

Département de Seine-et-Marne
Communauté de Communes
De la Brie Nangissienne



77 203 NANGIS
Tél.: 01 64 01 13 82
Fax.: 01 64 01 23 80

ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ
« NANGISACTIPÔLE »

Dossier de création

Dossier de création approuvé par le Conseil Communautaire du

.....25 AVR. 2011

ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ « NANGISACTIPÔLE »

Dossier de création



SOMMAIRE :

- **Délibération**
- 1. **Rapport de présentation**
- 2. **Etude d'Impacts**
- 3. **Plan de situation**
- 4. **Plan de délimitation**
- 5. **Choix du Mode de réalisation**
- 6. **Choix au regard du régime de T.L.E.**

Département de Seine-et-Marne
Communauté de Communes
De la Brie Nangissienne



77 203 NANGIS
Tél.: 01 64 01 13 82
Fax.: 01 64 01 23 80

ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ
« NANGISACTIPÔLE »

Dossier de création

Dossier de création approuvé par le Conseil Communautaire du

.....29 AVR. 2011

1. Rapport de présentation

Sommaire

1. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION	3
2. DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	8
3. PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS	15
4. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU	15
5. CONCERTATION AVEC LA POPULATION	18

I. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

UN PROJET D'EXTENSION MAITRISEE DE L'URBANISATION, POUR DEVELOPPER UNE NOUVELLE OFFRE D'ACTIVITES

Située à proximité de grands pôles économiques (Melun, Evry, Provins, Marne-la-Vallée, Moissy-Cramayel ...), la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne, composée de 13 communes, est un secteur francilien attractif.

Le département connaît une croissance soutenue des effectifs salariés du secteur privé, supérieure à la moyenne de la région et de l'ensemble des départements de Grande Couronne, confirmant le développement économique croissant du département et son potentiel à accueillir de nouvelles activités.

Au delà de l'environnement économique favorable, le territoire communautaire se caractérise par un cadre de vie préservé et de qualité (de nombreux espaces boisés, un patrimoine bâti de qualité, aérodrome, ...) composant avec un patrimoine naturel remarquable.

Traditionnellement à vocation industrielle, la collectivité souhaite aujourd'hui une diversification des activités présentes en son sein. Ainsi, afin d'accroître les richesses communautaires, la collectivité, qui dispose des compétences « développement économique » et « aménagement de l'espace », souhaite développer des espaces à vocation économique.

Parmi les sites potentiels de développement, la zone dite de Nangis-Actipôle, sur la commune de Nangis, est parmi les plus appropriées.

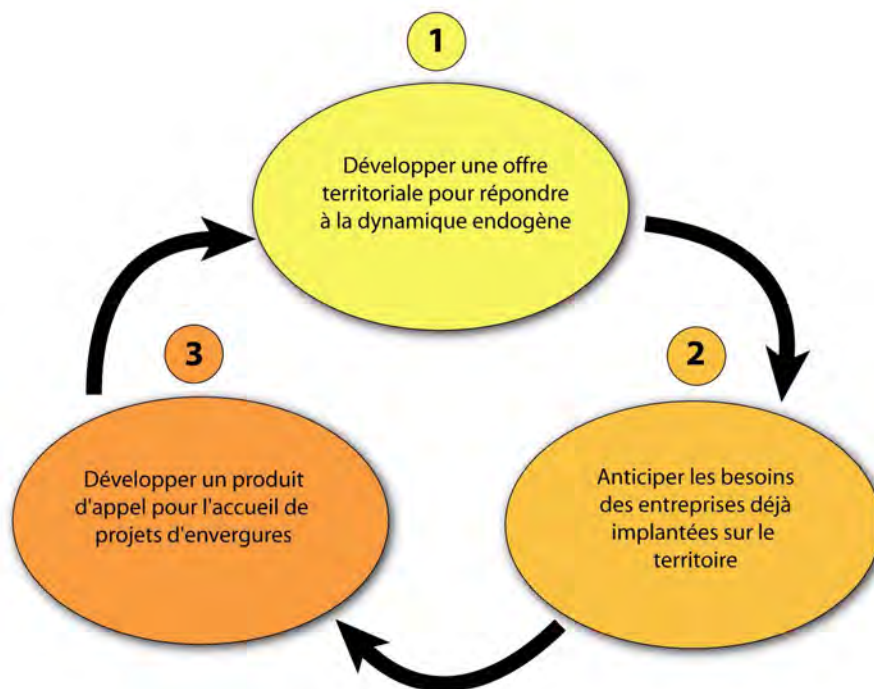
Notons également que le secteur bénéficie d'une desserte routière de qualité. Le maillage fin de routes départementales (RD 619 (ex RN 19), RD 408, RD 201 et RD 210) permet d'accéder rapidement aux RN 36 ou 104, mais également à l'A 5. Ainsi il est possible de rejoindre le centre de Paris en moins d'une heure, Melun en une demi-heure, Provins en moins de 20 minutes.

Les axes principaux de la communauté se rejoignent à Nangis, à proximité du secteur d'étude. Le secteur dispose également de la gare SNCF de Nangis, sur la ligne Paris Est-Provins. Il faut 44 minutes pour faire la liaison entre les deux villes à raison de un train toutes les ½ heures en heure de pointe. La fréquence est de un train toutes les heures, en heures creuses.

Cette zone de 25 hectares est actuellement classée en zone à urbaniser (2AU) au Plan Local d'Urbanisme opposable de la commune de Nangis. La collectivité souhaite donc ouvrir à l'urbanisation le site, pour mettre en œuvre un projet d'aménagement d'ensemble à vocation d'activités (*bureaux, services, logistique, PMI, PME fortes créatrices d'emplois...*), maîtrisé dans le temps et intégré dans son environnement.

L'aménagement du site doit s'inscrire dans une véritable réflexion d'ensemble, intégrant des traitements qualitatifs et paysagers de l'espace.

Il doit permettre d'atteindre les objectifs suivants :



❶ Développer une offre de locaux d'activité, complémentaires à ceux des zones existantes environnantes

- Dynamiser l'économie locale, par le développement des activités économiques ;
- Résorber la « pénurie » en foncier cessible disponible ;
- Augmenter le potentiel économique communautaire et créer un nombre important d'emplois (il s'agit d'améliorer l'équilibre habitat/emploi et d'éviter la constitution d'une banlieue « dortoir » dépendante des pôles urbains environnants) ;
- Développer les ressources financières de la collectivité par un apport important de nouvelles recettes issues des taxes locales.

❷ Répondre aux demandes des entreprises, recherchant des sites de qualité

Il s'agit, avec le projet, d'aménager une zone :

- de qualité (réseau haut débit, meilleur aménagement, signalisation, environnement...) ;
- avec des services aux entreprises (traitement des déchets...) ;
- avec un traitement qualitatif et paysager de ses abords.

Une nouvelle génération de parc d'activités doit être développée sur le territoire communautaire afin de correspondre à la demande des entreprises.

❸ Traiter de manière qualitative l'intégration du projet dans son environnement

- Réaliser un parc d'activités de qualité, basée sur les notions de Développement Durable ;
- Créer un écran paysager visant à requalifier la perception actuelle de l'entrée de ville, notamment le long de la RD 619, mais aussi en venant de Provins le long de la façade Est de l'opération ;
- Réaliser des façades en parement visant à conférer au site un aspect de haute qualité environnementale.

④ Maitriser les déplacements

- En favorisant le recours aux solutions alternatives à la voiture (circulations douces, desserte par transports en commun...) ;
- En assurant une cohérence urbanisme/déplacements en optimisant et réorganisant les déplacements (hiérarchisation des voies) ;
- En répondant à l'accessibilité aux personnes handicapées lorsque les dispositions techniques le permettent ;
- En valorisant les linéaires de voiries et l'entrée de l'opération.

⑤ Mettre en place un phasage dans le temps

- En développant le site de manière progressive par la mise en place de tranches opérationnelles maîtrisées dans le temps pour un positionnement économique viable.

⑥ Une démarche volontaire d'écoquartier

Une démarche qui doit concilier autant que possible les différents enjeux environnementaux dans le but de réduire, corriger ou compenser les impacts :

- **Meilleure gestion des déplacements** avec limitation de la voiture et incitation à l'utilisation de transports doux (transports en commun, vélo, marche à pied). Création de voies piétonnes (dans, depuis et vers la zone) permettant de circuler en toute sécurité et prévision d'une desserte par bus depuis la Gare jusqu'au site.
- **Réduction des consommations énergétiques** : les bâtiments, répondront à des exigences de consommations au m² aussi faibles que possible, avec une recherche si possible de bâtiment à énergie positive. Ce projet devrait recourir aux énergies renouvelables avec l'utilisation du solaire notamment.
- Le chantier fera l'objet d'une attention particulière par une **meilleure gestion des déchets de chantier**.
- **Limitation de la production de déchets** : le tri sélectif sera mis en place.
- **Réduction des consommations d'eau** : les eaux pluviales seront récupérées et pourront être utilisées pour arroser les espaces paysagers prévus dans la zone.
- **Favoriser la bio-diversité** : Les noues, bassins de rétentions paysagers et bandes enherbées seront prévus et valorisés pour permettre l'accueil d'une faune et d'une flore adaptée.

Pour mener à bien ces objectifs, la collectivité a émis un certain **nombre de principes à respecter** pour la réalisation de ce projet :

🔗 Création d'un nouveau quartier intégré

La qualité de l'opération d'urbanisme sera recherchée notamment à travers **l'architecture et le gabarit** des futures constructions, qui devront respecter le caractère du bourg (hauteurs des constructions limitées, matériaux de qualité, démarche « développement durable », ...).

Une réflexion approfondie est menée afin de « **greffer** », de façon fonctionnelle et harmonieuse, la future opération au tissu urbain environnant (mise en valeur de cônes de vue ou de perspectives notamment, respect du tissu urbain de la commune de Nangis, ...).

↳ Réflexions et traitements qualitatifs et sécuritaires des dessertes actuelles et futures de la zone

d'aménagement.

Pour atténuer l'impact des futurs trafics liés à l'opération, le piquage principal et les dessertes seront traités de manière **sécuritaire**. Cela sous entend une hiérarchisation des voies et des accès existants et futurs.

↳ Proposition d'un programme d'activités de qualité dans le cadre d'une opération économique

diversifiée, intégrée au tissu urbain environnant et s'appuyant sur une architecture respectueuse du caractère de Nangis.

Sur la base des objectifs de la politique intercommunale, sont souhaités :

- Une certaine **mixité des fonctions** (*bureaux, services, logistique, PMI, PME fortes créatrices d'emplois...*) ;
- Un **potentiel foncier évolutif** (*permettre un découpage parcellaire évolutif en fonction des besoins des entreprises désireuses de s'implanter*) ;
- L'accueil de **nombreux nouveaux emplois** (*il s'agit d'améliorer l'équilibre habitat/emploi et d'éviter la constitution d'une banlieue « dortoir » dépendante des pôles urbains environnants*).

↳ Réflexion sur le thème des « circulations douces » :

Dans un souci de « Développement Durable », la collectivité souhaite que la problématique des « circulations douces » (piétons, ...) soit prise en compte dans le futur quartier.

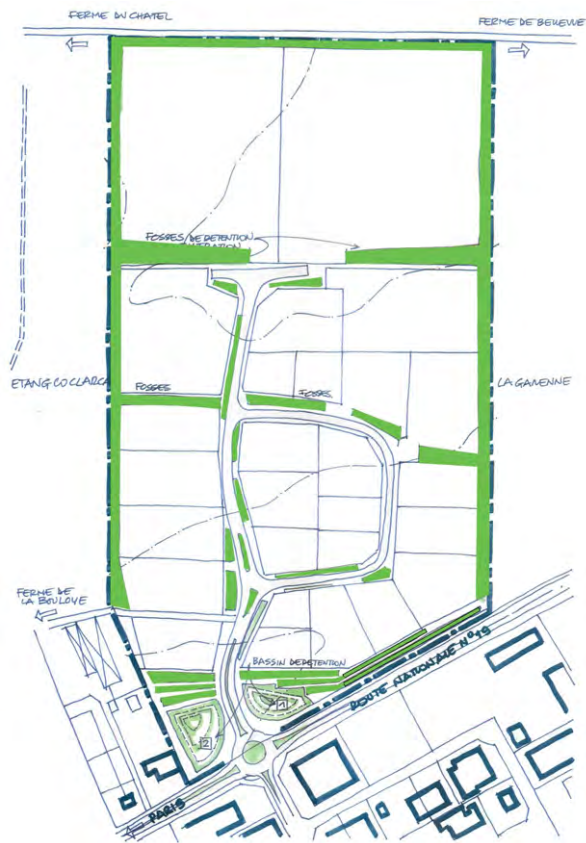
Rappel : trois types de maillages sont préconisés pour le projet :

- **une voirie primaire structurante** centrale, traversant la zone selon un axe Nord – Sud et sur laquelle viennent se connecter les voiries secondaires. Il s'agit d'une voie mixte (véhicules et « liaisons douces ») qui irrigue la totalité de la zone,
- des **voiries secondaires**, se rattachant à l'axe principal, permettant de desservir l'ensemble des îlots,
- un **maillage cohérent de « circulations douces »** à travers la zone, pour permettre un meilleur fonctionnement de la future opération et sa connexion avec les circulations existantes à proximité. Le réseau de circulations piétonnes internes permettra une mise en relation simple et confortable des différents espaces et bâtiments du site.

Par ailleurs, dans le cadre du projet, des réflexions sont menées pour prendre en compte les transports en commun, afin de desservir la zone par bus.

Le piquage sur la RD 619 est envisagé avec des aménagements routiers spécifiques. Celui-ci se fera selon une des deux hypothèses énoncées :

- la mise en place d'un giratoire au droit de l'actuel carrefour (entrée de la zone industrielle existante) (hypothèse rayon 15m ou 17m en cours d'étude).
- La réorganisation du réglage des feux avec la mise en place d'un carrefour à feux actionnés par pédales sous chaussée.



2. DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

① Localisation du site

Le secteur d'étude se trouve au cœur du territoire communal de **Nangis**, en bordure de la **RD 619**.

Le fait que le site soit bordé par une départementale et qu'il dispose d'une « façade » visible depuis cette dernière constitue un atout majeur pour le développement d'un parc d'activités (**Effet vitrine**).

Sur une superficie d'environ **25 hectares**, le site est **non bâti** et est aujourd'hui occupé essentiellement par des **espaces agricoles**.

Il est délimité :

- au Nord, à l'Est et à l'Ouest par des parcelles agricoles,
- au Sud par la Route Départementale 619 (anciennement RN19),
- au Sud-Ouest par une petite extension de la zone d'activité comprenant notamment un garage Renault et « les Ambulances du Châtel ».

Le site est localisé en face et en **continuité d'une zone industrielle reconnue**. Il est **relativement éloigné des zones d'habitations** de Nangis.



Certains bus marquent aujourd'hui l'arrêt à la zone industrielle. Les actifs se rendant à la zone industrielle de Nangis préfèrent ainsi utiliser leur véhicule personnel.

Evolutions et améliorations prévues :

La ville de Nangis et la CC BRIE NANGISSIENNE souhaitent renforcer la ligne régulière depuis la gare jusqu'à l'arrêt de bus existant, situé dans la zone industrielle, à raison d'un bus par heure.

Dans le cadre de cet aménagement la collectivité désire également permettre la connexion des cheminements piétonniers situés à proximité du projet.

③ Structure foncière

On dénombre 6 propriétaires différents pour les 8 parcelles concernées par le projet. Le site appartient aujourd'hui majoritairement à des propriétaires privés. La commune de Nangis dispose toutefois d'une partie du foncier : la parcelle n°2 d'une superficie de 5,31 hectares.

Les parcelles, disposées en lanière Nord-Sud, devront être acquises entièrement avant le démarrage des différentes phases du projet.

Le site est aujourd'hui utilisé pour 5 différentes exploitations. Dans le cadre du projet il conviendra de compenser la perte d'une partie de leur surface agricole utile, soit par des échanges de terres de surface équivalente, soit de prévoir les frais d'éviction pour indemniser les agriculteurs.



④ La topographie et la géologie

Le relief est peu prononcé sur la commune, qui est située sur une vaste plaine.

Les altitudes moyennes sur Nangis s'étendent de 105 mètres (au Sud-Ouest de la commune) à 140 mètres (au Nord). Le site d'étude connaît un dénivelé très faible : la pente moyenne est inférieure à 0,5%, elle est orientée principalement Nord-Sud.

Le point culminant s'élève à 128 m.

Au Nord Ouest et au Sud du site d'étude on retrouve deux talwegs :

- ✓ le premier, assez peu prononcé, est situé en limite Ouest du site,
- ✓ le second, dans la partie Sud, est encore moins marqué (0,2%), ce qui atténue la pente et la rend plus régulière.

Du fait de l'orientation de la pente, l'écoulement d'eau se fait vers le Sud, en direction de la RD 619 et de la zone industrielle existante.

La topographie du site ne constitue pas une contrainte particulière à la réalisation du projet.

Au niveau de la géologie : Le site est concerné par les formations géologiques du Sannoisien Supérieur : Calcaires de Brie Stampien et meulière plio-quadernaire indifférenciées. Le secteur d'étude est classé en aléa faible à moyen sur l'échelle du risque de retrait/gonflement des argiles. Cela implique une vigilance toute particulière vis-à-vis des règles de construction.

⑤ Approche paysagère et environnement bâti

Le site est actuellement occupé par des espaces vierges de toute construction, constitué d'espaces agricoles cultivés (cultures céréalières) ou en jachères.

Il s'inscrit dans un espace de transition avec la zone urbaine à l'Ouest (centre ville de Nangis) et les espaces agricoles à l'Est.

Le secteur suit le prolongement logique de l'extension urbaine pour les secteurs d'activités : le long d'une ligne conductrice, la RD 619 avec la présence de la zone industrielle.



L'insertion paysagère est un des critères essentiels de réussite du projet, car des cônes de vues doivent être préservés, et la transition entre les espaces urbanisés et les entités agricoles traitée de façon qualitative.

Les noues, bassins de rétentions paysagers et bandes enherbées seront prévus et valorisés pour permettre les régulations d'eau pluviales mais aussi participeront à l'accueil d'une faune et d'une flore locale adaptée.

6 Faune et flore sur le site

La végétation présente est principalement constituée de cultures céréalières ou plantes rudérales en limite des parcelles exploitées (le long des fossés, talus, limite des voies). A la date des prospections de terrains (4 campagnes réalisées sur l'année 2009), le secteur était essentiellement constitué d'espaces agricoles moissonnés.

Les techniques agricoles (emploi d'amendements et d'herbicides) contribuent à une quasi-uniformisation des groupements d'adventices de cultures («mauvaises herbes»), et ne laissent subsister que de rares espèces messicoles (des moissons) ou arvicoles (des cultures sarclées). L'intérêt botanique est par conséquent très limité.

Les rares espaces non cultivés font l'objet d'un entretien minimal et constituent des délaissés ponctuels envahis par une végétation surannée et spontanée.

Ces éléments végétaux et paysagers ne présentent pas un grand intérêt, ni sur le plan écologique ni sur le plan paysager. A l'inverse, ils renforcent l'ambiance peu valorisante des abords de la RD, et constituent des délaissés propices aux dépôts et décharges illicites de toute nature.

Les activités humaines ont donc profondément marqué et uniformisé l'espace concerné (essentiellement constitué de jachère) par le projet.

La faune présente sur le site est caractéristique des zones agricoles.

D'après les observations effectuées sur le site, les mammifères sont représentés par les rongeurs (campagnols, mulots...). Le Lapin (*Oryctolagus cuniculus*) semble toutefois peu présent sur la zone. Les renards et sangliers sont également susceptibles de fréquenter occasionnellement ce secteur au même titre que l'ensemble des terres agricoles voisines, mais le bruit et la fréquentation humaine alentour sont un facteur de dérangement.

L'avifaune présente est également caractéristique des zones agricoles (corneilles, étourneaux, pies) et des fourrés d'arbustes épineux (Verdier, Bruant jaune, Mésange charbonnière, Fauvette à tête noire, Pinson des arbres, Merle noir).

Ce secteur peut également servir de terrain de chasse pour les rapaces diurnes (faucons, buses et busards) et nocturnes (chouettes hulottes et effraies trouvant refuge dans les arbres et les bâtiments alentours).

Le site n'attire que quelques espèces animales communes et itinérantes.

7 Servitudes

Le site d'étude n'est concerné par aucun inventaire, mesure de gestion ou de protection du milieu naturel tels que :

- Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF),
- Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO),
- Site Natura 2000,
- Zone de Protection Spéciale (ZPS),
- Zone d'application de la convention RAMSAR,
- Arrêté préfectoral de protection de biotope,
- Parc Naturel Régional,
- Réserve naturelle.

Il n'y a pas non plus de **protection particulière liée au patrimoine bâti** (pas de site classé ou inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques sur la zone et à proximité) ou archéologique inventoriée.

On note cependant pour mémoire et sans que le projet soit concerné, la présence d'un monument inscrit et d'un monument classé sur le territoire communal, à savoir l'Eglise Saint-Martin et Saint-Magne (classée) et la porte de ferme située en face de l'Eglise (inscrite)

En revanche, la réalisation d'un **diagnostic archéologique est indispensable** avant le début des travaux, en accord avec les services de l'INRAP (article 11 de la loi No. 2001-44 du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive).

Servitudes « **indirectes** » :

PT1	TELECOMMUNICATIONS
intitulé	Protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques – code des PTT – zone de garde : cercle de 1000 m de rayon ; zone de protection : cercle de 3000 m de rayon
désignation	Station hertzienne de Nangis
acte de référence	Décret du 14 août 1992
service intéressé	France Télécom – Direction Régionale d'Ile-de-France

PT2	TELECOMMUNICATIONS
intitulé	Protection des centres radioélectriques émission-réception contre les obstacles – code des PTT
désignation	Centre de Melun Nangis
acte de référence	Décret du 24 mai 1977
service intéressé	Aéroport de Paris – Direction du contrôle de gestion et des affaires financières et juridiques

T1	VOIE FERREE
intitulé	Servitudes applicables aux propriétés riveraines des voies ferrées
désignation	Ligne de chemin de fer Paris Est- Mulhouse et lignes auxiliaires
acte de référence	Loi du 15 juillet 1845 et décret du 30 octobre 1935 (visibilité)
service intéressé	S.N.C.F. Région de Paris-Est

I6	MINES ET CARRIERES
intitulé	Périmètre assujéti aux dispositions du code minier
désignation	Territoire communal inclus en entier dans le permis d'exploitation d'hydrocarbures liquides ou gazeux de « Charmottes »
acte de référence	Concession accordée jusqu'au 19 octobre 2013 (application des dispositions des articles 71 et suivants du code minier)
service intéressé	Madison Chart Energy SCS

« **Directes** » : (RD619 ancienne RN19)

EL7	RESEAU ROUTIER														
intitulé	Alignement des voies nationales et départementales														
désignation / acte de référence	<table> <tr> <td>n°01. RN 19</td><td>délibération du 23.03.1919</td></tr> <tr> <td>n°02. CD 419</td><td>délibérations du 07.11.1830 et du 23.03.1919</td></tr> <tr> <td>n°03. CD 408</td><td>délibération du 07.11.1830</td></tr> <tr> <td>n°04. CD 201</td><td>délibération du 07.11.1830</td></tr> <tr> <td>n°05. CD 56</td><td>délibération du 23.04.1879</td></tr> <tr> <td>n°06. CD 12</td><td>délibération du 13.05.1930</td></tr> <tr> <td>n°07. RD 62</td><td>délibération du 09.12.1957</td></tr> </table>	n°01. RN 19	délibération du 23.03.1919	n°02. CD 419	délibérations du 07.11.1830 et du 23.03.1919	n°03. CD 408	délibération du 07.11.1830	n°04. CD 201	délibération du 07.11.1830	n°05. CD 56	délibération du 23.04.1879	n°06. CD 12	délibération du 13.05.1930	n°07. RD 62	délibération du 09.12.1957
n°01. RN 19	délibération du 23.03.1919														
n°02. CD 419	délibérations du 07.11.1830 et du 23.03.1919														
n°03. CD 408	délibération du 07.11.1830														
n°04. CD 201	délibération du 07.11.1830														
n°05. CD 56	délibération du 23.04.1879														
n°06. CD 12	délibération du 13.05.1930														
n°07. RD 62	délibération du 09.12.1957														
service intéressé	Direction Départementale de l'Equipement														

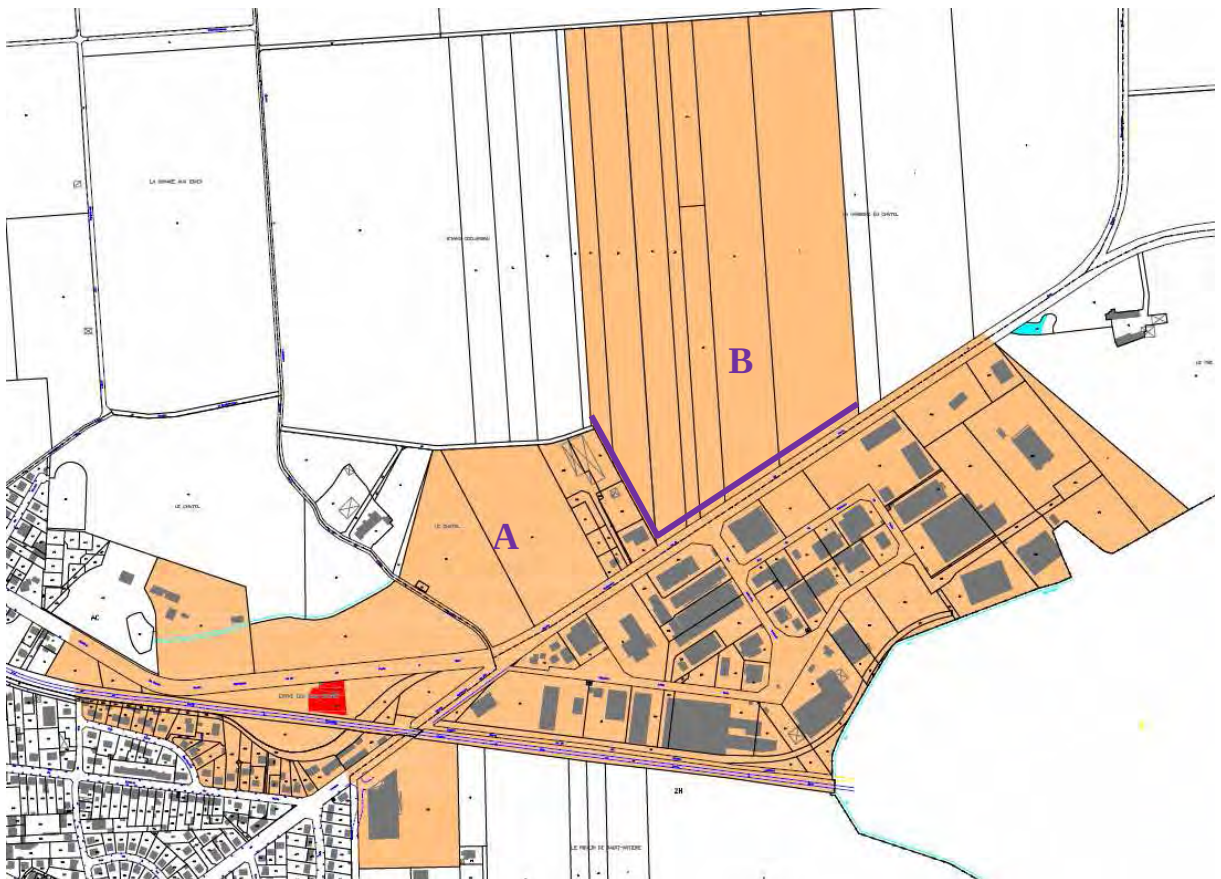
Bruits des infrastructures terrestres :
Voie ferrée et RD 619

L'aménagement du site suppose la prise en compte de zones de **protections phoniques** aux abords de ces infrastructures.

BRUIT DES TRANSPORTS TERRESTRES	
intitulé	Secteurs affectés par le bruit des voies de transport terrestre
désignation	Bandes de largeur variable comptée de part et d'autre des emprises des voies : • de 30 m de largeur pour les voies de catégorie 4, la RD408, rue de la Libération, rue du général Leclerc, avenue Victor Hugo, avenue Voltaire • de 100 m de largeur pour les voies de catégorie 3, la RN19, route de Paris, rue du Général de Gaulle • de 250 m de largeur pour une voie de catégorie 2, la RD408, à l'extérieur de l'agglomération • de 250 m de largeur pour une voie de catégorie 2, la RN19, à l'extérieur de l'agglomération • de 250 m de largeur pour une voie de catégorie 2, la voie ferrée Paris Est-Mulhouse.
acte de référence	Arrêté ministériel du 30 mai 1996, en application du Décret n°95-21 du 9 janvier 1995, Arrêté du 19 mai 1999 du Préfet de Seine et Marne
effets	Isolement acoustique minimal imposé pour protéger les occupants des bâtiments d'habitation et des bâtiments d'enseignement à construire

LE PERIMETRE DE PROTECTION RAPPROCHE :

Périmètre immédiat en rouge sur le plan ; périmètre rapproché (A, B) en ocre sur le plan, dont la zone B correspond à l'extension prévue pour la zone d'activités (2AU au PLU).



Réglementation (zone B) :

« Dans ce périmètre, les interdictions spécifiques au reste du périmètre rapproché (zone A) sont à respecter et on appliquera les prescriptions supplémentaires suivantes :

- Interdiction d'excavations de plus de 3m et de réalisations en sous-sol.
- Tout stockage se fera en surface et, en cas de produits polluants, sur une cuve de rétention de capacité suffisante.

- Confinement des zones imperméabilisées (parkings), des zones de stockage et même de la totalité des établissements s'ils pratiquent des activités polluantes.
 - Etanchéification des bassins de retenue d'eaux pluviales, mise en place d'un débourbeur-déshuileur en sortie de chaque bassin et entretien régulier de celui-ci.
- Une attention particulière sera apportée sur l'étanchéité des réseaux d'eaux usées (en particulier s'il existe des postes de refoulement) et d'eaux pluviales avec mise en place d'une vanne de sectionnement par bâtiment qui sera actionnée en cas de sinistre.
- Mise en place d'un plan d'intervention avec les services de secours pour éviter tout impact sur la nappe en cas d'accident ou d'incident (en particulier confinement des eaux d'extinction d'incendie sur l'ensemble de la ZAC).
- Une fois finalisé, le projet sera soumis à un hydrogéologue agréé.
- Pendant la phase travaux, les engins de chantier devront être stockés sur des aires sécurisées munies de systèmes de récupération des eaux (débourbeur-déshuileur).

3. PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS

Conformément aux dispositions du document d'urbanisme et aux premières conclusions des études préalables, le secteur est destiné à recevoir principalement des activités.

Le projet devra répondre au règlement fixé par le Plan Local d'Urbanisme opposable de la commune de Nangis.

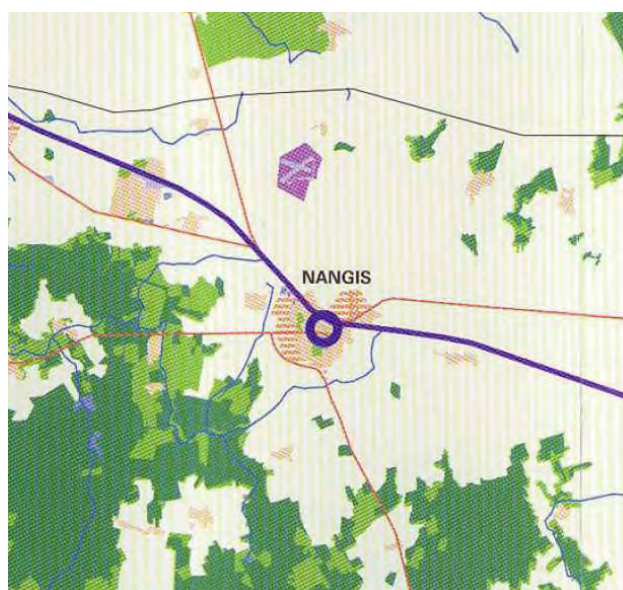
Le projet d'aménagement doit accueillir environ 25 hectares d'activités, soit au maximum 225 000 m² SHON (COS 0,9).

4. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU

4.1. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

*** Le Schéma Directeur de la région Ile de France (SDRIF 1994)**

La commune de Nangis est incluse dans le périmètre du SDRIF. Le document actuellement opposable est celui approuvé le 26 avril 1994, qui classe la totalité du secteur considéré en « **espace d'urbanisation future** ».

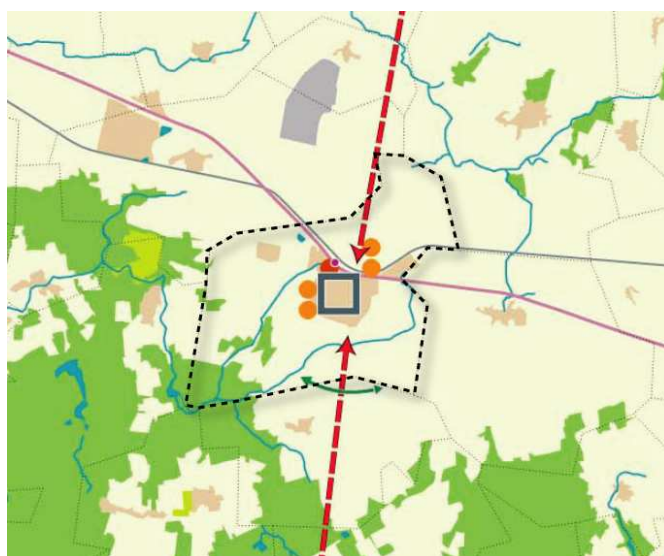


Le futur Schéma Directeur de la région Ile de France (SDRIF 2008)

Par décision du 26 septembre 2008, le Conseil régional a adopté le nouveau SDRIF. Celui-ci devra être entériné par un décret en Conseil d'Etat pour être opposable.

Ce document privilégie :

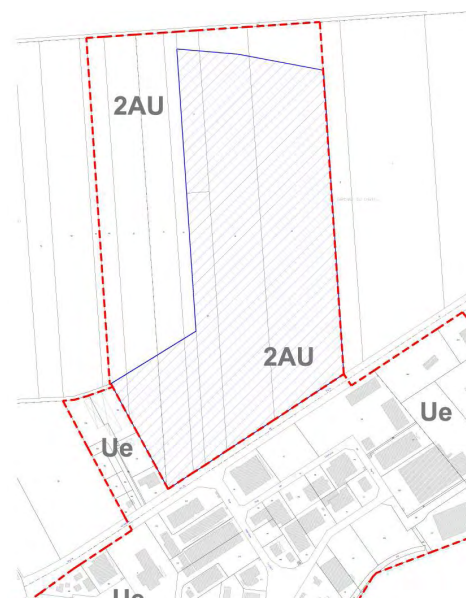
- le logement et le foncier : la résorption de la crise du logement, en articulant logement, desserte en transports collectifs et services urbains,
- l'emploi et l'économie : le rééquilibrage Est/Ouest, le choix de l'innovation,
- la mobilité et les transports : priorité au développement des transports en commun en première couronne comme en grande couronne,
- l'environnement et l'énergie : la préservation mais aussi la valorisation des espaces ouverts et des ressources naturelles ainsi que le potentiel que recèle l'écologie urbaine.

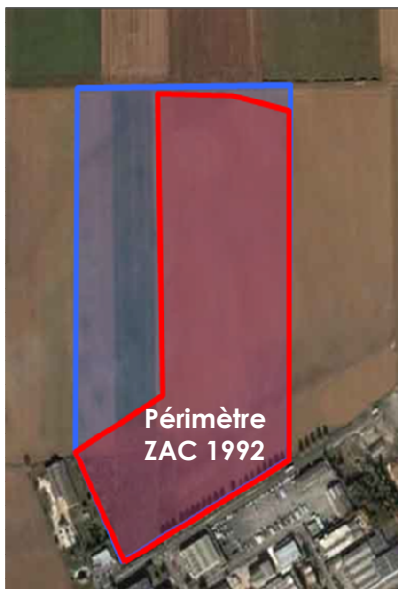


Le SDRIF 2008 classe le site du projet en « **Secteur d'urbanisation préférentielle** » en lui adjoignant 2 pastilles, soit une possibilité théorique de 50 hectares.

*** Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Nangis**

Dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme, **la vocation d'« Activités » de la zone de Nangisactipole est affirmée** : c'est-à-dire que le site concerné par ce développement à vocation économique est classé en zone 2AU comme reportée au document graphique du dossier de PLU. Cette zone ne pourra recevoir que des activités, aucune autre vocation ou utilisation des sols ne sera admise, conformément au règlement qui la concerne.





Le périmètre du projet de ZAC de 1992 est aujourd'hui supprimé. Il a fait l'objet d'une modification du Plan Local d'Urbanisme afin de permettre la réalisation du nouveau projet.

4.2. UN PROJET OU L'INTEGRATION A L'ENVIRONNEMENT EST UN SOUCI CONSTANT

La Communauté de Communes affirme sa volonté d'intégrer au niveau de la planification d'ensemble, le plus en amont possible, son intervention sur le paysage urbain (bâti) et sur les espaces libres (espaces publics et plantations).

Le réseau de voirie constitue le support privilégié des aménagements d'espaces verts, par un traitement général en fossés paysagés, destinés à drainer les eaux pluviales, et par des alignements d'arbres en bordure de voies.

L'intégration paysagère du projet de parc d'activités dans son environnement proche et lointain est primordiale.

Il est ainsi prévu de réaliser des aménagements sur l'ensemble des fonds de parcelles, afin de permettre une intégration paysagère complète du site.

Vis-à-vis de la Route Départementale 619, il conviendra d'insister sur la mise en valeur des plantations d'arbres d'alignements (notion de préverdissement avec les espaces existants), mais également de travailler sur un jeu de niveaux (arbres/arbustes). L'idée étant de ne pas créer un écran végétal, mais de permettre un jeu de niveau visuel, en intégrant diverses perspectives.

En ce qui concerne la future démarche d'aménagement, elle doit surtout consister à adapter une méthode (en fonction de l'échelle du site à aménager) avec une composition d'ensemble du site et des lignes directrices fortes s'appuyant sur les atouts et les contraintes du secteur.

Plusieurs types d'aménagements et traitements paysagers, permettant d'atténuer les nuisances acoustiques et visuelles, sont préconisés pour tendre vers un projet de qualité :

❶ **Traitements paysagers des abords du site**, afin de créer une « zone tampon » entre le futur parc d'activités et les espaces agricoles limitrophes, et ainsi respecter les contraintes imposées par la Loi sur le Paysage. (Reprise des drainages, constitution d'espaces propices à l'accueil d'une faune et d'une flore locale, ...).

❷ **Traitements du front donnant sur la RD 619** : les préconisations qualitatives seront retranscrites dans le dossier de réalisation qui détaillera beaucoup plus précisément l'opération.

Même si cette opération n'est pas grevée par l'application de l'amendement DUPONT, d'ors et déjà, une « bande verte » est préconisée sur toute la longueur du site. Ce sont des espaces paysagers, arbres d'alignement existants, signalétique et mobilier, séparant la RD 619 des futurs bâtiments, qui participent à la composition générale de la zone.

Rappel Art. L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation[...] » (...) « Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLU, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Des **cheminements piétonniers et cyclables** devront être réalisés dans le cadre de cette opération. Enfin, des mesures, partenariats ou actions favorisant la desserte en **transport en commun** sont d'ors et déjà recherchés.

5. CONCERTATION AVEC LA POPULATION

La collectivité a ouvert une concertation à l'aménagement du site, par délibération, conformément à l'article L 300.2 du Code de l'Urbanisme, et ce, tout au long de la procédure.

Les modalités de cette concertation ont été définies de la façon suivante :

- Articles de présentation insérés dans le magazine communautaire et dans les magazines municipaux existants ;
- Mise à disposition de registres pour recueillir les avis et remarques de la population ;
- Une réunion publique.

La concertation menée tout au long de la procédure a été :

- concertation avec les acteurs économiques locaux (plusieurs rencontres dont une présentation du projet à l'ensemble des partenaires économiques de la zone d'activités existantes) ;
- organisation d'une exposition publique itinérante :

Du 7 au 16 octobre 2009

Nangis – CC de la Brie Nangissienne – 14 place Dupont-Perrot
Saint-Ouen – Mairie
St-Just – Mairie

Du 19 au 23 octobre 2009

La Chapelle-Rablais – Mairie
Vanvillé – Mairie
Clos-Fontaine – Mairie

Du 26 au 30 octobre 2009

Fontenailles – Mairie
Rampillon – Mairie
Vieux-Champagne – Mairie

Du 1^{er} au 6 novembre 2009

Châteaubateau – Mairie
Grandpuits-Bailly-Carrois – Mairie

- une réunion publique sur les esquisses et principes d'aménagement (le 7 octobre 2009 - 20h30 - Salle Louis Aragon à NANGIS) ;
- information du public par le biais de plaquettes et insertions dans les magazines municipaux et le magazine communautaire ;
- registres mis à la disposition du public.

La collectivité a ainsi invité la population à s'exprimer dans plusieurs registres d'observations qui n'ont recueilli que très peu d'avis dans la mesure où les rencontres (réunion publique, expositions publiques, rencontre des acteurs économiques locaux) ont été fructueuses et riches en échanges.

La concertation s'est bien déroulée tout au long de l'élaboration des études qui ont conduit au présent dossier de création. Ce dossier, tenant compte des remarques successives lors de la concertation, a permis au projet d'évoluer pour être ainsi validé.



Département de Seine et Marne
Communauté de Communes
De la Brie Nangissienne

**PROJET DE ZONE D'ACTIVITES
NANGISACTIPÔLE**

Dossier de création

ETUDE D'IMPACTS

Communauté de Communes de la Brie Nangissienne
77 203 NANGIS
Tél.: 01 64 01 13 82
Fax.: 01 64 01 23 80

P R E A M B U L E

En 2010, la **Communauté de Communes de la Brie Nangissienne** regroupe 13 communes pour 14 514 habitants au recensement général de la population de 2007.

Créée le 29 août 2005 elle fut constituée lors de sa création de 10 communes. Depuis, la commune de Fontenailles est devenue membre en 2009 puis deux autres communes, La Croix-en-Brie et Gastins en 2010. La communauté s'est dotée des compétences obligatoires (développement économique et aménagement de l'espace) des communautés de communes auxquelles s'ajoutent quatre groupes d'attributions optionnelles (environnement, logement, voirie de zone d'activités, équipements) ainsi que deux compétences facultatives (transport, information et communication).

Aujourd'hui, pour renforcer le tissu économique local, les décideurs souhaitent accroître les capacités d'accueil pour les entreprises sur le territoire communautaire.

Etant donnée l'importance et la situation de l'opération, un tel aménagement ne restera pas sans incidences sur son environnement. Mais, les Elus communautaires, conscients de ces enjeux, souhaitent que le projet s'intègre au mieux dans l'environnement.

Or, depuis 1976, la politique de l'Environnement ne se limite pas à protéger et préserver les richesses existantes. Elle veille également à ce que les divers aménagements s'effectuent sans dommages conséquents : des procédures de prévention sont recherchées, fondées sur la prévision et la dénonciation des risques et sur la volonté de combattre non le dommage mais la menace elle-même.

A cet effet, l'article 2 de la Loi du 10 Juillet 1976 relative à la Protection de la Nature, impose la réalisation d'une ETUDE D'IMPACT à tout Maître d'Ouvrage responsable d'un projet susceptible de porter atteinte à son environnement.

“ Les études préalables à la réalisation d'aménagement ou d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur les milieux naturels, peuvent porter atteinte à ces derniers doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences. ”

Extrait de la loi du 10 juillet 1976 - Art. 2 -

Le décret du 12/10/77, modifié par le décret du 25/02/93, précise la nature des projets entrant dans le cadre de l'Etude d'Impact.

Cette étude éclaire les autorités administratives dans leur décision et prévoit les mesures nécessaires pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences néfastes du projet sur son environnement naturel mais également anthropique ou urbain.

Elle sert en outre à l'information du public et fait, dans cette optique, l'objet d'une publicité, soit dans le cadre d'une enquête publique soit au moment où l'autorité administrative prend sa décision.

L'étude d'impact doit :

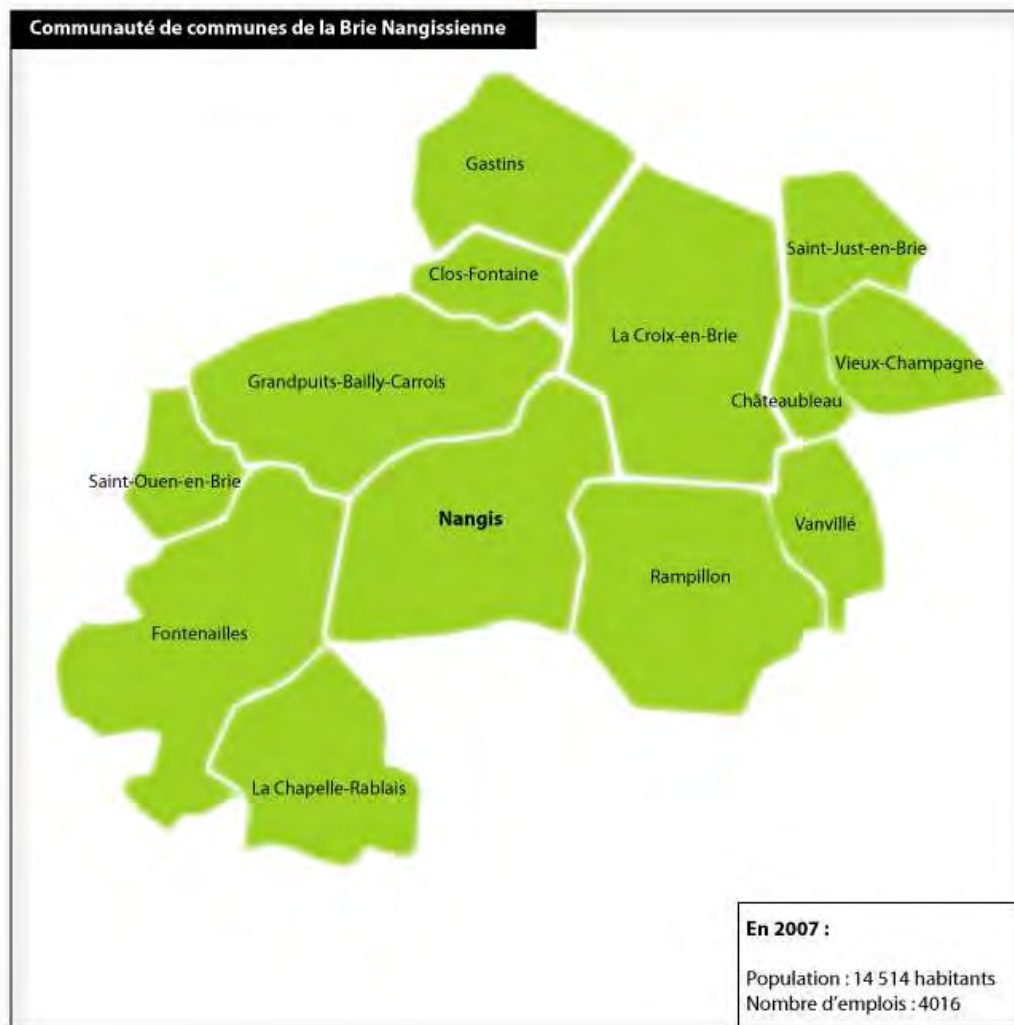
- décrire l'état initial du site avant l'implantation du projet, quant à sa situation géographique et sa desserte, ses caractéristiques géologiques, pédologiques et hydrographiques, ses richesses naturelles et patrimoniales, son cadre de vie et son environnement socio-économique.
- justifier le choix du projet et comparer les différentes variantes.
- décrire les effets directs et indirects du projet retenu par rapport à l'état initial décrit auparavant.
- expliciter les mesures compensatoires envisagées pour réduire, supprimer ou compenser les effets du projet.

Un résumé, accessible à un public non averti, devient obligatoire pour rendre compréhensibles les termes parfois trop scientifiques et trop techniques.

<u>Partie 1 : ELEMENTS DE CADRAGE COMMUNAUTAIRE</u>	2	<u>Partie 4 : IMPACTS DU PROJET ET MESURES COMPENSATOIRES</u>	56
1.1. Cadre général de l'opération		4.1. Impacts sur la topographie, la géologie et l'hydrogéologie	
1.2. Accessibilité du territoire		4.2. Impacts sur les écoulements et la qualité des milieux récepteurs	
1.3. Contexte socio-démographique		4.3. Impacts sur les paysages	
1.4. Environnement économique		4.4. Impacts sur les écosystèmes et les équilibres écologiques	
1.5. Niveau d'équipements publics		4.5. Impacts sur les patrimoines bâtis et archéologiques	
1.6. Cadre de vie de qualité		4.6. Impacts sur les trafics et circulations	
<u>Partie 2 : PRESENTATION DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT</u>	20	4.7. Impacts sur la qualité de vie et la santé	
2.1. Localisation du site d'étude		4.8. Impacts sur l'économie locale	
2.2. Accès et dessertes du site		4.9. Impacts sur les réseaux	
2.3. Milieu physique du site d'étude		4.10. Impacts liés au chantier	
2.4. Paysages et milieux naturels		Estimation des dépenses	
2.5. Contraintes et servitudes		<u>Partie 5 : RESUME NON TECHNIQUE</u>	94
2.6. Dessertes du site par les réseaux		<u>Partie 6 : METHODES D'EVALUATION</u>	98
<u>Partie 3 : LES RAISONS DU CHOIX DE L'AMENAGEMENT</u>	42		
3.1. Un site approprié pour accueillir des activités			
3.2. Les motivations et objectifs du projet			
3.3. Les principes d'aménagement et de composition urbaine			
3.4. Scénario d'aménagement non retenu			

ELEMENTS DE CADRAGE COMMUNAUTAIRE

Partie 1



Située à une cinquantaine de kilomètres au Sud-Est de Paris, la communauté de communes de la Brie Nangissienne se trouve dans le « centre Sud » du département de la Seine et Marne, à proximité de Melun.

La communauté a été officiellement créée le 28 Aout 2005. S'appuyant sur une véritable culture du territoire, elle comptait 10 communes à sa création ; Fontenailles est devenue membre en 2009, les communes de Gastins et de La Croix-en-Brie ont rejoint l'intercommunalité en 2010.

En 2007, la population totale recensée par l'INSEE est de **14 514 habitants**.

Le territoire communautaire se caractérise par un **cadre de vie préservé et de qualité** (de nombreux espaces boisés, un patrimoine bâti de qualité, aérodrome, ...) composant avec un patrimoine naturel remarquable.

Traditionnellement à vocation industrielle, la collectivité souhaite aujourd'hui une diversification des activités présentes en son sein.

Ainsi, afin d'accroître les richesses communautaires, la collectivité, qui dispose des **compétences « développement économique »** et **« aménagement de l'espace »**, souhaite développer des espaces à vocation économique.

Parmi les sites potentiels de développement, la **zone dite de Nangis-Actipôle**, sur la commune de **Nangis**, est parmi les plus appropriées.



1.2.1. Un territoire bordé par l'A5, la RN36 et la RN 104

L'accès au territoire communautaire se fait :

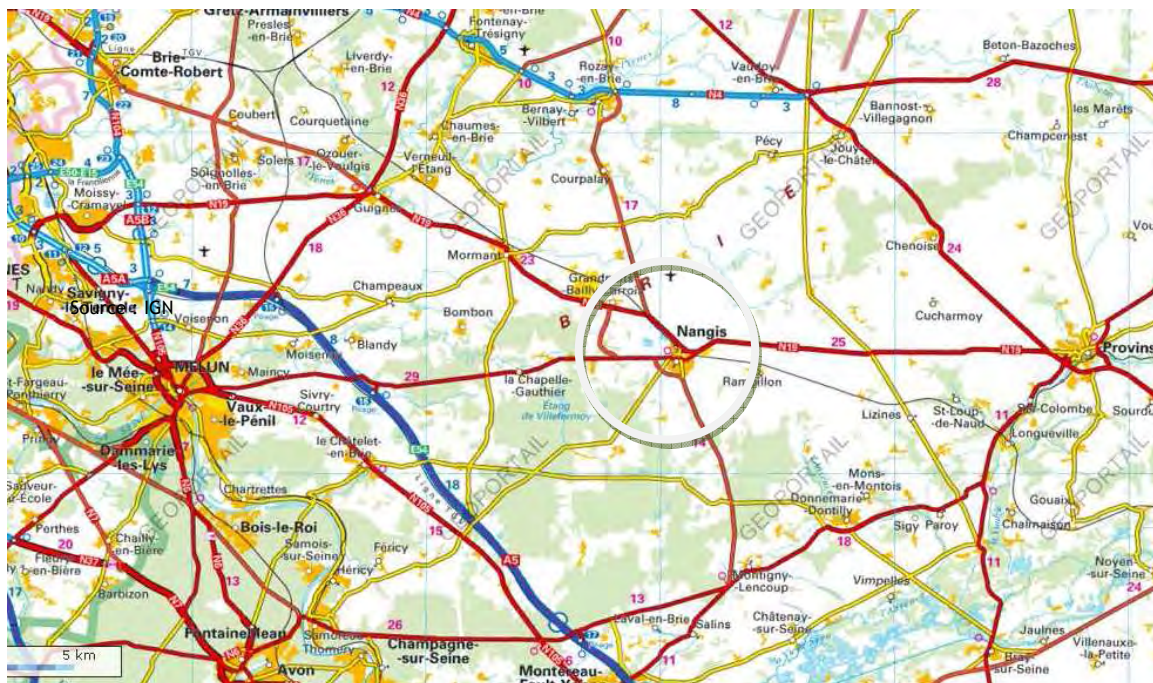
- ➔ depuis la RN 36 et l'A5, à l'Ouest, via la RD 619 et la RD 408,
- ➔ depuis la RN 4, au Nord, via la RD 201,
- ➔ en venant de Provins, par la RD 619,
- ➔ par le Sud, via la RD 201.

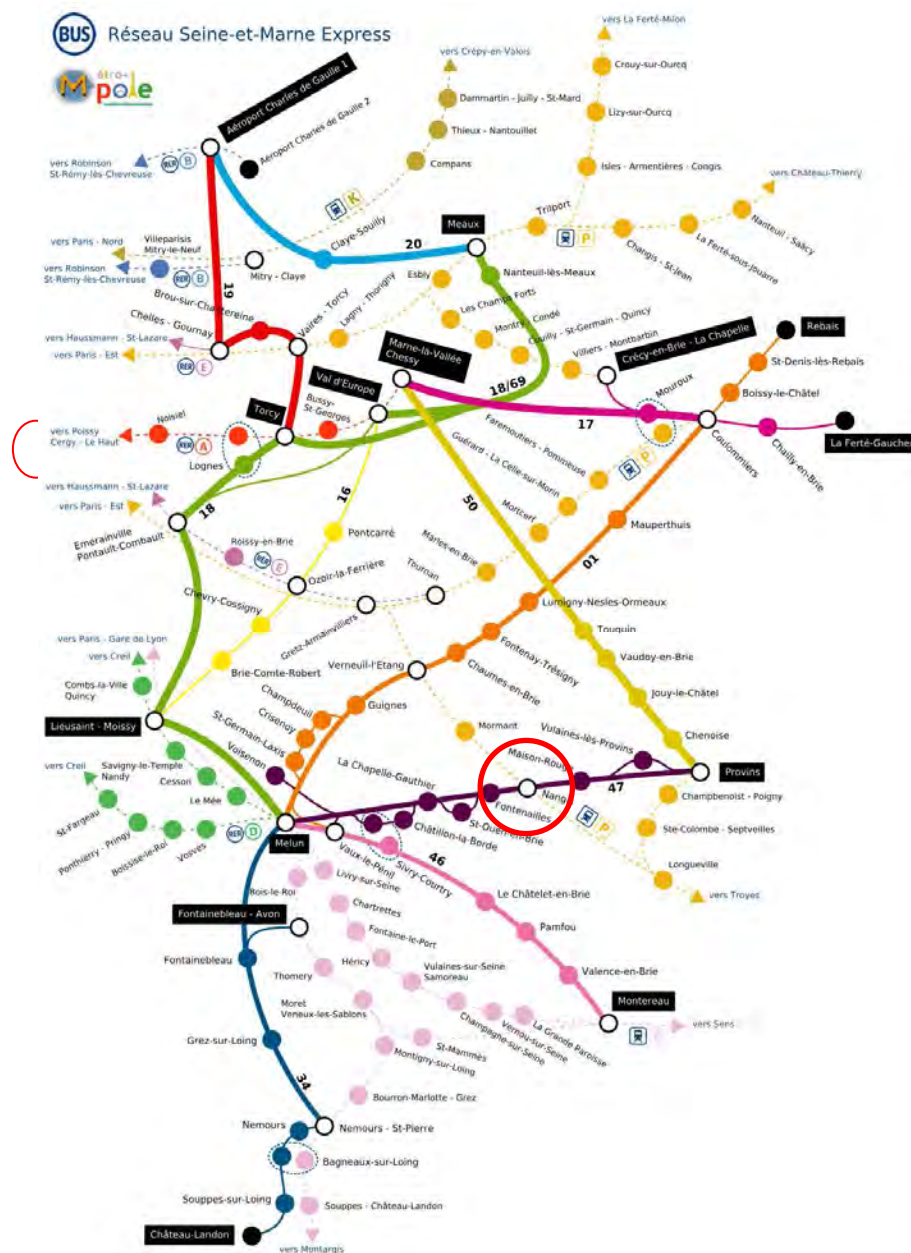
Le secteur bénéficie d'une desserte routière de qualité.

Le maillage fin de routes départementales (RD 619 (ex RN 19), RD 408, RD 201 et RD 210) permet d'accéder rapidement aux RN 36 ou 104, mais également à l'A 5. Ainsi il est possible de rejoindre le centre de Paris en moins d'une heure, Melun en une demi-heure, Provins en moins de 20 minutes.

Les axes principaux de la communauté se rejoignent à Nangis, à proximité du secteur d'étude.

Le secteur dispose également de la gare SNCF de Nangis, sur la ligne Paris Est-Provins. Il faut 44 minutes pour faire la liaison entre les deux villes à raison de un train toutes les ½ heures en heure de pointe. La fréquence est de un train toutes les heures, en heures creuses.





1.2.2. Une desserte par transports en commun à conforter

Le territoire communautaire est desservi par le réseau ferré SNCF Transilien, en gare de Nangis. Il s'agit de la ligne P. Il se situe sur la branche de Provins, et dispose d'un train en direction de Gare de l'Est toutes les demi-heures en heure de pointe.

Toutefois, le trajet vers Paris est particulièrement long (environ 50 minutes pour les liaisons directes) et de nombreux ménages préfèrent utiliser un véhicule personnel. Ainsi sur le territoire, près de 85% d'entre eux disposent d'au moins une voiture, 40% des ménages disposant de deux voitures ou plus.

Si la desserte en transport en commun lourd est limitée, **plusieurs lignes de bus** irriguent le territoire communautaire. Parmi ces dernières, dix d'entre elles traversent la commune de Nangis :

AUTOCARS DARCHE-GROS

- 14 - Nangis-Lieusaint avec 4 courses par jour en semaine,
- 32 - Guignes-Nangis avec 7 courses par jour en semaine,
- 34 - Etoile- Rozay en Brie Sud avec 27 courses par jour en semaine,
- 28 - Fontenay-Rozay-Coulommiers.

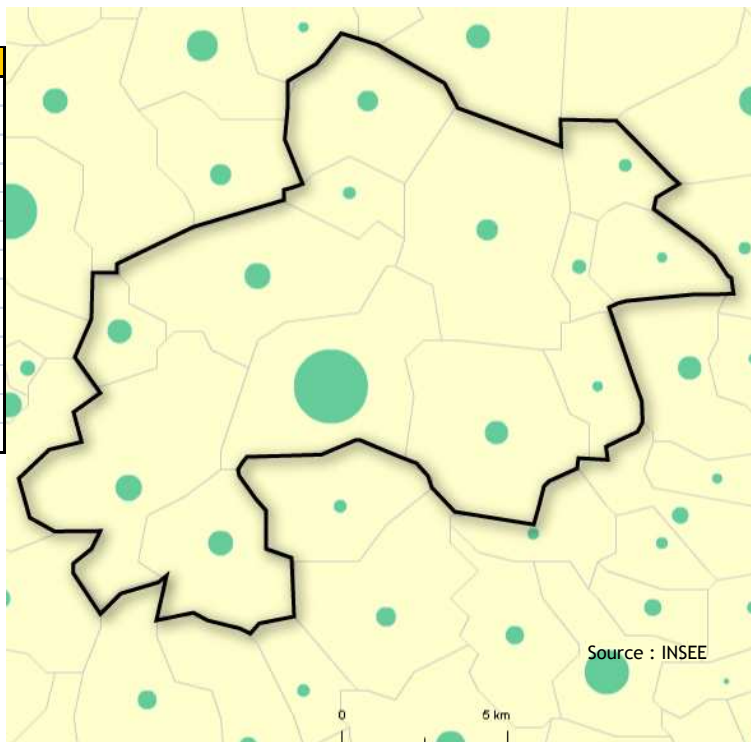
PROCARS

- Jouy-le-Chatel - Nangis avec 9 courses par jour en semaine,
- Nangis - Champagne- Montereau avec 9 courses par jour en semaine,
- Donnemarie-Dontilly - Nangis avec 8 courses par jour en semaine,
- Bray - Chessy (RER) avec 8 courses par jour en semaine,
- Mormant - Nangis - Provins avec 12 courses par jour en semaine.

La plupart de ces lignes se rejoignent à proximité de la gare, qui apparaît comme le principal pôle multimodal du secteur. L'entreprise Procars a également mis en place un bus qui effectue des boucles au sein de la commune de Nangis. Il s'agit du Nangibus qui effectue un nombre de courses relativement important (plus d'une trentaine par jour en semaine).

Nangis est également traversée par une ligne du réseau de bus Seine et Marne Express, reliant Melun à Provins.

Commune	Population en 2007
NANGIS	7560
FONTENAILLES	995
GRANDPUITS-BAILLY-CARROIS	975
LA CHAPELLE-RABLAIS	904
SAINT-OUEN-EN-BRIE	840
RAMPILLON	774
GASTINS	639
LA CROIX-EN-BRIE	662
CHATEAUBLEAU	311
SAINT-JUST-EN-BRIE	255
CLOS-FONTAINE	250
VANVILLE	176
VIEUX-CHAMPAGNE	173



Evolution des soldes naturels et migratoires entre 1975 et 2006 (moyenne annuelle)

	1975-82	1982-90	1990-99	1999-2006
Evolution moyenne annuelle de la population	1,1%	1,7%	0,8%	0,7%
dont due au solde naturel	0,6%	0,6%	0,5%	0,5%
dont due au solde migratoire	0,5%	1,1%	0,3%	0,2%

① Une communauté périurbaine attractive

La Communauté de Communes compte aujourd'hui **14 514 habitants**, dont plus de la moitié habitent sur la commune de Nangis, véritable cœur de l'agglomération.

Au cours des quatre dernières décennies, la population communautaire a **doublé**, passant de 7 700 à 14 514 habitants entre 1968 et 2007. Cette évolution notable est caractéristique des communes de la seconde couronne francilienne.

② Des taux de natalité et migratoire positifs...

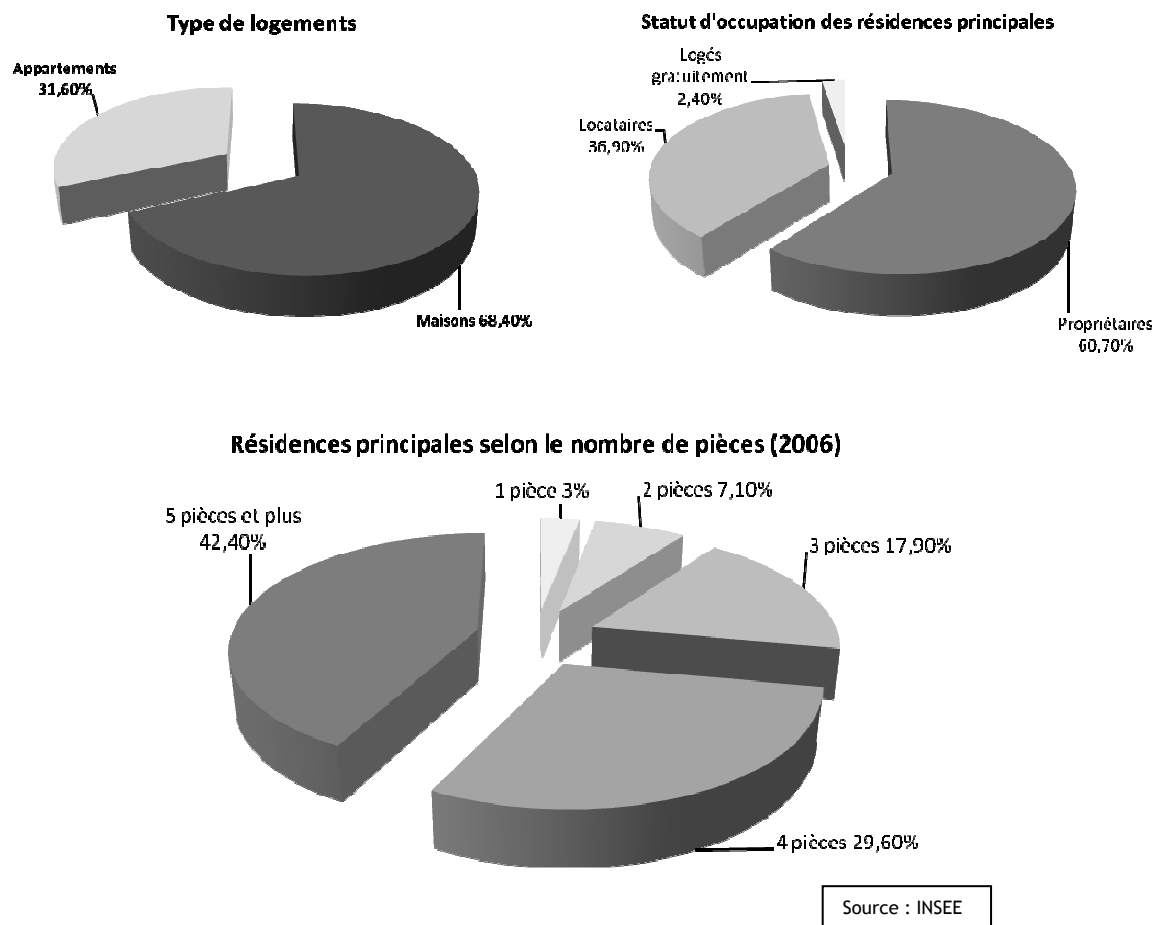
Cette croissance démographique constante à l'échelle communautaire s'explique par des **soldes naturels et migratoire positifs** sur l'ensemble des recensements considérés. Le principal contributeur étant ici le solde naturel, excepté pour la période 1982-1990.

③ ... Mais une légère tendance au vieillissement de la population

La croissance démographique communautaire, au cours des dernières décennies, s'accompagne aujourd'hui d'un léger vieillissement de la population.

La proportion des personnes âgées de plus de 60 ans dans la population est passée de 11,2% en 1982 à 12,8% en 2006.

La part des moins de 20 ans reste toutefois relativement importante : elle est supérieure à 30% dans la plupart des communes considérées. Ainsi, l'indice de jeunesse (soit le rapport entre le nombre de personnes âgées de moins de 20 ans sur celles âgées de 60 ans et plus) reste élevé : il est supérieur à 2 sur la plupart des communes du territoire.



On assiste à une **diminution de la taille moyenne des ménages**. Ce phénomène, que l'on retrouve à l'échelle nationale, s'explique notamment pour des raisons sociologiques : familles monoparentales, décohobitation...

Le nombre moyen de personnes par ménage est passé entre 1982 et 2006 de 2,9 à 2,55. Les familles monoparentales et les ménages d'une seule personne représentent près de 30% des ménages.

④ Une offre de logements permettant de limiter le vieillissement de la population

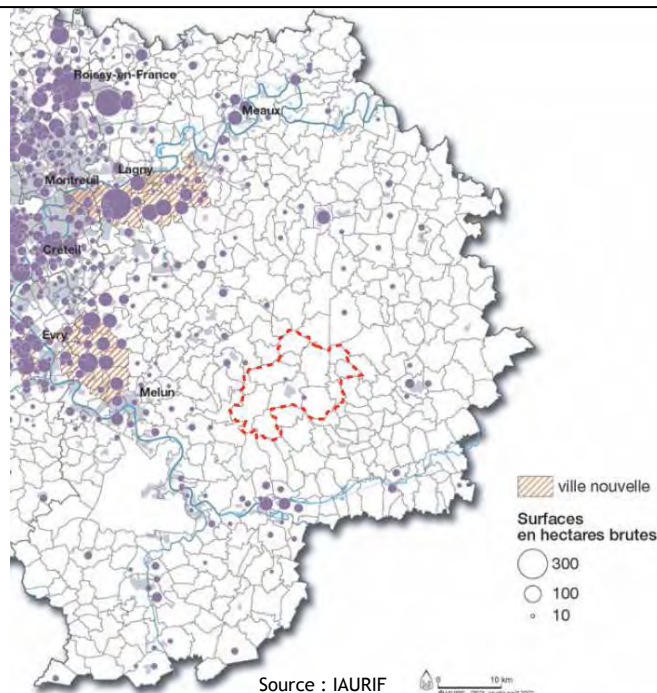
La tendance au vieillissement de la population est limitée par une offre de logements qui répond, bien qu'imparfaitement, aux attentes locales, notamment pour les ménages avec enfants en bas âges :

- des logements locatifs (près de 37% du total),
- un parc de logements sociaux relativement important,
- des prix de l'immobilier « abordables ».

Toutefois près de 70 % des résidences principales sont des maisons individuelles, de grandes tailles (72% ont 4 pièces et plus), occupées en majorité par des propriétaires (3 occupants sur 5).

Le profil des catégories socioprofessionnelles que l'on retrouve sur le territoire communautaire montre une surreprésentation des employés et ouvriers (respectivement 32,7% et 28% de la population active). Ceux-ci sont attirés par un prix du foncier encore abordable.

Localisation des principales zones d'activités existantes



Principaux établissements économique de la Seine et Marne

Établissement	Activité	Commune	Effectifs salariés
EURO DISNEY SCA	Manèges forains et parcs d'attractions	Chessy	13 000
SNECMA	Construction de moteurs pour avions	Moissy-Cramayel	3 000
NESTLÉ FRANCE	Fabrication d'autres produits laitiers	Noisiel	1 300
CIE EXPL AUXILIAIRES AÉRIENS	Restauration collective sous contrat	Mesnil-Amelot	1 000

Source : Base de données d'entreprises – CCI Seine-et-Marne - 01/07/2008

1.4.1. Un environnement économique concurrentiel

Le territoire communautaire se trouve à proximité d'importants pôles économiques.

Parmi ceux situés à proximité, on retrouve les pôles :

↳ de Melun, puis d'Evry à l'Ouest. La communauté d'agglomération de Melun Val de Seine dispose de 5277 entreprises employant plus de 45 000 personnes. Elle dispose de 1 011 hectares de zones d'activités économiques.

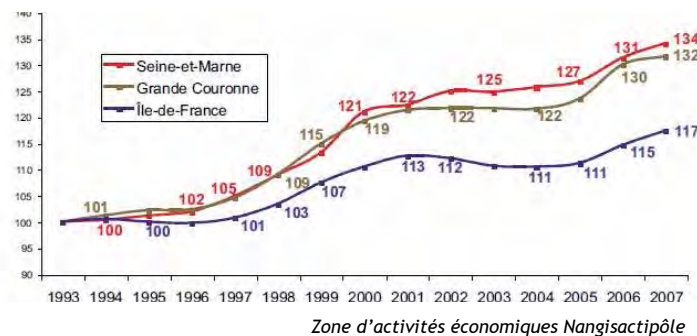
↳ De Montereau-Fault-Yonne au Sud,

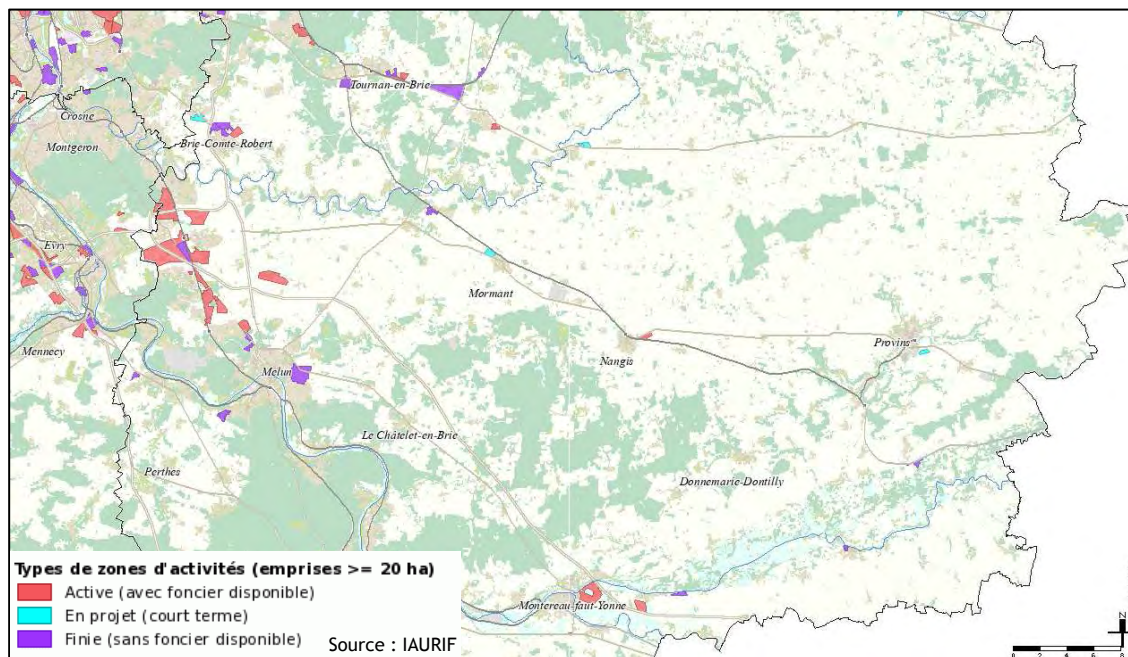
L'industrie reste un secteur actif de l'économie locale de ce secteur, qui subit toutefois des difficultés du fait de son éloignement de Paris.

↳ Dans une moindre mesure le pôle de Provins.

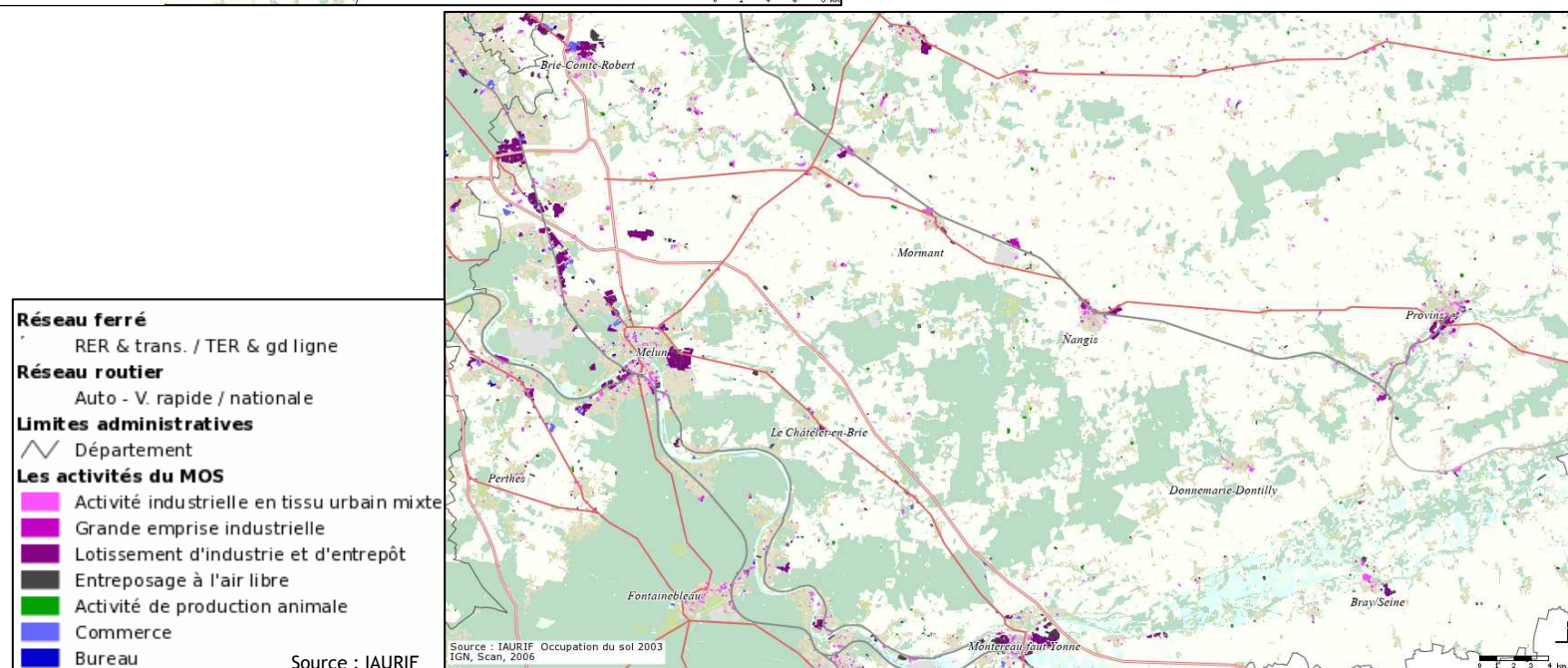
Ces pôles d'emplois, bien qu'importants, restent relativement modestes en rapport avec les principaux pôles d'emplois du département, notamment de Marne-la-Vallée ou de Moissy-Cramayel.

Le département connaît une croissance soutenue des effectifs salariés du secteur privé (graphique ci-dessous, indice 100 en 1993), supérieure à la moyenne de la région et de l'ensemble des départements de Grande Couronne, confirmant le développement économique croissant du département et son potentiel à accueillir de nouvelles activités.



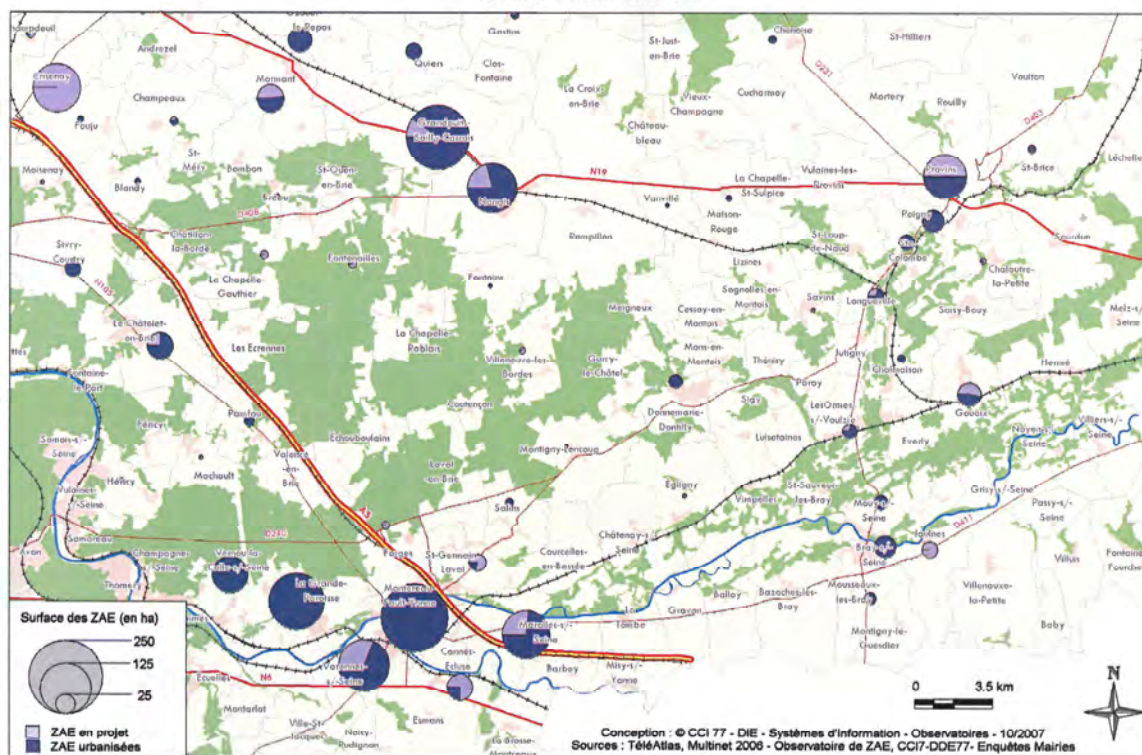


Le nombre de zones d'activités économiques de grande envergure est aujourd'hui limité sur le territoire de la communauté de communes. Dans un contexte d'expansion économique des pôles secondaires de grande couronne, la Brie Nangissienne dispose, sur la commune de Nangis, d'un terreau favorable pour l'implantation d'une zone d'activité.



LOCALISATION DES ZAE EN PROJET OU URBANISÉES

ZOOM AUTOUR DE NANGIS



Les quatre plus grands établissements de la CC de la Brie Nangissienne

Source : Insee, CLAP au 31 décembre 2005

Nom de l'entreprise	Secteur d'activité	Nombre de salariés
TOTAL France	Raffinage de pétrole	400
CITAX Paris	Location de camion	280
Grande Paroisse SA	Fabrication d'engrais	200
LESAFFRE	Sucrierie	120

1.4.2. Les zones d'activités économiques présentes sur le territoire communautaire

Aujourd'hui, la Communauté dispose de quatre principales zones d'activités sur son territoire :

- ZA de Grandpuits-Bailly-Carrois

Celle-ci comprend notamment la raffinerie des entreprises Total et Grande Paroisse.

- ZA du Moulin Saint Antoine à Nangis

D'une surface de 3,5 hectares, elle a été réalisée en 1996. Elle accueille principalement des activités de commerce, de santé et de services. Elle compte déjà, entre autres, un centre de tri de la Poste, deux supermarchés, un garage...

- La zone industrielle de Nangis

D'une surface de 15 hectares, elle accueille presque exclusivement des activités industrielles : fonderie, fabrication de matières plastiques, matériel et outillage agricole, transports routiers, équipement industriel...

- La zone d'activités commerciales des Roches

Elle est occupée notamment par l'enseigne Intermarché.

Cependant, malgré l'existence de ces zones, l'indicateur de concentration d'emploi (égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone) **reste relativement faible et diminue entre 1999 et 2006** (80,4% en 1999 puis 71,9% en 2006). Ainsi, entre ces deux dates, la communauté de communes a perdu 140 emplois. Près de 80% des entreprises du territoire ont **moins de 10 salariés**. Ces ZA sont constituées d'entreprises de **petites tailles** et majoritairement **artisanales**.

Répartition par catégorie socio-professionnelle des actifs en 2006				
	CCBN	Seine et Marne	CC Provinois	CC châtelet en Brie
Agriculteurs	1,1%	0,5%	2,4%	1,0%
Artisans commerçants et chefs d'entreprises	4,2%	4,4%	5,6%	5,8%
Cadres et professions intellectuelles supérieures	8,4%	14,9%	9,6%	13,8%
Professions intermédiaires	26,1%	27,9%	21,9%	29,4%
Employés	32,7%	31,3%	31,0%	29,8%
Ouvriers	27,5%	21,0%	29,4%	20,2%
Population active totale	6399	641944	11332	7430

Source : CCI 77

L'emploi dans la Brie Nangissienne est dominé par les leaders industriels, et de ce fait, très ouvrier. La résistance du territoire à la désindustrialisation lui a permis de rester stable, mais depuis quelques années, la situation du marché de l'emploi se détériore.

Les profils socioprofessionnels des actifs restent un facteur limitant en terme d'attractivité.

Secteurs d'activité des établissements établis sur la communauté de communes			
	CCBN	CCBN en %	Seine et Marne
Activités financières et immobilières	64	2,60%	3,40%
Administration, Education, Santé	194	8%	10,40%
Commerce de détail	317	13,20%	13,90%
Commerce de gros	150	6,20%	8%
Construction	109	4,50%	8,90%
Hôtels et restaurants	50	2,10%	5,60%
Industries	902	37,20%	18,40%
Services aux entreprises	214	8,80%	18,40%
Services aux particuliers	60	2,50%	6,10%
Transports - Logistique	362	14,90%	6,90%

Source : CCI 77

1.4.3. Panorama économique de la communauté de communes

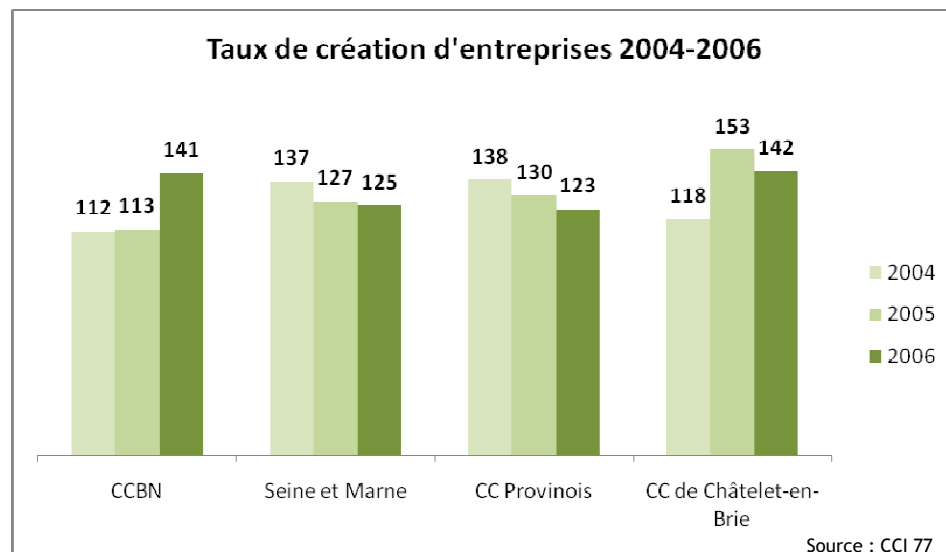
Sans surprise, Nangis, qui accueille plus de 60% de la population concentre également plus de 60% des établissements du territoire (425 établissements au 1^{er} Janvier 2007), suivie de Grandpuits-Bailly-Carrois avec 73 établissements.

Depuis 2004, le développement économique de la CC BRIE NANGISSIENNE est plutôt modéré. En l'espace de trois ans et demi, le parc d'établissements s'est agrandi de 43 unités soit 6,6% de hausse. Cette croissance s'avère être très en dessous de la moyenne départementale (+ 11,8%)

Des entreprises majoritairement industrielles

La répartition des établissements par secteur d'activité met en évidence la légère spécialisation industrielle du territoire. Concentrant 8,5% des établissements, l'industrie est le premier employeur du territoire avec 902 emplois (voir tableau ci-contre).

Ceci influe sur la répartition socioprofessionnelle des actifs de la communauté de Communes. Ainsi on remarque, comparativement aux données du département, une sous représentation des cadres et professions intellectuelles supérieures (8,4% contre 14,9%), et une surreprésentation affirmée des ouvriers (27,5% contre 21%).



Transferts d'activités entre 2000 et 2006

Territoires	Arrivées 2000-2006	Départs 2000-2006	Dont transferts internes 2000-2006	Solde 2000-2006 (Arrivées - Départs)
CCBN	68	58	22	10
Seine et Marne	13065	12430	8821	635
CC Provinois	205	200	111	5
CC de Châtelet-en-Brie	94	97	22	-3

Source : CCI 77

Une dynamique économique modérée

La dynamique économique est modérée. La répartition par âge des établissements de la CC BRIE NANGISSIENNE montre un tissu d'entreprises plutôt âgé, avec un faible renouvellement.

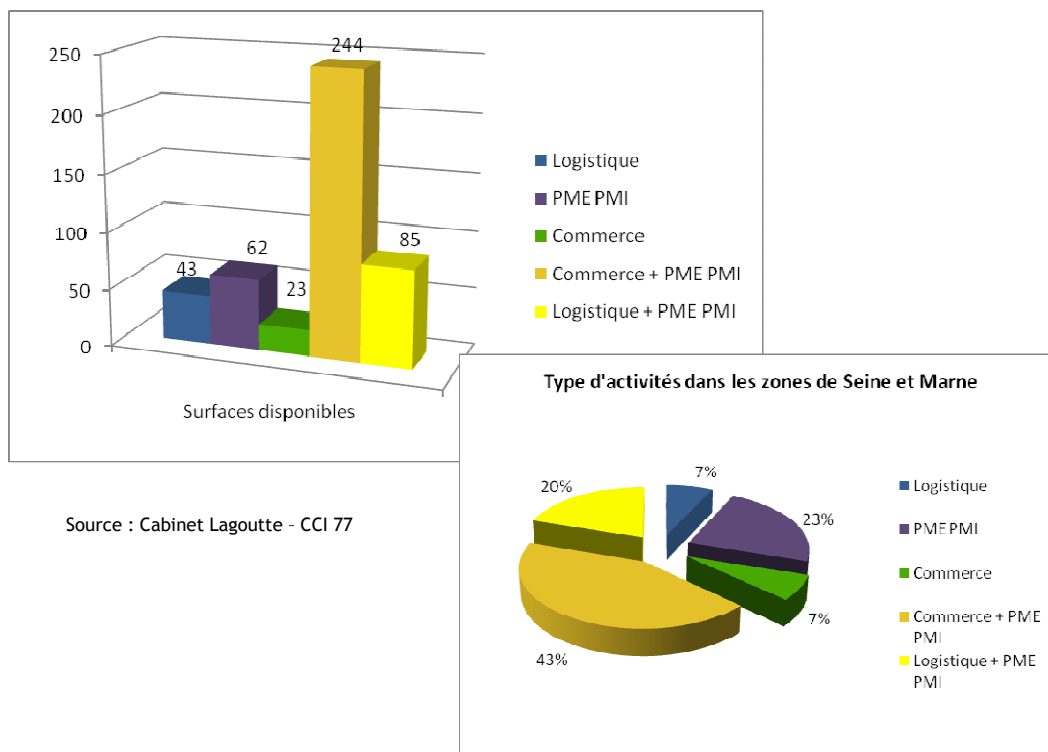
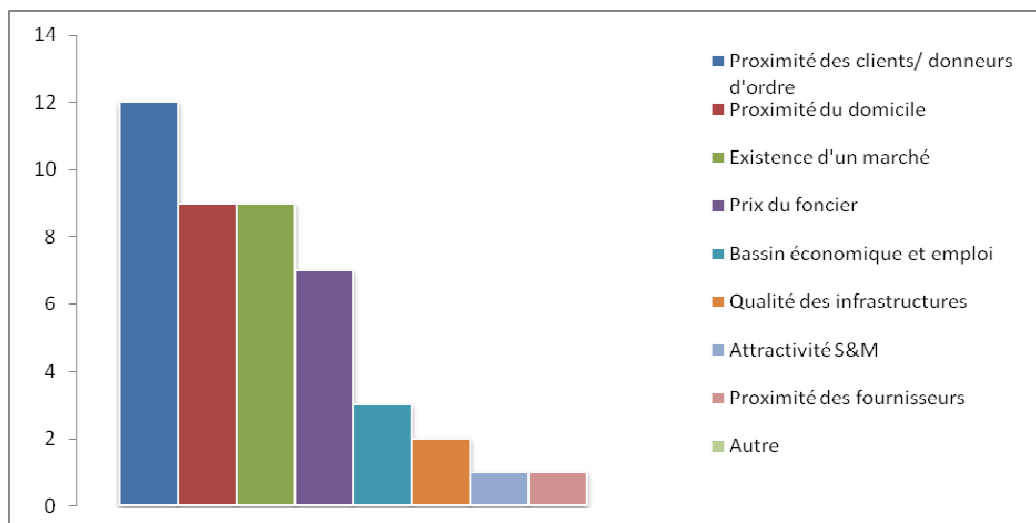
En effet, seul 39% des entreprises du territoire ont moins de 10 ans contre 46% pour la moyenne départementale. Les établissements de plus de 20 ans sont quant à eux surreprésentés sur le territoire avec plus d'un établissement sur quatre.

Le taux de création (rapport entre le nombre de créations et l'ensemble des établissements sur un territoire) est plutôt faible, de 10 points inférieur à la moyenne départementale en 2004 (graphique ci-contre). Toutefois, depuis 2005, l'évolution du taux de création est positif ce qui tend à souligner que la CC BRIE NANGISSIENNE, contrairement aux territoires avoisinants n'a pas subi de perte de vitesse sur la période 2004-2006.

Cette faible dynamique économique s'explique en partie par des disponibilités foncières aujourd'hui limitées sur le territoire communautaire pour développer de nouvelles zones d'activités économiques.

Cela entraîne une augmentation des migrations domicile-travail.

Si en 1999 un tiers des actifs ayant un emploi travaillaient dans leurs communes, ils ne sont plus qu'un quart en 2006.



Cette dynamique économique modérée s'explique également par la difficulté d'un positionnement économique porteur pour la commune de Nangis. La commune est en effet située relativement loin des principaux pôles économiques de la Seine et Marne, qui concentrent la majeure partie de l'offre et de la demande. On notera toutefois une demande croissante des entrepreneurs sur le territoire communautaire alors même que l'offre trop limitée ne permet pas de les accueillir.

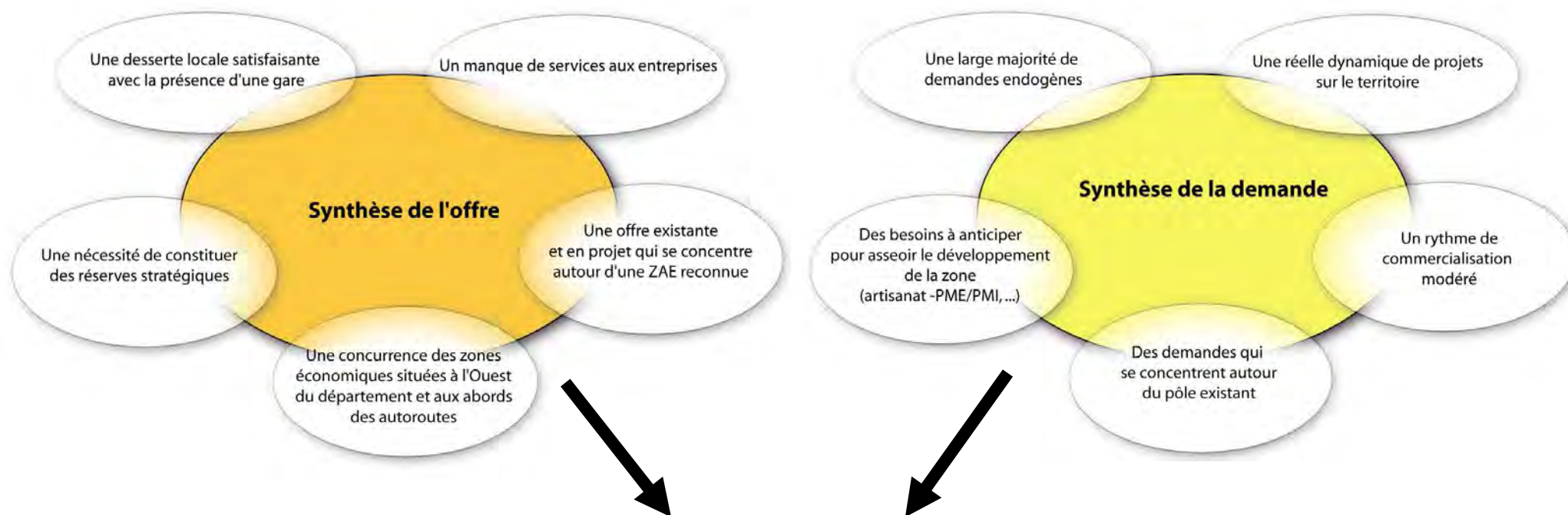
La collectivité devra ainsi s'appuyer principalement sur un ancrage local, en développant une offre foncière flexible et attractive.

Les raisons d'implantation sur la ZI de Nangis sont révélatrices. Plus de la moitié des entreprises se sont appuyées sur la demande locale ou sur la proximité des domiciles des chefs d'entreprises.

L'analyse des types d'activités dans les zones de Seine et Marne (graphique ci-contre) souligne la faiblesse de l'offre foncière pour des activités logistiques, nécessitant des surfaces relativement importantes. Ainsi, en 2007, on recensait seulement 43 hectares de foncier disponibles à vocation exclusivement de logistique.

Toutefois, s'il convient de s'appuyer sur cette demande et sur les opportunités économiques afin de proposer un produit attrayant dans la zone, la communauté de communes souhaite proposer un panel d'activités assez large sur cette dernière (logistique, PME-PMI, artisanat, ...) pour ne pas obérer l'avenir.

En effet, l'attraction d'une zone d'activités provient de la diversité des entreprises représentées, il conviendra donc de permettre l'implantation de tout type d'activités, en s'appuyant sur la manière dont a été commercialisée la zone industrielle située en face du projet.



La confrontation de l'offre et de la demande implique un positionnement autour de trois points majeurs :

- Le nécessaire développement d'une offre territoriale répondant à la dynamique endogène
- L'anticipation et la satisfaction des besoins des entreprises déjà implantées sur le territoire
- Dans ce cadre le développement d'un produit d'appel pour l'accueil de projets d'envergure

La commune de Nangis, sur laquelle est prévue l'opération d'urbanisme dispose d'un **nombre d'équipements important** et d'une **diversité des vocations** (à la fois publics et privés).

Les équipements scolaires :

Trois écoles maternelles accolées à quatre écoles élémentaires situées rue Noas Daumesnil, rue de la République, mail Couperin, mail Britaud

Un collège : René Barthélémy d'une capacité de 900 élèves

Un lycée : Henri Becquerel d'une capacité de 600 élèves

Un Centre de formation des Apprentis (CFA) avec un internat

Ecole de la ZAC des Roches

Les équipements sportifs :

La commune dispose d'un complexe : Emile Chesnot avec des installations couvertes (1 halle de sports (1 handball / 2 basket / 3 volleyball / 2 tennis) un mur d'escalade, trois salles d'activités (gymnastique, danse, tennis de table) une piscine, un bassin de 25 m (école de natation, jardin aquatique).

Mais également des installations de plein air : terrains de football, courts de tennis, pistes d'athlétisme...

Les équipements culturels et socioculturels :

- L'espace culturel cour Emile Zola avec une salle des fêtes, un cinéma (la Bergerie) ainsi qu'une médiathèque,
- le centre Louis Aragon avec notamment l'école de musique.

Les équipements sociaux, sanitaires et de prévoyance :

- La maison de l'enfance, Boulevard Voltaire, qui accueille une crèche familiale et une halte garderie,
- le centre de loisirs, allée du Par,

- la maison de la jeunesse qui accueille les jeunes de 13 à 25 ans,
- le centre d'animation pour adultes, place Saint Martin.

Sont également présents sur la commune : une résidence pour personnes âgées, une maison de retraite (EHPAD), un site d'accueil des handicapés vieillissants, un centre médico-social ...

La commune dispose d'une caserne de pompiers et d'une gendarmerie.

La commune, de par ses nombreux équipements, polarise l'attractivité de la communauté de communes.



*Ci-contre : l'Hôtel de ville
Ci-dessous : l'espace
culturel, la médiathèque*





Ci-dessus : l'Église Saint-Martin-et-Saint-Magne

Ci-dessous : une rue du centre ancien, caractérisée par des habitations en front d'une rue étroite



1.6.1 L'espace urbanisé

L'originalité de Nangis est de se composer de **différentes entités urbaines** réparties sur le territoire communal. Les évolutions urbaines ont constitué deux demi-couronnes disposées autour de l'établissement originel du début du XXème siècle (constitué du Parc de l'Hôtel-de-ville, du quartier marchand central et des boulevards de ceinture).

Le centre ancien

Le centre ancien, cœur marchand et culturel, d'aspect traditionnel, présente un bâti dense, peu élevé, de deux ou trois étages sur rez-de-chaussée d'activités. Il est structuré par un réseau de circulations mixtes, fait d'un quadrillage de rues étroites, dont l'une est aménagée en voie semi-piétonnière.

La demi-couronne d'urbanisation ancienne

Elle s'étend du Nord-Ouest au Nord-Est et est composée :

- des quartiers de faubourg le long des rues qui ont organisé les liaisons de la ville ancienne avec les autres communes, quasiment dans les quatre directions des points cardinaux,
- des quartiers pavillonnaires réalisés à l'arrière des rues principales, en extension des faubourgs.

La demi-couronne d'urbanisation récente

Elle s'étend du Sud-Est au Sud-Ouest et est composée :

- d'un grand ensemble d'immeubles collectifs d'habitations, accompagné d'équipements au milieu d'espaces verts,
- d'un complexe sportif occupant un vaste espace, adossé au Parc, qui accueille des terrains de grands jeux, deux gymnases, une piscine,
- des ensembles pavillonnaires disposés en bordure d'allées carrossables en cul-de-sac et de sentes piétonnières continues, passant d'un ensemble à l'autre,
- d'un quartier récemment achevé, présentant une urbanisation mixte : un habitat diversifié de maisons individuelles et d'appartements locatifs sociaux, en petits immeubles de deux à trois étages sur rez-de-chaussée.



1.6.2 Les espaces naturels et agricoles

La commune de Nangis bénéficie d'un cadre paysager de qualité qui participe grandement à son image de commune « verte » et aérée. La présence de nombreux espaces naturels au sein même de la commune (parc de la Mairie, parc « des Collines », espaces boisés avenue Coubertin ...) confirme le souci de préserver un cadre de vie agréable associant l'urbain et les éléments végétaux.

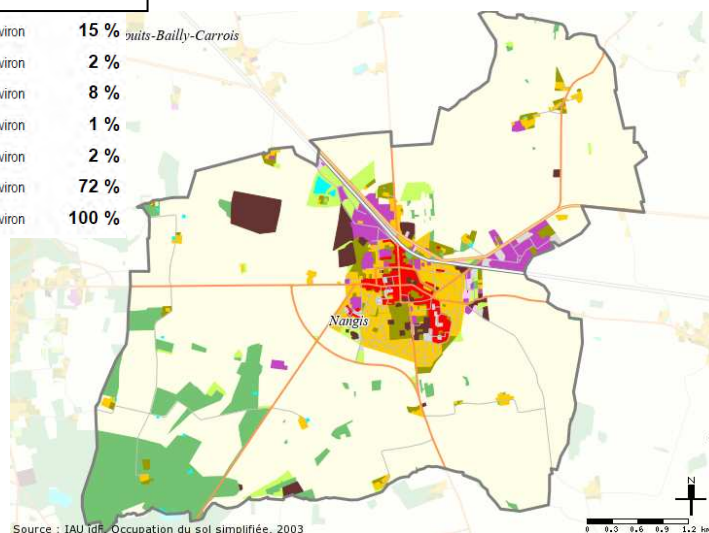
Au sein de l'espace bâti

Le paysage vert comprend notamment :

- les larges voies ceinturant le centre ancien, bordées d'un mail planté,
- la liaison entre le cœur marchand et la gare, par l'avenue du Maréchal Foch,
- la liaison entre les mails plantés du centre et l'accès Est à la ville, par l'avenue de Verdun,
- le Parc de l'Hôtel de Ville et ses prolongements dans l'urbanisation récente,
- la bordure Sud-Est de la ville, avec ses jardins familiaux,
- la bordure Sud-Ouest, avec un mail engazonné planté de deux rangées d'arbres.

L'occupation du sol sur la commune de Nangis

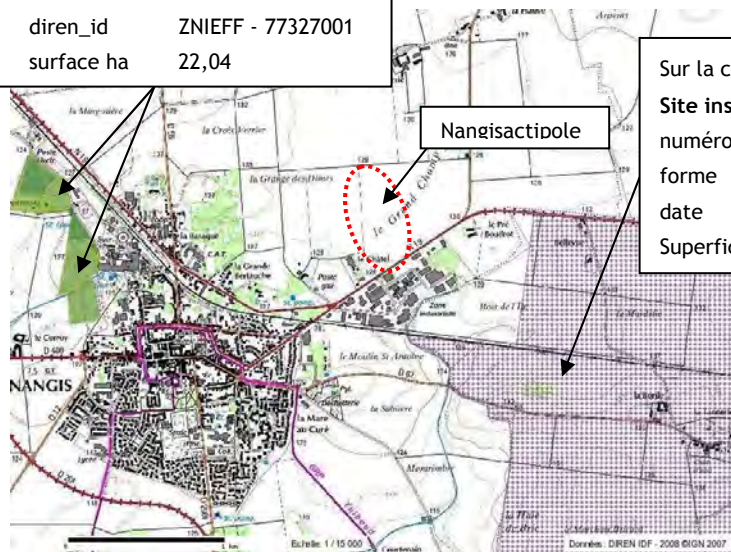
Zone urbaine agglomérée	350 ha environ	15 %
Fermes et hameaux	40 ha environ	2 %
Zone forestière principale	200 ha environ	8 %
Bois dispersés	30 ha environ	1 %
Bassins de lagunage, plans d'eau	60 ha environ	2 %
Zone agricole - champs	1 730 ha environ	72 %
Territoire communal	2 410 ha environ	100 %



Sur la commune de Nangis :

Bassins de la sucrerie a Nangis

diren_id ZNIEFF - 77327001
surface ha 22,04



Sur la commune de Rampillon :

Site inscrit : La Butte

numéro 5479
forme Arrêté du
date 24 mars 1972
Superficie ha 961,265

Les espaces naturels d'intérêt écologique

Ils sont formés des forêts, bois et lagunes qui structurent le territoire. Ils représentent environ 11% de l'espace communal.

On note la présence du **massif de Villefermoy**, constitué de l'étang et de la forêt de Villefermoy, qui a été répertorié parmi les sept « zones importantes pour la conservation des oiseaux » en Ile de France. Ce secteur s'étend sur environ 40 km² sur la petite région naturelle de la Brie française, dont une faible partie (de l'ordre de 5%) couvre les boisements denses des zones humides situées au Sud-Ouest de la commune de Nangis.

Les habitats naturels de cette zone sont formés principalement de forêts caducifoliées (70% de la superficie), de forêts mixtes (10% de la superficie), d'eaux douces intérieures (10% de la superficie).

La richesse ornithologique du massif forestier est actuellement encore peu menacée : la fréquentation par le public est peu importante, le réseau de chemins est peu dense.

Ces espaces comprennent également les **lagunes (les bassins de la sucrerie)** inscrites en zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique de type I et II.

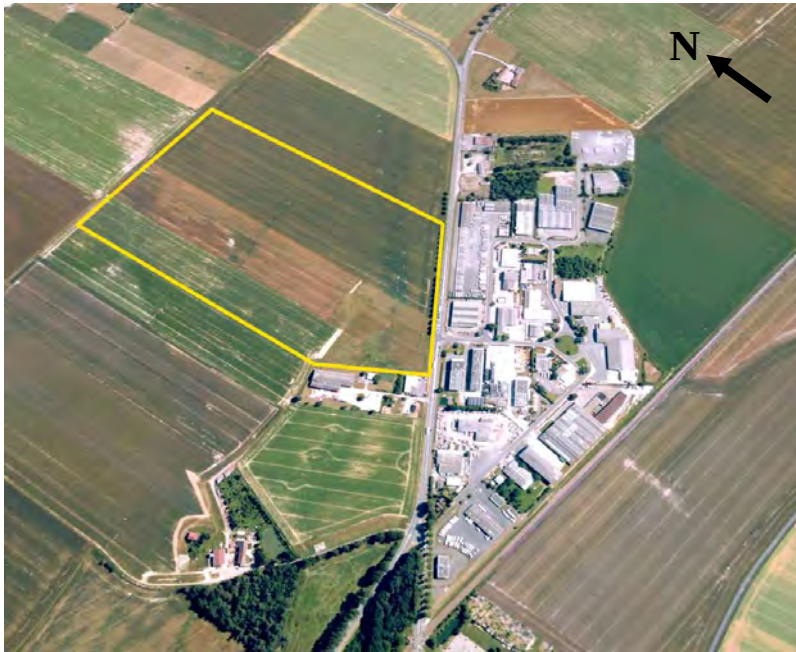
Pas de zone NATURA 2000 recensée sur la Communauté de Communes. Le projet envisagé n'engendrera aucun désordre ni aucun rejet direct sur un site NATURA 2000. Il n'intercepte pas non plus un site inscrit ou classé, ni aucune ZNIEFF.

Les espaces agricoles

Ils représentent près de 72% de la superficie communale. De part leur importance, ces espaces contribuent fortement à la structuration du paysage communal et affirment le caractère semi-rural de la commune. Les principales cultures sont aujourd'hui celles de céréales, de betteraves et de légumes secs.

P R E S E N T A T I O N D U S I T E E T D E S O N E N V I R O N N E M E N T

Partie 2



Le secteur d'étude se trouve au coeur du territoire communal de **Nangis**, en bordure de la **RD 619**.

Le fait que le site soit bordé par une départementale et qu'il dispose d'une « façade » visible depuis cette dernière constitue un atout majeur pour le développement d'un parc d'activités (**Effet vitrine**).

Sur une superficie d'environ **25 hectares**, le site est **non bâti** et est aujourd'hui occupé essentiellement par des **espaces agricoles**.

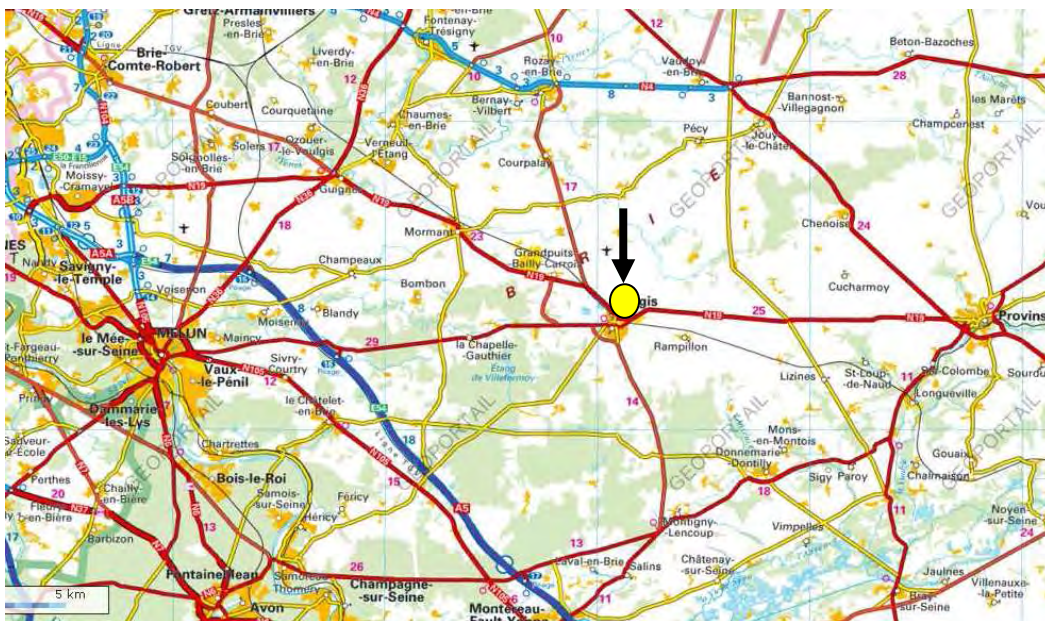
Il est délimité :

- au Nord, à l'Est et à l'Ouest par des parcelles agricoles,
- au Sud par la Route Départementale 619 (anciennement RN19),
- au Sud-Ouest par une petite extension de la zone d'activité comprenant notamment un garage Renault et « les Ambulances du Châtel ».

Le site est localisé en face et en **continuité d'une zone industrielle reconnue**. Il est **relativement éloigné des zones d'habitations** de Nangis.

Actuellement, la commune de Nangis est propriétaire d'environ **5,31 hectares**.





Le site de Nangisactipôle se trouve en bordure de la Route Départementale 619, à proximité de son croisement avec la route départementale n° 12.

La RD 619 borde le secteur d'étude au Sud et traverse la commune de Nangis d'Ouest en Est en reliant Provins à Guignes, puis Paris.

Environ 6 200 véhicules / jour ont été recensés en 2010 au point de comptage ponctuel réalisé à hauteur de la Grande Bertauche.

La proportion de poids lourds est relativement importante, on compte près de 700 véhicules lourds par jour, soit 11,8% du trafic journalier.

Un second comptage a été effectué à l'Est de la Zone Industrielle, après le croisement avec la RD 12. Le trafic journalier moyen y est plus important, de l'ordre de 6 918 véhicules par jour.

Un certain nombre de véhicules proviennent donc de l'Est de la Zone industrielle et s'y arrête.

La RD 12 traverse la commune du Nord-Est au Sud-Ouest, reliant Villiers-Saint-Georges à l'A5.

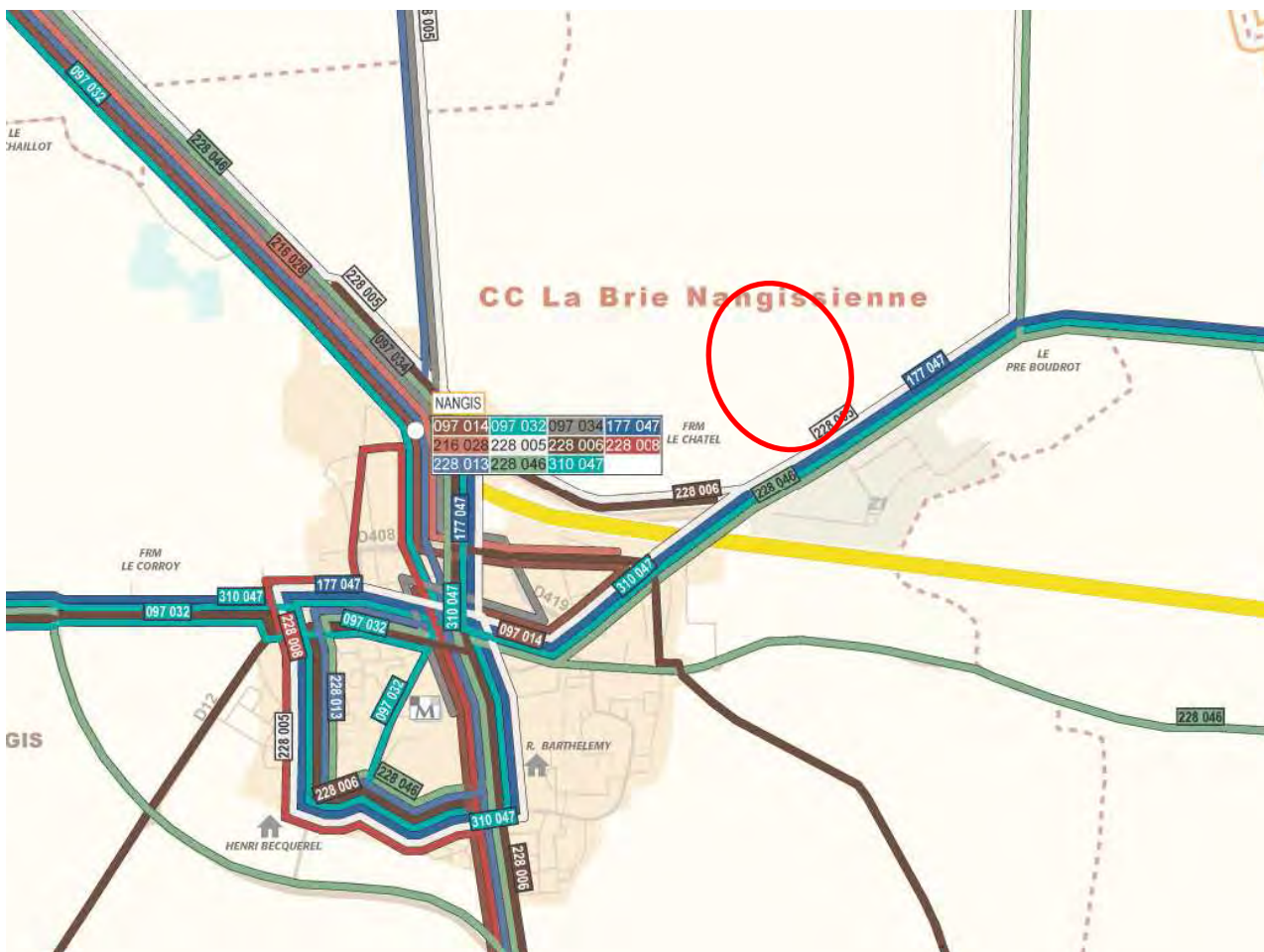
Actuellement, au droit du site, il n'existe **aucun piquage** sur la RD 619.

Le piquage existant le plus proche a été réalisé en face, pour desservir la zone industrielle (rue Ambroise Croizat).

En l'état, ce piquage est **mal adapté et ne dessert pas le site d'étude**.

L'offre SNCF

La ville est accessible en train grâce à la ligne Paris Est - Provins. Il faut 44 minutes pour faire la liaison entre les deux villes à raison de un train toutes les ½ heures en heure de pointe. La fréquence est de un train toutes les heures, en heures creuses.



Source : STIF

Des **lignes de bus régulières**, qui empruntent la RD 619, longent le site.

Il s'agit :

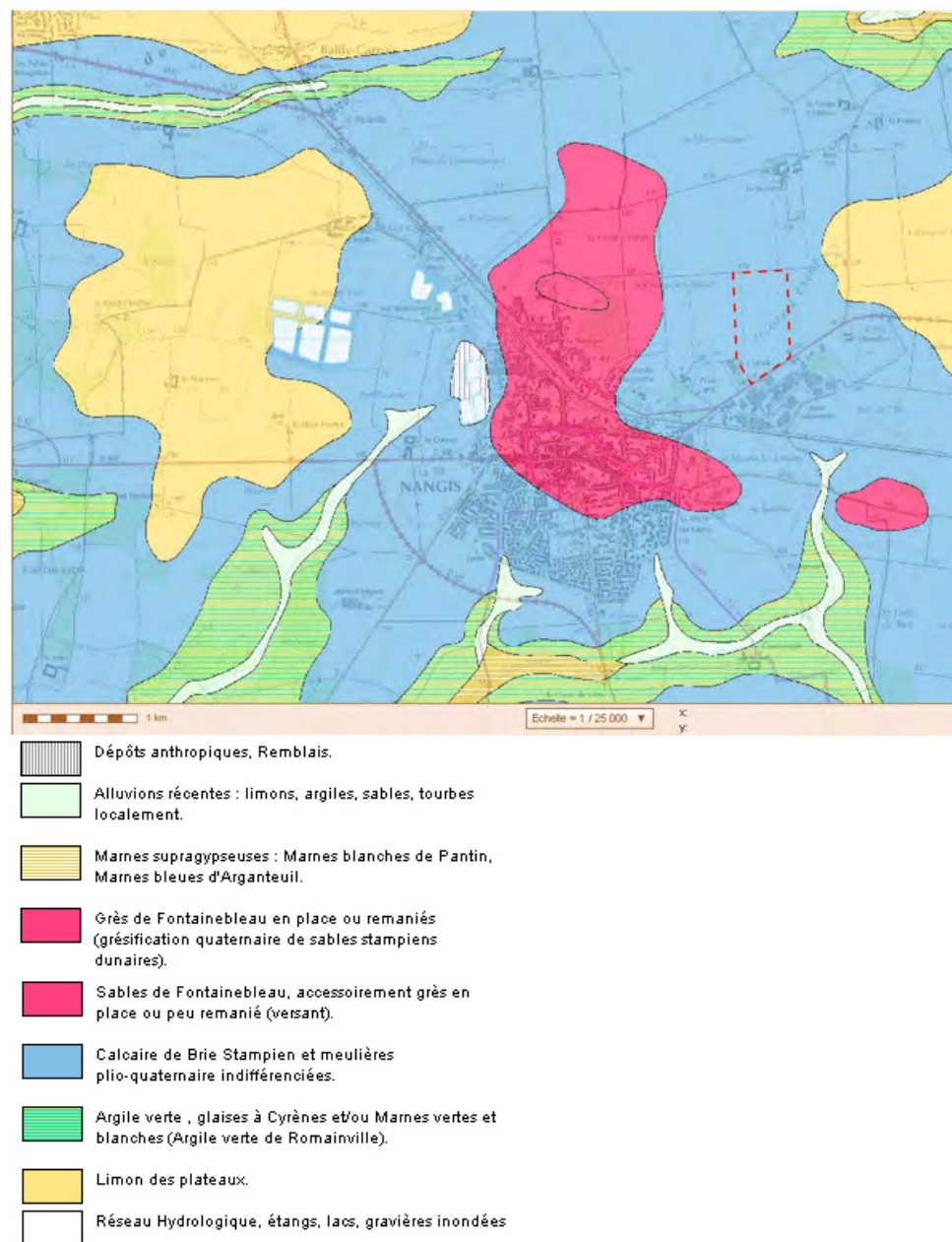
- de la ligne 228 005 **JOUY-LE-CHATEL – NANGIS** de l'entreprise PROCARS, (9 courses par jour en semaine),
- de la ligne 177 047 **PROVINS – MELUN** de l'entreprise PROCARS,
- de la ligne 228 046 **NANGIS – PROVINS** de l'entreprise PROCARS, (12 courses par jour en semaine),
- de la ligne 310 047 **PROVINS – MELUN** de l'entreprise AUTOCARS DARCHE GROS.

Certains bus marquent aujourd'hui l'arrêt à la zone industrielle. Les actifs se rendant à la zone industrielle de Nangis préfèrent ainsi utiliser leur véhicule personnel.

Evolutions et améliorations prévues :

La ville de Nangis et la CC BRIE NANGISSIENNE souhaitent renforcer la ligne régulière depuis la gare jusqu'à l'arrêt de bus existant, situé dans la zone industrielle, à raison d'un bus par heure.

Dans le cadre de cet aménagement la collectivité désire également permettre la connexion des **cheminements piétonniers situés à proximité du projet.**



2.3.2. Une assise géologique stable

On repère trois types de sols à Nangis :

- les sables et grès de Fontainebleau (STAMPIEN), constitués de sables blancs lorsqu'ils sont purs, jaunâtres et rougeâtres lorsqu'ils sont teintés par l'oxyde de fer, souvent surmontés par des grès essentiellement siliceux, toujours démantelés en blocs ; cette formation affleure sur la partie la plus ancienne de l'établissement humain, implanté sur la "zone haute",
- le calcaire de Brie, meulière de Brie, argile à meulière (Sannoisien supérieur), constitué d'argiles brunes ou brun-rouge en surface, au faciès gris-verdâtre tacheté d'ocre ou veiné de rouge, en profondeur, contenant des résidus de meulière, avec des intercalations argilo-sableuses fréquentes ; cette formation affleure sur une grande partie du territoire communal affecté aux activités agricoles principalement, et en partie aux urbanisations récentes,
- les argiles et marnes vertes, constitué d'une épaisseur quasi constante, de 4m à 5 m, d'argiles vertes, affleurant dans les vallons creusés par les rus de Courtenain et des Tanneries et dans la forêt de Villefermoy.

Le secteur d'étude est concerné par les formations géologiques du Sannoisien Supérieur : **Calcaires de Brie Stampien et meulières plio-quaternaire indifférenciées.**

2.3.3. Hydrologie et hydrogéologie

1 Hydrologie

Le réseau hydrographique de la commune est constitué des deux rus de Courtenain et des Tanneries, qui prennent leur source au Nord-Est de l'agglomération et la contournent, le premier par l'Est et le Sud, le second par l'Ouest.

Ils alimentent le ru d'Ancœur après un parcours d'environ 10 km et une dénivellation de plus de 20 m.

Ces deux rus sont les exutoires naturels des eaux pluviales. L'écoulement du ru des Tanneries dans la partie urbaine a été récemment amélioré en aval du franchissement de la voie ferrée.

A proximité du site, en bordure de la zone industrielle s'écoule le ru de Courtenain. Celui-ci est, de part la topographie du secteur, le déversoir naturel des eaux pluviales des secteurs alentours.

2 Hydrogéologie et nappes souterraines

La nappe aquifère utilisable dans la région est celle constituée par l'ensemble Calcaire de Champigny - Calcaire de Saint Ouen - Lutétien. Il s'agit d'une nappe multicouche alimentée par les zones d'affleurement situées à l'Est de Nangis. Elle s'écoule globalement d'Est en Ouest.



2.3.4. Données climatiques

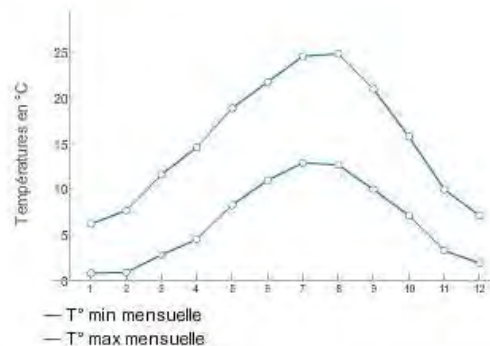
Températures (degrés Celsius)

	janv.	fév.	mars	avril	mai	juin	juill.	août	sept.	oct.	nov.	déc.
Moyenne mensuelle des températures maximales	5	8	11	14	19	21	24	23	21	15	10	6
Moyenne mensuelle des températures minimales	0	0	2	4	8	11	12	11	10	7	4	1

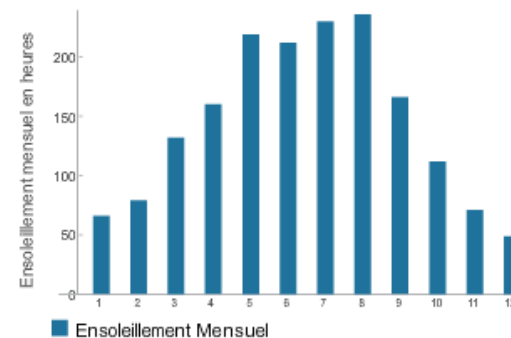
Précipitations (millimètres)

	janv.	fév.	mars	avril	mai	juin	juill.	août	sept.	oct.	nov.	déc.
Hauteur moyenne des précipitations mensuelles	57	43	53	43	58	55	53	47	57	56	60	56
Hauteur maximale des précipitations en 24 h	22	22	40	22	37	40	50	38	40	40	37	27

Normales mensuelles



Normales mensuelles



Les données statistiques sur la climatologie au niveau de la zone d'étude proviennent de la **station de Melun-Villaroche**. La période d'observation pour les températures, les précipitations et les vents porte sur les années 1961 à 1990.

Les durées d'observation sont suffisamment longues pour permettre d'étudier les précipitations, les températures et les vents de façon fiable et significative.

Les températures

Les caractéristiques de température soulignent le caractère tempéré du climat, les froids excessifs et les chaleurs élevées étant exceptionnels.

Les précipitations

Les caractéristiques de précipitations montrent des moyennes d'une constance remarquable tout au long de l'année ; des maxima de 40 mm à 50 mm en 24 heures sont notés au cours de plusieurs mois, sans phénomène saisonnier notable.

Les vents

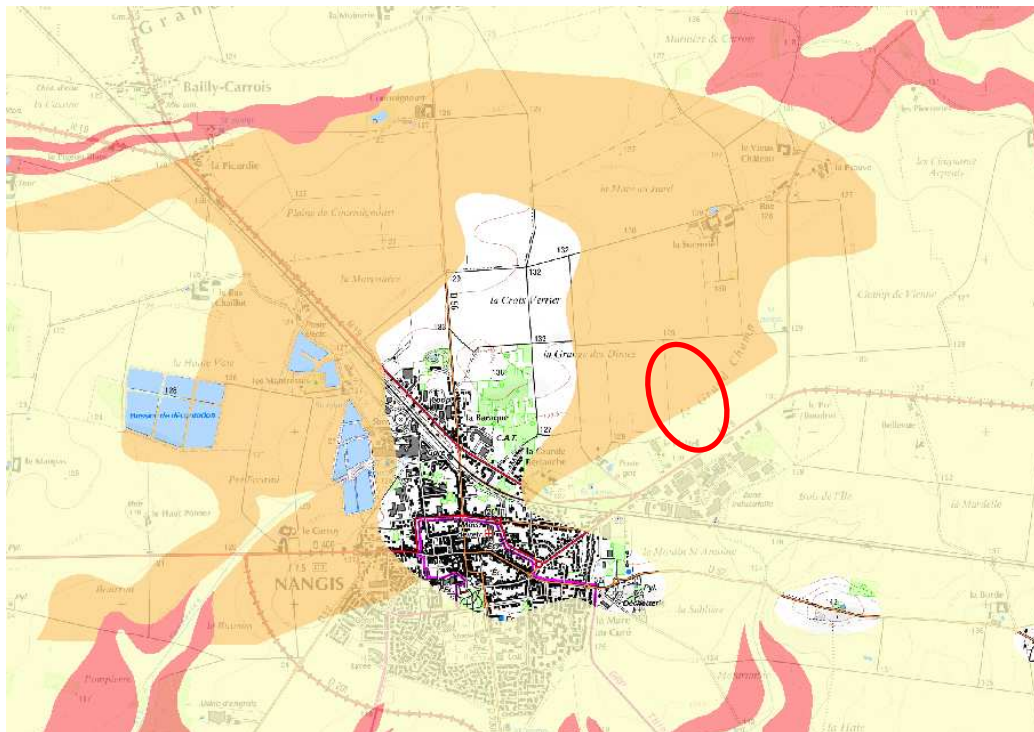
Le régime des vents montre que les plus fréquents sont en provenance des directions Sud-Ouest (39% des vents) et Nord-Est (30% des vents) ; la disposition des constructions et des plantations, l'architecture des façades et leur orientation, devraient être conçues pour tenir compte de ces vents dominants.

2.3.5. Le risque de retrait/Gonflement des argiles

Le risque de retrait/gonflement des argiles est gradué selon une échelle d'aléas variant de nul à fort.

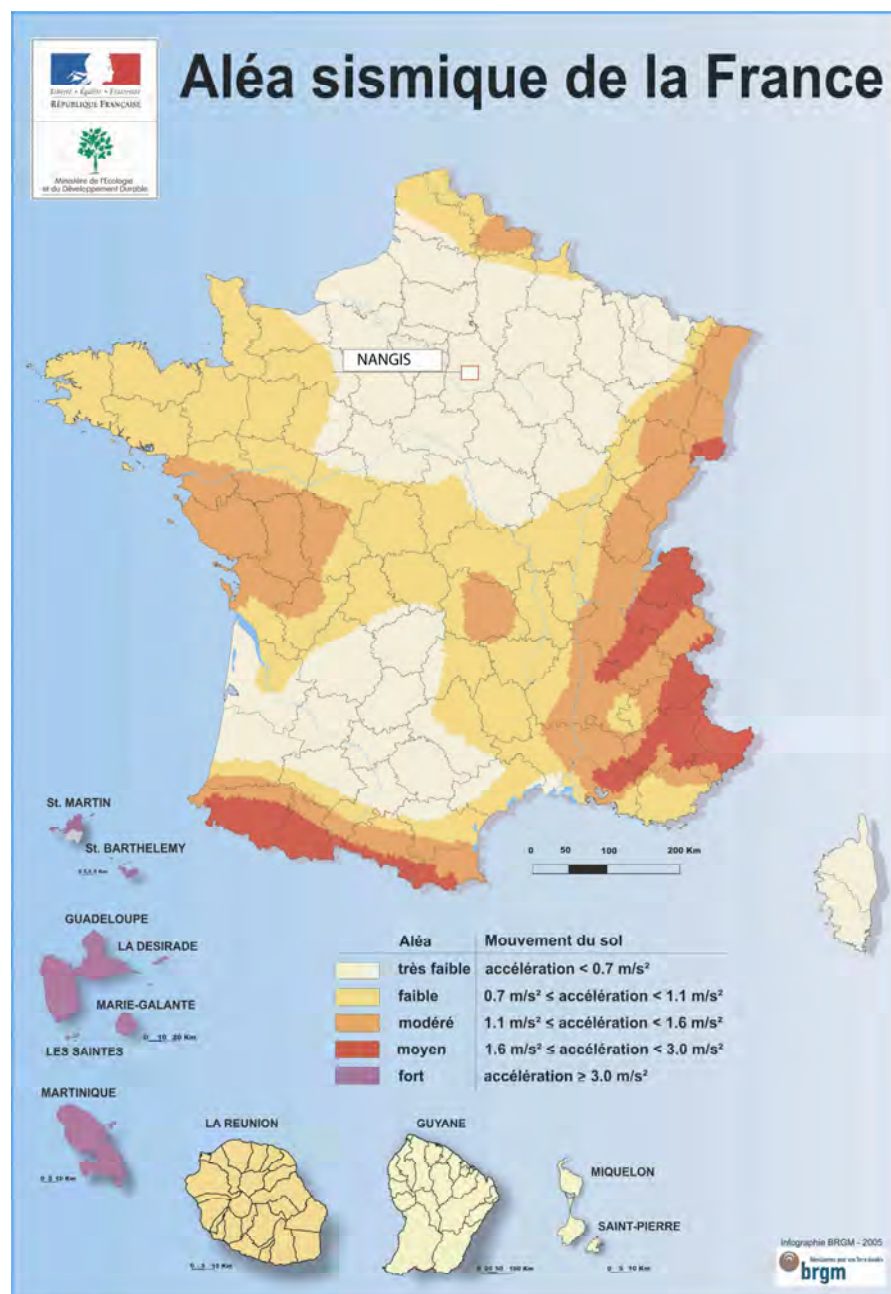
D'après la carte d'aléa du retrait-gonflement des sols argileux réalisée par le BRGM et disponible sur le site Internet (www.argiles.fr), la commune est directement concernée par cet aléa.

Comme indiqué sur la figure ci-contre, la totalité des emprises du secteur d'étude sont ainsi soumises à un aléa variant de faible à moyen (niveau 2 et 3 sur 4).



Source : BRGM

Le classement du secteur d'étude en aléa faible à moyen sur l'échelle du risque de retrait/gonflement des argiles implique une vigilance particulière vis-à-vis des règles de construction.



2.3.6. Le risque sismique

Un zonage physique de la France a été élaboré pour l'application des règles parasismiques de construction.

Le décret n°91-461 du 14 mai 1991 détermine cinq zones de sismicité croissante :

- une zone 0 de « sismicité négligeable mais non nulle » où il n'y a pas de prescription parasismique particulière,
- quatre zones Ia, Ib, II et III où l'application de règles de construction parasismique est justifiée.

La commune de Nangis est inscrite dans une zone de sismicité « négligeable mais non nulle » (zone 0) où aucune secousse d'intensité supérieure à VIII n'a été observée historiquement, les déformations tectoniques récentes sont de faible ampleur.

Toutefois, dans le cadre du plan Séisme (21 novembre 2005, ci-contre), la carte de l'aléa sismique a été mise à jour. Sur cette dernière, la commune de Nangis est située en zone d'aléa très faible (niveau 1 sur 5, accélérations du sol inférieures à 0,7 m/s²). Cette carte présente actuellement une valeur informative, mais permettra probablement la modification du décret du 14 mai 1991.

Le classement du secteur d'étude en zone de sismicité négligeable mais non nulle n'implique aucune vigilance particulière vis-à-vis des règles de construction.

2.4.1. Approche paysagère



Le site est actuellement occupé par des **espaces vierges de toute construction**, constitué d'**espaces agricoles cultivés** (cultures céréalières) ou en jachères.

Il s'inscrit dans un **espace de transition** avec la zone urbaine à l'Ouest (centre ville de Nangis) et les espaces agricoles à l'Est.

Le secteur suit le prolongement logique de l'extension urbaine pour les secteurs d'activités : le long d'une ligne conductrice, la RD 619 avec la présence de la zone industrielle.

L'**insertion paysagère** est un des critères essentiel de réussite du projet, car des cônes de vues doivent être préservés, et la transition entre les espaces urbanisés et les entités agricoles traitée de façon qualitative. Les noues, bassins de rétentions paysagers et bandes enherbées seront prévus et valorisés pour permettre les régulations d'eau pluviales mais aussi participeront à l'accueil d'une faune et d'une flore locale adaptée.



2.4.2. La faune et la flore sur le site

① En ce qui concerne la flore

La végétation présente est principalement constituée de **cultures céréalières ou plantes rudérales** en limite des parcelles exploitées (le long des fossés, talus, limite des voies). A la date des prospections de terrains (4 campagnes réalisées sur l'année 2009), le secteur était essentiellement constitué d'espaces agricoles moissonnés.

Les techniques agricoles (emploi d'amendements et d'herbicides) contribuent à une quasi-uniformisation des groupements d'adventices de cultures («mauvaises herbes»), et ne laissent subsister que de rares espèces messicoles (des moissons) ou arvicoles (des cultures sarclées). **L'intérêt botanique est par conséquent très limité.**

Les rares espaces non cultivés font l'objet d'un entretien minimal et constituent des **délaissés** ponctuels (photo ci-contre) envahis par une végétation surannée et spontanée.

Ces éléments végétaux et paysagers ne présentent pas un grand intérêt, **ni sur le plan écologique ni sur le plan paysager**. A l'inverse, ils renforcent l'ambiance peu valorisante des abords de la RD, et constituent des délaissés propices aux dépôts et décharges illicites de toute nature.

Les activités humaines ont donc **profondément marqué et uniformisé l'espace** concerné (essentiellement constitué de jachère) par le projet.

② En ce qui concerne la faune

La faune présente sur le site est caractéristique des zones agricoles.

D'après les observations effectuées sur le site, les mammifères sont représentés par les rongeurs (campagnols, mulots...). Le Lapin (*Oryctolagus cuniculus*) semble toutefois peu présent sur la zone. Les renards et sangliers sont également susceptibles de fréquenter occasionnellement ce secteur au même titre que l'ensemble des terres agricoles voisines, mais le bruit et la fréquentation humaine alentour sont un facteur de dérangement.

L'avifaune présente est également caractéristique des zones agricoles (corneilles, étourneaux, pies) et des fourrés d'arbustes épineux (Verdier, Bruant jaune, Mésange charbonnière, Fauvette à tête noire, Pinson des arbres, Merle noir).

Ce secteur peut également servir de terrain de chasse pour les rapaces diurnes (faucons, buses et busards) et nocturnes (chouettes hulottes et effraies trouvant refuge dans les arbres et les bâtiments alentours).

Le site n'attire que quelques espèces animales communes et itinérantes.

2.4.3. Les Zones NATURA 2000 - Evaluation environnementale (R.121-14 à R 121-17 du code de l'urbanisme) :

Le territoire de Nangis n'est concerné par aucune zone NATURA 2000.

De plus, le projet ne prévoit aucun désordre (rejets dans le site, ...) susceptible d'impacter une zone NATURA 2000 qui se trouverait en limite du territoire communal ou plus éloignée :

- RIVIERE DU DRAGON situé à l'Est de Nangis. Ce petit cours d'eau est un affluent rive droite de la Voulzie de 7,3 km de longueur - statut : Site ou proposition de Site d'Importance Communautaire (SIC/pSIC) - Code : FR1102004.

Description du site NATURA 2000 à l'adresse internet suivante :

<http://natura2000.environnement.gouv.fr/sites/FR1102004.html>

- BASSEE ET PLAINES ADJACENTES situé au Sud-Est de Nangis : vaste plaine alluviale de la Seine bordée par un coteau marqué au nord et par un plateau agricole au sud- statut : Zone de Protection Spéciale (ZPS) - Code : FR1112002.

Description du site NATURA 2000 à l'adresse internet suivante :

<http://natura2000.environnement.gouv.fr/sites/FR1112002.html>

- MASSIF DE VILLEFERMOY situé au Sud-Ouest de Nangis : massif forestier - statut : Zone de Protection Spéciale (ZPS) - Code : FR1112001.

Description du site NATURA 2000 à l'adresse internet suivante :

<http://natura2000.environnement.gouv.fr/sites/FR1112001.html>

- L'YERRES DE SA SOURCE A CHAUMES-EN-BRIE : situé à l'Ouest de Nangis. Il concerne un tronçon de rivière dont les eaux sont de bonne qualité. Il héberge une faune piscicole et une végétation aquatique devenues rares en Ile-de-France - statut : Site ou proposition de Site d'Importance Communautaire (SIC/pSIC) - Code : FR1100812.

Description du site NATURA 2000 à l'adresse internet suivante :

<http://natura2000.environnement.gouv.fr/sites/FR1100812.html>

**Le Projet n'est donc pas soumis à évaluation environnementale.
En revanche, au titre du L. 122-1 du code de l'environnement le projet est soumis à la présente étude d'impacts.**

Etat parcellaire : les propriétaires



On dénombre 6 propriétaires différents pour les 8 parcelles concernées par le projet. Le site appartient aujourd'hui majoritairement à des propriétaires privés. La commune de Nangis dispose toutefois d'une partie du foncier : la parcelle n°2 d'une superficie de 5,31 hectares.

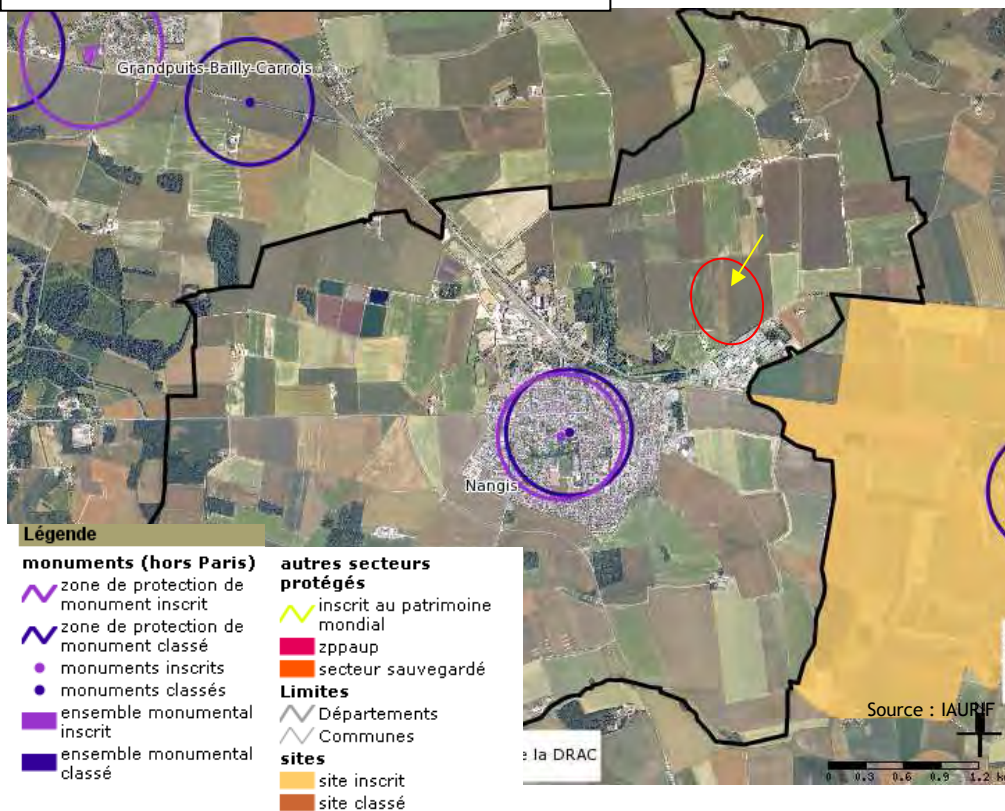
Les parcelles, disposées en lanière Nord-Sud, devront être acquises entièrement avant le démarrage des différentes phases du projet.

Etat parcellaire : les exploitants



Le site est aujourd'hui utilisé pour 5 différentes exploitations. Dans le cadre du projet il conviendra de compenser la perte d'une partie de leur surface agricole utile, soit par des échanges de terres de surface équivalente, soit de prévoir les frais d'éviction pour indemniser les agriculteurs.

Périmètres de protection des monuments historiques



Le site d'étude n'est concerné par aucun inventaire, mesure de gestion ou de protection du milieu naturel tels que :

- Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF),
- Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO),
- Site Natura 2000,
- Zone de Protection Spéciale (ZPS),
- Zone d'application de la convention RAMSAR,
- Arrêté préfectoral de protection de biotope,
- Parc Naturel Régional,
- Réserve naturelle.

Il n'y a pas non plus de **protection particulière liée au patrimoine bâti** (pas de site classé ou inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques sur la zone et à proximité) ou archéologique inventoriée.

On note cependant pour mémoire et sans que le projet soit concerné, la présence d'un monument inscrit et d'un monument classé sur le territoire communal, à savoir l'Eglise Saint-Martin et Saint-Magne (classée) et la porte de ferme située en face de l'Eglise (inscrite)

En revanche, la réalisation d'un **diagnostic archéologique est indispensable** avant le début des travaux, en accord avec les services de l'INRAP (article 11 de la loi No. 2001-44 du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive).

Servitudes « **indirectes** » :

PT1	TELECOMMUNICATIONS
intitulé	Protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques – code des PTT – zone de garde : cercle de 1000 m de rayon ; zone de protection : cercle de 3000 m de rayon
désignation	Station hertzienne de Nangis
acte de référence	Décret du 14 août 1992
service intéressé	France Télécom – Direction Régionale d'Ile-de-France

PT2	TELECOMMUNICATIONS
intitulé	Protection des centres radioélectriques émission-réception contre les obstacles – code des PTT
désignation	Centre de Melun Nangis
acte de référence	Décret du 24 mai 1977
service intéressé	Aéroport de Paris – Direction du contrôle de gestion et des affaires financières et juridiques

T1	VOIE FERREE
intitulé	Servitudes applicables aux propriétés riveraines des voies ferrées
désignation	Ligne de chemin de fer Paris Est- Mulhouse et lignes auxiliaires
acte de référence	Loi du 15 juillet 1845 et décret du 30 octobre 1935 (visibilité)
service intéressé	S.N.C.F. Région de Paris-Est

I6	MINES ET CARRIERES
intitulé	Périmètre assujéti aux dispositions du code minier
désignation	Territoire communal inclus en entier dans le permis d'exploitation d'hydrocarbures liquides ou gazeux de « Charmottes »
acte de référence	Concession accordée jusqu'au 19 octobre 2013 (application des dispositions des articles 71 et suivants du code minier)
service intéressé	Madison Chart Energy SCS

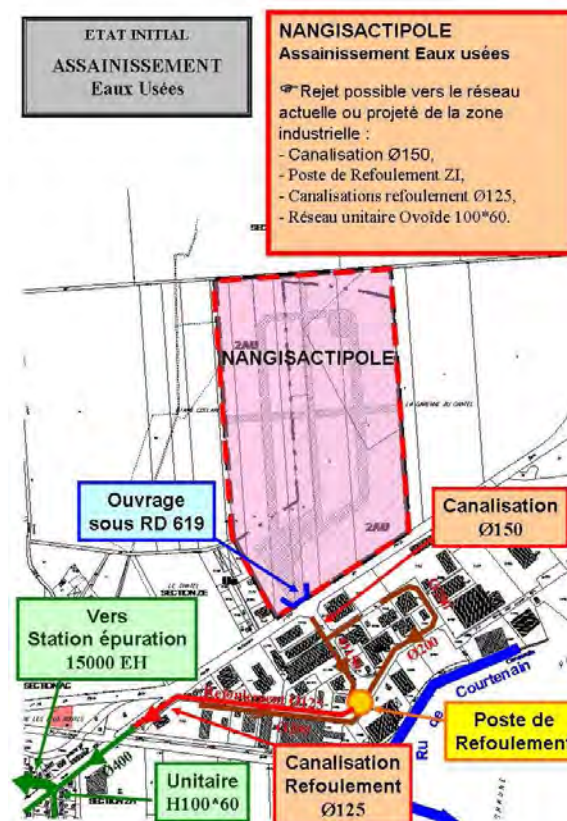
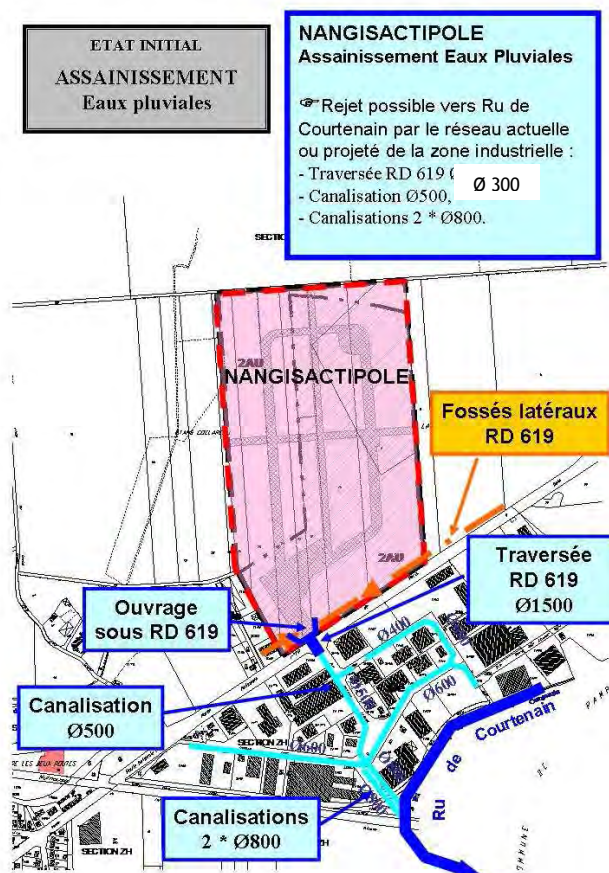
Bruits des infrastructures terrestres : Voie ferrée et RD 619

L'aménagement du site suppose la prise en compte de zones de **protections phoniques** aux abords de ces infrastructures.

« **Directe** » : (RD619 ancienne RN19)

EL7	RESEAU ROUTIER														
intitulé	Alignement des voies nationales et départementales														
désignation / acte de référence	<table> <tr> <td>n°01. RN 19</td><td>délibération du 23.03.1919</td></tr> <tr> <td>n°02. CD 419</td><td>délibérations du 07.11.1830 et du 23.03.1919</td></tr> <tr> <td>n°03. CD 408</td><td>délibération du 07.11.1830</td></tr> <tr> <td>n°04. CD 201</td><td>délibération du 07.11.1830</td></tr> <tr> <td>n°05. CD 56</td><td>délibération du 23.04.1879</td></tr> <tr> <td>n°06. CD 12</td><td>délibération du 13.05.1930</td></tr> <tr> <td>n°07. RD 62</td><td>délibération du 09.12.1957</td></tr> </table>	n°01. RN 19	délibération du 23.03.1919	n°02. CD 419	délibérations du 07.11.1830 et du 23.03.1919	n°03. CD 408	délibération du 07.11.1830	n°04. CD 201	délibération du 07.11.1830	n°05. CD 56	délibération du 23.04.1879	n°06. CD 12	délibération du 13.05.1930	n°07. RD 62	délibération du 09.12.1957
n°01. RN 19	délibération du 23.03.1919														
n°02. CD 419	délibérations du 07.11.1830 et du 23.03.1919														
n°03. CD 408	délibération du 07.11.1830														
n°04. CD 201	délibération du 07.11.1830														
n°05. CD 56	délibération du 23.04.1879														
n°06. CD 12	délibération du 13.05.1930														
n°07. RD 62	délibération du 09.12.1957														
service intéressé	Direction Départementale de l'Equipeement														

	BRUIT DES TRANSPORTS TERRESTRES
intitulé	Secteurs affectés par le bruit des voies de transport terrestre
désignation	Bandes de largeur variable comptée de part et d'autre des emprises des voies : • de 30 m de largeur pour les voies de catégorie 4, la RD408, rue de la Libération, rue du général Leclerc, avenue Victor Hugo, avenue Voltaire - la RN19, route de Paris, rue du Général de Gaulle • de 100 m de largeur pour les voies de catégorie 3, la RD408, à l'extérieur de l'agglomération - la RN19, à l'extérieur de l'agglomération • de 250 m de largeur pour une voie de catégorie 2, la voie ferrée Paris Est-Mulhouse.
acte de référence	Arrêté ministériel du 30 mai 1996, en application du Décret n°95-21 du 9 janvier 1995, Arrêté du 19 mai 1999 du Préfet de Seine et Marne
effets	Isolement acoustique minimal imposé pour protéger les occupants des bâtiments d'habitation et des bâtiments d'enseignement à construire



2.6.1. Réseaux d'assainissement

Au niveau communal

Le réseau est de type mixte : séparatif dans les parties récentes et unitaire dans les parties les plus anciennes, ce qui correspond à environ 46,5 km de canalisations, dont 11,5 km pour le réseau unitaire, 16,5 km pour les égouts et 18,5 km pour les canalisations d'eaux pluviales.

La station d'épuration

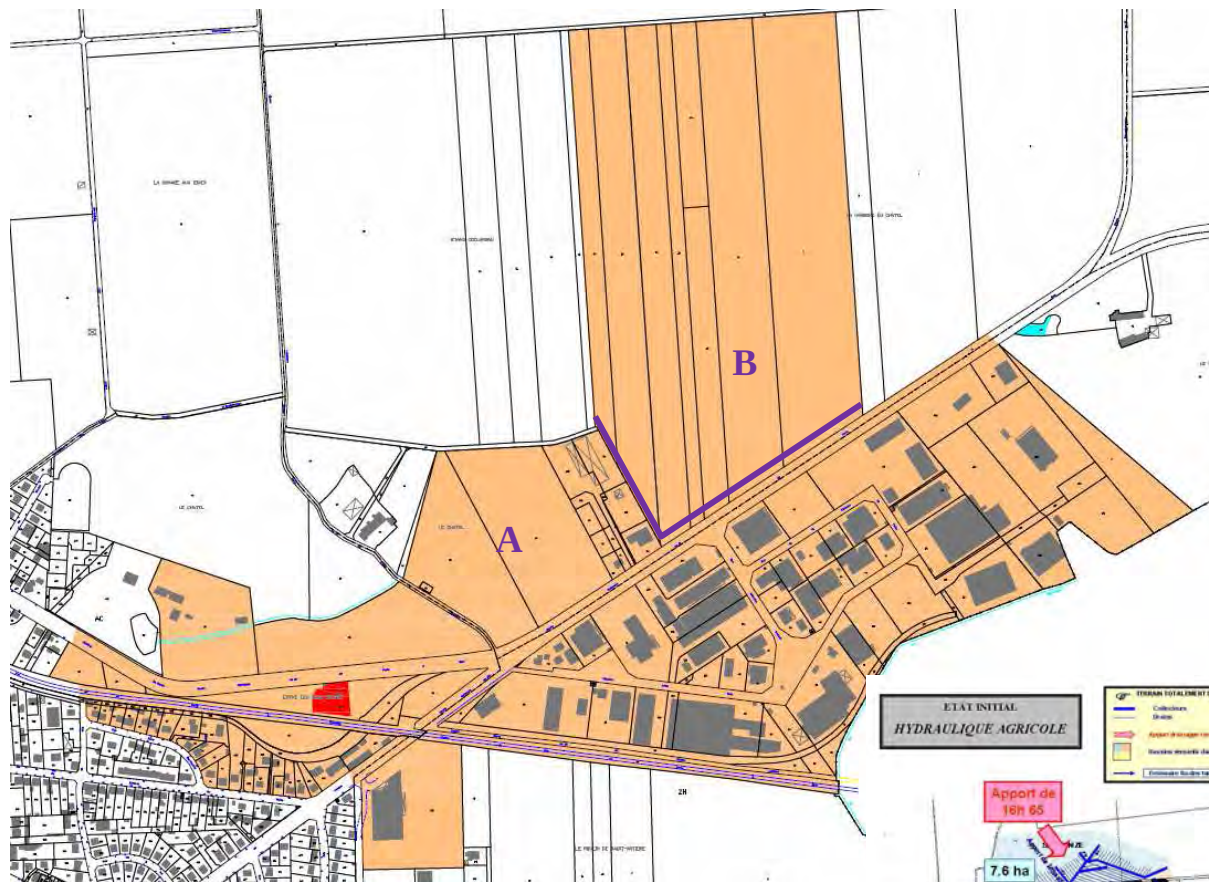
La station d'épuration a été mise en service en 1970. Elle a été reconstruite en 2007.

Principe de fonctionnement :

- Filière eau : il s'agit d'un traitement par boues activées en aération prolongée avec déphosphatation physico-chimique.
- Filière boue : il s'agit d'un épaississement sur table d'égouttage puis déshydratation par filtre-pressé.

Sa capacité de traitement est de 15 000 Equivalent Habitants, son débit moyen horaire temps sec de 120 m³/h et le volume journalier moyen de temps sec de 2 800 m³/j.





Source : Cabinet Lagoutte



Aux abords du site d'étude

- Présence du collecteur E.U. communal (Ø 150), sous la RD 619, à l'extrémité Sud du site, au droit de la zone industrielle existante ; le collecteur traverse la zone d'activité gravitairement, et évacue les eaux usées vers la station d'épuration existante via le poste de refoulement situé dans la zone industrielle;
 - Présence de fossés latéraux aux abords du site d'étude, le long de la RD 619.
- Toutefois, les réseaux de canalisation ne sont pas utilisables en l'état. L'eau se déverse aujourd'hui vers la commune, via un écoulement non maîtrisé le long de la Route Départementale 619.

LE PERIMETRE DE PROTECTION RAPPROCHE :

Périmètre immédiat en rouge sur le plan ; périmètre rapproché (A, B) en ocre sur le plan, dont la zone B correspond à l'extension prévue pour la zone d'activités (2AU au PLU).

Réglementation (zone B) :

« Dans ce périmètre, les interdictions spécifiques au reste du périmètre rapproché (zone A) sont à respecter et on appliquera les prescriptions supplémentaires suivantes :

- Interdiction d'excavations de plus de 3m et de réalisations en sous-sol.
 - Tout stockage se fera en surface et, en cas de produits polluants, sur une cuve de rétention de capacité suffisante.
 - Confinement des zones imperméabilisées (parkings), des zones de stockage et même de la totalité des établissements s'ils pratiquent des activités polluantes.
 - Etanchéification des bassins de retenue d'eaux pluviales, mise en place d'un déboureur-déshuileur en sortie de chaque bassin et entretien régulier de celui-ci.
- Une attention particulière sera apportée sur l'étanchéité des réseaux d'eaux usées (en particulier s'il existe des postes de refoulement) et d'eaux pluviales avec mise en place d'une vanne de sectionnement par bâtiment qui sera actionnée en cas de sinistre.

- Mise en place d'un plan d'intervention avec les services de secours pour éviter tout impact sur la nappe en cas d'accident ou d'incident (en particulier confinement des eaux d'extinction d'incendie sur l'ensemble de la ZAC).

Une fois finalisé, le projet sera soumis à un hydrogéologue agréé. Pendant la phase travaux, les engins de chantier devront être stockés sur des aires sécurisées munies de systèmes de récupération des eaux (débourbeur-déshuileur).



Source : VEOLIA

2.6.2. Desserte en eau potable / incendie

Au niveau communal

L'eau mise en distribution est fournie par la station de pompage située au Nord de la commune, à proximité de la RD619.

La commune dispose également d'un château d'eau (réservoir 2x1000m³) situé à l'Est de la commune.

La mise en service du nouveau forage permet d'atteindre 166m³/h (250 en pointe) et 2400 m³ par jour (4250 en pointe) soit 900 000 m³ par an

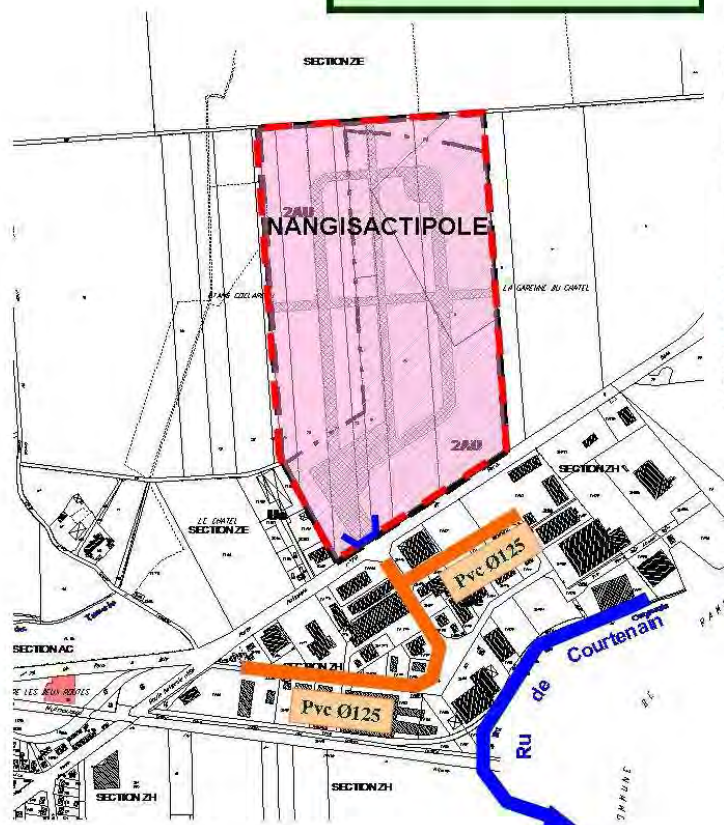
Aux abords du site d'étude

- Présence, à proximité, d'un réseau d'alimentation en eau potable par une canalisation Ø 110 (RD 619), elle-même alimentée par la station de pompage;
- Il n'existe pas aujourd'hui de poste de transfert ;
- Canalisation Ø 200 puis Ø 150 au droit de la zone industrielle existante.

ETAT INITIAL
RESEAU GAZ

NANGISACTIPOLE
Desserte en Gaz

- Réseau Gaz existant dans la zone industrielle :
- Canalisations en PVC Ø125.



ETAT INITIAL
RESEAUX SECS
Electricité

NANGISACTIPOLE
Desserte électrique

- Réseau électrique existant :
- la Zone Industrielle actuelle,
- la ligne MT aérienne « Le Châtel »



ETAT INITIAL
RESEAU
TELECOMMUNICATION

NANGISACTIPOLE
Télécommunications

- Réseau Télécom enterré existant dans la zone industrielle



2.6.3. Autres réseaux

Tous les autres réseaux (électricité, gaz, télécommunication...) sont présents aux abords du site, soit en aérien, soit en souterrain (notamment le long de la RD 619)

Téléphone

- réseau en souterrain sous la RD 619 et également dans la zone industrielle existante

Electricité

- réseau aérien MT à proximité du site d'étude, avec présence d'un transformateur PYRAL et d'un transformateur ISOMECA sur la zone industrielle existante.

Gaz

- canalisation PVC (Ø 125) sur la zone industrielle

En première approche, l'alimentation en réseaux divers est assurée à proximité du secteur. Cependant, seule une connaissance des besoins réels de la zone à aménager pourra permettre de définir les moyens à mettre en œuvre pour les raccordements extérieur. Les perspectives d'aménagement et solutions proposées seront à valider après consultation des concessionnaires concernés (ERDF, GRDF, France Telecom ...). La problématique des eaux usées et des eaux pluviales devra être prise en compte dans le cadre de l'aménagement de la zone. Les dispositifs spécifiques seront mis en exergue dans le cadre d'un dossier « Loi sur l'eau ».

S Y N T H E S E D E L ' A N A L Y S E D E L ' E T A T I N I T I A L

<i>Critères discriminants</i>	<i>Contraintes</i>	<i>Impacts</i>
<i>Géologie</i>	<i>Aucun</i>	<i>Aucun</i>
<i>Hydrogéologie</i>	<i>Sensibilité des Nappes vis-à-vis des pollutions</i>	<i>Dossier d'incidences au titre de la « Loi sur l'eau »</i> <i>Captages F3 / F4</i>
<i>Hydrographie</i>	<i>Maîtrise de la qualité et de la quantité des eaux rejetées dans les milieux récepteurs</i>	
<i>Topographie</i>	<i>Très peu sensible (pente la plus forte évaluée à 0,7%)</i>	<i>Problématique des accès et circulations pour les personnes à mobilité réduite</i>
<i>Cadre biologique</i>	<i>Présence d'éléments écologiques à intégrer à la démarche (franges espaces agricoles)</i>	<i>Etude d'impacts (mesures compensatoires à prévoir)</i>
<i>Milieux naturels sensibles</i>	<i>Aucun zonage de protection particulier</i>	<i>Aucune notion de covisibilité à prendre en compte</i>
<i>Monuments historiques</i>		
<i>Patrimoine archéologique</i>	<i>Pas de sensibilité recensée</i>	<i>Saisine de la DRAC à prévoir</i>
<i>Documents d'urbanisme</i>	<i>Compatible avec le SDRIF 1994, SDRIF 2008 et le PLU</i>	<i>Suppression périmètre de ZAC existant Procédure de Modification approuvée</i>
<i>Risque retrait-gonflement des argiles</i>	<i>Aléa de sensibilité à prendre en compte</i>	<i>Vigilance vis-à-vis des futures constructions</i>
<i>Risque remontées de Nappes</i>	<i>Aléa de sensibilité à évaluer</i>	
<i>Servitudes</i>	<i>Indirectes (T1* - I6* et PT1-2-3*)</i>	<i>-</i>
	<i>Directe : EL 7* (RD619)</i>	<i>Un seul piquage sur la RD619</i>
<i>Bruits liés aux infrastructures terrestres</i>	<i>Voie ferrée et RD619</i>	<i>Vigilance vis-à-vis des futures constructions à vocation d'habitations</i>
<i>L. 111-1-4 CU</i>	<i>Inconstructibilité aux abords de la RD619</i>	<i>Loi BARNIER - Amendement DUPONT</i>
<i>Foncier</i>	<i>Huit propriétaires</i>	<i>Dureté foncière à évaluer</i>

LES RAISONS DU CHOIX DE L'AMENAGEMENT

Partie 3

3.1.1. Un site bénéficiant d'un « effet vitrine », depuis un axe routier structurant : la RD 619

Le site occupe une **position stratégique** par rapport à la RD 619. En effet, il est **bordé et visible** depuis cette dernière.

De fait, il bénéficie d'une bonne desserte, grâce au passage de la RD 619, qui permet d'accéder relativement rapidement à l'Autoroute A5.

3.1.2. Une topographie de plateau, peu accidentée

La pente est très faible sur l'ensemble du secteur.

3.1.3. Un site dans la continuité géographique d'entreprises déjà implantées

Dans la continuité d'emprises d'activités économiques, avec la présence de la zone industrielle, le projet doit permettre de conforter le tissu économique local. Cela permettra également d'assurer une visibilité plus importante à ce nouvel ensemble.

3.1.4. Un secteur de développement à l'écart des zones densément urbanisées

Le secteur est adapté pour accueillir des activités économiques.

Le site, à proximité d'une zone industrielle existante, est situé à plusieurs centaines de mètres des premières habitations.

3.1.5. Un secteur d'étude bordé par l'ensemble des réseaux

La présence de ces réseaux permet de penser que le raccordement et la desserte de la zone sera facilité.

3.1.6. Servitudes sur le site

Le secteur d'étude est grevé par une **servitude directe** : **périmètre de protection de pompage**.

3.1.7. Une démarche volontaire d'écoquartier

Une démarche qui doit concilier autant que possible les différents enjeux environnementaux dans le but de réduire, corriger ou compenser les impacts :

- meilleure gestion des déplacements avec limitation de la voiture et incitation à l'utilisation de transports doux (transports en commun, vélo, marche à pied). (création de voies piétonnes (dans, depuis et vers la zone) permettant de circuler en toute sécurité et prévision d'une desserte par bus depuis la Gare jusqu'au site.
- Réduction des consommations énergétiques : les bâtiments, répondront à des exigences de consommations au m² aussi faibles que possible, avec une recherche si possible de bâtiment à énergie positive. Ce projet devrait recourir aux énergies renouvelables avec l'utilisation du solaire notamment.
- Le chantier fera l'objet d'une attention particulière par une meilleure gestion des déchets de chantier.
- Limitation de la production de déchets : le tri sélectif sera mis en place.
- Réduction des consommations d'eau : les eaux pluviales seront récupérées et pourront être utilisées pour arroser les espaces paysagers prévus dans la zone.
- Favoriser la bio-diversité : Les noues, bassins de rétentions paysagers et bandes enherbées seront prévus et valorisés pour permettre l'accueil d'une faune et d'une flore adaptée.

3.1.8. Un projet compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur

* Le Schéma Directeur de la région Ile de France (SDRIF 1994)

La commune de Nangis est incluse dans le périmètre du SDRIF. Le document actuellement opposable est celui approuvé le 26 avril 1994, qui classe la totalité du secteur considéré en « *espace d'urbanisation future* ».

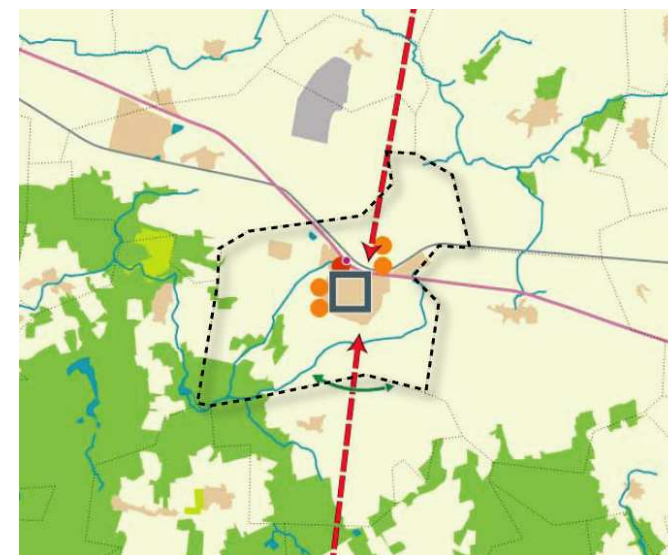
Le futur Schéma Directeur de la région Ile de France (SDRIF 2008)

Par décision du 26 septembre 2008, le Conseil régional a adopté le nouveau SDRIF. Celui-ci devra être entériné par un décret en Conseil d'Etat pour être opposable.

Ce document privilégie :

- le logement et le foncier : la résorption de la crise du logement, en articulant logement, desserte en transports collectifs et services urbains,
- l'emploi et l'économie : le rééquilibrage Est/Ouest, le choix de l'innovation,
- la mobilité et les transports : priorité au développement des transports en commun en première couronne comme en grande couronne,
- l'environnement et l'énergie : la préservation mais aussi la valorisation des espaces ouverts et des ressources naturelles ainsi que le potentiel que recèle l'écologie urbaine.

Le SDRIF 2008 classe le site du projet en « **Secteur d'urbanisation préférentielle** » en lui adjoignant 2 pastilles, soit une possibilité théorique de 50 hectares.

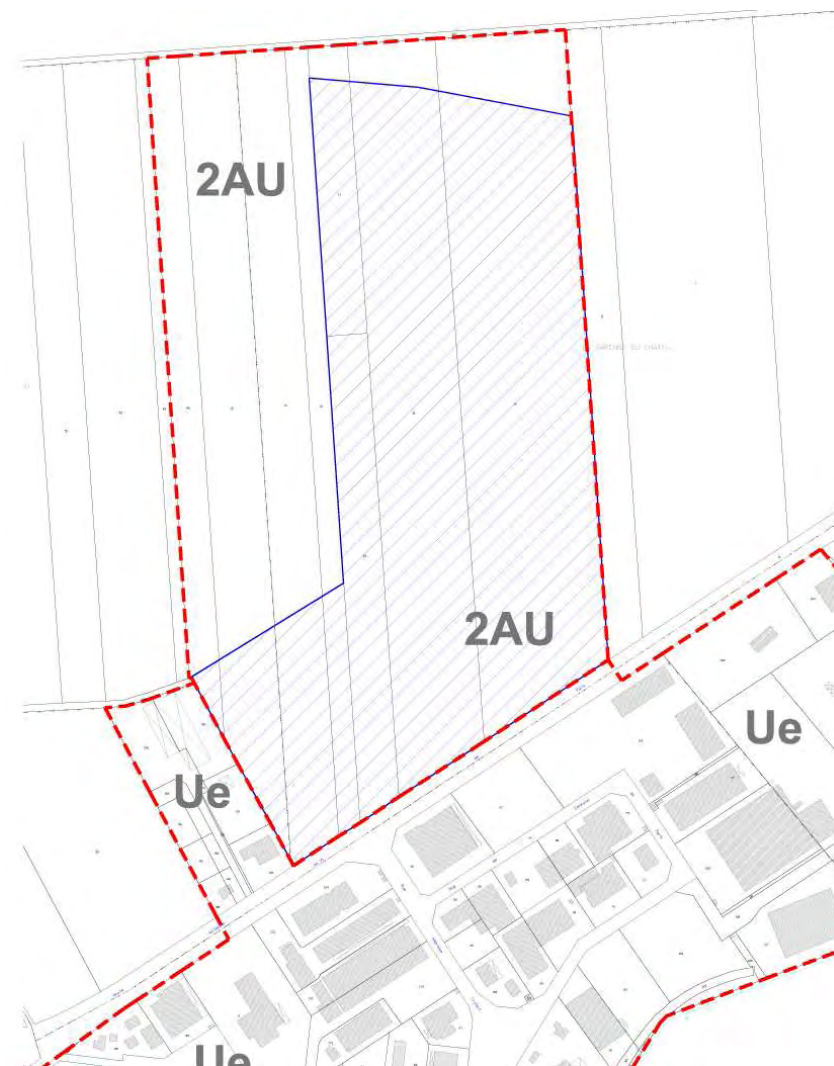
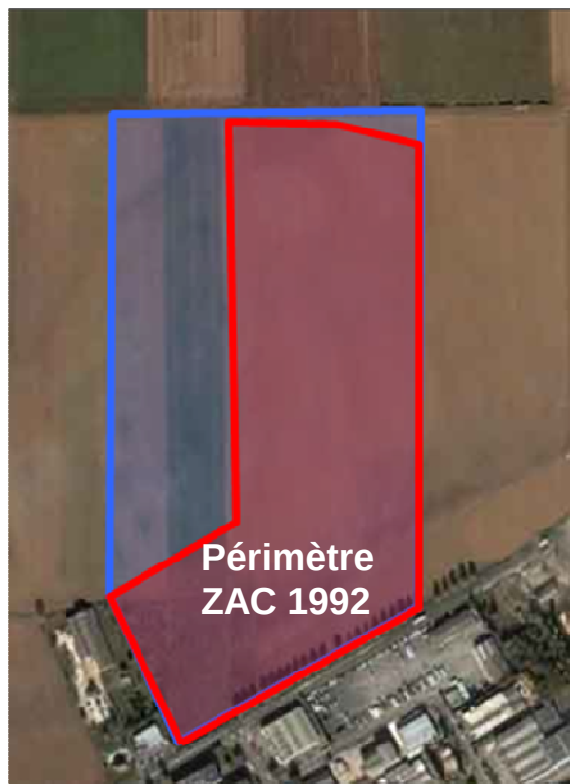


* Le Plan Local d'Urbanisme opposable de la commune de Nangis

Dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme, la vocation d'« Activités » de la zone de Nangisactipôle est affirmée : c'est-à-dire que le site concerné par ce développement à vocation économique est classé en zone 2AU comme reportée au document graphique du dossier de PLU. Cette zone ne pourra recevoir que des activités, aucune autre vocation ou utilisation des sols ne sera admise, conformément au règlement qui la concerne.

Caractère de la zone 2AU :

Zone à urbaniser, en extension de la zone industrielle, selon les dispositions réglementaires de la zone urbaine spécialisée Ue, affectée aux activités économiques, avec un réseau d'infrastructures à réaliser en continuité des réseaux existants, dans le cadre d'opérations d'ensemble portant chacune sur une superficie de terrain de quatre hectares au-moins, intégrant la zone d'aménagement concerté Nangisactipôle.



Le périmètre du projet de ZAC de 1992 est aujourd'hui supprimé. Il a fait l'objet d'une modification du Plan Local d'Urbanisme afin de permettre la réalisation du nouveau projet.

Il s'agit pour la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne de permettre l'aménagement d'une zone d'environ 25 hectares destinée à accueillir des activités économiques diversifiées (bureaux, services, logistique, PMI, PME fortes créatrices d'emplois...).

L'aménagement du site doit s'inscrire dans une véritable réflexion d'ensemble, intégrant des traitements qualitatifs et paysagers de l'espace. Il doit permettre d'atteindre les objectifs suivants :

① Développer une offre de locaux d'activité, complémentaires à ceux des zones existantes environnantes

- Dynamiser l'économie locale, par le développement des activités économiques,
- Résorber la « pénurie » en foncier cessible disponible,
- Augmenter le potentiel économique communautaire et créer un nombre important d'emplois (il s'agit d'améliorer l'équilibre habitat/emploi et d'éviter la constitution d'une banlieue « dortoir » dépendante des pôles urbains environnants),
- Développer les ressources financières de la collectivité par un apport important de nouvelles recettes issues des taxes locales.

② Répondre aux demandes des entreprises, recherchant des sites de qualité

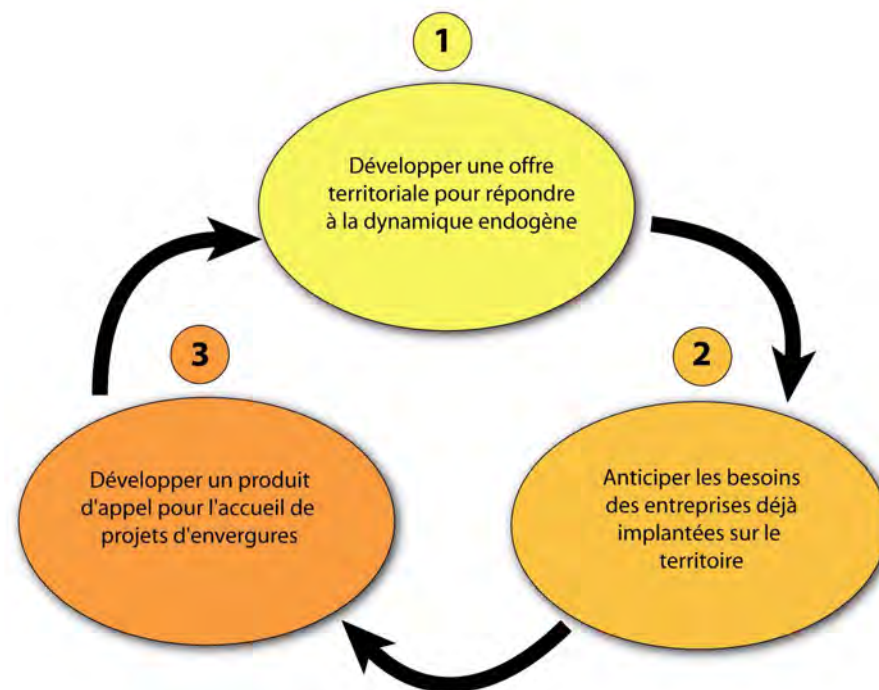
Il s'agit, avec le projet, d'aménager une zone :

- de qualité (réseau haut débit, meilleur aménagement, signalisation, environnement...);
- avec des services aux entreprises (traitement des déchets...);
- avec un traitement qualitatif et paysager de ses abords.

Une nouvelle génération de parc d'activités doit être développée sur le territoire communautaire afin de correspondre à la demande des entreprises.

③ Traiter de manière qualitative l'intégration du projet dans son environnement

- Réaliser un parc d'activités de qualité, basée sur les notions de Développement Durable,
- Créer un écran paysager visant à requalifier la perception actuelle de l'entrée de ville, notamment le long de la RD 619, mais aussi en venant de Provins le long de la façade Est de l'opération,
- Réaliser des façades en parement visant à conférer au site un aspect de haute qualité environnementale,



L'ambition du projet est de créer un véritable parc d'activités, global et cohérent, à l'identité architecturale et paysagère forte, inscrit en dialogue avec son environnement urbain, patrimonial et paysager.

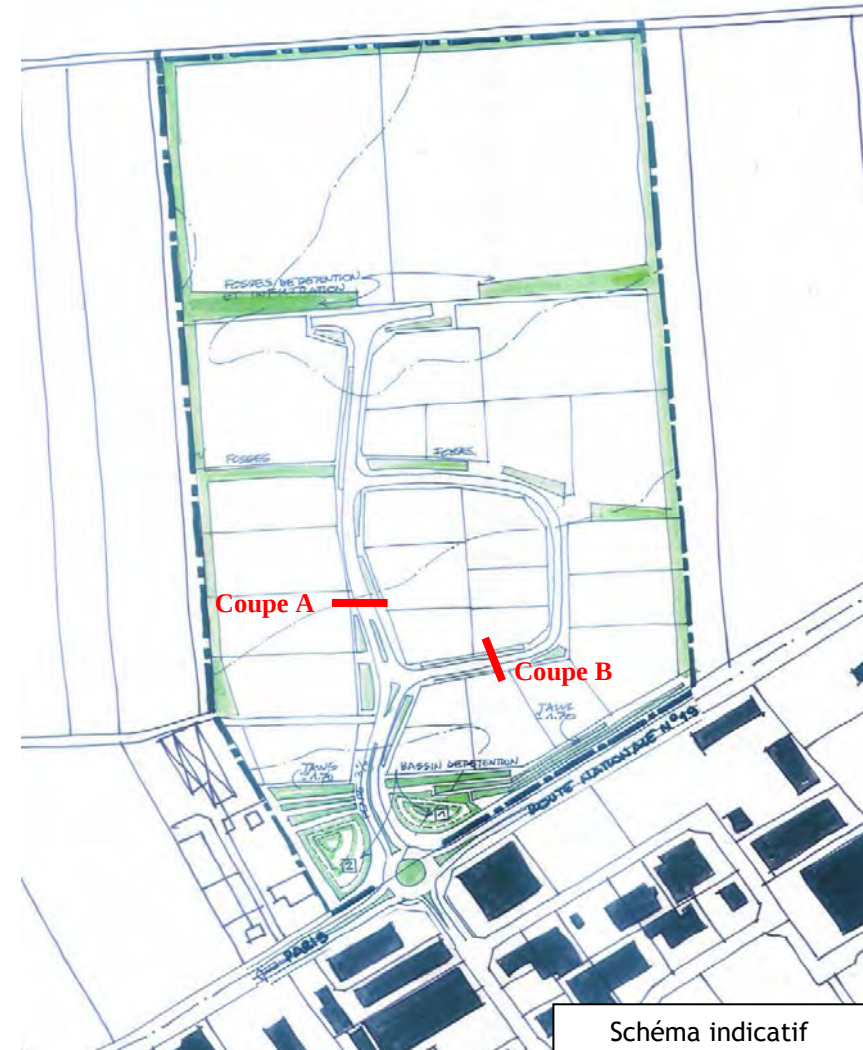
3.3.1. Un schéma viaire s'appuyant sur une voirie centrale structurante

L'organisation de la zone s'articule autour d'une voie primaire structurante, véritable « colonne vertébrale » irriguant l'ensemble du site. La largeur de l'axe est volontairement importante (21 mètres dont 7 mètres de chaussée) afin de marquer l'espace public. Les parcelles privatives viendront ensuite se connecter sur la voirie primaire.

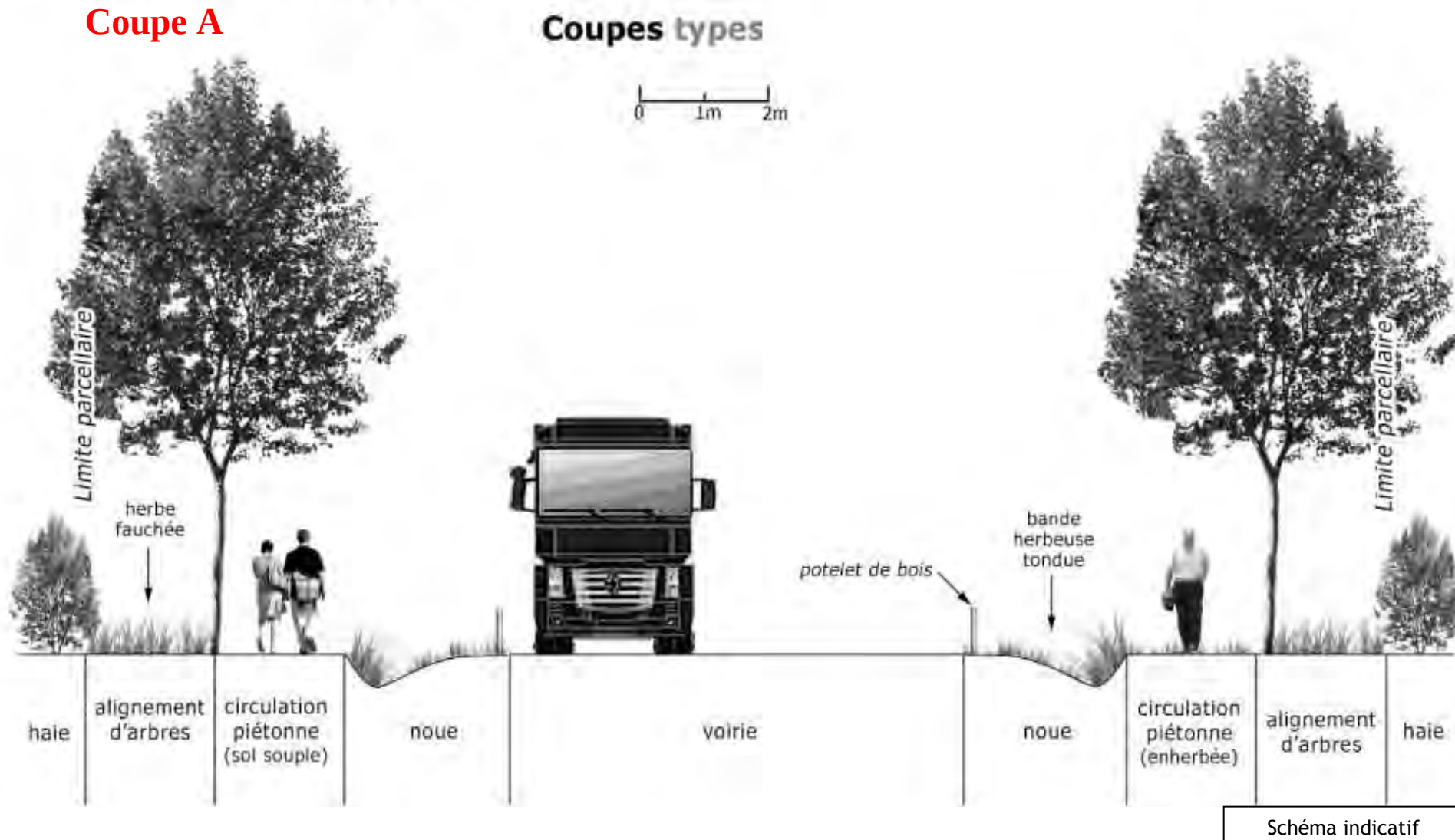
La largeur de l'axe secondaire sera réduite (13 mètres, dont 7 mètres de chaussée) conformément aux coupes présentées aux pages suivantes.

La voirie, dans la phase 1, sera réalisée de telle manière, qu'il sera possible techniquement de la poursuivre lors de la phase ultérieure.

Durant cette première phase un système de raquettes sera mis en place afin de permettre le retournement des véhicules lourds.



Coupe A



(Nota : Les circulations piétonnes pourront être complétées d'un dispositif de voie cyclable.)

Coupe B



Schéma indicatif

(Nota : Les circulations piétonnes pourront être complétées d'un dispositif de voie cyclable.)

Pour que la zone puisse jouer son rôle « **d'articulation urbaine** » entre les différents sous-secteurs, trois types de maillages sont préconisés :

- **une voirie primaire structurante** centrale, traversant la zone selon un axe Nord - Sud et sur laquelle viennent se connecter les voiries secondaires. Il s'agit d'une voie mixte (véhicules et « liaisons douces ») qui irrigue la totalité de la zone,
- **des voiries secondaires**, se rattachant à l'axe principal, **permettant de desservir l'ensemble des îlots**,
- **un maillage cohérent de « circulations douces »** est également préconisé à travers la zone, pour permettre un meilleur fonctionnement de la future opération et sa connexion avec les circulations existantes à proximité.

Un piquage sur la RD 619 est envisagé, avec des aménagements routiers spécifiques. Celui-ci se fera selon une des deux hypothèses énoncées :

- la mise en place d'un giratoire au droit de l'actuel carrefour (entrée de la zone industrielle existante) (hypothèse rayon : 15 m ou 17 m).
- La réorganisation du réglage des feux avec la mise en place d'un carrefour à feux actionnés par pédales sous chaussée.

Une étude a été diligentée auprès du bureau d'études AXIMUM pour infirmer ou confirmer telle ou telle hypothèse.

Dans le cadre de ce futur aménagement, il conviendra *in fine* de faire valider l'hypothèse retenue par le Conseil Général (gestionnaire de la RD 619) ainsi que par la commune de NANGIS (gestionnaire des feux de circulations).

Le piquage sur cet axe sera traité de manière à réduire les **risques circulatoires** et à valoriser **l'image de l'entrée** de l'opération. (L'étude de circulation et de capacité de desserte de la zone, réalisée par le bureau d'études AXIMUM permet d'évaluer les impacts financiers et techniques de l'opération).

Le réseau de circulations piétonnes internes permettra une mise en relation simple et confortable des différents espaces et bâtiments du site.

Par ailleurs, dans le cadre du projet, des réflexions sont menées pour prendre en compte les transports en commun, afin de desservir la zone par bus.

3.3.2 Un phasage opérationnel pour un positionnement économique viable

La réalisation du projet se fera en trois phases distinctes, afin de faciliter le montage, l'intégration et la commercialisation de l'opération. La 1ère phase pourrait s'étendre sur environ 10 hectares, (la seconde sur 6 hectares et la troisième sur 9 hectares).

Concernant l'aménagement du carrefour sur la Route Départementale 619, plusieurs options ont été étudiées :

Option 1 (giratoire) : rayon de 15 mètres ou rayon de 17 mètres ; Option 2 (carrefour à feux) : cette option, après concertation avec les acteurs et partenaires du projet, ne semble pas être la meilleure solution pour régler les conflits de trafics observés aujourd'hui.

Pour le moment, l'étude de l'aménagement du carrefour est toujours en cours, les conclusions permettront d'établir les dossiers techniques lors de l'élaboration du dossier de réalisation.

L'offre foncière validée par les élus sera constituée de parcelles de tailles différentes du Nord au Sud.

Ainsi, les parcelles de la 1ère phase seraient plus petites et modulables, afin de permettre l'accueil d'activités de type PME-PMI, artisanat, ...

Le découpage parcellaire situé au Nord de l'opération (phases 2 et 3) pourrait permettre l'implantation d'entrepôts destinés à la logistique, ...

En tout état de cause, elles constitueront une réserve foncière stratégique pour la communauté et permettront d'anticiper et de répondre à d'éventuelles évolutions conjoncturelles et/ou structurelles du marché économique.



Plusieurs types d'aménagements et traitements paysagers, permettant d'atténuer les nuisances acoustiques et visuelles, sont préconisés pour tendre vers un projet de qualité :

❶ **Traitements paysagers des abords du site**, afin de créer une « zone tampon » entre le futur parc d'activités et les espaces agricoles limitrophes, et ainsi respecter les contraintes imposées par la Loi sur le Paysage. (Reprise des drainages, constitution d'espaces propices à l'accueil d'une faune et d'une flore locale, ...).

❷ **Traitements du front donnant sur la RD 619** : les préconisations qualitatives seront retranscrites dans le dossier de réalisation qui détaillera beaucoup plus précisément l'opération.

Même si cette opération n'est pas grevée par l'application de l'amendement DUPONT, d'ors et déjà, une « bande verte » est préconisée sur toute la longueur du site. Ce sont des espaces paysagers, arbres d'alignement existants, signalétique et mobilier, séparant la RD 619 des futurs bâtiments, qui participent à la composition générale de la zone.

Rappel Art. L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation[...] » (...) « Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLU, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Des cheminements piétonniers et cyclables devront être réalisés dans le cadre de cette opération.

Enfin, des mesures, partenariats ou actions favorisant la desserte en transport en commun sont d'ors et déjà recherchés.

Seront intégrés dans le projet :

- ↳ La préservation de quelques **percées visuelles**, vers le grand paysage,
- ↳ Les aménagements paysagers des **franges de l'opération**, notamment le long de la RD 619,
- ↳ Le traitement paysagers et la végétalisation des **espaces internes** au projet, mais également le traitement des aires de stationnement,
- ↳ La recherche d'une **qualité urbaine et architecturale** (Traitement des accès et dessertes, orientations, hauteurs et implantation des bâtiments, matériaux, coloration, traitement des toitures, qualité des matériaux de sols, cheminements, qualité du mobilier urbain, éclairage, signalétique...).

Toutes ces prescriptions qualitatives seront retranscrites dans le futur **Cahier des Charges de Cessions de Terrains**, qui sera élaboré en étroite collaboration avec la collectivité et approuvé par l'assemblée délibérante communautaire.

Dans les parcelles privatives, les plantations devront être conformes à un cahier des prescriptions paysagères validé par le maître d'ouvrage. Les projets d'aménagement des parcelles devront être soumis à approbation, tant sur le plan architectural que paysager.

La maîtrise de l'ordonnancement des constructions sera fortement organisée sur les piquages et axes principaux de circulation.

Des angles forts de construction impératifs pourront être proposés et des alignements imposés aux constructeurs le long des voies, en tenant compte du projet de paysagement de celles ci.

Une attention particulière sera portée à une conception et une maîtrise globale de l'organisation du site et de ses accès ; le devenir et/ou l'intégration des activités existantes est donc à traiter. Le dossier devra également porter une attention particulière sur les relations avec les riverains.

Conformément au plan d'aménagement (indicatif) il conviendra de mettre en place des bassins de rétention (figure ci-contre) à l'entrée du site. Dans le cadre du dossier loi sur l'eau, ils seront plus précisément gabariés du point de vue « qualité/quantité/emprise ». Ce volet technique spécifique sera détaillé dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC. Ils devront être insérés à leur environnement et seront paysagers. Ils permettront également l'accueil propice d'une faune et d'une flore locale.



Dans le cadre des études de faisabilité réalisées en 2008, plusieurs schémas de principe d'aménagement, indicatifs et non définitifs, ont été proposés. Parmi les différentes variantes, les deux scénarios présentés ci-dessous ont été préconisés et n'ont finalement pas été retenus.



Un premier scénario avec une voie de desserte en boucle présentait l'avantage d'un découpage en petites unités permettant l'accueil d'une multitude de petites entreprises et proposait une certaine fluidité des circulations dans la zone.

Toutefois, il n'a pas été retenu car il ne présentait pas l'avantage d'un découpage parcellaire propice à l'accueil de plus grosses unités.



Un second scénario avec une unique voie de desserte, présentait quant à lui l'avantage du découpage parcellaire propice à l'accueil de plus grosses unités.

Il n'a toutefois pas été retenu car le système en impasse unique n'était pas le plus approprié compte-tenu des futures activités susceptibles de s'implanter (besoin de stationnements et de fluidité des circulations des véhicules PL).

Le scénario proposé dans le présent dossier allie donc l'avantage d'un découpage parcellaire propice à l'accueil de plus ou moins grosses unités et propose également une hiérarchie de voirie assurant une certaine sécurité et fluidité des circulations et stationnements dans la zone.

IMPACTS DU PROJET ET MESURES COMPENSATOIRES

Partie 4

① Impacts du projet sur les sols et la topographie

La construction de bâtiments va avoir pour effet un compactage des sols et une imperméabilisation du site.

Les plantations ou l'engazonnement des terrains destinés à des aménagements paysagers permettront de ne pas trop modifier les caractéristiques structurales du sol en place.

Cependant, la réalisation de l'opération n'aura pas d'impact important sur la topographie initiale du site.

En effet, le relief relativement plat de ce dernier ne pose pas de contrainte technique particulière et ne nécessite pas de remodelage conséquent des terrains.

L'adaptation au sol des constructions, des aires de stationnements et des voies d'accès fera l'objet de travaux de génie civil classiques : décapage de terre, mise à niveau de sols...

La terre végétale pourra être réutilisée pour les aménagements paysagers.

② Impacts du projet sur la stabilité des sols

Les constructions de locaux d'activités n'ont pas de répercussion directe sur la géologie. La résistance du sol, si elle doit être prise en compte dans la construction des bâtiments, ne sera pas modifiée par l'implantation du projet.

③ Impacts du projet sur les nappes phréatiques

La nappe phréatique risque d'être vulnérable à d'éventuelles pollutions liées à l'imperméabilisation du site (voiries, aires de stationnements, constructions...).

Dès lors, la présence d'une nappe imposera des études poussées et, ponctuellement, des contraintes de construction, afin d'empêcher toute infiltration.

Mesures compensatoires

Aucune mesure ne peut être envisagée pour préserver la structure des sols au niveau des équipements majeurs (bâtiments, voiries, aires de stationnement, bassin de stockage...).

Toutefois, la vocation de ces sols n'étant plus de servir à des fins agricoles, les conséquences de leur déstructuration ne seront guère perceptibles.

On cherchera en revanche à préserver la structure des sols au niveau des secteurs qui ne font pas l'objet d'aménagements particuliers (zones enherbées, espaces végétalisés...).

Ces espaces feront donc l'objet d'un piquetage avant toute intervention sur le chantier de façon à éviter leur compactage par roulement des engins.

Lors de la conception des ouvrages et de la construction des fondations, des dispositions devront être prises pour éviter, à terme, tous types de pollutions de la nappe phréatique.

La nature des terrains de couverture et du sous-sol nécessitera parfois des ouvrages adaptés aux contraintes particulières, définies précisément dans [l'étude de faisabilité réalisée par le Cabinet Lagoutte](#).

Il conviendra de prévoir des investigations de contrôle au coup par coup et en fonction de chaque projet pour affiner les préconisations.

Les impacts potentiels du projet sont à considérer du point de vue :

→ Des risques de désordre hydraulique générés par l'augmentation de l'imperméabilisation.

Les eaux de ruissellement sont actuellement en partie absorbées par le sol. Le remplacement du terrain naturel par des surfaces imperméables (bâtiments, aires de stationnement, voiries) réduira considérablement la surface d'absorption et augmentera les volumes de ruissellement ainsi que la vitesse d'arrivée des eaux aux émissaires. Cependant, ces impacts seront atténués voire annulés du fait d'autres aménagements faisant partie intégrante du projet. De plus, l'opération devra prendre en compte l'ensemble des prescriptions liées au périmètre de captage rapproché.

→ Des risques de déversements accidentels liés à la circulation automobile sur le site.

Les eaux pluviales ruisselant sur les plates-formes de circulation des véhicules (voiries et aires de stationnement) seront souillées par des polluants divers et en particulier des hydrocarbures. Des débourbeurs-déshuileurs devront être mis en place et la réglementation liée au périmètre de captage rapproché devront être pris en compte.

→ Des risques de pollution chronique.

La qualité des eaux des milieux récepteurs ne devra pas être affectée par les rejets des eaux pluviales du projet qui emportent par ruissellement les charges polluantes déposées sur les chaussées et les toitures (poussières, plomb, hydrocarbures, graisses, etc.).

Mesures compensatoires

La Loi n° 92.3 sur l'eau du 3 Janvier 1992 considère l'eau comme le « patrimoine commun de la Nation » et vise une gestion équilibrée de la ressource en eau. La « loi sur l'eau » soumet à autorisation préfectorale l'imperméabilisation de surface d'un seul tenant supérieure à 5 hectares (décret n°93-743 du 29 mars 1993, art. 6.4.0.).

Ses dispositions veillent notamment à :

- la préservation des écosystèmes aquatiques,
- la protection contre toute pollution des eaux superficielles et souterraines,
- la protection de la ressource en eau.

Mesures compensatoires en terme de gestion des eaux

Considérant l'importance du projet, les éléments de réponse apportés sur la gestion des eaux usées et pluviales sont fondamentaux pour un bon fonctionnement de ce dernier.

Tant au niveau des eaux usées que des eaux pluviales, un système de récupération (gestions qualitatives et quantitatives des eaux) devra être mis en place, conformément aux dispositions du futur dossier « Loi sur l'Eau », aux prescriptions du Schéma Directeur d'Assainissement et aux prescriptions édictées par le périmètre de protection rapproché du captage.

Rappel : Interdiction d'excavations de plus de 3m et de réalisations en sous-sol ; Tout stockage se fera en surface et, en cas de produits polluants, sur une cuve de rétention de capacité suffisante ; Confinement des zones imperméabilisées (parkings), des zones de stockage et même de la totalité des établissements s'ils pratiquent des activités polluantes. Etanchéification des bassins de retenue d'eaux pluviales, mise en place d'un débourbeur-déshuileur en sortie de chaque bassin et entretien régulier de celui-ci ; Une attention particulière sera apportée sur l'étanchéité des réseaux d'eaux usées (en particulier s'il existe des postes de refoulement) et d'eaux pluviales avec mise en place d'une vanne de sectionnement par bâtiment qui sera actionnée en cas de sinistre ; Mise en place d'un plan d'intervention avec les services de secours pour éviter tout impact sur la nappe en cas d'accident ou d'incident (en particulier confinement des eaux d'extinction d'incendie sur l'ensemble de la ZAC).

❶ En ce qui concerne les eaux usées, les différents entretiens avec les services concernés de la commune indiquent que les rejets futurs liés au projet pourront être traités par la station d'épuration, située sur la commune de NANGIS. Les capacités de la station sont suffisantes.

En effet, il faut rappeler que les rejets d'eaux usées pour des zones d'activités restent limités (environ 70 litres / jour / personne).

❷ En ce qui concerne les eaux pluviales, rappelons au préalable qu'avant tout aménagement sur le site, un **dossier de déclaration, au titre de la Loi sur l'Eau**, devra obligatoirement être constitué et déposé par l'aménageur de la zone. Cela sous-entend l'élaboration d'un document technique (analyse de l'existant, simulations, préconisations techniques notamment à partir d'éléments géotechniques...) qui, après avoir été instruit et validé par les services de la DDAT et de la Préfecture, sera soumis à enquête publique.

Compte tenu de l'augmentation des quantités de rejets d'eaux pluviales et des risques de pollution des eaux, les mesures compensatoires visent à prendre en compte l'ensemble des prescriptions liées au périmètre de protection rapproché du captage et à :

- réguler les rejets d'eaux pluviales et à contrôler les débits de restitution au réseau pluvial au milieu récepteur.
- maintenir une qualité satisfaisante des eaux, grâce à des systèmes de dépollution des eaux de ruissellement.

Eaux pluviales du domaine privé :

Le projet d'aménagement comprend la gestion des eaux pluviales du domaine privé à la parcelle conformément aux prescriptions liées au périmètre de protection rapproché du captage.

Aucun rejet d'eaux pluviales ne sera accepté vers les emprises publiques. En effet, au-delà des valeurs de perméabilités (10^{-4} - 10^{-5} m/s mais qui resteront à confirmer par une étude spécifique) qui permettent d'envisager une infiltration dans le sol ou le sous-sol en place, ce sont les prescriptions du périmètre de protection rapproché du captage qui seront obligatoires.

Selon la localisation des parcelles la profondeur du niveau perméable varie du niveau superficiel (0,8 m de profondeur) à des horizons plus profonds (3 m). Des études à la parcelle, à réaliser dans le cadre du permis de construire permettront de dimensionner des ouvrages d'infiltration spécifique à chaque projet. Rappelons que

Les eaux de ruissellement des zones de stationnement seront pré-traitées à la parcelle avant rejet aux canalisations publiques d'eaux pluviales à créer.

Eaux pluviales du domaine public :

Les eaux pluviales des emprises publiques seront collectées et stockées à la source par dispositifs permettant de stocker les volumes ruisselés.

Notons qu'en période météorologique défavorable, les perméabilités peuvent être faibles.

En période favorable, une partie du volume pourra être infiltrée.

Le temps de vidange du bassin pour évacuer 500 m³ est d'environ 4 jours.

Préconisations et propositions concernant les dispositifs de gestion des eaux pluviales :

Aspects « quantitatif »

Le principe général est de mettre en place des systèmes de régulation et de rétention des eaux pluviales, afin de maîtriser le débit de fuite des eaux pluviales du projet **avant rejets dans les exutoires environnants.**

Les mesures retenues feront l'objet d'une étude technique et d'une demande d'autorisation au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (loi sur l'eau codifiée). Un dossier devra être réalisé, au moins, au titre des rubriques suivantes de la Loi sur l'Eau :

➔ rubrique 5.3.0 : rejet d'eaux pluviales dans les eaux superficielles ou dans un bassin d'infiltration, la superficie totale desservie étant supérieure à 20 hectares ;

➔ rubrique 6.4.0 : création d'une zone imperméabilisée supérieure à 5 ha d'un seul tenant, à l'exception des voies publiques affectées à la circulation.

↳ Les calculs des débits de fuite des rejets devront respecter la contrainte de 1 l/s/ha. Les dimensionnements des aménagements nécessaires et les calculs seront précisés lors de la rédaction du dossier d'autorisation, dans le cadre du dossier Loi sur l'eau.

↳ Les contraintes fortes de rétention des eaux pluviales (occurrence vicennale et débit de fuite faible) impliquent des réserves foncières relativement importantes vouées au stockage des eaux.

Aspects « qualité de l'eau »

Le ruissellement sur les surfaces imperméabilisées, notamment le ruissellement routier, génère des pollutions importantes (MES, hydrocarbures, huiles, etc.) dans le milieu naturel.

C'est pourquoi, avant rejet dans le réseau, il est prévu de **traiter les eaux de ruissellement** pour s'affranchir des problèmes de pollution.

Pour les zones de voirie de type parking, il sera imposé un séparateur d'hydrocarbure avant rejet dans le réseau primaire d'eau pluviale. Le réseau primaire se déversera vers les zones des stockages.

A l'aval du stockage, sera mis en place un dispositif de traitement (séparateur d'hydrocarbures, déshuileur-débourbeur, décanteur...), avant rejet dans le réseau existant.

Les choix techniques retenus lors des futurs travaux seront conformes aux dispositions de la Loi sur l'Eau.

↳ Les dispositifs de rétention des eaux pluviales devront garantir une bonne qualité de l'eau rejetée. Les dispositifs à envisager devront faire preuve d'une efficacité d'abattement de la pollution ;

↳ Les autres dispositifs de rétention seront végétalisés de manière à favoriser leur fonction épuratoire ;

↳ Les débits de fuites devront être régulés et pourront être accompagnés de décanteurs particuliers (type débourbeur déshuileur) qui compléteront l'abattement de la pollution...

La Loi n°93.24 sur les paysages du 8 Janvier 1993 a pour objectif de préserver et valoriser les paysages. Outre l'instauration de directives de protection et de mise en valeur des paysages, les dispositions de la présente loi renforcent les moyens de prise en compte des paysages dans les procédures et opérations d'urbanisme.

L'aménagement du secteur va bien évidemment modifier le paysage actuel :

- Réduction de la profondeur du site et des larges perspectives horizontales par les futures constructions et plantations.
- Disparition de la vocation agricole des terrains.

Cependant, le projet s'inscrit dans un site propice à l'accueil d'activités (proximité de grands axes de communication, conformité avec les documents d'urbanisme, absence de zones naturelles protégées...). En outre, il est à l'écart de zones d'habitations denses.

Par ailleurs, l'élaboration d'un Cahier des Charges architectural et paysager, doit permettre de mettre en place un projet homogène et cohérent, notamment en terme d'intégration des bâtiments dans leur environnement (prescriptions, en corrélation avec les constructions environnantes, sur les hauteurs, sur les matériaux, sur les enseignes, sur les couleurs...).

D'autre part, la qualité paysagère des franges du site (notamment les abords de la RD 619) ainsi que le traitement paysager des espaces publics internes à la zone seront recherchés. Des zones paysagères de transition seront aménagées, pour créer des séparations visuelles et former des écrans protecteurs contre certaines nuisances associées au fonctionnement de la zone.

Mesures compensatoires

La future opération sera réalisée dans un souci d'intégration par rapport à l'environnement naturel bordant le site.

Pour y parvenir et afin de réduire au maximum l'impact visuel du projet, plusieurs actions sont envisagées :

① Traitement qualitatif des espaces et des constructions bordant les voies de communication ;

② Traitements qualitatifs et paysagers des « portes » de l'opération, des principaux espaces publics au sein de la zone et des franges de l'opération ;

Un traitement particulier et symbolique sera recherché pour marquer l'entrée de l'opération.

Parallèlement, les zones de stationnement et les principaux espaces d'accueil du public seront paysagers.

③ Recherche d'une cohérence dans l'aménagement des trames vertes

Plusieurs mesures pourront être adoptées :

- On privilégiera en premier lieu la constitution d'ensembles végétaux à deux ou trois strates qui offrent de multiples avantages : aspect agréable à l'œil, matérialisation des limites parcellaires...
- On cherchera à associer des espèces variées en terme de feuillage, couleur, dates de floraison en privilégiant les espèces à feuilles caduques et en prohibant les plantations monospécifiques de type alignement de thuyas ou de lauriers.

④ Création d'une harmonie paysagère

Le changement radical d'occupation du sol conduit irrémédiablement à un abandon de l'identité propre au site.

Pour compenser cet abandon d'un paysage agricole ouvert, on s'attachera dans la nouvelle organisation de l'espace à préserver cette homogénéité du paysage au niveau du périmètre d'aménagement.

L'élaboration d'un cahier des prescriptions architecturales permet d'élaborer un projet homogène et cohérent, notamment en terme d'intégration des bâtiments dans leur environnement (prescriptions sur les hauteurs, sur les matériaux, sur les enseignes, sur les couleurs...).

En effet, le succès de l'insertion dépend notamment de l'homogénéité et de la cohérence architecturale.

Les impacts de l'aménagement sur la faune et la flore seront minimes.

Du fait de l'exploitation anthropique des terrains (terres cultivées et zones déjà construites aux abords des voies de communication), l'urbanisation du site n'entraînera pas de dommages sur la flore. Seul le milieu anthropique agricole est menacé.

En ce qui concerne la faune, le constat est identique. Compte tenu de la relative pauvreté actuelle du site d'aménagement sur le plan faunistique, il est peu probable que la modification d'occupation du sol porte préjudice à l'avifaune qui fréquente actuellement le secteur.

Les quelques espèces animales rencontrées sur le site sont communes et itinérantes. L'aménagement du site ne va pas entraîner de bouleversements faunistiques.

Au contraire, s'agissant d'une faune commune inféodée à ce type de milieu fortement anthropisé, on peut supposer que la création des espaces verts favorisera la fréquentation du site par des oiseaux qui trouveront refuge et nourriture dans les arbres et arbustes plantés.

Mesures compensatoires

Bien que l'impact des aménagements soit limité pour la faune et la flore, l'opération va permettre de « régénérer » la flore et les écosystèmes locaux, grâce à la réalisation de plantations de végétaux diversifiés (arbres de haute tige, arbustes...), dans le cadre d'un projet paysager rigoureux.

Ces plantations nouvelles devraient faciliter le maintien de la biodiversité et des espèces animales communes rencontrées sur le site.

Il n'existe pas de bâtiments remarquables, de sites ou de monuments historiques protégés au titre des Monuments Historiques sur ou aux abords proches du site. L'impact du projet au regard des sites et monuments historiques protégés peut donc être considéré comme nul.

Par ailleurs, aucun vestige archéologique n'est répertorié dans le secteur d'étude. En tout état de cause, la réglementation sur l'Archéologie Préventive prévoit que l'absence d'information sur les sites archéologiques ne signifie aucunement l'absence de possibilités de mise au jour de vestiges à l'occasion de travaux futurs.

Ainsi, l'aménagement du site va nécessiter un avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles, avant tout commencement de travaux de viabilisation. Le diagnostic archéologique qui sera ultérieurement réalisé permettra d'évaluer l'impact sur le patrimoine culturel et précisera le cas échéant les mesures de conservation nécessaires.

Mesures compensatoires

Les travaux projetés sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique et de ce fait, rentrent dans le champ d'application de la réglementation relative à l'archéologie préventive (Loi 2001.44 du 17/01/2001 et ses décrets d'application).

(Ces données sont issues de l'étude circulation réalisée par le bureau d'études AXIMUM).

Afin d'évaluer l'impact de la création de la zone d'activités projetée sur les déplacements, il convient de caractériser les conditions actuelles de déplacements. Pour ce faire, des mesures ont été réalisées :

- comptages directionnels au carrefour De Gaulle / Verdun
- comptages directionnels au carrefour De Gaulle / A. Croizat
- comptages automatiques sur la RD619 et sur la rue A. Croizat.

Les comptages directionnels ont été effectués le Mardi 25 mai 2010 afin de mesurer les mouvements de véhicules sur les deux carrefours.

Ils ont été réalisés pendant les heures de pointe du matin et du soir, de 07h00 à 09h00 et de 17h00 à 19h00.

Les heures de pointe qui se dégagent sont :

- heure de pointe du matin : 07h30 à 08h30
- heure de pointe du soir : 17h30 à 18h30

Les synthèses cartographiques ci-contre et ci-après représentent la ventilation des flux en Unité de Véhicule Particulier sur l'heure de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS).

Les Unités de Véhicules Particulier (ou uvp) correspondent à l'agrégation des différents types de véhicules qui sont pondérés comme suit :

- 1 véhicule particulier = 1 uvp
- 1 poids-lourds (y compris transport en commun) = 2 uvp
- 1 deux-roues, motorisé ou non = 0.3 uvp.

La cartographie précise également la part de poids-lourds.

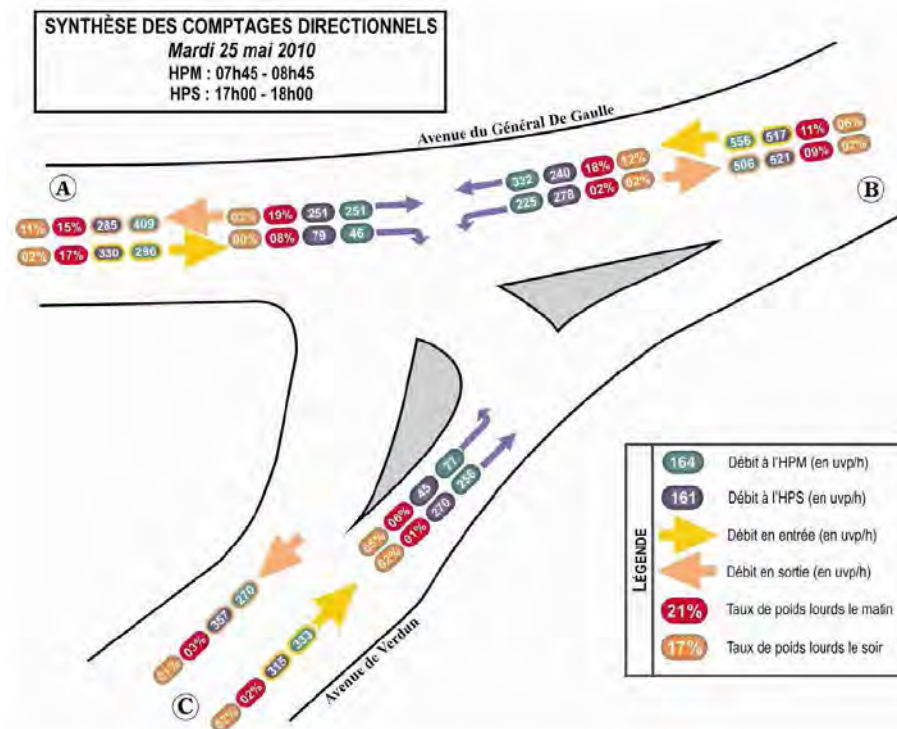
Carrefour avenue de Général de Gaulle / avenue de Verdun :

L'avenue du Général de Gaulle, matin comme soir, connaît une charge plus importante en direction de Mormant.

Cette même avenue a un important tourne à gauche qui représente 40% des uvp/h.

L'avenue de Verdun a un trafic équivalent le matin et le soir dans les deux sens de circulation.

Les poids lourds représentent en moyenne 15% du trafic sur l'avenue du Général de Gaulle en heure de pointe du matin.



Carrefour avenue de Général de Gaulle / rue Ambroise Croizat :

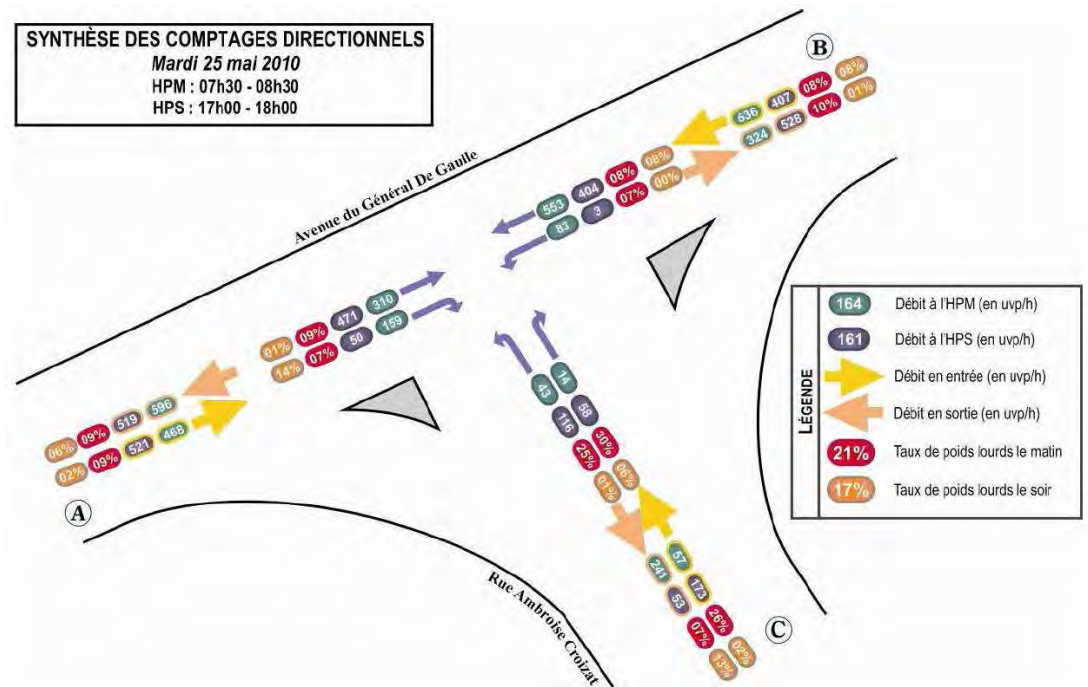
L'avenue du Général de Gaulle a un trafic légèrement plus fort vers Mornant le matin.

Cette tendance s'inverse le soir, ce qui est expliqué par les sorties de la zone industrielle en direction de Nangis.

La rue Ambroise Croizat supporte un trafic dit pendulaire : entrée prédominante le matin, et sortie le soir.

Une proportion assez faible des véhicules de l'avenue du Général de Gaulle emprunte le tourne à gauche vers la ZI en heure de pointe du matin.

Le matin, le taux de poids-lourds est important en sortie de la zone industrielle (26% des uvp/h).



Les comptages automatiques :

Ces comptages automatiques, réalisés pendant une semaine, permettent :

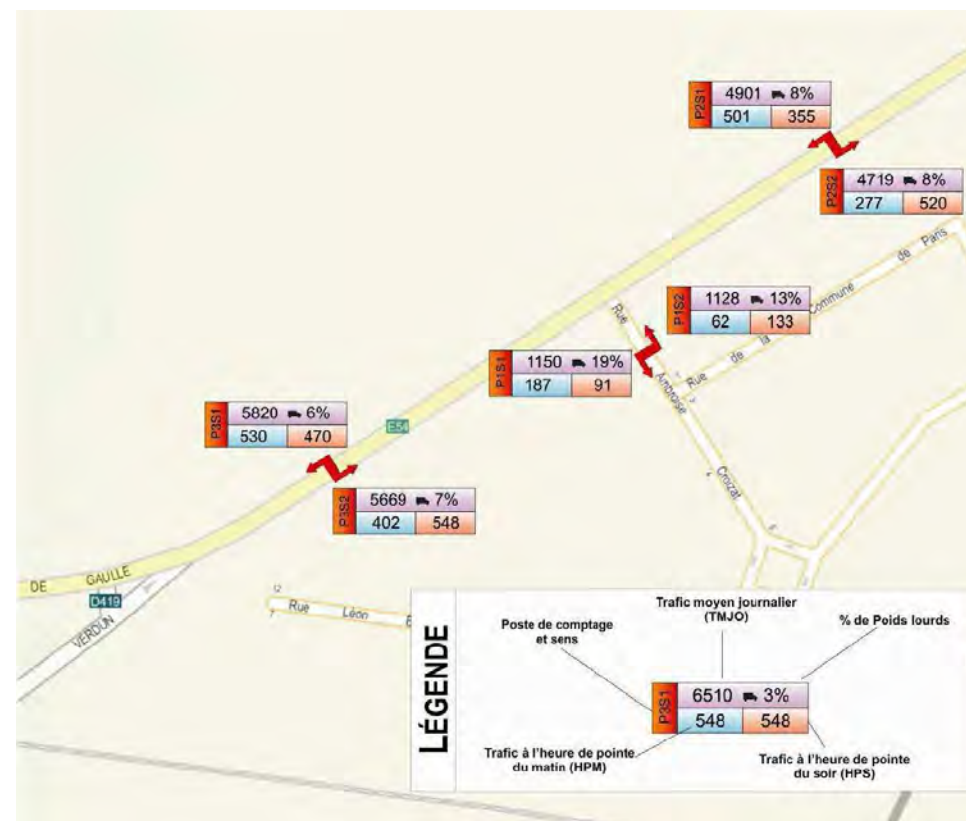
- de conforter les données recueillies sur une journée
- de comparer les différents de la semaine.

La cartographie ci-contre présente la synthèse des comptages.

Le trafic moyen journalier est plus important au sud de la zone industrielle que dans sa partie Nord. Les interactions entre Nangis et sa zone industrielle sont plus fortes.

Les trafics en heure de pointe montrent une charge importante vers Provins le soir, et inversement en heure de pointe du matin. Les comptages automatiques confirment les comptages directionnels en ce sens.

Le pourcentage de poids lourds est plus élevé dans la zone industrielle que sur la RD619, avec une moyenne de 15% de poids lourds dans les deux sens. Cette proportion plus forte sur la rue Ambroise Croizat est aussi visible sur les comptages directionnels.



Conditions actuelles de desserte de la zone d'activités :

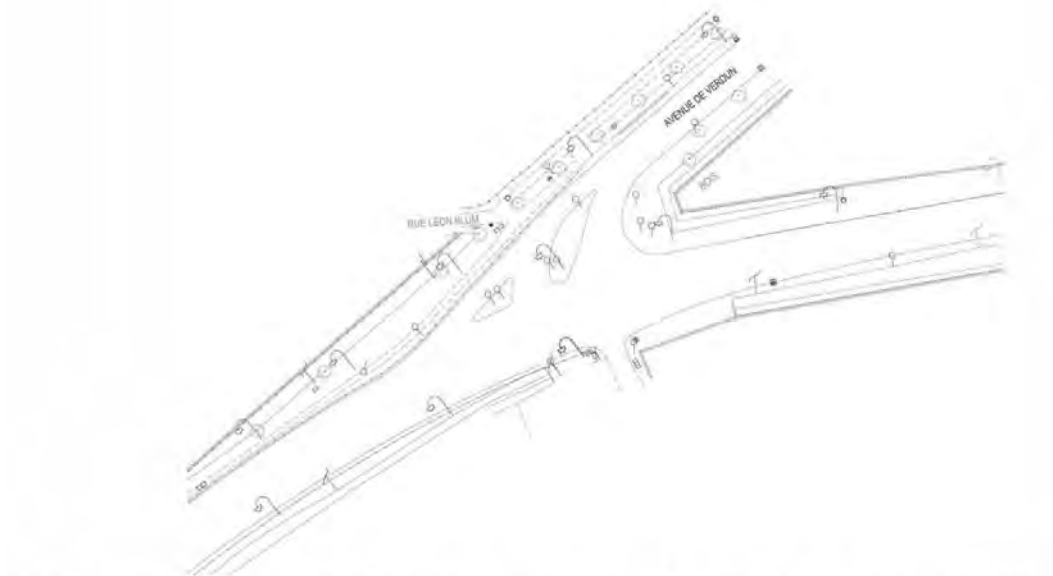
Au-delà des données exposées précédemment, dans le présent document, concernant l'offre de desserte de la commune par voie SNCF (depuis la Gare) par voie de bus, le PLU de la commune nous renseigne également sur la mobilité de la commune de Nangis et de la communauté de communes de la Brie Nangissienne.

Ainsi :

- 57% des actifs se rendent au travail en voiture, ce qui est à peu près équivalent pour Provins et Gretz-Armainvilliers (60%) ;
- Une évolution vers toujours plus de mobilité lointaine ;
- La part des actifs travaillant dans la commune est de plus en plus faible ;
- Une légère augmentation des déplacements en voiture, faute de transports performants.

Fonctionnement des intersections :

a) Caractéristiques géométriques du carrefour avenue du Général de Gaulle / avenue de Verdun
Le schéma ci-dessous présente l'organisation du carrefour.



Le carrefour est composé de 2 branches principales, la RD619 qui est prioritaire et d'une voie secondaire venant du centre-ville de Nangis et de la gare, l'avenue de Verdun.

Les deux voies sont à double sens. L'avenue du Général de Gaulle dispose d'une voie affectée aux tournés à gauche.

Sur l'avenue de Verdun, les mouvements tournants sont dissociés au droit de la RD619. Le stockage maximum de la voie de tourne à gauche reste cependant faible avec 2 véhicules. Caractéristiques fonctionnelles du carrefour

Les observations sur place démontrent un problème sur le tourne à droite débouchant sur la RD619. Les poids lourds ont tendance à remplir entièrement le sas.

On détermine qu'un carrefour sans feux fonctionne bien lorsque le temps d'attente est inférieur à 30 secondes pour les véhicules. Nous allons vérifier cela grâce à la méthode dite du « créneau critique »

- Mouvement de tourne à gauche (direction ouest) :

Les usagers attendent théoriquement 20 secondes au stop pour s'insérer sur l'avenue du Général de Gaulle, ce qui est convenable.

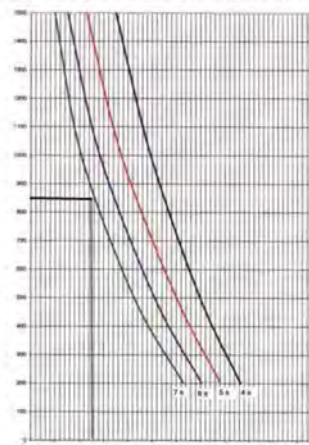
Ville : Nangis

Carrefour : Av du general de Gaule / Verdun TG

Evaluation de la nécessité d'implanter des feux

Trafic le plus important		le matin		
Principale		Secondaire		
Trafic p	Vitesse		Trafic	Insertion en tourne à gauche
uvp/h/2sens	30-50-70km/h	Nbre de voies à traverser 1 ou > 2	uvp/h/2sens uvph/sens entrant	oui = 1 non = 0
852	70	2	347 77	1

P (veh/h) CAPACITÉ LIMITE en fonction du créneau critique et du débit prioritaire



Créneau critique en secondes
7

Capacité limite de la secondaire C
uvp/h
260

Temps d'attente moyen sur secondaire en secondes
20

CETUR : Guide "Carrefours urbains" p 110 et 111

Equipement du carrefour avec des feux

Si trafic Principal >1200 et Secondaire >700

NON

Si trafic Principal >2000 et Secondaire >1300

NON

CETUR : Guide "Carrefours urbains" p 79

Si temps d'attente moyen supérieure à 30 secondes

NON

CETUR : Guide "Carrefours urbains" p 110 et 111

► Conclusion

Il est aujourd'hui nécessaire d'attendre 35 secondes en heure de pointe, pour pouvoir s'insérer sur la RD619 en tourne à droite. Ce temps est supérieur aux limites admises et pousse les automobilistes à des comportements dangereux.

Le carrefour devra faire l'objet d'une attention particulière, au regard des différents projets à venir.

- Mouvement de tourne à droite de la rue de Verdun (direction est) :

Les véhicules attendent théoriquement 35 secondes au stop pour s'insérer sur l'avenue du Général de Gaulle, ce qui correspond à une attente importante, selon le diagramme ci-dessous.

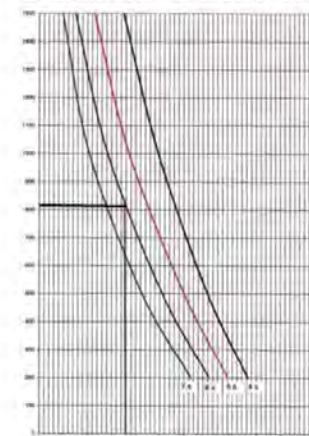
Ville : Nangis

Carrefour : Av du general de Gaule / Verdun TD

Evaluation de la nécessité d'implanter des feux

Trafic le plus important		le matin		
Principale		Secondaire		
Trafic p	Vitesse		Trafic	Insertion en tourne à gauche
uvp/h/2sens	30-50-70km/h	Nbre de voies à traverser 1 ou > 2	uvp/h/2sens uvph/sens entrant	oui = 1 non = 0
907	70	1	526 256	0

P (veh/h) CAPACITÉ LIMITE en fonction du créneau critique et du débit prioritaire



Créneau critique en secondes
6

Capacité limite de la secondaire C
uvp/h
360

Temps d'attente moyen sur secondaire en secondes
35

CETUR : Guide "Carrefours urbains" p 110 et 111

Equipement du carrefour avec des feux

Si trafic Principal >1200 et Secondaire >700

NON

Si trafic Principal >2000 et Secondaire >1300

NON

CETUR : Guide "Carrefours urbains" p 79

Si temps d'attente moyen supérieure à 30 secondes

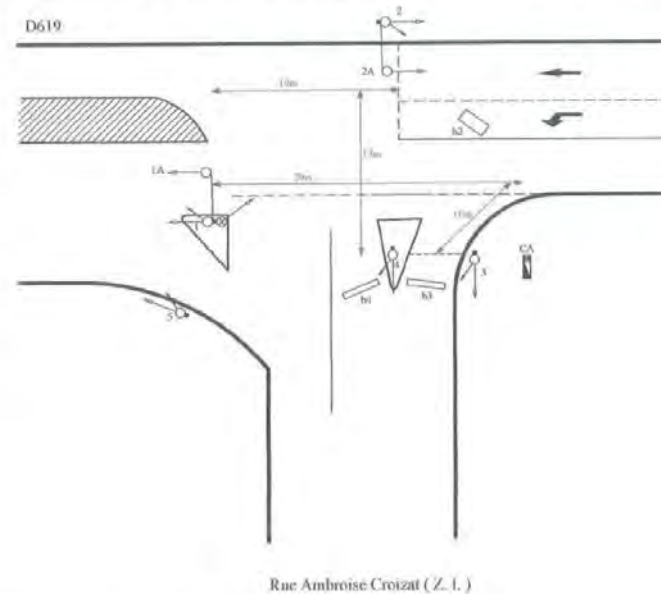
OUI

CETUR : Guide "Carrefours urbains" p 110 et 111

Carrefour avenue du Général de Gaulle / rue Ambroise Croizat :

a) Caractéristiques géométriques du carrefour

Le schéma ci-dessous présente l'organisation du carrefour.



Le carrefour est composé de 3 branches :

- l'avenue du Général de Gaulle à double sens
- la rue Ambroise Croizat à double sens de circulation.

L'avenue du Général de Gaulle dispose d'une voie de tourne à gauche longue de 80 mètres permettant un stockage de 16 véhicules légers.

Le carrefour est composé de 2 terres plein-centraux qui séparent les voies des tournés à droite.

b) Phasage :



Phase1 a



Phase 1 b



Phase 2

c) Diagramme des feux



d) Matrice des temps de sécurité

lignes passant au vert

		1	2	3	4
		F1-1A	F2-2b	F3-3b	F4-4A
1	F1-1A		3	3	
2	F2-2b	3		3	
3	F3-3b	3	3		3
4	F4-4A			3	

lignes passant au rouge

Les temps de dégagement alloués sont corrects.

e) Tableaux des réserves de capacité

PHASE	SIGNAL	ENTREE	VOIES	TRAFFICS (uvpd / h / file)		RESERVE DE CAPACITE	
			Nbre	HPM	HPS	HPM	HPS
1	F2	AV Gen de Gaulle (est-ouest) Direct	1	553	404	94%	>100%
1	F2	AV Gen de Gaulle (est-ouest) TàG	1	125	5	>100%	>100%
1	F1	AV Gen de Gaulle (ouest-est) Direct	1	310	471	>100%	37%
1	F5	AV Gen de Gaulle (ouest-est) TàD	1	175	55	>100%	>100%
2	F3	rue Croizat TàD	1	15	64	>100%	>100%
2	F4	rue Croizat TàG	1	65	174	>100%	>100%

Les réserves de capacité obtenues sont satisfaisantes.

Une optimisation de la durée du cycle est à envisager (réduction) au regard des capacités souvent supérieures à 100%.

Ces résultats montrent une capacité à supporter un trafic supplémentaire avec néanmoins une limite fixée par l'accès ouest de la RD619 (37% le soir).

La voie de stockage en tourne à gauche est aujourd'hui surdimensionnée par rapport à la demande.

La demande maximale en heure de pointe est de 5 uvp/h (soit 20 mètres), alors que l'offre est de 80 mètres.

La part importante des poids lourds peut être prise en compte pour compter le stockage.

Si les 5 véhicules sont des poids lourds, la demande serait alors de 60 mètres, ce qui reste inférieur à l'offre.

Fonctionnement projeté

L'objet de ce chapitre est de connaître le nombre de véhicules supplémentaires engendrés par la zone d'activités et de déterminer les limites de fonctionnement du carrefour RD619 - Général De Gaulle / Ambroise Croizat.

a) Rappel des données sur la mobilité :

L'accès au territoire communautaire se fait depuis la RN36 et l'A5, à l'ouest, via la RD619 et la RD 408 ; depuis la RN4, au nord, via la RD201 ; en venant de Provins, par la RD619 ; et par le sud, via la RD201.

Le maillage fin de routes départementales permet d'accéder rapidement aux routes nationales (RN36 et 104) ou à l'A5. Il est ainsi possible de rejoindre le centre de Paris en moins d'une heure, Melun en une demi-heure et Provins en moins de 20 minutes.

Les axes principaux de la communauté de communes se rejoignent à Nangis, à proximité du secteur d'étude.

b) Une desserte en transport en commun trop faible :

Il existe 4 lignes de bus qui desservent la zone industrielle.

La fréquence des bus est faible et ne répond pas à la demande. Elle n'offre pas une réelle alternative à la voiture.

La communauté de communes souhaite renforcer une ligne (fréquence de un bus par heure) pour répondre à la demande des actifs travaillant sur la zone industrielle.

La localisation même de la zone industrielle, loin du centre ville, favorise l'usage de la voiture.

Ratio de génération du trafic

a) Hypothèses de génération

Ces hypothèses sont établies à partir :

- des données INSEE propres au secteur
- des ratios admis et utilisés pour les matrices régionales
- des particularités du site
- de données issues de la présente étude d'impacts.

Eléments du programme	Ratios utilisés
taux de présence au travail	90%
taux d'utilisation de la voiture particulière	70%
trafic en HPM	90% du trafic attirés
trafic en HPS	90% du trafic émis
contre point HPM ET HPS	10% du trafic

Une SHON retenue identique à la zone d'activités actuelle située en face qui conduit à proposer en première approximation un nombre d'emplois de 700, équivalent au nombre d'emplois existants.

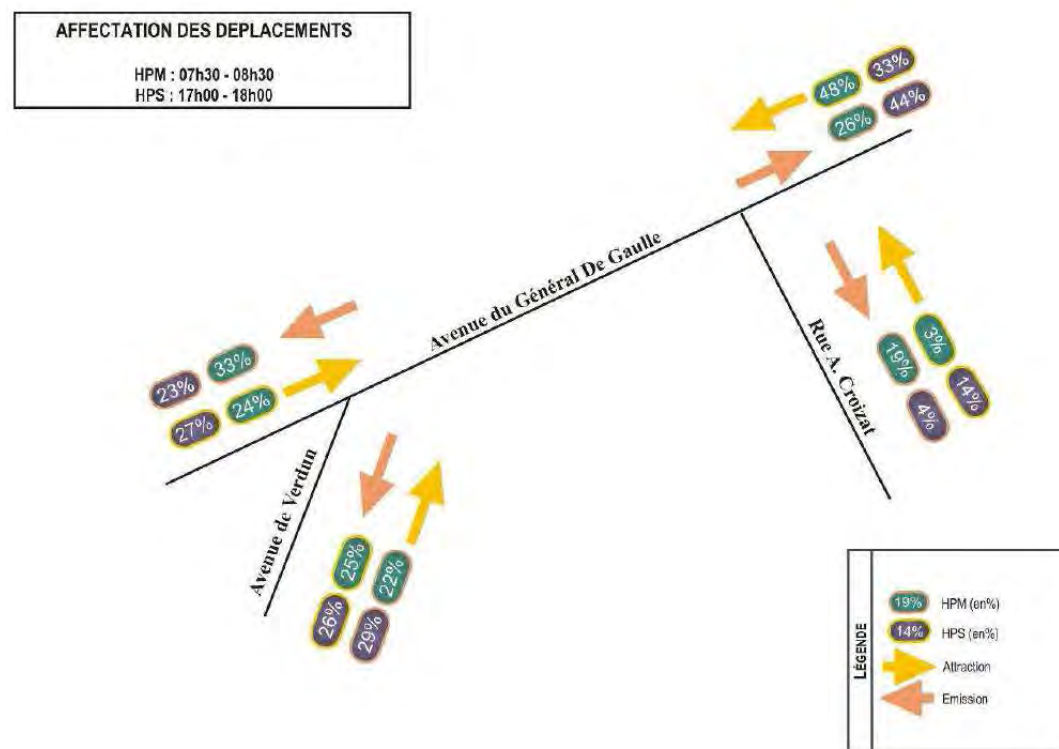
Le tableau ci-après précise les volumes générés sur la base des hypothèses précédentes.
Ces estimations prennent en compte la totalité du programme.

Nangisactipôle		
le matin	Attraction 90% taux de présence 90% attirés à l'HPM	630 employés 397 véh/h
	Emission 10% du trafic d'HPM attirés	40 véh/h
le soir	Emission 90% du trafic émis à l'HPM	357 véh/h
	Attraction 10% du trafic émis à l'HPS	36 véh/h

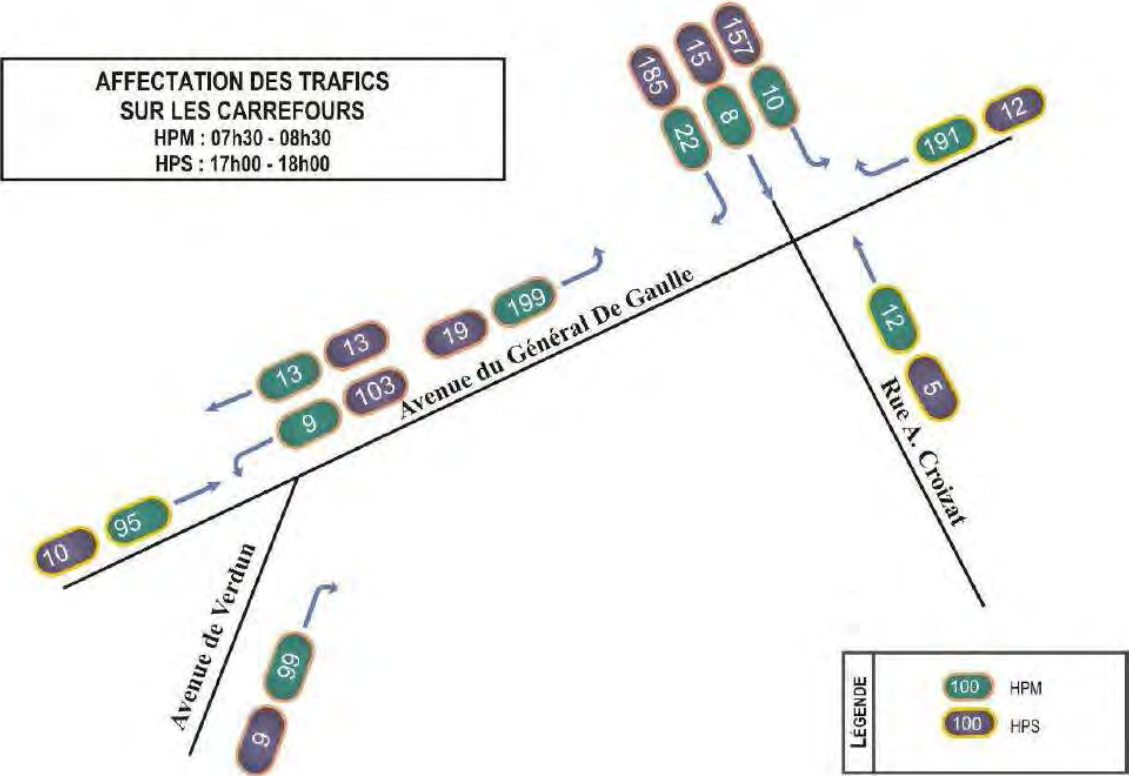
Affectation des déplacements motorisés

Il est supposé que le comportement des usagers attendus sera conforme à celui identifié en situation actuelle. La répartition des origines et des destinations est similaire à celle mesurée.

Le schéma ci-contre représente l'affectation actuelle des déplacements motorisés sur le carrefour Général de Gaulle / Croizat et le carrefour Général de Gaulle / Verdun.



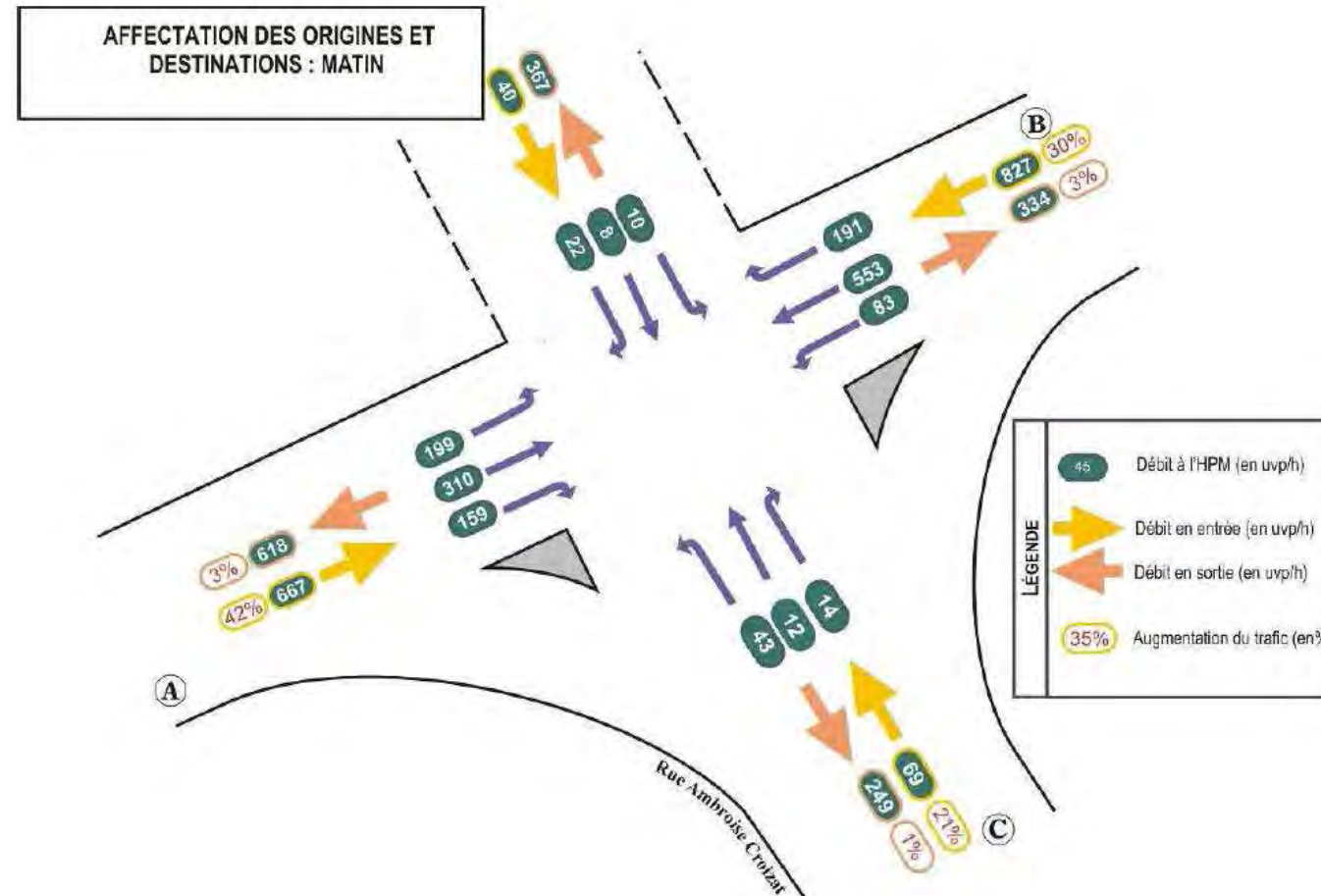
Ce schéma, quant à lui, précise le nombre de véhicules par branche, selon les affectations décrites précédemment, sur la base des trafics estimés.



Résultat de l'affectation sur le carrefour avenue du Général de Gaulle / rue Ambroise Croizat

Le matin

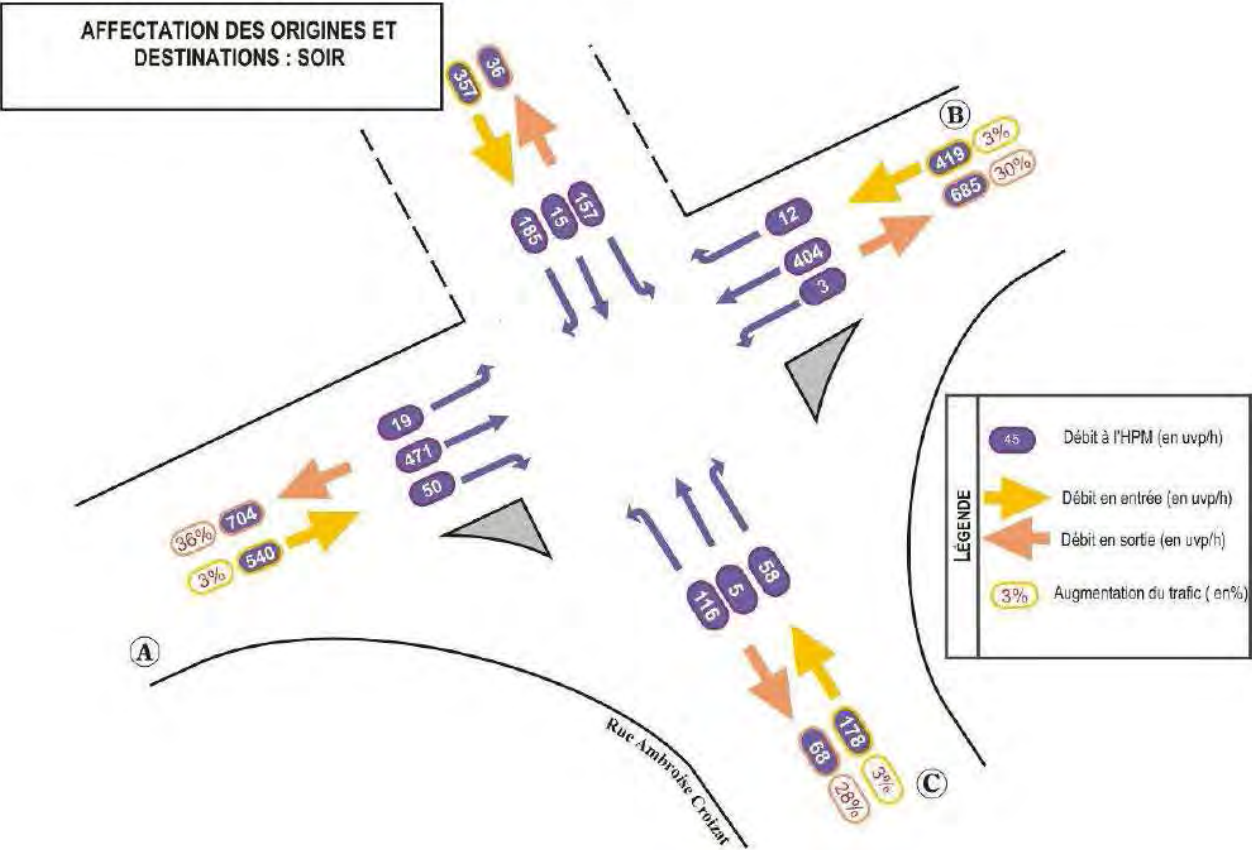
Le schéma ci-dessous représente le trafic projeté en heure de pointe du matin sur les différentes branches du carrefour.



L'augmentation globale de trafic le matin est de 34%.

La part des poids-lourds sera estimée sur la base des comptages effectués car les activités futures sur la zone d'activité sont inconnues. Des échanges entre les deux zones ont été intégrés. Les valeurs sont indicatives et pourront être ajustées.

Le schéma ci-dessous représente, quant à lui, le trafic projeté en heure de pointe du soir sur l'aménagement actuel.



Le trafic augmente de 31% en heure de pointe du soir.

Orientations d'aménagement sur le carrefour avenue du Général de Gaulle / rue Ambroise Croizat

a) Evaluation de la capacité des entrées :

Ce tableau présente la capacité théorique du carrefour, sans contraintes.

Entrée	nb voie	HPM	HPS
		Charge estimée	Charge estimée
RD619 Est Direct + tourne à droite	1	846	417
RD619 Est tourne à gauche	1	113	4
RD619 Ouest Direct + tourne à droite	1	212	55
RD619 Ouest tourne à gauche	1	252	25
A. Croizat	1	83	220
Nouvelle voie	1	45	423
Charge totale		1552	1143
Charge maximale par axe		1182	865
Capacité théorique du carrefour		52%	108%
Capacité théorique	1800 uvpd/h		

b) Maintien d'un carrefour à feux :

Une approche sommaire donne les résultats suivants, sur la base des hypothèses décrites ci-après :

- 1 voie par entrée
- Cycle de 75 secondes, le temps de vert étant affecté selon la demande
- Temps perdus de 15 secondes
- Fonctionnement à 3 phases.

Cycle = 75 secondes	R% HPM	R% HPS
RD619 Est Direct + tourne à droite	19%	84%
RD619 Est tourne à gauche	>100%	>100%
RD619 Ouest Direct + tourne à droite	>100%	>100%
RD619 Ouest tourne à gauche	14%	>100%
A. Croizat	73%	20%
Nouvelle voie	>100%	25%
Carrefour	22%	67%

Le fonctionnement avec feux ne présente pas d'anomalies.

c) Mise en œuvre d'un giratoire

Les caractéristiques du carrefour étudié sont :

Nom du Carrefour : De Gaulle Localisation : NANGIS Environnement : Péri Urbain Variante : Date : 16/06/2010							
Anneau Rayon de l'îlot infranchissable : 6.00 m Largeur de la bande franchissable : 2.00 m Largeur de l'anneau : 7.00 m Rayon extérieur du giratoire : 15.00 m							
Branches							

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			
				Entrée		Îlot	Sortie
				à 4 m	à 15 m		
RD619 Est	0			3.50		3.00	4.00
Voie Nouvelle	90			3.50		3.00	4.00
RD619 Ouest	180			3.50		3.00	4.00
A Croizat	270			3.50		3.00	4.00

Remarques de conception
Néant

Les résultats du test de fonctionnement sont donnés ci-après.

Le matin

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD619 Est	476	36%	1vh	4vh	3s	0.7h
Voie Nouvelle	795	95%	0vh	2vh	2s	0.0h
RD619 Ouest	834	56%	0vh	3vh	1s	0.2h
A Croizat	935	93%	0vh	2vh	2s	0.0h

Le soir

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD619 Est	1056	72%	0vh	2vh	1s	0.1h
Voie Nouvelle	681	66%	0vh	3vh	2s	0.3h
RD619 Ouest	639	54%	0vh	3vh	2s	0.4h
A Croizat	707	80%	0vh	2vh	3s	0.1h

Les résultats obtenus sont satisfaisants du point de vue de la capacité.

CONCLUSION :

Un examen fonctionnel (girations, sécurité, etc.) permettra de trancher sur le choix d'aménagement en concertation avec les services du Conseil Général et la Ville de Nangis.

Mesures compensatoires

Plusieurs mesures sont préconisées :

❶ Au niveau des trafics automobiles :

Le futur piquage et carrefour sur la route départemental devra être aménagé à terme de manière à limiter les risques circulatoires (aménagements routiers sécuritaires et adaptés à l'augmentation des trafics) et à valoriser l'image de l'entrée de l'opération. Ce piquage est subordonné aux futurs aménagements, aménagements nécessaires pour la commercialisation du futur parc d'activités.

❷ Au niveau des « circulations douces » et des transports en commun

Un maillage cohérent et complet de circulations piétonnes et/ou cycles est également préconisé à travers la zone, pour permettre un meilleur fonctionnement de la future opération.

Dans le cadre du projet, des réflexions sont menées pour renforcer les capacités en transports en commun. On notera par exemple la réflexion des élus sur la gestion cohérente des distributions (fréquences et horaires) entre la Gare de Nangis et le site.

Ils sont principalement de deux ordres :

- Emission de pollutions : polluants répandus sur le sol, dans le sol, dans la nappe, particule dans l'air, gestion des déchets,
- Effet du bruit : augmentation globale du bruit local par la présence de véhicules automobiles et de camions (impact permanent) et/ou d'engins de chantier (impact temporaire)

❶ Les pollutions atmosphériques

Les pollutions de l'air résultent de la concentration de substances polluantes (poussières, gaz et vapeurs toxiques). Les principales sources de ces émissions polluantes sont les entreprises ou industries (fumées noires, NO₂, SO₂, benzène), ainsi que le trafic automobile (CO₂, ozone, plomb).

Le site d'aménagement devrait accueillir des activités, peu polluantes. Seul le trafic de véhicules, à certaines heures de pointe, peut être source de pollutions ponctuelles par gaz d'échappement. Cependant, du fait de la situation de l'opération, la stagnation et la concentration de substances polluantes dans l'atmosphère devraient être réduites du fait des vents dominants d'Ouest fréquents.

Les principaux polluants liés au trafic automobile

Seuls sont évoqués ci-après les polluants réglementés pour leurs conséquences sur la santé, mais la liste n'est pas exhaustive.

- Les moteurs thermiques des véhicules sont les principaux émetteurs d'**oxydes d'azote** (NOx).

En France, les transports sont responsables de 75 % des émissions ; l'équipement des automobiles avec des pots catalytiques favorise une diminution unitaire des émissions d'oxydes d'azote mais les concentrations dans l'atmosphère ne diminuent guère compte tenu de l'âge du parc automobile et de l'augmentation constante du trafic.

- La suppression du plomb dans la constitution des essences a entraîné en remplacement l'utilisation de **benzène**. Les véhicules à essence émettent donc du benzène issu de la combustion incomplète et de l'évaporation du carburant.
- Parmi les **composés organiques volatils** (COV), les aldéhydes sont relativement présents à la sortie des pots d'échappement des véhicules roulant grâce à des biocarburants verts, et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) le sont beaucoup sur les particules émises par les véhicules diesel.
- L'**ozone** est issu d'une réaction photochimique initiée par les rayonnements solaires ultraviolets sur des composés appelés précurseurs ; les précurseurs sont les oxydes d'azote et les composés organiques volatils, polluants émis en majorité par les automobiles.
- La contribution du trafic automobile aux émissions de **monoxyde de carbone** (CO) est de l'ordre de 85 % en France.

- Enfin, le trafic automobile est également responsable de l'émission de 4 % du **dioxyde de soufre** (SO₂) par l'intermédiaire des véhicules diesel.

Impact des polluants

Au niveau du projet d'aménagement, il ne sera pas possible de dissocier l'impact des polluants liés au trafic au niveau du projet, de l'impact général de la pollution liée à la concentration des véhicules à moteur dans l'agglomération.

Aujourd'hui, il existe de grandes incertitudes sur les relations entre exposition et effets sur la santé car la sensibilité des individus varie en fonction de nombreux paramètres : âge, alimentation, prédispositions génétiques.

② **Les déchets**

L'urbanisation du site conduira à une augmentation de la quantité de déchets générés. L'organisation de leur collecte par le syndicat de collecte des déchets sera adaptée, afin de tenir compte des apports et besoins du projet.

Les établissements qui s'installeront dans le parc d'activités devront conformément à la réglementation organiser la gestion de leur déchet. Les déchets produits seront stockés et traités dans des filières spécialisées.

Concernant les déchets « ménagers » le ramassage se fera en concertation avec le SMETOM comme cela a été fait en face sur la zone existante.

③ **Le bruit**

Si l'on excepte la période de travaux, le projet aura de façon pérenne un impact acoustique dans la mesure où son changement de vocation le fera passer d'un espace rural à une zone urbanisée.

Les sources de bruit sont diverses, mais les principales sont associées aux transports, aux activités et au bruit de voisinage. Dans le cas présent, seules les deux premières sources concernent le projet.

Le site doit accueillir des activités, mais la plupart d'entre elles relèvent du secteur Entreprises de services / PME / PMI / services, et par conséquent n'engendrent pas de sources sonores importantes. Seule une augmentation des trafics risque de produire de nouvelles sources de bruit.

Mesures compensatoires

Les éventuelles installations susceptibles de générer des émissions atmosphériques ou odoriférantes respecteront la réglementation en vigueur.

Concernant la circulation automobile, on notera qu'il n'existe pas de mesures efficaces, sans intervention à la source, à mettre en place pour limiter les pollutions atmosphériques, cependant on notera une diminution très faible mais probable du trafic sur la RD 619 via l'offre de transports en commun.

On rappellera néanmoins que les circulations douces seront favorisées par des aménagements spécifiques, facilitant les déplacements non motorisés. En outre, on notera la mise en place d'un système de navettes au niveau local. Une connexion au projet de parc d'activités est envisageable.

Afin de mener une politique de prévention contre d'éventuelles pollutions sonore et atmosphérique, il est envisagé, conformément à la loi n°92.1444 du 31 Décembre 1992 relative à la lutte contre le Bruit et la loi sur l'air n°96.1236 du 30 Décembre 1996, de promouvoir les « circulations douces » et les transports en commun aux abords des zones.

Un développement du réseau de transports en commun (bus), par l'aménagement d'arrêts de bus notamment ou l'installation de signalétique adaptée à leur parcours, sera mis en place.

Diminution de la surface agricole

L'urbanisation du site d'aménagement entraînera la disparition de 25 ha de terres agricoles. La disparition d'activités agricoles sera compensée par la création de nouveaux emplois.

Créations d'emplois

Le projet d'aménagement doit accueillir environ 25 hectares d'activités, soit au maximum 225 000 m² SHON (COS 0,9).

Par comparaison avec des zones d'activités similaires, on peut évaluer le nombre d'emplois entre 600 et 800, en fonction du type d'entreprises susceptibles de s'implanter (le point médian de 700 ayant été retenu dans les modes de calcul du présent document, ex : simulation des trafics).

En outre, un certain nombre d'emplois indirects, liés au fonctionnement de la zone, peuvent être créés : extension et densification des réseaux de transports en commun, entretien des espaces publics, ...

Augmentation des ressources fiscales

Si ce n'est pas le but principal de la collectivité, la motivation première étant l'emploi et la redynamisation économique du territoire communautaire, l'implantation d'activités va permettre à la collectivité d'augmenter le produit de la taxe professionnelle.

Impact sur les commerces et services

La création d'emplois aura des répercussions positives sur la fréquentation des commerces et services locaux.

Réseaux d'assainissement / d'eau potable - incendie

Les prescriptions suivantes devront être prises en compte :

- Interdiction d'excavations de plus de 3m et de réalisations en sous-sol.
- Tout stockage se fera en surface et, en cas de produits polluants, sur une cuve de rétention de capacité suffisante.
- Confinement des zones imperméabilisées (parkings), des zones de stockage et même de la totalité des établissements s'ils pratiquent des activités polluantes.
- Etanchéification des bassins de retenue d'eaux pluviales, mise en place d'un débourbeur-déshuileur en sortie de chaque bassin et entretien régulier de celui-ci.

Une attention particulière sera apportée sur l'étanchéité des réseaux d'eaux usées (en particulier s'il existe des postes de refoulement) et d'eaux pluviales avec mise en place d'une vanne de sectionnement par bâtiment qui sera actionnée en cas de sinistre.

- Mise en place d'un plan d'intervention avec les services de secours pour éviter tout impact sur la nappe en cas d'accident ou d'incident (en particulier confinement des eaux d'extinction d'incendie sur l'ensemble de la ZAC).

Réseaux ERDF HTA/BT

La zone pourra être desservie par un réseau MT et/ou via la zone industrielle existante.

Il est possible de raccorder la zone par une remontée aéro-souterraine sur les câbles aériens existants (cable MT). L'ensemble des nouvelles voies à créer sera desservi en réseau HTA. La zone sera équipée d'un (ou plusieurs) poste transformateur public desservant les lots privés en BT.

Réseaux GRDF

L'antenne GDF située sur la zone industrielle existante est à priori suffisante pour desservir le parc d'activités.

Les travaux de desserte à réaliser sous domaine public (RD619) seront pris en charge par GRDF (tranchées + canalisations) (à confirmer avec GRDF). Les travaux dans l'emprise du parc d'activités à la charge de l'aménageur seront les tranchées. Les coffrets sont quant à eux à la charge du futur preneur du lot. Une demande de desserte est à effectuer auprès de GRDF.

Réseaux Telecom et vidéo

La zone sera desservie en câbles de télécommunication et de vidéocommunication à partir du réseau existant ou à créer.

Pour ce faire, la zone sera équipée de fourreaux : 3 Ø42/45 et 2 Ø80 et des chambres de tirage associées.

Réseaux d'éclairage public

Le réseau d'éclairage public sera alimenté par des armoires d'éclairage public et desservira les voiries du parc d'activités.

La réalisation des travaux implique la circulation et l'utilisation d'engins et de véhicules lourds, l'apport important de matériaux bruts... Elle induit donc un certain nombre de gênes temporaires. L'information des ouvriers et l'organisation du déroulement des travaux permettent d'atténuer ces nuisances, d'éviter les erreurs imparables et irréversibles et de gérer l'économie du chantier.

- Les accès

L'accès principal à la zone se fera depuis la RD 619.

Durant la durée du chantier, le trafic automobile pourrait être légèrement perturbé sur cet axe : la circulation sera ralentie et les risques d'accidents accentués en raison des entrées et sorties des différents engins de chantier.

- L'entrepôt de matériaux

La réalisation des voies et des réseaux divers, les travaux de nivellement, la construction des bâtiments exigent le stockage de matériaux lourds sur le terrain.

Ces entrepôts influent sur la nature et la qualité des sols. En effet, un stockage prolongé peut entraîner, d'une part, le compactage des sols et leur imperméabilisation et d'autre part, la dispersion de matériaux polluants (chaux, huiles...) qui modifient la nature pédologique des sols.

- Les pollutions diverses

Les engins de chantier et les matériaux de constructions génèrent des substances polluantes susceptibles de s'infiltrer dans les sols. De plus, les pollutions atmosphériques sont accentuées durant cette période du fait des nombreuses poussières et matières en suspension dans l'air dues aux transports des matériaux (sables, ciment, terre...).

Mesures compensatoires

Afin de minimiser les conséquences du chantier d'aménagement de l'opération, un cahier des charges destiné aux entreprises intervenant sur le chantier sera rédigé par l'aménageur dès le commencement des travaux. Ce document aura pour but de préciser les précautions à prendre.

De plus, et conformément aux dispositions requises pour la protection du captage, pendant la phase travaux, les engins de chantier devront être stockés sur des aires sécurisées munies de systèmes de récupération des eaux (débourbeur-déshuileur).

L'organisation et la planification précises des travaux sont des conditions essentielles au bon déroulement du chantier.

Elles permettent notamment d'éviter certains dysfonctionnements et de limiter certaines nuisances : retards d'exécution, enchaînements incohérents des travaux, prolongement et accentuation des impacts du chantier.

Ainsi, l'ensemble des travaux devra faire l'objet d'un programme avec échéancier rigoureux : chaque tâche doit être définie dans sa nature, sa durée, ses besoins et conditions de réalisation...

Afin de limiter les impacts des travaux, un cahier des charges pourra être imposé aux constructeurs et aux personnes responsables des suivis et contrôle des travaux.

Le bon déroulement du chantier repose sur une bonne coordination des travaux et sur un suivi rigoureux. Un cahier des charges, réalisé par l'aménageur, les entreprises et la Communauté de Communes, définira l'ensemble des règles à respecter par les entrepreneurs lors des travaux.

S Y N T H E S E D E S I M P A C T S D U P R O J E T

	<i>E F F E T S D U P R O J E T</i>	<i>C O T A T I O N</i>	<i>E F F E T</i>	<i>M E S U R E S C O M P E N S A T O I R E S</i>
1. Sols et sous-sols	- Adaptations du sol.	+	direct	- Préservation de la structure des sols - Investigations de contrôle
2. Gestion des eaux	- Imperméabilisation de la surface de la zone.	+++	direct	- Régulation des rejets d'eaux pluviales
	- Augmentation des volumes d'eaux ruisselées.	++	direct	- Maintien d'une qualité satisfaisante des eaux (installation de débourbeurs-séparateurs en aval du réseau E.P. du projet et système de surveillance des infiltrations et des différents équipements du réseau)
	- Risques de pollution des eaux.	++	indirect	
3. Paysages et cadre de vie	- Transformation de l'aspect du site.	++	direct	- Traitement qualitatif des espaces et constructions bordant les voies de communication - Création de « zones tampon » paysagères
4. Ecosystèmes	- Disparition faune et flore sur le site.	+	direct	- Aménagement de zones vertes plantées, permettant le maintien de la biodiversité
5. Patrimoine	Aucun	0	-	
6. Circulations	- Impacts sur la circulation et les trafics.	++	direct	- Aménagement des piquages et carrefours sur les voies bordant le site, de manière à limiter les risques circulatoires (aménagements routiers sécuritaires et adaptés à l'augmentation des trafics) et à valoriser l'image des entrées de l'opération. - Renforcement des transports en commun et valorisation des « circulations douces »
7. Qualité de vie et santé	- Bruit : augmentation sensible des niveaux sonores le long des voies. - Pollutions atmosphériques, liées aux circulations.	+	indirect	- Développement des modes de transport alternatifs - Mise en place d'une charte de qualité
8. Réseaux	- Connexion aux réseaux existants.	+++	direct	-
9. Economie local	- Fiscalité et développement du tissu économique	++	direct	-
10. Chantier	- Accès des engins. - Stockage des matériaux.	+	direct	Mise en place d'une charte de qualité

Impact

0 : nul

+ : faible

++ : moyen

+++ : fort.

ESTIMATION DES DEPENSES

En l'état actuel des études, le montant estimatif des coûts techniques reste indicatif.

Réalisations	Prix arrondis estimés HT
Aménagement VRD	1 800 K€
Aménagements sécuritaires et piquage de l'opération (option giratoire 17m)	400 K€
Traitements paysagers	300 K€
TOTAL	2 500 K€

R E S U M E N O N T E C H N I Q U E

Partie 5

A n a l y s e d u s i t e

Couvrant environ 25 hectares, dont 10 dans une première tranche opérationnelle, le site se trouve sur la commune de Nangis, dans la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne.

Il est bordé par la RD 619, axe structurant départemental très fréquenté.

Le site est composé d'espaces naturels (terres agricoles et friches).

Les intérêts faunistiques et floristiques du site restent limités (espèces végétales et animales communes). Hormis le traitement sécuritaire et qualitatif des accès à la zone, la gestion de l'eau (proximité du forage), et l'intégration paysagère du projet dans son environnement naturel, l'aménagement du secteur pose peu de contraintes.

C h o i x d u p r o j e t

Il s'agit pour la Communauté de Communes de permettre l'aménagement d'**une zone de 25 hectares environ**, destinée à accueillir des activités économiques diversifiées (**commerces complémentaires à ceux existants, bureaux et activités tertiaires, hôtellerie, PMI, PME créatrices de nouveaux emplois**).

Le projet est rendu possible pour diverses raisons :

- ➡ Un site bénéficiant d'un « effet vitrine », depuis un axe routier structurant : la RD 619
- ➡ Une topographie peu accidentée et une structure géologique relativement stable
- ➡ Un site dans la continuité géographique d'entreprises déjà implantées
- ➡ Un secteur de développement à l'écart des zones densément urbanisées
- ➡ Un secteur d'étude bordé par l'ensemble des réseaux
- ➡ Seulement deux servitudes sur le site (EL7 et forage)
- ➡ Projet compatible avec les documents d'urbanisme

Les principaux objectifs communautaires sont les suivants :

❶ Développer une offre de locaux d'activité, complémentaires à ceux des zones existantes environnantes

- Dynamiser l'économie locale, par le développement des activités économiques,
- Résorber la « pénurie » en foncier cessible disponible
- Augmenter le potentiel économique communautaire et créer un nombre important de nouveaux emplois,
- Développer les ressources financières de la collectivité par un apport de nouvelles taxes.

❷ Répondre aux demandes des entreprises, recherchant des sites de qualité

Il s'agit avec le projet d'aménager une zone :

- de qualité (réseau haut débit, meilleur aménagement, signalisation, environnement, ...) ;
- avec des services aux entreprises (restauration collective, traitement des déchets, ...) ;
- avec un traitement qualitatif et paysager des franges de la zone, ...

❸ Traiter de manière qualitative l'intégration du projet dans son environnement

- Réaliser un parc d'activités de qualité, basée sur des notions de Développement Durable,
- Créer un écran paysager visant à requalifier la perception actuelle de l'entrée de ville, notamment le long de la RD 619
- Réaliser des façades en parement visant à proposer un aspect de haute qualité environnementale,
- Soigner le traitement paysager des limites du site.

E f f e t s d u p r o j e t

Le projet modifie l'environnement physique du site, ainsi que l'environnement socio-économique de la commune.

Notamment, il entraîne :

- la transformation de l'aspect général d'un site naturel au profit d'une urbanisation maîtrisée.
- une imperméabilisation de la surface du site, ayant pour conséquence l'augmentation des volumes d'eaux ruisselées.
- une augmentation des trafics sur les voies limitrophes.

M e s u r e s c o m p e n s a t o i r e s

Le parti d'aménagement veille à intégrer au mieux le projet dans son environnement. S'appuyant sur les éléments existants, il s'attache à :

- **Garantir une certaine qualité et fonctionnalité des aménagements afin d'éviter une urbanisation massive, grâce à :**
 - un traitement végétal des espaces publics et privés.
 - la protection et l'aménagement paysager des franges de l'opération.
 - la cohérence et l'harmonie des bâtiments : certaines règles, se rapportant aux formes, matériaux, colorations ou aux implantations des bâtiments, seront imposées.

- **Réduire les nuisances, grâce :**
 - à une conception des intersections et un bon dimensionnement des voies de circulation permettant de prendre en compte la sécurité des véhicules et des personnes aux abords du périmètre.
 - au développement de l'offre en transport en commun sur la RD 619
 - à l'installation d'un système de collecte des eaux ruisselant en surface, garant du bon écoulement des eaux en cas de fortes pluies et empêchant la dispersion d'eaux polluées dans les milieux naturels.

M E T H O D E S D ' E V A L U A T I O N

Partie 6

Données et informations	Sources
Données statistiques : démographie, habitat, données économiques, équipements, ...	Recensement Général de Population INSEE Etude spécifique CCI 77
Fonds cartographiques sur le territoire communal	Carte 1/25 000 - I.G.N. Plan cadastral Photo aérienne (Google Earth - IGN)
Données géologiques et hydrogéologiques	Carte 1/50 000 - B.R.G.M. Etude de faisabilité - Cabinet Lagoutte Plan Local d'Urbanisme
Données climatiques	Station météorologique de Melun
Données communales	Plan Local d'Urbanisme
Données intercommunales	Communauté de Communes de la Brie Nangissienne
Mesures de protection naturelle et historique	Inventaire des Monuments Historiques Conseil Général 77 (liste des Espaces Naturels Sensibles) DIREN Ile-de-France
Servitudes	Plan Local d'urbanisme
Données circulations / trafics	Conseil général 77 Etude spécifique AXIMUM
Impacts sur la gestion des eaux	Etude de faisabilité - Cabinet Lagoutte VEOLIA
Analyse paysagère	Visites sur site Données D.I.R.E.N.

L'étude d'impacts a été réalisée par l'Agence SIAM, 1 Place de Chevry, 91190 GIF SUR YVETTE.

Département de Seine-et-Marne
Communauté de Communes
De la Brie Nangissienne



77 203 NANGIS
Tél.: 01 64 01 13 82
Fax.: 01 64 01 23 80

ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ
« NANGISACTIPÔLE »

Dossier de création

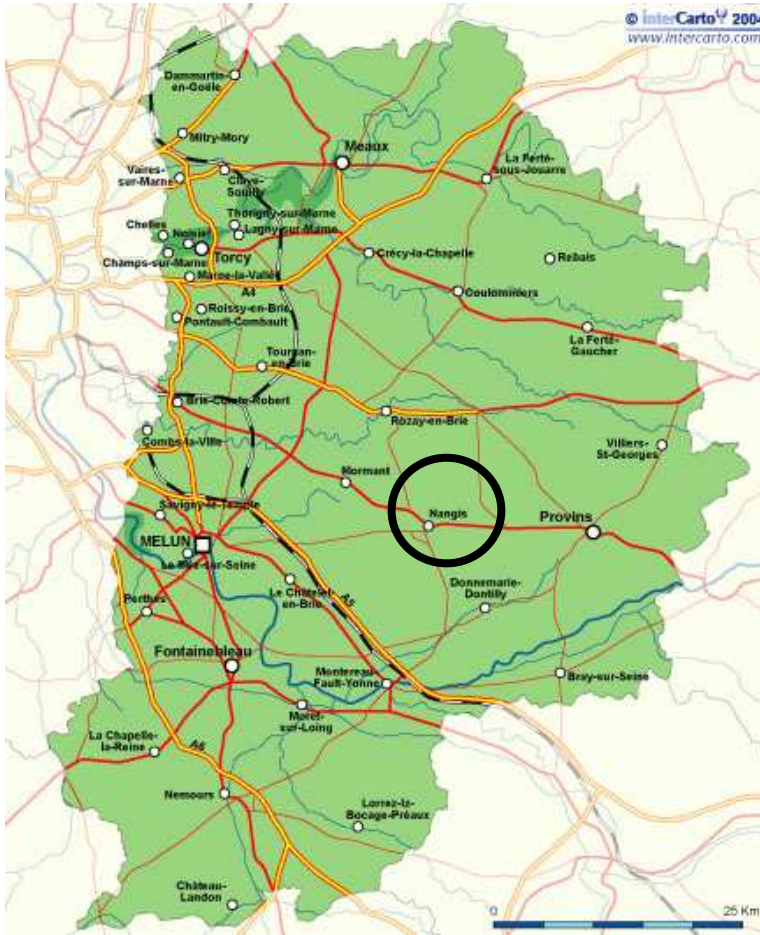
Dossier de création approuvé par le Conseil Communautaire du

.....
29 AVR. 2011

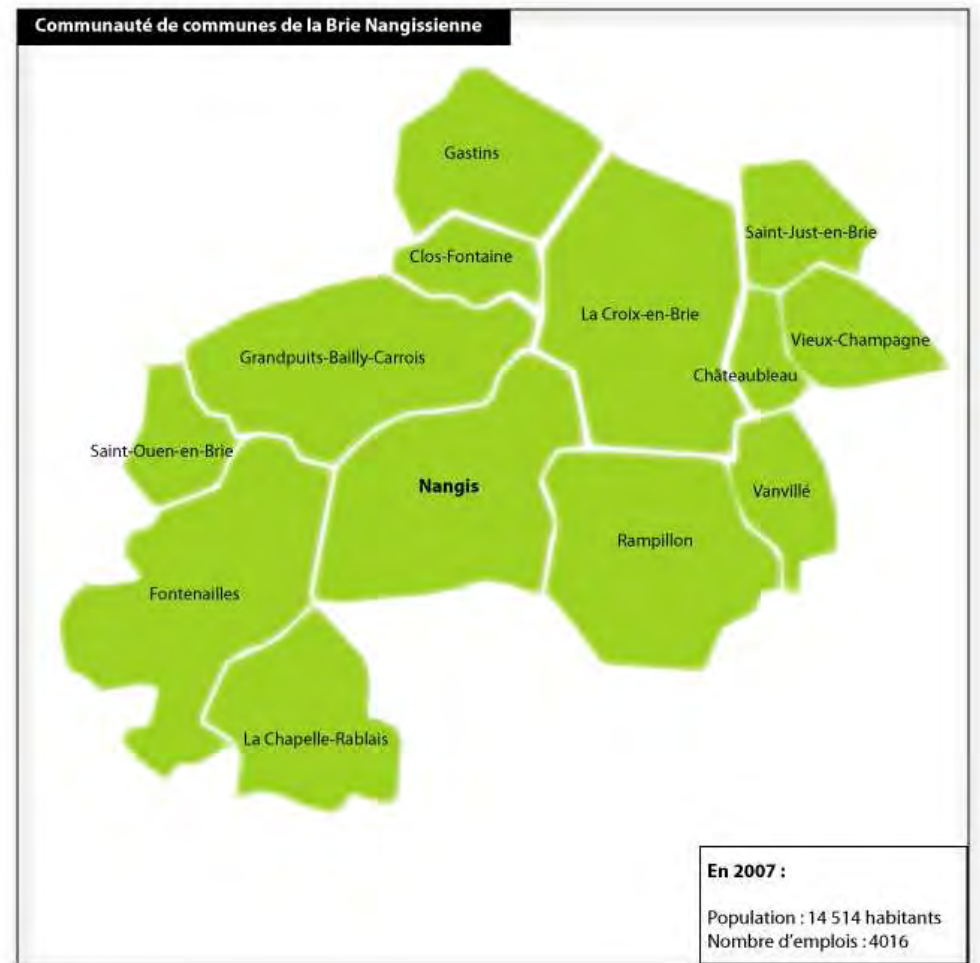
3. Plan de situation

Plan de situation

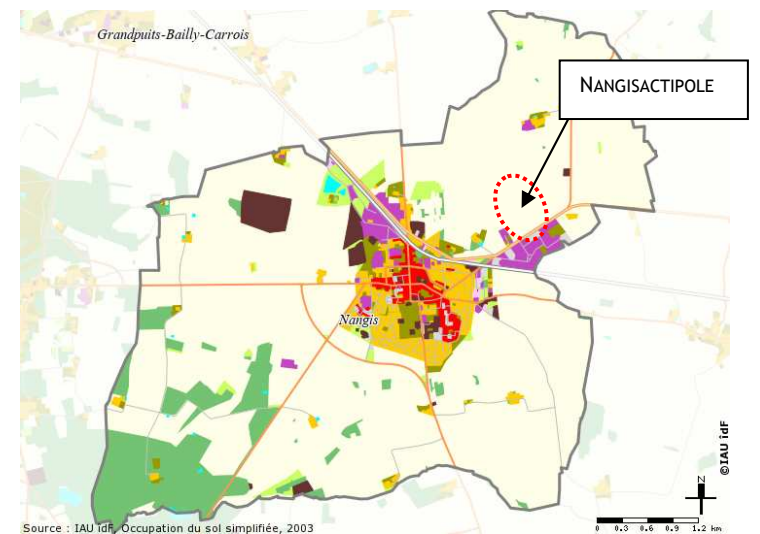
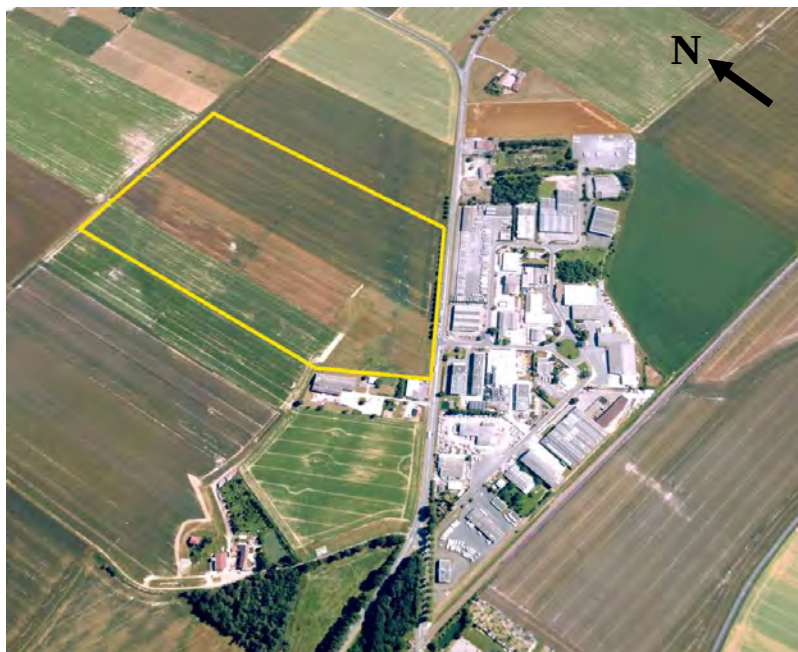
Département de Seine-et-Marne



Communauté de Communes



Commune de Nangis



Département de Seine-et-Marne
Communauté de Communes
De la Brie Nangissienne



77 203 NANGIS
Tél.: 01 64 01 13 82
Fax.: 01 64 01 23 80

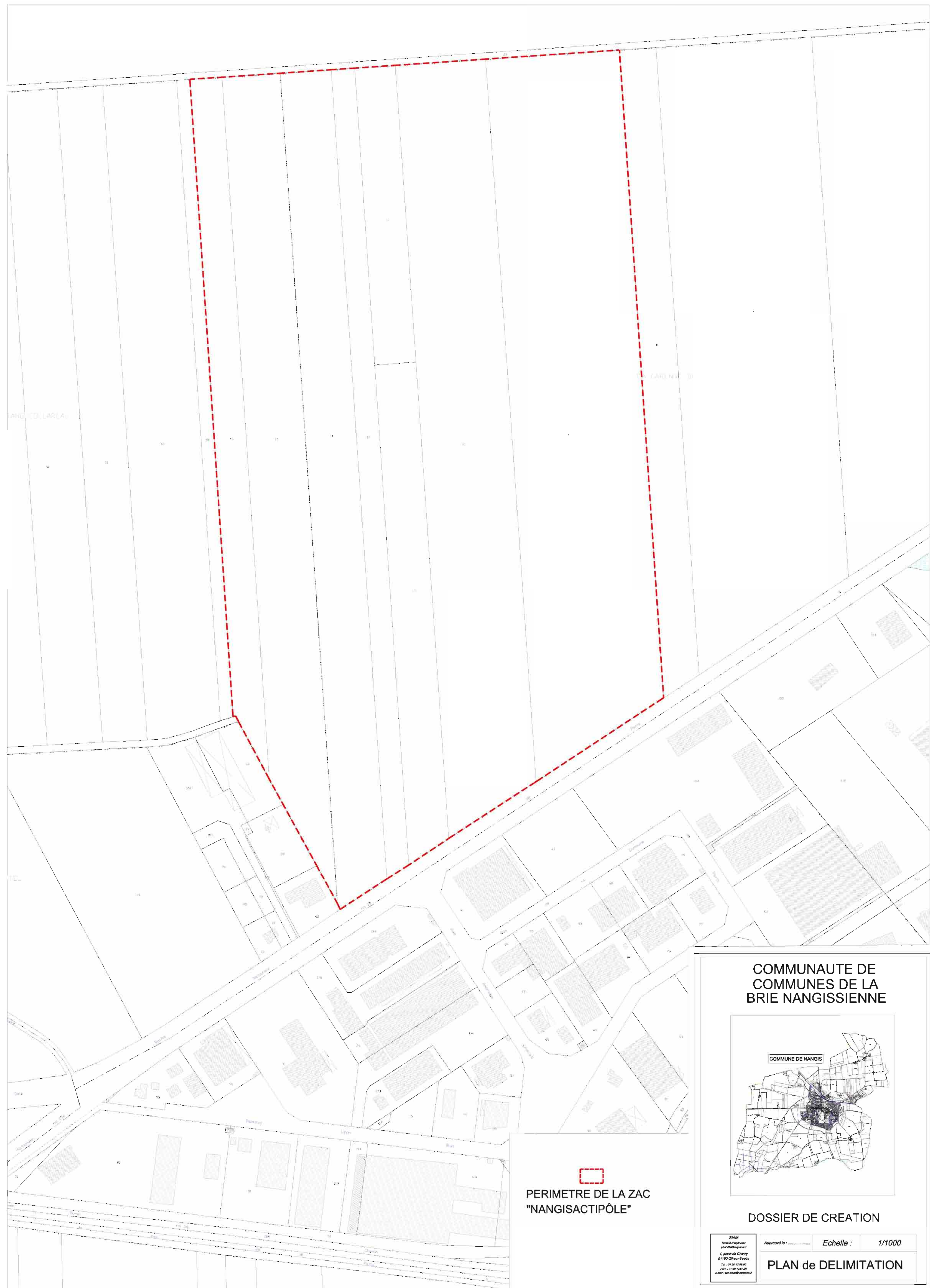
ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ
« NANGISACTIPÔLE »

Dossier de création

Dossier de création approuvé par le Conseil Communautaire du

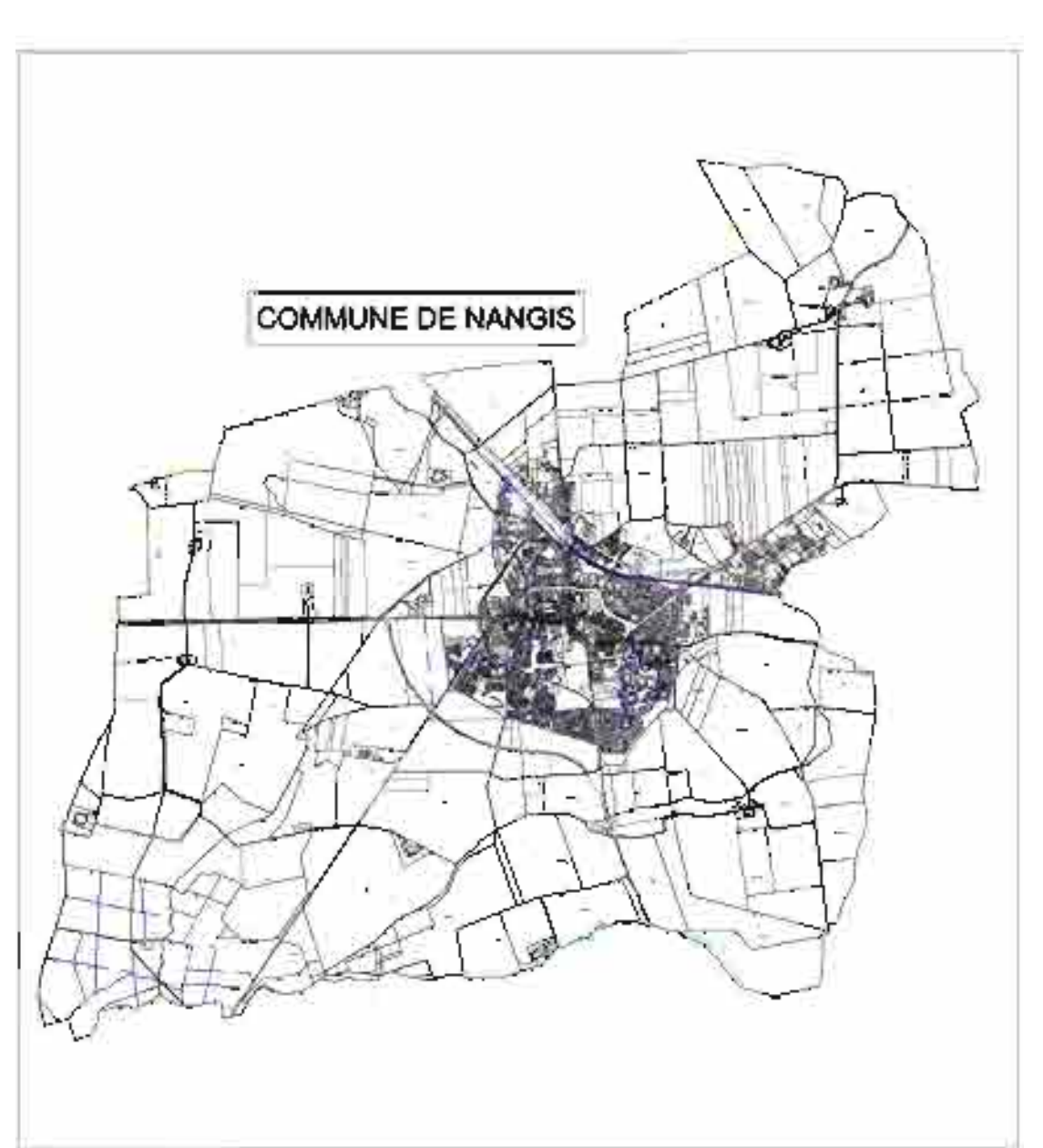
.....29 AVR. 2011

4. Plan de délimitation




PERIMETRE DE LA ZAC
"NANGISACTIPÔLE"

COMMUNAUTE DE
COMMUNES DE LA
BRIE NANGISSIENNE



DOSSIER DE CREATION

SIAM
Bureau d'expertise
pour l'aménagement
1, place de Chénery
91100 Gien-sur-Yonne
Tel : 01.85.12.89.00
Fax : 01.85.12.87.00
e-mail : siam@siangien.com

Approuvé le :

Echelle : 1/1000

PLAN de DELIMITATION

Département de Seine-et-Marne
Communauté de Communes
De la Brie Nangissienne



77 203 NANGIS
Tél.: 01 64 01 13 82
Fax.: 01 64 01 23 80

ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ
« NANGISACTIPÔLE »

Dossier de création

Dossier de création approuvé par le Conseil Communautaire du

.....29 AVR. 2011

5. Choix du mode de réalisation

D é p a r t e m e n t d e S e i n e - e t - M a r n e

C O M M U N A U T E D E C O M M U N E S

D E

L A B R I E N A N G I S S I E N N E

« Z.A.C. NANGISACTIPÔLE »

DOSSIER DE CREATION

Indication du mode de réalisation choisi

Conformément à l'article R 311-6 du Code de l'Urbanisme, l'aménagement et l'équipement de la ZAC « NANGISACTIPÔLE » seront conduits directement par la personne morale qui a pris l'initiative de sa création, c'est-à-dire la **Communauté de Communes de la Brie Nangissienne**.

Département de Seine-et-Marne
Communauté de Communes
De la Brie Nangissienne



77 203 NANGIS
Tél.: 01 64 01 13 82
Fax.: 01 64 01 23 80

ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ
« NANGISACTIPÔLE »

Dossier de création

Dossier de création approuvé par le Conseil Communautaire du

.....29 AVR. 2011

6. Régime au regard de la T.L.E.

D é p a r t e m e n t d e S e i n e - e t - M a r n e

C O M M U N A U T E D E C O M M U N E S

D E

L A B R I E N A N G I S S I E N N E

« Z.A.C. NANGISACTIPÔLE »

DOSSIER DE CREATION

Régime au regard de la Taxe Locale d'Équipement
--

Conformément aux dispositions de l'article R 311-2 du Code de l'Urbanisme, l'**exclusion de la Taxe Locale d'Équipement** est prévue dans la future Zone d'Aménagement Concerté.

Le coût des équipements visés à l'article 317 quater de l'annexe II du Code Général des Impôts est à la charge du concessionnaire dans les limites fixées par l'article L-311-4 du Code de l'Urbanisme.