier après conception.

III.1 CONTENU DE L'ETUDE D'IMPACT

Le contenu d'une étude d'impact est précisé dans l'article R.122-3 du Code de l'environnement, en application de la loi de juillet 1976 relative à la protection de la nature. Ici reprise dans le cadre de l'environnement aux articles L.122 et suivants.

I - Le contenu de l'étude d'impact doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements prévus et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement

II - L'étude d'impact présente successivement

1° Une **analyse de l'état initial** du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces, naturels agricoles, forestiers, ruraux ou de loisir, affectés par les aménagements ou ouvrages ;

2° Une **analyse des effets** directs et indirects, temporaires et permanents, du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres écologiques, sur la protection des biens, et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions, lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;

3° Les **raisons pour lesquelles** notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les parts envisagées qui font l'objet d'une description, le projet présente à été retenu

4° Les **mesures envisagées** par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;

5° Une **analyse des méthodes** utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ;

6° Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend en outre une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages réduits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;

III - Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un **résumé non technique**

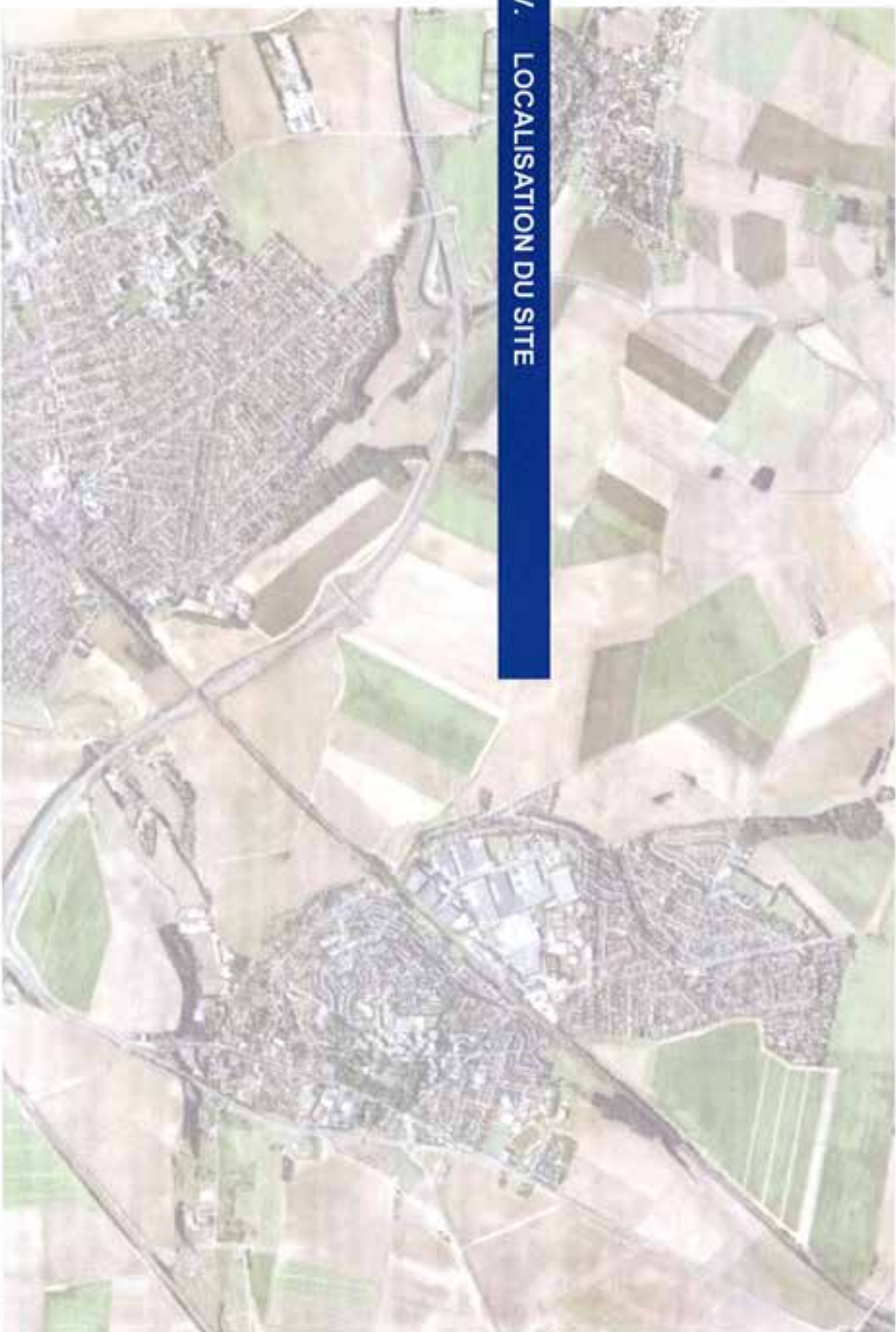
IV - Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme

III.2 DEROULEMENT DE L'ETUDE

La COMMUNAUTE DE COMMUNES ROISSY PORTE DE FRANCE a engagé la procédure d'étude d'impact parallèlement aux études techniques, afin que cette étape contribue à l'élaboration du projet et l'enrichisse.

L'étude d'impact s'appuiera sur les éléments généraux du projet, fournis par le maître de l'ouvrage et les études spécifiques lancées pour ce projet.

Le projet sera ajusté à mesure des incidences soulevées.



IV. LOCALISATION DU SITE

Le périmètre de la ZAC de Butte aux Bergers est entièrement situé sur le territoire communal de LOUVRES

Cette ville du département du Val d'Oise occupe géographiquement une position centrale parmi les 14 communes composant la Communauté de Communes Roissy Porte de France située à proximité de l'aéroport international Roissy - Charles de Gaulle.

Plus précisément, le site d'étude du projet d'aménagement, en vertu de terres agricoles, occupe une surface d'environ 60 ha et se trouve à l'Ouest du territoire de la commune de LOUVRES, sur le lieu dit La Butte aux Bergers.

Voir la figure 1 : Plan de situation ci-jointe.

Figure 1 : Plan de situation



(Source : Dutertre et associés)

La figure 2 : Vue aeriennne du site d'étude ci-contre permet d'avoir une vision globale du site dont les contours sont matérialisés en rouge

Le site est entouré de

- de champs cultivés au Nord et à l'Est,
- de la voie ferrée au Sud Est,
- de la zone pavillonnaire « Le Cottage Delacroix » à l'Est de la zone, inscrite entre la Bode aux Bergers et la Zone Industrielle de Louvres dite ZI du Courdroy,
- De la Francilienne à l'Est.

Le secteur est traversé par un chemin rural desservant les exploitations agricoles alentour, chemin qui sera conservé dans le cadre du présent projet.

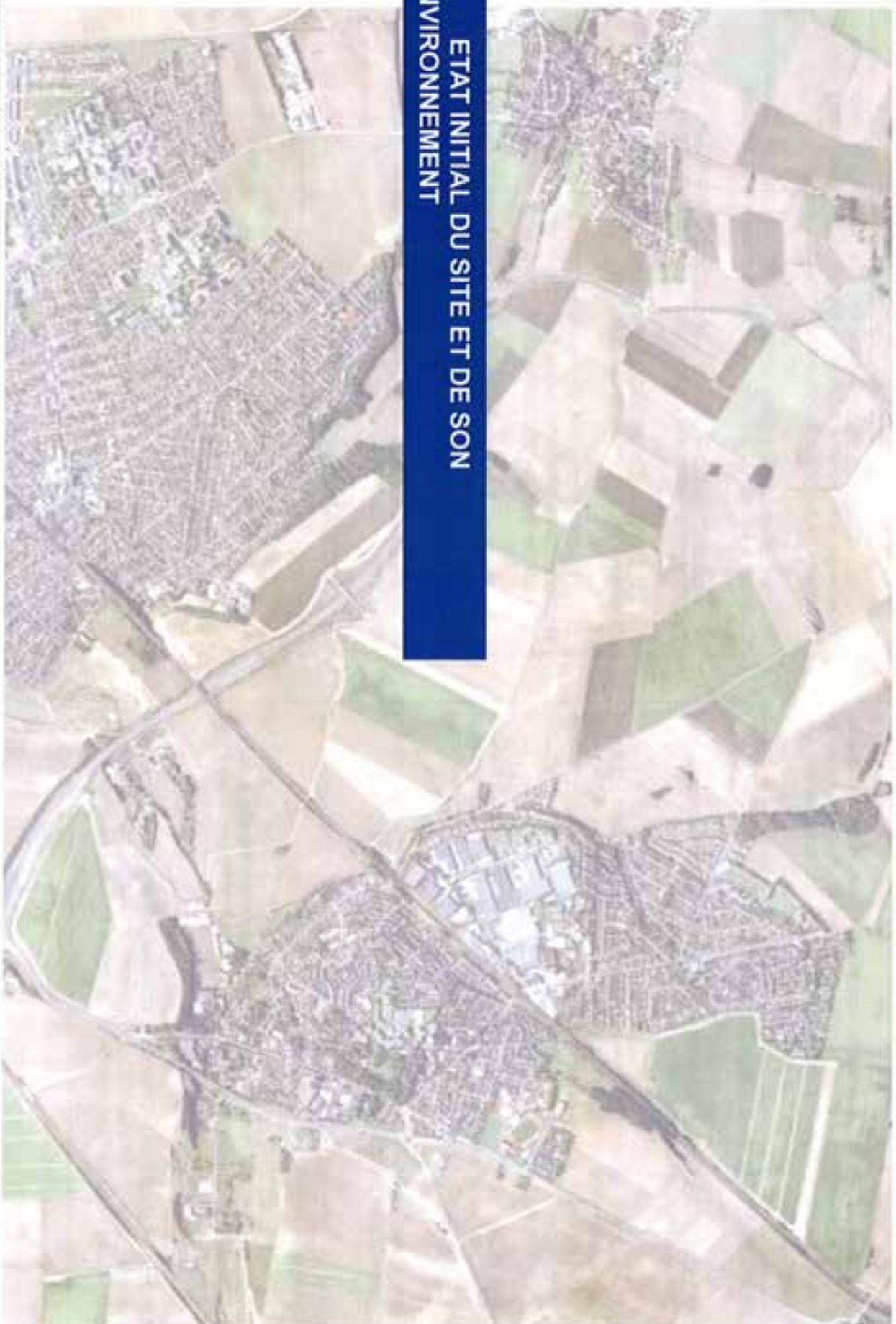
Le périmètre d'étude de la ZAC s'étend majoritairement sur ces espaces agricoles cultivés.

Une partie de la zone d'étude accueillera des activités, l'autre sera aménagée en zone verte

Figure 2 : Vue aérienne du site d'étude



(Source : Dutertre et associés)



V. ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

Cette partie est destinée à mieux appréhender les **caractéristiques actuelles de l'environnement** au sens large du terme, et développer ce qui fait aussi bien les composantes du milieu naturel que le contexte humain. Les **aires d'études** ont été adaptées aux paramètres concernés.

Données géographiques et topographiques : périmètre de la ZAC

Géologie et pédologie : le secteur géologique comprenant l'ensemble des couches géologiques que l'on retrouve au niveau du site

Hydrogéologie : l'ensemble des nappes d'eau souterraines pouvant servir à l'alimentation de la ZAC projetée et leur vulnérabilité vis-à-vis des pollutions. Mais aussi l'utilisation actuelle de ces nappes c'est-à-dire les points d'eau et les captages ALP les plus proches.

Hydrographie : recensement de l'ensemble des cours d'eau ou plans d'eau pouvant être en interaction avec la ZAC projetée, leur fonctionnement hydrologique, leur qualité physico-chimique et leur qualité biologique.

Climat : la région correspondait aux données de la station météorologique la plus proche du site (Le Bourget – Bonneuil-en-France)

Qualité de l'air : les paramètres mesurés au niveau des stations de mesure du département du Val d'Oise.

Milieux naturels : quelques données de recensement autour du site avec une intégration dans l'environnement régional, la diversité des écosystèmes et les protections mises en œuvre

Données urbanistiques : Différentes données ont été retenues afin de pouvoir établir ces comparaisons par mètres de la Communauté de Communes Roissy-Porte de France et de la commune de Louvres

Patrimoine historique : l'ensemble des monuments historiques classés sur lesquels le projet pourrait avoir un impact ainsi que les sites archéologiques découverts ou supposés sur ou autour du secteur d'étude.

Données socio-économiques : périmètre de la Communauté de Communes Roissy-Porte de France et de la commune de Louvres

Groupements publics et de service : ensemble des structures dévouées à l'échelle et accessibles du périmètre d'étude de la ZAC

Documents d'urbanisme et services : documents et services qui s'appliquent au périmètre d'étude de la ZAC

Liaisons : l'ensemble du réseau permettant la circulation au sein de la commune de Louvres ainsi que le système de desserte de la future ZAC de la Butte aux Bergers, caractéristiques dimensionnelles, requêtes

Réseaux : l'ensemble des réseaux permettant la desserte de la future ZAC de la Butte aux Bergers (y compris pour exister dans le cas des eaux usées et des eaux pluviales)

Risques majeurs : l'ensemble des risques naturels et industriels recensés sur la Ville de Louvres

Contexte sancté : périmètre de la ZAC.

V.1 MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL

V.1.1 GÉOGRAPHIE, TOPOGRAPHIE

Louvres est située à 25 km de la Porte de Charente à Paris, à l'Est du département Val d'Oise

La territoire de Louvres se situe entre la Plaine de France (à l'Est) et le Vaux français (à l'Ouest).

Le secteur est caractérisé par

- des **grandes infrastructures** conçues à l'échelle du développement international (TGV Nord, aéroport de Roissy Charles de Gaulle)
- ces **radiales historiques** permettant de relier Paris à la province (routes nationales, voies ferrées).
- des **liaisons routières tangentielles** Est-Ouest (l'ancien roc)

Le site se trouve inclus dans un ensemble agricole et paysager caractéristique constitué de plaines agricoles, de petits espaces ouverts isolés, de vallées sèches (in du Khir) et de la vallée du Croul.

Voir la figure 3. : Contexte topographique général ci contre

Le terrain de la future ZAC de la Butte aux Berges est situé sur une butte qui culmine à environ 120 mNGF. Le site occupe un dénivelé compris entre 90 mNGF et 120 mNGF.

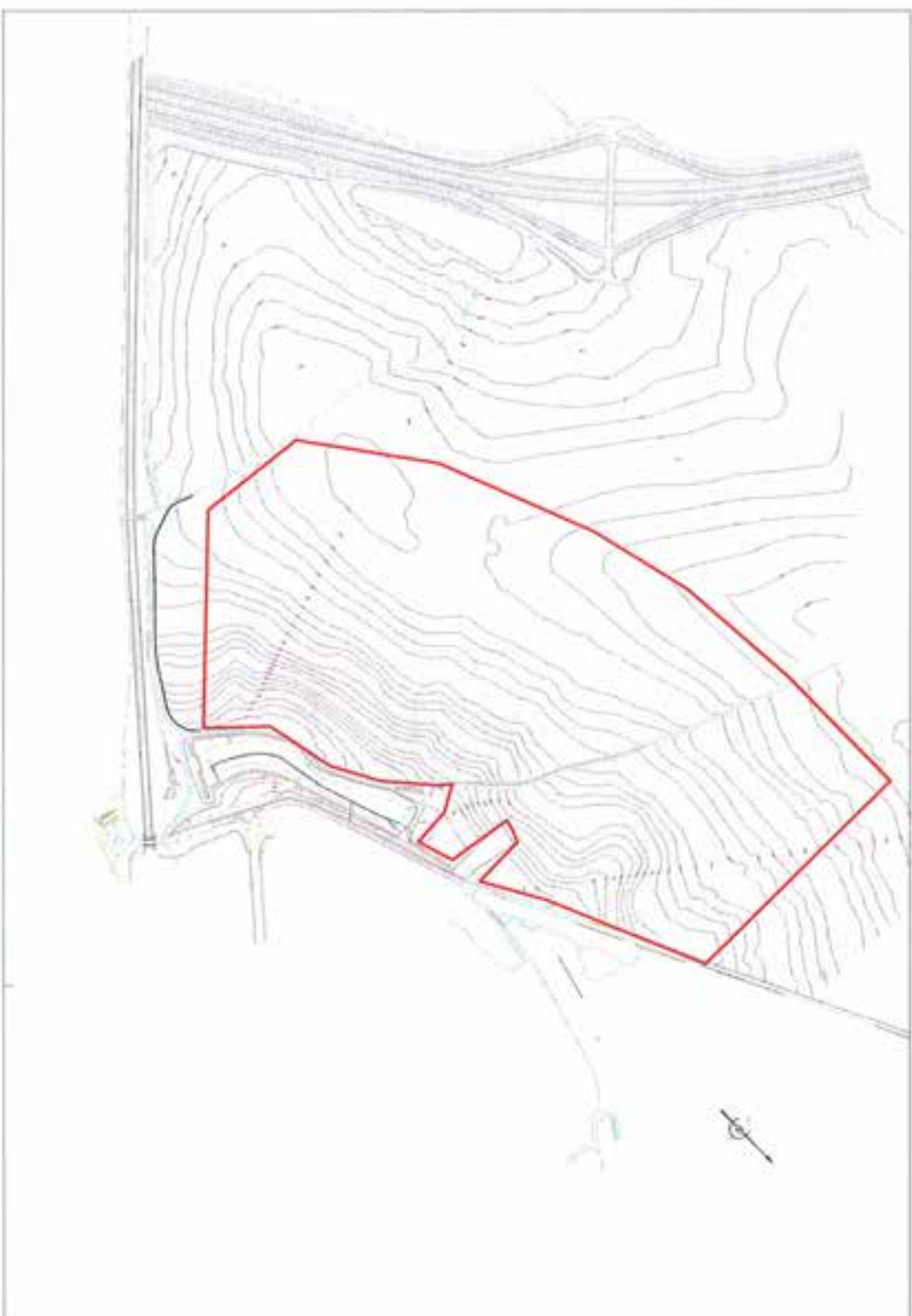
Les **pentés sont relativement marquées**, notamment vers l'Est (jusqu'à 5%).

Le site fait face à une urbanisation inscrite elle-même dans un territoire en pente (zone pavillonnaire du Cottage, Delacroix et zone industrielle de Coudray)

Aucun cours d'eau ne circule dans le périmètre de projet

→ La **topographie de la zone, en haut et sur le versant d'une butte, présente des contraintes topographiques particulières qui devront être prises en compte dans les aménagements.**

Figure 3 : Contexte topographique général



V.1.2 PAYSAGE ET VISIBILITE

Le site, comme son nom l'indique, se trouve en haut d'une butte entre la vallée du Croût et le vallon qui sépare la zone urbaine de Louvres de la zone naturelle et agricole.

Au Nord, les champs agricoles cultivés sont traversés par une ligne électrique haute tension :

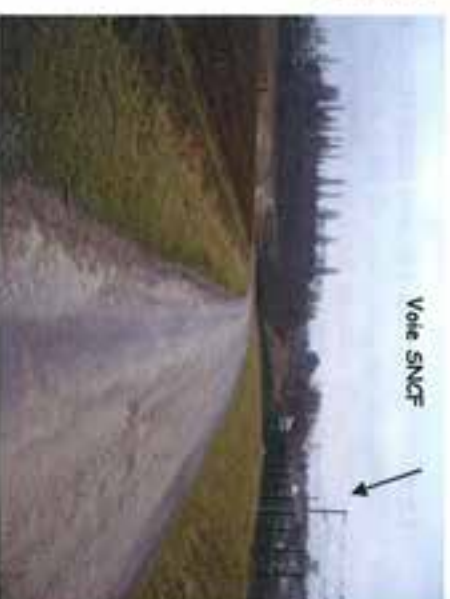


A l'Est, au-delà de la Route de Puiseux (VC n°3), le quartier résidentiel du Cottage Delacroix est dominé par la Zone Industrielle du Coudray :

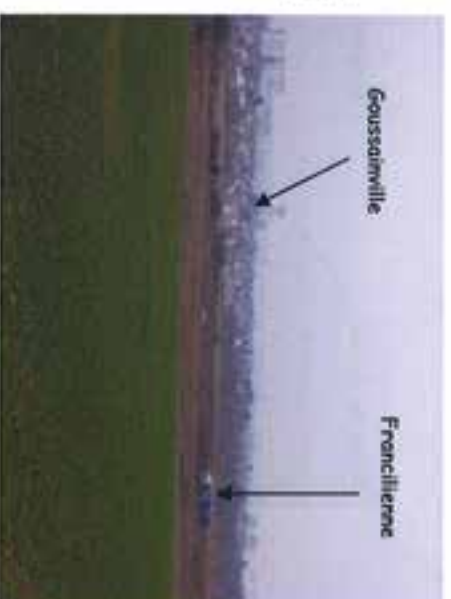


Au Sud-Est, se trouve un bassin de rétention des eaux pluviales (hors zone d'étude) en contre bas de la zone.

Au Sud, la voie de chemin de fer sépare Louvres Nord et Sud et délimite le Sud du périmètre de la ZAC :



A l'Ouest, le secteur est séparé de la vallée du Croût et de Goussainville par la Francilienne :



La déclivité offre au site une place importante dans le paysage quotidien des habitants de la commune et en particulier des riverains. Il occupe une position dominante dans le paysage urbain et naturel avoisinant. La relation de co-visibilité avec le quartier résidentiel du Cottage Delacroix (individuel et petit collectif), et en second plan avec les constructions de la zone d'activité de Louvres est manifeste.

Malgré la proximité et les vues, le secteur reste enclavé par des coupures naturelles et artificielles qui structurent le paysage actuel. La route de Puisseux, située en surplomb de cette zone, est bordée par un alignement d'arbres existant qui participe à cette césure. Les différents aménagements du bassin de rétention existant renforcent. Le site n'est accessible que de façon ponctuelle, en contrebas au Sud et donc sans accessibilité proche et cohérente avec le voisinage direct en vis-à-vis.



Au Sud et à l'Ouest, les horizons sont constitués par des constructions de la plate-forme de Roissy – Charles de Gaulle (Cf. photo ci-dessous) et de Goussainville, respectivement.



La Francilienne a été tracée et implantée en contrebas des zones naturelles et agricoles : le site de la Butte aux Bergers n'est donc pas, en l'état actuel, perceptible de cet axe majeur.

→ Le paysage est constitué de terres agricoles situées à la frange de la commune de Louvres. La topographie du site entraîne une importante co-visibilité entre le quartier résidentiel du Cottage Delacroix et le site d'étude.

V.1.3 CONTEXTE GEOLOGIQUE ET PEDOLOGIQUE

Les informations concernant la géologie sont extraites de la carte BRGM (Bureau de Recherche Géologique et Minières) de l'ISLE-ADAM au 1/50.000 dont un extrait figure sur la carte ci-contre.

Le schéma géologique de la zone est le suivant :

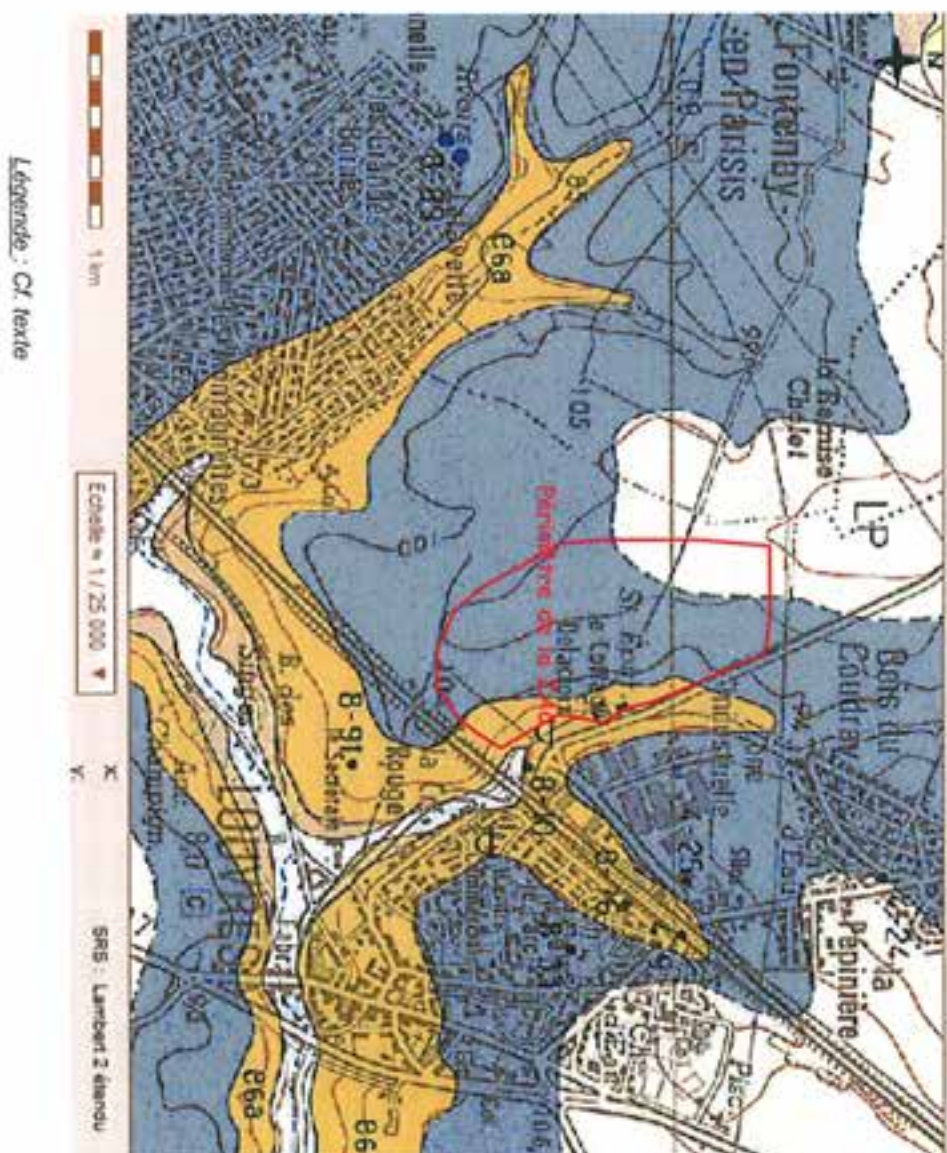
- **Limons de plateau (LP)** : formations argileuses à sabineuses de couleur ocre, brun-roux, rougeâtres et particulièrement épaisses, elles ne sont représentées sur la carte que si leur épaisseur dépasse les 3 m.
- **Auverisien (aba)** : **Sables d'Avvert**, **Sables de Beauchamps** : ces deux formations ont une épaisseur oscillant entre 15 et 20 m. Les sables d'Avvert sont des sables blancs, un peu jaunâtres à stratification entrecroisée ou oblique. Plus grossiers vers la base, ces sables renferment de nombreux petits galets de silex de la strate ou de calcaires lutétiens. La terre y est très riche, mais souvent remaniée. Dans la région de Louvres, ces sables se terminent par un niveau de sables calcareux parfois gypseux de l'onto jaunâtre connu sous le nom de « pierre de Louvres ». Les sables de Beauchamps sont des sables plus fins blancs à gris dont l'épaisseur varie de 5 à 15 m présentant une faune abondante (localisée par lentilles) et présentant essentiellement une stratification oblique.
- **Maninésien (abbl)** : **Sables d'Ézanville** (sables plus ou moins marneux verdâtres renfermant une faune à tendance lagunaire) **Calcaire de Ducy** (marne-calcaire blanc crème d'une épaisseur comprise entre 0,30 et 1,45 m), **sables de Morte-Fontaine** (sables fins blancs à jaunâtres d'une épaisseur comprise entre 0,20 et 0,60 m), **Calcaire de Saint-Ouen** (calcaire alternant avec des marces dont l'épaisseur varie de 5 à 15 m), **Sables de Monceau** (sables fins verdâtres plus ou moins argileux rencontrés sur une épaisseur variant de 1 à 5 m), **Calcaire de Moisy-le-Sec** (marres calcaires verdâtres sur 1 à 2 m) et **forte masse du gypse** : ces formations sont souvent difficiles à distinguer.

Une carrière d'exploitation est recensée au sud de la zone d'étude (en dehors de la zone d'étude) par le plan local d'urbanisme de Louvres approuvé en 2005.

→ La géologie rencontrée au droit de la zone d'implantation du projet ne semble pas être une contrainte. Toutefois, une étude géotechnique permettrait de confirmer localement ces données générales et d'évaluer le risque d'affondrement lié à la présence de l'ancienne carrière recensée par le PLU au Sud de la zone d'étude (hors zone d'étude).

Par ailleurs, la banque de données BASRAS (Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Service) du BRGM ne recense pas d'anciens sites industriels sur le périmètre d'étude de la ZAC. La présence de tels sites pourrait en effet être à l'origine de pollutions des sols.

Figure 4 : Contexte géologique général



V.1.4 CONTEXTE HYDROGÉOLOGIQUE

V.1.4.1 Ressource

L'Ile-de-France se situe au centre du bassin sédimentaire de Paris dont la structure générale en cuvette permet d'identifier des différentes formations déposées au cours des ères secondaire et tertiaire.

Cette structure permet de définir des aquifères plus ou moins vastes localisés dans les terrains perméables et séparés entre eux par des formations peu perméables ou végétales essant d'argiles et de marines.

On distingue plusieurs grandes unités : cette cette configuration hydrogéologique est très riche, qui sont utilisées pour l'alimentation en eau potable, les besoins industriels ou l'irrigation.

Voir la Figure 5 : Contexte hydrogéologique général ci-contre.

Notre zone d'étude est concernée par la nappe de Lutèce qui associe à celle de l'Ypresien (ou nappe du Soissonnais) constitue la principale nappe du département. Ces nappes appartiennent à la masse d'eau de l'échelle moyen et n°éneur.

L'aquifère multioctave s'étend très largement au Nord de la Seine et de la Marne et occupe dans l'Ile-de-France à l'heure actuelle une surface de 4 000 km². C'est l'aquifère prédominant dans le Val-d'Oise, avec celui de la craye. Il comprend plusieurs entités aquifères, séparées par des intercalaires semi-perméables : des Sables de Biacheux et Sables du Soissonnais, les Sables de Cuise et les Calcaires grossiers, souvent regroupés sous le vocable de "nappe du Soissonnais".

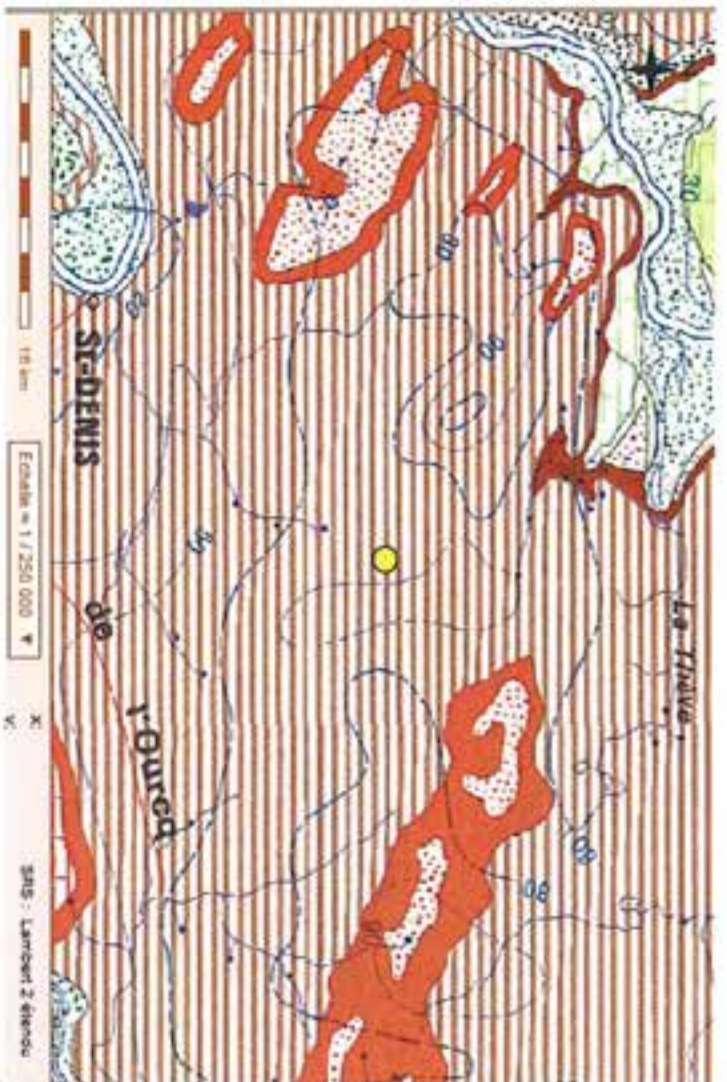
A l'exception des régions encore influencées par les exploitations, la surface piézométrique sur la surface topographique est 0,10 est d'ordre par les rivières, notamment la Seine entre Melun et Paris. La direction générale des eaux souterraines est de direction Est-Ouest.

Les eaux souterraines sont captées depuis le XVIII^{ème} siècle et cette nappe a été longtemps surexploitée, surtout dans les zones de Paris et de Saint-Denis où on a engendré un vaste cône de dépression jusqu'à 25 m de

profondeur. Aujourd'hui, l'exploitation a fortement diminué et la nappe est remontée de plus que 10 m. Eau continue à remonter.

Localement, le site d'étude se trouve sur l'isopéze 70. Avec une altitude comprise entre 90 et 120 m NGF, la profondeur approximative de la nappe est au minimum de 20 m.

→ La ressource en eau souterraine ne présente pas de vulnérabilité particulière au droit du périmètre d'étude de la ZAC.

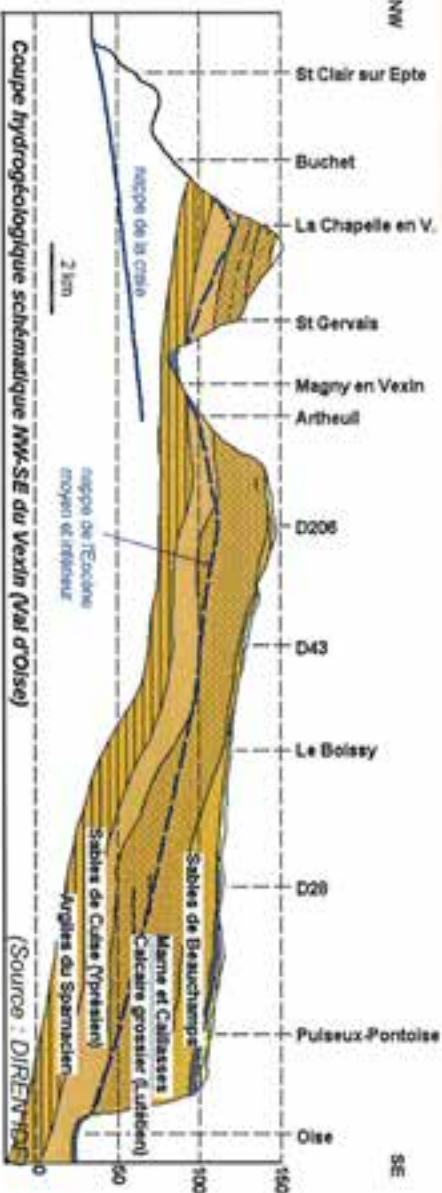


Légende

- Localisation du site d'étude
- Isohypses

(Source : Infotere du BRGM)

Figure 5 : Contexte hydrogéologique général



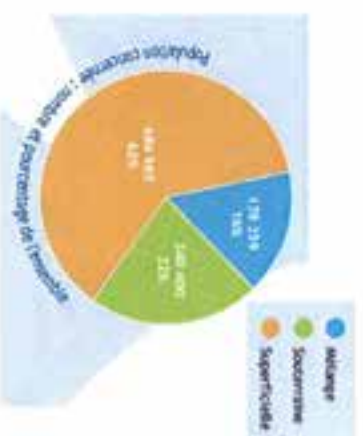
Coupe hydrogéologique schématisée NW-SE du Vexin (Val d'Oise)

(Source : DIREN78)

V.1.4.2 Usages

Les communes du département du Val d'Oise sont alimentées par des eaux d'origine souterraine (sources, puits et forages) et des eaux d'origine superficielle (l'Oise à Méry-sur-Oise et, hors du département, la Marne à Neuilly sur Marne et Annet-sur-Marne). Les sources et les captages d'eau souterraine sont répartis dans tout le département. Les eaux de l'Oise et de la Marne sont traitées par des procédés physiques, chimiques et biologiques dans l'usine d'eau potable de Méry-sur-Oise, Neuilly sur Marne et Annet-sur-Marne.

Pour 62 % de la population (72 % des réseaux communaux de distribution), l'eau potable a une origine superficielle ; 22 % de la population est alimentée par des eaux d'origine souterraine :



(Source : DDASS 95, 2002)

Figure 6 : Origine de l'eau et population dans le département du Val d'Oise

Les captages les plus proches du périmètre d'étude de la ZAC sont situés sur la commune de Louvres et de Goussainville, dont le plus proche (forage 153-8-91 dit forage n°4) est à environ 250 m au Sud du site d'étude.

Des périmètres de protection (immédiate, rapprochée et éloignée) ont été définis pour ce captage déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 2 Août 1988. **L'extrémité Sud du site d'étude est incluse dans le périmètre de protection éloigné de ce captage.** Toutefois, ces forages sont

actuellement inexploités suite à la présence de cyanures détectés en 1996 nécessitant une dépollution de la nappe.

Voir la **Figure 7 : Localisation des captages d'alimentation en eau potable** ci-contre.

→ **Le site d'étude est en partie inclus dans le périmètre de protection éloigné du captage n°153-8-91 situé sur la commune de Louvres, mais ce captage est actuellement inexploité.**

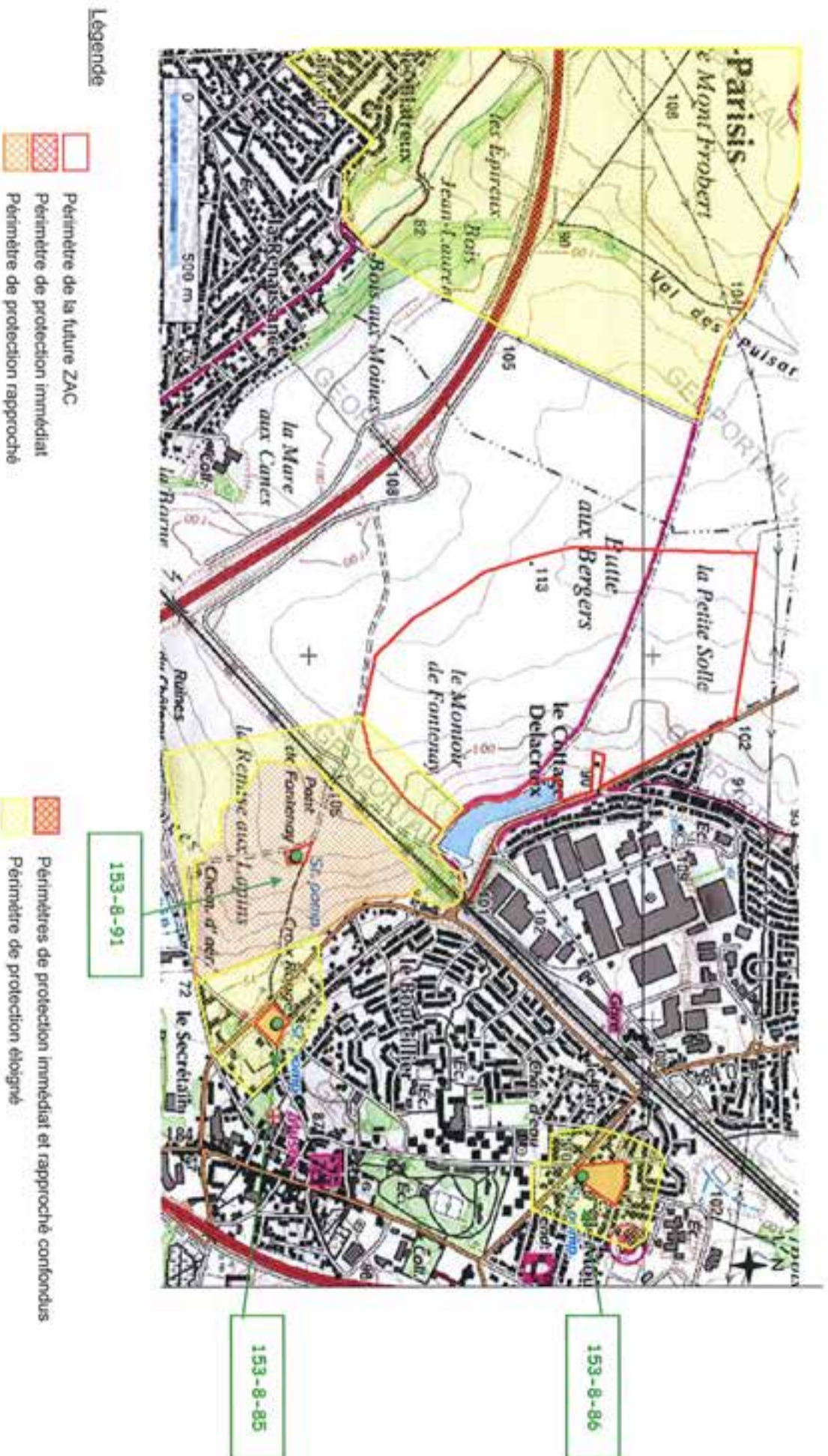


Figure 7 : Localisation des captages AEP

V.1.5 CONTEXTE HYDROGRAPHIQUE

Le site d'étude se situe dans le bassin versant du Croult, affluent de la Seine et, plus précisément, au sous bassin versant du Rhin.

Voir la [figure 8 : Contexte hydrographique général](#) ci-contre.

V.1.5.1 Le Croult et le Rhin

Le Croult prend sa source à Goussainville, suite à la confluence de fossés ou de ruisseaux dont celui du Rhin, et se jette dans la Vieille Mer qui rejoint la Seine à Saint Denis.

Long de 12,3 kilomètres, son bassin versant recouvre une surface de 20 km². Le cours d'eau traverse les villes de Goussainville, Le Thillay, Gonesse, Amouville-les-gonesse, Bonneuil-en-France, Garges-lès-Gonesse, Dugny, La Courneuve et Saint-Denis.

Ce cours d'eau, recalibré et rectifié sur un important linéaire, est en grande partie recouvert lors de la traversée des agglomérations (principalement dans sa partie aval). Ces modifications accentuent les problèmes d'inondation et la création d'ouvrages de régulation impacte fortement les capacités écologiques du cours d'eau. Le cours d'eau possède un état chimique et écologique considéré comme très dégradé et l'objectif de bonne qualité ne sera pas atteint pour 2015.

Les dysfonctionnements des réseaux d'assainissement, le ruissellement des surfaces imperméabilisées des zones urbaines et industrielles, et la présence d'anciennes décharges sont à l'origine de la mauvaise qualité du cours d'eau (source : Eau Seine-Normandie).

Le Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique des Vallées du Croult et du Petit Rosne (SIAH), a été créé en 1945. Il regroupe actuellement 35 communes riveraines. Il est chargé de l'entretien des réseaux, de la lutte contre les inondations et de la lutte contre la pollution.

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Croult-Petit Rosne est en phase d'émergence.

V.1.5.2 Le bassin de retenue de la Petite Solle

Au Sud-Est de la zone d'étude, se trouve un bassin de rétention des eaux pluviales, bassin dit de la Solle, géré par le SIAH du Croult et du Petit Rosne.

Ce bassin réceptionne les eaux du bassin versant naturel amont ainsi que plusieurs réseaux d'eaux pluviales. Le bassin versant total concerné par cet ouvrage s'étend sur 742 ha ; la capacité de stockage est de 64 000 m³ pour une période de retour de 50 ans (Source : Etude hydraulique en vue du redimensionnement du déversoir de sécurité du bassin de retenue de la Petite Solle, Commune de Puiseux, Octobre 2001).

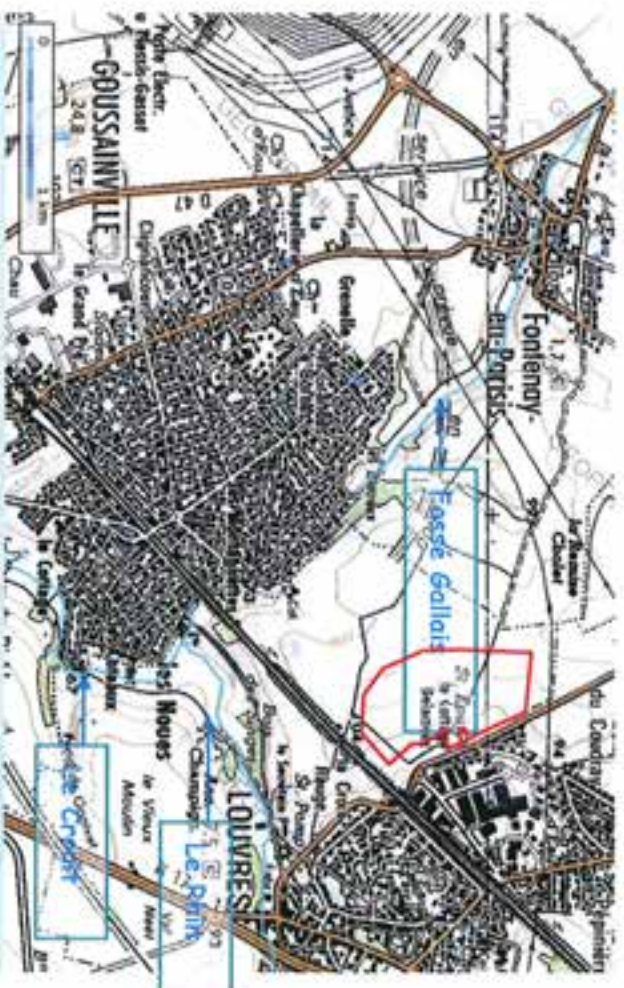


Figure 8 : Contexte hydrographique général

V.1.5.3 Fonctionnement hydraulique général du périmètre d'étude

Sur le périmètre d'étude de la ZAC, qui concerne 3 sous bassins versants, aucun écoulement d'eau superficiel permanent n'est observé. Seuls des talwegs secs sont rencontrés au droit du projet.

Les exutoires des eaux pluviales de ces sous bassins versants sont le bassin de rétention de la Petite Solle qui se déverse dans le fossé du Rhin qui devient ensuite le Croult.

Voir la [figure 9 : Contexte hydrographique local](#) ci-contre.

Le PLU de Louvres recense des axes de ruissellement temporaires sur la zone d'étude et définit un périmètre d'inconstructibilité de 20 m autour de l'axe principal de ces talwegs (Cf. [figure 25 : PLU de Louvres](#)). Ces axes de ruissellement devront être traités dans le cadre de l'aménagement de la ZAC.



[Figure 9 : Contexte hydrographique local](#)



(Source : d'après Ingerop, dossier d'exonération de police de l'Eau, 2001)

- Aucun des cours d'eau précédemment décrits, ainsi que leurs affluents, ne concerne le périmètre d'étude de la ZAC.
- Un bassin de rétention, dit de la Solle, récupère actuellement une grande partie des eaux pluviales du terrain composant le futur périmètre de la ZAC.

V.1.6 CONTEXTE CLIMATIQUE

Voir la **Figure 10 : Contexte climatique** ci-contre.

Louvres bénéficie d'un climat océanique avec une légère influence continentale.

Les données ci dessous sont celles de la station METEOFRANCE du Bourget – Bonneuil-en-France.

V.1.6.1 Pluviométrie

Les données pluviométriques de cette station (statistiques sur 30 ans) indiquent des **précipitations moyennes annuelles de 685,6 mm**. Des variations importantes peuvent être observées d'une année sur l'autre, tant en terme de cumul que de variations mensuelles.

Le nombre moyen de jours avec précipitations (>1mm) est de 115/an. Ces précipitations sont régulièrement réparties à longueur d'année ; il tombe en moyenne de 45 à 62 mm/mois. Les mois connaissant les plus fortes précipitations sont mars, mai et les mois entre octobre et janvier. Les lames d'eau maximales enregistrées atteignent voire dépassent 60 mm.

Les orages interviennent principalement entre mai et août ; leur fréquence est estimée entre 20 à 22 /jan.

V.1.6.2 Températures

La température moyenne annuelle est de 11°C, allant de 3,8°C en janvier à 19,1°C en juillet. Toutefois, les écarts à ces moyennes peuvent être marqués, pouvant atteindre une température moyenne de 24,3°C en été pour 1,4°C en janvier.

V.1.6.3 Vents

L'observation de la rose des vents mesurés à la station du Bourget montre la dominance des vents de **secteur Sud Ouest**, et ce quelle que soit l'intensité. La vitesse du vent s'échelonne entre 3,6 m/s (environ 13 km/h) en juillet et Août à 5,1 m/s (18,3 km/h) en janvier.

➔ **Le site de la future ZAC, localisé en haut de plateau est donc soumis principalement à des vents de Sud-Ouest, pouvant potentiellement apporter des poussières ou polluants de l'agglomération parisienne ou des aéroports.**

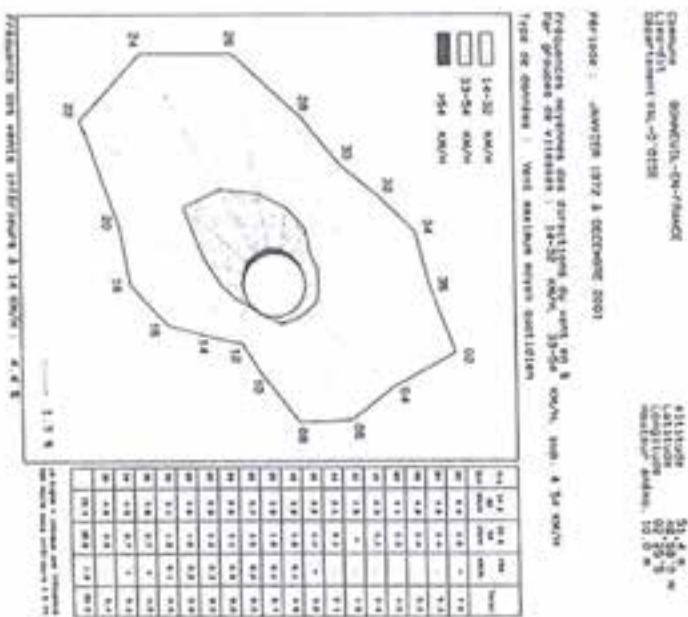


Figure 10 : Contexte climatique – Rose des vents à la station du Bourget

V.1.7 LA QUALITE DE L'AIR

La qualité de l'air peut varier d'un jour à l'autre, bien que les émissions de gaz soient relativement constantes à longueur de temps. Les vents forts peuvent rabattre les polluants vers le sol et les capteurs. Les modifications rapides de température peuvent favoriser l'élevation (et donc la dilution dans l'atmosphère).

En matière de qualité de l'air, la réglementation indique différents niveaux d'actions :

- La surveillance régulière, sur des paramètres précis, de la qualité de l'air,
- L'information du public sensible, en fonction de seuils spécifiques, voire l'information de la totalité de la population et la mise en œuvre de mesures d'urgence.

Des objectifs de qualité, des délais pour atteindre ces objectifs, ainsi que des valeurs limites destinées à limiter les incidences néfastes sur la santé ou l'environnement, sont fixés.

V.1.7.1 Généralités

Les données et observations suivantes sont issues du site www.airparif.asso.fr, contenant en particulier les résultats des mesures de l'année 2007.

L'association AIRPARIF surveille depuis plusieurs années la qualité de l'air sur la Région Ile de France. Le réseau de mesures du département du Val

d'Oise ne comporte pas de station de mesures pour Louvres. La station la plus proche, une station périurbaine, se trouve à Gonesse, à 7 km du site d'étude.

Ces stations périurbaines ont pour caractéristique de ne pas être directement influencées par une source locale identifiée.

Elles permettent une mesure d'ambiance générale de la pollution urbaine, dite de fond, représentative d'un large secteur géographique autour d'elles.

Voir la figure 11 : Le réseau Airparif du Val d'Oise ci-contre.

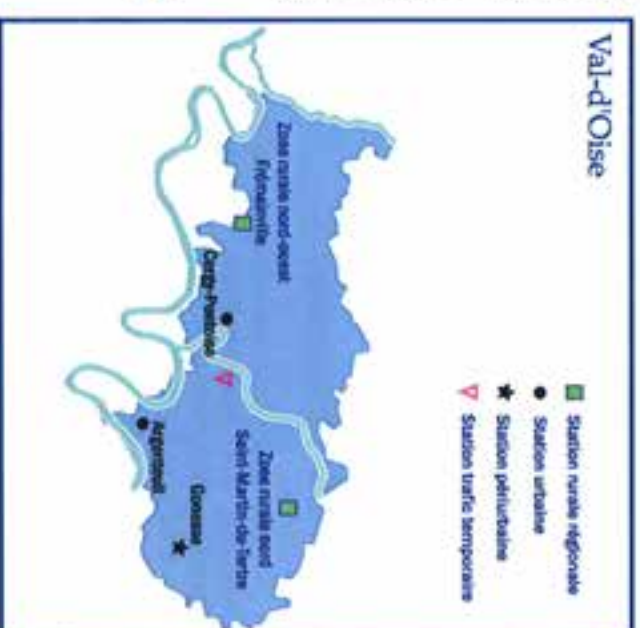


Figure 11 : Réseau Airparif du Val d'Oise

Les composés émis dans l'atmosphère par les différentes activités génératrices sont très nombreux. Les principaux composés polluants sont les suivants :

✓ Le dioxyde de soufre, SO₂

L'origine principale de ce gaz est la combustion de matières fossiles (souffrées). La disparition du soufre dans le carburant diesel a favorisé la diminution de la part des transports.

Le SO₂ est un gaz irritant pouvant déclencher des gênes respiratoires. Par ailleurs, il se transforme en acide sulfurique, dégradant ainsi le patrimoine naturel et bâti.

Ce type de polluant n'est pas mesuré au niveau de la station de Gonesse.

✓ Les oxydes d'azote

Le dioxyde d'azote est formé par combinaison rapide du monoxyde d'azote. Celui-ci est produit par la combustion d'azote (présent dans certains combustibles par exemple) et d'oxygène. Ces gaz sont donc produits par les systèmes de combustion naturels (éruptions volcaniques) et anthropiques (chaufferies, véhicules automobiles, usines d'incinération...), voire certaines activités spécifiques (fabrication d'acide nitrique).

Le dioxyde d'azote fragilise le système respiratoire. En outre, comme le soufre, il se transforme en acide nitrique néfaste pour l'environnement (au sens large), et constitue l'un des gaz précurseurs à la formation d'ozone. Le monoxyde d'azote, gaz inodore, se fixe dans les cellules sanguines et limite le transport de l'oxygène.

Dans la région, les émissions d'oxyde d'azote sont réparties entre le trafic automobile et les rejets industriels. Les rejets industriels sont plus sensibles en hauteur (sauf en cas de couche d'inversion), alors que le trafic automobile se fait plus ressentir au niveau du sol. L'augmentation du trafic est compensée par les évolutions technologiques des véhicules : ce paramètre n'évolue donc peu depuis plusieurs années.

NO2	Données réglementaires	Observation (Gonesse)
Valeur limite moyenne annuelle	46 µg/m ³	27 µg/m ³
Objectif de qualité	40 µg/m ³	

✓ Les particules fines, PES (particules en suspension)

Les particules sont classées en 2 catégories : sédimentables, ou en suspension dans l'air (aérosols). Les premières, visibles, se déposent, constituant sur le bâti ou les végétaux une couche de poussières. Les secondes restent dans l'air et peuvent être inhalées, pouvant être origine de troubles respiratoires.

Les particules en suspension proviennent majoritairement de la combustion, notamment d'industries et du transport automobile.

PM10	Données réglementaires	Observation (Gonesse)
Valeur limite moyenne annuelle	40 µg/m ³	27 µg/m ³
Objectif de qualité	30 µg/m ³	

✓ l'ozone, O3

La formation de l'ozone repose sur la combinaison dans l'atmosphère des particules contenant de l'azote (oxydes d'azote, composés organiques) à de l'oxygène, cette réaction étant favorisée par l'ensoleillement.

En haute altitude, ce gaz filtre les rayons solaires et assure la régulation du climat. A hauteur d'homme, ce gaz est irritant, et perturbe la croissance végétale.

Les sources sont donc diverses : trafic automobile, rejets industriels, rejets résidentiels (dans une moindre mesure).

Ce type de polluant n'est pas mesuré au niveau de la station de Gonesse.

✓ **Le monoxyde de carbone, CO,**

Gaz indetectable par les sens humains, le monoxyde de carbone se fixe sur les cellules sanguines où il prend la place de l'oxygène, et cause une asphyxie progressive. Il provient de la combustion incomplète des matières organiques, sa source principale est la circulation automobile.

CO	Données réglementaires	Observation (Gonnesse)
Valeur limite moyenne annuelle	10 µg/m ³ pour le maximum journalier de la moyenne sur 8 heures	0 jour de dépassement

✓ **Les métaux,**

Parmi les métaux toxiques (As (arsenic), Ni (nickel), Cd (cadmium), Pb (plomb) par exemple), seul le plomb dispose d'une valeur limite annuelle.

✓ **Les composés organiques volatiles COV, dont le benzène,**

Provenant de rejets industriels, de l'évaporation de certains produits (solvants, hydrocarbures, colles, peintures...) ou du trafic automobile, ces produits ont des conséquences importantes sur la santé (irritations diverses, toxiques, effets mutagènes et cancérogènes), et favorisent la formation des gaz à effet de serre. La végétation peut également émettre certains COV.

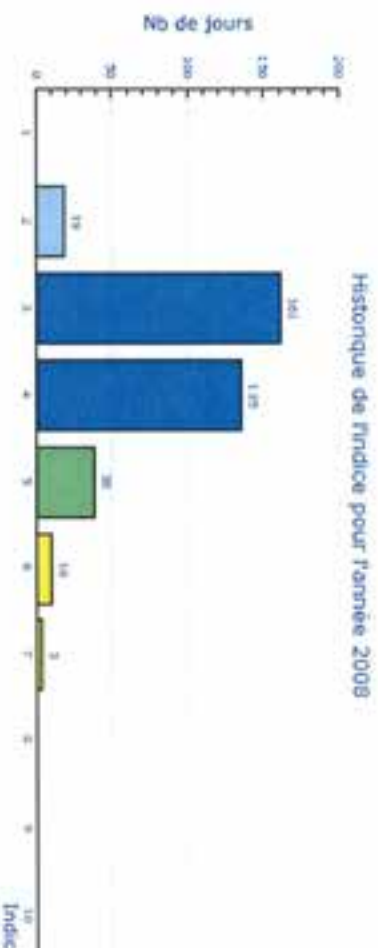
Les mesures AIRPARIF de la station la plus proche du site (Gonnesse) sont en deçà des valeurs limites de la réglementation française et européenne.

V.1.7.2 **Indice ATMO**

L'indice ATMO qualifie la qualité générale de l'air. Il est élaboré à partir de la mesure quotidienne de 4 polluants : SO₂, NO₂, O₃, PES (PM10)¹, et se mesure sur une échelle de 1 (indice très bon) à 10 (indice très mauvais). Cet indice permet d'appréhender la qualité de l'air ambiant, et d'anticiper ce paramètre avec une journée d'avance.

Dans la pratique, une note est attribuée à chacun de ces paramètres, la note finale est la résultante de la note la plus défavorable. Ce calcul est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants.

Pour l'année 2008 sur la Ville de Louvres, la répartition de cet indice est la suivante :



¹ PES particules en suspension, PM10 particules de taille inférieure à 10 µm.

V.1.7.3 Etude réalisée dans le cadre de l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle

À partir d'une réalisation en 2003 d'une étude de la qualité de l'air sur l'ensemble du secteur limitrophe des plates-formes aéroporcuaires de Roissy – Charles de Gaulle et du Boulogel.

Deux cert sites de mesures provisoires ont été installés sur une cirquante ne de communes franciennes. Les paramètres mesurés sont principalement les oxydes d'azote liés aux activités de transport et aux combustions dans es moteurs.

Globalement, cette étude a permis de mettre en évidence la forte influence de l'agglomération parisienne sur la répartition des concentrations d'azote avec une diminution systématique des niveaux au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'agglomération. Cette influence est d'autant plus marquée que le dictrict d'étude se trouve sous le vent (vent de Sud-Ouest courrant dans le secteur) et donc sous l'influence globale des émissions globales de la région parisienne.

A l'intérieur du voil geograal de pollution atmosphérique, des hétérogénéités locales ont pu être mises en évidence à proximité des sources d'émissions importantes : secteurs industriels, réseau routier ou plates-formes aéroporcuaires. Cette étude a ainsi montré que concernant le dioxyde d'azote, l'impact potentiel des activités aéroporcuaires de Roissy – Charles de Gaulle se traduit par un surcroît de pollution annuelle qui peut concourir à un dépassement de l'objectif de qualité sous le vent de l'aéroport jusqu'à une distance de quelques « centaines de plates-formes (commeant Louvres) ».

V.1.7.4 Conclusion

→ La qualité de l'air sur la commune de Conesse est globalement conforme aux objectifs de qualité, et reflète les activités industrielles, aéroporcuaires ou la circulation, bien que des dépassements soient possibles dans des situations défavorables (vents pouvant apporter des polluants provenant de l'agglomération parisienne ou de l'aéroport de Roissy – Charles de Gaulle).

→ Les capteurs n'ont pas été implantés sur la commune de Louvres : ce qui ne permet pas d'extrapoler tous les résultats des paramètres suivis au périmètre d'étude de la ZAC.

→ L'aménagement vaie conduira probablement à un déplacement sur le périmètre d'étude de la ZAC des effets de proximité abordés dans la typologie des pollutions atmosphériques. Ce phénomène est cependant à relativiser au regard des tendances à la baisse de plusieurs concentrations de polluants.

V.1.8 LE PATRIMOINE NATUREL

V.1.8.1 Patrimoine naturel inventorié ou protégé

ZNIEFF

L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique, mis en œuvre en 1982, vise les objectifs suivants :

- ✓ le recensement et l'inventaire aussi exhaustifs que possible des espaces naturels dont l'intérêt repose soit sur l'équilibre et la richesse de l'écosystème, soit sur la présence d'espèces de plantes ou d'animaux rares ou menacés.
- ✓ la constitution d'une base de connaissance accessible à tous et consultable avant tout projet, afin d'améliorer la prise en compte de l'espace naturel et d'éviter autant que possible que certains enjeux environnementaux ne soient trop tardivement révélés.

On distingue deux types de ZNIEFF :

- **Zones de type II :** Il s'agit d'une zone d'inventaire. Ce type de ZNIEFF correspond généralement à de grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

La prise en compte d'une zone dans l'inventaire ZNIEFF ne lui confère aucune protection réglementaire. Toutefois, les ZNIEFF de type 2 doivent faire l'objet d'une prise en compte systématique dans les programmes de développement afin de respecter la dynamique d'ensemble des milieux.

- **Zones de type I :** Il s'agit d'une zone d'inventaire, définie par son contenu (espèces – faune et flore – ou milieu). Ce type de ZNIEFF correspond généralement un secteur d'une superficie en général limitée, caractérisé par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional.

La prise en compte d'une zone dans l'inventaire ZNIEFF ne lui confère aucune protection réglementaire. Toutefois, les ZNIEFF de type 1

doivent faire l'objet d'une attention toute particulière lors de l'élaboration de tout projet d'aménagement ou de gestion.

Il existe une ZNIEFF de type II « Vallée de la Thève et de l'Ysieux » à environ 2 km au Nord du site de la future ZAC :



— Périmètre de la ZAC
■ ZNIEFF de type II

Figure 12 : Carte des ZNIEFF

→ La DIREN ne recense aucune ZNIEFF de type I et II sur le périmètre d'étude de la ZAC ni à proximité immédiate.

NATURA 2000

Natura 2000 est un ensemble de sites naturels, à travers toute l'Europe, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, au motif ou végétal ou de leurs habitats.

Le réseau Natura 2000 est composé de sites désignés spécialement par chaque des Etats membres en application des directives européennes "Oiseaux" de 1979 et "Habitats" de 1992.

La constitution du réseau Natura 2000 représente un véritable enjeu de développement durable pour des territoires ruraux remarquables. A l'échelle européenne et mondiale, ce réseau contribue notamment au devoir de préservation de la planète.

→ La DIREN - Nature et paysages ne recense aucun site NATURA 2000 sur le périmètre d'étude de la ZAC et aux alentours.

PROTECTION AU TITRE DE LA LOI DU 2 MAI 1930.

Certains sites naturels peuvent être protégés, au titre des articles L.341-1 à 10, L.341-12 à 22 du Code de l'Environnement, relevant de la loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque.

Les sites du classier ont soit les suivants

- tous travaux susceptibles de modifier l'état ou l'aspect des lieux sont interdits, sauf autorisation ministérielle (ou du préfet, dans certains cas).
- si la décision de classement comporte des prescriptions particulières, le propriétaire est tenu de mettre les lieux en conformité.

- le camping, la création de villages de vacances, l'affichage, la publicité sont interdits, sauf dérogation ministérielle.
- l'emplacement du site est reporté sur le PLU en qualité de servitude d'utilité publique opposable au tiers.
- les effets du classement suivent le monument naturel, un quelconque man qui l'accuse.

La décision de classement fait l'objet d'un décret en Conseil d'Etat.

Les effets de l'inscription sont les suivants

- tous travaux susceptibles de modifier ou détruire l'état ou l'aspect des lieux sont soumis à une décision préalable d'autorisation auprès de l'architecte des bâtiments de France pour avis.
- le camping, la création de villages de vacances, l'affichage, la publicité sont interdits, sauf dérogation préfectorale.
- l'emplacement du site est reporté sur le PLU en qualité de servitude d'utilité publique opposable au tiers (code de l'urbanisme art R. 126-11).
- les effets de l'inscription suivent le monument naturel en que que main qui l'accuse.

L'inscription fait l'objet d'un arrêté du ministre chargé de l'environnement. Le site en cause, sans présenter une valeur ou une fragilité telle qu'une mesure de classement s'impose, présente suffisamment d'intérêt pour que son évolution soit suivie de près.

Il existe un site inscrit « Plaine de France » à environ 250 m au Nord- Ouest du site d'étude :

PARC NATUREL REGIONAL

Les Parcs Naturels Régionaux sont créés pour protéger et mettre en valeur de grands espaces ruraux habités. Peut être classé "Parc Naturel Régional" un territoire à dominante rurale dont les paysages, les milieux naturels et le patrimoine culturel sont de grande qualité, mais dont l'équilibre est fragile. Un PNR s'organise autour d'un projet concerté de développement durable, fondé sur la protection et la valorisation de son patrimoine naturel et culturel.

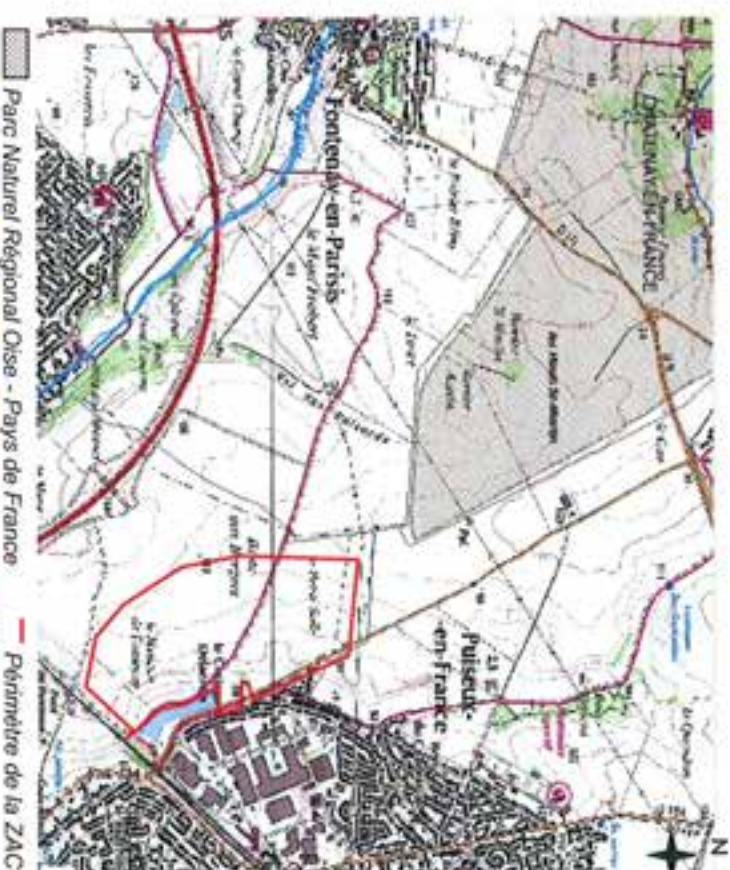
Le site d'étude se trouve à 250 m du PNR « Oise – Pays de France » :



■ Site inscrit — Périmètre de la ZAC

Figure 13 : Carte des sites inscrits

→ Aucune contrainte n'est recensée sur le périmètre d'étude de la ZAC au titre de la protection des sites et monuments naturels (Loi du 2 mai 1930 codifiée).



■ Parc Naturel Régional Oise - Pays de France — Périmètre de la ZAC

Figure 14 : Carte des Parcs Naturels Régionaux

V.1.8.2 Patrimoine naturel du périmètre d'étude de la ZAC

Pour rappel, aucune ZNIEFF ou zone NATURA 2000 n'a été recensée sur le périmètre d'étude projet. Aucune forêt ne se trouve sur la zone de projet : aucun site boisé ne peut donc être géré par l'Office National des Forêts.

Concernant la flore, un seul milieu se rencontre sur le site : des zones agricoles cultivées.



La surface cultivée couvre environ 60 hectares sur le site d'étude. Les principales cultures sur le site d'étude sont les céréales (blé, orge, escourgeon, colza). Selon la DDAF, cette zone agricole ne fait l'objet d'aucune protection.

L'ensemble des parcelles concernées par le projet est occupé par des terres agricoles (cultivées). Le patrimoine floristique est de ce fait très limité.

En dehors des surfaces agricoles, les milieux recensés ont été :

- ✓ Les adventices de cultures sur les talus et les bords de chemin en bordure des parcelles,
- ✓ Les alignements monospécifiques et les surfaces enherbées, également en bordure de parcelles.

Les grandes parcelles agricoles sont peu hospitalières, de surcroît lorsqu'elles se trouvent en limite de zones urbanisées. Toutefois, le renard, le lapin de garenne, le lièvre et la perdrix sont susceptibles de se déplacer sur le périmètre de projet.

→ Le périmètre d'étude de la ZAC ne fait l'objet d'aucune protection particulière.

V.1.9 LES RISQUES NATURELS

Les risques naturels existant sur Louvres sont

- Inondations
- Mouvement de terrain

Le site www.prim.cej recense les arrêtés de catastrophe naturelle par commune. Le tableau suivant récapitule les arrêtés pris sur la commune de Louvres.

Type de catastrophe	Date	Arrêté	Autres communes concernées
Inondations et coulées de boue	02/06/2002	2002-150	1 commune
Inondations et coulées de boue	11/04/11	2011-166	1 commune
Inondations et coulées de boue	02/03/2007	2007-100	1 commune
Inondations et coulées de boue	20/07/2002	2002-100	1 commune
Inondations et coulées de boue	20/07/2002	2002-100	1 commune
Inondations et coulées de boue	20/07/2002	2002-100	1 commune
Inondations et coulées de boue	20/07/2002	2002-100	1 commune
Inondations et coulées de boue	20/07/2002	2002-100	1 commune
Inondations et coulées de boue	20/07/2002	2002-100	1 commune
Inondations et coulées de boue	20/07/2002	2002-100	1 commune
Inondations et coulées de boue	20/07/2002	2002-100	1 commune
Inondations et coulées de boue	20/07/2002	2002-100	1 commune
Inondations et coulées de boue	20/07/2002	2002-100	1 commune

Source : www.prim.cej

Les principaux risques recensés sur la commune sont des inondations qui concernent d'avantage les vallées que les plateaux.
 Des cavités souterraines (liées à d'anciennes carrières) sont recensées à proximité du site d'étude, mais ne concerne pas cette zone.

V.1.10 RECAPITULATIF DES CONTRAINTES LIEES AU MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL

Le tableau ci-dessous a pour objectif de récapituler les contraintes apparues au fil des investigations :

Paramètre	Contraintes
Géographie Topographie	La topographie de la zone, en haut et sur le versant d'une butte, présente des contraintes topographiques particulières qui devront être prises en compte dans les aménagements.
Contexte géologique	La géologie rencontrée au droit de la zone d'implantation du projet ne semble pas être une contrainte (à valider avec les études géotechniques).
Contexte hydrogéologique	Le site d'étude est en partie inclus dans le périmètre de protection éloigné du captage n°153-8-91 situé sur la commune de Louvres, mais actuellement non exploité.
Contexte hydrographique	Aucun des cours d'eau ne concerne le périmètre d'étude de la ZAC. Un bassin de rétention, dit de la Soile, récupère une grande partie des eaux pluviales du terrain composant le futur périmètre de la ZAC, qui rejoignent ensuite le Rhin puis le Croult.
Contexte climatique	Des talwegs, entraînant une bande d'inconstructibilité de 20 m autour de l'axe du talweg sont recensés au Nord de la zone d'étude. Le vent dominant de sud-ouest a tendance à rapprocher les poussières / polluants provenant de l'agglomération parisienne ou des aéroports.

La qualité de l'air	La qualité de l'air globalement conforme aux objectifs de qualité, et reflète les activités industrielles, aéroportuaires ou la circulation, bien que des dépassements soient possibles dans des situations défavorables (vents pouvant apporter des polluants provenant de l'agglomération parisienne ou de l'aéroport de Roissy – Charles de Gaulle). Les données ne sont pas spécifiques à la commune de Louvres.
Le patrimoine naturel	Faune et Flore : absence de milieu protégé à préserver sur le périmètre d'étude de la ZAC.
Les risques naturels	Aucune contrainte actuellement recensée

V.2 MILIEU HUMAIN

V.2.1 LE CAORE URBAIN

V.2.1.1 Historique

Source : Site Internet de la ville de Louvres et rapport de présentation du PLU de Louvres (2006)

Les hommes ont sans doute toujours fréquenté le site de Louvres dès les temps préhistoriques. Les plus anciens témoignages attestant la présence humaine sur Louvres remontent à 200 000 ans avant J.-C. L'époque du Paléolithique supérieur (le siècle d'outils de silex taillé, Ces populations étaient nomades et se nourrissaient de cueillette de chasse et de pêche

Le Moyen-âge fut certainement une époque de grande richesse pour Louvres. Aujourd'hui, une seule église reste à Louvres – début XII^{ème} dans le nouveau style architectural de l'époque – l'ot roman. Puis, ils furent agrandies toutes les deux et partiellement remaniées fin XII^{ème} – début XIII^{ème} dans le style gothique. Aujourd'hui, une seule église reste à Louvres.

Au début du XX^{ème} siècle, la révolution industrielle a apporté à Louvres le chemin de fer. Les axes d'accès à la gare se sont alors renforcés. La ville s'étend de part et d'autre de la Rue de Paris qui constitue alors l'axe de circulation principal. Le chemin de fer rapproche Louvres des grandes villes et les mutations économiques commencent. Des premiers de l'industrialisation apparaissent avec l'implantation de la Briquetterie et d'une autre usine sur le versant ouest de la gare.

A la moitié du XX^{ème} siècle, Louvres ne correspond plus à un bourg, mais à une petite ville rurale composée de fragments de lotissements qui se sont étalés à proximité de la gare.

Les créations, réalisées comme les « Charbonnettes » dans les années 1910, les ZAC (fin 80, début 90) et la Zone Industrielle dessinent la ville. La vocation agricole de la ville s'atténue peu à peu au profit d'une urbanité de plus en plus soutenue. De plus, cette tendance est soutenue par la création de nombreux lotissements. La ville ne se développera plus qu'à partir de ces lotissements et de la gare SNCF, laissant à l'écart le village.

La zone industrielle et du Coudey existe, en lien direct avec le quartier de la gare représenté environ 55 entreprises pour plus de 1 000 emplois. Réalisée à partir des années 1980, cette zone a été rattrapée par l'urbanisation de Louvres et se trouve aujourd'hui totalement enclavée au sein de quartiers résidentiels.

La mise en œuvre d'une nouvelle zone d'activité permettra d'accompagner sur le long terme la mutation du secteur autour de la gare afin de constituer un pôle central commercial et attractif.

Si le centre historique était autrefois le cœur fonctionnel de la ville, c'est le quartier de la gare qui joue aujourd'hui le rôle de centre fonctionnel et commercial de Louvres. La rue de Paris constitue l'axe tout son caractère identitaire. La rue de Paris constitue l'axe principal administratif liée à la proximité de la gare, de la poste et d'autres équipements structurants.

V.2.1.2 Patrimoine bâti inventorié ou protégé

La base de données MERIMEE, consultable sur le site www.culture.gouv.fr, recense par commune les Monuments Historiques classés, inscrits ou simplement répertoriés.

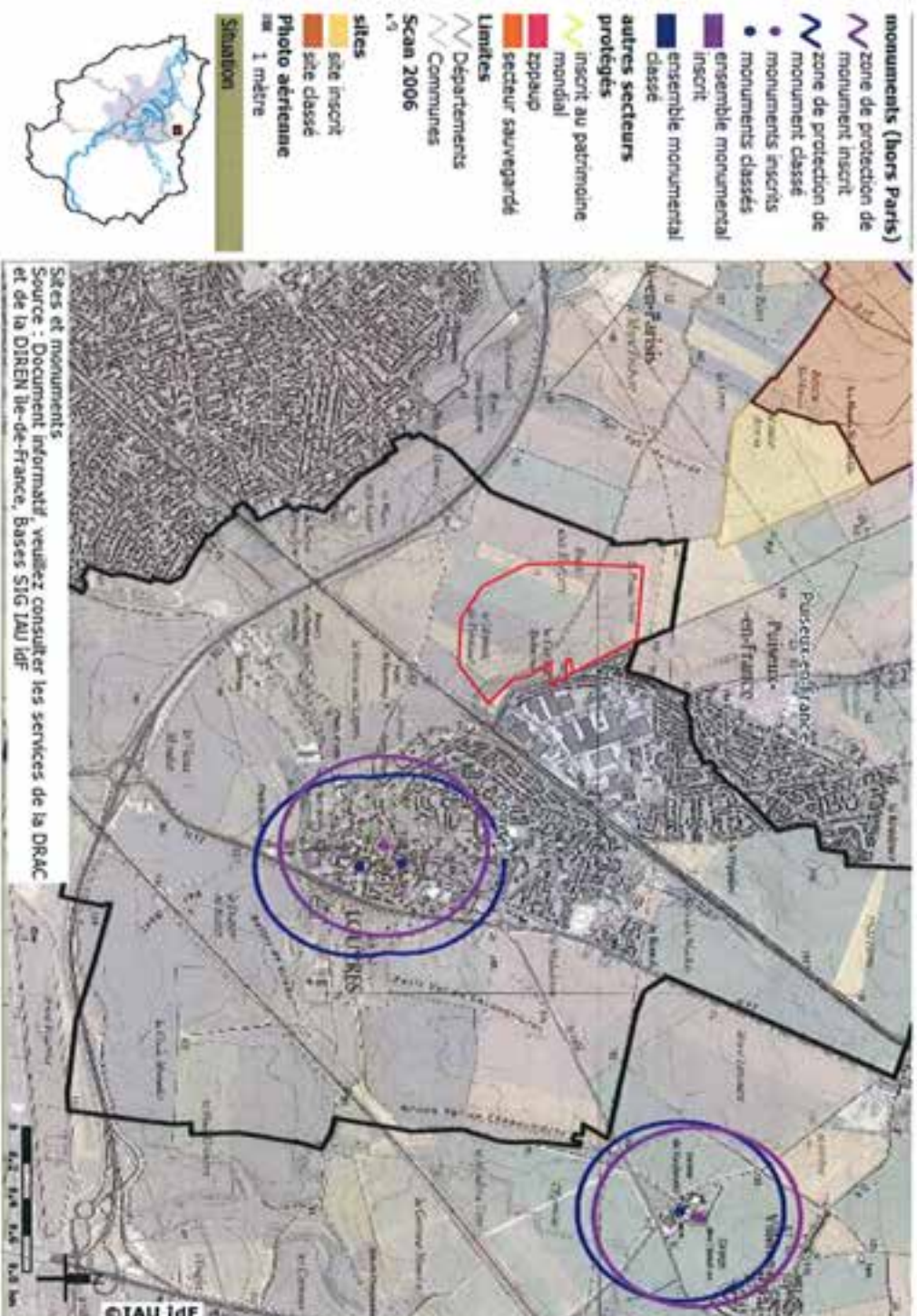
Trois sites localisés sur la figure 15 ci-contre, font l'objet d'une protection sur la commune de Louvres

Dénomination	Type et date de protection
Eglise Saint-Justin et tour Saint Rieul (tour du sud de clocher)	Classée le 27/03/1914
Ferme située 7 rue au die	Inscrite le 17/10/2000
Pont de 13 ^{ème} siècle	Classée le 12/03/1924

Les périmètres de protection associés, à ces monuments historiques ne concernent pas le périmètre d'étude de la ZAC.

→ **Aucun Monument Historique protégé et aucun périmètre de protection associé (500 m de rayon) ne concerne le périmètre d'étude de la ZAC.**

Figure 15 : Localisation des Monuments Historiques Inscrits ou classés sur Louvres



V.2.1.3 Patrimoine archéologique

Louvres est riche en sites archéologiques disséminés sur son territoire.

Le Service Régional de l'Archéologie (contactée par courrier en décembre 2006) recense les sites archéologiques présents sur la commune de Louvres dont quatre situés sur le périmètre d'étude (Cf. Carte ci contre) :

N°	Localisation	Dénomination	Période	Remarque
1	Montoir de Fontenay	Mobilier lithique	Néolithique	Peu abondant
2	Au sud du Cottage Delacroix	Possible enclos fossoyé	Gallo-romain ?	
3	Le Montoir de Fontenay	Mobilier lithique	Paléolithique	
4	Le Cottage Delacroix	Mobilier lithique	Paléolithique	

Dès 1989, le Service Régional de l'Archéologie a été informé de ce projet.

Le préfet de Région a prescrit la réalisation d'un diagnostic archéologique préalable aux travaux envisagés, ou la conservation des vestiges, en application de la loi 2001-44 du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive.



Figure 16 : Patrimoine archéologique sur le site d'étude

→ Quatre sites archéologiques répertoriés se trouvent sur le périmètre d'étude de la ZAC. Toutefois, trois de ces zones ne sont concernées par aucun aménagement (future zone verte).

V.2.2 LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Ce chapitre reprend, à travers diverses études plus ou moins récentes, les spécificités socio-économiques de la Communauté de Communes Roissy Porte de France et de Louvres.

V.2.2.1 Données démographiques

Source : rapport de présentation du PLU de Louvres (2005)

La population totale de Louvres s'élevé, en 1999, à 8 797 habitants, ce qui représente une augmentation de 1 289 personnes (+14,6%) depuis le dernier recensement général de la population (RGP) de 1990. A titre de comparaison et dans un laps de temps identique, de 1982 à 1990, la population de la ville n'avait augmenté que de 123 personnes. En 2006, Louvres comptait 8 972 habitants.

Les caractéristiques de la population de Louvres sont directement liées à l'offre de son parc en logements. Entre 1968 et 1975, le développement important des quartiers des Nouvelles Résidences de Louvres attire une population de jeunes familles qui contribuent à la forte natalité. Depuis 1975, il y a un vieillissement général de la population : la part des jeunes ne cesse de diminuer au profit de la population des adultes. En 1990, la population de Louvres atteint un indice de vieillesse de 25 personnes âgées pour 100 jeunes, contre 28 en 1968.

Depuis 1990, on observe un rajeunissement, certes relatif, mais toutefois réel de la population. L'augmentation de la population des 1 289 habitants entre 1990 et 1999 s'est faite en bonne partie grâce au solde naturel qui est de + 563 habitants, et qui représente 43% du mouvement démographique, derrière le solde migratoire (+726 habitants). La vague migratoire recensée en 1999 est composée d'une population jeune.

Actuellement, la répartition de la population est la suivante :

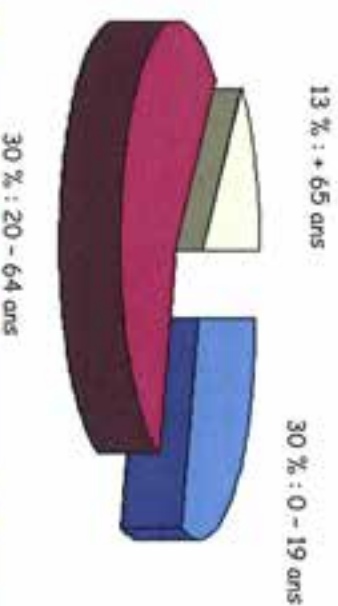


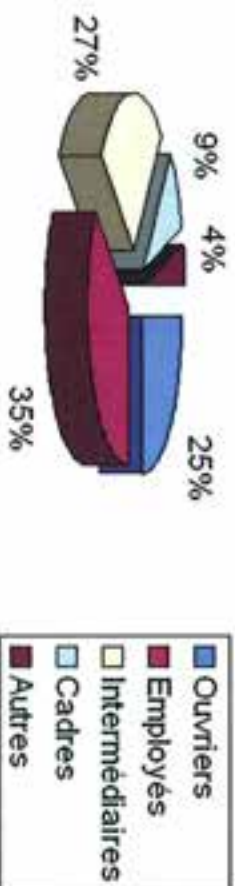
Figure 17 : Répartition de la population de la commune de Louvres

Source : INSEE RGP 99

V.2.2.2 Données socio-économiques

Entre 1982 et 1990, la catégorie socioprofessionnelle des ménages a évolué au bénéfice des retraités, des professions intermédiaires et des cadres et au détriment des employés et des ouvriers.

Cette tendance est conforme à la tendance nationale, mais reste relativement timide compte tenu du peu d'évolution, en nombre absolu, de ménages entre ces deux anciens recensements.



Autres : agriculteurs et artisans commerçants

Figure 18 : Répartition des catégories socioprofessionnelles des actifs de Louvres ayant un emploi

Source : INSEE RGP 99

La population active représente un peu plus de la moitié (52%) des habitants avec 3 940 actifs résidents. Depuis 1982, son taux d'activité stagne à 65 %, ce qui est supérieur à celui de la zone d'emploi de Saint-Denis, mais inférieur à celui de Roissy.

Concernant le chômage, l'augmentation du nombre de demandeurs d'emploi est tributaire à la fois de l'augmentation du bassin de main d'œuvre qui a accompagné l'évolution de la population et de la conjoncture économique générale. Cependant, le nombre de demandeurs d'emploi est stable sur la commune depuis 1996 (8,3 % en 1999). Ceci traduit de réelles difficultés pour les actifs résidents de Louvres, alors que le contexte économique local paraît plus favorable.

V.2.2.3 Structure de l'habitat

Source : rapport de présentation du PLU de Louvres (2005)

a. Diagnostic

Au dernier recensement de 1999, le parc de logement luparien est composé de 3 235 unités dont 3 045 résidences principales qui représentent 94% du parc logements total.

Le parc vacant reste faible (5%) bien qu'il ait augmenté depuis 1990 ainsi que celui des résidences secondaires.

L'offre en petit logement est relativement faible, beaucoup plus dans l'ensemble du parc de logement (9%) que dans le segment du parc locatif social (17%). Celle de logements de taille moyenne (3 pièces) est faible dans l'ensemble du parc alors qu'elle est prépondérante dans le locatif social (42%). L'offre en grands logements est importante dans l'ensemble du parc (71%).

	1 pièce	2 pièces	3 pièces	4 pièces	5 pièces et +
Parc logements	3 %	6 %	20 %	41 %	30 %
Parc locatif social	5 %	12 %	42 %	34 %	6 %
Val d'Oise	5 %	12 %	28 %	30 %	24 %

Source : DRE Enquête HLM 1996, INSEE RGP 1990

	1 pièce	2 pièces	3 pièces	4 pièces	5 pièces et +
Parc logements	5 %	9 %	19 %	36 %	32 %
Val d'Oise	5 %	12 %	26 %	29 %	28 %

Source : INSEE RGP

Le parc de logement de Louvres est caractérisé au début des années 90 par un sous-peuplement de plus de a moitié des résidents par nucléus agru c'une inadéquation entre es besoins croissants des petits ménages et l'abondance de grands logements. Cette situation s'est depuis améliorée grâce à la relance de la construction de logement au profit de l'habitat collectif (61% des nouvelles constructions).

La répartition par type de logement a évolué (les logements du type collectif. L'ensemble du parc de logement est estimé en 1999 à :

- 62 % en maisons individuelles (contre 58% en 1960).
- 36 % en immeubles collectifs (contre 29% en 1960).
- 2 % autres (contre 3% en 1960).

Les locataires représentent 27 % des occupants du parc de logement et parmi eux plus de deux tiers sont logés dans le logement social.

Le parc social est estimé aujourd'hui à 724 logements répartis entre 8 ballons sociaux dont le plus important, à l'usage, représente en 1999, 58% de l'offre.

L'ADIL 96 souligne l'existence d'une forte demande de logement insalubre. Il s'agit essentiellement de jeunes, en situation insalubre à la recherche de studios ou de 2 pièces, à l'origine de Louvres ayant une meilleure image que d'autres communes voisines.

→ Selon le dernier recensement de 1999, l'offre en grands logements est très importante sur Louvres (71 % sont des T4 ou plus) entraînant un sous-peuplement des grands logements et une demande en petits logements de la part des jeunes et des petits ménages voire des personnes âgées. En effet, le manque de petits logements diminue la fluidité du parc résidentiel et les personnes âgées restent dans de grands logements qui deviennent sous-occupés.

Par ailleurs, on observe une prépondérance des logements individuels (62%) sur Louvres.

Le parc de logements du quartier du Cottage Delacour qui se situe à la limite Est du périmètre d'étude de la ZAC, est caractérisé par des maisons individuelles (classement) et du logement collectif (locatif) installées entre la Zone Industrielle et des zones agricoles.

V.2.2.4 Emploi et activité

a. Généralités

Avec la mondialisation de l'économie, le transport aérien et les aéroports sont devenus des facteurs de localisation des entreprises internationales.

Le transport aérien est le moyen de transport le plus rapide sur lequel les entreprises internationales comptent beaucoup pour rationaliser leur fonctionnement tout en optimisant leurs capacités de développement. Sur les aéroports et à leurs abords se sont donc constitués des zones d'activités économiques internationales.

C'est notamment le cas de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle qui est devenu grâce à la qualité de ses infrastructures de transport et à ses capacités d'accueil d'activités à forte valeur ajoutée, un véritable pôle de développement économique international et un pôle régional et local.

La présence sur l'aéroport d'activités économiques prestigieuses est alors une opportunité de constituer à partir de ce dynamisme économique un pôle moteur de croissance.

L'environnement immédiat de l'aéroport subit de profondes mutations économiques, mais aussi sociales, urbaines et environnementales qui caractérisent le pôle économique de Roissy.

Dépendant, ce dynamisme économique généré par l'aéroport international ne se fait pas seu. L'action publique doit travailler pour mettre en relations les hommes et les entreprises pour mettre en valeur les vertus économiques du site. Sans cette action, la diffusion économique à travers le territoire est quasi impossible.

C'est ainsi que l'ESI du pôle est très peu touché par l'activité économique issue de l'aéroport à cause de l'absence de synergie entre Roissy Charles de Gaulle et ses départements voisins.

A l'inverse, le Val d'Oise très actif et très entrepreneur envers le pôle économique va mesurer, à l'avant, les effets positifs de développement.

Le pôle de Roissy fait ainsi l'objet de nombreuses mesures d'accroissement de la part des collectivités locales et de l'Etat. Chacun cherche de son côté, à développer les capacités économiques du pôle et à profiter de ses retombées. C'est ainsi que tous les échelons de l'administration publique française sont concernés dans l'aménagement du pôle de Roissy ce qui illustre bien l'intense intérêt qu'il cégege par l'importance de son potentiel économique.

L'aveccout de Roissy a un impact économique considérable au niveau local qui bouleverse tout un territoire avec ses différents enjeux humains, économiques, spatiaux, sociaux, urbains et environnementaux. Le territoire de la plaine de l'axe va aujourd'hui complètement à l'heure aéroportuaire.

b. Données à l'échelle de la zone d'activité de Roissy

Extrait de l'étude présentée à l'accompagnement sur le secteur de la Butte aux Bergeries sur le territoire de Louvres, Saumur et associés, 2006

La zone d'étude de cette présente étude porte sur 27 communes

- Communes cernées sur l'infrastructure aéroportuaire : Roissy en France, Tremblay en France, Villeparisis, Le Mesnil Amiel et Mauregard,
- Communes de la zone d'étude de l'aéroport : Gonesse, Le Thillay, Vaudherland, Coussancourt, Louvres, Aubray sous Bois et le Blanc Mesnil,
- Communes en zone périphérie aéroportuaire : Marly-la-Ville, Fosses, Saint-Mix, Sompolles, Vénizy, Villiers, Chevrouxville-les-Louvres et Epuis-lès-Louvres, Talry-Mory et Compians.

Sur ce secteur, le nombre d'entreprises a progressé (+2 % entre 2003 et 2004), mais le nombre d'emplois est resté stable (-0,2 %). Le tissu d'activités économiques existantes sur la zone d'emploi de Roissy apparaît comme très diversifié. On note toutefois certaines spécificités :

- une forte représentation des entreprises liées au transport, avec 16% des établissements, elles offrent plus de 9 000 emplois (en 2004) soit autant d'emplois que l'industrie sur la zone d'étude. Sachant qu'un emploi industriel occupe 75 à 100 m² contre 200 à 300 m² pour de la logistique standard, on comprend que la demande placée sur le secteur soit tirée par les entreprises.
- une forte représentation des services, aux particuliers (14% des établissements) et aux entreprises (13%).

Ces traits particuliers du secteur économique local se traduisent par une demande de locaux axée sur les locaux logistiques et entrepôts, mais également sur des locaux d'activités PME/PMI ou mixtes, de multiples surfaces. En effet, les entreprises de services comptent en moyenne 40 à 50 salariés chacune mais avec de très fortes disparités entre les grands employeurs locaux (Air France, DHL France, LSG, différentes compagnies hôtelières...) et les PME/PMI locales.

Cette multiplicité des demandes nécessite de proposer une offre diversifiée en terme de produits mais également en terme de divisibilité.

Si l'offre actuelle en locaux d'activités pour des surfaces supérieures à 800 m² est conséquente sur le territoire de la Communauté de Communes Roissy Porte de France, l'offre pour des produits aux surfaces plus compactes est quasiment nulle, dû au de réelles difficultés dans la mise en adéquation de l'offre et de la demande.

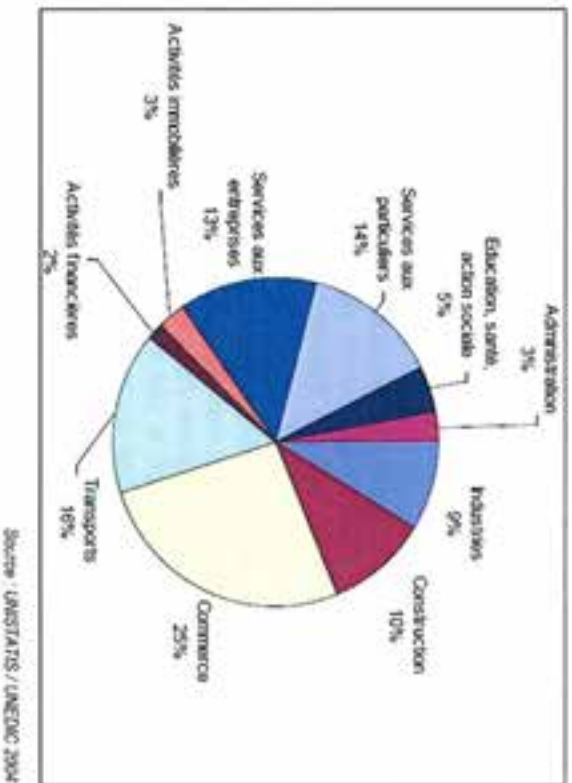


Figure 19 : Répartition des entreprises par activité sur la zone d'emploi de Roissy en 2004

Source : l'étude préalable à l'aménagement sur le secteur de la Butte aux Bergers sur la commune de Louvres, Saunier et associés, 2006

Le diagnostic réalisé par Saunier en 2006 peut être actualisé en consultant les données disponibles sur Unistatis.

Le nombre d'emplois dans la zone d'emploi de Roissy en 2006 est d'environ 80 600 emplois. Le nombre d'emplois dans le transport est de l'ordre de 46 000 en 2006.

La répartition des entreprises en 2006 est la suivante :

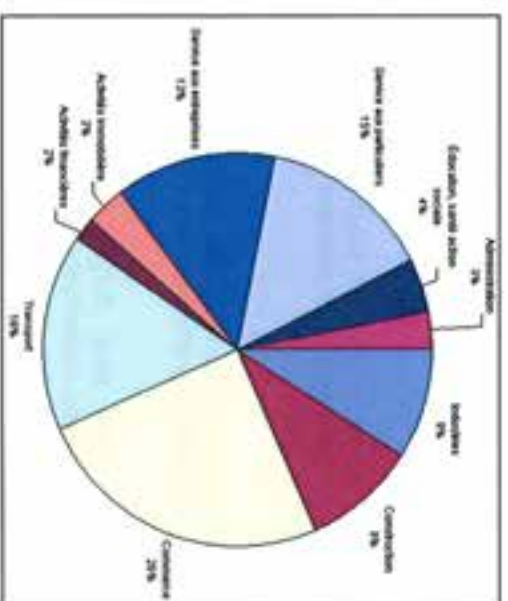


Figure 20 : Répartition des entreprises par activité sur la zone d'emploi de Roissy en 2006

Il ressort de cette comparaison entre les années 2004 et 2006, que, même si le nombre d'emplois a augmenté, la répartition des entreprises est restée identique.

c. Les zones d'activités et de commerces

Louvres se situe entre les trois aires d'attraction économique que sont :

- la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle, qui concentre 18% du parc d'entrepôts de l'Ile de France, soit environ 1 500 000 m² ;
- Marly – Fosses – Survilliers – Villeron, à vocation industrielle et logistique ;
- Sarcelles, à vocation d'accueil de petits établissements.

Les principales zones d'activités à l'échelle de la Communauté de Communes sont localisées sur la carte ci-dessous :

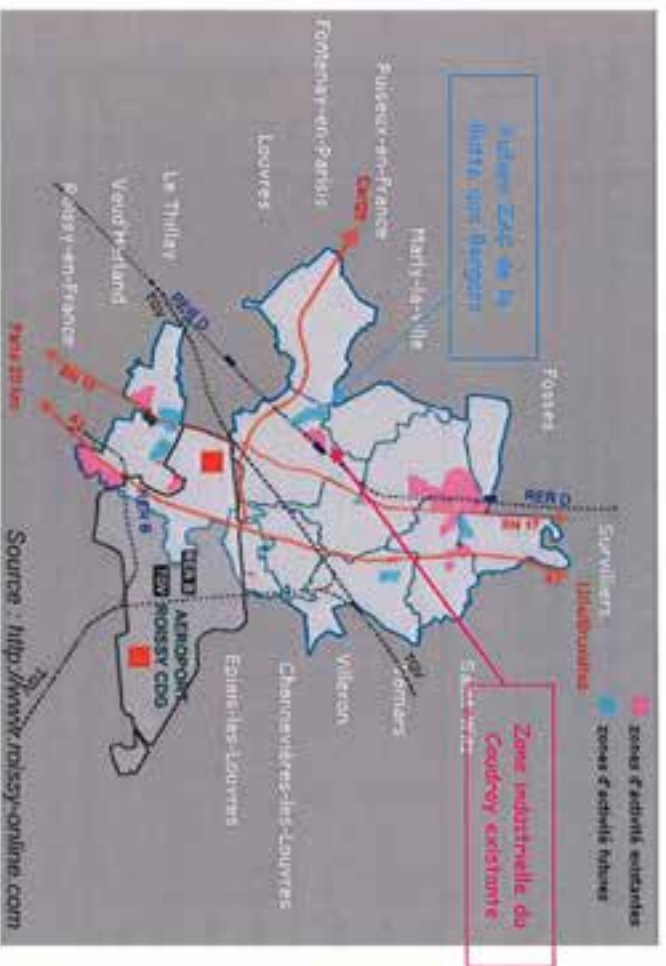


Figure 21 : Les zones d'activités de la Communauté de Communes Roissy Porte de France

La commune de Louvres accueille 159 établissements dont le nombre de salariés est donné dans le tableau suivant :

Type d'activités	Nombre	%
Primaires, principalement agricoles	3	1,9
Manufacturières et de construction	36	22,6
Commerces dont hôtellerie restauration	56	35,2
Transport et communication	13	8,2
Services et assimilés	21	13,2
Administration, services collectifs	30	18,9
TOTAL	159	100

(Source : Comité d'Expansion Economique du Val d'Oise CEEVO, diagnostic SCOT du SIEVO)

L'offre en activités sur Louvres est concentrée principalement dans la zone industrielle existante, dite du Coudray, en lien direct avec le quartier de la gare : environ 58 entreprises pour plus de 1000 emplois.

Réalisée à la fin des années 1960, cette zone industrielle a été rattrapée par l'urbanisation de Louvres et se trouve aujourd'hui totalement enclavée au sein de quartiers résidentiels.

Le pôle gare est constitué par la gare RER D de Louvres, la gare routière, une station de taxis, une zone de dépose-prise et un parc de rabattement gratuit. Il inclut également l'essentiel de l'offre commerciale de la commune de Louvres, autour du supermarché SIMPLY. L'offre commerciale du pôle gare a plusieurs composantes :

- le centre commercial principal, déployant un ensemble de boutiques autour du supermarché, dont la zone de chalandise dépasse le périmètre communal et concerne l'agglomération Louvres-Puiseux ;
- un ensemble de services en pied d'immeuble de l'opération de logements de l'OPLEVOY située dans la cour de la gare ;

- un ensemble de commerces localisés en diffus le long de la D 184 au carrefour de la gare (boulangere, café brasserie, tabac-presse, marchand de vins).

d. L'agence Roissy Développement

La Communauté de Communes Roissy Porte de France a notamment vocation à coordonner les actions intercommunales en matière de développement économique et d'aménagement de l'espace. Afin d'encourager les entreprises à s'installer dans le secteur, elle a mis en place l'agence « Roissy Développement » véritable interface entreprises-acteurs publics qui a pour vocation au travers d'une dynamique partenariale à fédérer les actions privées autour de projet économique de développement durable.

L'agence accueille, conseille et soutient les entreprises au travers de différentes actions comme les rencontres d'entreprises (PME/PMI, TP/ET/PI avec les grandes entreprises), la promotion des entreprises à l'étranger et constitue un appui local à la création d'entreprises.

Elle recense, diffuse les opportunités d'implantation et accompagne des entreprises recherchant un nouveau site d'implantation.

Par ailleurs, Roissy Porte de France, afin de favoriser l'implantation des entreprises et l'emploi « local », mène des actions en matière d'emploi et formation avec la gestion du centre intercommunal de formation dont l'objectif premier est de satisfaire les entreprises du territoire en terme de main-d'œuvre, et l'appui à la création d'une maison de l'emploi et d'un établissement d'enseignement international.

L'agence Roissy Développement assure la promotion nationale et internationale du territoire de Roissy Porte de France, lors de salons professionnels d'implantation d'entreprises et voyages d'affaires.

e. Le ralentissement de l'offre neuve

Source : l'étude préalable à l'aménagement sur le secteur de la Butte aux Bergers sur la commune de Louvres, Saunier et associés, 2006

Le territoire d'étude est marqué par une importante construction de locaux d'activités, industriels et d'entrepôts : 153 700 m² commencés par an, contre 23 400 m² de bureaux commencés par an. Ces chiffres minimisent l'attractivité logistique du secteur duquel s'évade une grande partie de la demande à destination du sud Oise.

Les communes de l'ensemble de la zone de chalandise ont connu une période faste entre 2000 et 2003 (à l'image de ce qui a été observé au niveau national dans le même laps de temps mais dans des proportions moindre que sur notre secteur).

Après une année 2004 en retrait, 2005 et le début de l'année 2006 sont marqués par une reprise de la construction neuve, à l'exclusion du segment tertiaire. Conjoncture économique et marchés immobiliers d'entreprises sont extrêmement liés, d'où de fortes variations sur les volumes construits, mais également des incertitudes sur les opérations à venir.

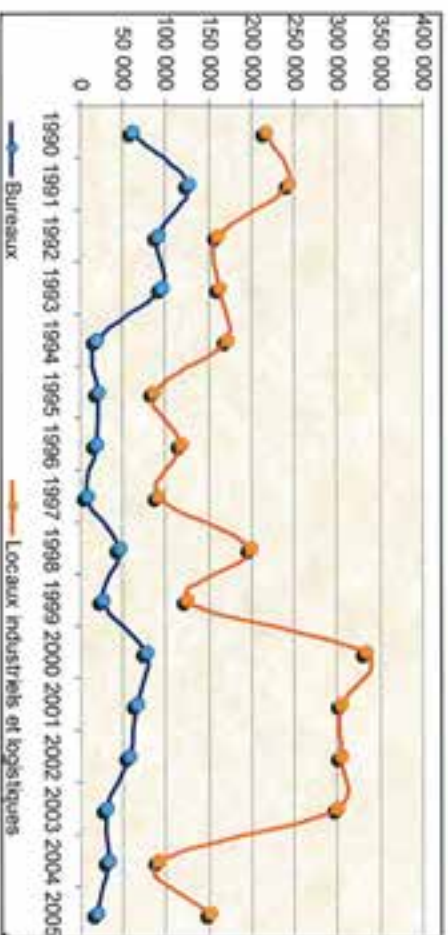


Figure 22 : Evolution des volumes de construction par segment (m²) sur la zone de chalandise

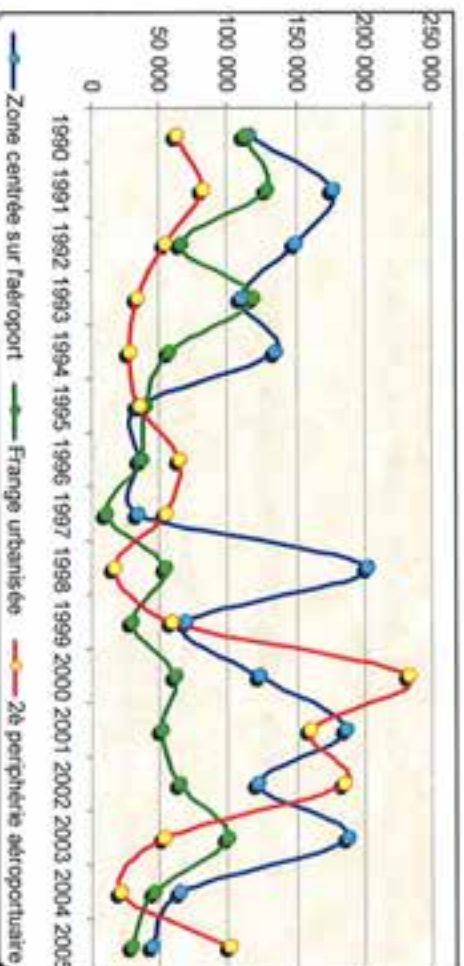


Figure 23 : Evolution des volumes globaux de construction (m²) sur chaque aire de marché

A noter que les communes de la deuxième périphérie aéroportuaire sont traditionnellement les plus actives (50% de la construction immobilière d'entreprises annuelle) en raison de la nature très extensive des produits développés, principalement logistiques. La frange urbanisée ne représente que 14% du volume construit : il s'y développe très peu de bureaux qui préfèrent les commodités de la zone Paris Nord II et le développement de la logistique se heurte à l'insuffisance des fonciers disponibles et trouve par ailleurs sur la deuxième périphérie des charges foncières plus attractives.

f. Les segments du marché immobilier d'entreprise

Source : l'étude préalable à l'aménagement sur le secteur de la Butte aux Bergers sur la commune de Louvres, Saunier et associés, 2006

Marché des locaux tertiaires et mixtes. Les marchés immobiliers en locaux tertiaires sont peu actifs sur la zone d'étude, à l'exception de certains secteurs localisés sur l'aéroport Roissy Charles de Gaulle ou à proximité immédiate (Tremblay, Villepinte). La demande placée y apparaît cependant faible.

Le stock disponible en bureaux purs est relativement important sur la zone et rencontre des difficultés d'écoulement et de commercialisation, notamment en raison d'une offre inadaptée à la demande (divisibilité, prestations, localisation et desserte RER...).

Si le marché des bureaux purs semble aujourd'hui en difficulté, les locaux mixtes (40% de la surface de l'immeuble en bureaux, RDC à vocation d'activités « tertiaisables ») apparaissent plus adaptés à la demande locale, sur les zones proches de l'aéroport. Toutefois, les secteurs de Paris Nord II et Tremblay Villepinte ont exploité fortement ce segment de marché.

Locaux logistiques. Au niveau des locaux logistiques et entrepôts, la région parisienne reste dans son ensemble très active, avec 202.000 m² placés au 1er trimestre 2006 (1/3 de la demande placée au niveau national). La tendance reste favorable à ce segment de marché avec une demande soutenue, sur des surfaces de plus en plus importantes (plus de la moitié des transactions concernent des surfaces supérieures à 10.000 m²).

L'offre disponible sur la région parisienne reste stable (+/- 900.000 m²) depuis 3 ans, et les projets demeurent relativement nombreux (55.000 m² lancés « en blanc », et 303.000 m² « en grs »).

Locaux d'activités (PME/PMI). Le marché des locaux d'activités et industriels est un segment aujourd'hui en forte croissance au niveau de la demande, mais qui rencontre difficilement une offre adaptée.

La demande est tout d'abord multiple et elle a notablement évolué au cours de ces dernières années : on trouve désormais des demandes issues de PME/PMI quittant la première couronne parisienne, des sous-traitants et filiales

de groupes étrangers ayant des activités de type start-up, centre de formation, SAV mais également des acteurs des « locaux »

Toutes ces entreprises ont en commun de rechercher ces locaux adaptés, modulables et flexibles, à l'environnement travaillé et à la cession aisée. Pour répondre à cette demande, plusieurs programmes ont été récemment développés

g. Les spécialisations territoriales

On note de très fortes variations dans l'attractivité des produits et dans leur valorisation immobilière en fonction de leur localisation

On distingue ainsi :

- un secteur compris entre l'A 86 et la Francilienne qui neuf faire l'objet d'une attractivité pour des durées de locaux tertiaires, mais presque toujours à proximité de grands équipements ou infrastructures de transport (aéroport, gare TGV, gare RER), à l'image des opérations réalisées sur Paris Nord II ou Miry-Compan. Sans ces atouts, la demande placée et les valeurs sont faibles

- au-delà de la Francilienne à proximité de l'aéroport de Roissy CDG ou des échangeurs autoroutiers, la demande en locaux logistiques s'exerce fortement, à l'image du développement récent du Parc de la Grappe dévéléppé par Foncer Conseil à Saint Wil. Pour des produits de dernières générations, répondant aux normes techniques récentes, les opéris peuvent rapidement atteindre les valeurs hautes du marché

- enfin, la demande en locaux d'activités PME/PMI se répartit sur différents axes secondaires plus éloignés de l'aéroport, mais toujours à proximité des grands axes de transport et de communication, sur des terrains aux caractères plus urbains. La différence de loyer se fait en fonction de l'état et de la génération du bâtiment, mais également en fonction des services lorsqu'il s'agit de locaux en parc (charges)

Enfin après plusieurs années marquées par une lerdance nette à l'accroissement par les entreprises de leurs locaux en compte-propre la tendance est revenue à la normale avec une recherche tournée de nouveau vers la location (qui offre une flexibilité supérieure, en fonction des évolutions économiques des sociétés).

h. Les parcours d'entreprises sur Roissy Porte de France

Les ZAC zones d'activités (aéroport inclus) et les établissements représentent 74% de la construction neuve annuelle, d'où l'importance de la contrainte de l'offre foncière

La situation des bureaux est à cet égard caractéristique. Ils se développent fortement en diffus ou ils ne bénéficient pas d'une desserte en transports en commun et des services adaptés. La logistique pour sa part, ne a trouver de grandes emprises foncières en diffus. Ce sont tir à tirant les locaux industriels et d'activités qui s'adaptent le mieux à cette situation d'autant plus que les charges foncières sont généralement plus élevées en ZAC qu'en diffus

Les constructions en compte propre, si elles représentent encore 30% des volumes annuellement construits, n'en constituent pas moins un segment de demande étroit puisqu'on ne compte actuellement que 3 implantations neuves en comptes propres industriels de plus de 1.500 m² et qu'une à deux implantations neuves en petite logistique (moins de 5.000 m²). L'essentiel de la demande en compte propre correspond plutôt à une offre type parc d'activité, avec un potentiel de remplissage annuel de l'ordre de 3.000 m² annuels (ont été éliminées de ce potentiel les « micro-constructions » de moins de 150 m² qui concurrencent une division trop fine pour un parc d'activités classées).

Les opérations en location vont correspondre essentiellement à des ensembles immobiliers de 2.000 à 6.000 m² avec un potentiel annuel de l'ordre de 5 opérations (hors bureaux).

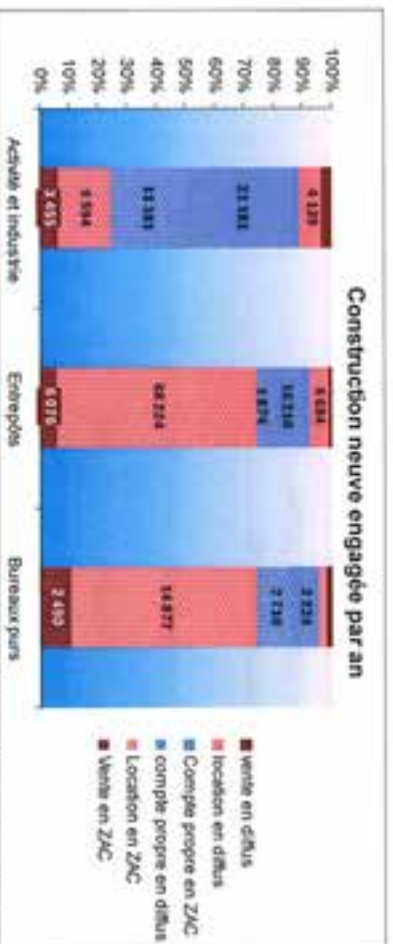


Figure 24 : Taux de construction neuve engagée par an

Source : Traitement Stratis Conseil des PC DRIE

1. L'agriculture

La partie Est du Val d'Oise de la Plaine de France possède de vastes espaces agricoles :

- des terres d'excellente qualité (à l'exception des vallées),
 - des exploitations de taille importante dont le statut principal est le fermage,
 - des productions principalement orientées vers la culture céréalière (63 % de la Surface Agricole Utile) aux rendements élevés, et les cultures industrielles (23 % de la SAU)...
- Le dernier recensement agricole de 1988 fait apparaître sur Louvres :
- 6 exploitations agricoles dont 5 de plus de 50 ha (taille moyenne des exploitations de 169 ha). Il en restait 5 en 2005,
 - une utilisation du sol principalement tournée vers les céréales (54 %) et les cultures industrielles (30 %).



→ Les trois facteurs que sont la démographie, la situation de l'emploi et la vitalité économique sont intimement liés pour caractériser le dynamisme d'un territoire.

Le secteur d'activité le plus représenté correspond aux services (aux particuliers ou aux entreprises). Le secteur le plus caractéristique est le transport (qui représente 46 000 emplois en 2006 avec la zone aéroportuaire).

La demande est donc axée sur les locaux logistiques et entrepôts, mais également sur des locaux d'activités PME/PMI ou mixtes, de multiples surfaces.

V.2.3 COMMERCES, EQUIPEMENTS PUBLICS, CULTURELS, CULTUELS ET DE SERVICE

La zone d'étude de la future ZAC, à l'état de terres agricoles, ne comporte aucun commerce, équipement public ou autre dans son périmètre.

En revanche Louvres dispose d'une offre abondante d'équipements publics qui témoignent de l'importance accordée de la ville dans la Communauté de Communes Roussy-Porte de France.

Cependant l'inventaire réalisé dans le cadre de l'élaboration du PLU fait ressortir un déséquilibre géographique en faveur de l'Est de la commune alors que le centre de gravité fonctionnel de la commune s'articule autour de la gare, à l'Ouest.

Cette répartition s'explique par le projet d'extension de la commune vers l'Est avec la création d'environ 3 200 logements.

Les équipements ludiques et sportifs sur Louvres sont :

- le complexe tennis-dodge,
- une piscine intercommunale qui accueille 600 personnes par an,
- deux gymnases,
- un stade,
- une plaine de jeux,
- une piste de skate,
- deux terrains de sport,
- un terrain de volley

Il existe plusieurs équipements socio-culturels implantés sur la commune de Louvres :

- un école de musique et de danse,
- un musée,
- une MJC (Maison de la Jeunesse et de la Culture)
- un foyer des anciens,
- un centre de loisirs,
- un centre de culture

En terme d'équipements sportifs il existe la commune disposée de

- la mairie et les ateliers municipaux
- une gendarmerie

- une caserne pompiers,
- la bibliothèque,
- une pour un centre CAF et secours socio et une PMI,
- un bureau de poste
- deux cimetières

En terme d'équipements scolaires et de petite enfance, la commune dispose

- quatre écoles maternelles,
- trois écoles élémentaires,
- deux collèges
- une crèche familiale,
- une maison de l'enfance,
- un centre PMI,
- une mini-crèche,
- une halte garderie

La plupart de ces équipements sont implantés Rue de Paris

→ **L'offre en équipements publics et de service est importante sur la commune de Louvres.**

V.2.4 DOCUMENTS D'URBANISME ET SERVITUDES

V.2.4.1 Rappel réglementaire

Les règles applicables aux ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) sont :
rattachées au sein des articles L 311-1 et suivants et R 311-1 et suivants, du
code de l'urbanisme

La loi « solidarité et renouvellement urbain » (SRU) du 13 décembre
2000 a profondément modifié le régime des ZAC. Le Plan d'Aménagement de
Zone (PAZ) est supprimé. Ce sont désormais les règles des documents
d'urbanisme locaux (Plan d'Occupation des Sols/Plan Local d'Urbanisme) qui
s'appliqueront à l'intérieur des ZAC.

Lors de la création de la ZAC, la commune définit le périmètre de
l'opération et les grandes lignes du programme prévisionnel et analyse la
féasibilité du projet. A ce stade, il n'est pas nécessaire que le programme de la
ZAC respecte les règles fixées par le PLU, car il peut être situé dans une
zone non constructible. En revanche, la création d'une ZAC doit être
compatible avec les orientations du schéma de cohérence territoriale
lorsqu'il existe (SCOT) (article L 122-1-1 du code de l'urbanisme).

Le dossier de réalisation qui sera élaboré après approbation du dossier
de création, définira le programme prévisionnel des constructions et des
équipements publics et décrira le bilan financier de l'opération. Les travaux
d'aménagement ne pourront être engagés que si le PLU permet de réaliser
le programme.

V.2.4.2 Documents communaux d'urbanisme

La commune de Louvres dispose actuellement d'un Plan Local
d'Urbanisme (PLU). Ce PLU a été approuvé le 23 septembre 2005.

Voir la Figure 25 : Occupation des sols ci-contre. Les espaces
compris dans le périmètre d'étude de la ZAC sont classés en zones :

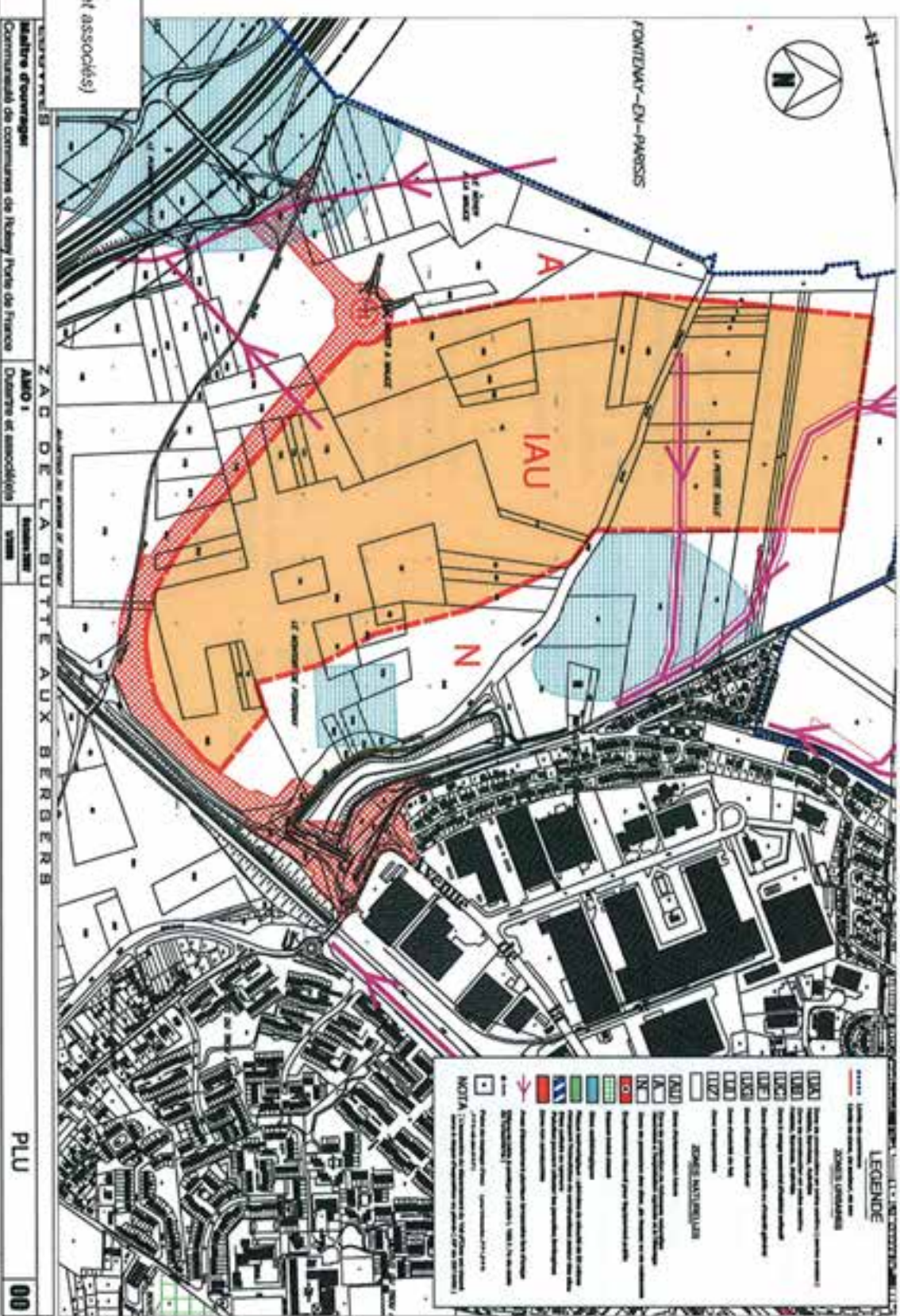
✓ **IAU du PLU, zone d'urbanisation future sous forme
d'opérations d'ensemble à usage d'intérêt collectif.** Cette zone doit
s'ouvrir à l'urbanisation dès que le barreau de liaison entre la RD104
et la partie urbanisée sera réalisé. Tous types d'occupation et
d'utilisation ou sols sont interdits. L'ouverture de la zone à
l'urbanisation et la définition de règles d'urbanisme sont subordonnés à
une modification ou à une révision du PLU.

✓ **N du PLU, Zone naturelle.** Cette zone est une zone qui il
convient de protéger afin d'assurer à la commune des espaces de
respiration et des coupées vertes inscrits au SDRIF. Toutes les
constructions y sont interdites. Les constructions liées aux loisirs, les
constructions ou installations nécessaires aux services publics ou
d'intérêt collectif seront possibles sous conditions.

Par ailleurs, le PLU recense une contrainte liée aux travaux naturels dont
deux concernent directement le site d'étude. Le long de ces travaux, une bande
d'inconstructibilité de 20 mètres autour de l'axe a été définie. La gestion des
eaux pluviales sera traitée dans le cadre de la ZAC, ce qui permettra de
supprimer ces bandes d'inconstructibilité.

→ En fonction des aménagements projetés le PLU sera modifié ou
révisé pour intégrer le projet.

Figure 25 : Le PLU de Louvres au niveau de la ZAC



(Source :
Duterre et associés)

V.2.4.3 Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France

Le SDRIF, approuvé par décret le 26 avril 1964, se substitue au SDURIF de 1976. Le SDRIF a les mêmes effets que les directives territoriales d'aménagement définies en application de l'article L1111-1 du Code de l'Urbanisme.

Le SDRIF consacre un potentiel d'urbanisation nouvelle important sur Louvres. Puisque le Villeron II définit que l'Est du département du Val d'Oise va jouer un rôle important dans la réalisation du centre d'ourbourg européen de Roissy - Charles de Gaulle. En effet, l'aéroport constituera à terre : une des principales portes d'entrée de l'Europe.

La Loi N° 2000-1208 du 13 décembre 2000, publiée au Journal Officiel du 14 décembre 2000, crée le Syndicat de Recouvrement Urbain – S.R.U. et a créé en effet de nouveaux documents d'urbanisme, qui se substituent aux anciens, et qui fonctionnent selon des règles largement nouvelles. Les Schémas Directeurs se substituent les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) qui sont définis par l'article L.12211 à 19) de la Loi S.R.U. intégrée dans le Code de l'Urbanisme.

Toujours en vigueur, ces orientations actées par le SDRIF continuent d'orienter tout exercice de planification stratégique de l'est du Val d'Oise, un rapport de compatibilité doit être entrepris entre le SCOT et le SDIF.

V.2.4.4 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

L'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'Est du Val d'Oise a été prescrite par la délibération du Comité Syndical du SIEVO (Syndicat Intercommunal d'étude et de programmation pour le développement de l'Est du Val d'Oise) en date du 27 janvier 2003. Le 30 décembre 2007, l'arrêté préfectoral n° 02-174 reconnaît la pertinence de l'élaboration du SCOT de l'Est du Val d'Oise aux 24 Communes du SIEVO, dont les 4 Communes de la Communauté d'Agglomération « Val de France », les 14 Communes de la Communauté de Communes « Roissy Porte de France » ainsi que les Communes de Plessis-Gassot, Bouquival, Goussainville, Gousses, Bonreuil-en-France et Ecalan.

Le SCOT du SIEVO souligne le caractère spécifique du territoire par sa densité « qui est celle d'un territoire où les zones urbaines, mélange de vieux villages, de lotissements, de grands ensembles sont séparés par des zones rurales pour la plupart toujours dédiées à l'exploitation agricole ».

Les objectifs du SCOT, exprimés dans le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables), sont les suivants :

- organisation d'une croissance équilibrée du territoire en termes d'habitat (nouveaux quartiers, renouvellement urbain) et emplois (pôle d'activité et de commerces) mais aussi du renforcement des pôles de centralité le long du RER D

- utilisation optimale de l'espace (donc des formes urbaines qui doivent rester diverses mais adaptées)

- amélioration de l'attractivité du territoire et du cadre de vie (espaces à préserver, coupures d'urbanisation patrimoniale).

V.2.4.5 Services spécifiques

Des services peuvent s'appliquer du fait d'activités ou d'occupations de territoire spécifiques : espaces boisés classés, périmètres de protection de captages, première de Morvan et les Historiques avec définition de cônes de visibilité, etc.

Dans le PLU de la commune de Louvres apparaissent quelques services liés aux activités suivantes :

- Protection de captages d'eau

Un arrêté préfectoral a été approuvé le 2 août 1988. Des périmètres de protection de captage sont définis dans le cadre de la DUF qui constitue une servitude d'utilité publique (ASU).

La partie Sud du site d'étude, incluse dans le périmètre de protection éloigné d'un captage, est concernée par cette servitude. L'arrêté préfectoral fixe des prescriptions particulières qui concernent entre autres :

- les constructions : avis de l'hydrogéologue agréé à demander dans le cas d'installations Classées pour la Protection de l'Environnement,
 - les eaux de ruissellement : il est recommandé qu'aucun ouvrage ne facilite leur infiltration,
 - les excavations : il est recommandé de les remblayer (matériaux inertes imposés pour tous remblais),
 - toutes les activités réglementées : elles seront strictement contrôlées dans le cadre des pouvoirs de police de l'Administration (DDASS).
- Bien que le captage ne soit plus en fonctionnement, les prescriptions sont toujours applicables.

- **Télécommunications – transmissions**

Servitude relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques (PT1) :

Le périmètre d'étude de la ZAC est inclus en partie de la zone de garde liée à l'activité de la station hertzienne de Marly-la-Ville. Cette servitude interdit, dans les zones de garde (ici de 3 000 m), la mise en service de matériel susceptible de perturber les réceptions radioélectriques des centres concernés.

Servitude relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles (PT2) :

La servitude PT2 est relative à la présence d'obstacles au transport des ondes, obstacles qui peuvent être constitués par des immeubles, des armatures métalliques, des cavités importantes ou des plans d'eau.

Le site d'étude n'est pas concerné par cette servitude.

- **Lignes électriques haute et très haute tension**

La ligne électrique très haute tension (400kV) Chamby – Plessis – Gassot traverse le territoire communal de Louvres en bordure Nord.

Cette servitude 14 est réglementée par décret du 6 octobre 1967. Cette ligne électrique passe à environ 50 m au Nord du site :



- **Servitudes aéronautiques**

Des servitudes aéronautiques de dégagement concernent le territoire de Louvres de par la proximité de l'aérodrome du Bourget et de l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle.

Le site est concerné par les servitudes T5 liées à l'aérodrome du Bourget.

- **Lignes ferroviaires**

La ligne ferroviaire du RER D passe à quelques mètres au sud du site d'étude. La servitude associée (T1) est définie par la Loi du 15/07/1948.

Le site n'est pas concerné par cette servitude.



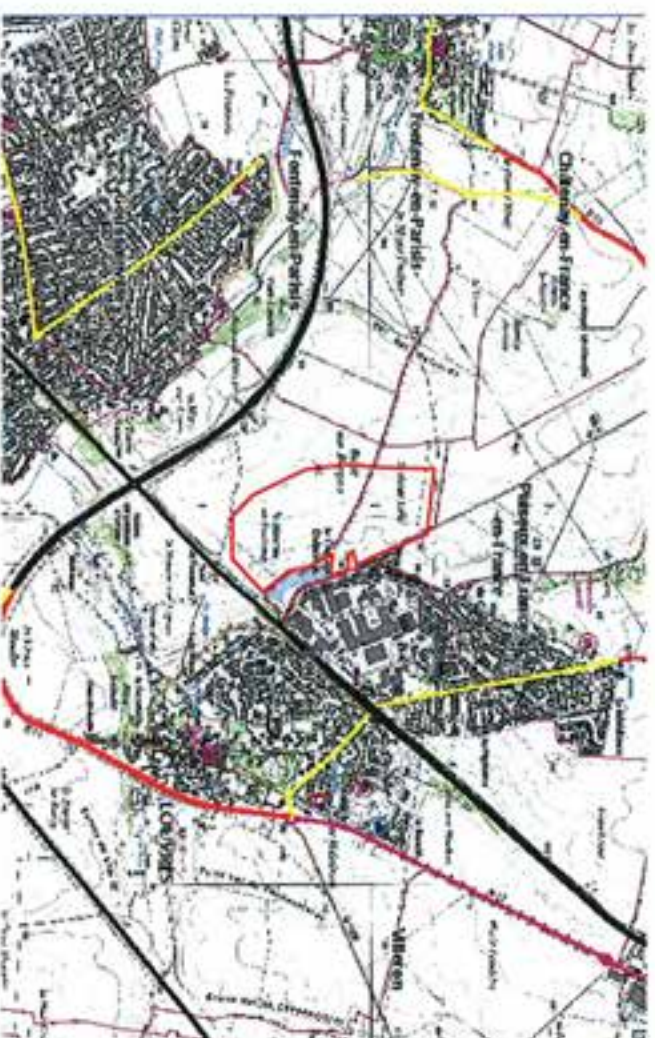
• **Voies classées bruyantes**

Le principe de la démarche du classement sonore des voies routières ou ferroviaires se résume aux deux étapes suivantes :

- ✓ sous l'autorité du préfet, les infrastructures de transports terrestres sont recensées et classées en fonction de leur niveau sonore, et les secteurs affectés par le bruit de part et d'autre des voiries classées sont reportés dans les PLU ;
- ✓ lorsqu'une construction est prévue dans un secteur affecté par le bruit reporté au PLU, le constructeur doit respecter un niveau d'isolement acoustique de façade apte à assurer un confort d'occupation des locaux suffisant.

Le classement des infrastructures de transports terrestres et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence :

Niveau sonore de référence $L_{eq}(5h-22h)$ en dB(A)	Niveau sonore de référence $L_{eq}(22h-6h)$ en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
$L > 81$	$L > 76$	Catégorie 1 - la plus bruyante	300 m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	Catégorie 2	250 m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	Catégorie 3	100 m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	Catégorie 4	30 m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	Catégorie 5	10 m



Pour la légende, se référer aux couleurs du tableau précédent

Source : <http://www.val-d-oise.equipement.gouv.fr/>

Figure 26 : Classement des voies terrestres bruyantes



Figure 27 : Secteurs affectés par le bruit (AURIF)

Tout bâtiment à construire dans un tel secteur affecté par le bruit doit respecter un isolement acoustique minimal déterminé selon les spécifications de l'arrêté du 30 mai 1996. Ce calcul prend en compte la catégorie de l'infrastructure, la distance qui la sépare du bâtiment, ainsi que l'existence de masques éventuels (écrans anti-bruit, autres bâtiments,...) entre la source sonore et chaque façade du bâtiment projeté. Il est également possible pour un constructeur d'ériger lui-même une protection de type écran (mur de clôture, merlon en bordure de lotissement, etc...) plutôt que d'adopter une valeur renforcée de l'isolement de façade, la finalité étant d'aboutir à un niveau sonore identique à l'extérieur du bâtiment.

Il est important de préciser que ces dispositions ne constituent pas une règle d'urbanisme, mais une règle de construction (au même titre, par exemple, que la réglementation relative à l'isolation thermique). Ainsi, les éléments concernant le classement ne figurant que dans les annexes (parties informatives) des PLU, et le permis de construire ne mentionnent pas la valeur

d'isolement nécessaire, dont le calcul est de la responsabilité de chaque constructeur.

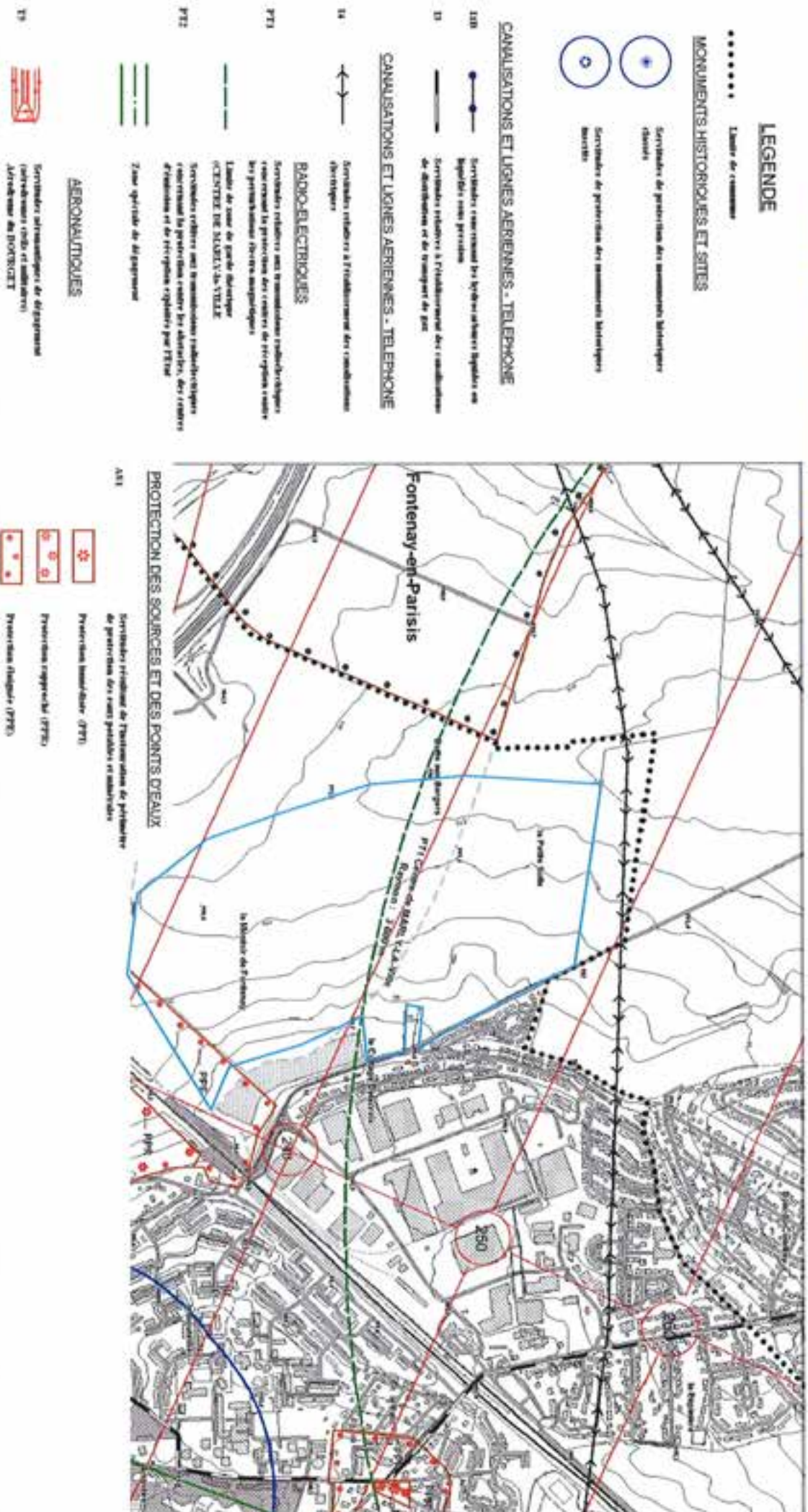
L'arrêté préfectoral du 28 janvier 2002 classe la RD 104 (Francillienne) et la voie ferrée au sud de la zone d'étude en catégorie 1. La partie sud du site se trouve dans une zone de bruit liée à la voie ferrée (RER D vers Paris).

- **Monuments Historiques et sites**
Le site d'étude n'est pas concerné par cette servitude.

- **Transport de gaz**
Servitude relative à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz (13) :
Le site d'étude n'est pas concerné par cette servitude.

→ Des servitudes spécifiques s'appliquent dans le périmètre d'étude de la ZAC liées aux activités de transmissions hertziennes, de protection de la ressource en eau et aux voies classées bruyantes.

Figure 28 : Carte des servitudes d'utilité publique



V.2.5 LE FONCIER

Le secteur de la Butte aux Bergers concerne des terres agricoles pour une surface d'environ 60 ha, dont 44 ha réservés au parc d'activités et 16 ha à la zone verte.

Par ailleurs, de par le découpage parcellaire, l'acquisition du périmètre nécessaire à cette ZAC nécessitera l'acquisition de près de 12 ha supplémentaires « résiduels ». Plus de 10 ha seront rétrocédés pour la réalisation du barreau de liaison.

L'opération concerne une cinquantaine de parcelles agricoles, de dimensions diverses.

La mise en œuvre de cette opération nécessite l'acquisition de toutes ces parcelles, la réalisation d'importantes infrastructures et la viabilisation de l'ensemble.

V.2.6 LES DEPLACEMENTS ET LES LIAISONS

Globalement, l'offre en moyens de transport est diversifiée sur Louvres et ses environs :

- ✓ Trame viaire développée,
- ✓ Une gare SNCF/RER (Louvres),
- ✓ Lignes de bus,
- ✓ Voies piétonnes et cyclables,
- ✓ Transport aérien via deux aéroports (le Bourget et Roissy Charles de Gaulle).

Les paragraphes qui suivent s'attachent à en expliciter les caractéristiques.

V.2.6.1 Le réseau viaire

a. Description du réseau

Louvres se situe au cœur d'un réseau de communication important constitué de :

- la RD 317 (anciennement RN 17) : liaison Nord-Sud reliant Paris à Senlis,
- la RD 184 / RD 165 E : liaison Est-Ouest reliant Villiers à Marly la Ville qui passe par Louvres,
- La francilienne : liaison Cergy Roissy.

Toutes ces voies sont figurées sur la **figure 29 : Réseau viaire de Louvres** en page suivante.

L'objectif du BIP, de la francilienne et de l'aménagement de la RD 317 (anciennement RN 17) est de doter le département d'un réseau plus performant pour desservir le pôle de Roissy dont l'activité et le développement constituent un des principaux enjeux économiques du Val d'Oise.

Parallèlement, la RD 184 assure avec la RD 165 E un ancrage de Louvres dans le tissu intercommunal avec Vemars, Puisieux, Marly la Ville et Fosses. Mais celui-ci souffre du nombre limité de franchissements de la voie SNCF.

L'accès au site est limité au Sud-Est de la zone.

La desserte interne du périmètre de la future ZAC est possible par des chemins desservant actuellement des surfaces agricoles et qui seront conservés dans le cadre du projet.

Figure 29 : Réseau viaire général

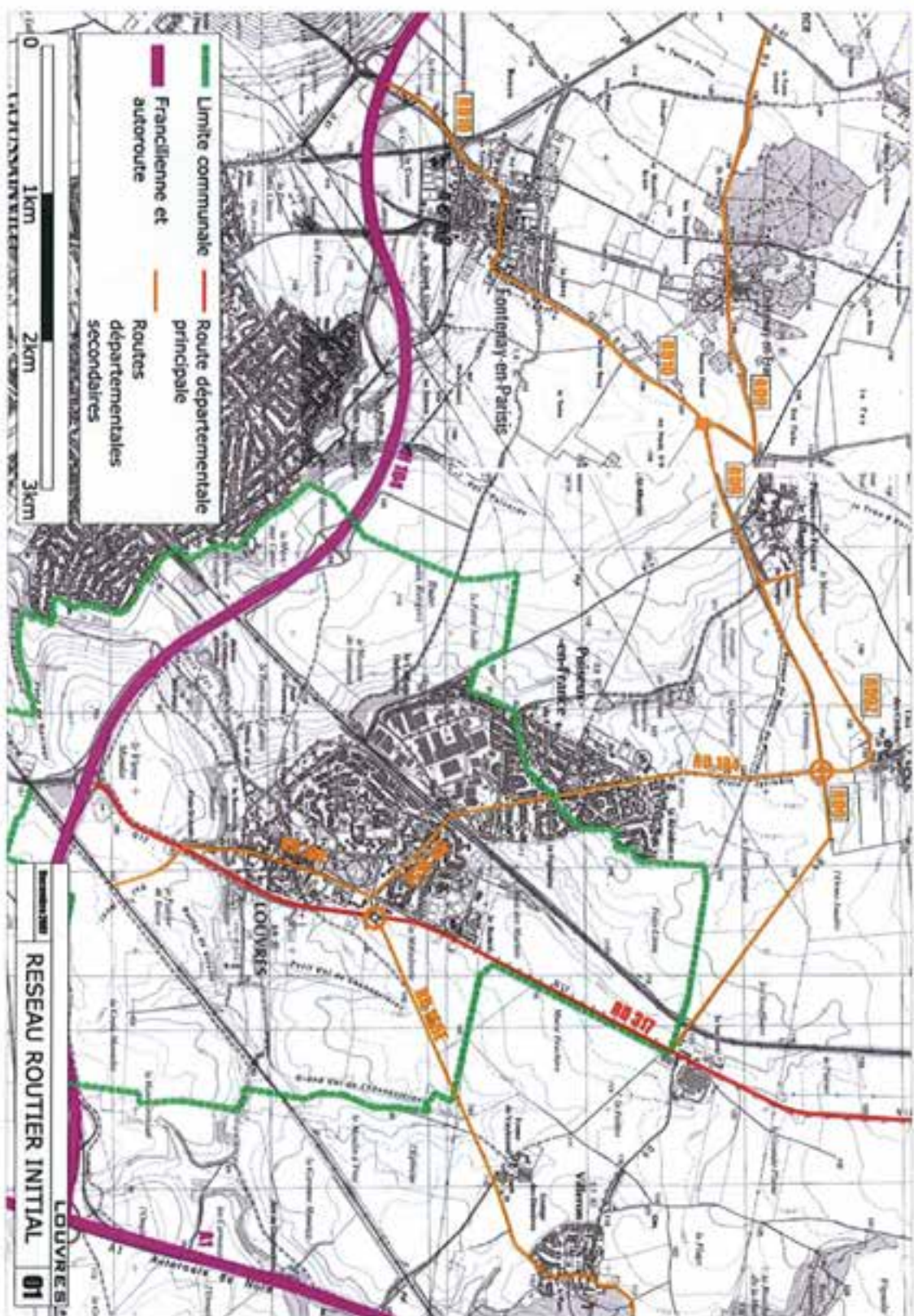


Figure 30 : Réseau viaire de Louvres



b. Les projets liés au réseau routier

A l'échelle communale, les voiries d'urbanisme doivent tenir compte d'une part de la fréquentation déjà existante et d'autre part de l'arrivée de la Francienne. En effet, l'aménagement des zones d'extension urbaine (hors ZAC de la Gare aux Berges) va vraisemblablement aggraver la situation des points critiques de circulation dans la ville, à savoir le carrefour de la gare et la RD 184, entre la voie verte et la RD 317 (ancienne RN 17). Il est donc nécessaire d'envisager de nouvelles voies et de qualifier les voies existantes.

La francienne permet d'une part l'allègement de la RD 184 et des accès nord de la RD 317 et d'autre part un allègement des accès sud de la commune

Un barreau de liaison sera également envisagé, indépendamment du projet de la ZAC, pour relier la Francienne à l'ensemble de la commune de Louvres

Le projet de création d'un barreau de liaison comporte la création d'une voie routière, de deux carrefours giratoires et des aménagements connexes (bassins de rétention, ouvrages hydrauliques, accompagnement piétonnier, et éclairage public). L'esprit du projet est de réaliser une voie de liaison en périphérie d'agglomération où le débit de trafic est satisfaisant et où la vitesse et les conditions de sécurité sont « urbaines » (Source : *Fossier d'enquête publique présentée à la DUP du barreau de liaison entre l'agglomération de Louvres-Puisieux et la Francienne – document provisoire - ingérop - 2003*)

c. Le trafic

Le réseau de voirie principale de Louvres est constitué des axes structurantes suivantes (d'après INGEROP 1999) :

- la RD 184 qui prolonge la RD 155 E en traversant l'ouest de la RD 317 à Puisieux. Elle se nomme avenue du Général Leduc et la rue Charles de Gaulle. Elle dessert la gare. Les variations de charge de trafic un jour ordinaire, qui varient de 8 000 à 12 000 UVP font de cette

voie la plus chargée de l'agglomération Louvres-Puisieux. A la hauteur de l'avenue du Général Leduc, la voie comptabilise 10 615 UVP en jour moyen dont 925 en heure de pointe du matin (HPM : 8-9h) et 723 en heure de pointe du soir (HPS : 17-18h).

La VC 3 ou longe Louvres au Sud entre la RD 317 et Puisieux village. Elle se nomme avenue de la Vieille France et route de Puisieux et les variations de charge varient de 7 000 à 10 000 UVP. Elle dessert également la Zone Industrielle et son branchement avec l'avenue de la Gare.

Ces deux branches principales sont reliées par trois voies communales internes

- rue de Paris, ancienne voie nationale (5 500 UVP sur le tronçon sud avec la RD 317);
- avenue de Normandie (4 000 UVP en jour ordinaire);
- avenue de la gare (6 000 UVP en jour ordinaire)

A ce titre, il faut ajouter la liaison rue de la Croix Jeanne Maligne / rue Domaison / rue du docteur Paul Bruel

Les liaisons internes Est-Ouest font défaut dans Louvres intra-muros et contribuent à charger la RD 184 comme voie de liaison principale. Or, l'éclatement des centres de fonctionnement de la ville et l'organisation de l'architecture urbaine de l'agglomération font que le mode de fonctionnement de Louvres a pivoté de 90°.

La structure routière de Louvres est tributaire des franchissements de la voie SNCF mais aussi des grands axes qui ont été aménagés dans les années 70 avec les opérations « Chalandromettes » et la Zone Industrielle suivies des lotissements du Nord. Ces aménagements se caractérisent par des voies sans issues et en boucles qui maintiennent le caractère fortement résidentiel et confinent des quartiers

La circulation sur Louvres s'organise autour de quelques axes centraux souvent saturés en heure de pointe.

Afin de desservir et désenclaver de nouveaux secteurs comme celui de la future ZAC de la Butte aux Bergers, un projet de barreau de liaison entre la francilienne et Louvres est en cours.

d. L'accidentologie

Le pôle Sécurité Routière de la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture du Val d'Oise (DDEA 95) a publié un bilan des différents accidents survenus sur son territoire en 2005.

La ville de Louvres a connu 5 accidents en 2006 dont aucun accident grave. L'année 2005 a connu 7 accidents dont 2 graves. Les accidents sont principalement localisés sur les grands axes (D104).

V.2.6.2 Les transports en commun

a. La desserte par voie ferrée

Louvres est traversée par le RER reliant la ville de Paris à la gare de Louvres. Avec une fréquence de 15 minutes en heure de pointe, cette gare assure un trafic de 3 500 entrants/jour. Louvres est ainsi située à une demi-heure de Paris (station Gare du Nord) sur la ligne du RER D (Châtelet les Halles, direction Orly-la-Ville).

La voie ferrée passe à quelques mètres au Sud du site d'étude.

b. La desserte par les bus

La desserte urbaine est assurée par deux lignes gérées par la société des Courriers d'Ile-de-France (CIF) :

- la ligne R5 : Louvres RER /ZI Coudray / Louvres RER
- la ligne R6 : Louvres RER / Centre / Louvres RER
- la ligne R1 : Louvres / Survilliers RER
- la ligne R4 : Louvres / Roissy



(Source : <http://www.cif-bus.com>)

Figure 31 : Réseau de bus

Des liaisons entre les grands pôles sont également assurées vers les principales communes alentours : Puisieux en France, Marly-la-Ville ou Roissy Pôle.

Actuellement, les deux lignes de bus longent le site d'étude par l'Est. L'aménagement du barreau reliant la francilienne à Louvres permettrait d'accueillir une nouvelle desserte en transport.

Cette ligne viendrait en complément des dessertes existantes à proximité de la zone. Les tracés des lignes actuelles devront évoluer avec le projet d'urbanisation de la zone.

→ Plusieurs lignes de transport en commun desservent les abords immédiats du périmètre d'étude de la ZAC. Une adaptation du réseau existant au projet est à envisager.

En plus de ces lignes, le transport collectif rural du pays de France (TCR) propose des services réguliers qui fonctionnent toute l'année selon des horaires définis. Le service se fait à la demande, les itinéraires et les horaires sont définis chaque jour à partir des réservations.

Les bus **Aro-Carlane** assurent une liaison Roissy RER - Compiègne en passant par Senlis. Cette liaison dessert Louvres au niveau de la Mairie.

Des **taxis communautaires** ont été mis en place sur l'ensemble du territoire de la Communauté de Communes Roissy - Porte de France. Créée en 1995 par la CCRPF, ce service permet aux 45 000 habitants de la Communauté de Communes de se déplacer en taxi à l'intérieur du périmètre des quatorze communes pour 3,30 € la course.

V.2.6.3 Déplacements aériens

Le site d'étude se situe à 4 km de l'aéroport international de Roissy Charles de Gaulle, et à 13 km de l'aéroport du Bourget.

Louvres est ainsi à moins de 3 heures de vol de la plupart des capitales européennes, notamment grâce à l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, le plus important site aéroportuaire d'Europe continentale (500 destinations vers 130 pays).

V.2.6.4 Déplacements piétons et réseau cyclable

Différents chemins agricoles entourent ou traversent le site de future ZAC (Cf. **figure 32 : Localisation des chemins de randonnée**). Ces chemins sont inscrits au PDIPR (Plan Départemental d'itinéraires de Promenades et de Randonnée).

Le site est traversé par un sentier de promenade qui dessert également les zones agricoles du secteur. Ce chemin devrait être conservé dans le cadre de l'aménagement de la ZAC de la Butte aux Bergers. Ce chemin peut également être emprunté par les vélos.

Les pistes cyclables sont localement inexistantes (Cf. **Figure 33 : Réseau des pistes cyclables**).

V.2.6.5 Conclusion

→ Le périmètre d'étude de la ZAC bénéficie de la proximité d'axes de circulation de portée intercommunale (VC n°3 Route de Puiseux), régionale (la Francilienne), voire internationale (aéroport Roissy-Charles de Gaulle).

Les cheminements piétons présents sur le périmètre d'étude de la ZAC sont des chemins de promenade visiblement assez fréquentés. Par ailleurs, la gare RER de Louvres est accessible à pied (10-15 minutes) depuis la zone d'étude. Cette gare permet de relier Louvres au centre de Paris en 30 minutes.

Des projets routiers (barreau de liaison entre Louvres et la Francilienne) permettront de desservir la ZAC et d'améliorer les conditions de circulation de Louvres.

Les transports en commun (bus) desservent la périphérie du secteur d'étude et des projets d'amélioration sont envisagés (liaison Louvres - Roissy par la francilienne après construction du barreau).

La réalisation du barreau permettra la mise en place d'une offre de transports en commun à l'intérieur de la ZAC.

Figure 32 : Localisation des chemins de randonnée

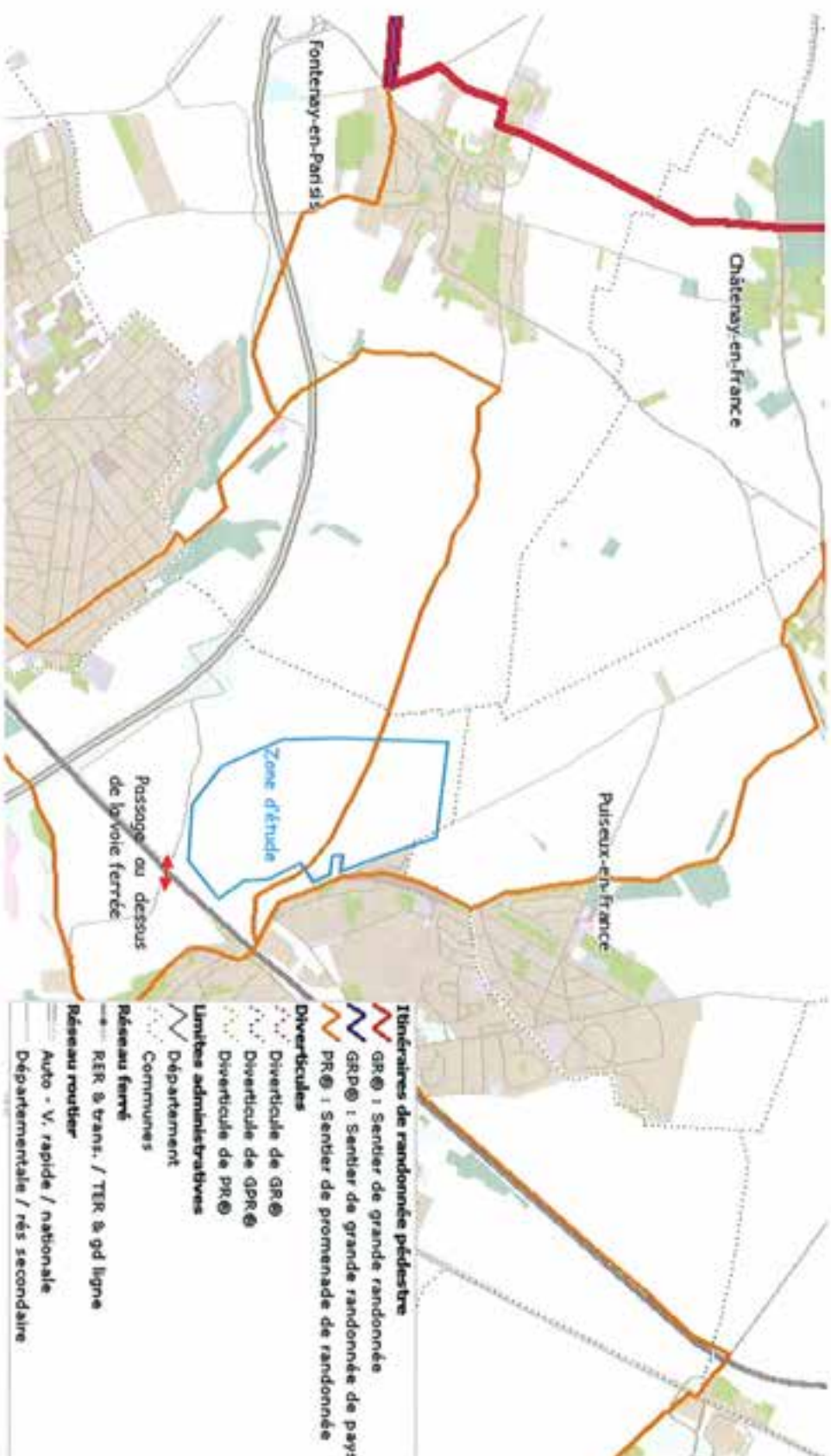
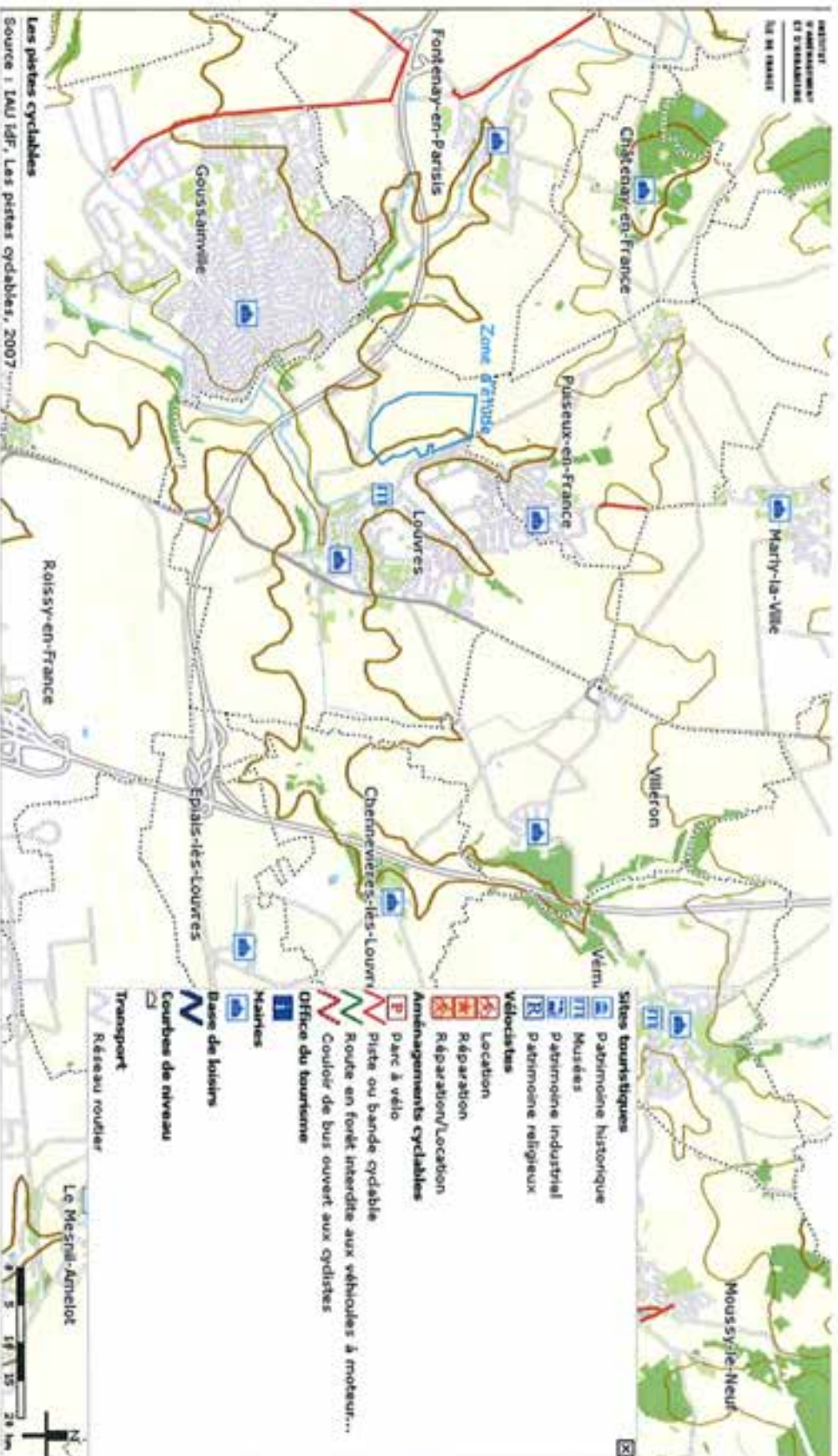


Figure 33 : Réseau de pistes cyclables



V.2.7 LES RESEAUX

V.2.7.1 Adduction d'Eau Potable

Suite à une pollution aux cyanures de la nappe du Soissonnais qui alimentait la ville en eau potable, les puits de captage de la commune de Louvres ont été fermés (depuis 1996).

Actuellement la production d'eau potable est assurée grâce à une interconnexion avec l'usine de traitement des eaux d'Amel-sur-Marne. Le terrain est à Société Française de Distribution des Eaux (SFOE), filiale de la CGE.

Le réseau est existant sur la parcelle d'implantation de la future ZAC.

V.2.7.2 Eaux usées

Le Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique des vallées du Croult et du Petit Rosne (SIAH) est compétent en matière de collecte et traitement des eaux usées.

Le réseau d'eau est séparatif, les eaux pluviales sont reçues en ruée (dans le Rhin puis le Croult) après traitement pontonnel comme le dégrillage et le dessablage. Les eaux usées sont traitées à la station d'épuration Bernard Croin à Bonneuil-en-France mise en service en 1995.

Cette station d'épuration de type boues activées d'une capacité nominale de 300 000 Equivalents Habitant (EH), traite actuellement environ 24 000 EH. La population raccordée est d'environ 215 000 EH et le delta correspond aux rejets des industriels et collectivités desservies. Après traitement, les eaux sont rejetées dans la Meuse. Les boues issues du traitement sont évacuées vers trois filières principales : la crèche néerlandaise, l'enfouissement technique ou le compostage.

Le réseau est existant sur la parcelle d'implantation de la future ZAC.

V.2.7.3 Eaux pluviales

(Source : le plan d'implantation des réseaux d'assainissement de l'étude de l'Etat 2001).

Le plan d'étude est divisé en 3 sous bassins versants (cf partie Hydrologie).

A l'Ouest les eaux provenant de l'arroyat sont interceptées et dirigées vers le réseau pluvial d'assainissement longitudinal pour finalement être évacuées vers le Rhin.

Au Sud de la zone d'étude, les eaux sont récupérées par un fossé implanté en amont du fossé agricole longeant la voie ferrée. Ce fossé a pour hauteur une buse Ø 500 mm débouchant dans le réseau d'assainissement de la France vers le Rhin.

Les écoulements du bassin versant à l'Est de la zone d'étude transitent vers le bassin de la « Petite Soie » situé à proximité immédiate de la zone d'étude. Ce bassin a été conçu afin de résoudre les problèmes d'inondations au droit de la route entre Louvres et Puisseux (VC n° 5). De plus, la mise en place récente d'une buse Ø 1000 mm sous la parcelle occupant le front du talweg a permis de diminuer très significativement les problèmes de débordement au droit des habitations les plus proches du carrefour.

L'aménagement du secteur de la Borne aux Berges devra limiter les surfaces imperméabilisées et prévoir les moyens de réguler les rejets d'eaux pluviales. Un droit de fuite limité à 0,7 l/s/ha est imposé.

V.2.7.4 EDF

Une ligne électrique très haute tension (400kV) passe à 50 m environ du Nord du site d'étude.

V.2.7.5 Gay

Aucun réseau de gaz ne traverse le site d'étude. Ces informations seront confirmées lors du complément des travaux.

V.2.7.6 Télécommunication

Le réseau est présent et permettra de permettre l'étude de la ZAC.

→ L'ensemble des réseaux nécessaires à proximité pourra être exploité pour les raccordements futurs.

V.2.8 LES DECHETS

La collecte des déchets ménagers est gérée par la Communauté de Communes Roussy-Port de France. Une société privée assure la collecte, et le traitement est délégué au SIGIDURS.

Les caractéristiques de enlèvement des déchets sont récapitulées ci-dessous :

- Le ramassage des encombrants est assuré sur Louvres le 2ème mardi du mois
- La collecte des végétaux est assurée au port "à-porte" le mercredi du mois d'avril au mois de novembre. Des sacs pour les

déchets végétaux sont à disposition à la CC Roussy-Port de France.

- La collecte sélective du verre et des quincailleries s'effectue en apport volontaire. Un point d'apport volontaire se situe au Sud-Est du site d'étude.
- Le ramassage des ordures ménagères s'effectue à une fréquence de 2 fois par semaine le mardi et le vendredi.
- La collecte des emballages recyclables s'effectue le vendredi.
- La collecte des déchets ménagers spatiaux (piles, batteries, huiles...) s'effectue le 3ème mardi du mois de 8 h à 12 h en apport volontaire dans un véhicule « Ecobus » place du Marché.

→ Actuellement, la collecte des déchets ménagers et autres déchets est inexistante sur le site d'étude.

V.2.9 LES RISQUES MAJEURS NON NATURELS

Sur la Ville de Louvres, on recense les risques majeurs non naturels suivants

- **Risque industriel** lié à la Zone Industrielle de Louvres. Il existe 3 installations classées pour la Protection de l'Environnement sur Louvres mais aucune classée SEVESO (avec un péril de danger)
- **Transport de marchandises dangereuses**. Ce risque est associé aux différentes voies (France Nord ou V6 n°3) empruntées par les poids lourds pour desservir notamment la Zone Industrielle de Louvres.

Il n'existe pas de Plan de Prévention des Risques Technologiques sur la commune

Le Document d'Information Communal des populations sur les Risques Majeurs (DICRIM) a été notifié par le Maire le 04/07/2022

V.2.10 LE CONTEXTE SONORE

Différentes sources de bruit se rencontrent à proximité du site d'implantation de la future ZAC

- la voie SNCF Paris Nord - Nord Paris du Calvados,
- la D 104 (Marcellienne),
- l'aéroport de Roissy - Charles de Gaulle

V.2.10.1 Rappel sur le bruit

Le bruit est lié à une variation de pression ressentie par le tympan, et s'exprime en décibel dB

La sensibilité de l'organe récepteur est telle qu'entre le seuil d'audibilité (0 dB) et le seuil de douleur (120 dB), cette pression est multipliée par un million

Le décibel suit une échelle logarithmique, permettant de compenser en partie les fortes variations de pression correspondante. Ainsi, la somme de 2 bruits fortement inégaux correspond sensiblement à l'intensité du bruit le plus fort.

Par ailleurs, le bruit est un son complexe, aux fréquences variables. Une fréquence élevée caractérise un bruit aigu, une fréquence basse un son grave. L'oreille est plus sensible aux fréquences médium, de 500 à 2000 Hz, mais peut percevoir de 200 à 20000 Hz. Pour une même intensité en dB, la fréquence peut varier et le bruit n'être pas ressenti identiquement.

La gêne causée par un bruit repose davantage sur sa durée que sur son intensité : un niveau sonore très élevé mais bref est moins perturbant qu'un bruit faible mais continu et long. Un indicateur permet d'apprécier l'impact du bruit sur une période donnée Leq.

Les gammes suivantes sont proposées :

Leq (dB(A))	Appréciation des riverains	Contexte
45	Très calme	Zone résidentielle
50	Calme	Habitation à 500 m d'une voie rapide
55	Assez calme	Petite rue calme
60	Accepté	Habitation à 150 m d'une autoroute
65	Accepté et centre ville, moins en zone résidentielle	Habitation à 60 m d'autoroute
70	Inconfort	Atelier d'une grande ville
75	Faibles	Atelier d'une grande ville
80	Faibles et procès	Atelier d'une grande ville

V.2.10.2 Contexte réglementaire

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle.

Le PEB est un plan géographique local englobant l'aéroport sur lequel sont répertoriées des zones de bruit. Il s'agit d'un document préventif qui vise à maîtriser l'urbanisation afin d'éviter l'installation de nouvelles habitations dans des zones qui, compte tenu du développement de la plate-forme, seront touchées à terme par des nuisances sonores. Il est donc fondé sur des prévisions de trafic à long terme. Ses modalités d'établissement et de révisions sont définies par décret.

Le but du PEB est de limiter le nombre de riverains qui sont ou qui seront directement soumis aux nuisances en maîtrisant l'urbanisation au voisinage des aéroports. Il définit donc la politique d'aménagement des communes en imposant des règles d'urbanisme transcrites dans le PLU. C'est donc un document d'urbanisme.

Le précédent PEB datait de 1989, il a été récemment actualisé et approuvé (mars 2007).

Le PEB impose à la commune de Louvres des contraintes sur l'urbanisation qui se traduisent par l'autorisation très limitée de construction, à usage d'habitation, dans les secteurs déjà urbanisés où la gêne est forte. Ainsi, les immeubles collectifs, l'habitat groupé (lotissement...) et les parcs résidentiels de loisirs sont interdits sur cette zone.

le secteur sud de la ZAC est concerné par le Plan d'Exposition au bruit de l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle, et se situe en zone D – concernée par la Lden 50.

Dans cette zone, toute construction, qu'il s'agisse d'établissements publics, de logements, ou de bureaux, est autorisée sous réserve d'isolation acoustique (le niveau d'isolation devant être atteint étant de 30 dB(A)).



Figure 34 – extrait du PEB – source <http://www.idf.pref.gouv.fr/dossiers/PEB.htm>

Le Plan de Gène Sonore (PGSS)

Le PGSS est un plan géographique local, comme pour le PEB urbain d'un aéroport sur lequel sont reportées les zones de bruit. Les modalités d'établissement et de révisions sont définies par décret. Les modalités de calcul des zones sont identiques à ceux utilisés pour le PEB, seules les hypothèses de trafic diffèrent. Le PGSS a été élaboré à partir d'un nouvel indice (Lden) établi sur la base d'une enquête de gêne sonore occupée à une campagne de mesures in situ. En reliant les points d'égale Lden, on délimite 3 zones. Ce plan s'inscrit ainsi dans le court terme puisqu'il prend en compte les prévisions de trafic de l'année qui suit la publication et l'adoption approuvant le PGSS. Il est donc révisable en permanence. Le but du PGSS est de permettre aux riverains subissant la nuisance d'obtenir une aide pour réaliser des travaux d'isolation phonique de la part de l'ADP.

V.2.10.3 Ambiance acoustique de la zone

Aucune source de bruit n'est présente sur la zone d'étude elle-même

A la périphérie de l'aire d'étude, les principales nuisances sonores peuvent provenir du trafic routier, ferroviaire ou aérien.

En effet, la VC n°3 qui longe le site d'étude peut provoquer une nuisance sonore notamment par son utilisation (desserte de la Zone Industrielle pour les poids lourds).

Par ailleurs, la voie SNCF (classée en catégorie 1) qui longe le sud de la zone entraîne également des nuisances sonores sur ce site d'étude. Une partie du site est située dans les secteurs affectés par le bruit.

→ Le secteur d'étude est un périmètre périurbain, caractérisé globalement par une ambiance acoustique de fond assez calme excepté lors du passage d'un RER sur la voie ferrée : le sud de la zone se trouve dans un secteur affecté par le bruit selon l'AURIF (Cf. paragraphe V.2.4.5). Dans ce secteur, des règles de construction (et non des règles d'urbanisme) liées à l'isolation acoustique des bâtiments s'imposent.

→ Le secteur sud de la ZAC est inclus dans la zone D du PEB l'aéroport ROISSY Charles de Gaulle. Cela n'a pas de répercussion sur les possibilités de construire, mais l'isolation acoustique des bâtiments y est nécessaire.

→ Les sources de bruit permanentes sont principalement liées au trafic routier.

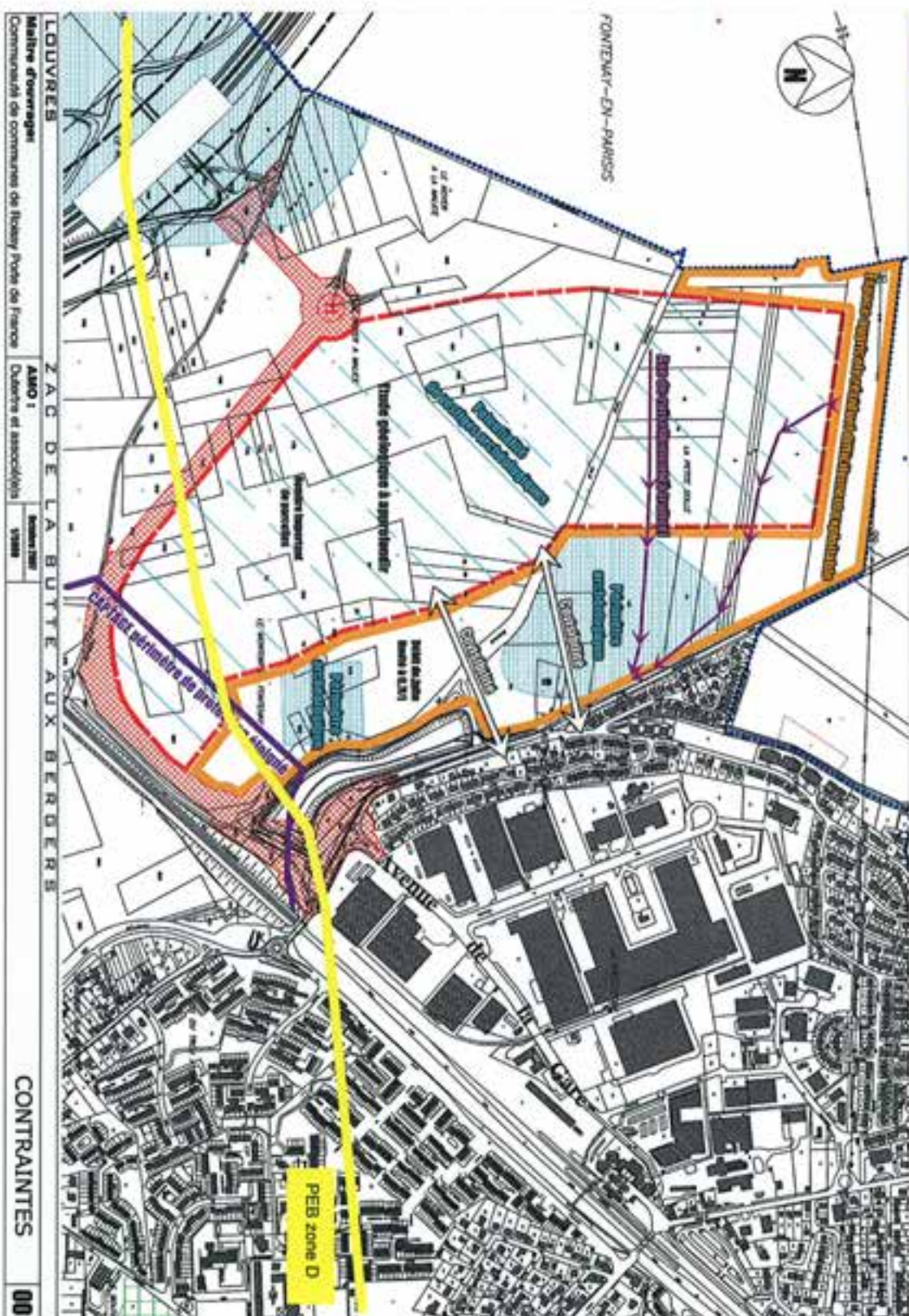
V.2.11 RECAPITULATIF DES CONTRAINTES LIEES AU CONTEXTE HUMAIN

Le tableau ci-dessous a pour objectif de récapituler et d'établir une hiérarchisation des contraintes apparues au fil des investigations.

Paramètre	Contraintes
Cadre urbain	Le périmètre d'étude de la ZAC est occupé par des champs agricoles. Aucun monument historique protégé, aucun périmètre de protection associé ne sont répertoriés sur le périmètre d'étude de la ZAC. Quatre sites archéologiques sont recensés sur le site d'étude.
Contexte socio-économique	Le secteur d'activité le plus représenté correspond aux services (aux particuliers ou aux entreprises). Le secteur le plus caractéristique est le transport (qui représente 46 000 emplois en 2006 avec la zone aéroportuaire). La demande est donc axée sur les locaux logistiques et entrepôts, mais également sur des locaux d'activités PME/PMI ou mixtes, de multiples surfaces.
Equipements publics et de service	L'offre en équipements publics et de service est importante dans les quartiers connexes au périmètre d'étude de la ZAC.
Documents d'urbanisme et servitudes	Des servitudes spécifiques s'appliquent dans le périmètre d'étude de la ZAC liées aux activités de transmissions hertziennes, de protection de la ressource en eau et aux voies classées bruyantes. Des contraintes telles que des sites archéologiques ou des axes de nuisibilité temporaire entraînant une bande d'inconstructibilité de 20 m autour de ces axes ont également été recensées dans le PLU.

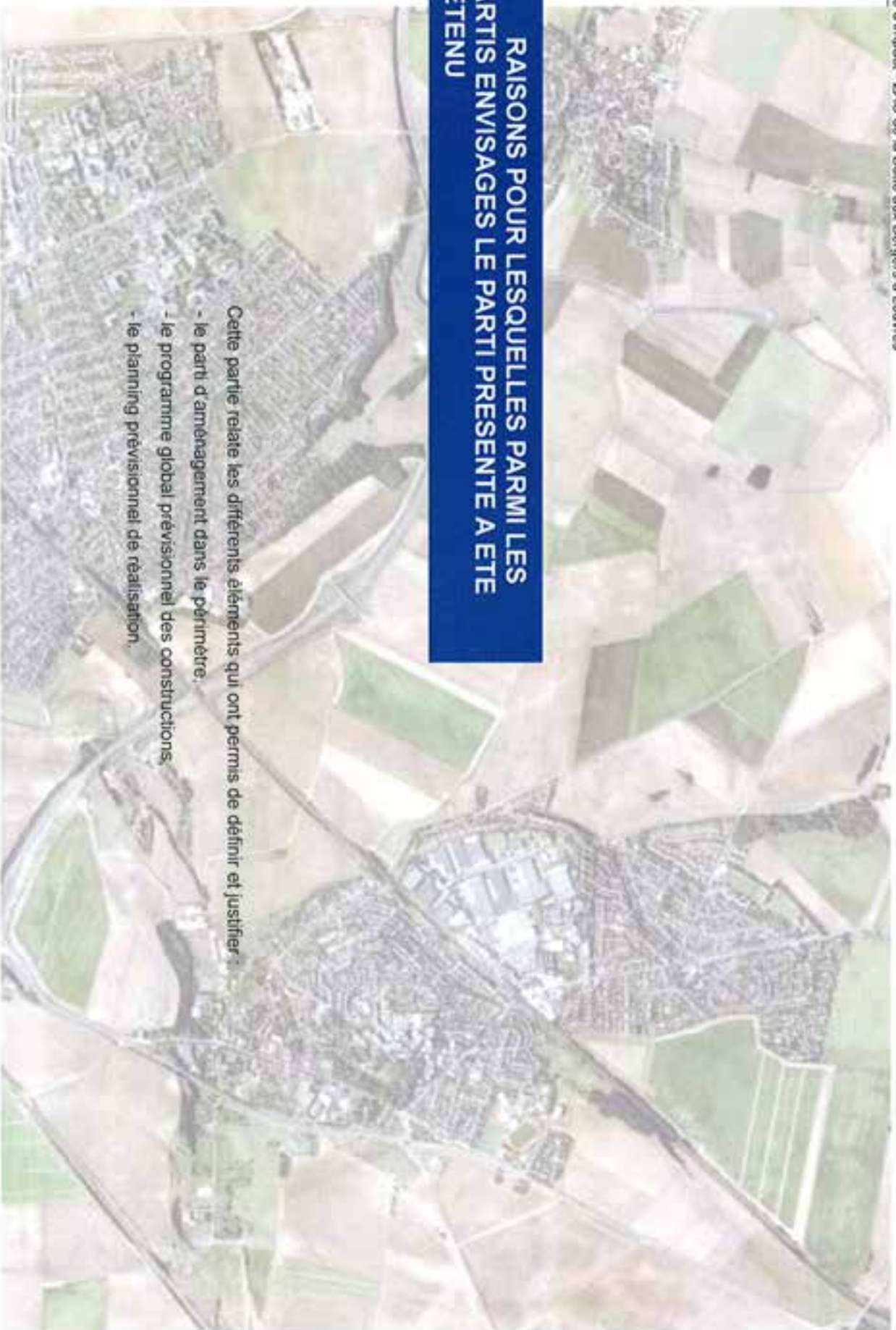
Liaisons	Le périmètre d'étude de la ZAC bénéficie de la proximité d'axes de circulation de portée intercommunale (VC n°3 Route de Puisieux), régionale (la Francilienne), voire internationale (aéroport Roissy-Charles de Gaulle). Les cheminements piétons présents sur le périmètre d'étude de la ZAC sont des chemins de promenade visiblement assez fréquentés. Par ailleurs, la gare RER de Louvres est accessible à pied (10-15 minutes) depuis la zone d'étude. Cette gare permet de relier Louvres au centre de Paris en 30 minutes. Des projets routiers (barreau de liaison entre Louvres et la Francilienne) permettront de desservir la ZAC et d'améliorer les conditions de circulation de Louvres. Les transports en commun (bus) desservent la périphérie du secteur d'étude et des projets d'amélioration sont envisagés (liaison Louvres – Roissy par la francilienne après construction du barreau).
Les réseaux	L'ensemble des réseaux nécessaires à proximité pourra être exploité pour les raccordements futurs.
Les risques majeurs	Aucun risque majeur industriel n'est recensé sur le périmètre d'étude de la ZAC. PEB zone D – isolation acoustique 30 dB(A)
Contexte sonore	Globalement dans la zone d'étude le niveau sonore est modéré à l'exception de la zone Sud lors du passage d'un train : le sud de la zone se trouve dans un secteur affecté par le bruit selon l'AURIF. Dans ce secteur, des règles de construction (et non des règles d'urbanisme) liées à l'isolation acoustique des bâtiments s'imposent.

Figure 35 : Carte récapitulative des contraintes



VI. RAISONS POUR LESQUELLES PARMI LES PARTIS ENVISAGES LE PARTI PRESENTE A ETE RETENU

- Cette partie relate les différents éléments qui ont permis de définir et justifier :
- le parti d'aménagement dans le périmètre,
 - le programme global prévisionnel des constructions,
 - le planning prévisionnel de réalisation.



VI.1 UN BESOIN INSCRIT AUX PLANS LOCAUX

La Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) préconise l'installation d'un Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Or PADD est lié au Plan Local d'Urbanisme (PLU) et au Schéma de Cohésion Territoriale (SCOT)

L'objectif du PADD est d'intégrer les principes de développement durable dans l'aménagement du territoire. Chaque territoire, en fonction de ses problématiques, va définir son PADD.

Le PADD de Louvres cible différents objectifs, dont un **objectif de développement social et commercial** correspondant à l'aménagement de nouvelles Zones d'Activités Economiques dont celle de la Butte aux Bergers.

Selon le PADD, la Butte aux Bergers devra être une zone mixte en accueillant des entrepôts mais également des activités tertiaires.

En l'absence de paysage, les grands paysages dans lesquels s'inscrit cette zone devront être sauvegardés, notamment la Butte du Chalanay. Pour rendre la Butte aux Bergers attractive, un traitement paysager au sein de la zone est indispensable.

De plus, le site bénéficie d'une topographie intéressante qui faudra valoriser.

Pour tenir compte de la topographie du site, les terrains les plus plats accueilleront les gros bâtiments de type entrepôts, plutôt au nord de la zone, alors que les activités tertiaires pourront être installées au sud de la zone, le long du futur barreau de raccordement.

La Butte aux Bergers pourrait ainsi accueillir 2 500 emplois (selon le ratio de 50 emplois à l'ha) et le poste d'équipement collectif pourrait être implanté

afin de renforcer l'attractivité de la Butte aux Bergers restaurant, salle polyvalente

En l'absence de voirie pour desservir cette zone, il faudra aménager un barreau de raccordement à la Francilienne qui permettra aux poids lourds et autres véhicules d'avoir un accès direct à la zone économique sans engorgement de Louvres. Au sein de la zone, un maillage interne des voiries devra être réalisé afin de desservir les différentes activités de la Butte aux Bergers.

Selon les orientations du PLUIF, des maisons douces seront également développées au sein de la zone.

Pour avoir une forme urbaine cohérente, la hauteur des constructions devra être limitée en fonction de la topographie du site afin d'assurer une bonne insertion de ces activités dans l'environnement.

La zone de la Butte aux Bergers est classée en espace urbanisable au SCRIIF (Schéma d'Urbanisme de France) et devra être ouverte des que le barreau de liaison Cergy-Roissy sera réalisé, pour un pourcentage de 50 % dans un premier temps.

Une vaste zone de 20 ha jouxte la zone à aménager. Cette zone limitrophe est en fait une zone de transition entre la ZAL et le tissu urbain environnant. Cet espace limitrophe, situé sur le secteur archéologique, pourra être le support de circulations douces.

→ Le projet d'aménagement de la ZAC de la Butte aux Bergers s'inscrit dans les orientations du PADD de Louvres.

Les préoccupations principales (écologiques) sont la ressource en eau potable et la sensibilité aux nuisances. Ces problématiques peuvent être traitées par des études et des aménagements spécifiques

VI.2 UN PROJET SUR UN SITE STRATEGIQUE

↳ L'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, un puissant pôle économique

La présence de l'aéroport Charles-de-Gaulle est un facteur d'implantation d'entreprises internationales. L'influence de l'aéroport s'étend jusqu'à Louvres qui pourra, par le biais de la ZAC de la Bulle aux Bergers accueillir des activités.

↳ Une desserte adéquate

Ce projet de ZAC s'inscrit dans une « zone vitrine » de la ville de Louvres. Il s'agit en effet d'un site situé au carrefour de nombreuses voies d'importance régionale (Francilienne, Autoroute A1, RCR) voire internationale (aéroport Roissy – Charles de Gaulle). Un carreau de liaison sera créé permettant de relier directement la future zone d'activités à la Francilienne.

Cette localisation du site et la création du barreau n'entraîneront pas de supplément de trafic sur la commune de Louvres.

Déjà présente en périphérie du site, la desserte ur transport en commun sera créée sur la zone notamment par le biais du barreau de liaison.

↳ Un milieu naturel peu contraignant

En matière environnementale, la vocation de culture (production végétale) reste d'intérêt écologique du milieu. Le secteur ne fait pas l'objet de contraintes réglementaires, dès à présent.

↳ Des réseaux à proximité

L'ensemble des réseaux nécessaires à la ZAC se trouve en périphérie du site.

VI.3 LES DIFFERENTS SCENARIOS PROPOSES AU COURS DE L'ETUDE

VI.3.1 RAPPEL BESOINS RECENSES – LES SEGMENTS ENVISAGEABLES

Source : Aménagement du secteur de la Butte aux Bergers, Saunier et Stratis, Juillet 2007

Segment logistique

Il existe une forte demande d'implantation d'activités logistiques sur le secteur. L'insuffisance de l'offre oblige ce type d'activité à se déplacer vers le Sud de l'Oise pour répondre à ses besoins.

Le site de la Butte Aux Bergers paraît susceptible d'être mise à disposition pour l'accueil d'activités logistiques de part l'importance de sa surface et la qualité de ses dessertes : l'accès direct à La Francilienne, la proximité de l'A1 et de la plateforme aéroportuaire de Roissy.

Segment des locaux industriels et d'activités

Le secteur enregistre une demande diversifiée correspondant à des types de produits immobiliers adaptés à la nature de la demande :

- demandes de PME-PMI de 20 à 40 emplois (Cf. les implantations sur la zone du Moulin),
- demandes de petites activités de fabrication légère,
- demandes récurrentes des petites entreprises du BTP – plaquistes, carreleurs, plombiers, électriciens – et plus largement des entreprises artisanales dont seules les plus solvables peuvent être concernées par une implantation au sein de la zone à développer.

Segment des locaux mixtes

Le secteur Paris Nord II exerce un quasi monopole en la matière en raison de la qualité de ses dessertes et de ses services. L'offre à venir se situera sur les zones à développer en continuité de Paris Nord II.

Malgré cela, la zone de Louvres peut envisager la mise en place d'une offre de locaux mixtes de petite taille et en faible proportion, dont l'attractivité se situera au niveau de leur valeur locative inférieure au secteur Paris Nord II.

VI.3.2 PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT PROPOSE PAR SAUNIER EN 2007

Voir la **Figure 35 : Schéma d'aménagement de principe proposé par Saunier et Stratis en 2007** en page suivante.

Afin d'optimiser l'insertion physique de la nouvelle zone d'activités, il est important d'intégrer dans son organisation spatiale, les caractéristiques locales telles que le paysage, la topographie et la co-visibilité avec les quartiers pavillonnaires.

➤ L'affirmation d'une véritable entrée de Ville

Avec la création du barreau depuis la Francilienne, le positionnement de la future zone d'activités constituera une entrée de ville majeure de la commune. Aussi le traitement qualitatif d'entrée de zone se verra renforcé afin d'assumer sa double fonction d'entrée de zone d'activité ainsi que d'entrée de ville.

Ainsi, l'axe dit d'« entrée de zone », s'ouvrira sur une perspective dominant sur le vallon et les quartiers d'habitat, créant ainsi une véritable passerelle visuelle entre ces différentes entités.

➤ La valorisation de l'entité paysagère du Vallon

Il est proposé dans le PLU, que cette « zone verte » de plus de 20 hectares, constitue une « coulée verte à vocation » afin de conforter sa fonction d'espace tampon, espace de transition entre la zone d'activité et le tissu urbain environnant.

Ainsi le Vallon entité paysagère forte de la Baie aux Bergers, est intégré au réaménagement du secteur d'étude et contraindre à sa valorisation, laquelle se traduira par un traitement paysager destiné à accueillir éventuellement la population ainsi que les usagers de la zone. Cette nouvelle vocation d'espace de promenade permettra d'appréhender la population locale d'intégrer l'aménagement de la zone d'activités de façon appropriée et lieu et de lui accorder au-delà de sa portée paysagère, une véritable portée sociale.

De plus, cet espace ainsi traité permettra d'assurer la transition entre les quartiers d'habitation et la zone d'activité.

➤ Le rétablissement du chemin rural

Le chemin de Fontenay à Louvres est maintenu. Sa trajectoire sera déviée par le Nord afin de contourner la zone d'activités économiques. Le traitement de ce cheminement devra faire partie intégrante du projet de valorisation paysagère du Vallon.

➤ Une organisation physique de la zone autour de deux séquences paysagères

L'aménagement de la zone s'organise selon un double paysage en deux plans.

Le premier plan en limite de Vallon s'étendant du Nord au Sud d'une largeur plus étroite que le second, doit être accueilli de façon préférentielle, de petites unités. Le 2^d en premier plan côté Plan Est, doit posséder une «

largeur » soignée, rythmée, regardant vers l'Est d'est-à-dire vers les quartiers d'habitation les plus proches.

Le second plan s'axe à l'Ouest, parallèlement au premier est d'avantagé destiné à accueillir les plus grandes unités adossées de la zone.

➤ L'accompagnement urbain du barreau de liaison

L'aménagement de la zone visera à accompagner à continuité paysagère du barreau liaison. Cet accompagnement s'étendra à travers une organisation fonctionnelle et typologique des bâtiments type « porte » programmés en limite Sud de zone, sur la partie bordée par le barreau de liaison.

➤ La mise en place d'un maillage simple et structurant

La trame verte de la zone s'organise à partir de deux axes forts autour desquels s'agencent les différents emprises d'activités (logistique, activités type « porte » activités mixtes, activités en compte propre, pôle de services).

- L'axe « entrée de zone » à partir du barreau de liaison jusqu'au cœur de la zone d'activités citant une perspective sur le Vallon.

- L'axe « central » délimitant la notion de premier et second plan, du Nord au Sud avec une entrée sur la portion Sud du barreau selon un principe de « courbe à droite » pour les véhicules provenant de la gare.

Ce principe de voies secondaires assurera la répartition des différents « quartiers d'activités ». Cette organisation optimisera pour l'usager ou le visiteur, la lisibilité de la répartition des différentes fonctions de la zone d'activités.

Figure 36 : Schéma d'aménagement de principe proposé par Saunier et Stratis en 2007



Source : Aménagement du secteur de la Butte aux Bergers, Saunier et Stratis, Juillet 2007

Programme	SHON admissible (m ²)	COS	Surface terrain hors voirie (m ²)	Surface des lots (m ²)
Pôle de services	4 550	0,39	11 622	13 213
Secteur Mixte	7 000	0,34	20 357	23 295
Secteur d'activités Type Parc	45 700	0,33	139 222	158 940
Secteur d'activités logistique	60 000	0,42	143 502	156 041
Secteur des activités en compte propre	18 020	0,50	37 789	96 347
Total	135 270	0,38	352 492	437 836

VI.3.3 EVOLUTION DU PROJET

Le principe du projet a été jugé intéressant, mais des évolutions seront apportées par l'entre et Associées lors de la révisation du projet définitif.

- La **réduction des linéaires de voirie**, les voies et ronds points proposés sont réduits au nécessaire pour le fonctionnement de la ZAC et pensés en terme urbain avec un second raccord au barreau au sud de la zone, jugé indispensable, et l'aménagement d'une réserve (tracée en ossoce vert) pour le futur raccordement du nord à plusieurs (Le projet proposé par Saurier comportait cinq portails sur deux de voirie (et de rond-point; jugés inutiles et coûteux);
- La **création d'un second rond-point** ce raccord au barreau, il a par ailleurs pour objectif de favoriser sa mise en place d'une offre de transport commun à l'intérieur de la ZAC
- La **réduction de la taille des lots** (qui seraient trop importants dans le projet ce Saurier pour favoriser la diversité des entreprises);
- La **préservation du chemin rural** dont le tracé est historique
- L'**élargissement de la coulée verte** - afin de favoriser les perspectives pour les habitations ayant vue sur la zone
- Le **recentrage de l'axe Nord-Sud**, lig ou redécoupage des

Toutes ces informations sont développées dans le paragraphe suivant

Le projet a évolué afin d'optimiser son aménagement et sa faisabilité, et de permettre son intégration dans son environnement tant paysager qu'urbain.

VI.4 LE PARTI D'AMENAGEMENT RETENU

VI.4.1 LES ENJEUX URBAINS DE L'OPERATION

Le développement du pôle gare et la mutation de la Zone Industrielle du Courtray

La restructuration du pôle gare s'appuie notamment sur la reconquête de la zone industrielle du Courtray révisée à l'été 1998 et aujourd'hui totalement enclavée au sein de quartiers résidentiels. Elle est amenée à mûrir sur une période de 15 à 20 ans, au profit d'un véritable quartier mixte d'habitat de bureaux et de commerces. La création de la zone d'activités de la Gare aux Berges participe à l'accompagnement de cette mutation en permettant à la commune de préserver, à terme, l'activité économique sur son territoire tout en restructurant son centre ville.

Le désenclavement du sud Ouest du territoire communal et entrée de ville : le barreau de liaison

La création de la zone d'activités s'accompagnera de la mise en œuvre des projets de diffuseur, et de création d'un barreau de liaison. Le diffuseur comme le barreau permettront ainsi de créer un nouvel accès à la commune en liaison directe avec la Franc Liègne. Elle constituera une véritable entrée Sud Ouest de la ville et de l'ensemble de l'agglomération Louvres-Puisieux qui viendra par là leurs alléger les infrastructures existantes et permettre leur réqualification.

La création de la ZAC doit permettre la mise en place, à travers la création du barreau, d'une liaison directe vers ROISSY. Elle devra permettre de développer une nouvelle offre de TC entre la gare RER de Louvres et Roissy Pôle.

La mise en œuvre du barreau permet d'offrir une nouvelle accessibilité à la ZAC du Courtray.

Le barreau de liaison devrait supporter un trafic de 600 véhicules/jour dont 15% max. min. de trafic poids lourds (études réalisées par INCFROT, 1998).

La création de nouveaux espaces verts accessibles

La zone verte résiduelle, consécutive à la réalisation de la ZA, perdra son caractère agricole du fait notamment d'une perte d'accessibilité et d'entretien. Elle offre l'opportunité de créer un espace public de qualité ouvert et accessible.

Différents objectifs et principes de composition ont été retenus pour répondre à ces enjeux.

VI.4.2 LES OBJECTIFS RETENUS

La qualification de l'entrée de ville

Les interventions du barreau et de la ZAC vont constituer une nouvelle entrée de ville des agglomérations de Louvres et Puisieux : la qualité des aménagements, paysagers, comme le choix des implantations, et l'architecture seront une exigence fondamentale de l'opération.

Le traitement de la co-visibilité

Du fait de la proximité et de la topographie, cette exigence se double sur l'ensemble de l'opération, afin de réduire l'impact des constructions.

La création de nouveaux espaces verts

L'aménagement de cette zone est en enjeu important pour accompagner le rattachement des voies privées au site de la ZAC (mise en place de « rangées vertes »). La création de nouveaux bassins de rétention contributeurs aux travaux et « besoins » du barrage comme à ceux de la ZAC permettra d'optimiser une reprise des aménagements autour du bassin existant et de réqualifier l'ensemble du site du travail d'aménagements et de particularités particulières pour diversifier la flore et à terre la faune existante, et participer à la sauvegarde des bassins.

➤ La création de nouvelles balades

La reprise du tracé du chemin rural de Fontenay permet de repenser les parcours aux limites de la commune et d'envisager une balade (piéton et cycle) aux limites des zones arborées avec la création d'une promenade jusqu'aux ruines du château d'Orville, site archéologique qui fait l'objet de faciles ateliers et ateliers annuels.

Cette prairie devra permettre de l'insérer cet espace aux espaces agricoles et périurbains.

➤ Une desserte en transport en commun pour la ZAC et la mise en place grâce au barrage d'une ligne TC vers Roussy

La création de la ZAC doit permettre la mise en place, à travers la création du barrage, d'une liaison directe vers Roussy. La mise en place d'une desserte TC pour la ZAC et de chemements vers les lignes R5 et R6 existantes en contrebas est en enjeu important de l'opération.

➤ Permettre le rattachement éventuel, à terme, à la ZAC projetée de Puiseux

Un rattachement éventuel de la ZAC vers Puiseux est rendu possible, ce qui permettra sans doute de reculer le volume de trafic actuel sur l'axe routier de Puiseux qui connaît de nombreux accidents de ponts, et l'ensemble des nuisances consécutives pour les riverains.

L'articulation de l'ouvrage pourra, à terme, profiter de celle réalisée de façon pour accompagner de nouveaux accès de la zone, des débâtelles vers les zones d'espaces verts et de balades, et envisager la réqualification de cette route notamment au droit de celle-ci (aménagement de stationnements et trottoirs notamment).

VI.4.3 LES PRINCIPES DE COMPOSITION

➤ La prise en compte de la topographie du site

La topographie du site devra être prise en compte dans l'élaboration définitive de la programmation et d'un cahier de prescriptions architecturales afin limiter l'impact des constructions.

➤ La composition d'un front urbain de qualité

Différentes séquences sont à inscrire dans le paysage pour favoriser l'intégration et m'inscrire l'ouvrage paysager de la zone. Les éventuelles activités à fort impact (grands entrepôts) devront être situés à l'arrière plan (voir nord ouest).

➤ La structuration et l'organisation de séquence paysagère

L'inscription de rangées vertes ou soit de parcelles, à travers le cahier des prescriptions paysagères comme dans le cadre de l'aménagement de la zone verte et des verges, contribuera à diluer la présence du bâti et structurer le paysage de la future zone.

Elle permettra de créer des ambiances différentes selon les « axes » afin de participer à la hiérarchisation des espaces publics et à leur identification immédiate.

Ces éléments accompagneront et guideront certaines perspectives.

➤ La préservation de perspectives

L'aménagement du site des espaces publics, des implantations des constructions, comme des larges paysages devra permettre de conserver et

mettre en oeuvre que qu'on vives transversales afin de conserver des vues vers l'horizon

- **La prise en compte des cheminements actuels et de développements d'espaces de balades**
- **La mise en oeuvre d'une continuité paysagère du barrage à l'avenue de la gare**

Le parti d'aménagement de la Butte aux Bergers devra chercher à conforter le lien fonctionnel et la continuité paysagère avec celle-ci via le futur barrage et la requalification probable de l'avenue de la Gare. Cette continuité paysagère accompagnera les cheminements réservés au mode de déplacement doux, en continuité avec le projet de piste cyclable sur la RD 94

- **Marquer l'entrée de ville du futur barrage depuis la Francilienne**

Le barrage constituera un des principaux accès à la commune, sa nouvelle entrée de ville

Les perspectives directes du futur rond-point (rapprochement visuel), et de l'axe structurant seront à qualifier avec des éléments de programme plus qualitatifs, en vis-à-vis des quartiers existants et constituant de nouveaux repères. Le front arrière doit rester attractif et qualitatif pour marquer l'entrée de ville

A ce jour, le projet de ZAC ne peut être concurrencé par l'aménagement Dupont – art L111-14 du Code de l'Urbanisme, le barrage de liaison n'ayant pas été mise en œuvre. Le site ne suppose donc aucune contrainte d'inconstructibilité.

Mais la nouvelle zone d'activités constituera bien l'entrée de ville quasi du territoire communal.

Les préoccupations de qualité urbaine issues de l'aménagement Dupont concernant ses entrées de ville seront prises en considération et seront intégrées dans l'exigence d'aménagement paysager et la qualité architecturale de l'aménagement de la ZAC de la Butte aux Bergers

Les articles du PLU de la zone notamment en matière de sécurité comme les prescriptions architecturales, paysagères et environnementales seront précisés et rédigés afin de réduire les risques de nuisances et d'incidences induites par les projets sur la sécurité, l'environnement, l'urbanisme et l'architecture.

Les objectifs retenus et les principes de composition résurgent dans les points précédents s'inscrivent dans une démarche environnementale et de développement durable et dans les principes d'exigence des traitements d'entrée de ville.

VI.4.4 LA QUESTION ENVIRONNEMENTALE

- **L'organisation et la hiérarchisation de la voirie**

Afin d'optimiser la qualité environnementale et pérenne de l'aménagement du secteur de la Butte aux Bergers, le principe de développement durable est pris en compte dans le don de déplacements. Il est important d'appréhender l'aménagement de la voirie dans sa globalité pour identifier les voies de circulation nécessaires, les contre-allées, les trottoirs et les côtes

Le hiérarchisation des voies donnera plus de visibilité, facilitera le repérage et l'orientation de l'usager. A chaque fonction peut correspondre un traitement particulier (pilotage de l'animation d'agglomération des sols d'habitat, marquage au sol par exemple...)

Cette hiérarchisation permet de réduire l'impact des vitesses d'écoulement dans les déplacements, elle constitue un facteur d'amélioration de la sécurité routière

➤ l'organisation du stationnement des véhicules

Il est envisagé d'aménager des aires réservées aux véhicules légers et d'autres, aux poids lourds. Elles devront être judicieusement réparties sur l'ensemble de la zone d'activités. Des parkings communis à plusieurs entreprises pourraient contribuer à une meilleure utilisation de l'espace. Il s'agira de diriger l'impact visuel par exemple en répartissant les véhicules entre plusieurs zones d'emprise limitée et fractionnée par l'emploi d'aménagements paysagers.

➤ La gestion des eaux de pluies

Le ruissellement des eaux de pluie pourra être diminué par l'utilisation de matériaux plus poreux (à que le stabilisé ou les dalles béton gazon. Les aménagements relatifs à la gestion des eaux pluviales seront intégrés dans le paysage grâce à la création de zones engazonnées et végétalisées à leurs abords par des arbustes (petits arbres) végétalisés à ciel ouvert, de fosses ou de tranchées drainantes.

Ces aménagements permettront de diversifier le milieu, – en diversifiant l'offre de reliefs aux espèces animales et végétales, tout en assurant une épanouissement complémentaire à des eaux potentiellement polluées – par la décoration pouvant être assurée dans des bassins, ainsi que la dégradation assurée par les bactéries et champignons des végétaux.

➤ Les modes de déplacement doux

Des circulations cyclistes et piétonnes seront créées et aménagées avec qualité afin de favoriser les modes de déplacements.

Des espaces de stationnement pour les cycles devront être mis en place au sein des différents sites. L'aménageur devra s'engager à introduire des prescriptions particulières à cet effet dans son cahier des charges. Il s'agira de

créer des cheminements piétons, pistes cyclables et continuer les sécurisés et agréables à franchir et un stationnement pratique.

Ces cheminement seront organisés et sécurisés par une delimitation claire entre espaces motorisés (voies de circulation et stationnement) et non motorisés (marchés doux) ainsi qu'un marquage au sol de qualité. La limitation des accès de niveau (dénivelés), l'absence de trottoirs et la sécurisation des traversées piétonnes participent à la mise en accessibilité complète au secteur pour les usagers.

➤ Structurer par des aménagements paysagers de qualité

Le végétal peut être utilisé sous différentes formes : végétaux, mail, arbres et arbustes, sols, haies, tailles ou haies, pelouse... Il permet de remplir de nombreuses fonctions : embellir, structurer l'espace public, renforcer la hiérarchisation des voies, créer des points de repères, offrir une ambiance végétale, donner une identité à la zone d'activités... La végétalisation participera à la conception d'un urbanisme qui ne se contente pas de la forme et le bâti.

Pour un aménagement durable de qualité, il est donc recommandé de :

- réduire l'imperméabilisation des sols.
- concevoir un stockage de rétention des eaux pluviales,
- développer la végétalisation on du site
- replanter certains végétaux pour protéger les constructions de l'ensolail amari ou du vent (et du froid) (à voir d'arrêter)

Les aménagements paysagers devront s'inscrire dans une logique de renforcement de biodiversité de la faune et flore sur le site et à permettre de maîtriser les consommations d'eau.

➤ La maîtrise de l'impact de la ZAC

Tous les aménagements mis en œuvre devront permettre de participer à la maîtrise des consommations d'eau, d'énergie et à l'utilisation de matériaux

de qualité. Un cahier de prescriptions environnementales sera élaboré pour garantir celle-ci et favor sera la mise en place de gestes verts

Par ailleurs, la maîtrise de la pollution lumineuse devra être assurée

↳ **Renforcer la biodiversité sur le site**

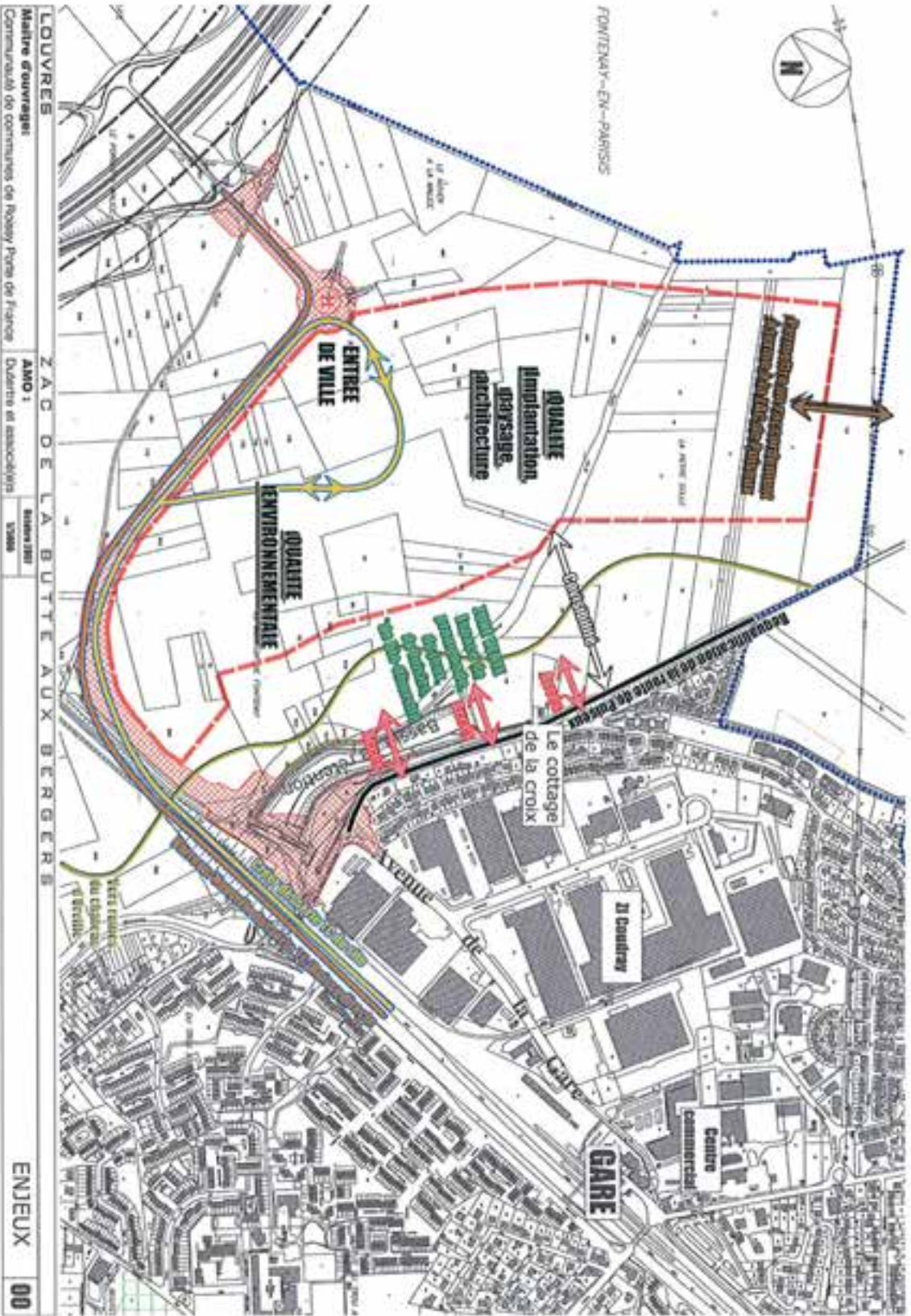
L'opération devra permettre de renforcer la biodiversité de la Forêt et de la prairie faune sur le site au travers d'aménagements et de choix d'essences en cohérence avec le site et ses caractéristiques naturelles.

La collectivité prévoit de profiter de cette réduction du trafic pour aménager de nouveaux accès de la zone résidentielle vers les nouvelles zones d'espaces verts et de balades.

↳ **Chantier propre à faible nuisance**

Une charte « chantier propre » devra être élaborée pour réduire l'impact de l'opération pendant la phase chantier et seules des entreprises présentant des certifications de management environnemental pourront être retenues.

Figure 37 : Enjeux de l'opération



VI.5 LE PROGRAMME DES AMENAGEMENTS

VI.5.1 LE PROGRAMME DES ACQUISITIONS FONCIERES

L'opération d'aménagement concerne environ 60 ha, dont 44 ha qui accueilleront le parc d'activités.

Ce projet entraînera une restructuration foncière des parcelles situées en périphérie du parc d'activités.

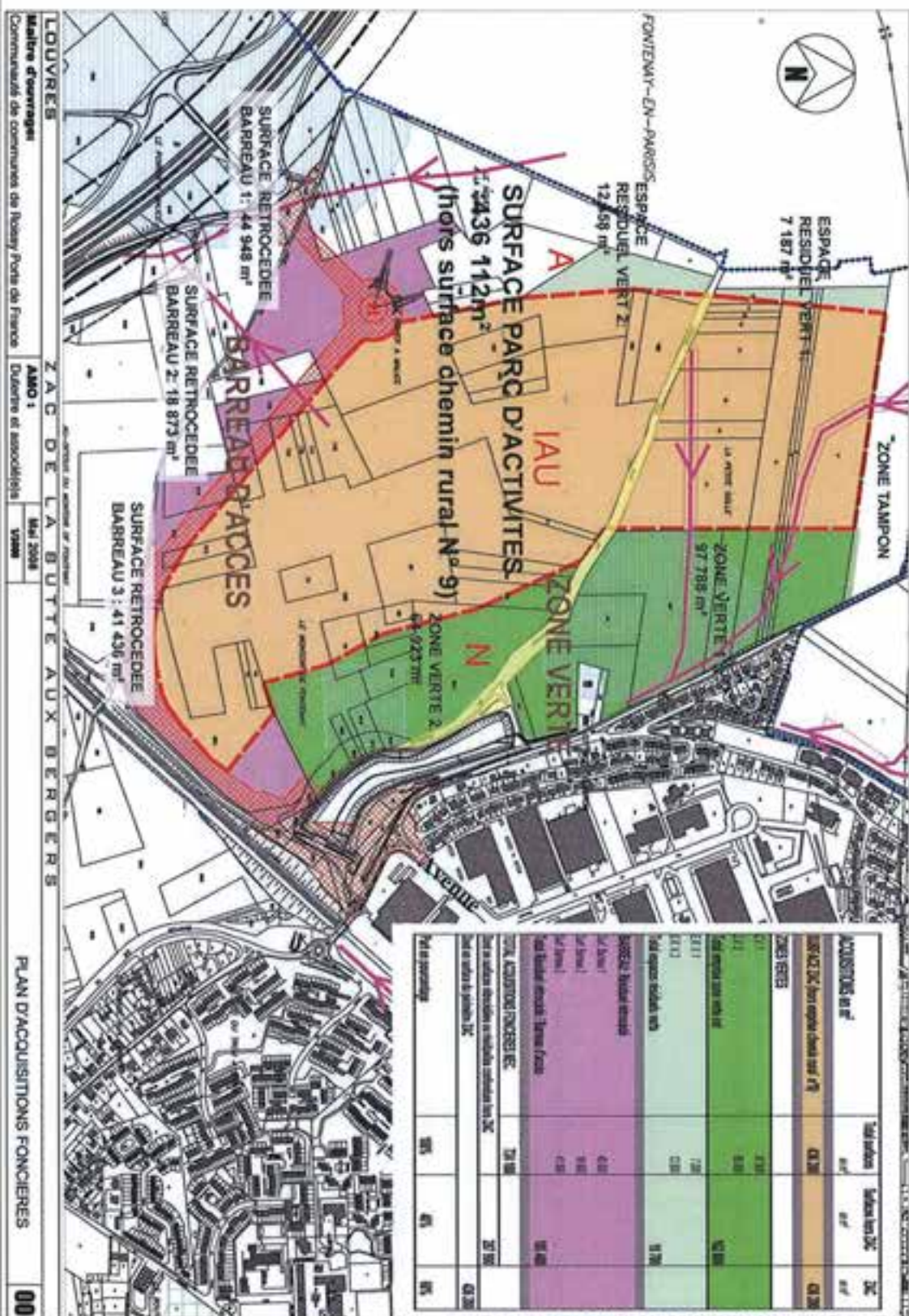
Les parcelles résiduelles au sud du périmètre de la ZAC s'inscrivent en partie dans le périmètre d'emprise du barrage de liaison leur acquisition permettra la réalisation du barrage.

Au total 72 ha feront l'objet d'une acquisition 44 ha réservés à la zone d'activités, 16 ha réservés à la zone verte, et 12 ha à acquérir du fait du découpage parcellaire dont 10 seront ultérieurement rétrocédés pour la réalisation du barrage de liaison.

Par ailleurs, la zone verte devra faire l'objet d'acquisition afin de procéder aux travaux d'aménagement nécessaires à la réalisation d'un nouvel espace vert accessible aux riverains et à l'ensemble des habitants de la commune – espace permettant également la gestion des eaux pluviales.

Le recours à une Déclaration d'Utilité Publique pourra, le cas échéant, être envisagé.

Figure 38 : Plan d'acquisitions foncières



VI.5.2 LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Le programme envisagé des constructions

L'étude préalable à l'aménagement du secteur a permis de mettre en évidence

- une demande axée sur certains produits.

- des locaux logistiques et collectifs. La demande reste soutenue pour des locaux de logistiques et entrepôts au-delà de 3 à Francilienne et à proximité de Rosny CDG plus de la moitié des transactions concernent les surfaces supérieures à 10 000 m²

des locaux d'activités TME/PMI ou mines, de multiples surfaces ces demandes proviennent d'entreprises qui s'éloignent de la première couronne d'entreprises locales, ce sous-traitants, de filiales de groupes étrangers avec show room, centre de formation, SAV...

- Multiplicité des demandes

Les demandes sont multiples en terme de produits mais aussi de diversité et flexibilité. Demande de locaux adaptés, modulables et flexibles, à leur environnement travail et à la desserte aisée

Pour des produits de dernières générations, répondant aux normes techniques, les usagers peuvent rapidement atteindre des valeurs hautes du marché

Le marché est tourné vers la location (meilleure flexibilité, en fonction de l'évolution économique des sociétés)

Objectif de la ZAC : création de 2 500 emplois

L'étude préalable menée par Saurer avait permis d'arrêter un scénario prévisionnel avec une **approche mixte**, favorisant le développement qualitatif de l'offre dans des proportions conformes au marché et une durée de commercialisation prévisionnelle de plus 10 ans

Celui-ci repose sur différents segments du marché logistique (très forte demande, locaux industriels et activités avec des demandes météorologiques PME PMI (20 à 40 emplois) de petites activités de fabrication légère, de petites entreprises de BTP et d'entreprises artisanales et un segment de locaux mixtes à développer dans des proportions très mesurées (plus grande attractivité de PARIS Nord II);

Le programme des équipements comme des constructions devra être affiné avec l'aménageur

Le programme retenu des constructions

Conformément aux principes de compositions et aux objectifs urbains développés précédemment, ce programme prévisionnel de construction devra pour mettre la mise en œuvre de **fronts urbains intégrés dans le paysage** et permettant comme la visibilité particulière du site

Avec la mise en œuvre du barreau de liaison, ce projet constitue par ailleurs une nouvelle entrée de ville pour la commune de Louvres.

La ZAC a vocation à accueillir différents types d'activités et programmes dans une volonté de favoriser le développement qualitatif de l'offre, dans des propositions conformes au marché

Le parc d'activités a une superficie de près de 44 ha. La surface totale possible des lots est d'environ 352 000 m² (hors voiries)

- à compter de Louvres envisage la construction de 160 000 m² SHON maximum. La répartition de la SHON sera précisée et déterminée en accord avec le tiers aménageur dans le cadre d'une révision simplifiée ou d'une modification du PLU

L'urbanisation et la densité devront être compatibles avec l'ensemble des objectifs urbains et principe de composition issus des études préalables.

La ZAC a pour vocation d'accueillir différents types d'activités et programmes dans une vocation de favoriser le développement qualitatif de l'offre, et dans des proportions conformes au marché

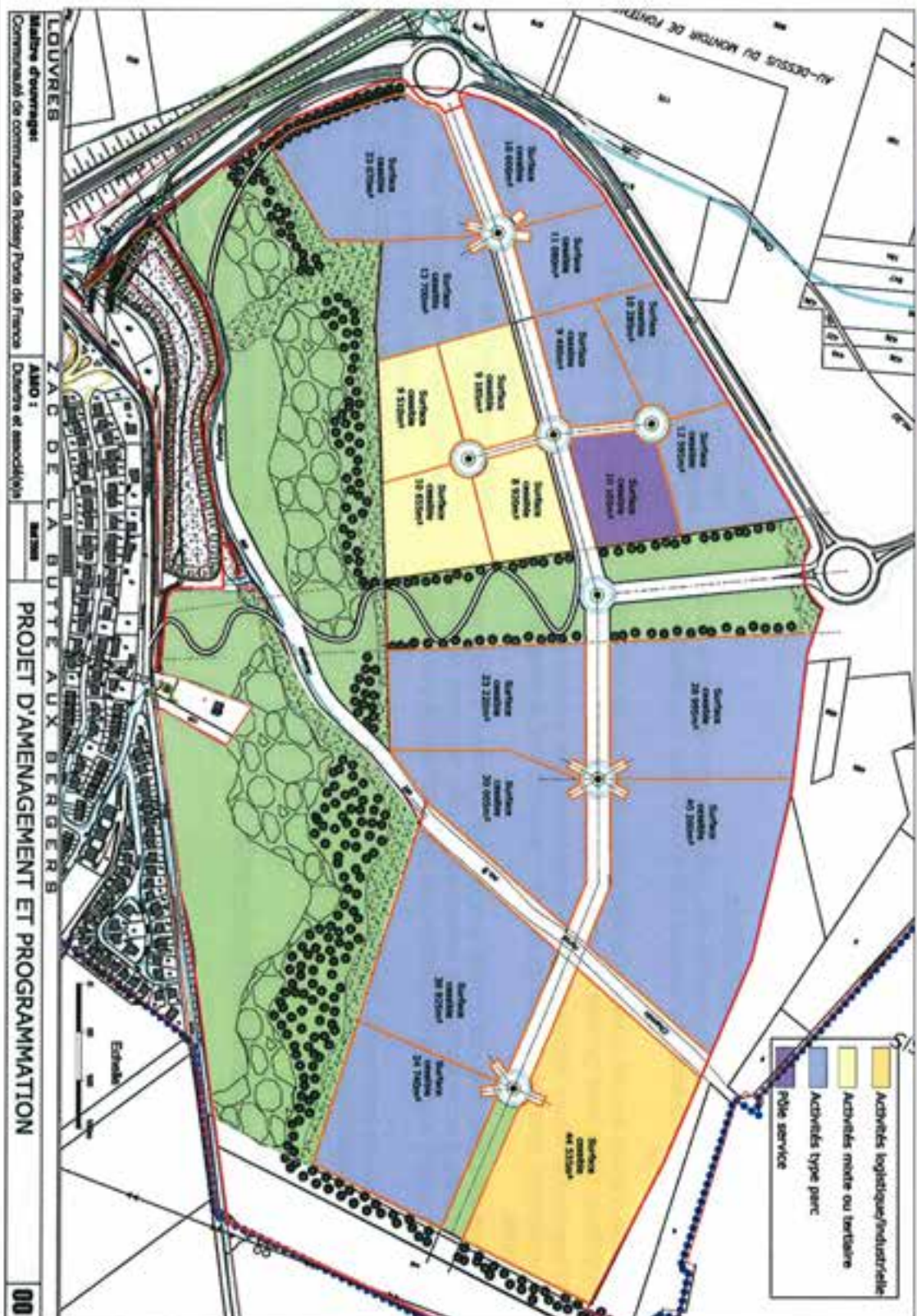
- un pôle de service
- un secteur mixte tertiaire et activité en compte propre
- un secteur d'activités de type parc
- un secteur d'activités logistiques et industrielles. Ce dernier ne pourra dépasser les 15 à 20 % de la SHON construite.

Le programme de construction prévisionnel est

PROGRAMME PLU	ESTIM. SURFACE	
	CESSIBLE en m ²	SHON ADMISSIBLE en %
Pôle de service	10 100,00	2%
Secteur mixte tertiaire et activités en compte propre	38 270,00	18%
Secteur d'activités type parc	258 025,00	67%
Secteur d'activités logistiques et industrielles	44 535,00	13%
TOTAL	351 935,00	100%

Celui-ci pourra être adapté et modifié par l'intermédiaire d'un accord avec le Communauté de Communes Roissy Porte de France (CCRPF)

Figure 39 : Projet d'aménagement et programmation



VI.5.3 LE PROGRAMME DE TRAVAUX

L'antériorité de la ZAC nécessitera les voiries et les ronds points nécessaires à la desserte du site et des parcelles et l'insertion des espaces verts

↳ Les voiries et les ronds points

Ces travaux concernant l'ensemble des voiries du périmètre de la ZAC seront réalisés dans le schéma des travaux prévu ainsi que des équipements y compris le mail central.

La voie d'accès au mail central et la voie principale seront agrémentées de larges trottoirs, d'une piste cyclable et d'un alignement d'essences locales.

D'éventuelles routes nécessaires à la occupation des zones prévues et leur desserte dans les bassins de rétention pourront être aménagés le long des voiries.

La voie principale et le mail central sont aménagés à terre et à prendre une place importante dans la desserte de la commune. La voie principale centrale devrait en effet pouvoir être reliée directement à la route de Puiseux au nord du site.

Ces travaux comprennent la réalisation des ronds points nécessaires à la desserte et viabilisation des futurs terrains cessibles.

↳ Les aménagements d'espaces verts

- La zone verte de 15 ha

La prise en charge de l'aménagement de la zone verte fait partie intégrante de la mission confiée à l'aménageur.

La zone verte devra participer à la réduction de l'impact paysager de la ZAC pour les riverains en vis-à-vis et constituer un nouvel espace de loisirs et de promenade pour les riverains. Son aménagement devra par ailleurs

permettre la mise en place de différents accès piétons et ponctuellement cyclables.

Les bassins de rétention nécessaires à la ZAC seront situés dans son périmètre et devront faire l'objet d'aménagements paysagers de qualité susceptibles d'assurer leur sécurisation.

↳ La coulée verte

La coulée verte devra participer à la préservation de vues transversales Est-Ouest. Elle devra être d'une largeur minimum de 75 m et traverser ces vues. Son aménagement devra répondre aux exigences qualitatives d'une zone en centre de ville.

Les futurs usagers de la ZAC devront être encouragés à rejoindre à pied la route de Puiseux, l'avenue de la Gare et la gare RER D située à un kilomètre de minutes à pied.

↳ Le chemin rural

Le tracé du chemin rural sera préservé mais devra faire l'objet de travaux permettant de l'intégrer dans la continuité des différents aménagements qui le bordent. Ceux-ci devront rester compatibles avec le passage d'engins agricoles et favoriser le passage cycle.

Un système de barrière devra être installé dans son intersection avec le barreau afin d'en réserver l'accès aux agriculteurs, aux trahis chiens en charge du bassin de rétention existant et à venir et aux personnes en charge de l'entretien des la zone verte.

Ce chemin sera aménagé jusqu'au rond point de raccordement sud au barreau de liaison, où des dispositions seront prises pour permettre d'atteindre le parcel existant de la voie SNCV en toute sécurité, et rejoindre les chemins ruraux existants et du sud de la voie ferrée.

Ce chemin agricole constituera un espace de balades pour les piétons ouvert pour les cycles. Une piste sera aménagée au cœur de la coulée verte pour rejoindre ce chemin et d'autres chemins plus transversaux.

En effet, des liaisons transversales seront aménagées pour rejoindre le quartier résidentiel, et permettre d'accéder à pieds, au plus vite, à la Gare.

L'emprise voirie réservée au Nord du site

Une emprise est réservée au nord du site pour permettre, le cas échéant, de relier cette ZAC à la future ZAC de Puisseux et rejoindre la voie communale existante. Cette zone devra être traitée avec simplicité et nécessiter un entretien peu contraignant.

Les travaux définitifs seront définis et programmés en partenariat avec les collectivités concernées dans le cadre de la négociation prévue lors de la mise en concurrence, mais le candidat devra faire une proposition de base tenant compte a minima impérativement du cahier des charges technique et de l'étude préalable transmis.

Ce programme global sera arrêté dans le traité de concession établi et signé avec le concessionnaire aménageur retenu.

Participation financière aux travaux du barreau d'accès

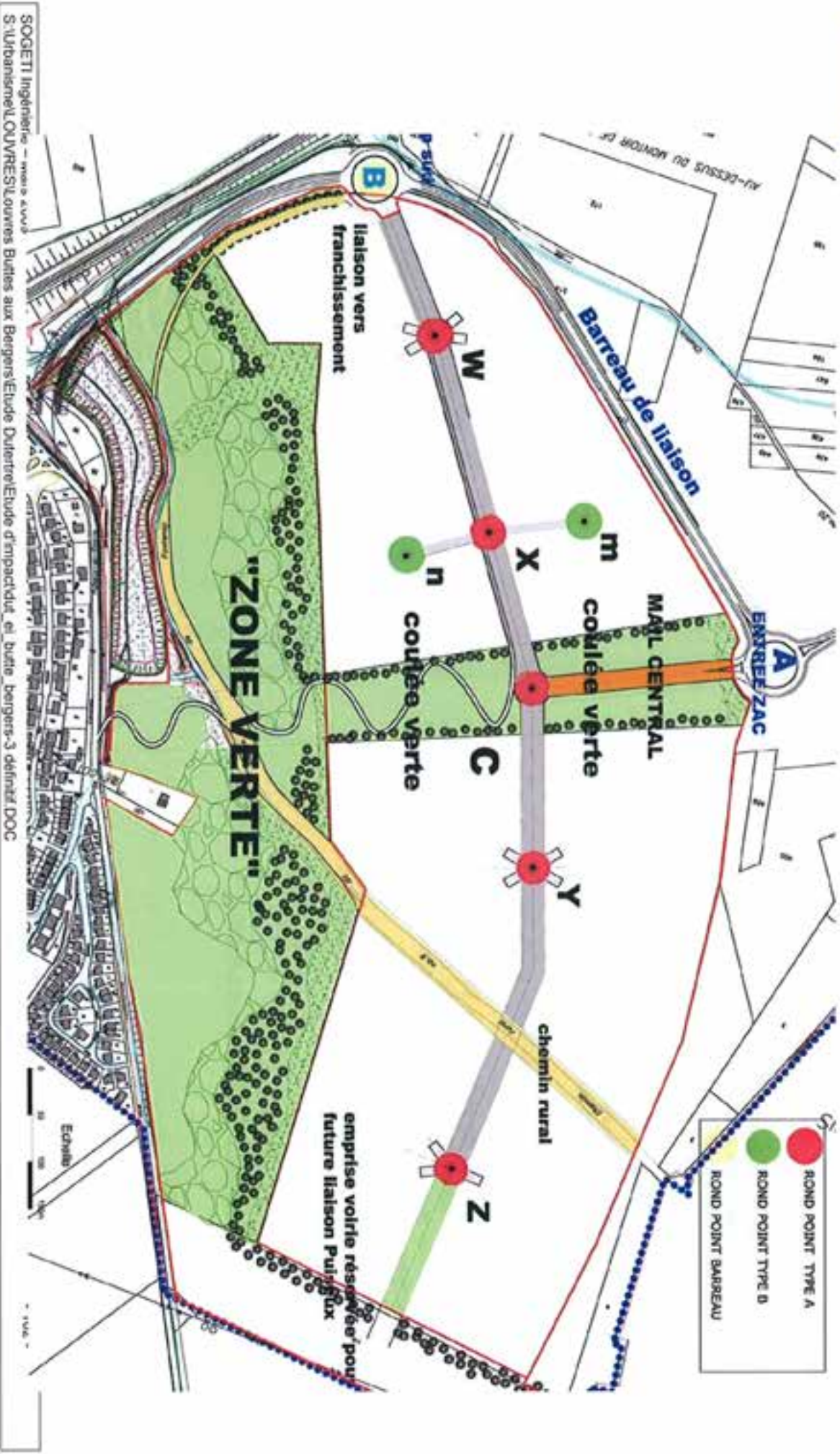
L'aménageur de la ZAC de la Butte aux Bergers devra participer au financement des équipements externes à la ZAC qui permettent de mettre en place son accessibilité et qui participent au désenclavement du sud de la commune de Louvres.

La création de la ZAC de la Butte aux Bergers et le projet de barreau d'accès sont deux projets indissociables.

Figure 40 : Principe d'aménagement de la ZAC



Figure 41 : Schéma des travaux prévisionnel des équipements



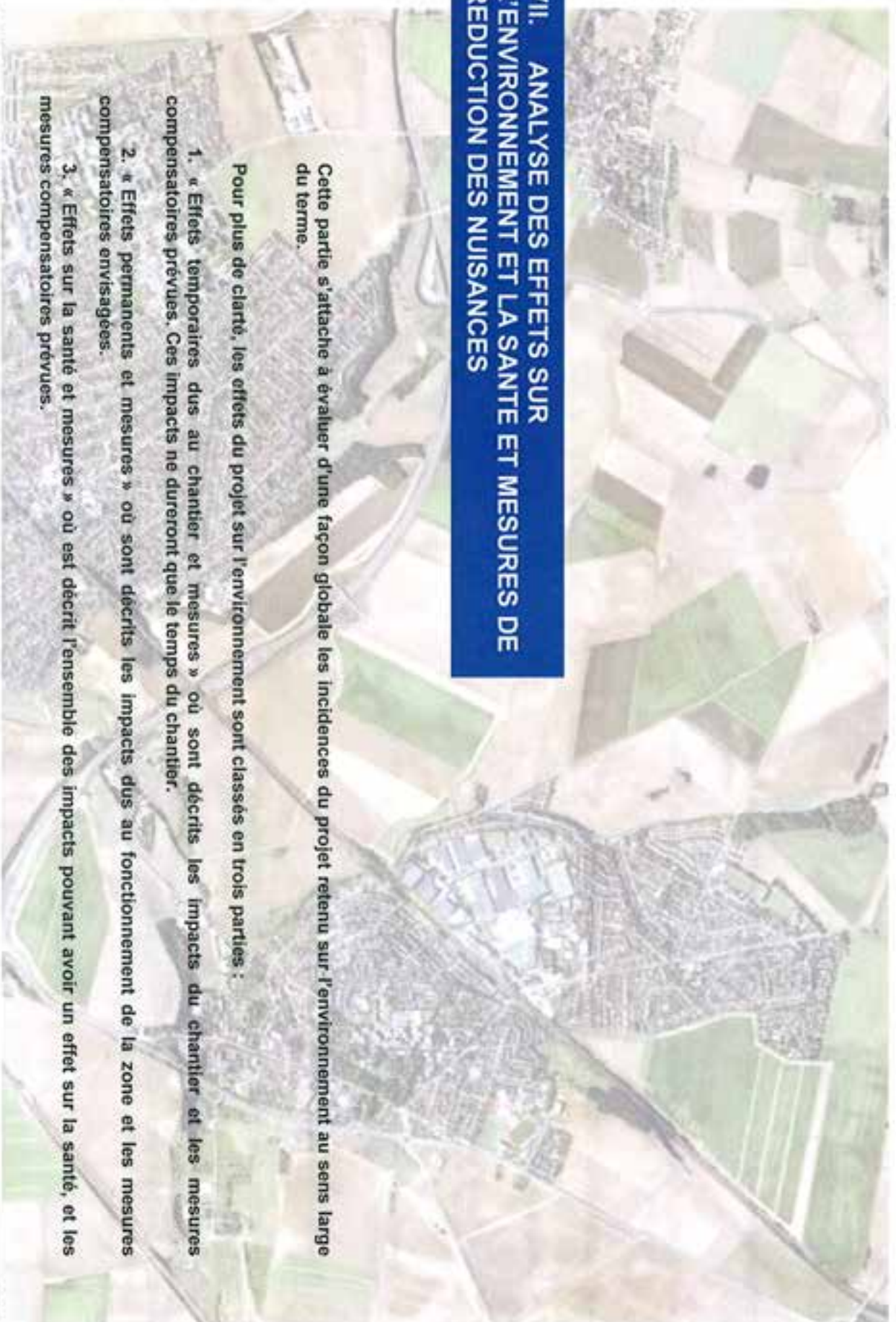
VI.6 LE PLANNING PREVISIONNEL

Le planning prévisionnel des procédures et travaux présente les étapes suivantes :

- Approbation du dossier de création de ZAC de la Butte aux Bergers → 1^{er} trimestre 2009
- Désignation de l'aménageur → 2^{ème} trimestre 2009
- Désignation de la Maître d'Œuvre → 3^{ème} trimestre 2009
- Approbation du dossier de réalisation de ZAC de la Butte aux Bergers → 1^{er} trimestre 2010
- Approbation de la modification du PLU et premiers droits de permis de construire → 2^{ème} trimestre 2010
- Pré-commercialisation → 4^{ème} trimestre 2010
- Lancement des travaux (et jonction de l'aménageur) → 1^{er} trimestre 2011

A partir du troisième trimestre 2009, les opérations de pré-commercialisation pourront démarrer. Les permis de construire pourront être déposés à partir de l'approbation de la modification du PLU nécessaire à l'urbanisation des terrains.

VII. ANALYSE DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE ET MESURES DE REDUCTION DES NUISANCES



Cette partie s'attache à évaluer d'une façon globale les incidences du projet retenu sur l'environnement au sens large du terme.

Pour plus de clarté, les effets du projet sur l'environnement sont classés en trois parties :

1. « Effets temporaires dus au chantier et mesures » où sont décrits les impacts du chantier et les mesures compensatoires prévues. Ces impacts ne dureront que le temps du chantier.
2. « Effets permanents et mesures » où sont décrits les impacts dus au fonctionnement de la zone et les mesures compensatoires envisagées.
3. « Effets sur la santé et mesures » où est décrit l'ensemble des impacts pouvant avoir un effet sur la santé, et les mesures compensatoires prévues.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

VII.1 EFFETS TEMPORAIRES DUS AU CHANTIER ET MESURES COMPENSATOIRES

Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC de la Butte aux Bergers, une **charte chantier propre** sera élaborée et seules des entreprises présentant des certifications de management environnementales pourraient être retenues.

Une attention particulière devra être apportée à l'information des riverains et de la Commune dans toutes les opérations susceptibles d'avoir des impacts sur le voisinage direct.

En entrée de site, un lieu d'affichage devra être installé permettant de réunir l'ensemble des informations récapitulatives ou informatives concernant les différentes opérations sur le site.

VII.1.1 ORGANISATION DU CHANTIER

VII.1.1.1 Emprises nécessaires au déroulement des travaux

L'aménagement de la ZAC de la Butte aux Bergers ne nécessitera pas d'autres emprises que les surfaces à aménager. Les chantiers seront clôturés et organisés de manière à maintenir, durant les travaux, les accès riverains.

Les circulations automobiles autour de la ZAC seront maintenues.

A l'intérieur de la ZAC, des déviations ou des circulations alternées le long des chantiers les plus importants, pourront être mises en place temporairement.

L'aménagement de la ZAC ne devrait pas avoir d'impact sur les zones urbanisées en limite.

Une signalétique adaptée (informations concernant les sens de circulation, les déviations, les accès, les arrêts de bus etc.) sera mise en place aux alentours des chantiers.

VII.1.1.2 Emprunts et décharges

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Les matériaux provenant de démolitions consécutives à d'éventuelles erreurs de mise en oeuvre ou de déblais seront selon le cas mis en dépôt, évacués en décharges ou éventuellement réutilisés en remblais. Tous les matériaux pouvant permettre un réemploi seront systématiquement stockés.

La terre végétale sera préservée de toute pollution et réutilisée sur le site.

VII.1.1.3 Transport des matériaux

Des itinéraires spécifiques pour le transport des matériaux seront mis en place.

Les rotations de camions devront être organisées pour ne pas surcharger notablement la circulation, particulièrement en cas de retard dans la mise en service du barreau de liaison entre Louvres et la Francillienne.

VII.1.1.4 Emploi et économie

Le chantier de la ZAC de la Butte aux Bergers générera des emplois dans tous les corps de métiers qui interviennent classiquement sur les chantiers du bâtiment et des travaux publics, et induira des emplois indirects dans la commune et aux alentours.

Pendant la durée du chantier, l'organisation des travaux permettra de absorber les salaires, principalement de la zone (maintien des dessertes et accès pour les usagers et riverains).

VII.1.1.5 Hébergement

La main d'œuvre utilisée sur les chantiers de travaux publics est très largement locale. Seul du personnel spécialisé non disponible localement, sera nécessaire pour la démolition. Ces travailleurs ont habituellement recours à l'hébergement dans l'hôtellerie. Les capacités d'accueil de la Communauté de Communes sont largement suffisantes pour répondre à cette éventuelle demande.

VII.1.2 EFFETS TEMPORAIRES SUR LE MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL

VII.1.2.1 Topographie, sous-sol

Le site de la Butte aux Bergers, comme son nom l'indique, est implanté sur une butte. Cette position qui est à la fois un avantage et un inconvénient ne présente pas de contraintes topographiques particulières lors de la phase travaux.

Toutefois, la nature du projet impose ce mieux connaître le sous-sol au droit des aménagements prévus tant pour la stabilité et la pérennité des ouvrages, que pour la préservation de la ressource en eau.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

- ✓ Les études nécessaires seront réalisées préalablement aux implantations (microgravimétrie, sondages profonds, inspections visuelles...).
- ✓ Si besoin, des aménagements seront engagés afin de mieux maîtriser le comportement du sous-sol.
- ✓ Les constructions seront adaptées aux conclusions de ces études (préconisations constructives).
- ✓ Les conditions et périodes de terrassement prendront en considération les caractéristiques d'hydromorphie et de portance des sols.
- ✓ Les eaux pompées en fond de fouille passeront par une fosse de décantation avant rejet vers le milieu naturel.

VII.1.2.2 Paysage

Les travaux seront visibles depuis les habitations situées au niveau du Collège Delacroix et de la Route de Puzos. Terrassements, stationnement d'engins, sont à l'origine d'une dégradation temporaire de la qualité du paysage.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

D'une façon générale, les aires de manipulation des engins, les aires de stockage de matériaux... seront mises à l'écart des principaux axes de visibilité (depuis la route de Puiseux) ou seront installées derrière des palissades. Ces dernières devront rester entretenues durant toute la durée du chantier. Aucune zone de stockage (hors terre végétale et espèces végétales) ne sera autorisée dans la zone verte.

Dans le cadre de la mise en place d'un chantier à faible nuisance, les entreprises rédigeront préalablement une notice environnementale qui prendra en compte cet aspect.

VII.1.2.3 *Hydrologie et hydrogéologie*

Les décaissements nécessaires à l'établissement des structures (bâtiments, ...) réduiront localement l'épaisseur des terrains. Le sous-sol sera donc moins protégé d'éventuelles infiltrations. La ressource en eau sera ponctuellement (au droit de ce décaissement) et temporairement (le temps du décaissement) plus vulnérable.

Lors des travaux, le stockage de matériaux et d'hydrocarbures nécessaires à la construction ou aux engins de constructions, les dépoussiéreurs, les vidanges, engendrent des rejets d'huile et des matières en suspensions (MES). Ces polluants peuvent s'infiltrer dans la nappe. Les eaux usées issues des baraquements et les eaux de lavage des surfaces imperméabilisées sont également polluantes.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Pendant les travaux, des précautions seront prises pour éviter les nuisances temporaires : les installations de chantier seront soit raccordées au réseau eaux usées existant, soit munies de dispositifs autonomes régulièrement entretenus.

Les vidanges d'huiles seront interdites ou collectées et emmenées hors du site. Le stockage de matériaux polluants et d'hydrocarbures et les aires destinées à l'entretien et au stationnement des engins feront l'objet de mesures spécifiques (imperméabilisation du site, bacs de rétention pour stocker les produits inflammables, création si besoin de fossés autour de l'aire de stationnement des engins pour éviter les déversements accidentels, bacs déshuileurs, enlèvement régulier des bidons d'huile usagée, aire de lavage des camions prévue avec intégration de dispositifs de décantation, zone bétonnée pour le recueil des eaux de lavage,...) qui devront être signalées et consignées dans le plan d'installation chantier et faire l'objet de précautions.

Les eaux issues des aires imperméabilisées seront collectées et prétraitées avant rejet au milieu naturel. Les sédiments ou déchets issus de ces systèmes seront évacués par voie appropriée (curage puis évacuation par des professionnels pour les huiles).

Par ailleurs, dans le cadre de la minimisation de l'impact de la ZAC sur la ressource en eau, des mesures d'économie d'eau devront être prises lors du lavage des Poids Lourds sur le site.

Toutes ces prescriptions feront l'objet d'information des entreprises et d'un suivi de chantier.

Une intervention rapide sera indispensable en cas d'incident lors des terrassements.

VII.1.2.4 Eaux de ruissellement

Dans la mesure où les travaux ne concernent que des zones non encore imperméabilisées, des augmentations de ruissellement sont à attendre.

Par ailleurs, si des travaux devaient impliquer la présence de produits toxiques ou dangereux susceptibles d'être entraînés par les eaux de pluie, des mesures de rétention seront appliquées.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

La diversité des activités et travaux indispensables à la mise en place des nouvelles infrastructures implique que des accidents d'origines diverses peuvent arriver, dont le sol sera le premier récepteur. Afin de gérer au mieux une éventuelle pollution, il importe que soit mise en place, avant le démarrage des travaux, une zone de rétention, destinée à contenir des flux contaminés.

Les boues issues du curage ne seront pas rejetées dans les bassins, mais évacuées et mises en décharge, à moins que leurs caractéristiques ne leur permettent une valorisation.

VII.1.2.5 Paysage et sites

Les chantiers occasionneront un impact visuel important sur la totalité de sa durée.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Là où l'impact visuel le justifie, c'est-à-dire sur les lieux qui accueillent beaucoup de piétons, l'aspect esthétique du chantier fera l'objet de mesures particulières :

- Les clôtures seront constituées d'éléments joints et présentant des reliefs pour dissuader le collage d'affiches et les graffitis.

- L'affichage des noms des entreprises et de la nature des travaux sera réglementé et assuré selon la charte graphique actuellement en vigueur pour les travaux de la Communauté de Communes Roissy Porte de France ou de la commune de Louvres.

VII.1.2.6 Patrimoine archéologique

Les travaux d'aménagement de la ZAC de la Butte aux Bergers peuvent potentiellement occasionner des découvertes archéologiques de fait de leur emprise en des sites en cultures peu remaniés au cours des dernières années et la présence de vestiges identifiés sur et à proximité du site.

Avant les travaux, le Service Régional de l'Archéologie a été informé du projet (depuis 1988). Un diagnostic de fouilles archéologique a ainsi été prescrit.

VII.1.2.7 Flore

Pour rappel, aucune ZNIEFF ou zone NATURA 2000 n'a été recensée sur le périmètre d'étude projet. Aucune forêt ne se trouve sur la zone de projet.

Le projet ne comporte ni suppression ni atteinte partielle des espaces naturels environnants (Parc Naturel Régional « Oise, Pays de France », ZNIEFF de la vallée de la Thève et de l'Ysieux).

La zone agricole cultivée composant le périmètre de la ZAC occupe une surface de 60 ha environ. L'ensemble des parcelles concernées par le projet est occupé par des terres agricoles cultivées. Le patrimoine floristique est de ce fait très limité.

Le projet sera à l'origine d'un remaniement complet de cette zone agricole, vouée à être à terme en partie imperméabilisée.

La zone agricole correspondant à la future zone verte perdra son caractère agricole au profit d'aménagements boisés et prairiaux.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Le remaniement complet de la zone agricole cultivée sera tempéré par un traitement paysager avec une approche favorisant la biodiversité.

Se référer à ce sujet au chapitre relatif aux impacts permanents.

VII.1.2.8 Faune

L'aménagement de la zone va bouleverser une grande partie du milieu naturel en place. Cependant, la flore et la faune décrites localement sont relativement banales et ne présentent aucun caractère de rareté.

En effet, Les grandes parcelles agricoles sont peu hospitalières, de surcroît lorsqu'elles se trouvent en limite de zones urbanisées.

L'avifaune nicheuse susceptible de se trouver sur la zone sera repoussée vers les extérieurs de la ZAC.

Aucune ZNIEFF ou zone NATURA 2000 ne sera affectée par le projet.

Il n'est pas de mesures particulières complémentaires à préconiser.

VII.1.2.9 La poussière et la boue

La poussière et la boue sur les espaces publics sont essentiellement générées par le roulage des camions et la mise à nu des sols.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

L'arrosage des roues des camions et des plateformes de terrassement par temps sec suffit à éliminer ces nuisances.

Par ailleurs, le bûchage des camions pourra être exigé.

VII.1.2.10 La qualité de l'air et l'environnement sonore

Ces aspects seront détaillés dans la partie « Impacts sur la santé et la santé publique et mesures de réduction des nuisances » exposée ci-après.

VII.2 EFFETS PERMANENTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL ET MESURES COMPENSATOIRES

VII.2.1 TOPOGRAPHIE, SOUS-SOL

Les micro-ondulations du terrain actuel seront modifiées pour des raisons techniques mais la forme générale du terrain naturel sera tout de même maintenue. Il n'y aura donc aucun impact.

VII.2.2 LE PAYSAGE

La ZAC est implantée sur une butte dite la « Butte aux Bergers » en périphérie d'une zone urbanisée. Un vallon, future zone verte, sépare ces deux zones. Il ne s'agira donc pas de bâtir ex-nihilo mais de s'étendre depuis l'existant urbanisé.

Le projet va transformer des terres agricoles en zone verte et en zone urbanisée sur un site présentant une forte co-visibilité avec des habitations existantes. Le projet sera à l'origine d'implantation de bâtiments de nature, de fonction et de taille diverse.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Le programme de construction devra permettre la mise en œuvre de fronts urbains intégrés dans le paysage en prenant compte de la visibilité particulière du site liée à la topographie en butte.

Les aménagements du barreau et de la ZAC vont constituer une nouvelle entrée de ville des agglomérations de Louvres et Puisieux: la qualité des aménagements paysagers, comme le choix des implantations, et l'architecture seront une exigence fondamentale de l'opération.

Les perspectives directes du futur rond-point (rapprochement visuel), et de l'axe structurant seront qualifiées avec des éléments de programme plus qualitatifs, en vis-à-vis des quartiers existants et constitueront de nouveaux repères. Le front arrière doit rester attractif et qualitatif pour marquer l'entrée de ville.

L'aménagement du site, des espaces publics, des implantations des constructions, comme des franges paysagères devra permettre de conserver et mettre en scène quelques vues transversales afin de conserver des vues vers l'horizon.

Différentes séquences seront inscrites dans le paysage pour favoriser l'intégration et minimiser l'impact paysager de la zone : les éventuelles activités à fort impact (grands entrepôts) seront situées à l'arrière plan (côté nord ouest).

Certains éléments du patrimoine naturel seront mis en valeur par le projet : chemin rural, nouvelles perspectives via la coulée verte.

La commune de LOUVRES pourra, à terme, procéder à la requalification de la Route de Puisieux en aménageant stationnements et trottoirs, et sécuriser les accès de la zone résidentielle vers la zone d'espaces verts et ces balades. Ces aménagements de voirie qui pourront s'accompagner de travaux d'aménagements paysagers participeront à la valorisation de la zone résidentielle en frange.

La possibilité de mise en œuvre d'une nouvelle desserte vers Puisieux via la voie principale de la ZAC, devrait engendrer une réduction du trafic sur la Route de Puisieux et aura un impact important sur la nature de ces aménagements.

VII.2.3 RESSOURCE EN EAU SOUTERRAINE

Les eaux souterraines constituent une des composantes du milieu naturel, **elles doivent être particulièrement protégées de toutes les pollutions.**

Un projet tel que la création d'une ZAC peut être source de nuisances dont l'importance des impacts sur l'environnement est directement liée à la vulnérabilité des nappes présentes au droit du projet.

VII.2.3.1 Contexte général

La ZAC concernera des activités tertiaires et industrielles. Ces activités seront susceptibles de générer des flux polluants de façon régulière. L'occupation des sols sera modifiée, de même que la circulation. Ce projet sera à l'origine d'une modification des flux :

- Création de flux d'eaux usées domestiques (notamment issues des sanitaires des locaux d'entreprise) et éventuellement industrielles.
- Modification de la qualité des flux pluviaux.
- Modification des quantités de volumes ruisselés.

Mal gérés, ces flux peuvent contaminer la ressource en eau souterraine par infiltration et superficielle par ruissellement.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

La gestion des eaux pluviales (stockage/restitution et infiltration après prétraitement sur le périmètre de la ZAC) et des eaux usées (en station d'épuration) est une mesure compensatoire aux modifications quantitatives et qualitatives de flux engendrées par un tel projet.

Cette gestion des eaux sera spécifiquement étudiée pour ne pas rendre vulnérable la ressource souterraine.

De plus, lors de la phase de fonctionnement de la ZAC, des mesures permettant l'économie des ressources naturelles dont l'eau, seront encouragées au travers d'un cahier de recommandations ou de prescriptions paysagères, architecturales ou environnementales. Ainsi, la réutilisation des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts ou le nettoyage des voiries, la mise en place d'installations sanitaires peu consommatrices d'eau peuvent être des exemples de mesures adaptables à une telle opération.

L'incidence plus précise du projet sur le sous-sol, la ressource en eau souterraine et superficielle fera l'objet d'un dossier au titre de la Loi sur l'Eau codifiée distinct. Les travaux ne pourront débuter qu'après l'obtention d'un arrêté préfectoral spécifique à cette thématique.

VII.2.3.2 Modifications quantitatives

La ZAC de la Butte aux Bergers sera directement alimentée depuis le réseau eau potable existant. Aucun forage n'est prévu sur la zone. **Aucun prélevement ne sera donc effectué sur les ressources souterraine et superficielle.**

Un terrain imperméabilisé infiltre moins. Les volumes qui alimentent les nappes sont susceptibles de diminuer, des pertes d'alimentation des nappes souterraines peuvent apparaître.

Les volumes ruisselés seront plus importants qu'actuellement. Le projet prévoit toutefois de gérer les ruissellements dans le même sous bassin versant (bassin versant du Croult).

Ainsi, aucune perte d'alimentation n'est donc à craindre pour la ressource en eau, exploitée ou non.

VII.2.3.3 Modifications qualitatives

L'infiltration jusqu'à la nappe de substances insuffisamment épurées risque de modifier la qualité des eaux des nappes souterraines. Il peut s'agir de phénomènes chroniques : gestion des eaux usées ou des eaux pluviales, ou d'évènement accidentel : le renversement d'une citerne chargée par exemple.

Il ressort de l'état initial du site et de son environnement que **le projet n'est pas situé dans une zone reconnue sensible pour la ressource en eau souterraine**, et pour l'alimentation en eau de Louvres.

Toutefois, la partie Sud du site, correspondant principalement à l'emplacement du barreau de liaison, est implantée dans le périmètre de protection éloigné du captage (dit forage F4) de Louvres. Cependant, ce captage est actuellement inexploité suite à une pollution aux cyanures et des études sont en cours pour déterminer de sa possible réouverture.

Il est à noter qu'il n'y aura pas d'infiltration d'eaux de voirie non traitées ou d'eaux résiduaire au droit de la zone et que les eaux pluviales sont gérées en stockage/ restitution ou infiltration (après prétraitement).

L'impact sur le risque de pollution des eaux souterraines peut être considéré comme moyen en raison des caractéristiques et de la vulnérabilité des différents aquifères, et des mesures doivent être prises pour réduire les impacts.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Les eaux pluviales seront décantées dans des noues ou des bassins avant infiltration dans le sol ou rejet dans le réseau pluvial.

Les eaux usées domestiques seront collectées dans un réseau étanche pour être menées à la station d'épuration. La réception des réseaux prouvera leur bonne étanchéité. Il n'y aura donc aucun impact des eaux usées sur la ressource en eau souterraine.

Une surveillance régulière des ouvrages permettra de s'assurer du bon fonctionnement des écoulements hydrauliques, de l'absence d'apparition de fuites ou de zone d'infiltration rapide.

VII.2.3.4 Gestion d'un accident

Des déversements accidentels (renversement d'une cuve dans une industrie, renversement d'un camion chargé de produits toxiques...) peuvent entraîner l'infiltration vers le sous-sol de substances polluantes.

Ces risques sont réels : il s'agira d'une zone d'activités dont certaines industrielles. Toutefois, la vitesse et la densité de circulation seront limitées (livraison de produits...)

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Les volumes déversés accidentellement rejoindront le réseau pluvial et pourront être stockés dans les bassins pluviaux pour être pompés et gérés en filière autorisée.

Une intervention rapide sera conduite selon le protocole d'intervention existant, afin de ne pas saturer de substances indésirables les sédiments de fond de bassin, les déshuileurs, voire ensuite le milieu naturel.

Les matériaux et produits polluants extraits lors l'intervention seront stockés à l'écart des ruissellements, sur rétention si besoin. Les eaux de ruissellement de ces zones seront traitées (décantation) avant rejet au milieu naturel ou évacuées en filière autorisée.

Tous ces éléments seront définis plus précisément dans le dossier Loi sur l'Eau.

VII.2.4 HYDROLOGIE – ECOULEMENTS SUPERFICIELS

Le Rhin (affluent du Croult) est vulnérable vis-à-vis du projet en raison de son statut de milieu naturel récepteur des eaux pluviales (après passage dans le bassin de la Solle).

Le risque de pollution est lié principalement aux voiries et à l'accueil d'activités utilisant éventuellement certains types de polluants pouvant affecter les eaux de surface. Ce risque est direct du fait de la faible distance qui sépare la zone de projet de ces masses d'eaux superficielles.

L'impact le plus important sera l'imperméabilisation d'une grande surface. En effet, à terme, 44 hectares de terres agricoles pourvues de bonnes capacités d'infiltration seront en partie couverts par un revêtement bitumineux.

L'impact de cette imperméabilisation sur le sol est donc significatif par rapport à la situation actuelle.

Dans ce contexte, le principe du projet repose sur la création d'un réseau séparatif qui entrainera, d'une part, les eaux usées vers la station d'épuration de Bonneuil-en-France pour être épurées et, d'autre part, les eaux pluviales vers un ouvrage de prétraitement. Cet ouvrage en projet se situera sur le périmètre de la ZAC de la Butte aux Bergers (dans la zone verte).

VII.2.4.1 Modifications quantitatives

25 à 30 % (zone verte comprise) environ de la superficie de la ZAC, actuellement à l'état de terres agricoles cultivées, seront à terme

imperméabilisés. L'imperméabilisation des terrains aura des impacts sur le ruissellement des eaux pluviales.

Tout d'abord, les précipitations tombant sur la zone pouvant moins s'infiltrer, **le débit d'eaux pluviales ruisselant en aval du terrain sera plus important** (débit décennal multiplié par 3 selon la formule de Cacquot). Si rien n'est fait, les phénomènes d'inondation et d'érosion qui découlent de ce ruissellement peuvent eux aussi être accentués.

Cette augmentation des flux ruisselés nécessite **une gestion efficace des volumes et débits générés** par le site.

Le principe général retenu de collecte en réseau de l'ensemble des eaux pluviales, puis stockage/restitution ou infiltration à créer sur le périmètre de ZAC permettra de limiter au maximum l'écoulement vers les zones en contrebas (bassin de la Solle) en période pluvieuse.

Cette gestion conçue sur un modèle intégrant ouvrage structurant (bassins de rétention) mais aussi aménagements ponctuels d'hydraulique douce (noues enherbées) n'est pas encore définie précisément dans ses modalités.

Le projet définitif concernant la gestion des eaux pluviales sera établi sur la base d'un calcul hydraulique, intégrant les surfaces concernées dotées d'un coefficient de ruissellement en fonction du type de terrain (espaces verts, voiries ...).

Les hypothèses de calcul seront établies en concertation avec la Mission Inter-Services de l'Eau et du SIAH (gestionnaire du bassin de la Solle), respectant un **débit de fuite de 0,7 l/s/ha**.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

L'aménagement hydraulique projeté est en lui même une mesure compensatoire aux modifications de flux générées par le projet.

Le ruissellement des eaux de pluie pourra être diminué par l'utilisation de matériaux plus poreux tels que du stabilisé ou des dalles béton engazonnées.

VII.2.4.2 Ouvrages de gestion des eaux pluviales

Des bassins et des noues permettant l'infiltration réguleront les eaux avant un rejet en réseau.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Les bassins seront implantés dans la zone verte de la ZAC et composeront un élément du paysage.

Les digues et les zones de rétention (bassin ou noues) seront enherbées afin de réduire l'érosion et les vitesses de transit, et dans un objectif d'abattement de la charge polluante des eaux de ruissellement.

Ces ouvrages seront intégrés dans le paysage grâce à la création de noues engazonnées et végétalisées à leurs abords par des arbustes, de fossés ou de tranchées drainantes.

Ces ouvrages enherbés permettront également de favoriser la biodiversité sur le site en offrant un milieu plus diversifié pour la faune et la flore (milieu temporairement en eau) que des terres agricoles actuelles.

Les ouvrages seront régulièrement entretenus (curage des boues, fauchage de la végétation dans les bassins) afin de conserver leur volume de stockage initial. Les boues issues du curage, potentiellement polluées seront évacuées selon la filière réglementaire. En effet, afin de s'assurer de l'innocuité de ces boues, le protocole d'évacuation de ces sédiments suivra le protocole d'évacuation des boues issues des traitements d'épuration. La préservation du milieu naturel à travers ses différentes

composantes (sol, eau souterraine et superficielle, Homme) sera ainsi garantie.

Les ouvrages devront faire l'objet d'une surveillance très régulière.

Tous ces éléments seront définis plus précisément dans le dossier Loi sur l'Eau.

VII.2.4.3 Exutoire

Comme précédemment évoqué, l'exutoire hydraulique des eaux pluviales de la zone sera le ruisseau du Rhin qui se déverse dans le Crouit après stockage/restitution en débit limité (0,7V/s/ha).

Le projet final sera conforme aux prescriptions des Services de la Police de l'Eau et du SIAH, en terme de prétraitement et de modalités de rejet au milieu naturel.

Le Rhin appartenant au bassin versant du Crouit, le projet sera conforme aux prescriptions des documents de planification en vigueur (le SAGE du Crouit - Petit Rosne est en phase d'émergence).

VII.2.4.4 Modifications qualitatives

Les pollutions dissoutes dans l'eau qui ruisselle pouvant toucher les eaux superficielles sont véhiculées par les vents, les précipitations, les réseaux, et projetées par les véhicules de la chaussée.

Elles dépendent :

- de la charge polluante, qui a trois origines possibles, toutes dépendant fortement du trafic :

a) Pollution accidentelle due aux accidents de poids lourds avec déversement de produits toxiques, de liquides corrosifs et surtout d'hydrocarbures (contamination parfois définitive de nappes, de captages et des eaux superficielles) : les enjeux sont économiques et écologiques.

b) Pollution saisonnière due à l'épandage de fondants chimiques en hiver (le chlorure de sodium est le plus utilisé, mais aussi très soluble et donc facilement lessivé).

c) Pollution chronique liée au trafic: débris, résidus et poussières issus de l'usure des pneumatiques, de la chaussée, des véhicules, de la combustion des carburants (hydrocarbures, plomb...). La majeure partie de cette pollution est donc sous forme solide, avec des métaux lourds (zinc, plomb, manganèse) et est transportée par les vents et les précipitations.

- de la qualité de collecte et de l'évacuation des eaux de ruissellement,
- de la qualité de collecte et de l'évacuation des eaux usées,
- du traitement des eaux collectées avant leur rejet dans le milieu naturel,
- du fonctionnement ou de l'absence d'entretien des voiries.

Les eaux de ruissellement actuellement peuvent être chargées de particules de terres arrachées par l'impact des gouttes de pluie. Ce phénomène d'érosion peut entraîner jusqu'à 5T de terres/ha. Ensuite, ces eaux, en ruisselant sur des parkings et des voies de circulation, pourront se charger en hydrocarbures et polluer la ressource en eau superficielle.

Les charges des eaux de ruissellement dépendent en partie de la qualité des eaux météoriques avant même tout contact avec une surface.

Les eaux pluviales, ayant ensuite ruisselé sur des surfaces imperméabilisées servant à la circulation, entraînent des substances supplémentaires, telles les particules de poussières, de matières organiques ou minérales, issues des véhicules (métaux lourds issues du freinage, traces d'hydrocarbures...), des activités anthropiques (excréments d'animaux) ou du milieu naturel (chutes de feuilles...). Les microorganismes peuvent également se fixer sur ces particules.

Les charges des eaux de ruissellements sont donc plus importantes:

Paramètre	SETRA (mg/l)	OTV (mg/l)	VALIRON TABUCHI (mg/l)
MES	200 à 1200	235	100 à 1 000
DCO	230 à 400	180	50 à 600
DBO5		25	10 à 100
NO3	40		
SO4	174		
Pb	0.9 à 1.3		0.1 à 0.8
Zn	1.5 à 2.5		0.3 à 0.8
Hydrocarbures			5.5

La majorité des polluants restent fixés sur les matières en suspension :

	DCO	DBO5	NTK	Hydrocarb.	Pb
Pollution fixée sur les MES	83 à 92%	90 à 95%	65 à 80%	82 à 99%	97 à 99%

Il importe donc en matière d'eaux pluviales de pouvoir décantier les eaux avant rejet au milieu naturel.

Les matières en suspension et les polluants piégés sont retenus au fond des zones de décantation. Un décanteur-déshuileur permet d'abattre au minimum 97% des huiles.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

La présence de système de décantation (noues) et déshuilage permettra d'abattre une grande partie de la charge polluante associée aux eaux ruisselées. Les polluants piégés se retrouveront confinés dans ces systèmes de prétraitement

Tous ces éléments seront définis plus précisément dans le dossier Loi sur l'Eau.

VII.2.4.5 Gestion des eaux usées

Les eaux usées ne seront pas rejetées directement dans le milieu naturel mais subiront d'abord un traitement au sein de la station d'épuration de Bonneuil-en-France qui est dimensionnée pour 300 000 équivalent-habitants (EH).

En considérant qu'un employé représente 0,5 EH, le nombre d'Equivalents Habitant peut être estimé à 1 250 EH. L'apport supplémentaire (1 250 EH) représente moins de 1 % de la capacité nominale de la station (300 000 EH).

Cette hypothèse est maximaliste et les flux effectivement envoyés à la station d'épuration dépendront aussi de la nature des activités qui s'implanteront sur la ZAC.

Il conviendra lors des éventuelles demandes d'autorisation spécifiques pour ces activités d'étudier de manière précise et complète la partie « impacts sur l'eau ». Ces impacts devront être envisagés dans chaque dossier de manière globale sur l'ensemble de la ZAC, les rejets

polluants de chaque activité se cumulant au niveau de la station d'épuration.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

L'impact éventuel des nouvelles activités sur la qualité des eaux souterraines et superficielles sera systématiquement évalué lors de l'étude d'impact qui leur sera imposée ou non par la réglementation en vigueur.

Quant aux éventuelles eaux usées non domestiques, elles devront respecter des flux polluants maximaux admissibles définis dans les autorisations éventuellement complétées de conventions spéciales de rejet signées avec le SIAH. Pour ne pas dépasser ces valeurs, certains investisseurs devront le cas échéant réaliser en interne un prétraitement de leurs eaux usées.

Tous ces éléments seront développés plus précisément dans le dossier Loi sur l'Eau.

VII.2.5 QUALITE DE L'AIR

Ce chapitre est développé dans le "volet santé".

VII.2.6 PATRIMOINE NATUREL

Aucune ZNIEFF ou zone NATURA 2000 ne sera affectée par le projet en phase de fonctionnement.

L'aménagement de la zone va néanmoins bouleverser une grande partie du milieu naturel en place, même si la flore et la faune décrites localement sont relativement banales et ne présentent aucun caractère de rareté.

En effet, Les grandes parcelles agricoles sont peu hospitalières, surtout en limite de zones urbanisées. L'aménagement d'une zone verte aura donc un **impact positif sur la diversité** des espèces rencontrées.

Enfin, la volonté de développer les emprises végétalisées est une contrainte très importante d'entretien, sous risque de voir certains espaces se transformer en friches puis bosquets.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

La ZAC sera structurée autour d'une trame végétale herbacée et arborée d'essences en cohérence avec le site et ses caractéristiques naturelles.

En plus de son importance pour accompagner le traitement des vues propre au site de la ZAC, l'aménagement de la zone verte de 20 ha offre l'opportunité de créer un espace public de qualité, ouvert et accessible ainsi qu'une diversification de la flore et à terme de la faune.

Le végétal peut être utilisé sous différentes formes : alignement, mail, arbres et arbustes isolés, haies taillées ou libres, pelouses... Il permet de remplir de nombreuses fonctions : embellir, structurer l'espace public, hiérarchiser des voies, créer des points de repères, offrir une ambiance végétale, donner une identité à la zone d'activité. La végétalisation participe donc à la conception urbaine au même titre que la

voirie et le bâti. Ainsi, il sera mis en place une intégration éco-paysagère des nouvelles lisières de la ZAC, ainsi que des voiries.

Conception des prairies de la zone verte.

En plus des espaces verts régulièrement ton dus, des prairies « rustiques » seront intégrées au projet. Ces prairies nécessitent un entretien minimal – type 1 à 2 fauches annuelles, avec possibilité d'exploiter le fourrage.

Ces prairies permettront de diversifier le milieu, et d'accueillir nombre d'insectes voire de petits mammifères. Afin de mettre en valeur et pérenniser ces prairies, des aménagements spécifiques sont envisagés : mise en valeur par l'entretien des abords, voire panneaux explicatifs montrant l'intérêt de préserver de tels secteurs.

L'aménagement extérieur prévoira la mise en œuvre de noues et de bassins enherbés intégrés dans le paysage, pour la gestion des eaux pluviales sur la ZAC.

Le projet paysager sera élaboré en fonction des possibilités d'entretien, afin de pérenniser l'aménagement.

Plusieurs actions permettront de pérenniser la biodiversité locale, actions qui ne peuvent s'appliquer sur l'ensemble de la zone mais peuvent s'étendre sur la zone verte et la coulée verte en majorité et les abords des îlots ... :

- Eviter un engazonnement sélectionné massif, pour préférer la conservation ou l'installation d'espèces pionnières et vagabondes, plus économes en eau et demandant relativement peu d'entretien,
- Pratiquer des fauchages sélectifs et peu fréquents dès que possible,
- Eviter les désherbages chimiques systématiques – cet aspect est important pour la qualité de la ressource en eau.

VII.3 EFFETS PERMANENTS SUR LE MILIEU HUMAIN ET MESURES COMPENSATOIRES

VII.3.1 L'IMPACT SUR LE PATRIMOINE BATI INVENTORIE OU PROTEGE

Sans objet : aucun monument historique protégé et aucun périmètre de protection associé (500m de rayon) ne concernent le périmètre de la ZAC.

VII.3.2 L'IMPACT SUR LE PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Quatre sites archéologiques répertoriés se trouvent sur le périmètre d'étude de la ZAC. Toutefois, trois de ces zones ne sont concernées par aucun aménagement (future zone vertel).

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Le Service Régional de l'Archéologie de la Région Ile-de-France a été informé de ce projet, susceptible d'enlamer le sol à une profondeur supérieure à celle des labours courants, depuis 1989.

Le projet de Région a donc prescrit la réalisation d'un diagnostic archéologique préalable aux travaux envisagés, ou la conservation des vestiges, en application de la loi 2001-44 du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive.

A l'issue de cette phase de diagnostic et en fonction des éléments mis au jour, il pourra être prescrit la réalisation de fouilles préventives complémentaires ou bien la conservation des vestiges identifiés.

VII.3.3 IMPACTS SUR LES LOGEMENTS

La ZAC de Butte aux Bergeres devrait accueillir une zone d'activités mixte qui participera à l'accompagnement de la mutation de la zone industrielle de Coudray actuelle qui sera amenée à terme à ruffer, sur 15 à 20 ans, au profit d'un quartier mixte d'habitat, de bureaux et de commerces

La ZAC n'aura pas d'impact direct sur les logements, mais entrera dans cette évolution de la commune elle participe indirectement et à long terme à la création de nouveaux logements sur la commune

Pai ailleurs, de par son forte imbriqué on avec le projet de barrage de liaison qui permettra la requalification de la voirie sur la commune et ce désorganiser la circulation en centre-ville, et l'évolution à terme de la route de Puisseux, la ZAC participe à la réduction du trafic sur certaines axes de la commune et des nuisances consécutives pour l'ensemble des logements qui bordent ces voies.

L'Impact du projet est positif sur cet aspect.

VII.3.4 IMPACTS SUR LES ACTIVITES ET L'EMPLOI

La ZAC de Butte aux Berges devra accueillir une zone d'activités mixte répondant aux besoins de différents segments du marché et offrant l'opportunité d'implanter des constructions de gabarit divers. Cette ZAC devrait permettre la création de 2 500 emplois.

Cette opération s'inscrit dans le projet de restructuration du pôle gare véritable centre fonctionnel et commercial de la commune. Ce projet suppose notamment sur la zone industrielle de Coudray réalisée à la fin des années 1960 et antérieurement à terme à nuancer au profit d'un véritable quartier mixte d'habitat de bureaux et de commerces.

La création d'une zone d'activités économiques de la Butte aux Berges permettra à la commune de préserver et développer l'activité économique sur son territoire, en périphérie de la ville.

Cependant, 44 hectares de terres agricoles seront remplacés par une zone urbanisée. Les accès aux terres agricoles aux alentours seront maintenus.

La présence d'une nouvelle zone d'activités va générer de nombreux emplois indirects, au-delà de la phase d'aménagement et de construction. L'impact du projet est globalement positif sur cet aspect.

VII.3.5 IMPACT SUR LE FONCIER

Se reporter §VII.2.1 et figure 37

De nombreuses terres agricoles en propriété pourraient devenir plus facilement accessibles et parfois exploitables notamment à l'Est du site (le Valon).

Ce projet entraînera une restructuration foncière des parcelles situées en périphérie du parc d'activités. Devenus parcs résidentiels, ces terrains devraient faire l'objet d'opérations d'acquisitions et leur coût va modifier le bilan financier prévisionnel de l'opération.

Les parcelles résidentielles au Sud du périmètre de la ZAC s'inscrivent en partie dans le périmètre d'opération du barreau de l'Anson. Leur acquisition permettra la réalisation du barreau.

Ainsi, de par le découpage parcellaire, pour une ZAC de près de 60 ha (44 ha réservés à la zone d'activités et 16 ha de zone verte), ce sont plus de 72 ha de terrain qui devront être acquis, dont plus de 10 ha retrocédés au bénéfice du barreau de l'Anson.

Par ailleurs, la zone verte devra faire l'objet d'acquisition afin de procéder aux travaux d'aménagement nécessaires à la gestion de l'eau (issue de l'aménagement du parc d'activités) et à la réalisation d'un nouvel espace vert accessible aux riverains et à l'ensemble des habitants de la commune.

L'impact de la ZAC est positif sur l'aspect foncier.

VII.3.6 IMPACTS SUR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION LOCALE, LES DOCUMENTS D'URBANISME ET LES SERVITUDES

Le projet d'aménagement de la ZAC de la Butte aux Berges s'inscrit dans les orientations du PADD de Louvres.

Le secteur est classé au PLU approuvé le 23 septembre 2005 en **Zone IAU**, zone d'urbanisation future sous forme d'opérations d'ensemble à usage d'activités pouvant comporter des équipements publics ou d'intérêt collectif.

Actuellement, toutes les occupations et utilisations du sol sont interdites et aucune règle n'a été prescrite à l'exception du rappel concernant l'isolement acoustique, le risque d'effondrement, la présence en limite de vestiges archéologiques, et un périmètre de captage d'eau.

L'ouverture de la zone d'urbanisation et la définition de règle d'urbanisme dans la zone sont subordonnées à une **modification ou révision du PLU**.

→ Mesures à prendre

Le PLU sera modifié pour intégrer le projet de ZAC de la Butte aux Bergers.

Une attention particulière sera portée sur la compatibilité des aménagements au regard :

- de la servitude relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques (PT1) liée à la station hertzienne de Marly-la-Ville.
- De la servitude liée au captage d'eau (AST1) qui s'applique au niveau du barreau de liaison au Sud du site d'étude (limitation l'infiltration des eaux pluviales sur la zone comprise dans le périmètre de protection éloigné du captage).
- de la contrainte liée à la présence de deux talwegs qui interdisent toute construction dans une bande de 20 m de part et d'autre de l'axe de ruissellement.

Enfin, les modalités d'assainissement seront élaborées sur les préconisations du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux en vigueur (SAGE) ou du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).

Au sujet des voies classées bruyantes, un arrêté préfectoral en date du 28 janvier 2002 classe la Francilienne et la voie ferrée en catégorie 1 (selon l'arrêté du 30 Mai 1996). La partie Sud du site se trouve dans la zone affectée par le bruit lié à la voie ferrée (largeur maximale de 300 m).

→ Mesures à prendre

Tout bâtiment à construire dans un tel secteur affecté par le bruit doit respecter un isolement acoustique minimal déterminé selon les spécifications de l'arrêté du 30 mai 1996. Ce calcul prend en compte la catégorie de l'infrastructure, la distance qui la sépare du bâtiment, ainsi que l'existence de masques éventuels (écrans anti-bruit, autres bâtiments,...) entre la source sonore et chaque façade du bâtiment projeté. Il est également possible pour un constructeur d'ériger lui-même une protection de type écran (mur de clôture, merlon en bordure de lotissement, etc...) plutôt que d'adopter une valeur renforcée de l'isolement de façade, la finalité étant d'aboutir à un niveau sonore identique à l'extérieur du bâtiment.

Il est important de rappeler que ces dispositions ne constituent pas une règle d'urbanisme, mais une règle de construction (au même titre, par exemple, que la réglementation relative à l'isolation thermique). Ainsi, les éléments concernant le classement ne figurant que dans les annexes (parties informatives) des PLU, et le permis de construire ne mentionnent pas la valeur d'isolement nécessaire, dont le calcul est de la responsabilité de chaque constructeur.

VII.3.7 IMPACTS SUR LES DEPLACEMENTS ET LES LIAISONS

L'état initial a permis de recenser et de qualifier une offre en moyens de transport diversifiée à l'échelle intercommunale, voire régionale et nationale, et d'identifier des points de dysfonctionnement à l'échelle du territoire de la ZAC projetée et des alentours.

VII.3.7.1 La frame viaire

Afin de desservir les constructions de la ZAC, un réseau viaire composé de voies de circulation, les contre-allées des trottoirs et les bas côtés sera mis en place. A chaque fonction peut correspondre un traitement particulier ; par exemple, l'aménagement des sols différencie, marquage au sol par exemple...

L'aménagement de la ZAC sera réalisé en parallèle de la réalisation du barreau de liaison entre Louvres et la Francilienne. Celui-ci constituera une nouvelle entrée de ville permettant un accès plus direct à l'Ouest et au Nord du territoire de la commune. La mise en place du barreau permettra par ailleurs d'envisager l'évolution de la frame viaire de la commune (cf Carte en page suivante).

La réalisation de l'intégralité du barreau de raccordement, facilitée par la réalisation de la ZAC (temporaires disponibles), à Louvres permet un atout important pour l'agglomération. Elle est un enjeu fondamental puisqu'elle participe à valoriser l'opération pour l'ensemble des habitants de la commune, en permettant la requalification du centre ville de Louvres et l'ensemble de son évolution urbaine. Cette nouvelle desserte de la ville permet un effet de désengorger les axes de l'agglomération et de mettre en place une ligne de transport en commun très attendue par les usagers vers ROISSY.

L'impact du projet est positif sur cet aspect.

VII.3.7.2 Le trafic

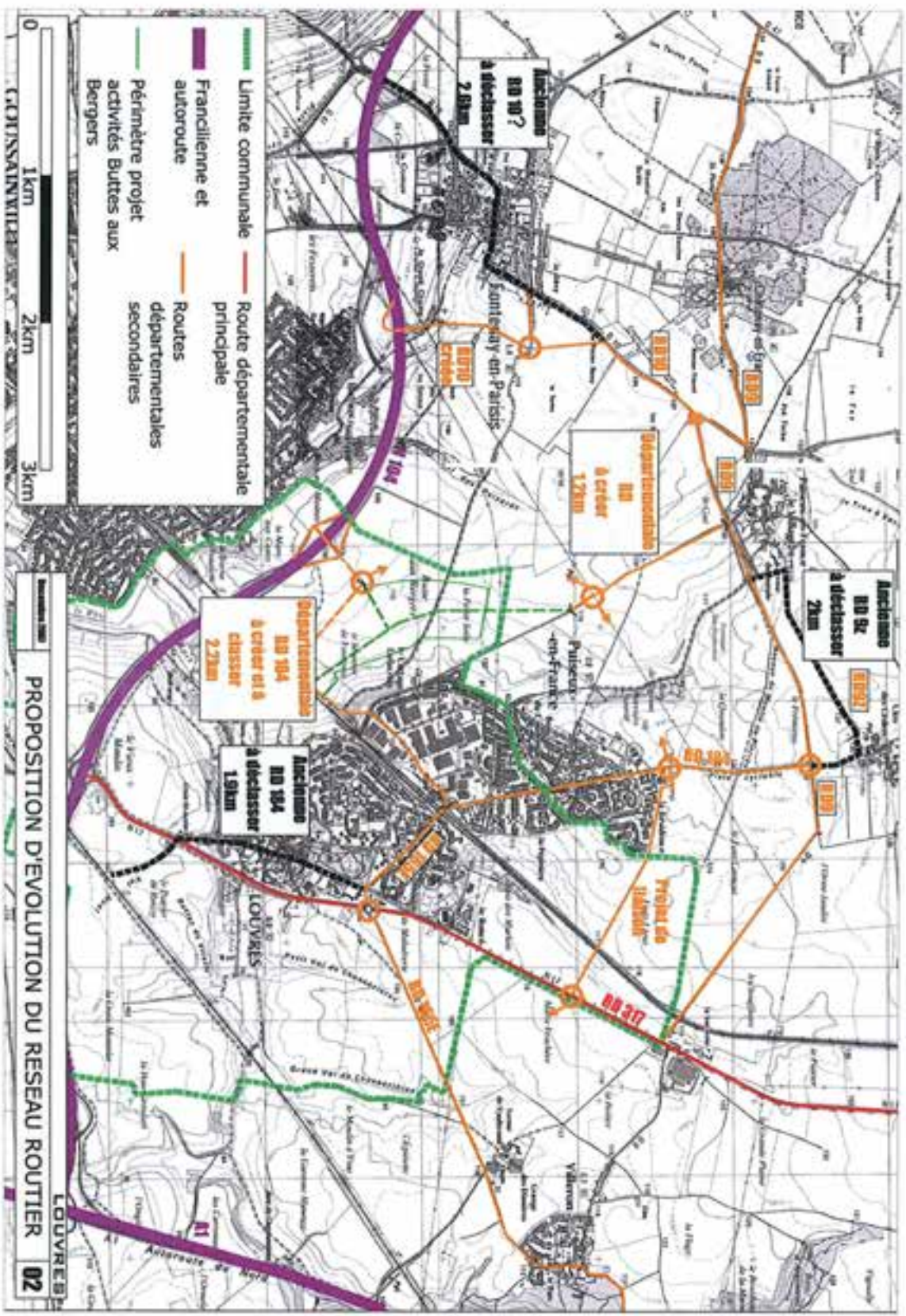
A l'échelle de la commune, la réalisation du barreau de liaison entre Louvres et la Francilienne permettra le désengorgement de l'Ouest du territoire communal.

Localement, la création du nouveau barreau permettra le désengorgement de la Route de Puisseux et de l'avenue de la Gare qui desservent la zone industrielle de Louvres. En effet, les poids lourds emprunteront plus cette voie actuellement saturée en heure de pointe.

Par ailleurs, à plus long terme, une liaison viaire vers la future ZAC de Puisseux (en continuité de la ZAC de la Butte aux Bergères) pourrait être mise en place (l'emprise a été prévue dans le cadre du présent aménagement). Elle permettrait de dévier le trafic actuel important de la Route de Puisseux sur la ZAC et limiter les nuisances pour les habitations du lieu dit du Cottage Desacroy.

L'impact du projet est positif sur cet aspect.

Figure 42 : Proposition d'évolution du réseau routier



VII.3.7.3

La trame verte et Les Liaisons douces

Le projet s'est attaché à développer les liaisons douces, de manière conjointe et complémentaire à la zone verte et à la coulée verte, afin de rendre plus accessible et de valoriser le cadre végétal existant.

La voie d'accès du mail central et la voie principale accueilliront une piste cyclable. Le réseau de continuités piétonnes et cyclables permettra de relier les pôles principaux à l'échelle du périmètre de la ZAC de la Butte aux Bergers ainsi que la ville (gare RER) et les chemins de randonnée à proximité de la ZAC (en continuité notamment avec le chemin menant aux ruines du Château d'Orville, site archéologique qui fait l'objet de fouilles, ateliers et chantiers artistiques).

Des espaces de stationnement pour les cycles seront mis en place au sein des différents lots.

Cette trame s'inscrit dans le schéma des liaisons douces en cours d'étude à l'échelle de la Communauté de Communes Roissy Porte de France.

L'impact du projet est positif sur cet aspect.

VII.3.7.4

Le stationnement

Des aires de stationnement réservées aux véhicules légers et d'autres aux poids lourds seront mises en place sur le périmètre de la ZAC.

Le projet prendra en compte le besoin en stationnement et n'aura pas d'impact négatif significatif sur cet aspect.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Les modalités de stationnement des poids lourds en livraison seront prises en compte à l'échelle de la ZAC.

Les entreprises pourront au sein de leurs parcelles limitrophes aménager des espaces de stationnement en continuité sans pour autant constituer d'ensembles trop vastes.

Les véhicules seront répartis entre plusieurs zones d'emprise limitée et fractionnée par l'emploi d'aménagements paysagers.

VII.3.7.5

Les transports en commun

La ZAC de la Butte aux Bergers ne viendra pas impacter de manière significative la desserte par voie ferrée, dont les tracés ne concernent pas le périmètre de projet. Cette partie s'attache à développer ses impacts sur le réseau de desserte par les bus.

L'outil initial a permis de présenter les caractéristiques de l'offre actuelle à l'échelle de la commune. Le réseau de bus permet en effet d'assurer la liaison vers les grands pôles attractifs, mais présente un manque de lien entre Louvres et la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Porte de France.

Les tracés des lignes actuelles évolueront avec :

- le programme d'aménagement de la ZAC : une ligne de transport en commun sera prolongée ou créée pour assurer la desserte interne de la nouvelle zone d'activités,
- la réalisation du barreau de liaison entre la Francilienne, la ZAC et la commune de Louvres (gare RER) : cette nouvelle liaison aura un impact positif permettra la mise en place d'une ligne de transport en commun vers Roissy.

VII.3.8 IMPACTS SUR LES RESEAUX

L'aménagement de la ZAC de la Butte aux Bergers impose d'assurer une desserte efficace de l'ensemble des réseaux et implique un prolongement des réseaux existants et le raccordement des nouveaux réseaux pour les besoins de fonctionnement des futurs bâtiments (eau potable, assainissement des eaux usées et pluviales, électricité gaz et télécommunication etc.)

Les accessoirisations des réseaux d'électricité, de gaz et de télécommunication seront contractées en temps utiles afin de vérifier si les ouvrages existants sont à même de répondre à cette nouvelle demande.

En matière d'assainissement et de gestion des eaux pluviales des réseaux existants devront être préfigurés et d'autres créés pour s'adapter aux nouveaux apports à gérer.

VII.3.9 IMPACT SUR LES DECHETS

Les activités et usages attendus sur la zone de projet seront producteurs de déchets industriels banals, voire spéciaux à prévoir en concertation

L'ajustement des ramassages aux besoins locaux est garanti d'un respect du cadre de vie et de travail.

La gestion de ces déchets sera assurée par les voies usuelles et réglementaires :

- Les déchets industriels banals (DIB) pourront être, sur la voie locale, recyclés ou évacués par la voie des ordures ménagères
- Les déchets spécifiques seront évacués par filière autorisée

Les ordures des zones d'activités devront passer par des points de collecte et prendre en charge directement les dépensés de ramassage des différents types de déchets : une multiplication de cette collecte pourra être encouragée pour recueillir les éventuelles nuisances liées à la collecte.

L'outil de réguler des espaces publics, la mise en place de dispositifs pour faciliter le tri et évacuer les déchets issus de la fréquentation de la ZAC de la Butte aux Bergers. Ces espaces publics, gérés par la Collectivité, ne constitueront pas une fréquentation susceptible de constituer un impact particulier sur la gestion des déchets.

L'impact négatif lié à l'accroissement prévisible de la quantité de déchets est compensé par une réflexion puis une mise en œuvre concernant les modalités de gestion des déchets produits sur la ZAC projetée. La collecte des déchets devra être organisée pour ne générer aucune nuisance particulière pour le voisinage (bruits, trafic...)

VII.4 IMPACT SUR LA SANTE ET LA SECURITE PUBLIQUE ET MESURES DE REDUCTION DES NUISANCES

En préalable à l'analyse des effets potentiels du projet sur la santé humaine, il convient d'identifier les populations exposées. Etant donné la consistance du projet, aucune un le de production lourde ne sera présente sur le site.

Le projet permettra l'implantation d'activités industrielles, dont certaines pouvant être soumises au contrôle de la Direction Régionale de l'Industrie et de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE). Actuellement aucune installation industrielle et aucun puits de SVEISO ne se trouve dans le périmètre d'étude.

Les populations susceptibles d'être exposées à des nuisances sonores et à des problèmes de qualité de l'air seront celles habitant à proximité immédiate du site.

Toutefois l'analyse de l'état initial a montré que ces riverains étaient déjà soumis au trafic automobile.

L'analyse du projet en terme d'impacts sur la santé nous a conduit à définir plutôt des nuisances pouvant être ressenties que des effets réels importants sur la santé humaine, compte tenu de la nature et de l'ampleur du projet.

Les effets potentiels du projet sur la santé (ou nuisances) doivent être séparés en deux unités :

- les effets temporaires du projet sur la santé durant la phase des travaux;
- les effets permanents du projet sur la santé durant la phase d'exploitation des activités).

Pour chacune de ces phases, doivent être analysés, *fidèlement* la composition de l'air (voir l'annexe 1) l'impact du projet sur la santé humaine et l'environnement. En ce qui concerne les nuisances sonores, les impacts sur la qualité de l'air, des eaux, du sol, du bruit et de ceux liés à la radioactivité et aux effets électromagnétiques.

Ces deux derniers aspects n'ont pas été étudiés, étant donné la nature du projet.

VII.4.1 EFFETS TEMPORAIRES SUR LA SANTE DUS AU CHANTIER

Les effets temporaires sur la santé, induits par la réalisation du projet, pourraient concerner les aspects suivants :

VII.4.1.1 L'accès au chantier sur la voie publique

Lors de la construction, le cadre de vie des alentours du secteur concerné (ZI du Coudray et logements du Cottage Delacroix) ne devra pas être dégradé.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Ceci se traduit par le maintien de la circulation dans de bonnes conditions de propreté et de sécurité. Le bûchage des camions pourra être envisagé, et des zones de lavage « Poids Lourds », ainsi qu'une aire de stockage des déchets seront mis en place sur les chantiers pour limiter les impacts du chantier sur la circulation.

Par ailleurs, la réalisation de la ZAC devrait être concomitante à celle du barreau de liaison, et du fait de la localisation des aménagements et des constructions, aucun accès chantier ne devrait perturber ou impacter directement le fonctionnement et la propreté des voies.

VII.4.1.2 Les travaux bruyants

Les zones habitées proches ne doivent pas subir de nuisance au cours de cette période. Ce type d'opération n'entraîne pas de travaux particulièrement bruyants.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Les travaux se feront aux horaires légaux entre 6h30 et 18h maximum. En tout état de cause, les engins de chantier devront respecter les normes en vigueur en matière de bruit et de sécurité.

Si besoin des aménagements spécifiques pourront être réfléchis afin de réduire ces nuisances.

VII.4.1.3 La production de poussières

Certains travaux peuvent être à l'origine de production de poussières.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Des précautions devront être prises lors des mouvements de matériaux.

VII.4.1.4 La circulation engendrée par la construction

L'accès du chantier nécessitera des passages de véhicules près de, ou dans un tissu urbain jusqu'à la réalisation du premier rond-point dans le cadre du raccordement à la Francilienne.

Toutefois, le maintien de la circulation dans de bonnes conditions de propreté et de sécurité doit être assuré.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Toutefois, après la construction du barreau de liaison, le site sera accessible depuis la Francilienne limitant les impacts sur les habitations du Cottage Delacroix.

Les entreprises devront élaborer des plans d'hygiène et de sécurité applicables pour la durée du chantier. En application du décret 94-1159 du 26 décembre 1994 relatif à l'intégration de la sécurité et à l'organisation de la coordination en matière de sécurité et de protection de la santé lors des opérations de bâtiment ou de génie civil et modifiant le code du travail, le maître d'ouvrage est tenu d'intégrer des mesures de coordination en matière de sécurité et de protection de la santé.

Les cahiers des charges imposés aux entreprises reprendront et compléteront cette réglementation en matière d'organisation du chantier, du respect de la propreté des lieux et de remise en état en fin de chantier, d'organisation des circulations des engins, d'évacuation des matériaux de démolition ou extraits des fouilles, de protection des riverains en matière de nuisances et de sécurité (heures d'ouverture du chantier, préservation et, le cas échéant, remise en état des constructions riveraines, cheminements piétons protégés, fléchage des accès, passerelles, manœuvre des engins signalées par un signal sonore ...).

VII.4.1.5 La gestion des déchets de chantier

Le chantier va générer des déchets dont la gestion doit être optimisée.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Le maître d'ouvrage s'engage :

- à valoriser au mieux les déchets de chantier en adéquation avec la filière existante,
- organiser le tri et le stockage des déchets sur le chantier par catégorie (déchets inertes, déchets industriels banals ou déchets dangereux),
- organiser des aires de circulation et de stationnement des véhicules chargés des livraisons et de l'évacuation des déchets.

VII.4.1.6 Les émissions de poussières d'amiante et de plomb

Les terrains concernés ne sont pas construits ; aucune démolition n'est à prévoir, donc aucun relargage temporaire de produits nocifs, comme les poussières d'amiante et de plomb (présent dans les peintures dégradées) ne sera observé.

VI.4.1.7 Mesures en faveur de la sécurité des personnes

→ Conformément au Code du Travail, et plus particulièrement à la loi du 31 décembre 1993 et son décret d'application du 26 décembre 1994, la Communauté de Communes Roissy Porte de France fera appel à un coordonnateur SPS qui veillera à la bonne mise en œuvre des conditions de sécurité sur les chantiers.

La coordination SPS doit être distinguée de la maîtrise d'œuvre ou du contrôle technique. Elle n'a aucun rapport avec la coordination du chantier, malgré l'analogie des termes. Elle a pour objectif d'améliorer la sécurité et de protéger à santé des personnes qui travaillent sur les chantiers et de diminuer le nombre et la gravité des accidents corporels résultant de la présence simultanée ou successive de plusieurs entreprises sur le chantier.

Le coordonnateur SPS :

- ✓ Veille à la mise en œuvre effective des principes généraux de prévention ;
- ✓ Ouvrir et met à jour le Registre Journal, dès la phase conception de l'étude et de l'élaboration du projet de l'ouvrage ;
- ✓ Organise la coordination des activités entre les différentes entreprises intervenantes, au cours de la phase réalisation de l'ouvrage ;
- ✓ Veille à l'application correcte des mesures de coordination qu'il a définies, ainsi que des procédures de travail ;
- ✓ Met à jour le Registre Journal ;

- ✓ Tient compte des interférences avec les activités d'exploitation sur le site à l'intérieur ou à proximité duquel est implanté le chantier ;
- ✓ Prend les dispositions nécessaires pour que seules les personnes autorisées puissent accéder au chantier.

VII.4.2 EFFETS SUR LA SANTE DURANT LA PHASE D'EXPLOITATION

VII.4.2.1 Nuisances sonores

Le bruit s'exprime en décibels (dB). Sa intensité ou niveau du bruit est importante), sa durée l'est également.

Les bruits peuvent provenir

- des infrastructures qui seront implantées sur la ZAC (act vités tentatives et industrielles)
- du trafic automobile lié aux arrivées et départs d'usagers (salariés ou livrés sans) de la ZAC

Globalement, dans la zone d'étude le niveau sonore préexistant est modéré à l'exception de la zone située le long des voies ferrées au sud de la zone d. projet. Cependant, aucune étude acoustique n'a été menée.

La partie sud de la ZAC est à l'intérieur de la zone D du PEG la réglementation en terme d'isolation acoustique sera appliquée aux bâtiments construits dans ce secteur.

Les émissions sonores seront, avec à l'accroissement de circulation motorisée, et à la nature des infrastructures (équipements publics, activités industrielles ou de logistique) projetées sur la ZAC de la Butte aux Bergers.

Elles seront donc restreintes aux heures de travail, notamment en dehors. Ces émissions seront plus marquées un jour ouvré à heure de pointe. L'aménagement de la ZAC de la Butte aux Bergers induira un déplacement des émissions vers des zones actuellement très calmes.

Ces émissions ne modifieront pas considérablement le contexte sonore (zone industrielle enclavée entre des zones d'habitation) et ne s'apposent pas à la poursuite des activités anthropiques.

De plus, suite à la mise en place du barrage de liaison entre la ZAC et la Francilienne, les véhicules ne transiteront pas par la Route de Puisseux pour rejoindre la ZI du Courtray. Le déplacement de la Zone d'Act vités en périphérie de la ville et son accès direct à la Francilienne aura donc un impact positif sur les nuisances sonores au niveau des habitants du Cottage Delacroix.

Par ailleurs, à plus long terme, une ZAC pourra voir le jour sur la commune de Puisseux au Nord, en continuité avec la ZAC de la Butte aux Bergers. Afin de prévenir le raccordement entre les deux ZAC, une emprise a été réservée au Nord du site d'étude. Ce aménagement permettrait aux véhicules provenant de Puisseux d'éviter d'emprunter la Route de Puisseux et limiterait encore les nuisances sonores pour ces habitations.

L'analyse du projet en terme d'impacts sur la santé nous a conduit à définir plutôt des nuisances pouvant être ressenties que des effets réels importants sur la santé humaine, compte tenu de la nature et de l'ampleur du projet.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

La présence de la zone verte où aucune installation ne sera implantée formera une protection naturelle contre le bruit pour les habitations situées au niveau du Cottage Delacroix. Par ailleurs, les activités industrielles seront localisées au Nord-Ouest, c'est-à-dire à l'emplacement le plus éloigné des habitations.

De manière générale, le projet s'attachera également à privilégier les mesures de réduction du bruit à la source, en agissant au niveau de la gestion du trafic : le trafic de transit ne sera pas incité et les vitesses réduites seront favorisées par l'aménagement de zones piétonnes et des intersections.

VII.4.2.2 Qualité de l'air

La ZAC de la Butte aux Bergers ne modifiera en rien le climat local (précipitations, températures, vents, ...)

Les risques de pollution de l'air sont principalement liés aux activités qui sont déjà accueillies au sein de la ville de Louvres ou aux aéroports de Roissy Charles de Gaulle et du Bourget.

Les nuisances atmosphériques engendrées par le projet pourraient être occasionnées par l'accroissement du trafic automobile et par les différentes activités industrielles de la ZAC (non définies actuellement).

En effet, les activités sur la zone reposent notamment sur la fréquentation des lieux par des salariés et des usagers potentiels. Il faudra s'attendre à une fréquentation plus importante qu'actuellement de la zone par des véhicules (des véhicules légers et des camions), d'où un risque de pollution de l'air par accumulation de gaz d'échappement.

Les véhicules à moteur sont à l'origine d'un accroissement des rejets d'oxydes de soufre, d'azote et de carbone, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et de particules solides dont des métaux lourds (essentiellement émis par des moteurs diesels). Les émissions polluantes de

ces moteurs sont accentuées par les vitesses très réduites (ou les vitesses très importantes) et les démarrages, deux attitudes de conduite plus fréquentes sur un parking et sur une voie de circulation interne. Chacun des composants atmosphériques rejetés est toxique isolément mais sera émis en faibles quantités.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Toutes les installations industrielles potentiellement polluantes feront l'objet d'une déclaration voire d'une autorisation auprès de la Préfecture et seront suivies par la DRIFR, limitant les impacts négatifs sur l'Environnement au sens large et la Santé.

Rappelons que les véhicules de transport et des particuliers doivent être régulièrement entretenus et respecter les normes d'émissions de rejets atmosphériques polluants. Notons que la qualité de l'air sera assurée dans les bâtiments par une ventilation réglementaire.

Toutes les démarches visant à la réduction de l'impact des constructions, du fonctionnement de la ZAC et des aménagements au sein des parcelles seront encouragées au travers d'un cahier de recommandations ou de prescriptions paysagères, architecturales et environnementales. Elles s'attacheront particulièrement à la maîtrise de la consommation d'eau et d'électricité par la mise en œuvre de procédé économiques des ressources (isolation, matériaux...).

La présence de la gare RER, la volonté de mettre en place une desserte de transport en commun au cœur du site et d'encourager les déplacements piétons et cycles sur la zone et jusqu'à la gare s'inscrivent dans la volonté de maîtriser l'impact du projet sur la production de CO2.

VII.4.2.3 Les risques naturels et industriels

Les risques naturels liés aux mouvements de terrain et aux inondations ne sont pas recensés sur le périmètre de la ZAC.

La mise en oeuvre du projet s'accompagnera des études géotechniques et hydrauliques imposées par les règles de l'art en préalable à l'implantation des ouvrages.

Concernant les risques industriels, aucune installation industrielle ne se trouve, ou présente un risque, sur le périmètre de la ZAC. Toutefois, le programme envisagé autorise l'implantation de ce type d'activité sur la ZAC de la Butte aux Bergers mais limitera en conséquence le transport de matières dangereuses aux besoins des activités, commerces et logements (combustibles de chauffage ...).

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Toutes les installations industrielles potentiellement polluantes qui seront implantées sur la ZAC seront l'objet d'une déclaration voire d'une autorisation auprès de la Préfecture et seront suivies par la DRIRE.

VII.4.2.4 Les risques liés aux ouvrages de gestion des eaux pluviales

La mise en place de bassin de régulation des eaux pluviales pourra entraîner un risque pour la sécurité des personnes sur le site.

→ Mesures à prendre pour réduire les impacts

Au terme des travaux, les mesures en faveur de la sécurité suivantes seront mises en oeuvre :

- > Chaque site de stockage sera ceint par une clôture périphérique dissuasive pour interdire toute pénétration, son accès sera interdit par la présence d'une barrière cadenassée ;
- > Les ouvrages de fuite seront équipés d'un garde corps permettant de limiter le risque de chute du personnel ayant à intervenir sur l'ouvrage (contrôle) ;
- > La trappe d'accès à l'ouvrage de fuite sera cadenassée....

Par ailleurs, les ouvrages seront régulièrement entretenus et contrôlés afin de minimiser le risque d'accident lié à une rupture de digues.

VII.4.2.5 Sécurité routière

La structuration de la voirie permettra de clairement identifier les axes dédiés à la circulation motorisés, et les axes réservés aux circulations douces. Les stationnements seront également spécifiquement délimités. Les espaces seront ainsi facilement identifiables, ce qui permettra de réduire les risques d'accidents entre les différents types d'utilisateurs.

VII.5 COUT DES MESURES COMPENSATOIRES

Le montant global inclut le coût des mesures compensatoires qui, selon les thématiques, peut être détaillé comme suit :

Mesures compensatoires liées au déroulement des travaux

Un grand nombre de mesures est lié au déroulement des chantiers (prise de précaution pendant les travaux, ...), si bien que ces mesures ne sont pas chiffrables.

Ces mesures concernent à la fois du matériel mais également une formation et une sensibilisation du personnel. Il est donc impossible de les chiffrer. A titre indicatif pour un chantier classique, le coût de ces mesures ne dépassera pas 2% du montant total des travaux.

Mesures relatives au patrimoine archéologique

Le coût des fouilles archéologiques préventives est donnée ici à titre indicatif et est de l'ordre de 0,35 €/m², soit une dépense de 253 435 € HT (pour une surface de 724 100 m²).

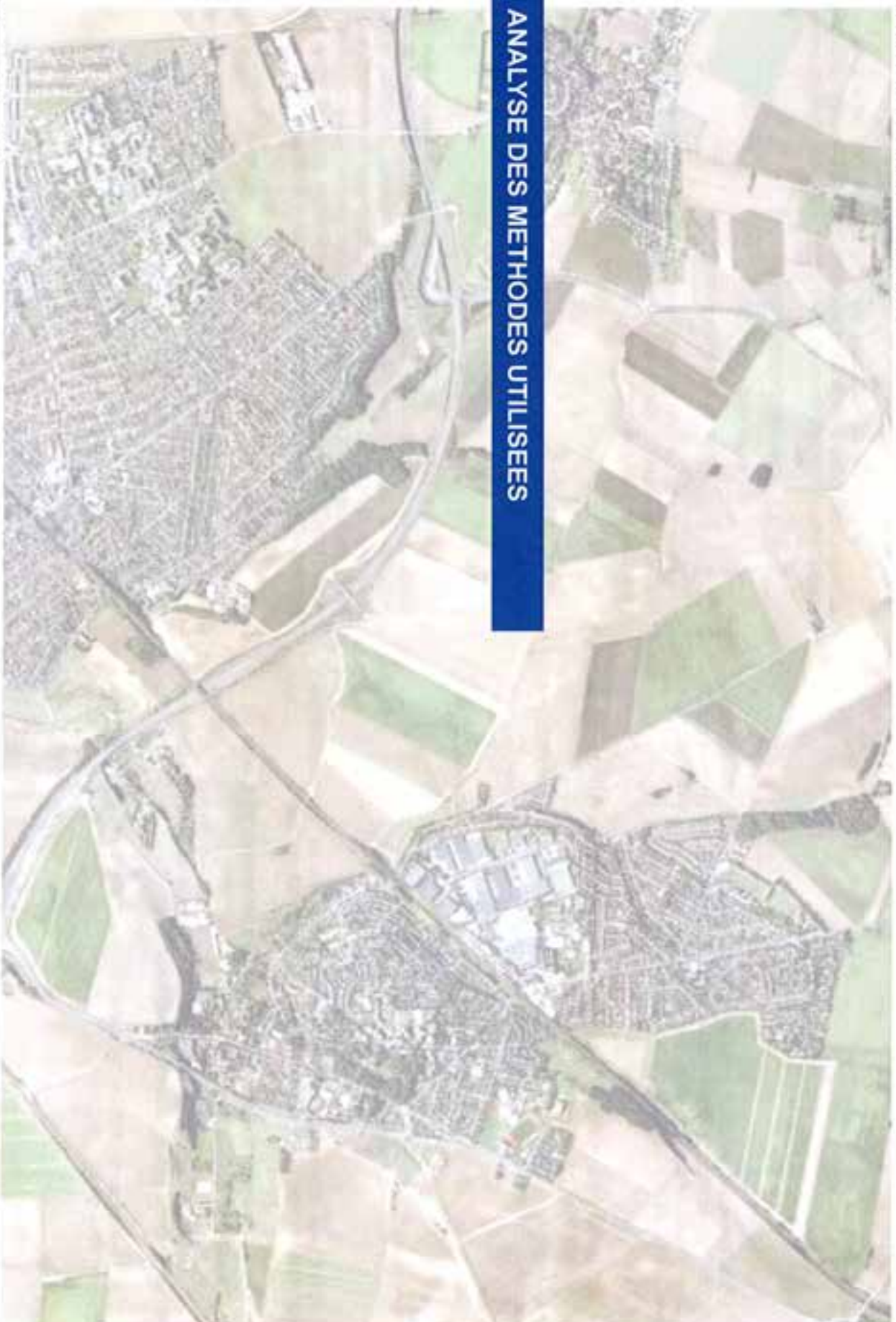
Mesures liées à la protection du milieu naturel au regard des effluents qui seront produits

Le projet comprend la réalisation de l'assainissement intégrant les dispositifs de recueil, de rétention et de prétraitement des eaux :

Travaux d'aménagement	Prix en € HT (juillet 2008)
Assainissement eaux pluviales	1 399 000 € HT
Assainissement eaux usées	573 000 € HT

Mesures paysagères

Le coût de ces mesures liées à la mise en place de la coulée verte centrale et de la section du chemin rural s'élève à environ 973 200€ HT (valeur juillet 2008).



VIII. ANALYSE DES METHODES UTILISEES

VIII.1 METHODES DE TRAVAIL

L'établissement de l'état initial a été effectué par recueil des données disponibles auprès des différents détenteurs d'information selon a méthode classique de consultation des services compétents par des analyses documentaires et des investigations de terrain

Le présent programme d'aménagement a fait l'objet de nombreuses études, ébauchées et propositions

Les explications des raisons du choix du projet de la présente et de son recours sur plusieurs critères se déclinent :

- En terme d'intégration des contraintes
- En terme d'intégration du projet au contexte urbain existant et au développement de la ville
- En terme environnemental
- En terme économique

Après avoir procédé au relevé et à l'analyse de toutes les composantes de l'état initial du site, l'évolution des effets du projet a été réalisée :

- Par simple constat à l'aide des études techniques effectuées dans le cadre du projet
- Par analogie avec des opérations de type comparable dont les incidences sur l'environnement sont connues
- Par la connaissance du site acquise lors de la réalisation de l'état initial de celui-ci

Les mesures de réduction des impacts sont fondées sur les incidences du projet recensées dans le chapitre correspondant. Elles ont été prévues en accord avec le Maire et l'Quersig. Elles peuvent être de plusieurs ordres :

- mesures de prévention
- mesures d'atténuation
- mesures de compensation

Une partie de ces mesures liées au déroulement des chantiers (stockage protégé des matières dangereuses, précaution lors des manipulations . . .) en particulier ne sont pas chiffrables

La part importante des mesures conservatoires, intégrées au projet, doit être soulignée

L'article L.122-3 du Code de l'environnement prévoit que les études d'impact comprennent une étude des effets du projet sur la santé des populations ainsi qu'une présentation des mesures destinées à supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables du projet pour l'environnement et la santé. Cependant, un manque de recul se fait sentir dans l'application de cette procédure particulière pour les types d'ouvrages proposés et les données scientifiques accessibles manquent

Ces conclusions mènent à préciser le principe de précaution

VIII.2 SOURCES DE DONNEES THEME PAR THEME

VIII.2.1 LA TOPOGRAPHIE

L'analyse de l'état initial a reposé sur la carte de l'Institut Géographique National (IGN) sur laquelle figurent les courbes de niveau, d'un plan topographique réalisé lors de l'étude pour de bureau de l'annexe entre Loupes et la France ainsi que sur des observations de terrain.

VIII.2.2 LA GÉOLOGIE ET LA PÉDOLOGIE

La démarche a consisté à mettre en évidence l'organisation géologique du secteur étudié dans son ensemble.

Les informations ont été présentées principalement au moyen de la carte géologique au 1:50 000 de L'ISLE-ADAM éditée par le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM).

L'analyse de l'état initial résulte de l'exploitation de la notice explicative relative aux cartes géologiques citées précédemment.

La recherche de sites pollués recensés a été effectuée à partir de la base de données BASIAS : Base de données d'Anciens Sites Industriels et Actuels de Service) et du site Internet du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable.

VIII.2.3 L'HYDROGÉOLOGIE

Les différentes nappes ont été identifiées avec indication de leurs principales caractéristiques. L'intériorité et la sensibilité de ces nappes (caractères d'alimentation en eau potable) ont été précisés tant par rapport à la situation actuelle que vis-à-vis des potentialités, sur la base des données fournies par la Direction Départementale de l'Action Sanitaire et Sociale (D.D.A.S.S.) ainsi que sur la base de données INFOTERRE du BRGM.

VIII.2.4 L'HYDROLOGIE

Les informations ont été recueillies auprès de la Direction Régionale de l'Environnement (DIREN) et du SIAH du Couv et du Petit Rosne.

VIII.2.5 LA CLIMATOLOGIE

L'analyse de l'état initial concernant la climatologie a été effectuée sur la base des données disponibles et statistiques, auprès de la station météorologique de Metz France du Bouquet – Donnée en France.

VIII.2.6 LA QUALITÉ DE L'AIR

L'analyse de l'état initial concernant la qualité de l'air a été effectuée sur la base des données disponibles du réseau AIRPARIF.

VIII.2.7 LE MILIEU NATUREL

L'analyse de l'état initial a reposé en premier lieu sur les données fournies par le DIREN ainsi que sur des observations de terrain. Ces éléments pris en compte, un second travail de terrain a eu pour objectif d'obtenir une vision globale du secteur et d'apprécier les potentialités des différents milieux.

VIII.2.8 LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE ET LES DOCUMENTS D'URBANISME

Le recueil des données a été réalisé auprès des administrations et organismes concernés.

Les statistiques démographiques ont principalement été extraites des informations disponibles auprès de l'INSEE (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques) ainsi que des documents d'urbanisme tels que le rapport de présentation du PLU de Louvres (2005), et le diagnostic du SCOT du SIEVC approuvé en 2006.

VIII.2.9 LE PATRIMOINE PROTEGE

Le recueil des données sur le patrimoine historique et archéologique a été réalisé auprès des administrateurs et organismes concernés : Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC), Service Régional de l'Archéologie (SRA) et la base de données MURMILE du Ministère de la Culture.

VIII.2.10 LES DEPLACEMENTS ET LES LIAISONS

Un dossier d'enquête publi que préalable a la déclaration d'utilité publique pour le bannissement de liaison entre l'agglomération de Louvres-Puteaux et la Francilienne (version provisoire réalisée par INGÉROP en 2003) a permis d'extraire des données sur l'état initial du trafic.

VIII.2.11 LES RESEAUX

L'ensemble des réseaux a été défini selon les données du rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme et des études préalables.

VIII.2.12 LES RISQUES MAJEURS

L'état initial a été élaboré après consultation du portail de la prévention des risques majeurs (www.crisp.nrcf.fr) et du Dossier Départemental des Risques Majeurs.

Le recensement des risques potentiels a permis de déterminer la sensibilité du périmètre d'étude de la ZAC sur cet aspect.

VIII.2.13 LE CONTEXTE SONORE

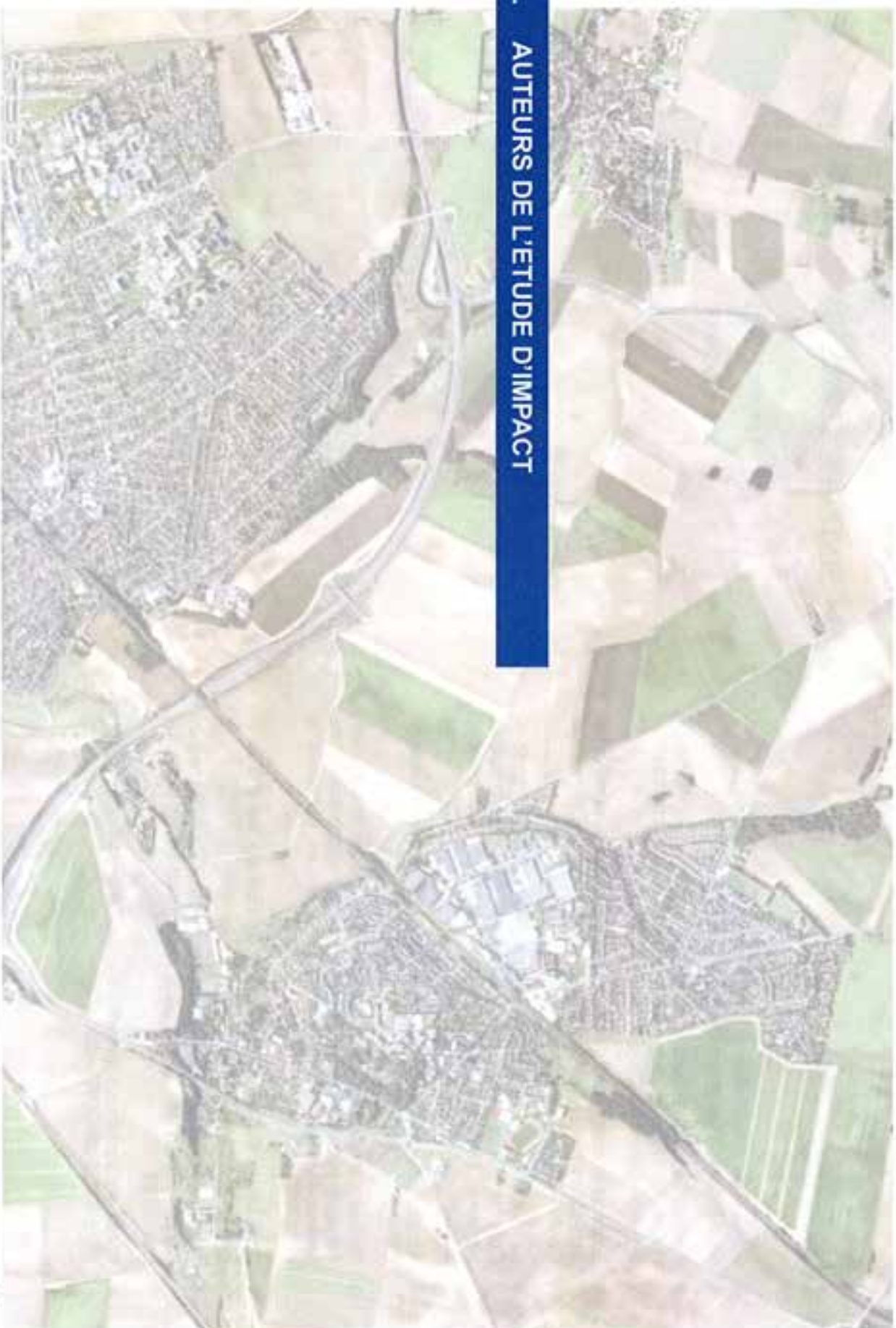
Le contexte sonore a été évalué à partir des données existantes extraites des autres études et des visites de terrain.

VIII.3 BIBLIOGRAPHIE

- ❖ Rapport de circulation et Projet d'aménagement de la ZAC de la Butte aux Bergers – DUTERTRE ET ASSOCIEES - 2008
- ❖ Bureau de Liaison – Accès Louvres – Francillenne – Dossier de Police de Eau et des milieux aquatiques. Excavation - Ingérop - Décembre 2001
- ❖ Etude de la qualité de l'air sur l'ensemble du secteur limitrophe des plates-formes aéronaviales de Rouissy – Charles de Gaulle – Auriant – Décembre 2003
- ❖ La qualité de l'eau potable dans le Val d'Oise en 2002 – Contrôle sanitaire des eaux destinées à la consommation humaine - Directeur Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales du Val d'Oise – 2002
- ❖ Rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme de Louvres – Gaudriot – 2005
- ❖ Dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique pour le barrage de liaison entre l'agglomération de Louvres-Puisieux et la Francillenne - version provisoire - INGEROP - 2003
- ❖ Schéma de Cohérence Territoriale de l'Est du Val d'Oise - PROSCOT – juin 2006
- ❖ Etude préalable à l'aménagement du secteur de la Butte aux Bergers à Louvres - SAUNIER & Associés et Sébastien Cousin - juillet 2006
- ❖ Etude des accidents corporels de la circulation routière – DDFSA 95, S.I.S.R. PSR/ORDRS 2006

VIII.4 VISITES DE TERRAIN

- ✓ 7 janvier 2009
- ✓ 28 janvier 2009



IX. AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT

L'étude d'impact a été réalisée par :

SOGETI INGENIERIE
387 rue des Champs
BP 509

76 235 BOIS GUILLAUME Cedex

sous la responsabilité de M. HADJALI, responsable du Service
Environnement

Le document a été rédigé par Mme Claire GERREVILLE, sous la direction de
Mme Rita CLOCCILLINI-LEPICQ de la Communauté de Communes Roissy
Porte de France et de Mme DUTERTRE et THIENARD-PEREIRA du cabinet
Dutertre et associés.

