

**PIECE JOINTE 29. ETUDE D'IMPACT DE LA ZAC**

## AMÉNAGEMENT DU PÔLE DE DÉVELOPPEMENT DES HAUTS DE MARGNY À MARGNY-LÈS-COMPIÈGNE



### DOSSIER D'ÉTUDE D'IMPACT

DÉCEMBRE 2010

## SOMMAIRE

1. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE.....	4
2. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE .....	14
2.1. Historique du projet .....	14
2.2. La conformité du projet avec les objectifs des schémas directeurs (valant SCot).....	14
2.3. Délibération du Conseil municipal et du Conseil d'agglomération.....	19
2.4. Objectifs de l'étude .....	20
2.5. Le périmètre d'étude.....	20
2.5.1. L'aire d'étude large.....	20
2.5.2. L'aire d'étude localisée.....	20
2.6. Cadre réglementaire .....	20
2.6.1. La procédure de constitution de la ZAC .....	20
2.6.2. L'enquête publique.....	21
2.6.3. Au-delà de l'approbation du dossier de création de la ZAC.....	21
2.6.4. Les principaux textes de référence.....	22
3. ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT 23	
3.1. Le milieu physique et naturel.....	23
3.1.1. Topographie .....	23
3.1.2. Géologie.....	25
3.1.3. La situation actuelle en terme de pollution des sols.....	25
3.1.4. Hydrogéologie .....	27
3.1.5. Hydrologie du secteur.....	28
3.1.6. Climat .....	29
3.1.7. Milieu naturel : la trame végétale et les espaces verts .....	32
3.1.8. Le paysage.....	33
3.2. Le milieu urbain .....	34
3.2.1. La population.....	34
3.2.2. Les logements.....	35
3.2.3. L'emploi.....	36
3.2.4. Le tissu urbain.....	40
3.2.5. Les réseaux .....	42
3.2.6. La situation foncière au niveau de la ZAC .....	45
3.2.7. L'occupation du sol.....	45
3.2.8. Les documents d'urbanisme.....	45
3.2.9. Servitudes d'utilité publique .....	52
3.2.10. Le patrimoine bâti et archéologique .....	53
3.2.11. Circulation et déplacements .....	55
3.2.12. Les circulations douces.....	62
3.3. Qualité de l'air .....	63
3.3.1. Notions générales.....	63
3.3.2. Contexte régional.....	63
3.3.3. Contexte local.....	64
3.4. L'environnement sonore initial.....	66
3.4.1. Rappels d'acoustique .....	66
3.4.2. Réglementation.....	66
4. DESCRIPTION DU PROJET ET RAISONS DU CHOIX.....	68
4.1. Les objectifs du projet.....	68
4.2. Les variantes étudiées .....	69
4.3. Le projet retenu .....	71
4.3.1. Les pôles d'activités.....	73
4.3.2. Principes de desserte.....	73
4.3.3. Les entrées de ville .....	73
4.3.4. Les circulations douces et les espaces verts.....	75
4.3.5. Les programmes de constructions.....	75

5. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT .....	78
5.1. Les effets du chantier sur l'environnement .....	78
5.2. Impacts du projet sur le milieu physique et naturel .....	78
5.2.1. Topographie .....	78
5.2.2. Géologie .....	79
5.2.3. Hydrogéologie .....	79
5.2.4. Hydrographie .....	79
5.2.5. Climat .....	79
5.2.6. Milieu naturel : la trame végétale et la faune .....	79
5.2.7. Le paysage .....	80
5.3. Impacts sur le milieu urbain .....	81
5.3.1. Population .....	81
5.3.2. Emploi et contexte économique .....	81
5.3.3. Occupation des sols .....	81
5.3.4. Tissu et projets urbains .....	81
5.3.5. Réseaux .....	81
5.3.6. La compatibilité avec les documents d'urbanisme .....	81
5.3.7. Les servitudes d'utilité publique .....	82
5.3.8. Les éléments du patrimoine historique et architectural .....	82
5.4. impacts du projet sur la circulation et les déplacements .....	82
5.4.1. Circulation .....	82
5.4.2. Le stationnement .....	86
5.4.3. Les transports en commun .....	86
5.4.4. Les circulations douces .....	86
5.5. Impacts du projet sur la qualité de l'air .....	86
5.6. Impacts du projet sur l'environnement sonore .....	86
5.7. Impacts sur la santé .....	87
5.7.1. Effets de l'opération sur la santé par l'intermédiaire de la pollution de l'eau .....	87
5.7.2. Effets de l'opération sur la santé par l'intermédiaire du bruit .....	87
5.7.3. Effets de l'opération sur la santé .....	87
6. MESURES ENVISAGÉES POUR SUPPRIMER, RÉDUIRE OU SI POSSIBLE COMPENSER LES CONSÉQUENCES DOMMAGEABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT – ESTIMATION DES DÉPENSES CORRESPONDANTES .....	88
6.1. Mesures compensatoires relatives aux Périodes de travaux ou de chantier .....	88
6.1.1. Chantiers et secteurs riverains .....	88
6.1.2. La circulation .....	89
6.1.3. Qualité de l'air .....	89
6.1.4. Mesures relatives à la situation environnementale .....	89
6.2. Mesures compensatoires relatives aux effets permanents du projet .....	89
6.2.1. Géologie, topographie .....	89
6.2.2. Hydrogéologie .....	89
6.2.3. Hydrologie .....	90
6.2.4. Milieu naturel .....	90
6.2.5. Le paysage .....	90
6.2.6. Emploi et contexte économique .....	90
6.2.7. Les voies de desserte .....	90
6.2.8. Le stationnement .....	90
6.2.9. Réseaux .....	90
6.2.10. PLU et SCoT .....	91
6.2.11. L'environnement sonore .....	91
6.3. Estimation des coûts .....	91
7. ANALYSE DES MÉTHODES UTILISÉES POUR ÉVALUER LES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT .....	94
7.1. Méthode utilisée .....	94
7.1.1. Collecte des données .....	94
7.1.2. Établissement de l'état initial .....	95
7.1.3. Description du projet .....	95
7.1.4. Analyse des effets et évaluation des mesures compensatoires des effets dommageables .....	95

7.2. Les difficultés rencontrées dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact .....	95
---	----

8. AUTEURS DE L'ÉTUDE .....	96
-----------------------------	----

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

Localisation .....	5
Le site et son environnement .....	16
Topographie et hydrographie.....	24
Carte géologique .....	26
Zones d'activités existantes sur le secteur .....	39
La maîtrise foncière .....	44
Le Plan Local d'Urbanisme .....	49
Les voiries existantes et le trafic.....	56
Situation actuelle.....	57
Occupation du sol .....	60
Aménagement proposé de part et d'autre de la RD 935 (étude Quatr'A 2008).....	70
Principes d'aménagements .....	72
Les principes d'aménagement de la RN1031 et de la RD202 étude KVDS.....	74
Plan de l'aménagement.....	76
Phasage du projet .....	77
Les évolutions tendancielle des trafics à l'heure de pointe du soir en semaine	
situation actuelle et situation à court terme .....	84
Les évolutions tendancielle des trafics à l'heure de pointe du soir en semaine - situation à moyen et long terme .....	85

## 1. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

L'étude d'impact doit présenter un résumé non technique afin d'en faciliter la prise de connaissance par le public. Ce résumé présente en termes simples les principaux points abordés dans l'étude d'impact.

### ▪ Le projet et ses objectifs

Suite au démantèlement des activités militaires du 6<sup>ème</sup> Régiment d'Hélicoptères de Combat en 2007, l'Agglomération de la Région de Compiègne et la commune de Margny-lès-Compiègne ont exposé leur volonté de réaménager cet espace.

Des études ont été engagées, sous la maîtrise d'ouvrage de l'état (Mission de Réalisation des Actifs Immobiliers de l'Armée MRAI) desquelles s'est dégagé l'intérêt de requalifier le site en aménageant un nouveau pôle de développement d'activités diversifiées.

Ainsi, les activités de ce nouveau pôle de l'agglomération compiénoise seront multiples avec l'accueil notamment d'entreprises diversifiées (au lieu-dit du Muid Marcel) mais aussi d'activités tertiaires (formation, services d'intérêt général, commerces...). Le programme prévoit également la construction d'un pôle événementiel qui permettra d'accueillir des foires expositions, des salons ou encore de grands concerts.

Cette implantation d'activités s'inscrit dans la politique globale de l'agglomération qui vise à continuer d'assurer une complémentarité entre centre et périphérie et les autres pôles existants mais également à favoriser le rayonnement de l'ARC au-delà ses frontières administratives.

L'objectif est d'une part, de requalifier les espaces et d'autre part, il s'agit également de compenser la perte d'emplois générée par le départ du 6<sup>ème</sup> régiment d'hélicoptères de combat qui comptait plus de 1 000 militaires. À ce titre, le programme d'aménagement a été retenu dans le Plan Local de Redynamisation (PLR) signé avec l'État, dans le cadre de la fermeture des sites militaires. Ainsi ces travaux bénéficieront du concours financier de l'État.

### ▪ Analyse de l'état initial du site et de son environnement

#### **Relief**

Le territoire communal de Margny-lès-Compiègne présente un relief très marqué. Le secteur de la future ZAC « Pôle de développement des Hauts de Margny » est localisé sur le plateau à une altitude moyenne de 99 mètres NGF. La partie la plus basse du projet se situe à environ 83 m NGF.

#### **Géologie**

Du point de vue géologique, le secteur du plateau de Margny est constitué d'une couche de limons reposant sur une épaisse formation de craie (environ 80 mètres).

#### **Hydrogéologie**

Le secteur repose sur la nappe de la craie, située à une profondeur assez importante, d'environ une quarantaine de mètres.

La nappe de la craie est vulnérable, en particulier à la pollution aux nitrates sur le plateau où l'activité agricole est prépondérante.

#### **Climat**

Le climat de la commune du secteur d'étude est celui de la Picardie, c'est à dire un climat de type océanique dégradé.

#### **Milieu naturel : la trame végétale et les espaces verts**

Le site d'implantation de la ZAC est situé sur une ancienne base militaire dans un secteur alentour essentiellement agricole. Par conséquent, la couverture boisée est très faible. La commune ne bénéficie d'aucune protection réglementaire.

#### **Le paysage**

Le plateau offre un paysage très ouvert, occupé par des terres agricoles de grandes cultures (céréales, légumineuses, ...).

# AMENAGEMENT DU POLE DE DEVELOPEMENT DU PLATEAU DE MARGNY

Source : photo aérienne - Google Earth Pro 2009



## SITUATION

### **La population de la commune**

On recense, en 2007, 7 736 habitants ; soit une augmentation de 18,9 % par rapport à 1999.

### **L'emploi**

La commune n'offre que 5% des emplois de la communauté d'agglomération. Près de 65% des emplois de la commune sont répartis dans les commerces, les services et les transports.

L'activité économique de la commune est marquée par une forte concentration d'activités de services occupant une part de 80% sur l'ensemble des emplois de la commune.

Dans le périmètre de la ZAC du Pôle de Développement des Hauts de Margny, trois entreprises sont en activité : l'exploitation agricole Evraud et l'EPIDE (Établissement Public d'Insertion de la Défense).

### **Le tissu urbain**

La commune se compose principalement de :

- l'ancien bourg au tissu rural,
- le centre-ville actuel au tissu hétérogène,
- les quartiers périphériques au tissu spécifique (maisons de ville, meulrières et habitat ouvrier),
- les rives de l'Oise au tissu hétéroclite,
- les extensions récentes au tissu récent présentant des formes "banalisées".

Le périmètre de la ZAC du Pôle des Hauts de Margny est un site constitué de l'ancienne base militaire caractérisé par la présence de nombreux hangars qui feront l'objet soit d'une démolition soit d'une réhabilitation.

### **Les réseaux**

Une conduite en DN 200 mm longe la RD 935 pour alimenter le plateau. L'eau est stockée dans le château d'eau d'une capacité de 250 m<sup>3</sup> localisé sur l'ancienne base militaire.

L'évacuation des eaux usées du plateau est actuellement assurée par un poste de refoulement situé sur la base militaire qui renvoie les eaux vers le réseau

séparatif. La destination finale des eaux est la station d'épuration de la Croix-Saint-Ouen.

Les eaux pluviales sont recueillies par des fossés enherbés permettant l'infiltration des effluents.

Sur la partie nord du périmètre de la ZAC, de nombreux puits situés le long des pistes permettent l'infiltration des eaux.

Enfin, sur le secteur de l'aérodrome civil, un bassin d'infiltration d'une capacité de 2 700 m<sup>3</sup> permet d'évacuer les eaux pluviales de la zone.

Les eaux de ruissellement de la RD 202 sont recueillies dans les caniveaux enherbés non étanches qui en assurent la collecte, la diffusion, et l'infiltration.

L'alimentation en gaz est assurée par une conduite de 100 mm en acier connectée au poste principal de détente de la base ;

Un gazoduc traverse l'extrémité nord-est de l'ancienne base militaire.

Une ligne de 15 000 volts alimente le plateau en électricité.

### **La situation foncière au niveau de la ZAC**

Le zonage du PLU a été révisé pour répondre aux besoins identifiés pour le site. Le périmètre de la ZAC est maintenant découpé en parcelles associées à un statut foncier cohérent avec les nouvelles activités projetées sur le site.

L'ensemble de la ZAC couvre environ 60 hectares dont 9 hectares sur le site du Muid Marcel.

L'ARC dispose, à ce jour de la maîtrise foncière de la quasi-totalité des terrains.

### **Les documents d'urbanisme**

La ville de Margny-lès-Compiègne est soumise au :

- Schéma directeur du territoire de Compiègne de 2000 modifié en juillet 2010 afin de permettre la reconversion du site militaire du 6<sup>ème</sup> RHC en vue de l'accueil d'activités économiques
- Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui fixe l'organisation spatiale et l'évolution de la région à l'horizon 2015 est en cours d'élaboration.
- PLU (Plan Local d'Urbanisme) qui définit l'occupation du sol de la commune, au sein duquel le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable qui définit les orientations générales



d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune. Le PLU, révisé, intègre le projet.

L'enquête publique portant sur la modification du Schéma Directeur et sur la révision du PLU a reçu un accueil très positif.

### **Les servitudes d'utilité publique**

Elles entraînent sur les territoires où elles s'appliquent, soit des mesures de protection, soit des interdictions, soit des règles particulières d'utilisation ou d'occupation du sol qui peuvent nécessiter la consultation préalable d'un service technique.

Plusieurs servitudes figurant au PLU ont été répertoriées sur la zone d'étude :

- Servitude aéronautique de dégagement
- Servitudes radioélectriques
- Servitudes liées au transport de gaz

La servitude aéronautique de dégagement restreint ponctuellement la hauteur des constructions. Pour cette raison, les futurs bâtiments ne dépasseront pas un étage. Ce critère de hauteur limite l'impact paysagé de l'aménagement.

### **Le patrimoine bâti et archéologique**

Un seul site, le Quai des Déportés à Margny-lès-Compiègne, est classé monument historique. La ZAC se situe hors du périmètre de protection de ce site.

Concernant le patrimoine archéologique sur le site, un diagnostic a été demandé dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC, une partie du site a déjà fait l'objet d'un diagnostic sans révéler de vestiges archéologique.

### **▪ Circulation et déplacements**

#### **La circulation**

Le pôle de développement des Hauts de Margny est entouré par trois axes routiers importants : la RD 935, la RD 202, et la RN 1031.

Une étude de circulation est en cours pour apprécier les impacts des nouveaux aménagements de voirie dans le cadre de l'aménagement de la ZAC.

### **Le stationnement**

Actuellement, l'aérodrome et le centre de formation de l'EPIDE bénéficient de places de stationnement :

- 28 places matérialisées au sol en entrée de zone
- 46 places pour l'aérodrome

La création du pôle d'activités va engendrer une forte demande en places de stationnement. Pour répondre à ces besoins, le projet prévoit du stationnement pour chaque pôle d'activités :

- Pour le pôle événementiel : entre 800 et 930 places ;
- Pour le pôle commerces (tarmac 2) : environ 900 places ;
- Pour le pôle service : environ 210 places (réparties entre l'aire d'entrée, l'aérodrome, et les futures autres activités dites de services).

### **Transports collectifs**

La commune de Margny-lès-Compiègne est desservie par le Réseau de Transports Inter-Communaux (TIC) composé de 7 lignes.

Le plateau de Margny n'est pas desservi par ce réseau pour le moment. Néanmoins, il est prévu à terme, d'adapter le réseau TIC existant de façon à assurer la desserte du pôle de développement des Hauts de Margny. En première phase, le service de transport à la demande ALOTTIC pourrait être mis en place.

### **Les circulations douces pour les cyclistes**

L'agglomération de Compiègne a créé un réseau d'itinéraires cyclables composé de 11 pistes représentant une soixantaine de kilomètres.

Sur le secteur du plateau, il n'existe actuellement pas d'équipement spécifique pour les cyclistes. La création d'un nouvel itinéraire est à l'étude.

### **Le déplacement des piétons**

Sur le secteur du plateau, compte tenu de la configuration actuelle du site, il n'existe aucun aménagement spécifique aux piétons.

Des cheminements piétons seront créés au sein de la ZAC.

### Qualité de l'air

La pollution émise par les activités humaines au niveau du sol ou à faible altitude se disperse différemment en fonction de la situation météorologique régionale. L'état de la qualité de l'air résulte principalement de :

- La pollution de fond de la région picarde,
- La pollution locale d'origine routière variable sur la journée issue essentiellement du trafic supporté par le réseau routier.
- La situation globale est défavorable, en particulier en ce qui concerne les pollutions par :
- Les particules en suspension (PM)
- Le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) qui affecte surtout le cœur dense de l'agglomération,
- L'ozone (O<sub>3</sub>), qui atteint surtout les zones périurbaines et rurales éloignées et, en particulier, le sud de la région.

La ZAC se situe en milieu rural. Dans ce contexte, la pollution atmosphérique est liée à l'importance de la circulation automobile.

### L'environnement sonore

Le secteur de la ZAC est caractérisé par plusieurs éléments générateurs d'un niveau sonore non négligeable :

- l'aérodrome
- trois grandes infrastructures routières : RD 935, RD 202, et RN 1031.

Les nuisances sonores dues aux activités aéronautiques semblent exclure l'implantation de logements mais semblent en revanche compatibles avec l'aménagement de zones d'activités.

Les nuisances acoustiques liées à la présence de la RD 935, RD 202, et RN 1031 existent respectivement sur des bandes de 250, 100, et 100 mètres de part et d'autres des axes des chaussées.

Rappelons également, que le secteur de la ZAC est une ancienne base d'hélicoptères de combat qui, en activité, générerait des nuisances sonores assez conséquentes en raison des rotations d'hélicoptères et de la présence et de l'activité d'un millier de militaires.

L'existence de cette activité militaire et des nuisances s'y attachant avait d'ailleurs amené l'État à demander, lors de l'élaboration du PLU, à ce que le secteur voisin des coteaux de Margny soit classé en zone d'activités et non

résidentiel, le périmètre du projet étant, lui, dédié pour l'ensemble au site militaire et à ses extensions.

### Le projet

#### Les variantes étudiées

Un premier scénario avait été défini en 2008 sur les parcelles à vocation militaire du Schéma Directeur et du PLU, mais aussi au-delà.

C'est sur cette base qu'a été étudié le projet en se limitant au périmètre « activité militaire ». Le projet s'étendait de part et d'autre de la RD 935.

Le projet a évolué en fonction des contraintes techniques et de coûts qui sont apparus. Dans une première phase, le projet se limite aux parcelles composant l'ancienne base militaire, dans la seconde seront intégrés les terrains aujourd'hui non maîtrisés.

Les variantes ont surtout consisté en une évolution du périmètre de la ZAC, de la répartition des pôles, et de la trame viaire, dans la première phase du projet.

### Raisons du choix

Il convient de rappeler que la procédure de ZAC a été retenue, pour permettre de définir de manière cohérente, un projet d'urbanisme sur l'ensemble du périmètre et se donner les moyens d'y réaliser les équipements publics (voiries, réseaux, espaces publics, ...), en utilisant les possibilités de participation financière des constructeurs.

L'objectif est d'impulser un pôle d'emplois significatif venant compenser la perte de mille emplois sur la base militaire. Cela implique un projet attractif offrant des espaces publics de grande qualité.

Le site présente des atouts très importants en termes de proximité de l'agglomération et de desserte par la RN1031

La restructuration de ce secteur a d'abord pour objectif d'accueillir de nouveaux emplois pour pallier au départ du 6<sup>ème</sup> régiment d'hélicoptères de combat. Elle doit accompagner le développement économique et démographique de la commune.

Le principe de mixité se traduit dans les faits par l'implantation de plusieurs pôles répartis par type d'activités : événementiel, formation, services, industrie légère et commerces.

La présente étude d'impact porte sur l'aménagement de la ZAC à moyen terme sur les parcelles situées au sein du périmètre militaire identifié au SD et au PLU dont le foncier est majoritairement maîtrisé par l'ARC, le reste appartenant à des propriétaires privés.

#### ▪ Le projet retenu

Le projet retenu est celui d'un pôle d'activités s'inscrivant dans un paysage de plateau très ouvert, qui intègre le caractère rural et historique du site. Le choix se porte sur un aménagement qui maintient l'espace très lisible depuis les axes et les points d'échanges routiers. Il donne une image forte et de qualité.

Les activités de ce nouveau pôle de l'agglomération compiégnnoise seront multiples avec l'accueil notamment d'entreprises artisanales mais aussi d'activités tertiaires (formation, services d'intérêt général, commerces...). Le programme prévoit également la construction d'un pôle événementiel qui permettra d'accueillir des foires expositions ou encore de grands concerts, cet équipement contribuera à renforcer l'attractivité de l'agglomération.

#### Le réseau des voies

La trame viaire de la ZAC sera dictée par la présence de la RD 935 et de la RD 202, constituant les points d'entrées de la ZAC.

Il est prévu une voie principale traversant la ZAC depuis la RD 935 reliant à terme la RD 202. Des voies secondaires viendront irriguer les pôles d'activités depuis cette voie principale.

#### Les circulations douces et les espaces verts

La trame paysagère du site sera composée de mails piétons plantés, d'alignements d'arbres le long des rues, de noues paysagères, etc.

La requalification de la partie bâtie du site, le soin donné aux paysages, l'aménagement d'espaces verts, la reconquête des espaces délaissés valorisent l'image urbaine et constituent en outre un atout pour la reconversion de ce site. De plus, sa position en entrée de cœur d'agglomération mérite des efforts particuliers.

Une piste cyclable sera aménagée le long de la voie principale et de la RD 935 et des liaisons douces seront inscrites entre les tarmacs.

## Les programmes de constructions

Tableau 1 Programme prévisionnel global de constructions nouvelles (selon l'AVP)

	m <sup>2</sup> construits
Pôle Service	5 005 m <sup>2</sup>
Activités (y compris Muid Marcel)	47 352 m <sup>2</sup>
Commerces	26 162 m <sup>2</sup>
Pôle événementiel	4 590 m <sup>2</sup>
Pôle formation	3 744 m <sup>2</sup>
TOTAL	<b>125 763 m<sup>2</sup></b>

#### ▪ Effets du projet sur l'environnement

Compte tenu de la nature et des caractéristiques actuelles de l'environnement, la restructuration du périmètre de la ZAC est susceptible d'avoir des incidences positives et négatives sur l'environnement naturel et humain. Ces impacts seront temporaires (lorsqu'ils sont liés aux travaux) ou permanents lorsqu'ils sont la conséquence directe du projet.

#### Topographie

Le projet n'a pas d'effets sur la topographie.

#### Géologie

Le projet n'a pas d'impact sur la géologie.

#### Hydrogéologie

Les méthodes de construction choisies prennent en compte la vulnérabilité de la nappe bien que située à une profondeur importante.

Le coefficient de perméabilité, bien que faible permet de mettre en place des solutions d'assainissement alternatives privilégiant l'infiltration afin de ne pas polluer la nappe

## **Hydrographie**

Le projet lui-même n'aura aucun effet sur le réseau hydrographique.

## **Climat**

Le projet n'a pas d'effet sur le climat.

## **Milieu naturel : la trame végétale et la faune**

Le secteur sera totalement transformé par le projet, et les aménagements paysagers qui y seront réalisés (bandes plantées, des plantations d'alignement sur certaines voies nouvelles, noues paysagères, etc) donneront une image nouvelle à cette ancienne base militaire et aux secteurs cultivés.

## **Le paysage**

La restructuration complète du périmètre de la ZAC modifiera complètement le paysage de ce secteur. Le Pôle d'aménagement des Hauts de Margny sera mieux intégré au paysage que ne l'était la base militaire.

## **Population**

Il n'est pas prévu la création de logements sur la ZAC, elle ne se sera donc pas directement à l'origine d'une augmentation de la population margnotine.

## **Emploi et contexte économique**

Le démantèlement des activités militaires sur le plateau de Margny va de pair avec une perte d'emplois conséquente (environ 1 000 personnes dont 300 qui étaient affectées sur place).

Dans ce contexte économique, il est important pour la commune de Margny-lès-Compiègne et l'ARC de créer un nouveau bassin d'emplois.

La venue de nombreuses entreprises sur la ZAC, aux activités diversifiées, va répondre à ce besoin de créer de nouveaux emplois.

## **Occupation des sols**

La physionomie générale du secteur sera complètement changée. Ce changement serait intervenu de la même manière si la base militaire s'était étendue comme prévu.

## **Réseaux**

Tous les réseaux devront être modifiés en fonction du nouveau réseau viaire et des besoins nouveaux induits par une modification complète de l'occupation du sol.

## **La compatibilité avec les documents d'urbanisme**

Le projet est compatible avec le PLU approuvé le 5 octobre 2005 et révisé en 2010, ainsi qu'avec les autres documents d'urbanisme.

## **Les servitudes d'utilité publique**

Les servitudes qui grèvent cette zone sont respectées par le projet.

## **Les éléments du patrimoine**

Les monuments sont éloignés du secteur des travaux et ne risquent pas d'être endommagés durant les travaux.

## **Circulation**

La création de la ZAC sur le plateau de Margny va générer un accroissement non négligeable des flux de circulation sur les trois axes principaux (RD 202, RD 935, et RN 1031).

L'étude de trafic, simulées à plusieurs horizons, démontre la nécessité d'adapter progressivement les carrefours d'entrée dans la ZAC.

## **Le stationnement**

La création de la zone d'activités coïncide avec des besoins en stationnement.

Le tarmac existant sera requalifié partiellement en parking et un deuxième tarmac sera créé pour répondre aux besoins du futur pôle d'aménagement.

Un nouveau parking d'une capacité de 1 000 places sera créé pour répondre aux besoins du futur pôle événementiel.

Globalement, environ 2 000 places devraient être créées dans le périmètre de la ZAC.

Les besoins spécifiques en stationnement (livraisons, transports en commun, personnes à mobilité réduite, taxis, dépose minute) seront analysés plus finement au fur et à mesure de l'avancement du projet en fonction de la

nouvelle occupation du sol et des solutions seront apportées comme il est prévu dans le PLU.

### **Les transports en commun**

Le projet en lui-même n'a pas d'impact direct sur le réseau de transports en commun existants.

Au fur et à mesure de l'évolution des besoins,, un développement progressif de la desserte sera mis en place.

### **Les circulations douces**

Le projet prévoit la création d'une piste cyclable sur la voie principale ainsi que le long de la RD 935 dans la mesure où l'emprise le permet. Des pistes cyclables internes à la zone d'activités seront aussi créées.

### **La qualité de l'air**

Le projet lui-même, à savoir la réalisation de la ZAC telle que décrite dans le projet ne sera pas à l'origine d'une modification de la qualité de l'air.

### **L'environnement sonore**

Le chantier fera intervenir des engins de terrassement et de génie civil. Il entraînera temporairement des niveaux de bruit supérieurs aux niveaux sonores actuels. Néanmoins, l'absence d'habitations dans le secteur de la ZAC limite les impacts liés au chantier. Quant au centre-ville situé à environ 700 mètres à vol d'oiseau de l'entrée de la ZAC au niveau du Muid Marcel, il est coupé de la ZAC par la RN 1031, elle-même génératrice de bruits importants.

Sur le long terme, l'impact du projet sur l'environnement sonore par rapport aux anciennes activités militaires, et plus particulièrement aux mouvements d'avions et d'hélicoptères, est réduit. En effet, bien qu'une piste soit maintenue et transformée en aérodrome civil, les engins sont différents, leurs mouvements et la nuisance sonore induite sont bien plus limités

### **La santé**

L'aménagement de la ZAC, dans la mesure où elle respectera toutes les normes de rejets en vigueur les immeubles qui viendront s'implanter ne provoque aucun impact sur la qualité de l'air.

Les matériaux et les méthodes de mise en œuvre devront respecter la réglementation en vigueur en matière de construction.

Dans ces conditions la santé des riverains ne subira aucun dommage en raison de la construction des nouveaux immeubles et de l'occupation nouvelle du sol.

- **Mesures envisagées pour supprimer, réduire ou si possible compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement.**
- **Période de travaux**

Les perturbations les plus importantes sont à attendre pendant la période de viabilisation du périmètre de la ZAC (rues et réseaux nouveaux). Par la suite les chantiers évolueront sur les parcelles selon un calendrier non encore fixé.

### **Reconnaitances archéologiques**

Un diagnostic archéologique a été réalisé au second semestre 2010 sur une surface couvrant 7 hectares dans périmètre de la ZAC.

En fonction du résultat de ce diagnostic, l'ARC proposera des mesures compensatoires en accord avec la DRAC.

### **Chantiers et secteurs riverains**

Les engins devront répondre à la réglementation en vigueur et présenter une isolation phonique (arrêté du 18 mars 2002).

Les chantiers respecteront le rythme de vie des riverains, avec respect des plages horaires de travail autorisées. D'autre part, les entreprises intervenant auront l'obligation, conformément au cahier des charges des marchés de travaux, de mettre en œuvre des matériels et des engins de chantier conformes à la réglementation.

Des panneaux de signalisation seront installés à l'entrée de la zone de chantier.

Tous les déblais utilisables devront être réutilisés en priorité pour le remblaiement.

Les travaux seront limités à certaines tranches horaires.

La circulation des poids lourds sera réduite au strict nécessaire.

### **Qualité de l'air**

Durant les phases de travaux, toutes les dispositions seront prises afin de ne pas dégrader la qualité de l'air respiré par les riverains et les passants. Les engins de chantier seront conformes, quant aux émissions polluantes, aux normes en vigueur.

Afin d'éviter la remise en suspension des poussières, l'aspersion d'eau sur les pistes de chantier et sur le sol pendant les travaux d'opération de terrassement est préconisée, sans omettre de récupérer et de traiter les eaux de ruissellements chargées de particules, par tout moyen adéquat.

Le brûlage à l'air libre sera interdit sur toute la surface des chantiers. Le stockage de matériaux sera limité.

- **Après l'achèvement de la ZAC**

### **Géologie, topographie,**

Le projet ne prévoit aucune modification de la topographie. Les techniques de construction seront adaptées à la qualité des terrains en place.

### **Hydrogéologie**

La profondeur de la nappe et sa couverture la protègent efficacement des pollutions.

### **Hydrologie**

La protection du milieu naturel passe par une bonne gestion des réseaux de collecte des eaux pluviales qui ne devront pas être saturés. La collecte des eaux pluviales des voiries publiques et privées assurée par la ZAC, et des eaux pluviales de toiture à charge de chaque constructeur est tenu de respecter le débit de fuite fixé à 2 litres/seconde/hectare par les autorités en charge du domaine de l'eau pour le département de l'Oise. L'infiltration au niveau des bassins de rétention et des noues a été choisie afin de ne rien rejeter dans les eaux superficielles via les réseaux existants.

### **Milieu naturel**

L'accompagnement paysager du projet, par la création de bandes plantées, de rues bordées d'arbres et d'autres aménagements paysagers constitue une

mesure compensatoire qui favorisera la diversité végétale sur un espace tourné aujourd'hui vers l'agriculture.

peut être considéré comme une mesure compensatoire à la densification des constructions sur le site de la ZAC.

L'accent de l'aménagement de la ZAC est mis sur les aménagements paysagers et s'accompagne d'un programme d'amélioration du paysage d'entrée de ville aux abords des voies d'accès.

### **Emploi et contexte économique**

La création d'une zone d'activités va de pair avec la création d'emplois. Celle-ci est estimée à environ 800 emplois. Cette nouvelle zone d'activités sur le plateau de Margny va insuffler une nouvelle dynamique au sein de l'agglomération de la région de Compiègne qui connaît un ralentissement en raison de la crise depuis 2008.

### **Réseaux**

Depuis le château d'eau, un nouveau réseau d'AEP assurera la desserte de la ZAC conformément au plan joint au dossier. Chaque parcelle est branchée à ce réseau d'AEP.

Le poste de transformation existant sera déposé et remplacé à terme. Un nouveau réseau d'électricité est à prévoir, il sera branché sur le réseau électrique HTA présent le long de la RD 935.

Une convention de desserte est en cours avec le concessionnaire ERDF pour déterminer exactement les installations électriques requises sur la ZAC du Fond de la Truie. Un doublement des réseaux d'électricité sera nécessaire afin de pallier à tout risque de coupures électriques.

### **PLU**

Le projet prendra en compte toutes les règles d'urbanisme en vigueur.

### **L'environnement sonore**

La nouvelle configuration du secteur mêlant différentes activités générera un environnement sonore de type urbain.

L'unique piste de l'aérodrome civil, génère des nuisances sonores nettement moindres par rapport à l'ancienne base militaire d'hélicoptères.

### ▪ **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement**

Pour chaque thème, la sensibilité du milieu a été recherchée en s'appuyant sur des données collectées auprès des services compétents et sur des études spécifiques. Des visites du site et des prises de vues ont été nécessaires à la connaissance du terrain.

### **Collecte des données**

Une analyse de différentes données a été réalisée afin d'établir un état initial du site d'implantation et de son environnement sous forme écrite et cartographique.

### **Établissement de l'état initial**

L'établissement de l'état initial s'appuie sur l'analyse des données disponibles recueillies auprès des différents détenteurs d'informations, complétée par des analyses documentaires et des investigations de terrain pour certains thèmes. L'état initial est établi par thème portant sur le milieu physique, naturel et humain.

### **Description du projet**

La description du projet, dans le cas présent est peu détaillée car le dossier de création de ZAC ne fixe que les principales orientations du programme de construction. Le projet définitif doit être un compromis entre les impératifs techniques, les contraintes financières et l'intégration environnementale.

Actuellement le réseau viaire et les réseaux de collecte et de traitement des eaux pluviales et des eaux usées sont fixés.

### **Analyse des effets et évaluation des mesures compensatoires des effets dommageables**

Chaque rubrique de l'état initial a été examinée en fonction de son importance au regard du projet. Une estimation des effets a été élaborée en comparant l'état initial avec l'état futur du site.

De l'identification et de l'évaluation des effets, tant positifs que négatifs, découle une analyse thématique qui permet d'évaluer la différence d'évolution sur le site en présence de l'aménagement prévu.

Les impacts peuvent être négatifs, il faut alors optimiser ou améliorer le projet dans le contexte environnemental en apportant des mesures correctives ou compensatoires lorsque l'impact négatif ne peut être évité.

Les mesures correctives sont définies soit par référence à des textes réglementaires (protection contre le bruit, qualité de l'air...), soit en fonction des demandes exprimées par la commune.

### **Difficultés rencontrées**

Les activités qui s'installeront sur le site ne sont pas encore connues en détail. Pour autant, le PLU fixe les champs d'activités autorisés..

Le secteur du Plateau de Margny est voué à l'accueil d'activités diversifiées, cependant des incertitudes subsistent quant à la délimitation judiciaire des emprises dédiées à l'activité industrielle et commerciale, l'attractivité du secteur en dépendant.

Les études complémentaires restant à mener concernent l'analyse du trafic induit par la mise en œuvre du projet du Pôle de développement des Hauts de Margny à une échelle large.

## 2. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

### 2.1. HISTORIQUE DU PROJET

L'aménagement du pôle de développement de Margny-lès-Compiègne fut à l'origine envisagé sur un terrain situé de l'autre côté de la RD 935 qui longeait la limite nord-est de la base militaire de Margny-lès-Compiègne.

En effet, une des particularités du plateau de Margny était alors d'accueillir alors le 6<sup>ème</sup> Régiment d'Hélicoptères de Combat, régiment qui s'installa dans les années 70.

Néanmoins, dans le cadre des mesures de restructuration menée par le Ministère de la Défense ces dernières années, il fut décidé la fermeture du 6<sup>ème</sup> régiment d'hélicoptères de combat (RHC), implanté à Margny-lès-Compiègne, le 30 juillet 2004.

À la suite de la fermeture du site militaire, l'Agglomération de Compiègne et la commune de Margny-lès-Compiègne ont décidé de réaménager l'ensemble du plateau de Margny, un secteur représentant 230 hectares. Une réflexion a été menée afin de compenser les pertes d'emplois, réutiliser le bâti existant, rééquilibrer l'offre d'emploi à l'échelle du nombre d'habitants de la commune

Afin de tester la réalisation d'une urbanisation à vocation économique sur le site, l'Agglomération de la Région de Compiègne (APC) et la Mission pour réalisation des actifs immobiliers (MRAI) du Ministère de la Défense lança alors des études, sous l'égide du Préfet, afin d'évaluer les potentialités du site et les possibilités de reconversion du 6<sup>ème</sup> régiment d'hélicoptères de combat, du chemin de la Roque et du Muid Marcel, qui composent le site.

### 2.2. LA CONFORMITÉ DU PROJET AVEC LES OBJECTIFS DES SCHÉMAS DIRECTEURS (VALANT SCOT)

#### ▪ Le Schéma Directeur du territoire de Compiègne

Le Schéma Directeur du territoire de Compiègne de 2000 a été modifié en juillet 2010 afin de permettre la reconversion du site militaire du 6<sup>ème</sup> RHC en vue de l'accueil d'activités économiques. Le bilan de l'enquête publique est très favorable.

#### ▪ Les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le 23 mai 2000, a été approuvé le Schéma Directeur de l'Agglomération de Compiègne, document définissant les grandes orientations d'aménagement et de développement de l'agglomération à l'horizon 2010 et 2020.

Depuis ce document fondateur, le territoire connaît des évolutions importantes, liées notamment à la réalisation de grandes infrastructures routières structurantes, à la fermeture des activités militaires et à la reconversion nécessaire des territoires correspondants, et à l'élan économique global de l'agglomération.

Face à ces évolutions, mais aussi à l'accueil d'une nouvelle commune dans l'agglomération (Bienville) nécessitant une redéfinition des documents de planification, les orientations stratégiques définies en 2000 dans le schéma directeur sont à intégrer dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Le Schéma de Cohérence Territoriale, s'appuyant sur le schéma directeur de l'agglomération de Compiègne, retient pour Margny-lès-Compiègne les principes généraux d'aménagement suivants:



- Conforter le centre-ville de Compiègne - Margny-lès-Compiègne en le prolongeant sur la rive droite de l'Oise, et renforçant l'armature commerciale.
- Faciliter les liaisons entre la rive droite et la rive gauche de l'Oise par la création d'un nouveau pont urbain (pont du «Port à Bateaux», entre Compiègne et la centralité rive droite de l'agglomération Margny/Venette). Ce pont sera prolongé par une nouvelle voie de desserte du quartier de la Prairie, appelée à supporter un trafic interne à l'agglomération.
- Ouvrir à l'urbanisation les plateaux de Margny-lès-Compiègne au-delà de la rocade nord pour l'accueil d'activités économiques à dominante PME/PMI et artisanat en rapport également avec la création du nouvel échangeur RN1031/RD935. Cette urbanisation est projetée entre 2010 et 2020. Une nouvelle voie serait également créée pour relier la RD935 à la RN32 au giratoire de Clairoix puis ensuite vers la RN31 (carrefour d'Aumont) faisant le bouclage nord-est du contournement de l'agglomération. ultérieure des activités du 6ème Régiment d'Hélicoptères de Combat, pour aménager un nouveau parc d'activités à proximité de l'échangeur RD935/RN1031.
- Restructurer le secteur des rives de l'Oise compris entre l'avenue Raymond Poincaré et l'Oise.

Le développement du réseau de pistes cyclables en ville, l'organisation d'une maille verte dans l'agglomération (coteau pour Margny) et une mise en valeur des entrées d'agglomération, la création d'une coulée verte, réalisée depuis, dans le quartier de la ZAC de la Prairie, l'aménagement d'un espace de sports, de loisirs et de plein air au-dessus de la Cité des Cheminots à Margny pour répondre à la faiblesse des espaces verts de proximité sur la commune et sur celle de Venette (source : PLU).

#### ▪ Le PLU

Approuvé en février 1995 et modifié en juin 1997, le POS s'inscrit dans le cadre des orientations du Schéma directeur traduites à l'échelle locale.

Conformément à la loi SRU de décembre 2000, le Plan Local d'Urbanisme (PLU) remplace le POS.

Le PLU de Margny-lès-Compiègne a été approuvé le 05 octobre 2005. Il a fait aujourd'hui l'objet d'une révision simplifiée suite aux modifications du zonage au

droit du projet d'aménagement du plateau de Margny. Les réactions lors de l'enquête publique ont été très positives.

Un dossier d'entrée de Ville a été réalisé pour répondre aux exigences de l'article L-111 1-4. aux abords de la RN1031 et la RD 202

Il prévoit de réserver des terrains sur le plateau nord, en fonction de l'évolution

#### ▪ L'Agglomération de la Région de Compiègne (ARC)

En 1970 fut créé le SIVOM, premier EPCI (Établissement Public de Coopération Intercommunale) de la Région de Compiègne.

Il a évolué en Communauté de Communes (CCRC) en 2000 avant de devenir **Communauté d'Agglomération** début 2005.

Elle constitue la structure intercommunale la plus peuplée et la plus urbaine du secteur (est du département et moyenne vallée de l'Oise).

Figure 1 - L'Agglomération de la Région de Compiègne



(Source : site internet de l'agglomération)



**LEGENDE**

-  Réseau routier national
-  Réseau routier départemental
-  Rivière
-  Limites communales
-  Périmètre de la ZAC

0 500 1000 m

Source : photo aérienne - Google Earth Pro 2009

En tant que communauté d'agglomération, celle-ci est responsable de garantir le respect des orientations du SCoT notamment en ce qui concerne les enjeux liés aux espaces agricoles et à l'urbanisation.

Composée de 15 communes, représentant 72 000 habitants, l'Agglomération de la Région de Compiègne, est l'initiatrice avec la commune de Margny-lès-Compiègne du projet d'aménagement du plateau de Margny.

Margny-lès-Compiègne constitue la limite nord de l'agglomération compiègnaise, un des principaux pôles urbains et économiques du département.

### ▪ La ville de Margny-lès-Compiègne

La commune de Margny-lès-Compiègne est implantée à l'est du département de l'Oise, sur l'axe Paris-Saint-Quentin. Elle fait partie intégrante du cœur d'agglomération que le Schéma Directeur a mis en avant pour renforcer, tant sur le plan économique que démographique. Le projet du pôle de Margny participe à cet objectif.

La commune est traversée par trois infrastructures majeures de transport en direction du nord du département de l'Oise et du nord de la France, toutes trois longeant la vallée de l'Oise :

- La RN 32 qui relie à l'échelle interrégionale la région parisienne à Saint-Quentin, et qui assure plus localement la liaison entre Noyon et Compiègne ;
- La RN 1031 qui dévie la RN 31 au nord de Compiègne, entre Venette et Clairoix. Son prolongement jusqu'à Compiègne-est est en cours de construction (mise en service prévue courant 2011).
- La voie ferrée reliant Paris à Saint-Quentin puis Cambrai (réseau grandes lignes de la région Paris-nord).

Au centre de l'agglomération de la région compiègnaise, à laquelle appartient la ville de Margny-lès-Compiègne, se trouve la ville de Compiègne séparée de Margny-lès-Compiègne par le domaine ferroviaire et l'Oise.

Margny-lès-Compiègne est ainsi limitrophe des communes de Compiègne, Clairoix, Bienville, Coudun, Baugy, Lachelle et Venette.

La Ville de Margny-lès-Compiègne, second pôle d'attractivité de l'ARC, s'inscrit depuis 1995 dans une dynamique visant le développement et le renforcement de son attractivité.

De nouveaux quartiers ont vu le jour sur la commune, essentiellement régis par une mixité de l'habitat accompagnée d'équipements collectifs comme aux Vallées et à la Prairie (École Suzanne Lacore, Médiathèque Jean Moulin, Gymnase Marcel Guérin).

L'expansion de la commune se poursuit avec le quartier Margny-La-Ville qui sera prochainement doté d'un parking de 130 places et d'une zone à vocation commerciale (source : site internet de la Ville).

Le projet d'aménagement du Plateau de Margny est un projet très important pour la commune avec la ré-industrialisation de l'emprise anciennement occupée par le 6e Régiment d'Hélicoptères de Combat (RHC), générateur d'une nouvelle dynamique économique et de nouveaux emplois.

### ▪ Le 6<sup>ème</sup> Régiment d'Hélicoptères de Combat devient le pôle d'aménagement du Plateau de Margny

L'installation d'une base militaire, à l'origine groupe d'aviation légère de la 8e division, à Margny-lès-Compiègne s'effectua en 1962.

Ce n'est qu'en 1977 que le 6e Régiment d'Hélicoptères de Combat (RHC) est créée.

Les activités principales du 6ème RHC comprenaient, aussi bien en métropole qu'en opérations extérieures, de jour comme de nuit, des missions de renseignement, d'appui-feu, d'attaque et de destruction d'objectifs dans la profondeur et d'hélicoptère (d'hommes et de matériels).

En outre, le régiment remplissait aussi des missions particulières : transport de VIP, aide au commandement, participation au plan ORSEC, entraînement du GIGN, campagnes de feu de forêts, etc.

La base militaire occupait 98 ha sur le plateau de Margny-lès-Compiègne, répartis de la manière suivante :

- 29 hectares déjà artificialisés (bâtiments et surface bitumée)
- 32 occupés par l'aérodrome et les bâtiments d'exploitation
- 37 hectares loués à titre précaire à des agriculteurs.

Le secteur fut de fait, isolé du cœur de la ville en raison des servitudes afférentes aux activités militaires.

Le site du 6ème RHC a été acquis pour partie par l'ARC en 2007 au titre des transferts de compétences « aviation civile ».

En effet, depuis la cessation d'activités du 6<sup>ème</sup> régiment d'hélicoptères de combat, une partie des infrastructures aéroportuaires a été reprise pour transformer le site en aérodrome civil depuis l'été 2008.

L'aérodrome est utilisé par plusieurs entités :

- ACM (aéroclub d'Aviation de tourisme)
- ACVV (Association Compiégnoise de Vol à Voile)
- AGSS (École de pilotage ULM)

Le site de l'aérodrome est localisé en bordure de la ZAC projetée.

Ces activités seront maintenues et le pôle de développement de Margny viendra s'intégrer de part et d'autre de l'aérodrome. La deuxième partie du site a fait l'objet d'une mutation le 22 mai 2010.

En effet, l'ancienne base militaire est engagée dans un vaste programme de mutation qui lui donnera un caractère totalement différent par rapport à la situation actuelle. Elle deviendra une zone d'activités diversifiées comprenant des parties réservées à l'activité commerciale.

Au sein de la future ZAC, la nouvelle trame viaira permettra d'ouvrir l'accès à la ZAC via la RD 935 et la RN 1031. Des liaisons douces seront aussi créées.

La structuration de la ZAC sera découpée selon les fonctionnalités des quartiers, l'objectif étant d'accueillir cinq types principaux d'activités :

- industrielles légère :
- commerces
- événementiel
- services
- bureaux

À cela il faut rajouter la zone dédiée à la poursuite des activités de formation de l'EPIDE (école de la seconde chance) ainsi que celles de l'aérodrome civil.

### ▪ Le périmètre de la ZAC

Le périmètre de la ZAC se compose de deux grands sites :

- le site dit du « Fond de la truie » auquel s'ajoute « la pointe du chemin d'amie »
- le site dit du « Muid Marcel » augmenté du site du « bosquet de trente miles ».

Les deux grands sites sont séparés par la zone consacrée à l'aérodrome civil.

La présente étude est intervenue en vue de l'élaboration du dossier de création de la ZAC délimitée globalement par trois infrastructures :

- la RD 935
- la RD 202
- la RN 1031

Cet outil d'aménagement opérationnel permet de mener des opérations d'aménagement d'envergure ayant pour objectif, entre autre de mettre en œuvre un projet urbain, une politique de l'habitat ou de permettre le renouvellement urbain.

Dans le cadre de l'aménagement du Plateau de Margny engagé dans une mutation de l'ancienne base militaire, la procédure de ZAC est particulièrement appropriée car elle permet de renouveler l'occupation du sol au fur et à mesure de la libération des terrains inclus dans le périmètre de la ZAC.

La procédure de ZAC permet la mise en œuvre d'un programme des équipements publics - approuvés par l'autorité publique - nécessaires aux futurs occupants.

Cette procédure permet ainsi d'encadrer les contributions financières que devront verser les différents constructeurs, au titre de leur participation à ce programme d'équipements publics.

Il convient de rappeler que la procédure de ZAC a été retenue, pour permettre de définir de manière cohérente, un projet d'urbanisme sur l'ensemble du périmètre et de se donner les moyens d'y réaliser les équipements publics (voiries, réseaux, espace public...), en utilisant les possibilités de participation financière des constructeurs.

Il s'agit ici d'un outil d'accompagnement des différents investisseurs et promoteurs à qui revient la responsabilité de chaque opération de construction.

Les règles d'occupation du sol à l'intérieur d'une ZAC restent celles définies dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) contrairement aux dispositions antérieures à la loi SRU.

Toute création de ZAC est soumise à concertation organisée par l'autorité initiatrice du projet.

Une étude d'impact doit accompagner le dossier de création de ZAC. L'étude d'impact est complétée pour le dossier de réalisation de la ZAC.

### 2.3. DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL ET DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION

La création d'une ZAC doit répondre à un des objectifs énumérés à l'article L-300-1 du Code de l'Urbanisme.

Cette concertation, en accord avec la Loi SRU a pour but de donner à la population tous les éléments d'information et en retour d'intégrer toute remarque susceptible d'améliorer le projet.

Une première délibération du Conseil Municipal en date du 28 mai 2010 a décidé d'ouvrir la concertation préalable à la création d'une ZAC dans les secteurs dits du Fond de la Truie et du Muid Marcel délimités par la RD935, la RN 1031, et la RD202, à l'exception du secteur à usage de l'aérodrome civil.

Une première phase de contestation sur la ZAC a été confondu avec celle de la révision simplifiée du PLU qui portait justement sur la mutation du secteur militaire. Le Conseil d'agglomération a approuvé le 9 juillet 2010 la concertation préalable et la révision simplifiée du PLU.

La concertation a été mise en œuvre et conduite selon les modalités suivantes :

- tenue d'une exposition publique,
  - mise à disposition de registres d'observations du public,
- Aucune remarque ne figurait sur le registre à l'issue de la concertation.

Une enquête publique a eu lieu entre le 12 janvier et le 24 février 2010.

Deux remarques ont été formulées au cours de l'enquête publique, la première portait sur l'accueil des gens du voyage, la seconde sur la crainte de voir disparaître une exploitation agricole. Cette dernière question a déjà fait l'objet d'une réponse de la part de l'Arc à la Chambre d'agriculture.

La révision simplifiée du PLU a reçu un avis favorable de la part du commissaire enquêteur.

La concertation a été portée à la connaissance du public par :

- l'affichage de la délibération du Conseil Municipal pendant un mois en mairie,
- la mention de l'affichage dans un journal diffusé dans le département,
- la publication de la délibération au recueil des actes administratifs,
- l'affichage d'un ou plusieurs avis ou mentions sur les panneaux administratifs municipaux.

La concertation se poursuivra pendant toute l'évolution du projet par les moyens suivants

- réunions avec les conseils municipaux.
- réunion publique et exposition publique pendant 15 jours
- mise à disposition du dossier d'étude d'impact dans les locaux de l'ARC et à la mairie de Margny-lès-Compiègne.

### 2.4. OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

La recherche des conditions optimales d'insertion d'un aménagement dans son environnement est un souci majeur pour le maître d'Ouvrage au même titre que la prise en compte des contraintes techniques et économiques. L'étude d'impact examine tous les éléments constitutifs de l'environnement et les analyses **selon leur importance par rapport au projet**.

La présente étude d'impact est relative à la mutation des deux secteurs dits du Fond de la Truie et du Muid Marcel, séparés par l'aérodrome civil, dans un périmètre global délimité par trois infrastructures routières :

- À l'est par la RD 935
- À l'ouest par la RD 202
- Au sud par la RN 1031

Cette étude est une des pièces constitutives des dossiers de création et de réalisation de la ZAC. Elle permet d'intégrer les remarques susceptibles de contribuer à l'élaboration d'un projet harmonieux et consensuel.

## 2.5. LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

La réalisation du présent dossier nécessite la définition de plusieurs périmètres d'étude déterminés en fonction des thèmes abordés et de l'importance de ceux-ci vis-à-vis du projet envisagé.

Chaque rubrique de l'étude d'impact sera étudiée en fonction de son importance par rapport au projet.

### 2.5.1. L'aire d'étude large

Le projet se situe dans la Ville de Margny-lès-Compiègne, à environ 88 km au nord de Paris, dans le département de l'Oise. Proche de la ville de Compiègne, Margny-lès-Compiègne bénéficie de la proximité de nombreuses infrastructures : l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle (à 50km), autoroutes, TGV.

Margny-lès-Compiègne fait partie du cœur d'agglomération de l'Agglomération de la Région de Compiègne qui regroupe 15 communes soit 70 000 habitants et se situe au cœur d'un bassin de près de 180 000 habitants.

Le projet par rapport aux grandes infrastructures régionales sera étudié dans un rayon d'une dizaine de kilomètres. La même échelle sera utilisée pour le climat et la pollution de l'air.

Nous prendrons les limites du territoire communal pour analyser certains aspects socio-économiques tels que la population et les emplois.

Nous prendrons les limites de l'ARC pour la situation économique.

### 2.5.2. L'aire d'étude localisée

Nous travaillerons à l'échelle de la ZAC pour définir les objectifs du projet ainsi que les problématiques liées directement à la zone tels que la mutabilité des

terrains et les projets d'aménagement des circulations dans le secteur aménagé.

## 2.6. CADRE RÉGLEMENTAIRE

La commune de Margny-lès-Compiègne a approuvé le 5 octobre 2005 son Plan Local d'urbanisme. Ce document d'urbanisme, en accord avec la Loi SRU, modifie de manière importante la procédure de création et de réalisation des ZAC, il supprime le règlement dérogatoire des ZAC possible avant la loi SRU d'Urbanisme (PLU) en remplacement du POS existant.

Dans ce document l'ensemble de la base militaire et l'aérodrome civil sont classés dans une zone spécifique UG (urbanisation à vocation militaire). De nouvelles dispositions réglementaires ont été définies sur ce site en vue de l'accueil d'activités diversifiées dans le cadre d'une révision simplifiée du PLU suite aux modifications de zonage engendrées par la reconversion du site militaire.

### 2.6.1. La procédure de constitution de la ZAC

La procédure se déroule selon les étapes suivantes :

- Concertation organisée pendant toute la durée de l'élaboration du projet ;
- Établissement d'un bilan par la personne publique à l'origine du projet de ZAC ;
- Constitution du dossier de création ;
- Approbation du dossier de création par délibération du Conseil Municipal qui a pour conséquence la création de la ZAC ;
- Constitution d'un dossier de réalisation de la ZAC ;
- Approbation du dossier de réalisation par le Conseil Municipal

Les aménagements fonciers sont réglementés par le code de l'urbanisme et par la loi SRU n°2000-1208. Cette loi a modifié profondément le régime des ZAC en supprimant le PAZ (Plan d'Aménagement de Zone qui se substituait au POS).

Toute création de ZAC doit faire l'objet d'une concertation organisée par l'autorité initiatrice du projet avec notamment les habitants et les associations locales pendant toute la durée de l'élaboration du projet.

Le dossier de création doit comprendre une étude d'impact définie à l'article 2 du décret du 12 octobre 1977 modifié. Celle-ci doit être en relation avec l'importance du projet. Cette étude d'impact complétée en fonction de l'avancement du projet fait partie du dossier de réalisation de la ZAC.

Cette étude doit comprendre :

- une analyse de l'état initial du site et de son environnement
- les raisons du choix du projet retenu
- une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les effets négatifs du projet
- une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement
- un résumé non technique

La procédure de ZAC a été retenue pour permettre de définir, de manière cohérente, un projet d'urbanisme sur l'ensemble du périmètre et de se donner les moyens d'y réaliser les équipements publics (voiries, réseaux, espaces publics) en utilisant les possibilités de participation financière des constructeurs.

## 2.6.2. L'enquête publique

« Art.L. 123-1 du code de l'environnement.- L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

La création de la ZAC n'est pas soumise elle-même à enquête publique si la maîtrise foncière est acquise.

## 2.6.3. Au-delà de l'approbation du dossier de création de la ZAC

### Les études de détail

Les études de détail nécessaires à la définition précise du projet ont été engagées en étroite collaboration avec les partenaires concernés.

Le projet qui sera effectivement réalisé peut différer légèrement de celui faisant l'objet du présent dossier en fonction des conditions économiques et techniques de la période de réalisation.

### Le dossier Loi sur l'eau

La création de la ZAC modifiera en partie l'imperméabilisation du secteur par rapport à la situation actuelle. Les réseaux de collecte des eaux usées et des eaux pluviales seront adaptés à la nouvelle occupation du secteur. Chaque parcelle sera soumise au débit réglementé en fonction de la réglementation en vigueur et devra assurer une rétention partielle de ses eaux pluviales.

Ainsi, la création de la nouvelle ZAC est soumise à la procédure de la Loi sur l'eau. Elle doit faire l'objet d'une demande d'autorisation en raison de la surface drainée supérieure à 20 hectares

### L'échéancier de l'opération

La procédure de ZAC permet de coordonner l'occupation future du sol, le réseau viaire est défini dans le PLU ainsi que la répartition spatiale des habitations et des activités.

La réalisation de cette ZAC est liée au foncier maîtrisé par l'ARC pour ce qui concerne la première tranche et à la mutabilité des terrains pour la seconde.

Dans le cas présent un architecte a été retenu pour l'élaboration du Plan masse.

L'opération se déroule selon le calendrier suivant qui pourra, le cas échéant, être soumis à modification :

- Approbation du Dossier de création de ZAC au Conseil d'agglomération : février 2011
- Approbation du dossier de réalisation : avril 2011
- Mise en œuvre opérationnelle de certains secteurs de la ZAC (études de programmation approfondies, permis de construire, démarrage de travaux de construction de bâtiments et d'espaces publics
- Commercialisation des terrains au fur et à mesure de leur disponibilité.

Les opérations de constructions pourront prendre plusieurs années en fonction de la commercialisation des terrains. Le calendrier de la réalisation des espaces publics s'adaptera au calendrier des constructions.

## 2.6.4. Les principaux textes de référence

### ■ Urbanisme

Loi SRU (loi de solidarité et de renouvellement urbain) du 13 décembre 2000 et décret d'application 2001-261 du 27 mars 2001 qui modifient la procédure de création de ZAC.

Loi Grenelle 2 « portant engagement national pour l'environnement » du 12 juillet 2010 qui modifie en particulier les articles concernant les enquêtes publiques et les études d'impact du code de l'environnement.

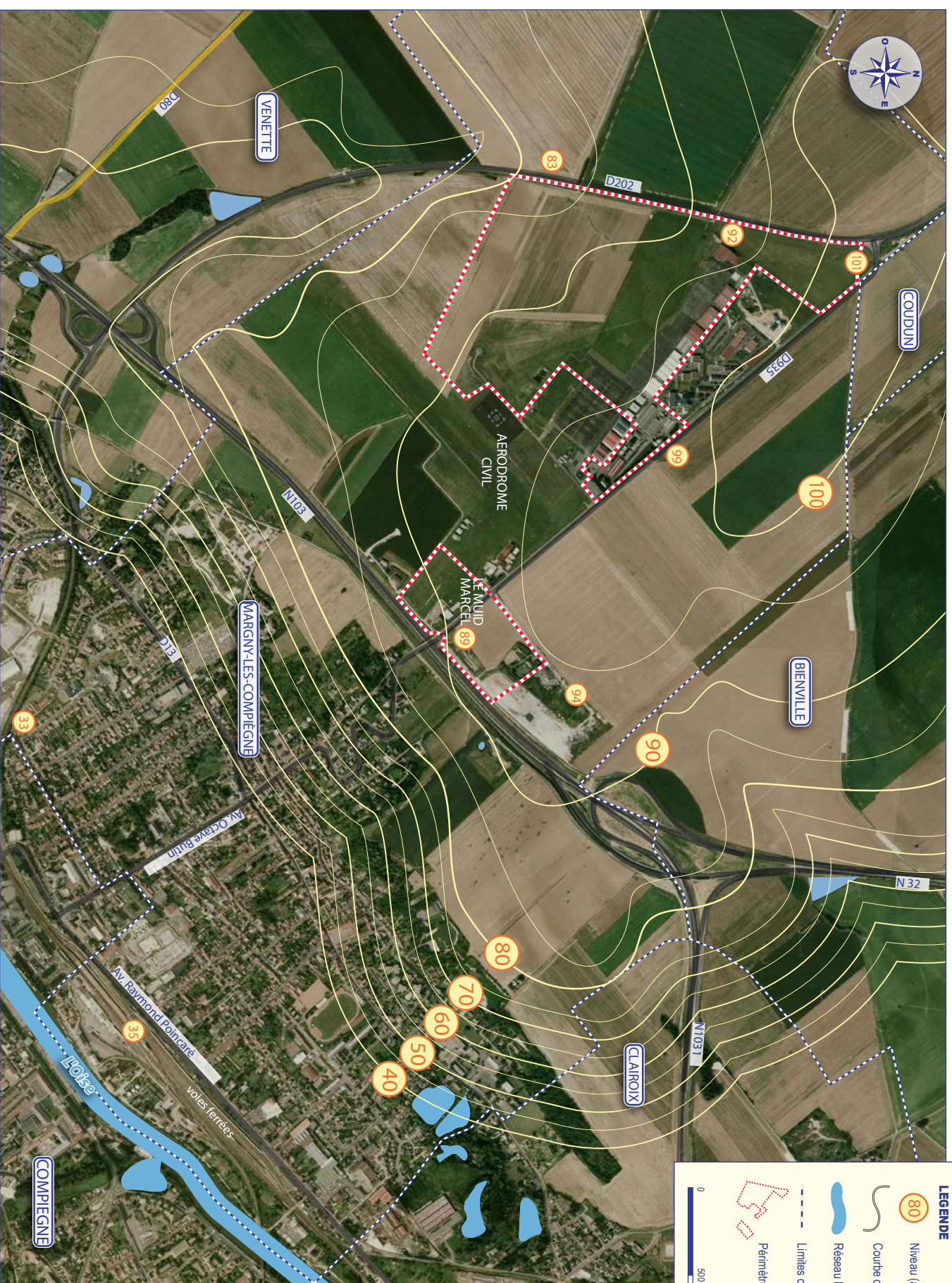
### ■ Étude d'impact

- Code de l'environnement : codifie la participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire dans les articles 121-1 et suivants et les enquêtes publiques dans les articles 122-1 et suivants.
- Loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement (« Loi Bouchardeau ») et décrets n° 85-452 et n° 85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, modifiée par la loi n° 95-101 du 2 février 1995 (« Loi Barnier ») relative au renforcement de la protection de l'environnement.
- Circulaire du 31 juillet 1982 relative à l'amélioration apportée à la publicité des études d'impact et à la procédure des enquêtes publiques.

- Circulaire du 27 septembre 1993 prise pour l'application du décret n° 93-245 du 25 février 1993 relatif aux études d'impact et au champ d'application des enquêtes publiques et modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 et l'annexe au décret n° 85-453 du 23 avril 1985.
- Décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relative à l'autorité administrative de l'état compétente en matière d'environnement prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du Code de l'Environnement.
- **Code de l'urbanisme**
  - Articles L.300-1 : réglementation et définition du terme : aménagement
  - Article L.300-2 : mise en place d'une concertation préalable à la création d'une ZAC
  - Décret 2004-531 du 9 juin 2004 relatif aux documents d'urbanisme et modifiant le Code de l'Urbanisme.
  - Articles L 311-1 et suivant et R 311-1 et suivant concernant les ZAC.
- **Textes relatifs à la loi sur la protection de la nature**
  - Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature.
  - Décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 pris pour l'application de l'article 2 de la loi no 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature.
- **Textes de lois spécifiques**
  - Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et décret n° 95-22 du 3 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres.
  - Loi du 3 janvier 1992 dite loi sur l'eau.
  - Loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 relative à la protection et à la mise en valeur des paysages.
  - Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 et circulaire du 18 janvier 1997 d'application sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.







Source : photo aérienne - Google Earth Pro 2009

### 3.1.2. Géologie

#### ■ Géologie générale

La région de Margny-lès-Compiègne est située dans la plaine crayeuse de la Picardie méridionale dont le domaine s'étend en grande partie au Nord de la route de Compiègne à Clermont. La plaine picarde est fortement structurée par des anticlinaux et des synclinaux orientés nord-ouest – sud-est, dont le relativement complexe anticlinal de Margny-lès-Compiègne. Cette plaine crayeuse est largement recouverte de limons, formation qui affleure sur le plateau de Margny.

Le centre de la commune de Margny-lès-Compiègne, située sur les rives de l'Oise, est caractérisé par une formation superficielle d'alluvions modernes de l'Oise.

D'après la carte géologique éditée par le BRGM, feuille de Compiègne au 1/50 000, les principales formations géologiques affleurantes, des plus récentes au plus anciennes sont les suivantes :

- **LP : limons de plateau**, qui ont une grande extension sur ce plateau de Margny. Les limons de plateau sont très importants dans le secteur du point de vue agricole.
- **c6 : Sénonien Campanien**, craie à Belémittelles; craie campanienne blanche et tendre.
- **c5 : Santonien**, craie à *Micraster coranguinum* ; craie ordinairement blanche, tendre, exempte d'argile et de sable. Elle renferme des silex noduleux à patine rosée.

La formation de limon constitue un niveau imperméable en superficie des couches crayeuses.

Les études ANTEA et FONDASOL réalisées sur le secteur dans les années 90 faisaient état d'une structure composée de limons sur une profondeur de 1,7 à 1,8 m, recouvrant de la craie jaune altérée et entrecoupée de bancs de silex jusqu'à 3 mètres de profondeur, la craie devenant blanche et moins fracturée après 3 mètres.

Une nouvelle étude de sol a été réalisée en 2010 par FONDASOL.

On note une hétérogénéité importante pour les formations superficielles sur ce site.

Des remblais hétérogènes constitués de sables, limon, briques bétons, calcaire, enrobés et autres matériaux de remblais sur certains sondages entre 0,2 à 1,1 m de profondeur.

De la terre végétale limoneuse ponctuellement chargée en graviers de silex de 0,3 à 0,7 m de profondeurs sur certains sondages

Un ensemble limoneux et/ou argileux localement crayeux de 0,6 à 2,7 m de profondeur

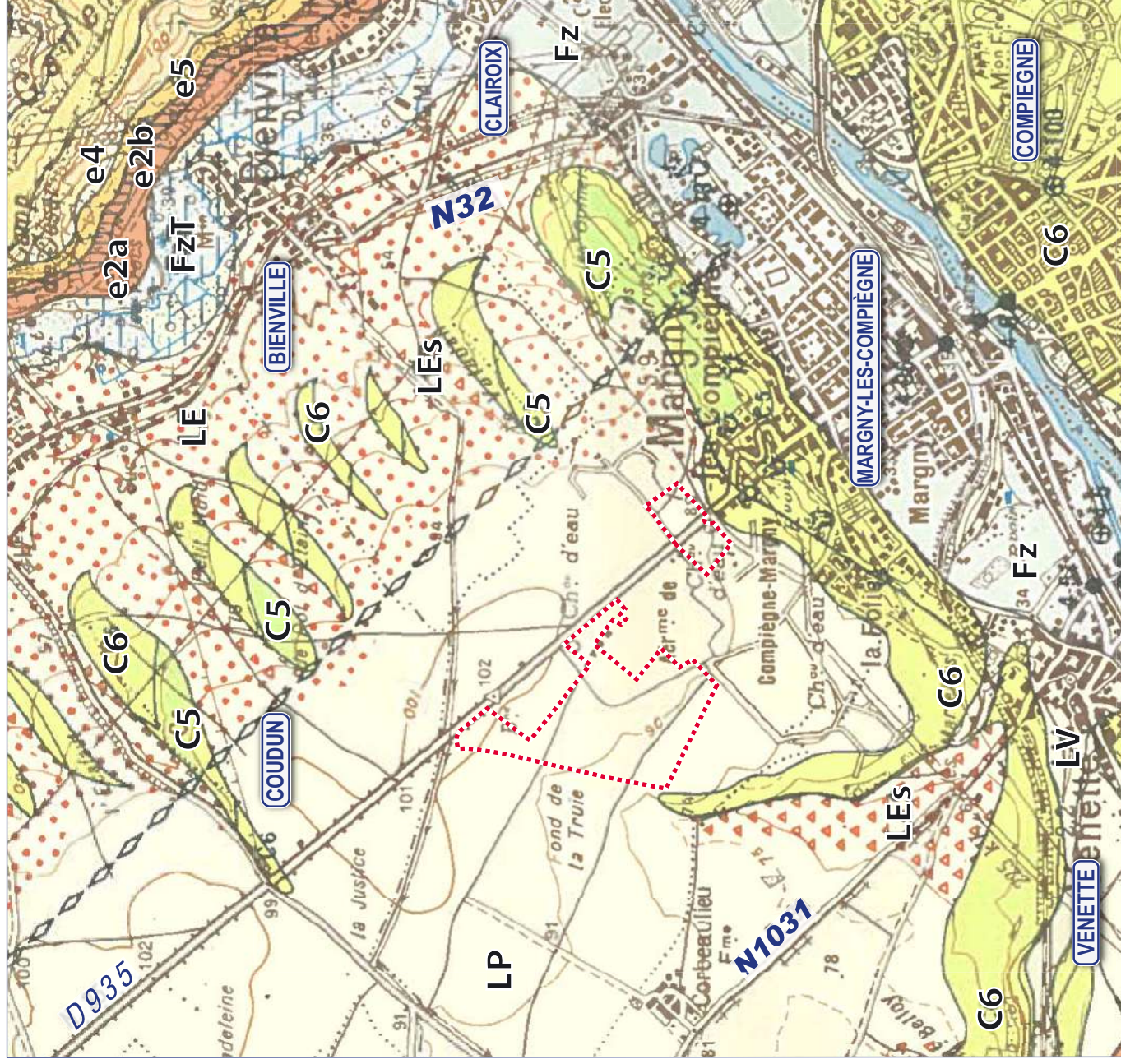
Un substratum crayeux comportant localement de petites veines sableuses à partir de 3 m de profondeur. Cette formation de craie altérée a une épaisseur variable pouvant atteindre 4 mètres.

La craie compacte est rencontrée à partir de 2,50 m et 4 mètres de profondeur.

### 3.1.3. La situation actuelle en terme de pollution des sols

Le type de pollution que l'on pourrait rencontrer sur des bases militaires, pollution par armes ou explosifs, ne concerne pas les anciennes activités du 6<sup>ème</sup> régiment d'hélicoptères de combat – le site ne servant pas pour de telles activités. Le Ministère de la défense, au moment de la fermeture du site et de sa cession à l'ARC, n'a pas fait état de sols pollués.

Par ailleurs, aucun autre site pollué n'est répertorié sur la commune de Margny-lès-Compiègne dans la base de données BASOL du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables.



**LEGENDE**



Périmètre de la ZAC



LP  
Eboulis - Colluvions  
Limons des plateaux



LE LES  
Limons de pentes  
Limons de pentes à silex



Fz T  
Alluvions modernes  
Tourbe



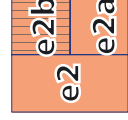
LV  
Limons des fonds de vallées sèches



e5  
Lutétien



e4  
Cuisiers, Argiles de Laon,  
Sables marins



e2 e2b  
Thanétien  
b : Lagunaire : calcaire de Mortemer,  
Tur de Clairoux, Marnes de Marquéglise  
a : Marin : Sables de Bracheux



C6  
Sénonien  
Campanien

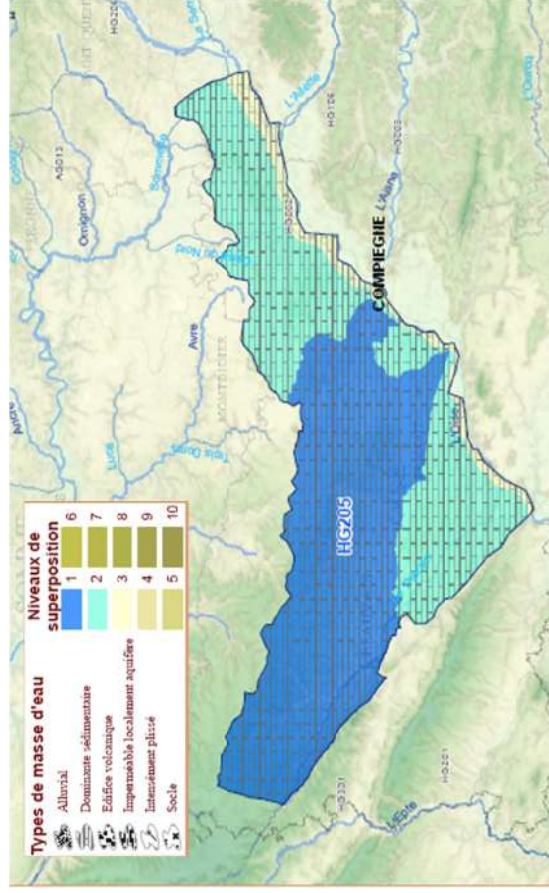


C5  
Sénonien  
Santonien



### 3.1.4. Hydrogéologie

Figure 3 - Carte hydrogéologique de la Région de Compiègne – Masse d'eau souterraine : Craie picarde (HG205)



Source : Infoterre, BRGM

Dans la région de Compiègne (feuille de Compiègne au 1/50 000 éditée par le BRGM), cinq niveaux aquifères sont identifiés :

- **Nappe suspendue de la base du Lutétien**, reposant sur les argiles de Laon. Cette nappe est peu présente sur le secteur.
- **Nappe du Soissonnais**, contenue dans les Sables de Cuise. La nappe repose sur les argiles sparnaciennes, très présente en forêt de Compiègne ; elle alimente de nombreuses sources.
- **Nappe des Sables de Bracheux**, nappe libre ; l'eau est assez abondante mais difficilement captable. Ces eaux sont généralement ferrugineuses, sulfatées, et légèrement chlorurées.
- **Nappe de la craie** : libre dans tous les secteurs non recouverts de formations imperméables, c'est-à-dire principalement sous les plateaux de craie. Dans ces secteurs, la profondeur de la nappe est variable.

Sur certains secteurs, la craie est recouverte par les formations sableuses du Thanétien et forme alors un aquifère bicouche. La nappe de la Craie est drainée par l'Aronde et l'Oise.

La commune de Margny-lès-Compiègne se situe sur cet aquifère de la Craie. Le plateau de Margny est assis sur la craie sénonienne.

**Les eaux de la craie** sont recherchées par puits dans le secteur de Compiègne. Les eaux de la craie sont en général bicarbonatées calciques, sont un peu dures. Dans la craie de plateau, compacte et peu fissurée, les puits sont profonds et de faible rendement. Par exemple, à Venette, un captage AEP d'une profondeur de 47 m avec un rendement possible de 4,5m<sup>3</sup>/h, alimentait le hameau de Corbeaulieu (source : BRGM)

- **Nappe phréatique**, exploitée près du confluent de l'Aisne et de l'Oise.

Caractéristiques principales	
Type	Dominante sédimentaire
Écoulement	Libre et captif, majoritairement libre
Surface en km <sup>2</sup>	
Affleurante	Sous couverture
1368	1173
Totale	
2541	

### Perméabilité des sols

Dans le contexte du secteur d'aménagement, le sol limoneux en surface et constitué de craie fracturée dans les premiers mètres présente une perméabilité de l'ordre de  $2 \cdot 10^{-6}$  m/s. L'infiltration est donc possible mais apparaît, selon l'étude de la perméabilité du sol, relativement lente.

### Le problème de pollution des nappes

Compte tenu de la forte perméabilité de la craie lorsqu'elle est fissurée, la nappe est vulnérable aux pollutions dans la partie basse de la craie. Ainsi, trois sites pollués sont répertoriés sur la commune de Compiègne, les trois localisés sur les rives de l'Oise.

Un de ces sites, en rive gauche, « DSM Composite Resins » fait l'objet d'une surveillance de la nappe. Deux fois par an des analyses sont effectuées portant au minimum sur les concentrations en toluène, hydrocarbures, et phénols.

La nappe étant captée pour l'alimentation en eau potable, elle fait donc l'objet d'une surveillance dans le cadre du « réseau national de suivi au titre du contrôle sur les eaux brutes utilisées pour la production d'eau potable ».

Selon le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) du bassin versant Oise-Aronde, la qualité des eaux souterraines est en particulier menacée par les teneurs en nitrates et en produits phytosanitaires (atrazine et déséthylatrazine). La nappe de la craie est la plus vulnérable.

Tableau 2- Teneurs moyennes des eaux des différents aquifères, en nitrates, déséthyl-atrazine, et atrazine

	Nitrates (mg/l)	Déséthyl-atrazine (µg/l)	Atrazine (µg/l)	Nombre de captages
Craie	33.77	0.06	0.04	38
Thamétien	11.22	0.01	0.01	13
Cuisien	14.56	0.02	0	7
Lutétien	17.52	0.21	0.25	1

SAGE du bassin versant Oise Aronde, Diagnostic global, Phase 2

Concernant le secteur de Margny-lès-Compiègne, les études menées en vue de l'élaboration du SAGE Oise Aronde montrent :

- une qualité passable pour les nitrates (le qualimètre relève des teneurs moyennes comprises entre 25 et 30 mg/l)
- une bonne qualité pour l'atrazine (teneurs comprises entre 0,01 et 0,05 µg/l)
- une très bonne qualité pour le déséthyl-atrazine (teneurs inférieures à 0,01 µg/l).

Ces informations illustrent plusieurs tendances, tout d'abord concernant les produits phytosanitaires :

- une évolution des pratiques agricoles et en particulier, l'interdiction de l'usage de l'atrazine (depuis le 30 juin 2003)
- l'usage toujours très important des nitrates comme fertilisants.

Concernant la teneur élevée en nitrates, les concentrations en polluants démontrent que les sols limoneux peu profonds offre une protection limitée quant à l'infiltration des polluants vers la nappe lorsque la craie est peu épaisse.

Il faut cependant remarquer que les limons du plateau et la forte épaisseur de la craie protègent efficacement la nappe située au droit du plateau.

### 3.1.5. Hydrologie du secteur

La commune de Margny –lès-Compiègne est traversée par la rivière Oise. L'Oise prend sa source en Belgique, près de Chimay, et conflue avec la Seine à Conflans-Sainte-Honorine après 330 kilomètres.

La commune est concernée par le Plan de Prévention des Risques (P.P.R.) du bief de Compiègne - Pont Sainte Maxence approuvé par le 24 novembre 1996 pour les secteurs concernés par les inondations. La quasi-totalité des terrains situés, dans la vallée, entre la RD13 et l'Oise sont soumis au risque d'inondation à des degrés divers.

Le pôle de développement des Hauts de Margny, localisé sur le plateau de Margny-lès-Compiègne, de par la distance géographique mais surtout par le l'altitude du secteur par rapport à la rivière Oise, n'est pas concerné par le réseau hydrologique.

On peut aussi noter la présence de plusieurs étangs privés au nord-est de la commune sur une superficie d'un hectare, le long de la D 13 en limite communale d'avec Clairoix. Ces étangs sont en aval hydrographique du projet.

### 3.1.6. Climat

Région de climat océanique, marquée de nuances continentales vers l'intérieur, la Picardie s'ouvre sur la Manche par une courte façade littorale, de part et d'autre de la Baie de Somme.

C'est l'absence de contraste climatique saisonnier marqué qui caractérise le climat de la région: douceur, humidité, brouillard.

Les données sont issues de la station météorologique de Margny-les-Compiègne.

#### ▪ Les températures

Décembre est le mois le plus froid avec une température moyenne de 4,2°C sur les dix dernières années (1999-2008). A l'opposé, juillet est le mois le plus chaud avec une température moyenne de 18,8 °C. Les températures moyennes maximales relevées sur la période d'observation oscillent autour de 24 °C durant juillet et août. Les températures moyennes minimales se situent autour de 2 °C de décembre à février.

#### ▪ Les précipitations

Les précipitations moyennes annuelles sont de 693,6 mm sur la période 1998-2008. Les mois de juillet et d'août sont le plus arrosés avec respectivement des niveaux de précipitations de 71,8 mm et 72,1 mm. Le mois le plus sec observé sur la période d'analyse est le mois de juin avec 43,6 mm.

#### ▪ Les vents

Les roses des vents observées en région mettent en évidence les points suivants :

- la Picardie est la plupart du temps soumise à des vents de vitesse supérieure à 5 m/s (18 km/h), favorables à une bonne dispersion des polluants.
- sur la côte picarde, les vents dominants proviennent en grande partie de l'ouest. A l'intérieur des terres ils proviennent essentiellement du sud-ouest.

Localement les vents dominants proviennent majoritairement de l'ouest.

La vitesse moyenne enregistrée sur l'année est de 4 m/s (soit environ 14 km/h). La rafale maximale de vent enregistrée depuis 1994 est de 38 m/s (soit 137 km/h enregistrés en 2004).



Figure 4 - Directions du vent

Source : Météo France – Station de Beauvais – Période de 1999 à 2009

Tableau 3 Les températures en °C

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Températures moyennes	4,5	4,9	7,5	10,5	14,3	17,0	18,8	18,7	15,9	12,1	7,2	4,2

Source : Météo France – Station de Margny les Compiègne – Période de 1998 à 2008

Tableau 4 - La température la plus élevée en °C

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Température la plus élevée	14,8	16,8	22,1	27,0	30,6	34,0	36,9	39,2	30,4	25,4	19,5	39,2
Date	05-1999	05-2004	16-2005	15-2007	27-2005	28-2005	21-1995	12-2003	19-2003	06-1997	04-1994	07-2000

Source : Météo France – Station de Margny les Compiègne – Records établis sur la période du 01.03.1994 au 03.05.2010

Tableau 5 - La température la plus basse en °C

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Température la plus basse	-15,0	-9,8	-8,3	-4,4	-0,6	3,1	6,9	4,9	2,0	-4,6	-10,4	-11,3
Date	07-2009	22-1996	01-2005	08-2003	07-1997	01-2006	10-2004	28-1998	25-2002	28-2003	24-1998	29-1996

Source : Météo France – Station de Margny les Compiègne – Records établis sur la période du 01.03.1994 au 03.05.2010



Tableau 6 - Hauteur moyenne de précipitations en mm

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Précipitations moyennes	55,4	46,1	56,1	47,1	63,1	43,6	71,8	72,1	50,7	70,6	54,3	62,7

Source : Météo France – Station de Margny les Compiègne – Période de 1998 à 2008

Tableau 7 - Hauteur maximale de précipitations pour 24 heures en mm

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Précipitations maximales	31,6	27,6	30,0	28,6	45,5	36,0	40,2	29,3	92,8	43,4	22,8	19,2
Date	02-2003	13-2002	20-2001	07-1998	06-2006	11-1997	07-2001	03-2008	06-1999	20-2001	25-2000	18-1997

Source : Météo France – Station de Margny les Compiègne – Période de 1/03/1994 au 3/05/2010

Tableau 8 - Force du vent moyenne en km/h

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Force du vent	17,64	16,92	15,84	15,12	14,04	12,24	12,96	12,6	14,4	14,04	17,64	16,92

Source : Météo France – Station de Margny les Compiègne – Période de 1998 à 2008

Tableau 9 - Rafale maximale de vent en km/h

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Précipitations maximales	111,6	104,4	97,2	108	104,4	97,2	90	97,2	86,4	104,4	86,4	136,8
Date	03-1998	28-2010	12-2008	04-1994	20-2006	04-1994	28-1994	15-2001	04-2009	30-2000	08-2001	17-2004

Source : Météo France – Station de Margny les Compiègne – Records établis sur la période du 01-03-1994 au 03-05-2010

### 3.1.7. Milieu naturel : la trame végétale et les espaces verts

#### ▪ Échelle de l'Agglomération

Dans un périmètre de 2 km autour de la commune de Margny-lès-Compiègne, se situe la forêt de Compiègne qui est la troisième plus grande forêt domaniale du pays par sa taille, soit 14 417 hectares.

Ce massif forestier bénéficie d'un zonage de protection à plusieurs niveaux (dans l'ordre croissant d'importance) :

- Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de Type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes ; « Massif forestier de Compiègne, Laigue, et Ourscamps-Carlipont » ;
- Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de Type I (27 035ha), secteur de grand intérêt biologique ou écologique ; « Massif forestier de Compiègne, Laigue, et Ourscamps-Carlipont ».

Une ZNIEFF n'est pas en soi une mesure de protection, mais un élément d'expertise qui signale, le cas échéant, la présence d'habitats naturels et d'espèces remarquables ou protégées par la loi.

- Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) : « Forêts picardes : Compiègne, Laigue, Ourscamp » (32 700ha).

Le classement en ZICO n'a pas de portée réglementaire. En revanche, cet inventaire sert de base, entre autres, à un zonage Natura 2000 (Zone de Protection Spéciale issue de la directive Oiseaux).

Deux sites proches de Compiègne sont classés en Zone Natura 2000 :

- Zone de Protection Spéciale (ZPS) ; « Forêts picardes : Compiègne, Laigue, Ourscamps » (24 647 ha).
- Site d'Importance Communautaire (SIC) ; « Massif Forestier de Compiègne » (3 180 ha).

Ces sites sont éloignés du projet, cependant le massif forestier de Compiègne abrite cinq espèces de Chiroptères (Chauves-souris) et pour deux (Grand Murin et petit rhinolophe) d'entre elles ce massif représente moins de 2% de l'habitat national, ce qui suffit à considérer ce secteur important pour la conservation de l'espèce. Pour plus de renseignements les fiches descriptives Natura 2000 du Grand Murin et du Petit rhinolophe figurent en annexe ainsi que la fiche des deux zones Natura 2000.

Une colonie de plus de 200 Grand Murin résidait dans les combles au Château de Compiègne en 2006, ce nombre a diminué ces dernières années. Cette chauve-souris nocturne chasse dans les zones de forêt et les prairies fraîchement fauchées. Le secteur du plateau ne représente pas un terrain de chasse propice sauf peut-être au moment des moissons, il n'offre pas non plus d'habitat potentiel pour le Grand Murin.

L'habitat du Petit rhinolophe est une mosaïque de petites parcelles alternant des boisements de feuillus d'âge moyen à mûr est des cultures traditionnelles entourées de lisières arborés. Le paysage du plateau ne répond pas à ces critères. Les bâtiments présents sur le plateau n'offrent pas de gîtes d'estivages satisfaisant pour cette espèce. Les combles du château de Compiègne abritent aussi une colonie de Petit rhinolophe.

Les autres espèces présentes dans les deux zones natura 2000 ne sont pas présentes sur le plateau.

#### ▪ Échelle de la commune

À l'échelle de Margny-lès-Compiègne, la couverture boisée est très faible sur l'ensemble de la commune. Les secteurs boisés se concentrent sur les parties les plus abruptes du coteau et au niveau du parc de l'Hôtel de Ville sur environ 1 hectare.

La commune ne bénéficie d'aucune protection réglementaire concernant les espaces naturels.

#### ▪ Échelle du site d'étude

À l'échelle du Pôle de développement, le paysage est marqué par les terres agricoles et l'ancienne base militaire pour partie reconvertie en aérodrôme civil.

Aucun milieu naturel réglementé n'est situé dans l'emprise du projet du Pôle de développement des Hauts de Margny.

### 3.1.8. Le paysage

- **Échelle de la commune (source : PLU)**

À l'échelle paysagère se dessine trois entités paysagères à l'image de la topographie de la commune.

Le coteau offre un panorama de très grande qualité sur l'agglomération compiénoise.

Le fond de vallée est fermé vers le sud par les secteurs urbanisés de Compiègne prolongés par la forêt domaniale. À la sortie de Margny-lès-Compiègne vers Clairoix, le paysage est semi-ouvert au niveau de la confluence entre l'Oise et l'Aisne. En revanche, dans le secteur urbanisé du territoire communal, la rivière est très peu visible, notamment depuis l'ancienne route nationale.

La vallée forme un linéaire urbain de plusieurs kilomètres composé d'occupations mixtes (habitat, activités, équipements) où la récente urbanisation du secteur de la Prairie de Venette est venue combler le dernier grand espace non bâti entre Clairoix et Jaux, de manière symétrique à l'urbanisation sur la rive gauche s'étirant de l'Aisne à la ZAC de Mercières (carrefour de l'Europe).

Dans cet ensemble urbanisé, les cœurs d'îlots ou les parcs publics et jardins des grandes propriétés constituent les principaux espaces verts, mais qui sont peu visibles et souvent non accessibles pour le public.

Enfin, le plateau présente un paysage largement ouvert où, en dehors des parties déjà urbanisées, les champs de grande culture occupent l'espace. Ce secteur de plateau tient un rôle important à l'échelle de l'agglomération puisqu'il constitue une transition paysagère entre les buttes boisées de Jaux et des communes plus à l'ouest, et les collines boisées du Noyonnais dont le mont Ganelon forme une limite naturelle bien visible. C'est dans cette optique que s'intégrera toute nouvelle occupation et utilisation des sols sur le plateau. Il s'agira également d'utiliser le végétal comme un élément signalant l'entrée dans l'agglomération et donc le changement de paysages.

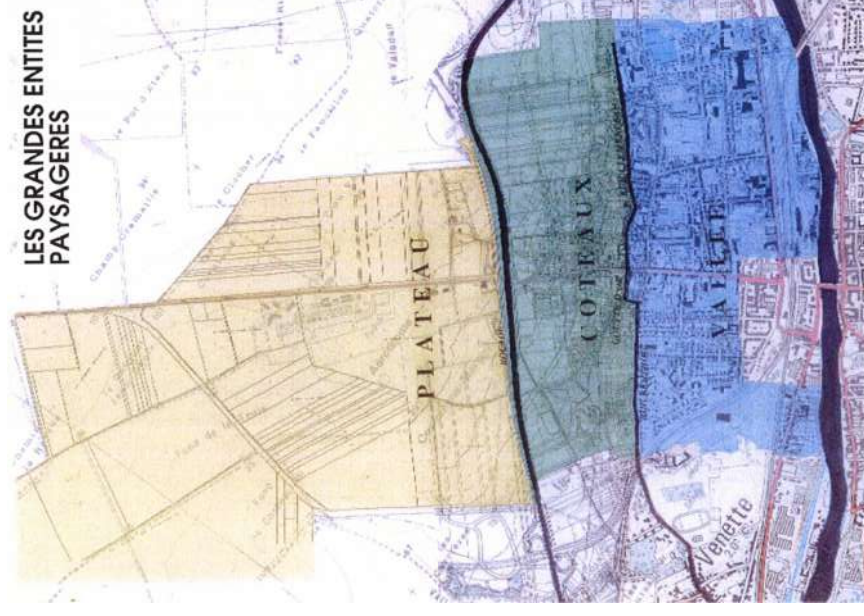


Figure 5 - Paysages

Source : PLU de Margny-lès-Compiègne

### ▪ Échelle du site d'étude

Le plateau de Margny offre un paysage de grandes cultures, caractérisé par de vastes étendues cultivées et ouvertes sans haies ni clôtures pour délimiter les parcelles. Il offre des vues très amples.



De grands boisements se distinguent en arrière-plan mais sur le secteur d'étude les arbres sont rares. Quelques alignements interrompus soulignent l'intersection de la RD 935 et la RD 202 ainsi que l'ancienne zone militaire (peupliers, érables, ...).

## 3.2. LE MILIEU URBAIN

La source des chiffres énoncés tout au long de ce chapitre provient des statistiques de l'INSEE.

### 3.2.1. La population

#### ▪ Les éléments de démographie

Au recensement de 2006, la ville comptait 7 736 habitants, soit une augmentation de 18,9% par rapport à 1999 (soit 1 233 habitants en plus). Comparativement, la population du Département a augmenté de 3,9 % sur la même période.

Les résultats du recensement 2007 sont obtenus à partir du cumul des informations collectées lors des cinq enquêtes de recensement de 2004 à 2009.

Tous les chiffres figurant ci-après sont publiés par l'INSEE en 2010 avec le recensement de 2007.

Tableau 10 - Évolution démographique de 1975 à 2007

	Population				
	1975	1982	1990	1999	2007
Margny lès Compiègne	5 370	5 429	5 625	6 503	7 736
Communes de l'ARC	57 320	61 567	66 646	68 700	71 150
Département de l'Oise	606 320	661 781	725 603	766 441	796 619

Source : INSEE, résultats exhaustifs des recensements de la population 1982-1990-1999-2007

Les variations du nombre des habitants sont dues à deux facteurs : le solde naturel (addition natalité/mortalité) et le solde migratoire (arrivée et départ des populations).

Sur la période 1990/1999, le solde naturel est resté positif.

Le solde migratoire négatif de 1968 à 1982, est resté positif depuis, découlant des comportements socio-économiques de la population, notamment de l'offre d'emploi dans le secteur mais aussi de l'offre foncière de la commune.

La variation de la population entre 1999 et 2006 est essentiellement due à une augmentation du solde migratoire (entrée/sortie du territoire communal) et une augmentation stable annuelle du solde naturel (naissance/décès).

Les projets urbains en cours (et en particulier celui de l'aménagement du pôle développement du Plateau de Margny) devraient encore accroître l'attractivité de la commune.

### ■ La pyramide des âges

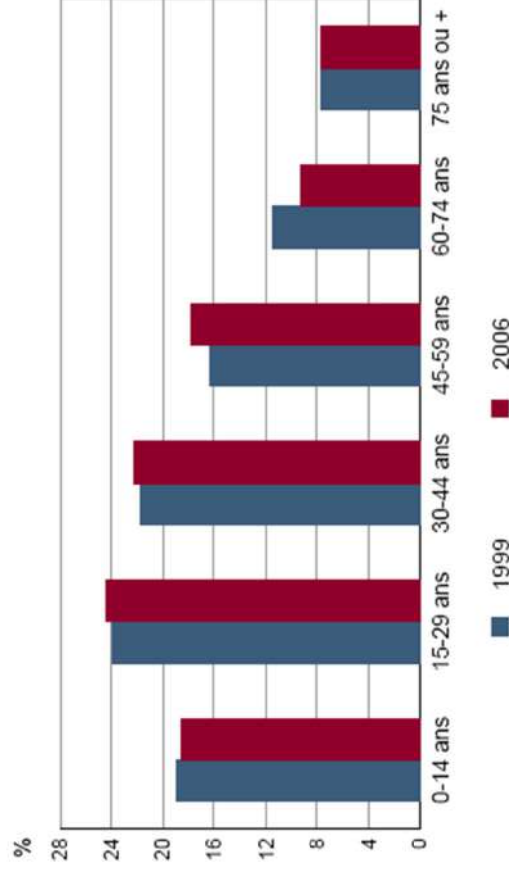


Figure 6 – pyramide des âges

Source : INSEE, 1999 et 2006

Depuis 1999, la population de Margny-lès-Compiègne âgée de 15 à 59 ans est en augmentation. En revanche, la part des plus de 60 ans tend à diminuer en passant de 19 % en 1999 à 17% en 2006.

Toutefois, ce rajeunissement est à nuancer parce que la part des 0-14 ans est en diminution légère depuis 1999.

### ■ Perspectives

Aux vues des perspectives d'évolution du territoire, le schéma directeur d'aménagement du territoire prévoit, à l'horizon 2020, une population de 70 000 habitants pour l'agglomération centrale (constituée par Margny-lès-Compiègne, Venette, et Compiègne dont la population totale, au recensement de 2007, est de 52 151 habitants).

Si l'on se base sur cette hypothèse d'évolution, la population de Margny-lès-Compiègne devrait évoluer selon un taux de croissance annuel de 1% sur les 10 prochaines années, soit une population de 8 800 habitants en 2020.

### ■ Les densités de population

Tableau 11 – Densité moyenne de la population en 2006

Communes	Densité de population (habitants par km <sup>2</sup> )
Margny-lès-Compiègne	1 161,5
Communauté d'agglomération	357,2
Département de l'Oise	135,9

Source : INSEE, résultats du recensement de la population 2007

La densité de population de Margny-lès-Compiègne contraste nettement avec la densité de population à l'échelle du département et de la communauté d'agglomération. Elle est cependant élevée pour le secteur, en étant 3 voire 4 fois plus élevée que la densité des communes limitrophe (hors Compiègne).

### 3.2.2. Les logements

On observe une croissance régulière du nombre total de logements depuis 1968, pour composer un parc total de 3 748 logements en 2007.

Tableau 12 - Évolution du parc de logements

	1990	1999	2007
Margny-lès-Compiègne	2 440	3 087	3 748

Source : INSEE, résultats du recensement de la population du 1999 et 2007

Tableau 13 - Pourcentage de résidences principales selon l'époque d'achèvement

Année d'achèvement	Margny-lès-Compiègne	ARC	Oise
Avant 1949	32,3 %	24,3 %	31,2 %
De 1949 à 1974	20,1 %	37 %	28,9 %
De 1975 à 1989	20,7 %	23,5 %	25,4 %
1990 ou après	26,9 %	15,3 %	14,5 %

Source : INSEE, résultats du recensement de la population 2007

On observe une évolution constante du pourcentage de construction des logements sur la commune depuis 1949. Une légère hausse s'observe depuis 1990, correspondant aux nombreux programmes de construction en cours ou prévus.

Les logements sont dominés par les résidences de taille moyenne : en 2007, 47% ont entre 3 et 4 pièces. On note aussi un nombre important de logements de très grande taille (5 pièces ou plus) : 29,8%. Les logements de très petite taille ou avec 2 pièces sont moins représentés : 9,7% de T1 et 13,4% de T5.

Depuis 1999, le statut d'occupation s'est inversé : le parc locatif a augmenté à l'inverse de la proportion de propriétaire qui est en baisse.

En effet, entre 1999 et 2007, la part de locataires est passée de 45,7% à 52% ; la part de propriétaires de 51,2% à 46,7%.

Concernant le statut d'occupation la proportion de propriétaires de la résidence principale à Margny-lès-Compiègne est de 46,7 % alors qu'il est de 61,9 % pour l'ensemble du département.

**Sur le périmètre de la ZAC, il n'est pas prévu la construction de logements.**

### 3.2.3. L'emploi

#### ■ Notions générales

La ville de Margny-lès-Compiègne offre, au 31 décembre 2007, 1 808 emplois répartis dans 215 entreprises (Chiffres INSEE, recensement de population de 2007).

Au 1<sup>er</sup> janvier 2009 la commune compte 256 établissements.

Parmi ces 256 établissements, 36 sont des entreprises publiques.

La répartition des établissements par secteur s'établissait comme suit :

- 6,6 % dans l'industrie
- 14,8 % dans la construction
- 64,5 % dans le commerce, les transports et les services
- 14,1 % dans l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale.

Il faut noter que la ville de Margny-lès-Compiègne retient près du 14 % de ses actifs ayant un emploi.

#### ■ Activités économiques

Margny-lès-Compiègne appartient à la communauté d'Agglomération de la Région de Compiègne (ARC).

Le bassin compiégnois présente de nombreux atouts qui en font un territoire privilégié pour accueillir des habitants et des emplois, et en faire l'un des sites privilégiés de développement de l'Oise (avec les agglomérations creilloise et beauvaisienne) et de la Picardie avec l'agglomération amiénoise.

Sa proximité de l'Île-de-France, son excellente desserte autoroutière et sa rapidité d'accès au pôle de Roissy couplées avec une qualité du cadre de vie rendent très attractif ce bassin d'emploi.

Le taux d'emploi de l'agglomération de Compiègne est de 131 % (chiffres 2006, ARC).

L'activité économique de la commune est effectivement marquée par une forte concentration d'activités de services, caractéristique d'une ville de moins de 10 000 habitants comme Margny-lès-Compiègne.

Tableau 14 - La population active

	1999	2007
<b>Commune de Margny-lès-Compiègne</b>	4 262	5 274
<b>ARC</b>	31 748	33 941
<b>Département de l'Oise</b>	508 029	528 732

Source : Recensements INSEE de 1999 et 2007

Parmi la population âgée de 15 à 64 ans, la population active regroupe les actifs ayant un emploi et les chômeurs. La proportion de la population active totale de la ville évolue; elle était de 72,6 % en 1999 et de 77,3% en 2007. La même évolution positive existe à l'échelle de l'ARC (de 69,1 en 1999 à 71,1 en 2007).

Parmi les actifs de la commune, 69,6% ont un emploi en 2007 contre 63,5% en 1999.

Tableau 15- Nombre d'emplois selon le secteur d'activités

	Margny	ARC
Agriculture	4	200
Industrie	82	7 603
Construction	154	2 425
Commerces, transports, services divers	820	17 151
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	748	12 088
<b>Total</b>	<b>1 808</b>	<b>39 468</b>

Source : INSEE 2007

Tableau 16 - Nombres d'emplois par catégorie socio professionnelle au 31 décembre 2007

Catégories socioprofessionnelles	Margny-lès-Compiègne	ARC
Agriculteurs exploitants	4	57
Artisans, commerçants, chefs d'entreprises	100	1 694
Cadres et professions intellectuelles sup.	236	5 779
Professions intermédiaires	544	10 046
Employés	576	11 220
Ouvriers	348	10 671
<b>Nombre total d'effectifs par catégories socioprofessionnelles</b>	<b>1 808</b>	<b>39 468</b>

Source : INSEE, 2007

Comme le montre la comparaison entre le nombre d'emplois disponibles sur la commune de Margny-lès-Compiègne et le nombre d'actifs, l'apport de nouveaux emplois sera très favorable à la commune, à condition toutefois que la nouvelle offre corresponde aux compétences disponibles dans la commune.

De nouveaux emplois sur une commune permettent de limiter les déplacements entre le domicile et le travail.

L'étude démographique des entreprises montre pour 2009 la création de 69 entreprises à Margny-lès-Compiègne.

L'étude de l'évolution du nombre d'entreprises depuis 2008 reflète l'application du régime de l'auto-entrepreneur et des entreprises individuelles au 1<sup>er</sup> janvier 2009.

49% des entreprises ne comptent pas de salarié, 42% en comptent de 1 à 9 tandis que 3% des établissements ont plus de 50 salariés.

### **Le secteur commercial**

Les commerces sont concentrés dans le centre-ville de Margny-lès-Compiègne. Deux supermarchés (ED et Intermarché) sont situés sur l'avenue Raymond Poincaré, le long des voies ferrées. Le pôle de développement des Hauts de Margny renforcera l'offre commerciale sur la commune.

La zone commerciale la plus proche est la ZAC de Jaux-Venetie, à l'ouest de la commune en limite communale avec Venette.

### **L'activité agricole**

Au dernier recensement agricole de 2000, la commune comptait 3 exploitations agricoles (une de moins qu'en 1988), pour une superficie agricole utilisée moyenne de 45 ha.

Deux de ces exploitations étaient vouées à la culture (céréales, légumineuses, et graines oléagineuses), et une exploitation est tournée vers l'horticulture.

Le nombre d'actifs agricole était de 7 dont 3 chefs d'exploitation et 4 actifs familiaux. La superficie agricole utilisée des exploitations était de 135 ha, essentiellement en terres labourables, tandis que la surface agricole utilisée sur la commune était de 278 ha (soit 40% du territoire communal). Plus de la moitié de la surface agricole de la commune est utilisée par des exploitations dont le siège n'est pas situé à Margny-lès-Compiègne.

Aujourd'hui, il ne reste plus qu'une exploitation agricole comptant 3 actifs agricoles dont 1 chef d'exploitation (source : PLU de Margny-lès-Compiègne).

### **Les parcs d'activités**

Il n'existe aucun parc d'activités sur le territoire communal de Margny-lès-Compiègne. Les zones d'activités sont localisées sur les communes avoisinantes de Venette et Compiègne.

Aux environs de Margny-lès-Compiègne :

- Zone industrielle nord de Compiègne
- Zone artisanale de Choisy-au-Bac
- Parc artisanal de Clairoix
- Zone commerciale de Jaux-Venetie
- Parc commercial et de loisirs du Camp du Roy
- Zone d'activités de Royallieu
- Zone d'activités des Mercières

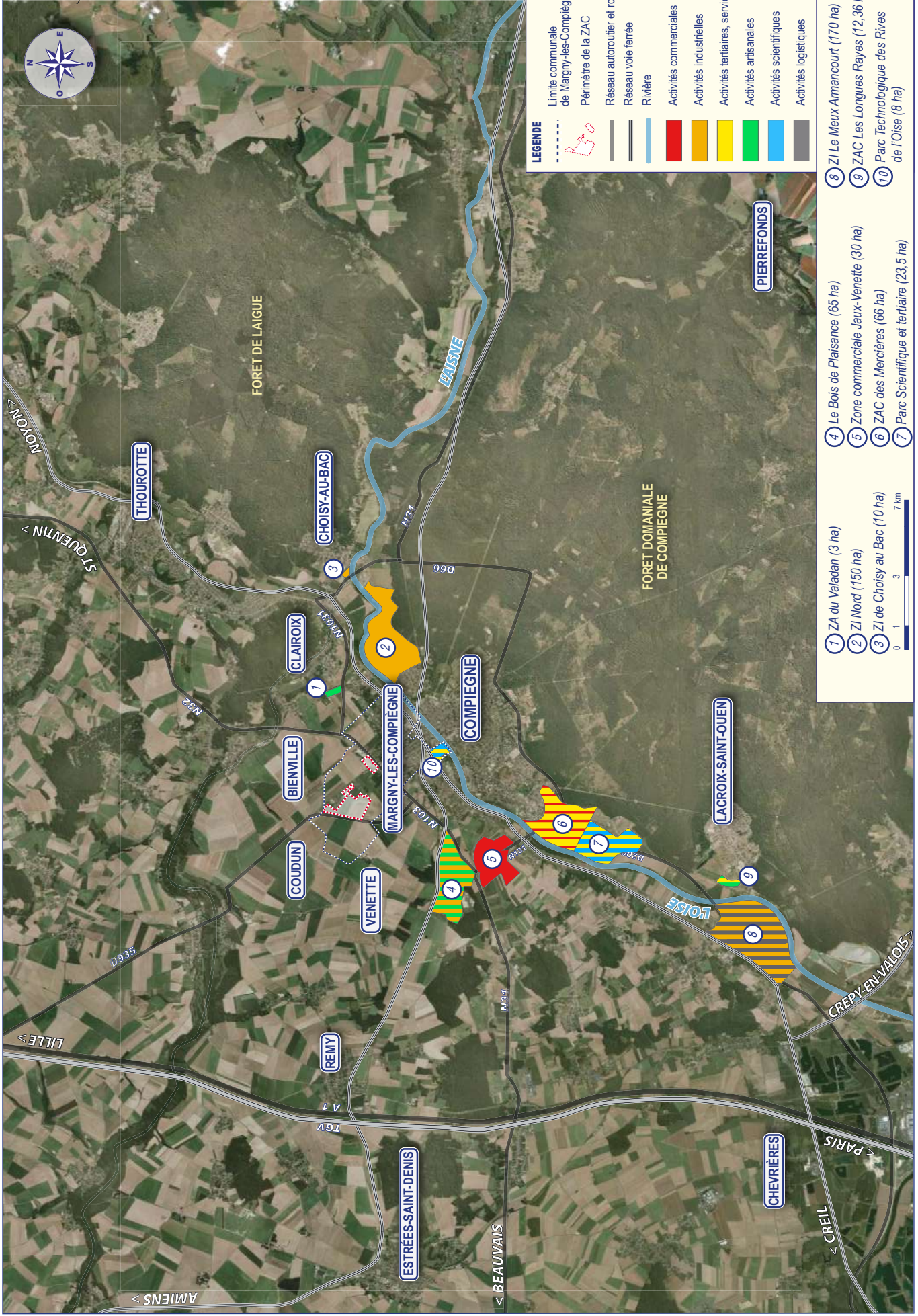
- Parc tertiaire et scientifique de Compiègne
- Zone industrielle du Meux-Armancourt
- Parc artisanal de la Croix-Saint-Ouen
- Parc du Bois de Plaisance
- Parc Technologique des rives de l'Oise
- Parc artisanal Saint Sauveur en dehors des limites de la carte page suivante

Le diagnostic commercial de la zone démontre que le pôle commercial de Jaux/Venetie représente à lui seul, 48% de l'activité commerciale de l'agglomération.

Néanmoins l'avantage concurrentiel que constitue la grande diversité d'enseignes sur la zone de Jaux/Venetie tend à se réduire compte tenu de l'évolution du contexte concurrentiel de l'agglomération.



**AMENAGEMENT DU POLE DE DEVELOPEMENT DU PLATEAU DE MARGNY**



**LES ZONES D'ACTIVITÉS EXISTANTES SUR LE TERRITOIRE**

### 3.2.4. Le tissu urbain

- **Le bâti**

#### À l'échelle communale

La ville de Margny-lès-Compiègne se caractérise par une architecture traditionnelle typique des centres anciens bordant des rues plutôt étroites.

En bordure de l'Oise le tissu bâti se compose des constructions liées au domaine ferroviaire comprenant essentiellement des habitations, des bâtiments d'activités (entrepôts et bureaux) nécessaires à l'exploitation ferroviaire et de terrains en friche. D'autre part, un tissu bâti assez ancien situé le long du chemin de halage regroupant des entrepôts utilisés en surface de vente commerciale, un centre de formation professionnelle, l'acte théâtral et une habitation.

Au nord de la rue Octave Butin, en allant vers le plateau des Hauts de Margny, le bâti est caractérisé par un habitat de type pavillonnaire traditionnel réalisé dans les années 60.

#### À l'échelle du secteur d'étude

A l'exception de la base militaire et des bâtiments de l'aérodrome civil, de l'exploitation agricole, et d'une activité artisanale isolée, il n'y a pas d'autre construction sur le plateau.

Le projet est localisé sur le site de l'ancien régiment d'hélicoptères de combat au sein d'une zone à vocation agricole.

Le bâti du secteur d'étude est donc uniquement constitué d'anciens hangars militaires.

En effet, le site se compose de plusieurs bâtiments, principalement à usage des hangars servant alors au stockage des hélicoptères et à leur entretien. Leur composition est détaillée sur le schéma ci-contre.

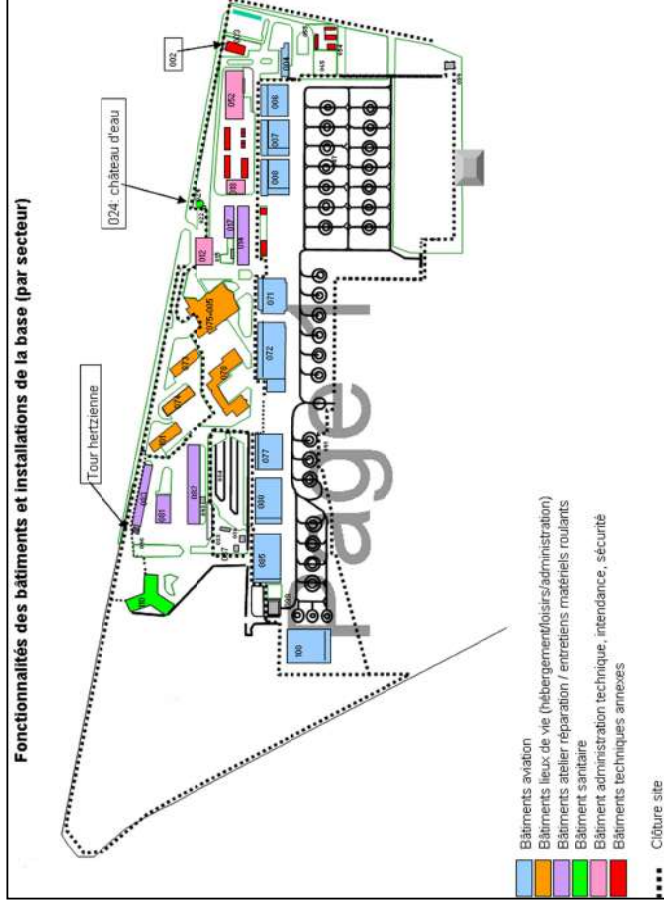
On note que les hangars étaient répartis par fonction :

- bâtiments réservés aux activités d'aviation (10)
- bâtiments réservés au logement des militaires (5)
- bâtiments consacrés à l'entretien du matériel (5)
- bâtiments réservés à l'administration et l'intendance (3)
- bâtiment sanitaire (service médical) (1)

- bâtiments techniques annexes (12)

Dans le cadre du projet d'aménagement de l'ARC, tous ces bâtiments ont fait l'objet d'un diagnostic afin d'en faire un état des lieux et d'évaluer les coûts associés à la démolition ou la réhabilitation de ceux-ci (voir schéma ci-dessous).

Figure 7 - Répartition des hangars existants



- **Les équipements et les services**

#### Équipements administratifs

Les équipements administratifs sont regroupés dans le centre-ville.

### Équipements liés aux transports

En matière de transport en commun, la commune est desservie par le TIC (Transports Intercommunaux) qui permet de rejoindre le centre de Compiègne (et le réseau de bus de la ville) et Venette jusqu'à la zone commerciale. En complément, l'ARC a mis en place le service Allo-Tic, taxis à la demande, dont le fonctionnement pourrait être affiné suivant l'évolution de la demande.

### Équipements scolaires

- 3 écoles maternelles
  - 4 écoles primaires
  - 1 collège
  - L'Établissement Public d'Insertion de la Défense (EPIDE)
- En bordure du périmètre de la ZAC se situe l'EPIDE (Établissement Public d'Insertion de la Défense), école de la seconde chance qui peut accueillir jusqu'à 180 volontaires, ouverte depuis 2007.

L'EPIDE a pour mission d'assurer l'insertion sociale et professionnelle de jeunes volontaires en difficulté scolaire, sans qualification professionnelle ni emploi, en risque de marginalisation.

Le centre propose les filières suivantes ; métiers de bouche, restauration, BTP, animation, métiers de l'industrie (mécanique industrielle)...

En termes d'emplois aujourd'hui, le site de Margny-lès-Compiègne accueille 50 stagiaires par jour avec une quarantaine de formateurs et de salariés.

L'EPIDE a une capacité d'accueil d'environ 160 adolescents en réinsertion.

Cet établissement restera un élément important de la ZAC autour duquel va se développer un pôle formation.

Le centre a mis en place un service de navette tous les vendredis après-midi et les dimanches soir entre le centre et la gare de Compiègne et entre le centre et la gare RER (ligne D) de Surveilliers-Fosses.

### Accueil de la petite enfance

- 1 crèche
- 1 centre multi-accueil (2 mois ½ à 4 ans)

### Équipements culturels

- Médiathèque Jean Moulin
- Atelier Musical de l'Oise
- Centre de Loisirs Municipal

### Équipements de santé

La commune ne comporte pas d'équipements de santé. Les habitants doivent se rendre au centre hospitalier de Compiègne.

### Équipements sportifs

Deux aires polyvalentes (basket, handball) ont été aménagées au quartier de Paramé, ainsi qu'un stand de tir d'envergure régionale, une aire de tir à l'arc, deux boulodromes, un aérodrome et le complexe Marcel Guérin. À cela s'ajoutent le stade municipal, deux courts de tennis, et le Gymnase A.Dennel et les terrains de foot situés sur le plateau.

- L'aérodrome civil

À la fermeture des activités militaires, s'est affirmée la volonté de continuer à développer les activités de loisirs aéronautiques. À ce jour, l'aérodrome accueille quatre activités : l'aéroclub d'aviation de tourisme, l'école de pilotage d'ULM (Air-ground S & S), l'association compiénoise de vol à voile (ACVV), et le cercle des machines volantes (hangar musée).

Les caractéristiques de l'aérodrome sont les suivantes :

- Dimension de la piste : 900 m x 80 m
- Trois hangars aéronefs : 3 x 1 500 m<sup>2</sup>
- Hangar aéroclub : 5 avions environ
- Hangar association des machines volantes : 10 avions environ
- Hangar privé : 10 avions environ
- Aire de stationnement avions : 25 000 m<sup>2</sup>

Tableau 17 - Estimation du nombre de mouvements 2009

Activité	Nombre de mouvements annuels
Aéroclub Compiègne-Margny	11 550
A.C.V.V	5 200
A.G.S.S (ULM)	2 500
Avions basés, avions de passage, ULM privés basés	2 000
Hélicoptères basés	200
Paramoteurs (année incomplète)	200
Nombre total de mouvements 2009	21 650

### Lieux de culte

- 1 église

### 3.2.5. Les réseaux

#### ▪ Le réseau d'eau potable

Le plateau de Margny (principalement la base militaire et l'aérodrome) est alimenté en eau potable via un réservoir d'eau potable localisé au lieu-dit « les Barbeaux ». Le forage de Margny dispose de deux pompes de 100 m<sup>3</sup>/h chacune. La capacité journalière de production est de 1 800 m<sup>3</sup> (si l'on considère un temps de fonctionnement maximal de 18 heures). L'eau est traitée au chlore à la sortie du forage.

L'eau est stockée dans le château d'eau, d'une capacité de 250 m<sup>3</sup>, via une conduite en DN 200 mm qui longe la route départementale 935. Cette conduite est commune à l'alimentation de la base et à celle du château d'eau. Son usage est partagé entre l'installation militaire et la sécurité incendie du secteur du plateau de la commune de Margny-lès-Compiègne.



Dans le cadre du projet d'aménagement du plateau de Margny, le château d'eau, alimentant en eau potable les bâtiments du 6<sup>ème</sup> RHC ainsi que les habitants du coteau de Margny-lès-Compiègne, a fait l'objet d'une convention de mise à disposition décidée par Conseil Municipal au 9 décembre 2009, avant régularisation de la cession du terrain et du château d'eau.

Sur l'ensemble de la commune, les canalisations sont dimensionnées pour alimenter les besoins connus. Le réseau de Margny-lès-Compiègne dispose de trois connexions de secours avec les réseaux voisins. Les renforcements et extensions se feront en fonction des opérations à réaliser, suivant les cheminements possibles, adaptés à chaque opération.

L'étude hydraulique après réalisation du bilan besoins-ressources du réseau de Margny-lès-Compiègne afin de définir les renforcements ou modifications des réseaux d'eau et d'assainissement des eaux usées pour la desserte de la future ZAC, a montré que les ressources disponibles pour alimenter la future ZAC à partir du réseau de Margny-lès-Compiègne sont faibles et inférieures aux besoins totaux de la ZAC.

#### ▪ Les réseaux d'eaux usées et pluviales

Le concessionnaire des réseaux est la Lyonnaise des Eaux.  
Le réseau existant est de type séparatif.

## Eaux usées

L'évacuation des eaux usées du plateau est actuellement assurée par un poste de refoulement situé sur l'ancienne base militaire qui renvoie les eaux via un DN 200 mm vers le réseau séparatif (capacité de 115 m<sup>3</sup>/h).

Cette conduite Ø200 est implantée en bordure ouest de la RD 935. Elle collecte les EU, non traitées, de la base et les achemine vers le réseau ville et sa station d'épuration.

Le réseau d'eaux usées de Margny-lès-Compiègne dirige les effluents vers le poste de relevage Béranger situé sur la commune de Compiègne. La destination finale des eaux est la station d'épuration de La Croix Saint Ouen.

Une étude hydraulique a été réalisée par SAFEGE en 2009 afin de définir les renforcements ou modifications des réseaux d'eau et d'assainissement des eaux usées pour la desserte de la future ZAC. Cette étude a mis en évidence une saturation du poste Béranger (d'une capacité de 97m<sup>3</sup>/h) en temps de pluie, probablement dû à un mauvais raccordement des habitations.

Cette étude a montré que la mise aux normes des différents sites à l'occasion du renouvellement du quartier permettra d'améliorer la situation existante.

## Eaux pluviales

Les eaux pluviales ruisselées sont recueillies par des fossés enherbés permettant l'infiltration des effluents.

### Secteur nord : base militaire

L'ensemble des effluents provenant des toitures et voiries du secteur nord du site est traité et infiltré dans le milieu via de nombreux puisards situés tout au long des pistes de l'aérodrome.

### Secteur sud : aviation civile

Un bassin d'infiltration de 2 700 m<sup>3</sup> permet d'évacuer les eaux pluviales de ce secteur. Le bassin est équipé d'un séparateur à hydrocarbures d'une capacité de traitement de 80 m<sup>3</sup>/h. Le bassin est dimensionné pour supporter une pluie décennale. Ce bassin d'infiltration collecte les eaux d'une partie des pistes, des bâtiments situés sur le secteur de l'aérodrome civil, et des voies de circulation.

Les eaux de ruissellement de la RD202 sont recueillies dans des caniveaux enherbés non étanches qui assurent la collecte, la diffusion, et l'infiltration.

## Le réseau gaz et électricité

Le plateau de Margny-lès-Compiègne est un nœud important du réseau de transport de gaz du département de l'Oise. Trois gazoducs s'y rejoignent, l'un traversant l'extrémité nord-est de l'ancienne base militaire. Ces gazoducs font l'objet de servitudes de protection inscrites au PLU en vigueur.

L'alimentation en gaz desservant l'ancienne base militaire est assurée par une conduite de 100 mm en acier connectée au poste principal de détente de la base. La canalisation est une antenne du réseau de distribution de gaz équipant la commune de Margny-lès-Compiègne. Une ligne Haute Tension de 15 000 volts alimente le plateau.

Lors de l'aménagement de la RD 202 et de la création d'un réseau d'éclairage à l'intersection avec la RD 935, un nouveau poste de transformation a été implanté.

La vocation économique de la zone, sa superficie globale et les types d'activités engagées impliquera la mise en place de plusieurs transformateurs HT/BT à proximité de la zone.

## Le réseau télécommunications

Selon les informations recueillies dans le cadre de l'étude technico-économique de SAGETI, il existe :

- une ligne téléphonique militaire directe reliant Compiègne à Creil
- 1 arrivée France Telecom entre le bâtiment 002 et le parking Est
- 1 arrivée France Telecom au niveau du château d'eau pour la télégestion du réseau AEP par la Lyonnaise des Eaux.



Source : photo aérienne - Google Earth Pro 2009

### 3.2.6. La situation foncière au niveau de la ZAC

La future ZAC est composée de 20 parcelles. Chacune d'elle a un statut foncier qui détermine la procédure qui devra lui être appliquée lors de la réalisation de la ZAC, en particulier pour prendre en compte les nouvelles emprises routières. Leur désignation est fonction de leur occupation actuelle ou la plus récente.

- Parcelles EPIDE 75 698 m<sup>2</sup>
- Parcelles aérodrome civil 302 917 m<sup>2</sup>
- Anciennes parcelles activités militaires 120 640 m<sup>2</sup>
- Parcelles agricoles en majorité en bail précaire 253 419 m<sup>2</sup>

### 3.2.7. L'occupation du sol

Tableau 18- Occupation actuelle du sol

Nom du terrain	Occupation du sol en 2010
EPIDE	Bâtiments répartis sur une parcelle de grande taille destinés à la formation pour la réinsertion des jeunes. Le terrain comporte les classes et une zone de parking.
Aérodrome civil	Hangars + piste
Terrains ancienne base militaire	Hangars et pistes hélicoptères
Parcelles agricoles (y compris Muid Marcel)	Parcelles cultivées

### 3.2.8. Les documents d'urbanisme

L'ARC met au point les documents qui définissent la constructibilité des terrains dans les communes : le Schéma de Cohérence Territoriale et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) remplaçant aujourd'hui les Plans d'Occupation des Sols.

Le service Urbanisme de l'ARC travaille à cette actualisation.

### ▪ Le Schéma de Cohérence Territoriale

L'ARC va se doter d'un Schéma de Cohérence territoriale (SCoT), document qui définit des orientations cohérentes en matière d'urbanisme, d'économie, d'environnement, de loisirs, de transports.

Dans ce cadre, le SCoT a défini pour l'horizon 2020 où seront implantés les nouveaux quartiers d'habitations, les zones d'activités, avec quelles dessertes, etc.

**Le Conseil d'agglomération de l'ARC a approuvé le 9 juillet 2010 la modification du Schéma Directeur valant SCoT.**

Des évolutions ont en effet été constatées avec, entre autres, la disparition d'activités militaires et la reconversion des sites correspondants, la poursuite du dynamisme économique de l'agglomération, l'intégration d'une quinzième commune avec Bienville.

Le futur SCoT s'inscrira dans une démarche de développement durable en déterminant l'impact et l'évaluation environnementale des projets.

Le SCoT sera défini en étroite collaboration avec les Conseils municipaux, et en associant les acteurs du territoire.

Afin d'informer les habitants sur cet élément essentiel pour l'avenir de l'agglomération, des réunions publiques et des expositions seront réalisées.

### Les orientations

Les grands principes du Schéma Directeur valant SCoT :

- Maintenir l'équilibre actuel habitat/emploi ;
- Constituer un centre d'agglomération fort, regroupant Compiègne, Margny-lès-Compiègne et Venette ;
- Rééquilibrer l'agglomération de Compiègne de part et d'autre des deux rives de l'Oise, en organisant et en structurant le développement urbain de Compiègne, Margny-lès-Compiègne et de Venette.
- Limiter l'extension de l'urbanisation sur les espaces naturels ;
- Renforcer les villes et les bourgs de la périphérie ; maintenir et développer la vitalité des villages sans compromettre leur caractère ;
- Poursuivre une politique économique active, assurant à nos concitoyens la possibilité de trouver des emplois sur place ;

- Maintenir un cadre de vie agréable et préserver les paysages.

Le schéma directeur de l'agglomération compiénoise préconise aujourd'hui le renforcement de la centralité Compiègne-Margny-Venetie, qui d'une part, suppose de refaire de l'axe nord-sud, l'axe prioritaire pour replacer Margny-lès-Compiègne en lieu central.

Aujourd'hui et pour les années à venir, la situation de la commune en fait une porte d'entrée du cœur de l'agglomération compiénoise. Elle devient rapidement lieu central (centralité nord) de l'agglomération, organisée principalement de manière linéaire de la rue Octave Butin à la rue Solférino, perturbé cependant par le problème de la traversée du domaine ferroviaire et de l'Oise.

Inscrit dans une démarche de développement durable, le futur SCOT repose sur une démarche « environnementale » qui détermine, à partir d'un état initial, les conséquences prévisibles sur l'environnement des projets envisagés et qui permet l'évaluation environnementale du SCOT dans la durée. En outre, il participera à la réalisation sur le territoire compiénois des objectifs du Grenelle de l'Environnement.

#### ▪ Le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable)

Ce document est une pièce constitutive du PLU. Il s'agit d'un document politique exprimant le projet de la collectivité locale en matière de développement économique et social, d'environnement et d'urbanisme à l'horizon de 10 à 20 ans.

Le PADD a été mis en révision, au même titre que le PLU, afin de prendre en compte la disparition des activités militaires et la reconversion du site, par la définition d'un cadre réglementaire adapté à la mise en œuvre de ces opérations.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU traduit la volonté de conduire l'évolution de la Ville de Margny-lès-Compiègne de manière qualitative et équilibrée afin qu'elle s'inscrive résolument en tant que ville durable. Il est porteur d'une ambition de haute qualité urbaine et s'inscrit très fortement, dans une démarche de développement durable au sein de la Communauté d'Agglomération de la Région Compiénoise.

Les orientations générales du PADD pour l'aménagement du territoire se retrouvent dans les choix affichés pour le pôle de développement des Hauts de Margny :

- Paysage : Un paysage de plateau sensible impliquant un projet paysager pour les franges et sur le coteau.

Définir, dans le volet réglementaire du PLU., les orientations sur les aménagements paysagers des abords de la RD 935, et réaliser une étude visant à une bonne insertion paysagère de la RN 1031 et de la RD 202. Déterminer ensuite la fonction (liaisons intercommunales, desserte, évitement du centre) souhaitée pour chacune des voies existantes (à qualifier) ou nouvelles, afin de préciser l'aspect à leur donner (emprise, profil, mobilier urbain et plantations).

- Activités économiques : Une participation effective au développement économique de l'agglomération

Les activités de ce nouveau pôle seront multiples, le secteur du Fond de la Truie a vocation à accueillir des activités industrielles, commerciales et artisanales. Les anciens bâtiments du corps de garde deviendront un pôle de service pour l'ensemble des activités du plateau.

La zone du Muid Marcel est plus particulièrement destinée à l'accueil d'entreprises locales (artisanales, de services, etc.) à la recherche de terrains plus adaptés à leur perspective de développement. La zone de La Roque n'est pas concernée à ce stade pour l'accueil de nouvelles activités économiques.

#### ▪ Le POS et le PLU

Depuis 1995, Margny-lès-Compiègne dispose d'un document d'urbanisme opposable, le Plan d'Occupation des Sols (POS), qui a évolué en fonction de la politique de développement de la ville. Le POS modifié en juin 1997 par délibération du Conseil Municipal s'appliquait en matière de droit des sols jusqu'à l'approbation du PLU.

Depuis le 5 octobre 2005, le POS a été remplacé par le Plan Local d'Urbanisme (PLU), faisant aujourd'hui l'objet d'une révision simplifiée.

#### Le PLU

Le PLU est élaboré par l'ARC en étroite collaboration avec les élus communaux.

Rédigé après une analyse très fouillée (diagnostic, PADD - Projet d'Aménagement et de Développement Durable), le PLU définit les principes de diversité urbaine et des fonctions urbaines. En particulier, le PLU détermine les règles de constructibilité qui s'imposeront aux propriétaires.



Le Plan Local d'Urbanisme de Margny-lès-Compiègne a été approuvé par délibération du 29 juin 2007 du Conseil Municipal et la délibération du 5 juillet 2007 du Conseil d'Agglomération.

Le dossier de modification n°1 a été approuvé par délibération du Conseil Municipal le 25 septembre 2008 et la délibération du 11 octobre 2008 du Conseil d'Agglomération..

Une révision simplifiée du PLU a été effectuée en application des dispositions de l'article L.123-13 du Code de l'Urbanisme pour la suppression de la zone militaire afin de définir une réglementation favorable à l'implantation d'activités diversifiées.

Cette révision du PLU a été prescrite par délibération du Conseil d'Agglomération du 30 janvier 2008 et approuvée le 9 juillet 2010. Cette procédure a été menée conjointement à la modification du Schéma Directeur.

Elle a pour objectif la prise en compte de plusieurs projets stratégiques qui ont été identifiés depuis la dernière modification du PLU.

Concrètement, cette révision simplifiée a pour but de transformer la zone UG prévue dans le PLU actuel et qui couvrirait l'ensemble de la base militaire du 6<sup>o</sup>RHC. Cette zone va être redécoupée en zone urbanisée (U) pour les parties déjà construites et en zone à urbaniser (AU) pour permettre la création de nouvelles constructions et installations en rapport avec les nouveaux usages. Les terrains concernés par cette révision simplifiée sont aujourd'hui pratiquement entièrement maîtrisés par l'ARC.

L'idée générale est d'avoir un zonage cohérent sur l'ensemble du pôle de développement des Hauts de Margny prenant notamment en compte l'existant. Les secteurs déjà bâtis ont donc été classés en U et les zones non construites en 1AU et 2AU.

Pour les zones déjà urbanisées, l'ARC a souhaité distinguer d'une part l'aérodrome et ses installations (création du secteur UEI) qui bénéficie d'un règlement adéquat pour permettre son évolution le cas échéant.

Le secteur avec les bâtiments affectés aujourd'hui à l'EPIDE a été distingué du reste du secteur pour y autoriser la construction/extension de locaux d'hébergement (UEd).

Le secteur UEa, qui correspond pour partie aux anciens bâtiments du corps de garde, il a vocation à devenir un pôle de services pour l'ensemble du pôle de développement des Hauts de Margny-lès-Compiègne (restauration, hôtellerie ...).

Les secteurs UEa et UEd ont également été conçus avec un soin particulier par rapport à la RD 935 en termes de gabarit et de recul.

Le secteur UEe reprend ensuite l'ensemble des bâtiments existants (essentiellement actuellement des hangars) et ses abords. Un plan masse des emprises a été rajouté à la partie réglementaire pour assurer une cohérence à l'ensemble et conserver certains alignements.

La zone à urbaniser (1AUec) située entre les anciens bâtiments militaires et la RD 202 a vocation d'accueillir en plus des activités industrielles et artisanales, des activités commerciales. Dans un souci de cohérence et de phasage des opérations d'aménagement, il a été décidé de classer en 2AUe, quelques parcelles non maîtrisées situées dans la partie Sud de la zone 1AUec.

Le petit secteur 1AUea, situé aussi le long de la RD 935 bénéficie des recommandations similaires des autres zones contiguës à cet axe routier, notamment en matière de volumétrie. Cette zone a pour vocation d'accueillir des activités artisanales.

Les secteurs UEe, 1AUea et 1AUec sont soumis à l'application de l'article L.111-1-4, l'étude menée par un bureau d'études permettra dans les conditions définies par le code de l'urbanisme de diminuer le recul imposé par rapport à la RD 202 et la RN1031, toutes deux classées par décret axe à grande de circulation.

Le règlement de ces zones est reproduit ci-après. Les principales dispositions applicables à ces zones, extraites du PLU sont exposées, pour plus de détails on se rapportera au règlement du PLU.

### **Le parti pris d'aménagement de la zone UE**

- Zone UEa : secteur qui correspond pour partie aux anciens bâtiments du corps de garde, ayant pour vocation de devenir un pôle de services pour l'ensemble du pôle de développement des Hauts de Margny-lès-Compiègne (restauration, hôtellerie ...);
- Zone UEd : secteur avec les bâtiments affectés aujourd'hui à l'EPIDE avec possibilité de construction/extension de locaux d'hébergement (UEd) ;
- Zone UEe : secteur qui correspond à l'emplacement des bâtiments existants ;
- Zone UEI : zone vouée aux activités de l'aérodrome et ses installations.

### **Dispositions applicables à la zone UE**

La zone UE a pour vocation principale l'accueil d'activités économiques. Elle comporte des secteurs d'habitations qui étaient préexistants. Les équipements publics et d'intérêt général y sont autorisés.

La zone UE est composée de plusieurs secteurs :

- Le secteur UEa
- Le secteur UEb
- Le secteur UEd
- Le secteur UEe
- Le secteur UEI

Dans cette zone destinée aux activités économiques, les articles spécifiques concernent l'implantation des constructions par rapport aux voiries et aux limites séparatives, l'emprise au sol, la hauteur des constructions, le stationnement des véhicules, les espaces libres et les plantations et la possibilité maximale d'utilisation du sol. Les articles du règlement du PLU sont cités de manière rapide.

- Article UE1 : Occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdits dans les secteurs, UEa, UEe et UEI :

- Les habitations sauf celles qui sont destinées au logement des personnes dont la présence est liée à la direction, l'exploitation ou la surveillance des établissements.

- Article UE5 : Caractéristiques des terrains

Restrictions particulières du secteur UEI :

Sont admises les constructions (bureaux, bâtiments techniques, ...) et installations liées aux besoins de l'aérodrome

- Article UE6 : Implantation par rapport aux voies et emprises publiques

Pour les secteurs UEa, UEd, UEe, et UEI : les constructions ou installations doivent être implantés avec un retrait d'au moins 10 mètres par rapport à l'alignement.

En outre, pour les secteurs, UEa, UEe et UEI : les extensions des constructions existantes doivent respecter les limites constructibles fixées par le document graphique 4 e « Plan Masse ».

- Article UE7 : Implantation par rapport aux limites séparatives

Pour les secteurs UEa, UEe et UEI : les extensions des constructions existantes doivent respecter les limites constructibles fixées par le document graphique 4 e « Plan Masse ».

- Article UE9 : Emprise au sol

Pour le secteur UEd :

- l'emprise de l'ensemble des constructions ne devra pas excéder 50% de la surface totale du terrain

- Article UE10 : Hauteur des constructions

Pour le secteur UEa :

- La hauteur maximale autorisée correspond à un bâtiment Rdc + 1 étage + combles, sauf pour les constructions à usage hôtelier qui sont limitées à un Rdc + 3 étages sans limitation de hauteur.
- Les habitations sauf celles qui sont destinées au logement des personnes dont la présence est liée à la direction, l'exploitation ou la surveillance des établissements.

Pour le secteur UEb :

- La hauteur maximale au faîtage des bâtiments à usage d'activités est limitée à 12 mètres. Celle des autres constructions autorisées est limitée à 7 mètres à l'égout du toit.

Pour le secteur UEd :

- la hauteur maximale autorisée correspond à un bâtiment Rdc + 1 étage + combles.

Pour le secteur UEe :

- La hauteur maximale au faîtage ou à l'acrotère des bâtiments à usage d'activités est limitée à 11 mètres.



**LEGENDE**

- Limites communales
- Périmètre de la ZAC

source : photo aérienne - Google Earth Pro 2009

- Pour le secteur UEI:
  - La hauteur est limitée à 12 mètres. Cette disposition ne concerne pas la construction abritant la tour de contrôle.
  - Article UE12 : Stationnement des véhicules
- Dans les secteurs UEa, UEd, UEe et UEI

- Les aires de stationnement et d'évolution des véhicules utilitaires, de services, du personnel et des visiteurs, correspondant aux besoins des constructions ou installations, doivent être assurées en dehors des voies publiques.

Dans les secteurs UEI et Ued :

- Le nombre de places de stationnement des véhicules sera déterminé en tenant compte de la nature des constructions et installations, de leur situation géographique, de leur capacité d'accueil et des capacités de fréquentation simultanée.

### **Le parti pris d'aménagement de la zone 1AU**

- Zone 1AUe, aux lieux-dits "Muid Marcel" et "La Roque", réservé à l'implantation d'activités économiques. Son urbanisation se fera à partir d'une opération d'ensemble.
- Zone 1AUea : Cette zone, au lieu-dit du Muid Marcel, a pour vocation d'accueillir des activités artisanales.
- Zone 1AUec : zone à urbaniser située entre les anciens bâtiments militaires et la RD 202 a vocation accueillir en plus des activités industrielles et artisanales, des activités commerciales.

### **Dispositions applicables à la zone 1AU**

Zone destinée à accueillir les extensions urbaines de la commune. Les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité, d'assainissement existent à la périphérie des différents secteurs de cette zone. Les constructions y sont donc autorisées lors d'une opération d'aménagement (lotissement, ZAC, constructions groupées,...) organisées suivant des schémas d'ensemble, établis pour chaque secteur, suivant lesquels les constructeurs participeront à la réalisation des équipements rendus nécessaires par les opérations autorisées.

Elle correspond aux secteurs d'extension en cours d'urbanisation dans le secteur aggloméré au moyen de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC de la Prairie encore non urbanisée, ZAC centre-ville) et aux secteurs d'accueil de nouvelles activités économiques prévus au schéma de cohérence territoriale de l'agglomération compiégnoise (au contenu schéma directeur), ainsi qu'à l'aire d'accueil des gens du voyage.

Elle autorise l'implantation d'équipements publics et d'intérêt général.

Elle comprend ainsi :

- Un secteur 1AUe, au lieu-dit "Muid Marcel" destiné notamment à l'accueil d'équipements sportifs et au lieu-dit "La Roque", réservé à l'implantation d'activités économiques dont l'urbanisation se fera à partir d'une opération d'ensemble.
- Un sous-secteur 1AUea, au lieu-dit "Muid Marcel", réservé à l'implantation d'activités économiques artisanales.
- Un sous-secteur 1AUec, au lieu-dit "Fond de la Truie", réservé à l'implantation d'activités pouvant accueillir du commerce.
- Un secteur 1AUGv correspond à l'aire d'accueil des gens du voyage. Il se situe en limite nord du territoire communal au croisement de la RD202 et de la RD935.
- Un secteur 1AUVrb, au lieu-dit "La Ville", destiné à l'habitat, aux équipements, services et bureaux qui en sont le complément dès lors qu'ils n'engendrent pas de nuisances ou dangers éventuels.
- Un secteur 1AUz, au lieu-dit "La Prairie", destiné à l'habitat, aux équipements, services et bureaux qui en sont le complément dès lors qu'ils n'engendrent pas de nuisances ou dangers éventuels. La totalité de ce secteur est concernée par la ZAC de la Prairie créée le 23 mai 1991.

- Article UE1 : Occupations et utilisations du sol interdites

Dans les secteurs 1AUe et 1AUGv, sont interdits :

- Les habitations sauf celles qui sont destinées au logement des personnes dont la présence est liée à la direction, l'exploitation ou la surveillance des établissements.
- Dans les secteurs 1AUea, sont interdits les commerces.
- Article 1AU 2 : Occupation et utilisation du sol soumises à des conditions particulières

Sont admises mais soumises à conditions particulières les occupations et utilisations du sol précisées ci-après.

- Dans le secteur 1AUe :  
Les installations classées ou non à usage d'activité, dans la mesure où des dispositions suffisantes sont mises en œuvre pour éviter les dangers, les nuisances liées au bruit, à la poussière, aux émanations d'odeurs, à la fumée, à la circulation, ou les risques d'incendie.
- Elles devront notamment rester compatibles avec les secteurs d'habitat environnants.
- Les constructions destinées au logement des personnes si cette présence est nécessaire pour assurer la surveillance, l'entretien ou la direction des établissements autorisés. Elles seront soit accolées au bâtiment principal autorisé, soit incluses dans le volume de ce bâtiment.

- Article 1AU 6 - Implantation par rapport aux voies et emprises publiques

Dans le secteur 1AUe :

- Les constructions ou installations à usage d'activités et les dépôts doivent être implantés avec un retrait d'au moins 10 mètres par rapport à l'alignement. Toutefois, les postes de gardien et les constructions à usage de bureaux pourront être implantées à 5 mètres et plus de l'alignement, sauf pour les équipements publics et d'intérêt général.

- Article 1AU 7 - Implantation par rapport aux limites séparatives

Dans le secteur 1AUe :

- Les constructions ou les installations seront réalisées à au moins 5 mètres des limites séparatives. Les dépôts seront installés à au moins 3 mètres des limites séparatives.

Dans le sous-secteur 1AUea :

- Les constructions ou les installations seront implantées avec une marge au moins égale à la demi-hauteur mesurée à l'égout du toit sans jamais être inférieure à 3m par rapport aux limites séparatives.

- Article 1AU8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété
  - Dans le secteur 1AUe : une distance d'au moins 5 mètres est imposée entre deux bâtiments non contigus pour permettre l'entretien des marges d'isolement et des bâtiments eux-mêmes,

ainsi que le passage et le fonctionnement du matériel de lutte contre l'incendie.

- Article 1AU 9 - Emprise au sol
  - Dans le secteur 1AUe :

L'emprise de l'ensemble des constructions ne devra pas excéder 50% de la surface totale du terrain.

- Article 1AU 10 - Hauteur des constructions

La hauteur sera mesurée à partir du niveau du sol de la plate-forme.

Dans le secteur 1AUe :

- La hauteur maximale des constructions et installations est limitée à 10 mètres. Elle sera portée à 8 mètres pour les constructions et installations situées sur la zone du Muid Marcel.
- Un dépassement ponctuel de cette hauteur peut être autorisé pour des raisons techniques, fonctionnelles ou architecturales.

Dans le sous-secteur 1AUea:

- La hauteur maximale des constructions et installations est limitée à 8 mètres et correspond à une construction Rdc + un étage + combles.

Dans le sous-secteur 1AUec :

- La hauteur maximale des constructions et installations est limitée à 10 mètres et correspond à une construction Rdc + un étage + combles, sauf pour les constructions à usage hôtelier qui sont limitées à un Rdc + 3 étages sans limitation de hauteur.

### **Le parti pris d'aménagement de la zone 2AU**

- Zone 2AUe : zone vouée à l'accueil d'activités dès lors qu'elles n'engendrent pas de nuisances ou dangers éventuels pour les secteurs habités voisins, et en fonction du rythme d'urbanisation des différentes zones d'activités de l'agglomération.

### **Dispositions applicables à la zone 2AU**

Zone destinée à accueillir les extensions urbaines de la commune à plus long terme suivant les orientations du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération compiégnoise (au contenu schéma directeur). Les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité, d'assainissement existant à la périphérie de cette zone n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les

nouvelles constructions à implanter sur l'ensemble de la zone. En conséquence, son ouverture à l'urbanisation en dehors des équipements publics, des équipements d'infrastructure, des aménagements visant à réduire le risque d'inondation, ou de l'extension limitée des constructions existantes autorisées à l'article 2, est subordonnée à une modification du Plan Local d'Urbanisme qui devra notamment compléter les règles inscrites ci-après.

La zone ZAU est destinée à recevoir l'extension à plus long terme de la commune.

Elle comporte :

- Un secteur ZAUe voué à l'accueil d'activités dès lors qu'elles n'engendrent pas de nuisances ou dangers éventuels pour les secteurs habités voisins, et en fonction du rythme d'urbanisation des différentes zones d'activités de l'agglomération. Le secteur ZAUe correspond principalement aux terrains situés sur le haut du coteau est de la commune aux lieux-dits "Les Bordeaux", "Les Riez Tous Bons", "Les Garots", "Les Ouinelles". L'urbanisation sera réalisée sous forme d'une opération d'aménagement avec schéma d'ensemble en cherchant à préserver cette transition entre le pied de coteau habité et le haut de coteau puis le plateau, voué aux activités économiques et agricoles, et dont une partie du lieu-dit « Fond de la truie » fait l'objet d'un classement en ZAUe.

- Un secteur ZAUh voué à recevoir les extensions principalement sous forme d'habitat, d'équipements, de commerces, de services et de bureaux par réoccupation des terrains délaissés du domaine ferroviaire et par l'aménagement des rives de l'Oise (côté qui de halage).

Le secteur ZAUh comprend un sous-secteur ZAUhb correspondant aux terrains situés dans la zone bleue du Plan de Prévention des Risques (P.P.R.) naturels d'inondation annexé au dossier P.L.U. en tant que servitude d'utilité publique (voir annexe 6). Le P.P.R. définit cette zone comme étant exposée aux risques d'inondations à un moindre degré que la zone "rouge", impliquant néanmoins la mise en œuvre de mesures de prévention administratives, urbanistiques et techniques.

- Un secteur ZAUr correspondant aux terrains situés dans la zone rouge du Plan de Prévention des Risques (P.P.R.) naturels d'inondation annexé au dossier P.L.U. en tant que servitude d'utilité publique (voir annexe 6). Le P.P.R. définit cette zone comme étant particulièrement exposée où les inondations exceptionnelles sont

redoutables en raison de l'intensité des paramètres physiques, notamment hauteur d'eau, vitesse du courant et durée de submersion.

Toute implantation de nouveaux biens ou nouvelles activités y est quasiment exclue.

- Article ZAU 2 - Occupation et utilisation du sol soumises à des conditions particulières
- 1) Sont admises mais soumises à conditions particulières les occupations et utilisations du sol précisées ci-après :

Dans le secteur ZAUe :

- Les constructions et installations liées ou nécessaires au fonctionnement des équipements d'infrastructure de voirie et de réseaux divers (transformateur, pylône, réservoir d'eau potable, poste de détente de gaz, bassin de retenue, station d'épuration, etc.) à condition d'être convenablement insérés au site.
- Les affouillements et les exhaussements s'ils sont liés à une opération d'aménagement autorisée.

### 3.2.9. Servitudes d'utilité publique

Elles entraînent sur les territoires où elles s'appliquent, soit des mesures de protection, soit des interdictions, soit des règles particulières d'utilisation ou d'occupation du sol qui peuvent nécessiter la consultation préalable d'un service technique. Plusieurs servitudes figurant au PLU ont été répertoriées sur la zone d'étude.

#### ▪ Servitudes aéronautiques

Sur le secteur d'étude, les servitudes aéronautiques se traduisent par une limitation de la hauteur de constructions, voir même par une inconstructibilité.

Le pôle d'aménagement des Hauts de Margny est situé dans le périmètre d'une servitude aéronautique de dégagement (T5), du fait des activités de l'aérodrome civil. Cette servitude limite le droit d'utilisation du sol notamment en interdisant de créer des obstacles (permanents ou non) susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne. Par conséquent, la hauteur des bâtiments est limitée à 10 mètres sur le secteur de la ZAC et à 8 mètres sur le secteur du Muid Marcel.

### ▪ **Passage de lignes électriques**

- Trois grandes lignes aériennes à haute tension traversent le territoire communal : la ligne 225 KV (Compiègne-Moru), la ligne 63 KV (Compiègne – Dérivation Peupleiraie Longueil), et la ligne 63 KV (Compiègne-Moru).

### ▪ **Servitudes radioélectriques**

La commune de Margny-lès-Compiègne, y compris le secteur des Hauts de Margny, est soumise à une servitude relative aux transmissions radioélectriques (PT1 et PT2).

Ces servitudes radioélectriques s'appliquent à plusieurs sites :

- centre radioélectrique de Margny-lès-Compiègne (PT1 et PT2)
- Faisceau hertzien de Margny-lès-Compiègne à Sainte Geneviève (PT2)
- Centre radioélectrique de réception de Compiègne – quartier boursier (PT1)
- Centre radioélectrique d'émission de Compiègne – quartier boursier (PT2)
- Faisceau hertzien de Compiègne-quartier à Margny-lès-Compiègne

### ▪ **Servitudes liées au transport de gaz**

L'extrémité nord-ouest du périmètre de la ZAC est traversée par un réseau de transport de gaz (servitude de type I3).

Elles créent une servitude de libre passage et d'accès.

### ▪ **Nuisances acoustiques**

Les nuisances sonores dues aux acoustiques aéronautiques excluent l'implantation de logements mais autorisent l'aménagement de zones d'activités.

Les nuisances acoustiques liées à la présence des RN1031, RD935, et RD202 font l'objet d'une servitude de protection de l'ordre de 250, 100, et 100 mètres de part de d'autre la chaussée pour la RN1031, RD935, et RD202 respectivement.

### ▪ **Périmètre de protection du captage AEP**

Le captage d'eau potable (DUP du 31 mai 1985) situé au lieu-dit «La Ville» (à côté des réservoirs) est soumis à des périmètres de protection rapprochée et éloignée.

La zone aménagée sur le plateau n'est pas incluse dans ces périmètres.

## 3.2.10. Le patrimoine bâti et archéologique

### ▪ **Le patrimoine historique et architectural**

Tableau 19 – Sites classés et *Monuments historiques*

Monument	Localisation	Objet du classement	Date du classement
Grand Parc du Château	Compiègne	Site pittoresque	29 juin 1937
Château de Compiègne	Compiègne	Monument historique	24 octobre 1994
Quai des Déportés	Margny-lès-Compiègne	Monument historique	7 septembre 2001

Le Quai des Déportés fait l'objet d'un classement au titre des monuments historiques.

Dès lors qu'un monument fait l'objet d'un classement ou d'une inscription à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, un périmètre de protection d'un rayon de 500 mètres est institué autour de ce bâtiment. Ce périmètre de protection crée une servitude. Le pôle d'aménagement des Hauts de Margny est localisé hors de ce périmètre de protection.

En élargissant le périmètre d'étude à la commune de Compiègne, le grand parc du château de Compiègne est un site classé ; le château lui-même est classé monument historique. Le centre urbain historique de Compiègne est un site inscrit par arrêté du 5 février 1976.

Le centre urbain de la Ville de Compiègne, par arrêté du 5 février 1976, est inscrit à l'inventaire des sites pittoresques du département de l'Oise.

Le secteur a depuis été classé en Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) de façon à formaliser des orientations de gestion de

ce patrimoine. La ZPPAUP est une création de la loi du 7 janvier 1983 portant décentralisation des compétences. Elle se matérialise par un document contractuel qui ne peut s'élaborer qu'avec la volonté expresse des municipalités. Elle est aussi une réponse globale aux multiples questions de protection et de mise en valeur du patrimoine puisqu'elle suspend sur le périmètre adopté tant les effets des 'abords' des Monuments historiques que ceux engendrés par les sites inscrits.

Dans le cas présent, le centre urbain ainsi que le Château et le Parc sont protégés au titre de la ZPPAUP créée par arrêté préfectoral du 24 juin 2006.

Le pôle d'aménagement des Hauts de Margny n'est pas concerné par ces zones.

#### ▪ **Le patrimoine archéologique**

Le Service Régional de l'Archéologie signale la présence de sites archéologiques majeurs situés dans la vallée de l'Oise (entre la RN32 prolongée par la RN31 et l'Oise). Les terrains contenant des vestiges archéologiques sont protégés par la loi qui prévoit notamment l'obligation de déclaration immédiate de toute découverte fortuite susceptible de présenter un intérêt archéologique (Loi du 17.01.2001 relative à l'archéologie préventive; article R111-3-2, décret n°86-192 du 5.02.1986). Un diagnostic a été demandé dans le cadre du projet d'aménagement du pôle de développement des Hauts de Margny.

Un diagnostic archéologique a été demandé par le préfet de l'Oise le 9 mars 2010. Le Conseil d'agglomération a approuvé cette action en date du 28 mai 2010. Les fouilles concernent 25 hectares et peuvent être réalisées en plusieurs tranches.

Une campagne de fouilles sur une première tranche de 7,5 hectares sur le « Fond de la Truie » n'a mis à jour aucun vestige archéologique.



### 3.2.11. Circulation et déplacements

#### ■ La circulation

De par sa position sur le coteau, le secteur aménagé est compris entre trois infrastructures majeures : la RD935, la RN1031, et la RD202.

La route nationale 1031 dévie la RN31 au nord de Compiègne entre Venette et Clairoix.

La route départementale 935 est le troisième axe routier structurant de la commune. C'est un axe historique. Elle constitue l'axe central interne à la commune (rue Octave Butin) à partir duquel sont irrigués les différents quartiers.

Avec le projet d'aménagement du pôle de développement de Margny-lès-Compiègne, la RD935 devient une entrée de ville permettant un accès rapide à l'agglomération. Le traitement de cet axe fera donc l'objet d'une attention particulière dans le cadre des études.

La route départementale 202 assure la liaison entre le centre de Margny-lès-Compiègne et celui de Venette. Elle permet aussi l'accès à Margny-lès-Compiègne depuis la RN 1031. Prolongée à l'est de la rue Octave Butin par la RD 13, elle relie alors le centre de Margny-lès-Compiègne aux équipements publics implantés au nord est de la commune, puis vers Clairoix.

Ces trois infrastructures, dont la RD 202 et la RN 1031 classées RGC (routes à grande circulation), ont des capacités horaires caractéristiques de ce type de voies :

- les RD 202 et 935 ont une capacité de 1600-2000 uvp/sens
- la RN 1031 a une capacité supérieure à 2400 uvp/sens.

Pour information :

un véhicule léger ou une camionnette = 1 UVP

un poids lourds de 3,5 tonnes et plus ou un transport en commun = 2 UVP

Les données de trafic annuelles fournies par le département de l'Oise, donne les résultats suivants pour l'année 2009 :

Tableau 20 - recensement de circulation  
Sectionnement 2009 (Direction des Routes départementales)

RD	Catégorie	Origine	Extrémité	Moyenne/ jour	%PL
202	1	RD13	RD935	8 235	9
935	1	Compiègne	RD202	3 245	3

Afin de mieux cerner les impacts de la création du pôle des Hauts de Margny sur les flux de circulation et le fonctionnement des carrefours d'accès, l'ARC a lancé une étude de trafic en juin 2010.

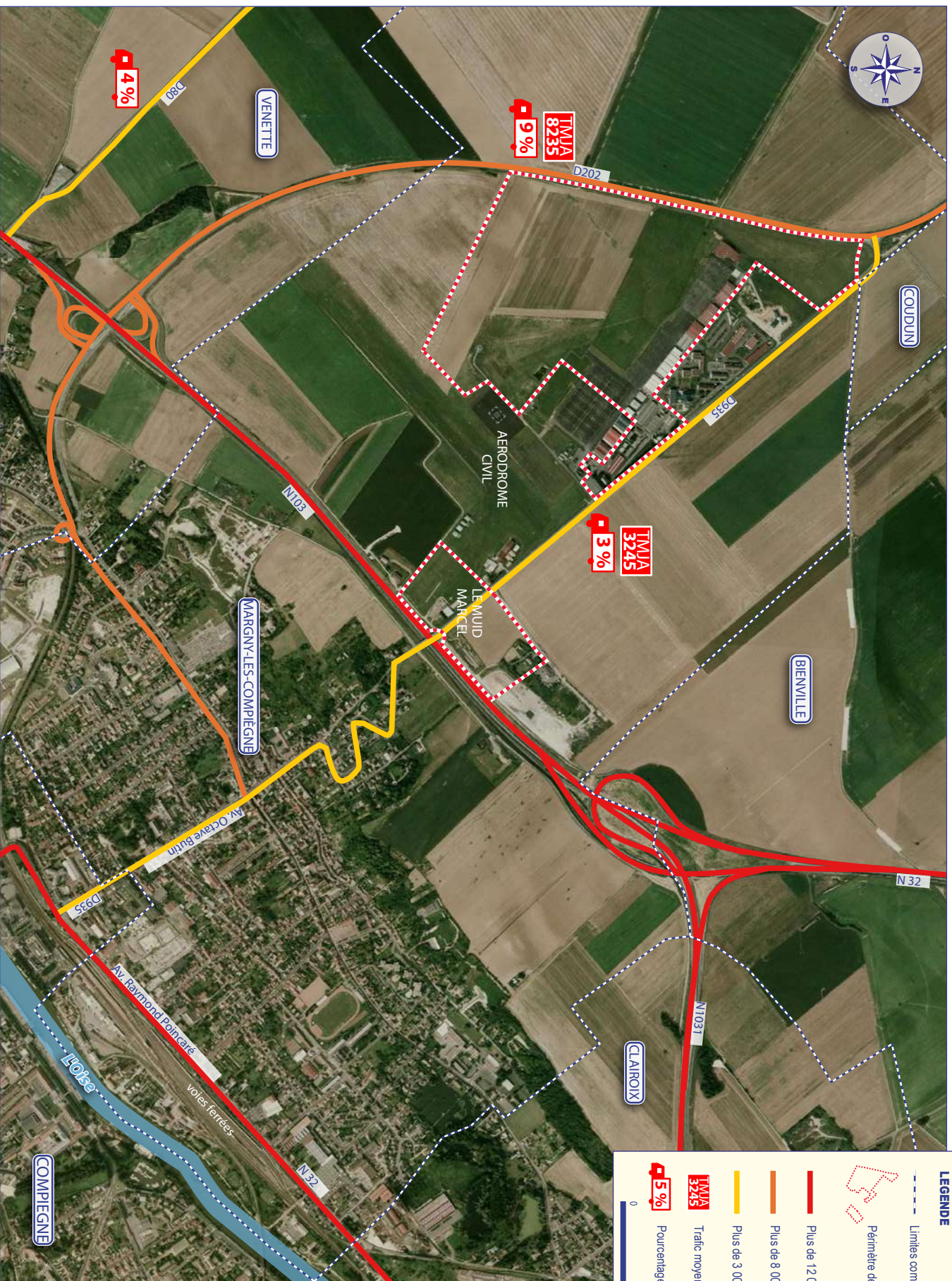
Tableau 21- Comptages automatiques réalisés entre le 19 juin et le 25 juin 2010 sur la RD202 et la RD935

	lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Véhicules légers	10 762	13 387	11 602	11 785	13 243	11 615	7 404
Poids lourds	1 405	1 460	1 522	1 433	1 454	660	325
% poids lourds	13%	11%	13 %	12 %	11 %	5,7 %	4,4 %

Le samedi présente un trafic similaire aux autres jours ouvrés avec un pourcentage de poids lourds plus faible.

Une analyse fine de la répartition de la circulation dans la journée montre que l'heure de pointe du soir est plus marquée que celle du matin. Cependant les carrefours ont une importante réserve de capacité.

À cet effet, des comptages ont été réalisés en amont et en aval de l'intersection entre la RD 202 et la RD 935.



Source : photo aérienne - Google Earth Pro 2009

**Situation actuelle**



(source étude MVA Consultancy)

Tableau 22 - Résultats de comptages réalisés en 2010  
(semaine sur carrefour RD235/RD202)

N°	Voies	Comptages en UVP du 24 juin 2010 (17h15-18h15)
105	RD 202 (en entrée d'agglomération)	356
106	RD 202 (en sortie d'agglomération)	627
107	RD 935 Sud (en entrée d'agglomération)	181
108	RD 935 Sud (en sortie d'agglomération)	233
109	RD 935 Nord (en sortie d'agglomération)	816
110	RD 935 Nord (en entrée d'agglomération)	493

1 UVP : 1 véhicule léger (VL) ou 1 camionnette = 1 UVP

2 UVP : 1 poids lourds de 3,5 tonnes et plus (PL) ou 1 transport en commun (TC)

Ces comptages ont servi de base à l'étude de trafic et aux hypothèses d'évolution du trafic relatives à la création du pôle de développement des Hauts de Margny (cf. chapitre impacts).

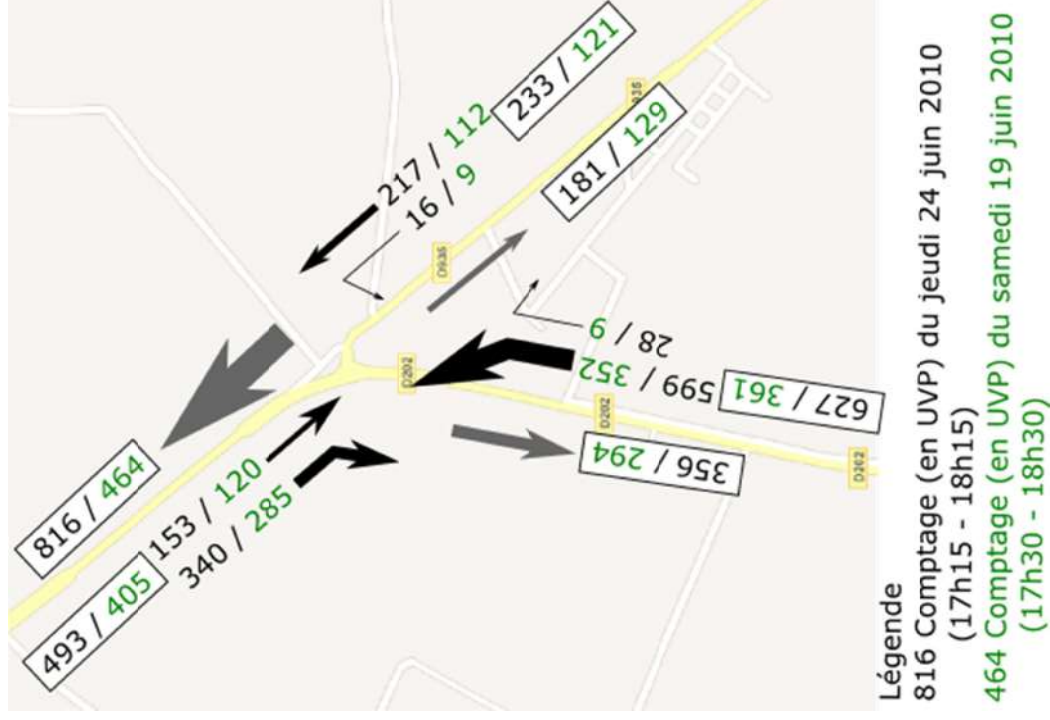


Figure 8 Comptages 2010 RD935/RD202

(source étude MVA Consultancy)

Une nouvelle campagne de comptage concernant l'échangeur RN 1031 a été réalisée en septembre 2010 par AlyceSofreco, entre 16h30 et 18h30 le samedi 25 septembre et le mardi 28 septembre.

Tableau 23 - Échangeur sud RD202/RN1031 à l'heure de pointe du soir

	VL	PL	TC
Samedi	709	6	2
Mardi	1 100	50	21

(source étude Alycesofreco)

Tableau 24 - Échangeur nord RD202/RN1031 l'heure de pointe du soir

	VL	PL	TC
Samedi	792	13	4
Mardi	973	23	6

(source étude Alycesofreco)

Ces comptages mettent en évidence l'importance du trafic de poids lourds et de transport en commun pendant la semaine par rapport au samedi.

### ■ Le stationnement

Dans le centre de Margny-lès-Compiègne, le stationnement se fait autour des lieux attractifs (commerces, services, et équipements) se fait essentiellement le long de la chaussée ou sur les parkings d'accompagnement pour les équipements.

Pour pallier au problème des « véhicules ventouses » qui diminuent la capacité de stationnement de courte et moyenne durée, un parking de 118 places a été créé en 2009.

Sur le plateau de Margny, la situation actuelle en termes de stationnement est la suivante :

- 46 places pour l'aérodrome
- 28 places matérialisées au sol pour l'EPIDE

# AMENAGEMENT DU POLE DE DEVELOPPEMENT DU PLATEAU DE MARGNY



**LEGENDE**

- Limites communales
- Périmètre de la ZAC
- Réseau routier
- Bâti
- Tarmac
- Zone d'infiltration
- Zone cultivée
- Zone emherbée

0 500 1000 m

Source : photo aérienne - Google Earth Pro 2009

## OCCUPATION DU SOL

### ▪ Transports collectifs

La commune de Margny-lès-Compiègne bénéficie de l'attractivité de Compiègne en ce qui concerne la desserte en transports collectifs.

Néanmoins, le réseau de transport collectif sur la commune est peu dense. Il est représenté par 6 lignes de bus et une ligne ferrée régionale.

Le réseau de transports en commun desservant la commune est donc composé des éléments suivants :

- le réseau bus
- le réseau ferré.

### Le réseau bus

Le réseau de transport du Compiégnois se nomme TIC, Transports Inter Communaux. Il compte désormais 6 lignes entièrement gratuites qui desservent Compiègne, Venette et Margny-lès-Compiègne.

Le plateau de Margny n'est pas desservi actuellement par le réseau de transports collectifs (TIC ou ALLOTIC).

### La gare SNCF « Compiègne »

La gare de Compiègne, située sur les communes de Margny-lès-Compiègne et de Compiègne, est desservie par les trains TER Picardie (lignes d'Amiens à Compiègne et de Paris-Nord à Bussigny), mais aussi par les Corail Intercités de Paris-Nord à Maubeuge et de Paris-Nord à Saint-Quentin. Le temps de trajet pour se rendre à Paris-Nord est d'environ 50 minutes.

La gare est facilement accessible depuis Margny-lès-Compiègne, notamment pour les piétons.

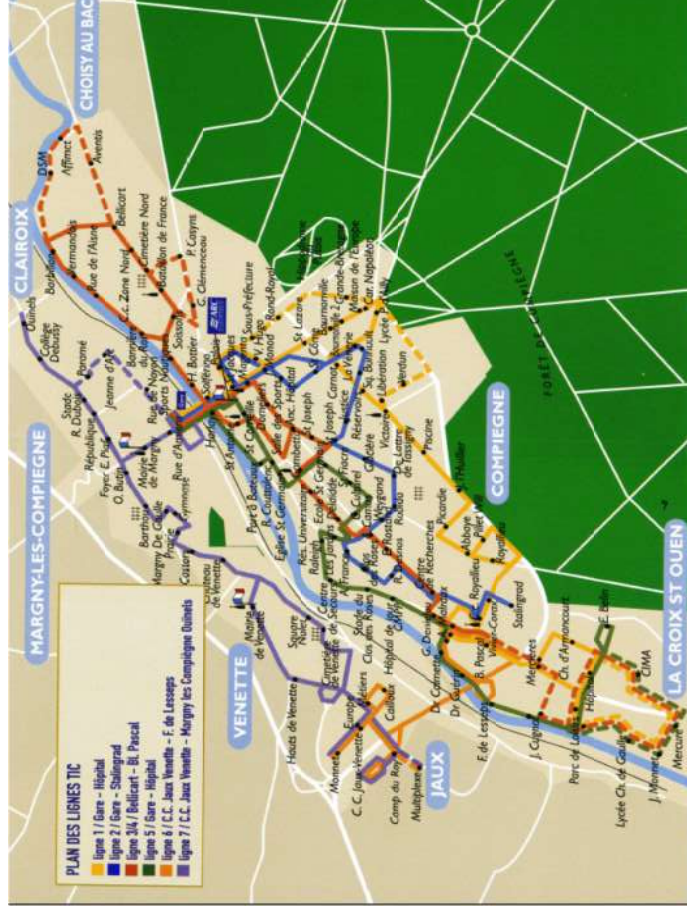


Figure 9 - Plan du réseau de bus TIC

### 3.2.12. Les circulations douces

L'Agglomération de la Région de Compiègne a créé un véritable réseau d'itinéraires cyclables et voies vertes en forêt et sur les bords de l'Oise et de l'Aisne. Ces onze itinéraires qui représentent une soixantaine de kilomètres sont désormais reliés au réseau de pistes cyclables de la Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées (CCPE), via un nouveau tronçon reliant Le Meux à Rivecourt, le long de la rive droite de l'Oise.

Une extension du réseau sur la rive droite est à l'étude, avec des tronçons passant par Venette, Jaux, Armancourt, Le Meux et Jonquières.

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 31 décembre 1996 énonce dans son article 20 : « à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

Dans ce cadre, il est prévu pour le pôle de développement des Hauts de Margny la création de liaisons douces à l'intérieur du pôle de développement.

#### ▪ Le déplacement des piétons

Actuellement dans Margny-lès-Compiègne, il n'existe pas de voie piétonne ou semi-piétonne. Les conditions de sécurité ne sont pas optimales autour des polarités ou lieux attractifs de la commune.

Il reste quelques chemins ruraux notamment entre le coteau et le plateau dont la jonction a été perturbée par la réalisation de la rocade nord-ouest de l'agglomération.

Sur le secteur du plateau, il n'existe pas d'aménagement spécifique aux piétons et aux cycles.

#### ▪ L'accessibilité des personnes à besoins spécifiques aux liaisons douces.

Il s'agit de toutes les personnes dont les déplacements sont compliqués du fait d'un handicap mais aussi toutes les personnes temporairement pénalisés dans leur déplacement par la présence de jeunes enfants.

Dans le centre-ville, l'accessibilité aux services et commerces pour les personnes à mobilité réduite est parfois difficile.

Dans le cadre de l'aménagement du pôle de développement des Hauts de Margny, divers aménagements doivent être obligatoirement mis en œuvre :

- Suppression des différences de niveau
- Mise en place de rampes d'accès dans les passages les plus difficiles
- Le contournement des pentes les plus fortes
- L'élimination des ambiguïtés de cheminement
- Des signalisations particulières (marquages au sol, signalisation verticale, signalisation sonores ou tactiles).



### 3.3. QUALITÉ DE L'AIR

En application de l'article 19 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie du 30 décembre 1996 et de sa circulaire d'application n°98-36 du 17 février 1998, tout projet d'aménagement ou d'occupation du sol doit faire l'objet d'une étude d'impact air, qui comporte une analyse de l'état initial du site et de son environnement et des modifications engendrées par le projet.

Les pouvoirs publics doivent, en outre, veiller à ce que les populations ne soient pas soumises à des niveaux de pollution susceptibles de nuire à leur santé.

L'objectif de ce chapitre « qualité de l'air » est donc de mettre en évidence l'impact sur la qualité de l'air extérieur du projet de d'aménagement du pôle de développement des Hauts de Margny.

#### 3.3.1. Notions générales

La pollution émise par les activités humaines au niveau du sol ou à faible altitude se disperse différemment en fonction de la situation météorologique régionale.

En effet, le régime climatique océanique dominant, accompagné de vents assez forts et de précipitations substantielles contribue à un brassage et à un lessivage de l'atmosphère, constituant des conditions à priori favorables à la dispersion des polluants et donc à la qualité de l'air en région.

L'état de la qualité de l'air résulte principalement de :

- la pollution de fond de la région picarde,
- la pollution locale, d'origine routière, variable sur la journée, issue essentiellement du trafic supporté par le réseau routier.

#### 3.3.2. Contexte régional

La mesure de la qualité de l'air est réalisée par « Atmo Picardie », qui est une association de type « loi 1901 » créée le 30 octobre 1978 et qui est constituée de 4 collèges membres : état, collectivités locales, industriels, associations de protection de l'environnement et de défense des consommateurs.

À la suite de la loi sur l'air du 30 décembre 1996, Atmo Picardie a entrepris une phase d'expansion importante dans tous les domaines : surveillance, information, prévention, pédagogie et étude.

Des stations météorologiques, des sites fixes de mesure et des analyseurs, des préleveurs automatiques et un laboratoire mobile contenant des analyseurs automatiques fournissent des données sur la teneur en :

- dioxyde de soufre,
- oxydes d'azote,
- ozone,
- monoxyde de carbone,
- plomb,
- hydrogène sulfureux,
- fumées noires,
- particules en suspension,
- hydrocarbures totaux HT,
- benzène, toluène et xylènes (BTX).

Une station localisée à Compiègne (square Pierre Desbordes) mesure les concentrations en NO<sub>x</sub>, O<sub>3</sub>, et PM<sub>10</sub>.

#### ▪ Le plan régional pour la qualité de l'air

Ce document a été approuvé le 25 juin 2002 par arrêté préfectoral : il dresse le bilan de la qualité de l'air en Picardie et présente un inventaire des émissions polluantes. Il évalue les effets de ces émissions sur la santé publique et l'environnement, il propose une ligne commune à tous les acteurs de la qualité de l'air de la région et cadre les actions régionales pour la qualité de l'air, il fixe des orientations en vue de préserver l'air que nous respirons, améliorer les connaissances, se donner les moyens de réduire les émissions polluantes, d'en atténuer les effets à moyen terme mais aussi d'offrir aux publics concernés une information complète.

Les orientations du plan régional pour la qualité de l'air sont développées selon 5 grands axes :

- Développer et améliorer la surveillance de la qualité de l'air,
- Préserver la qualité de l'air,
- Améliorer les connaissances sur les émissions et leurs impacts,
- Informer,

- Réaliser un suivi des orientations du plan régional pour la qualité de l'air.

Le plan régional pour la qualité de l'air prévoit également un dispositif de surveillance de la qualité de l'air et d'information de la population en cas de pointe de pollution.

La procédure d'information et d'alerte du public est fondée sur une série d'actions et de mesures visant à réduire ou supprimer l'émission des substances polluantes et à limiter l'exposition des personnes en cas d'épisode de pollution significative sur l'une des zones surveillées. Les polluants visés par cette procédure sont l'ozone (O3), le dioxyde d'azote (NO2) et le dioxyde de soufre (SO2).

Dans les trois départements de la région picarde, la procédure prévoit une délégation par le préfet de département à l'association de surveillance de la qualité de l'air (ATMO PICARDIE), pour la diffusion des communiqués en cas de pointe de pollution.

### 3.3.3. Contexte local

Le futur pôle de développement des Hauts de Margny se situe en milieu rural, proche néanmoins d'agglomérations denses et de plusieurs sites industriels. Dans ce contexte, la pollution atmosphérique est liée, pour la plus grande partie, à l'importance de la circulation automobile.

Le trafic routier, le trafic aérien, le secteur industriel, l'agriculture et le secteur résidentiel et tertiaire sont à l'origine de l'ensemble des pollutions aériennes.

La densité des émissions de polluants observée est liée à la conjugaison des grandes sources locales. Le trafic routier est responsable de la plus grande partie de la pollution aérienne.

#### ■ Les polluants mesurés

Données extraites du site Atmo Picardie.

#### **les particules en suspension (PM)**

En Picardie, la moitié des émissions de particules en suspension sont d'origine agricole, suivies par le résidentiel et le tertiaire, puis par l'industrie et les transports.

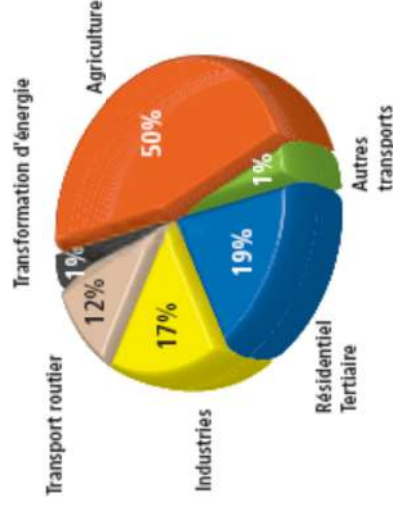


Figure 10 - La répartition des émissions de particules en Picardie

#### **Objectif qualité et évolution annuelle :**

Une hausse des teneurs en PM10 est observée pour 2008 mais elle est due au changement de méthodes de mesure imposé par l'Europe. L'objectif de qualité et les valeurs limites n'ont pas été atteints.

### L'ozone (O<sub>3</sub>)

L'ozone protège les organismes vivants en absorbant une partie des U.V. dans la haute atmosphère. Mais à basse altitude, ce gaz est nuisible si sa concentration augmente trop fortement. C'est le cas lorsque se produit une réaction chimique entre le dioxyde d'azote et les hydrocarbures (polluants d'origine automobile). Cette réaction nécessite au moins une des conditions climatiques particulières suivantes : fort ensoleillement, températures élevées, faible humidité, absence de vent, phénomène d'inversion de température.

#### Objectif qualité et évolution annuelle :

Il n'y a pas de réelle tendance sur les dix dernières années, la météo jouant beaucoup sur la formation de l'ozone. L'objectif de qualité est dépassé sur les tous les types de stations.

### Le dioxyde d'azote (NO<sub>x</sub>)

Les émissions d'oxydes d'azote apparaissent dans toutes les combustions, à haute température de combustibles fossiles, charbon, fuel, pétrole.

La majorité des émissions de dioxyde d'azote en Picardie est due aux transports.

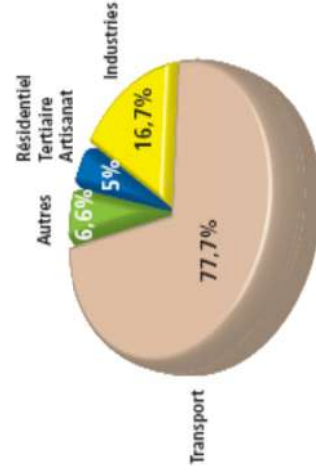


Figure 11 - La répartition des émissions de NO<sub>2</sub> en Picardie

Le secteur des transports est responsable de plus de 77% des émissions d'oxydes d'azote (les moteurs diesel en rejettent deux fois plus que les moteurs à essence à pot catalytique) De ce fait le taux d'oxyde d'azote tend à diminuer avec la modernisation du parc automobile. Le monoxyde d'azote rejeté par les pots d'échappement est oxydé par l'ozone et se transforme en dioxyde d'azote.

#### Objectif qualité et évolution annuelle :

Les sites trafic et urbain relèvent des taux plus élevés que les autres types de sites, ce qui montrent bien la prépondérance des émissions de NO<sub>2</sub> dues aux transports. Néanmoins la valeur limite n'est pas atteinte.

### 3.4. L'ENVIRONNEMENT SONORE INITIAL

#### 3.4.1. Rapports d'acoustique

Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère ; il peut être caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aiguë) et par son amplitude ou niveau de pression atmosphérique mesuré en décibels (dB).

##### ■ Plage de sensibilité de l'oreille

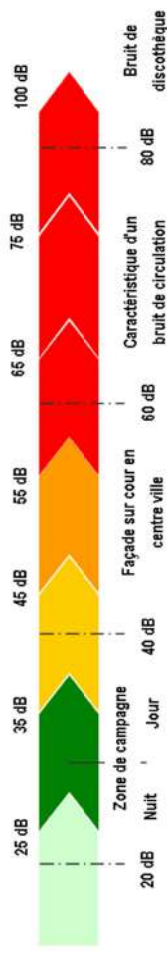
L'oreille humaine a une sensibilité très élevée, puisque le rapport entre un son audible ( $2 \cdot 10^{-5}$  Pascal) et un son douloureux (20 Pascal) est de l'ordre de 1 000 000. L'échelle usuelle pour mesurer le bruit est une échelle logarithmique et l'on parle de niveaux de bruit exprimés en décibel A (dB(A)) où il est un filtre caractéristique des particularités fréquentielles de l'oreille.

Ainsi, le doublement de l'intensité sonore, due par un doublement du trafic routier, ne se traduit que par une augmentation de 3 dB(A) du niveau de bruit. Si deux bruits sont émis simultanément par deux sources sonores, et si le premier est au moins supérieur de 10 dB(A) par rapport au second, alors le niveau sonore résultant est égal au plus grand des deux. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort.

##### ■ Le LAeq

La mesure instantanée ne suffit pas pour caractériser le niveau d'exposition des gens. Les enquêtes et études menées ces vingt dernières années dans différents pays ont montré que c'était le cumul de l'énergie sonore reçue par un individu qui était l'indicateur le plus représentatif des effets du bruit sur l'homme et, en particulier, de la gêne issue du bruit du trafic. Ce cumul est traduit par le niveau énergétique équivalent noté LAeq.

##### ■ Échelle des niveaux de bruit



Il est important de noter qu'un hélicoptère de combat fait partie des sources de bruit situées dans la zone rouge de l'échelle. De plus, il est évident que le bruit augmente avec le nombre d'hélicoptères.

#### 3.4.2. Réglementation

##### ■ Indices réglementaires

En France, ce sont les périodes (6h-22h) et (22h-6h) qui ont été adoptées comme référence pour le calcul du niveau LAeq. Les indices réglementaires s'appellent LAeq (6h-22h) et LAeq (22h-6h) pour le trafic routier. Ils correspondent à la moyenne de l'énergie cumulée sur les périodes (6h-22h) et (22h-6h) pour l'ensemble des bruits observés.

Les niveaux de bruit sont mesurés ou calculés à deux mètres en avant de la façade concernée. Ce niveau de bruit dit « en façade » majeure de 3 dB(A) le niveau de bruit dit « en champ libre » c'est-à-dire en l'absence de bâtiment.

##### ■ Objectifs de la réglementation acoustique

- La loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, prévoit la prise en compte des nuisances sonores aux abords des infrastructures de transports terrestres,
- Le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, indique les

prescriptions applicables aux voies nouvelles, aux modifications ou transformations significatives de voiries existantes,

- L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, précise les indicateurs de gêne à prendre en compte : niveau LAeq (6h-22h) pour la période diurne et LAeq (22h-6h) pour la période nocturne ; il mentionne en outre les niveaux sonores maximaux admissibles suivant l'usage et la nature des locaux et le niveau de bruit existant.

Dans le cas de la ZAC des Hauts de Margny, les objectifs sont de deux ordres :

- d'une part la réalisation de la ZAC crée des infrastructures nouvelles donc un trafic induit supplémentaire par rapport à la situation actuelle. Ces infrastructures doivent respecter les objectifs réglementaires. Rappelons cependant que l'activité du 6<sup>ème</sup> RHC génère d'importantes nuisances sonores. Les nouvelles activités seront moins bruyantes

De plus, les trois infrastructures viaires desservant le secteur d'étude, la RD 935, la RD 202, et la RN 1031 sont classées routes à grande circulation.

- d'autre part, la construction de nouveaux bâtiments dans une zone où des infrastructures existent, impose le respect de valeurs d'isolement de façade réglementaires.

Hors du périmètre de la ZAC, se situe l'aérodrome civil, générateur de nuisances sonores qui restent relativement ponctuelles compte tenu de son activité.

#### ▪ Plan d'exposition au bruit (PEB)

Par arrêté du 28 mars 1998 fixant la liste des aérodromes hors catégorie A, B, C devant être doté d'un plan d'exposition au bruit (PEB), l'aérodrome civil de Margny-lès-Compiègne doit en être doté.

Ce PEB a pour vocation d'éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

Le plan d'exposition au bruit est annexé au plan local d'urbanisme.

Le plan d'exposition au bruit (PEB) comprend une carte au 1/25 000 où sont inscrites les zones de bruit futur. Les courbes sont calculées à partir d'hypothèse de trafic à court, moyen et long terme, qui tiennent compte des évolutions des infrastructures (nouvelle piste par exemple). Elles matérialisent les zones d'une gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains dans les 10 à 15 prochaines années.

Ce plan est un document d'urbanisme. Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur, les plans locaux d'urbanisme (ex. plans d'occupation des sols), les plans de sauvegarde et de mise en valeur ainsi que les cartes communales doivent être compatibles avec le plan d'exposition au bruit.

Conformément aux articles L 147-5 et L 147-6 du code de l'Urbanisme, limitation du droit de construire et prescriptions constructives dans les zones d'un Plan d'Exposition au Bruit :

En annexe du PLU de Margny-lès-Compiègne figure le plan des nuisances acoustiques. Le Muid Marcel est particulièrement concerné par ce zonage de nuisances acoustiques lié d'une part au classement des routes et d'autre part aux activités aéronautiques.

L'aérodrome de Margny, étant classé en catégorie D (formation aéronautique, sports aériens et tourisme), les prescriptions de cette zone sont les suivantes :

Sont autorisés :

- Constructions à usage d'habitations nécessaires ou liées à l'activité de l'aérodrome
- Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales
- Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole
- Constructions individuelles non groupées
- Équipements publics ou collectifs
- La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes.

**Le départ du 6<sup>ème</sup> RHC a permis de diminuer considérablement les nuisances sonores générées par l'aérodrome.**

## 4. DESCRIPTION DU PROJET ET RAISONS DU CHOIX

### 4.1. LES OBJECTIFS DU PROJET

Le bassin compiégnois présente de nombreux atouts qui en font un territoire privilégié pour accueillir des habitants et des emplois et en faire l'un des sites privilégiés de développement de l'Oise et de la Picardie avec l'agglomération amiénoise.

Sa proximité de l'Île de France, son excellente desserte autoroutière et sa rapidité d'accès au pôle de Roissy couplées avec une qualité du cadre de vie permettent à ce bassin d'être très attractif.

Ainsi, la stratégie économique mise en place par l'Agglomération de la Région Compiégnoise se développe autour de trois thèmes :

- Valoriser les atouts: infrastructure, qualité de vie, de l'habitat, des équipements ;
- Procurer les terrains et produits immobiliers nécessaires aux entreprises ;
- Développer le tertiaire supérieur : Université de Technologie de Compiègne, Compiègne Technopole, pôles de compétitivité agro-ressources et I-Trans.

En décidant de convertir une friche militaire se situant dans la continuité du tissu urbanisé, l'agglomération préserve ainsi l'équilibre entre espaces urbanisés et espaces agricoles périurbains et naturels et veille ainsi à contenir l'urbanisation.

Très liée à la présence du 6<sup>ème</sup> Régiment d'Hélicoptères de Combat, le site a longtemps été contraint par les servitudes aéronautiques limitant les capacités d'urbanisation sur le plateau.

Actuellement une partie du site a déjà été réservée aux seules activités de l'aérodrome civil sur une surface d'environ 32 hectares (pistes et hangars inclus). Une autre partie accueille l'EPIDE dite « école de la seconde chance », activité débutée en 2007 qui sera maintenue et développée.

Les principaux objectifs sont :

- Renouveler la ville, maîtriser et organiser la croissance urbaine ;
- Développer et renforcer l'agglomération centrale ;
- Renforcer et mettre en valeur un pôle d'équipements de niveau régional;
- Renforcer le territoire à l'accueil d'activités économiques ;

Le projet de la ZAC du « Pôle de Développement des Hauts de Margny », objet de cette étude, concerne une partie du plateau délimitée par la RD 935, la RD 202, et le limite parcellaire ZH24 inclus, à laquelle il faut ajouter la zone du Muid Marcel.

Ce périmètre a été défini pour accompagner de manière cohérente et à une échelle maîtrisable les différents projets qui seront portés par les propriétaires des terrains en voie de mutation.

Du désengagement de l'activité militaire sur le plateau se dégagent deux objectifs :

- Requalifier les espaces
- Compenser les pertes d'emplois

Afin d'atteindre ces objectifs, les études de conception et réalisation de la ZAC s'articulent autour de trois principes:

#### ***Donner la priorité au renouvellement urbain***

La restructuration de ce secteur a d'abord pour objectif de concilier la préservation des activités agricoles et l'extension des surfaces urbanisées pour satisfaire aux besoins du développement de l'agglomération. En effet, bien

consentent des préconisations du SCoT visant à limiter la disparition des terres agricoles la priorité est donnée au renouvellement urbain dans la mesure où une telle politique est difficile à mettre en œuvre sur un territoire restreint et spécifique comme celui de l'ARC (les 2/3 du territoire étant occupé par la forêt).

La plupart des surfaces étant déjà urbanisées, seront réutilisées s'inscrivant ainsi parfaitement dans cette volonté de la loi SRU de « construire dans la mesure du possible de la ville sur la ville ».

### **Créer des emplois avec l'accueil d'activités mixtes**

Le projet prévoit l'implantation d'activités mixtes, notamment :

- Un pôle service
- Un pôle événementiel
- Un pôle formation
- Activités
- Commerces

L'espace sera donc organisé par pôle, en fonction du type d'activités, de façon à apporter une certaine cohérence au sein de la ZAC.

La diversité fonctionnelle garantit une notion de service. L'implantation d'équipements permet de créer un cadre assurant la bonne marche des entreprises et d'apporter une véritable aide à la vie quotidienne pour les salariés.

Les implantations devront respecter les contraintes propres à chaque activité (visibilité commerciale, stationnements, proximités) et être conçues en complémentarité avec les autres secteurs.

### **Améliorer l'insertion paysagère du site**

L'ancienne base militaire installée sur le plateau avait été conçue avec une faible considération de ses impacts paysagers.

Le projet du pôle de développement des Hauts de Margny intègre de manière qualitative cette dimension paysagère selon trois axes de travail :

- Limitation de l'impact du parc d'activités sur le paysage
- Préservation des caractéristiques paysagères
- Préservation des vues sur le mont Ganelon

La requalification urbaine, le soin donné aux paysages, l'aménagement d'espaces verts, la reconquête des espaces délaissés valoriseront l'image urbaine et constitueront un atout pour la reconversion du site.

La cohérence générale recherchée qui va de l'insertion de la zone d'activités dans le paysage jusqu'à l'aménagement de chaque parcelle doit donner des résultats évidents en terme de cohérence.

L'aménagement paysager du plateau repose sur les principes suivants :

- Reprise dans la composition paysagère des éléments du contexte et du patrimoine paysager et de la culture locale
- Intégration des composantes paysagères du site
- Voies de circulations automobiles, piétonnes et cyclistes paysagées.
- Limites séparatives plantées d'essences choisies dans un répertoire de ressources locales
- La préservation agricole
- Gestion des eaux pluviales

### **Améliorer l'accessibilité entre le site et les tissus urbanisés**

Bien desservi par le réseau viaire, le pôle bénéficiera d'un développement du réseau de transports collectifs de l'ARC, qui devra étudier la possibilité d'intégrer la desserte de la zone d'activités à ses lignes et proposer une desserte adaptée.

## **4.2. LES VARIANTES ÉTUDIÉES**

Le projet a évolué en fonction des réflexions et des contraintes qui sont apparues, notamment foncières. Le rythme de mutation des terrains a dicté celui de la réalisation des constructions nouvelles.

À l'origine, les études de faisabilité, menées par le groupement Quatr'A, portaient sur un aménagement de part et d'autre de la RD 935.

### Aménagement proposé de part et d'autre de la RD 935 (étude Quatr'A 2008)





Au fil de l'avancement des études et surtout de la maîtrise foncière, il a été défini un phasage sur le court, moyen et long terme.

Une étude socio-économique réalisée en plusieurs phases a permis de cibler le type d'activités en fonction des besoins du secteur.

Les variantes ont surtout consisté en une évolution au niveau du périmètre de la ZAC et du principe de répartition des pôles d'activités.

Les entrées de ville, RD 202 et RN 1031, ont fait l'objet d'une réflexion particulière au niveau de du traitement paysager.

La position des bassins de rétention des eaux pluviales a été déterminée en fonction des contraintes de perméabilités du sol.

#### 4.3. LE PROJET RETENU

Le projet retenu est celui de l'aménagement à l'horizon 10/15 ans du secteur dit du « Fond de la Truie » et du « Muid Marcel », de part et d'autre de l'aérodrome.

À long terme, l'extension de la ZAC vers Venette et La Roque pourra être envisagée.

Plusieurs éléments ont conduit à choisir ce site comme nouveau pôle d'activités pour l'Agglomération de la Région de Compiègne.

- Localisation et accessibilité du site
- D'une manière générale, les plateaux constituent des réserves foncières stratégiques pour le développement futur de l'agglomération compiègnoise mais à forte sensibilité paysagère
- Désengagement de l'activité militaire dans l'agglomération en 2012
- Site contraint pour l'agglomération de Compiègne (70 000 habitants) en limite d'une vaste forêt domaniale à l'Est et traversé par l'Oise
- Extension urbaine normale et souhaitable vers l'Ouest de l'Agglomération au-delà de la RN 1031 sur le plateau
- Renforcer la compétitivité du bassin compiègnois au sein du bassin parisien
- Renouveler la ville, maîtriser et organiser la croissance urbaine
- Développer et renforcer l'agglomération centrale

- Renforcer et mettre en valeur un pôle d'équipements de niveau régional
- Renforcer le territoire à l'accueil d'activités économiques

La principale spécificité de l'agglomération de Compiègne réside dans la présence d'un pôle à Jaux/Venette qui génère à lui seul 48% de l'activité commerciale de l'agglomération alors que le second pôle, le centre-ville de Compiègne, ne représente que 16% du chiffre d'affaires.

Cette organisation commerciale de l'agglomération de Compiègne présente à la fois des atouts et des inconvénients :

- Un rayonnement commercial bien supérieur au niveau classique ;
- Une avance, jusqu'à récemment, dans la présence d'enseignes nationales attractives, par rapport aux pôles majeurs des agglomérations environnantes

Les inconvénients sont :

- Des flux de circulation concentrés en un point de l'agglomération et difficiles à gérer en période de forte affluente ;
- Une offre parfois monopolistique ou oligopolistique qui limite de fait le choix des consommateurs.

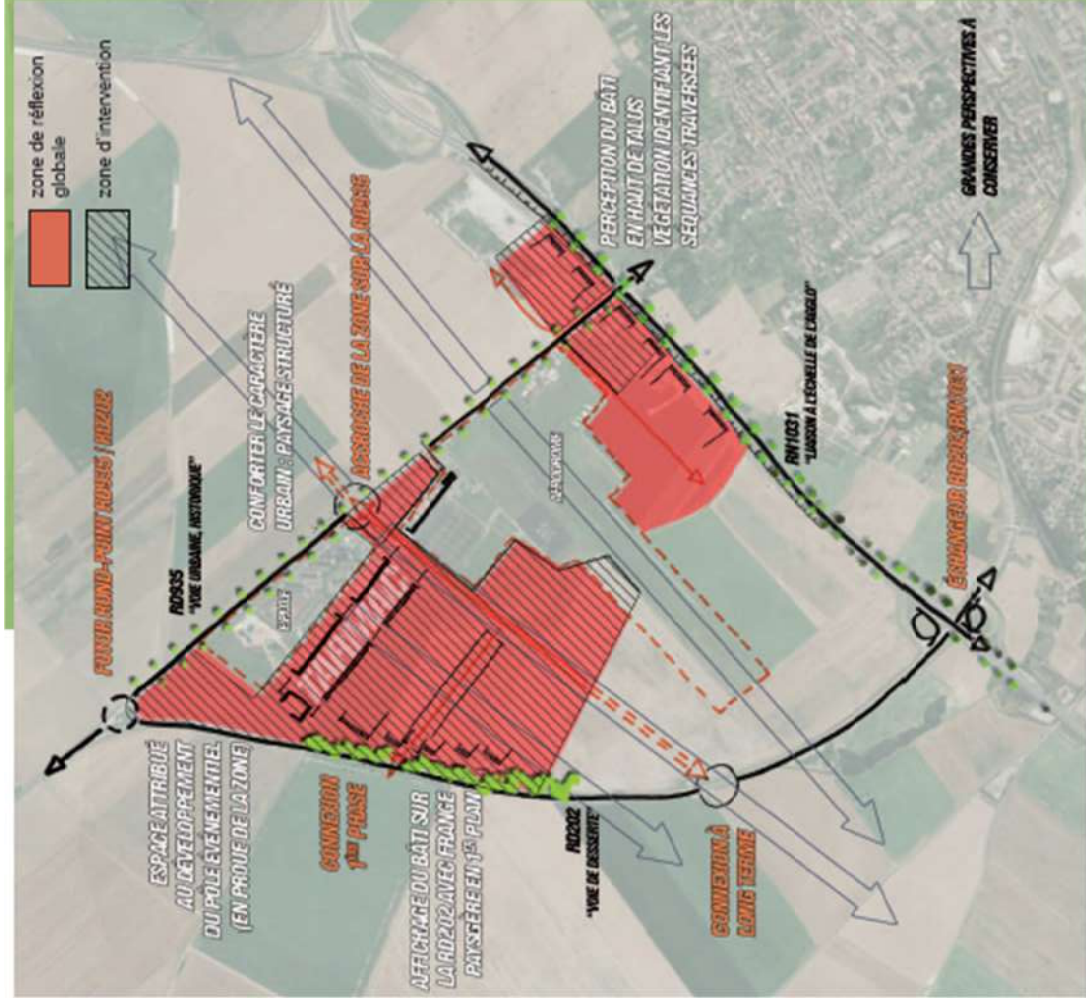
La concurrence avec d'autres agglomérations s'est nettement renforcée ces dernières années et le pôle de Jaux/Venette a commencé à perdre de son avantage concurrentiel qui reposait sur la présence d'enseignes non représentées dans le secteur.

En effet, l'avantage concurrentiel que constituait la grande diversité d'enseigne tend à se réduire compte tenu du contexte concurrentiel grandissant dans les environs de Compiègne. En effet, dans la même période de 6 ans, 203 000 m<sup>2</sup> d'autorisations ont été enregistrés en CDEC dans l'environnement de Compiègne.

À partir de ce constat, plusieurs stratégies commerciales ont été envisagées dans l'objectif, pour l'Agglomération, de conserver le positionnement de pôle commercial attractif dans un contexte de risque significatif de perte de rayonnement.

La création d'un nouveau pôle commercial thématique sur les Hauts de Margny constitue un des enjeux principaux pour mener à bien cet objectif.

**Principes d'aménagements**



**RAPPEL DES PRINCIPES D'AMENAGEMENTS**

**Généraux :**

- Hierarchisation des entrées de ville :
- RD935 : voie urbaine, historique
  - RD202 : voie de desserte liée aux activités

**Le Pôle de Développement des Hauts de Margny :**

- Hierarchisation des axes internes de dessertes,
- Connexions aux départementales phasées dans le temps,
- Respect de la trame existante pour l'implantation bâtie (tarmac et hangars militaires),
- Conserver et affirmer les grandes perspectives depuis et vers le site,
- Traitement paysager de qualité assurant l'intégration du projet dans son contexte,

Source – Projet d'aménagement de l'entrée de ville RD202/RN1031 – KVDS- juillet 2010)

### 4.3.1. Les pôles d'activités

Le pôle de développement des Hauts de Margny se décompose en 5 secteurs d'activités: le pôle événementiel, le pôle formation, le pôle service, le pôle dédié aux commerces, et le pôle « activités ». A ces pôles s'ajoutent la création et/ou la réhabilitation de hangars pour l'aérodrome et pour l'EPIDE.

Il est d'ores et déjà prévu la création d'une recyclerie dans le pôle « activités ». La présence de cette filière de recyclage est un atout pour les futures entreprises qui s'implanteront sur la ZAC.

De même, des événements ont déjà été organisés au droit du futur pôle événementiel.

### 4.3.2. Principes de desserte

La création de la zone d'activités entraîne création de voiries de desserte interne en liaison avec la RD 935, la RD 202, et la RN 1031.

Le projet d'aménagement à court terme prévoit un tourne-à-gauche sur la RD 935 ainsi que sur la RD 202 et un giratoire au croisement de la RD 935 et RD 202. L'aménagement à long terme prévoit le remplacement des tourne-à-gauche par des giratoires.

### 4.3.3. Les entrées de ville

L'aménagement de la ZAC va de pair avec la volonté de développer une entrée de ville de qualité.

Un traitement des entrées de ville soigné avec un espace de retrait mis à profit dans le domaine de l'environnement par le biais de la maîtrise des rejets des eaux pluviales le long de la RD202, ou encore le long de la RN 1031 où des placettes belvédères viennent mettre en perspectives des cônes de vues sur le territoire de l'agglomération de la région de Compiègne.

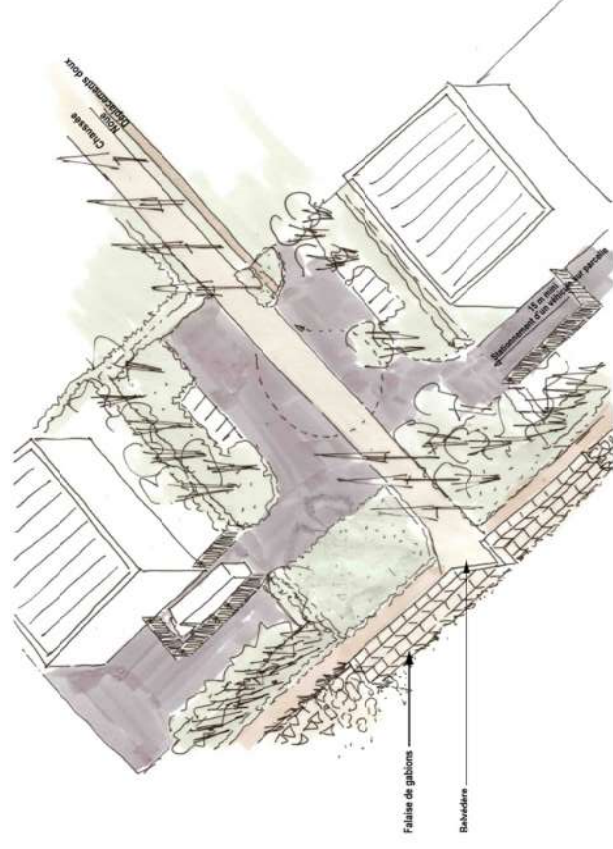
En outre, il est à noter que la RD 202 et la RN 1031 sont classées routes à grandes circulation. De fait, elles sont soumises à l'Amendement Dupont. Cet amendement est une mesure de sauvegarde destinée à assurer un aménagement de qualité des espaces non urbanisés situés en bordure de voies importantes.

La commune de Margny-lès-Compiègne est accessible en deux points : depuis l'intersection entre la RD 202 et la RN 1031 et directement depuis la RD 935. Ces trois axes constituant des accès au pôle de développement de Margny-lès-Compiègne, ils font l'objet de la réflexion globale d'aménagement du secteur.

La RD 935 est un axe historique, une entrée y sera aménagée.

Les schéma suivants sont extraits de l'étude : projet d'aménagement de l'entrée de ville RD202/RN1031 – KVDS - juillet 2010

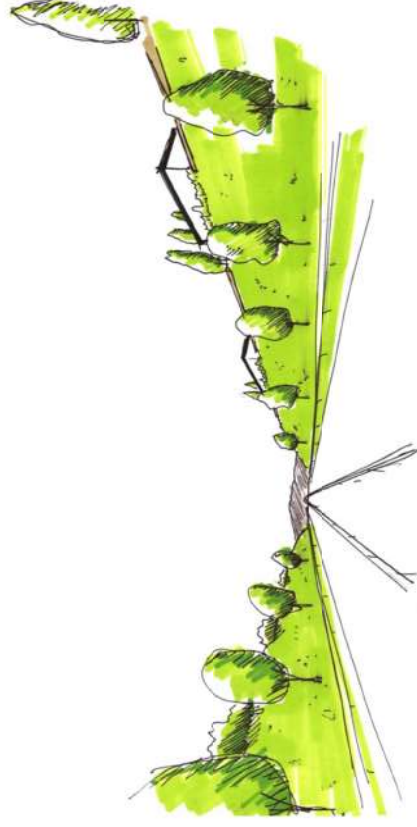
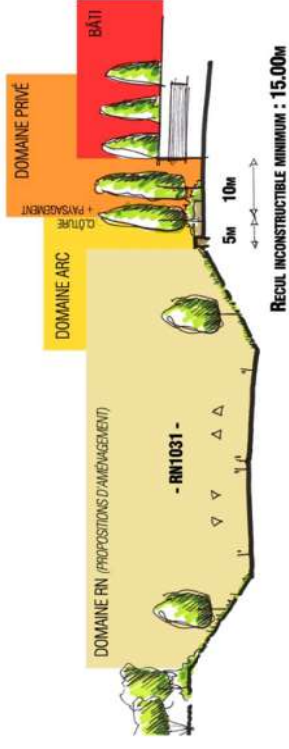
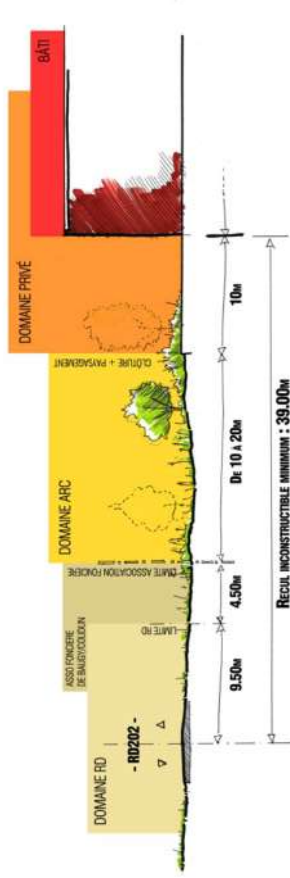
*Aménagement des placettes belvédère en crête de coteau (Muid Marcel)*



**Les principes d'aménagement de la RN1031 et de la RD202 étude KVDS**

Pour la RD202 : voie de desserte liée aux activités

- Sur cette « vitrine » sur la RD 202 : l'aménagement d'une frange paysagère de 10 à 20 mètres d'épaisseur, assure l'intégration paysagère et agrémente les abords de la zone. Les bassins de rétention des eaux pluviales seront disposés dans cette frange.
- Les bâtiments de 10 mètres de hauteur sont placés en retrait de 10 mètres par rapport à la frange paysagère permettant le traitement paysager des clôtures et des pieds de façades ainsi que la desserte logistique du bâtiment.
- Une image qualitative du cadre bâti et de son insertion ;
- Une gestion différenciée des espaces paysagers et gestion des eaux pluviales.



Pour la RN 1031 :

- Retrait de l'urbanisation de 15 mètres par rapport à la crête du talus ainsi que la plantation d'une haie d'accompagnement de la clôture.
- Traitement paysager du talus et des espaces mutualisés ;
- Éléments verticaux « repères » ponctuant l'horizontalité de la RN 1031.
- Effet belvédère depuis les placettes du Muid Marcel ;

#### 4.3.4. Les circulations douces et les espaces verts

Une piste cyclable sera aménagée le long de la voie principale. Cette piste cyclable sera séparée du trottoir par une noue paysagère de 1 mètre de large.

Dans le cadre du travail d'entrée de ville mené sur la RD 935, une piste cyclable sera aussi aménagée le long de la RD 935 sur le tronçon commun avec la ZAC.

Chaque voirie fera l'objet d'un aménagement paysager.

La chaussée de la voie principale sera aménagée de deux bandes plantées d'arbres de part et d'autre.

Toutes les voies transversales seront aménagées avec un accotement paysager.

#### 4.3.5. Les programmes de constructions

La volonté de l'agglomération est d'accompagner la réalisation sur le plateau de Margny d'un pôle d'activité mêlant bureaux, activités, commerces et équipements publics. Dans la ZAC du Pôle de Développement des Hauts de Margny, le PLU pose les bases de la mixité, en cohérence avec la structure vraie décrite ci-dessus et tenant compte des existants :

- Le secteur du Muid Marcel sera dédié aux activités artisanales,
- Le secteur du Fond de la Truie est structuré comme suit du sud au nord :
  - \* le pôle commerces
  - \* le pôle "activités"
  - \* le pôle formation accolé à l'EPIDE
  - \* à l'est de l'EPIDE, le pôle services
  - \* à l'ouest de l'EPIDE le pôle événementiel

Le tarmac existant sera conservé pour préserver la mémoire du site et sera en partie privatisé. Il sera réaménagé en privilégiant des éléments horizontaux pour garder la perception de l'ensemble du site, ainsi l'éclairage sera assuré par des bornes basses. Une voie axiale sera accompagnée de stationnement en partie voué au pôle d'activités.

Un deuxième tarmac sera créé pour devenir un parking mutualisé sur la zone dédiée aux activités commerciales.

La zone située au niveau de l'intersection entre RD 935 et RD 202 accueillera un parking dédié au pôle événementiel.

Les pôles sont reliés entre eux par une voie principale qui se raccorde à la RD 935 jusqu'au pôle commerces (à long terme jusqu'à la RD 202).

Des voies secondaires transversales permettront la circulation d'un pôle à un autre assurant la liaison entre la voie principale et la RD 202.












Tableau 25 – Estimation des surfaces construites possibles selon les règles du PLU

	m <sup>2</sup> construits court terme	m <sup>2</sup> construits moyen terme	m <sup>2</sup> construits long terme
Pôle Service	7 881 m <sup>2</sup>		
Activités	64 236 m <sup>2</sup>	23 601	26 122
Commerces	26 330 m <sup>2</sup>	8 912	16 028
Pôle événementiel	4 595 m <sup>2</sup>		
Pôle formation	3 750 m <sup>2</sup>		
<b>TOTAL</b>	<b>106 792 m<sup>2</sup></b>	<b>35 513</b>	<b>42 150</b>

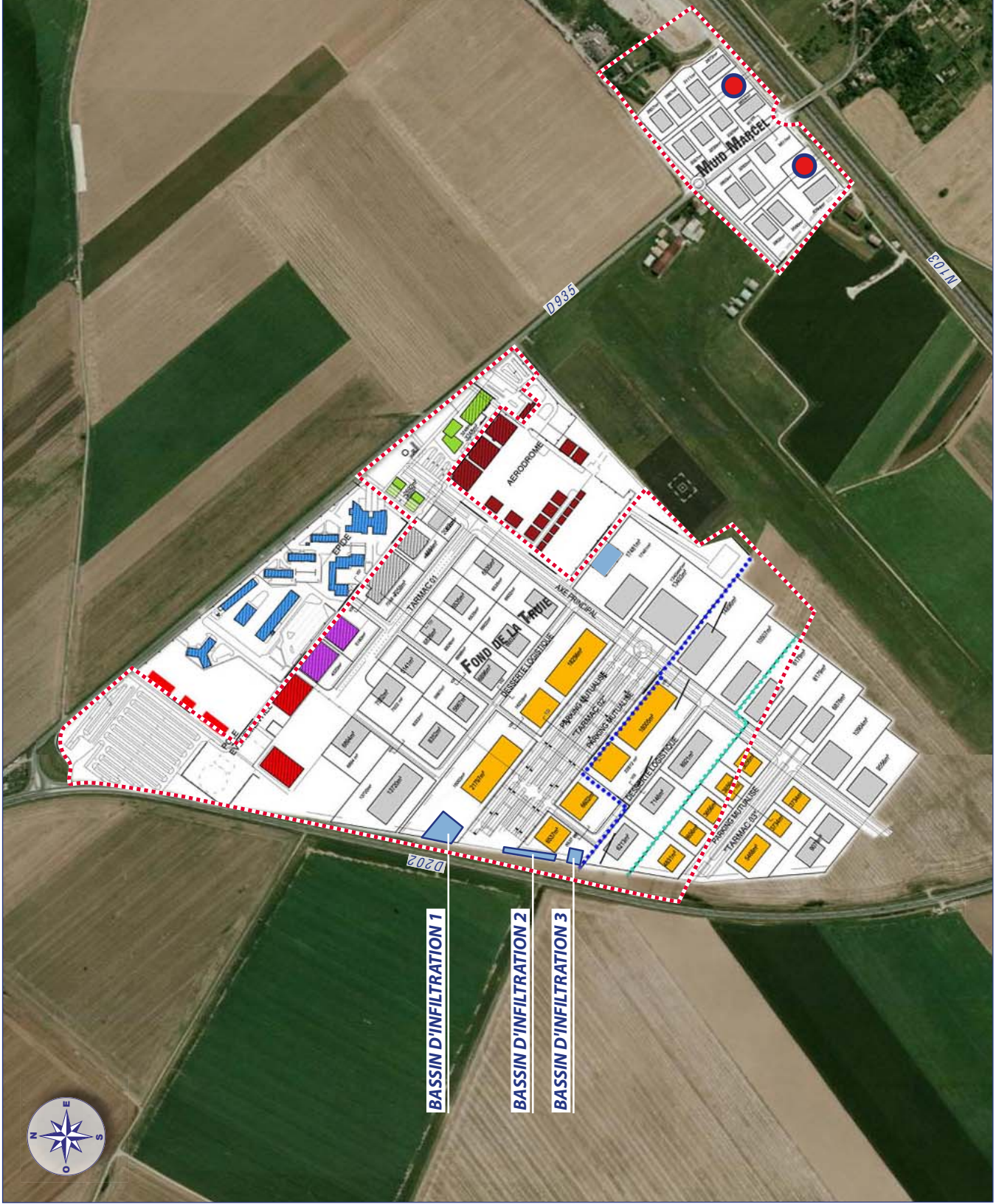
Les valeurs annoncées représentent la surface maximale constructible, elle pourra évoluer au cours de la réalisation du programme.

Source : photo aérienne - Google Earth Pro 2009

**LEGENDE**






-  Périmètre de la ZAC
-  EPIDE
-  Pôle Service
-  Activités
-  Commerces
-  Pôle événementiel
-  Pôle formation
-  Aérodrome
-  Bâtiments existants conservés
-  Bassin d'infiltration existant
-  Bassin d'infiltration projeté
-  Bassin d'infiltration enterré projeté

0 90 270 m

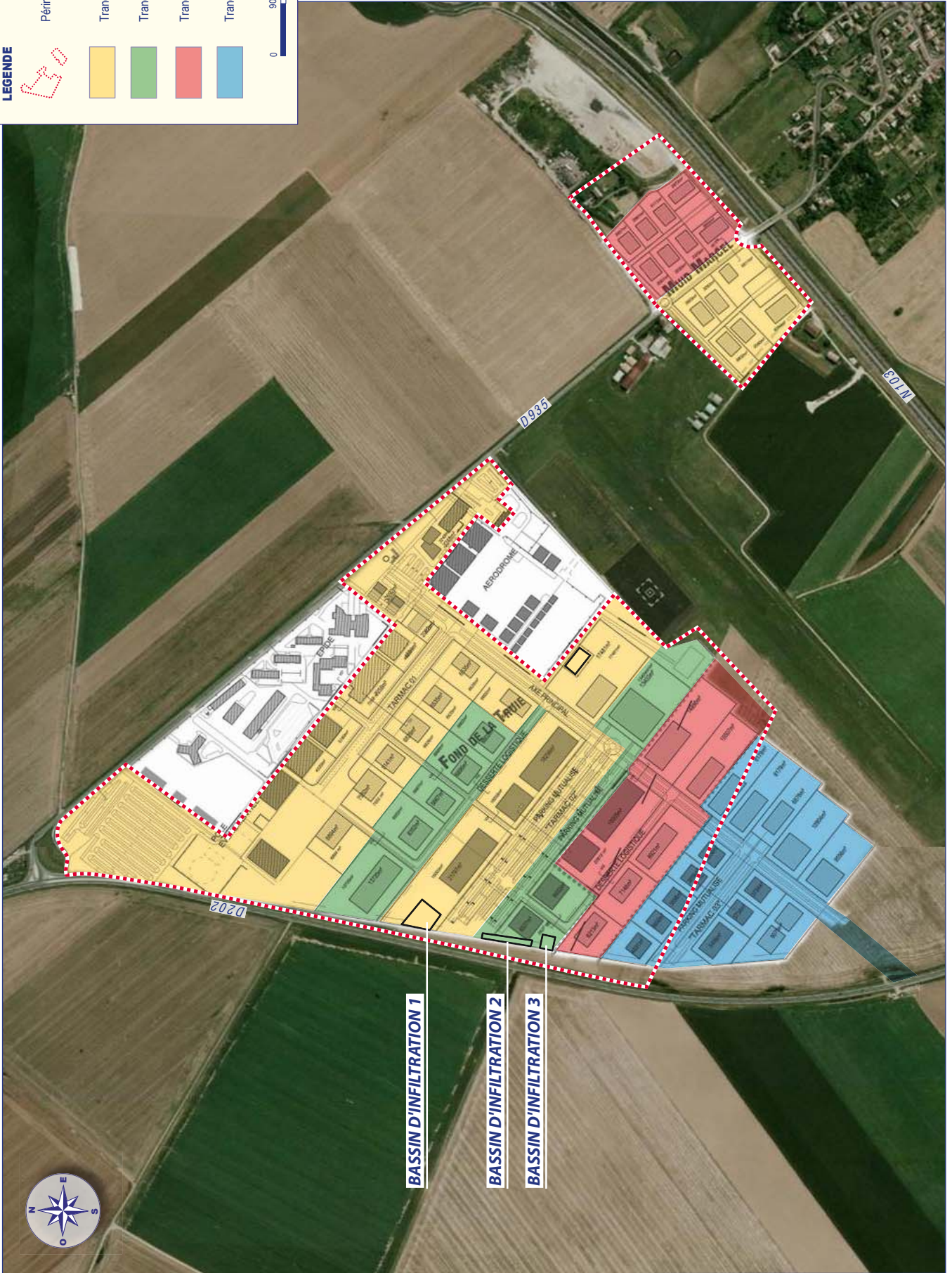


**PLAN D'AMÉNAGEMENT PROJETÉ**

**LEGENDE**

-  Périmètre de la ZAC
-  Tranche 1 - 04/2011 - 1ère Phase
-  Tranche 1 - 2014 - 2ième Phase
-  Tranche 2 - 2017
-  Tranche 3 - 2020

0 90 270 m



## 5. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Compte tenu de la nature et des caractéristiques actuelles de l'environnement, la restructuration des sites inscrits dans le périmètre de la ZAC est susceptible d'avoir des incidences positives et négatives sur l'environnement naturel et humain. Ces impacts seront temporaires (lorsqu'ils sont liés aux travaux) ou permanents lorsqu'ils sont la conséquence directe du projet.

Les incidences sur l'environnement des modifications sur le secteur concernent essentiellement l'environnement humain. D'une occupation aujourd'hui exclusivement dédiée à l'aérodrome et à l'EPIDE, le secteur passera à une occupation mixte, ce qui implique la mise en place d'une vie de quartier.

L'action dans le domaine de l'environnement est illustrée par la maîtrise des rejets des eaux pluviales, par le développement des nouveaux itinéraires piétons et cyclables valorisant, de la desserte à venir du transport collectif et par la qualité des futures constructions.

Dans ce sens, le projet mis en œuvre tend parfaitement à favoriser l'attractivité du territoire de l'ARC et plus localement de la Ville de Margny-lès-Compiègne-poursuivi par le Conseil Général de l'Oise. Il intègre aussi les dimensions d'une valorisation de l'environnement et du renforcement de l'équité territoriale.

L'ensemble des impacts positifs ou négatifs va maintenant être identifié en reprenant le plan suivi dans l'analyse de l'état initial.

Deux situations doivent être évoquées :

- La phase travaux, période de structuration de la zone caractérisée par la mise en place des voiries et des réseaux divers puis de la construction des nouveaux bâtiments. Cette phase s'accompagne d'impacts négatifs temporaires dus aux perturbations de circulation et aux bruits du chantier.
- La situation après la mise en service du nouveau pôle d'activités génératrice d'impacts permanents sur l'occupation du sol, la répartition de la population, le paysage économique de la ville, la circulation des véhicules et des piétons, la qualité de vie des employés du quartier.

### 5.1. LES EFFETS DU CHANTIER SUR L'ENVIRONNEMENT

#### ▪ Effets généraux

Les travaux de mise en œuvre du Pôle de Développement des Hauts de Margny seront effectués par tranches successives.

En règle générale, les chantiers s'accompagnent de différents effets temporaires apparaissant à des moments différents ou concomitants :

- Découvertes de vestiges archéologiques, dans ce cas des fouilles préventives doivent être entreprises avant toute poursuite du chantier ;
- Nuisances phoniques liées au fonctionnement des engins de chantier ;
- Circulation des camions pour l'évacuation des déblais de terrassement pouvant provoquer des salissures de la chaussée ;

### 5.2. IMPACTS DU PROJET SUR LE MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL

#### 5.2.1. Topographie

Le projet n'a pas d'effet sur la topographie.



## 5.2.2. Géologie

En cas de pollution imposant un décapage des terrains, les remblais utilisés (si nécessaire) pour le comblement ne devront pas être pollués.

Si des terrains doivent être remblayés, les qualités géotechniques de ces remblais devront être adaptées à l'usage qui en sera fait.

## 5.2.3. Hydrogéologie

La perméabilité de l'ordre de  $2 \cdot 10^{-6}$  m/s, plutôt faible, permet l'infiltration des eaux pluviales dans le sol sur de grandes surfaces. La qualité de la couche superficielle constituée de limons (1,70 m) et de craie altérée jusqu'à trois mètres de profondeur et la grande épaisseur de craie compacte fracturée, protègent efficacement la nappe phréatique située à plus de 50 mètres de profondeur.

De plus, le passage dans des équipements épuratoires et la décantation dans les bassins contribueront à la bonne qualité des eaux infiltrées.

Le projet n'a donc pas d'impact sur la nappe phréatique.

Le choix d'infiltrer les eaux permet de ne pas impacter le milieu naturel. Néanmoins, la faible perméabilité des sols sur le secteur de la ZAC nécessite l'infiltration sur des surfaces importantes ; sur ces surfaces l'aménagement est par conséquent restreint, l'espace ne pouvant être construit.

## 5.2.4. Hydrographie

Le projet lui-même n'aura aucun effet sur le réseau hydrographique.

## 5.2.5. Climat

Le projet n'a pas d'effet sur le climat. En revanche les pluies de forte intensité peuvent générer des flux importants de ruissellement sur les voiries.

## 5.2.6. Milieu naturel : la trame végétale et la faune

### ▪ Insertion paysagère

Le périmètre de la ZAC sera totalement transformé par le projet, des bandes plantées, des plantations d'alignement sur certaines voies nouvelles, et d'autres aménagements paysagers donneront à l'ancienne base militaire et au secteur cultivé, une image nouvelle.

### ▪ Impact sur la faune et la flore

Le site étant déjà imperméabilisé pour partie et cultivé pour le reste offre peu de refuges pour la faune actuellement y compris les colonies de chauves-souris du château de Compiègne. La suppression des clôtures et l'aménagement paysagé des voies de desserte pourront inciter la faune à s'installer ou à traverser le site.

Aucun corridor écologique n'a été recensé sur le secteur de l'aménagement (source DREAL Picardie) le contexte agricole et la présence des limites de la zone militaire ne sont pas favorables à la circulation de la faune. La gestion paysagère du site a pour objectif d'améliorer la biodiversité (nouses, paysagement, ...) et donc de favoriser le passage de la faune terrestre. La création de continuités plantées le long de la RD 202 et le long des voies de la zone aménagée sont l'occasion de réintroduire la diversité végétale et animale en constituant un relais entre les bois des buttes témoins de la forêt d'Halatte et le mont Ganelon.

L'aménagement de la ZAC fait l'objet d'une réflexion environnementale à la demande de l'ARC.

Compte tenu de la sensibilité paysagère du site (vue à 360° du plateau) :

- volonté de boisements sur le site
- barrières végétales en millefeuille pour contrebalancer les hauteurs des bâtiments pour la vue depuis la RN 1031
- en crête de coteau, au niveau du secteur du Muid Marcel, sera aménagée une placette avec alignements d'arbres et petits bâtiments.

La création d'espaces paysagers sur la ZAC améliorera la qualité de l'environnement sur le plateau.

La trame bâtie reprend les deux directions structurantes du projet. Elle s'inspire de l'horizontalité dominante du site et propose des constructions basses, dont l'implantation privilégie la notion d'espace.

### 5.2.7. Le paysage

La restructuration complète du secteur militaire modifiera complètement le paysage de ce secteur pour les Margnotins.

Un parc d'activités multifonctionnel se substituera à une base militaire aujourd'hui fermée.

Parmi les principes d'aménagement, parti est pris de conserver les surfaces pouvant être réutilisées, comme les tarmacs ou certains hangars, de manière à ne pas trop altérer les espaces existants et à conserver la mémoire du site.

L'accent est mis sur des aménagements qualitatifs avec amélioration du cadre de vie : des franges paysagères bordant le périmètre de la ZAC, des parkings fortement paysagers, des méthodes alternatives de gestion des eaux pluviales (noues) qui contribueront aussi à renforcer l'image paysagère du site.

L'enjeu est aussi de développer une entrée de ville de qualité qui doit former une nouvelle limite d'agglomération.

À cet effet, les bâtiments seront intégrés au site ; en effet, compte tenu de la topographie du site et de la position surélevée du site, très visible à partir de nombreux points du plateau, il est important de travailler sur l'aspect des bâtiments et sur leur intégration dans le paysage (en particulier pour la zone du Muid Marcel).

L'entrée du Pôle de Développement est signalée par le changement de la trame paysagère accompagnant la RD935.

Formant une succession de portes végétales, elles annoncent les différents accès (Zone d'activités, Aérodrome) et contribuent à la diminution de la vitesse.

Les vues sur les arrière-plans (buttes, bois, etc.) sont valorisées et les grandes perspectives sud-ouest et nord-est sont maintenues.



Le pôle d'activités artisanales vu depuis Compiègne

### 5.3. IMPACTS SUR LE MILIEU URBAIN

#### 5.3.1. Population

Il n'est pas prévu la construction de logements au sein de la ZAC. Néanmoins, la création de ce site d'activités répond à l'objectif d'accompagner la croissance démographique de l'ARC (+ 0,75%/an) par l'évolution positive de l'emploi.

#### 5.3.2. Emploi et contexte économique

Le 6<sup>ème</sup> régiment d'hélicoptères de combat générerait 1 000 emplois dont 300 emplois sur place et 700 emplois induits.

Partant de l'hypothèse d'un ratio d'emplois d'environ 20-25 emplois / hectares (ratio calculé selon la moyenne d'emplois dans les zones d'activités de la région), environ 800 emplois devraient être créés par la ZAC soit un volume d'emploi équivalent à ceux qui ont disparu.

#### 5.3.3. Occupation des sols

Jusque récemment, le secteur de la ZAC n'était occupé que par les activités agricoles et l'ancienne base militaire.

L'occupation du sol, alors imposée par l'État ne permettait pas le développement économique et urbain du secteur.

La modification du contexte économique et la volonté affichée de la commune et de l'ARC, de requalifier complètement le secteur militaire conduisent à une modification complète de l'occupation des sols.

#### 5.3.4. Tissu et projets urbains

La réalisation de ce grand projet urbain apportera à Margny-lès-Compiègne un nouveau bassin d'emplois et une image nouvelle du plateau.

Cette opération structurante repose sur un renouvellement du site qui permet de répondre aux besoins en termes d'activités économiques au sein des communes de l'ARC. Les futurs employés trouveront à proximité au sein du

pôle service les commodités de la vie courante qui tendront à se développer, la restauration par exemple.

#### 5.3.5. Réseaux

La modification des réseaux s'applique à l'ensemble du secteur.

Depuis le château d'eau, un nouveau réseau AEP assurera la desserte de la ZAC.

Le poste de transformation au droit de la future voirie V05 sera à terme déposé et remplacé. Un nouveau réseau d'électricité est à prévoir, il sera branché sur le réseau électrique HTA présent le long de la RD 935.

Une convention de desserte est en cours avec le concessionnaire ERDF pour déterminer exactement les installations électriques requises sur la section de la ZAC sur le site du Fond de la Truie. Un doublement des réseaux d'électricité sera nécessaire afin de palier à tout risque de coupures électriques.

Le réseau gaz sera déroulé en tranchée commune ouverte à la charge de l'aménageur. Un branchement se fera devant chaque parcelle.

Un réseau France Télécom et un réseau Fibre optique devront aussi être créés.

#### 5.3.6. La compatibilité avec les documents d'urbanisme

##### ▪ Schéma Directeur du territoire de Compiègne

Ce schéma directeur a pris en compte l'aménagement du Pôle de Développement des Hauts de Margny

##### ▪ Schéma de Cohérence Territoriale

Le projet de réaménagement du périmètre de la ZAC est conforme aux prescriptions du Schéma de Cohérence Territoriale, en cours de révision.

Ainsi le projet participe aux objectifs suivants du SCoT :

- Maintenir l'équilibre actuel entre habitat et emploi pour lutter contre le chômage et limiter les déplacements quotidiens,
- Limiter l'extension de l'urbanisation sur les espaces agricoles,

- Poursuivre une politique économique active, assurant aux concitoyens la possibilité de trouver des emplois sur place,
- Maintenir un cadre de vie agréable et préserver les paysages.

À l'échelle du Schéma Directeur, l'impact de l'urbanisation de ces espaces nouveaux à des fins d'activités économiques donc faible tant pour l'environnement que pour l'agriculture, et est surtout conforme à ce qui était prévu en 2000, puisque ces terrains à vocation militaire à l'origine sont transformés en terrains à vocation économique sans modifier l'impact prévu sur l'agriculture.

#### ▪ **Plan Local d'Urbanisme**

Le projet est compatible avec le PLU révisé qui prévoit l'urbanisation de la zone. Il s'agit donc de la mise en œuvre opérationnelle du PLU.

### **5.3.7. Les servitudes d'utilité publique**

Les servitudes qui grèvent le périmètre d'étude seront respectées en tout point.

#### ▪ **Servitude aéronautique de dégagement**

Cette servitude, selon le décret du 05 juin 1992, limite la hauteur des constructions.

Les bâtiments respecteront le règlement du PLU, à savoir une limitation à huit mètres pour la hauteur. De ce fait, la servitude est respectée.

#### ▪ **Servitude liée au réseau de transport de gaz**

Cette servitude impose le respect d'une zone de libre passage et d'accès dans le secteur nord-ouest.

Cette servitude sera respectée.

### **5.3.8. Les éléments du patrimoine historique et architectural**

Le site classé aux monuments historiques faisant l'objet d'une servitude de protection n'est pas concerné par le projet.

## **5.4. IMPACTS DU PROJET SUR LA CIRCULATION ET LES DÉPLACEMENTS**

### **5.4.1. Circulation**

L'impact du projet sur la circulation a été étudié aux horizons 2017 (court terme), 2020 (moyen terme), et 2025 (long terme) dans « l'étude de trafic Pôle de Développement des Hauts de Margny » réalisé à la demande de l'ARC par le bureau d'études spécialisé MVA Consultancy. La réalité de l'occupation du sol pourra entraîner des modifications des hypothèses émises à ce jour.

Les termes court, moyen et long terme se réfèrent à l'occupation prévisible du pôle d'aménagement.

Les hypothèses de trafic ont été calculées aux heures de pointe du soir en semaine et le samedi après-midi avec une augmentation de 1,8%/an.

*Tableau 26 - Trafic généré par le pôle de développement des Hauts de Margny aux heures de pointe*

	Phase 1		Phase 2		Phase 3	
	sortant	entrant	sortant	entrant	sortant	entrant
Soir en semaine	634	404	744	491	858	577
Samedi après midi	683	464	783	564	883	664

Plusieurs hypothèses ont été étudiées en ce qui concerne la circulation pour l'ensemble de la ville. L'étude de circulation prend en compte tous les nouveaux projets de voirie en cours ou programmés, à savoir : la rocade nord-est, la liaison à travers la Prairie, le Pont du Port à Bateaux, au sud le barreau des Mercières.

L'augmentation de trafic sera importante à l'horizon 2017 au niveau des Hauts de Margny, en grande partie sur la RD 202.

À court-terme (2017), une augmentation de 80 uvp sur la RD 935 Nord, soit 6%. Au Sud, une plus forte augmentation sur la RD 202 et une baisse sur la RD935, liées aux nouveaux projets (rocade Nord, Pont Port à bateaux).

À moyen terme (2020), une augmentation de 120 uvp sur la RD935 Nord, soit 9%. Au Sud, une plus forte augmentation sur la RD202 et une baisse sur la RD935, liées aux nouveaux projets (rocade Nord, Pont Port à bateaux).

À long terme (2025 et au-delà), une augmentation de 180 uvp sur la RD935 Nord, soit 14%. Au Sud, une plus forte augmentation sur la RD202 et une baisse sur la RD935, liées aux nouveaux projets (rocade Nord, Pont Port à bateaux).

Au niveau des accès à la ZAC, les simulations de trafic démontrent la nécessité de créer progressivement des giratoires pour éviter la saturation des axes.

À court et moyen terme, l'accès à la ZAC se fera en trois points :

- À l'est au niveau de la RD935
- À l'ouest au niveau de la RD 202
- Au point d'intersection entre la RD 202 et la RD 935

Le fonctionnement de ces carrefours a été testé avec les hypothèses d'évolution de trafic. Il en ressort que l'accès à la ZAC, à l'est au niveau de la RD 935, pourra se faire via un carrefour à priorité (stop).

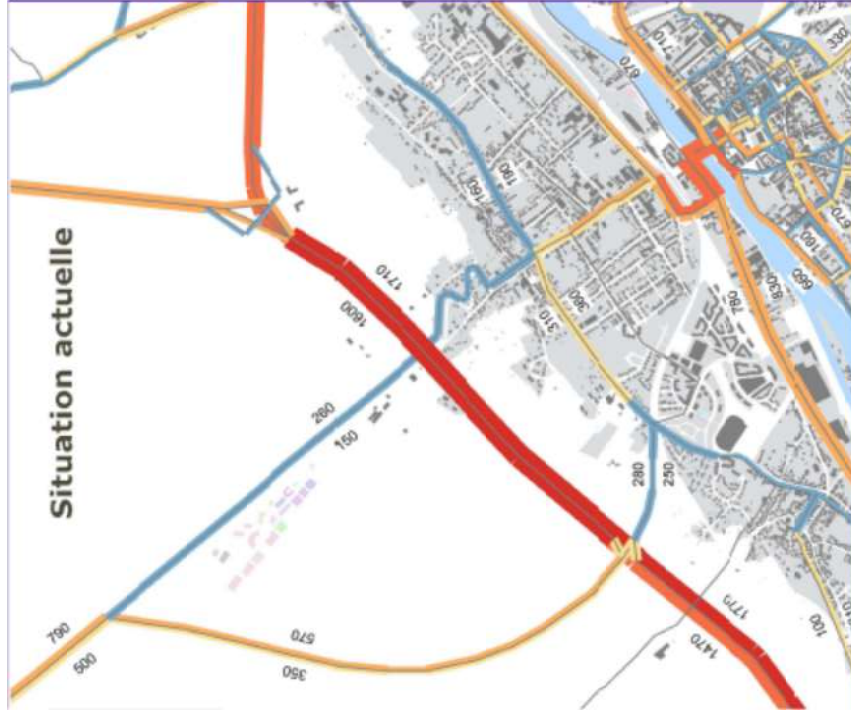
L'accès au niveau de l'intersection entre la RD 202 et la RD 935 se fera via un giratoire.

Plusieurs fonctionnements ont été testés pour l'accès à la ZAC via la RD 202. L'étude conclut à la nécessité de réaliser un giratoire qui, à moyen et long terme, est le seul qui pourra absorber les flux de circulation.

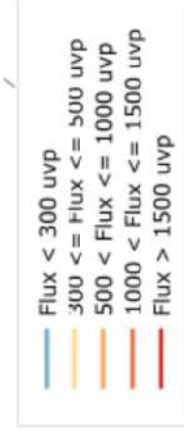
Au fur et à mesure du développement du site, il sera aussi indispensable de réaliser un giratoire au sud-ouest de la ZAC au niveau de l'échangeur avec la RN 1031.

Les planches suivantes sont extraites de l'étude de circulation réalisée par MVA Consultancy en juin 2010.

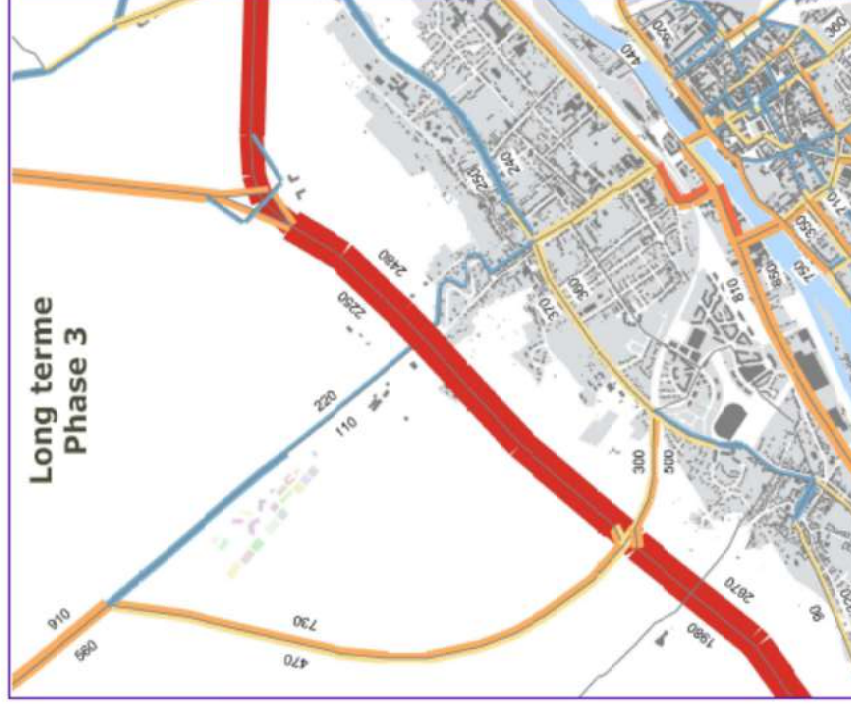
### Les évolutions tendancielles des trafics à l'heure de pointe du soir en semaine - situation actuelle et situation à court terme



- Augmentation de 80 uvp sur la RD935 Nord, soit 6%
- Au Sud, une plus forte augmentation sur la RD202 et une baisse sur la RD935, liées aux nouveaux projets (rocade Nord, Pont Port à bateaux)



### Les évolutions tendancielle des trafics à l'heure de pointe du soir en semaine - situation à moyen et long terme



- Augmentation de 120 uvp sur la RD935 Nord, soit 9%
- Au Sud, une plus forte augmentation sur la RD202 et une baisse sur la RD935, liées aux nouveaux projets (rocade Nord, Pont Port à bateaux)
- Augmentation de 180 uvp sur la RD935 Nord, soit 14%
- Au Sud, une plus forte augmentation sur la RD202 et une baisse sur la RD935, liées aux nouveaux projets (rocade Nord, Pont Port à bateaux)

### 5.4.2. Le stationnement

Le projet aura une incidence positive sur les capacités de stationnement du secteur d'étude, puisque des places de stationnement seront créées sur la voirie ainsi que trois parkings.

Les besoins spécifiques en stationnement (livraisons, transports en commun, personnes à mobilité réduite, taxis, dépose minute) seront analysés plus finement en fonction de la nouvelle occupation du sol et des solutions seront apportées.

Au stade de l'avant-projet, il est prévu :

- Pour le pôle événementiel : entre 800 et 930 places ;
- Pour parking Tarmac 02 (commerces) : environ 900 places ;
- Pour le pôle service :
- \* 20 places visiteurs pour l'EPIDE
- \* 108 places pour le pôle service (« clients »)
- \* 23 places pour le « personnel »
- \* 59 places pour le parking aérodrome

Le linéaire de voie interne irrigant le tarmac dispose d'une capacité de stationnement non négligeable qui sera aménagé par l'ARC.

### 5.4.3. Les transports en commun

Le projet en lui-même n'a pas d'impact direct sur les transports en commun, toutefois une nouvelle ligne du réseau TIC devrait être créée à terme pour desservir le pôle d'aménagement des Hauts de Margny, renforçant ainsi la desserte existante. En première étape, le dispositif de transport à la demande ALLOTIC sera mis en place.

L'offre en transports en commun de l'ARC, qui bénéficie d'importants efforts de la collectivité (gratuité, transport à la demande...), intégrera rapidement ce nouveau pôle d'activités à ses lignes et saura proposer au site une desserte adaptée. L'accès rapide à la gare ferroviaire principale, qui est également le point central de toutes les lignes de bus urbains de l'agglomération, constitue un avantage supplémentaire pour ce site.

### 5.4.4. Les circulations douces

Le projet prévoit la réalisation de circulations douces au sein de la ZAC et le long de la RD 935.

## 5.5. IMPACTS DU PROJET SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

### ▪ Les effets du projet

Le projet lui-même, à savoir la création de la ZAC telle que décrite dans le projet ne sera pas à l'origine d'une modification de la qualité de l'air. La localisation sur le plateau soumis au vent d'ouest et sud-ouest permettra une bonne circulation de l'air.

En phase chantier les engins s'ils sont correctement entretenus ne doivent pas provoquer de pollution de l'air.

## 5.6. IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT SONORE

L'augmentation de l'offre d'emploi pourrait être à l'origine d'une circulation beaucoup plus importante et donc d'un accroissement du niveau sonore par rapport à la situation actuelle. Toutefois, il convient de noter que ce projet n'induit pas de graves risques de nuisances supplémentaires pour le voisinage par rapport à son utilisation antérieure (présence des hélicoptères). Rappelons en effet que le pôle vient remplacer une base d'hélicoptères de combat dont l'activité militaire présentait des nuisances sonores non négligeables.

Les hélicoptères de combat (et autres avions militaires) font partie des sources de bruit les plus fortes provoquant des nuisances non négligeables lorsque les mouvements d'avions et d'hélicoptères sont multipliés, même pour des habitations situées à une distance respectable. Par conséquent l'aménagement de la ZAC en lieu et place du régiment d'hélicoptères de combat aura globalement un impact positif sur l'environnement sonore du secteur.

La limitation des nuisances acoustiques liée au trafic de la RD 935 est prévue par la mise en place d'un retrait de 40 mètres par rapport à la chaussée de toute construction. Ce retrait est spécifié au règlement du PLU, article 3 du règlement de la zone concernée.



## **5.7. IMPACTS SUR LA SANTÉ**

Cette partie de l'étude d'impact est rédigée conformément à l'article 19 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (loi LAURE), et la circulaire du 19 juin 2000 qui définit le contenu de ce volet sanitaire.

Le présent chapitre évalue les effets du projet sur la santé.

### **5.7.1. Effets de l'opération sur la santé par l'intermédiaire de la pollution de l'eau**

Le système d'assainissement actuel ne sera pas suffisant pour assurer la gestion des eaux usées de la ZAC. Des adaptations devront être apportées par la création de nouveaux réseaux et la mise en place de postes de refoulement.

L'Oise, le cours d'eau le plus proche de la zone d'étude, ne pourra pas être affecté par le projet étant donné son éloignement de la ZAC des Hauts de Margny.

Les forages d'alimentation en eau potable ne seront pas affectés par le projet en raison de leur éloignement.

### **5.7.2. Effets de l'opération sur la santé par l'intermédiaire du bruit**

Les variations des niveaux sonores entre la situation de référence (actuelle sans aménagement) et la situation projetée (avec aménagement) seront le fait essentiellement de la circulation.

Une augmentation des niveaux sonores pourra être observée au cours du temps, due essentiellement à l'augmentation du trafic.

### **5.7.3. Effets de l'opération sur la santé**

Par ailleurs, l'aménagement de la ZAC des Hauts de Margny, dans la mesure où il respectera toutes les normes de rejets en vigueur pour les immeubles et locaux, ne provoque aucun impact sur la qualité de l'air. Les matériaux et les

méthodes de mise en œuvre devront respecter la réglementation en vigueur en matière de construction.

Dans ces conditions la santé des riverains ne subira aucun dommage en raison de la construction des nouveaux immeubles et de l'occupation nouvelle du sol

## 6. MESURES ENVISAGÉES POUR SUPPRIMER, RÉDUIRE OU SI POSSIBLE COMPENSER LES CONSÉQUENCES DOMMAGEABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT – ESTIMATION DES DÉPENSES CORRESPONDANTES

### 6.1. MESURES COMPENSATOIRES RELATIVES AUX PÉRIODES DE TRAVAUX OU DE CHANTIER

Les chantiers évolueront sur les parcelles selon un calendrier non encore fixé, sur une période de plusieurs mois en plusieurs phases réparties sur plusieurs années, selon le rythme de la commercialisation.

Les perturbations les plus importantes sont à attendre pendant les périodes de viabilisation du périmètre de la ZAC (création des rues, des nouveaux accès sur les roues existantes et installation des réseaux nouveaux).

#### ▪ Reconnaissances archéologiques

Sur les terrains concernés par le projet de ZAC qui ont déjà supporté des constructions, les risques de découvertes fortuites de vestiges archéologiques sont quasi nuls.

Le projet nécessitant la réalisation d'excavations, l'avis du Service Régional d'Archéologie a été sollicité pour connaître la sensibilité archéologique du site. Des fouilles préventives sont programmées et réalisées en partie.

On ne peut pas présager de l'existence de vestiges qui n'auraient pas encore été découverts, aussi en cas de découverte fortuite les services concernés seront immédiatement avisés.

D'autre part, la législation relative à l'archéologie sera rappelée dans le cahier des charges des entreprises réalisant les travaux.

### 6.1.1. Chantiers et secteurs riverains

Afin de réduire ou de compenser les impacts visuels ou phoniques et les perturbations apportées à la circulation, les cahiers des charges des entreprises comprendront l'obligation de mettre en place des dispositifs déboucheurs en sortie de chantier afin d'éviter au mieux les salissures sur les voies de circulation ou bien de procéder à des opérations de nettoyage des voiries.

En phase de travaux sur les voiries existantes, des mesures seront prises afin de réduire autant que possible les effets négatifs sur le trafic, notamment par l'établissement d'un cahier des charges de circulation qui sera diffusé aux entreprises intervenants sur le chantier. Ce document pourra exclure l'usage de certaines voies, définir les plages horaires de circulation autorisées et fixer des règles en matière de circulation et déviation.

- Les engins devront répondre à la réglementation en vigueur et présentant une isolation phonique (arrêté du 18 mars 2002)
- Des panneaux de signalisation seront installés à l'entrée de la zone de chantier
- Tous les déblais utilisables devront être réutilisés en priorité pour le remblaiement
- La circulation des poids lourds sera réduite au strict nécessaire.
- Les riverains et les usagers de ce secteur seront informés des modalités du chantier

### 6.1.2. La circulation

Durant les travaux, toutes les dessertes automobiles seront maintenues afin de permettre la continuité des activités dans le secteur.

### 6.1.3. Qualité de l'air

Durant les phases de travaux, toutes les dispositions seront prises afin de ne pas dégrader la qualité de l'air respiré par les riverains et les passants. Les engins de chantier seront conformes, quant aux émissions polluantes, aux normes en vigueur.

Les camions sont équipés de moteur diesel. Les véhicules doivent, selon l'arrêté du 6 mai 1988 (Journal Officiel du 8 mai 1988), respecter les conditions de la directive n° 88/77/CEE du 3 septembre 1987 concernant les émissions de gaz polluants provenant de moteur diesel destiné à la propulsion de véhicules. La directive reprend les prescriptions techniques du règlement n° 49 de l'Accord de Genève de 1958.

L'UTAC impose aux véhicules diesel les normes de rejet suivant en g/kwh :

NOx (NO + NO<sub>2</sub>) : 9

CO : 4.9

Particules : 0.4

Afin d'éviter la remise en suspension des poussières, l'aspersion d'eau sur les pistes de chantier et sur le sol pendant les travaux d'opération de terrassement est préconisée, sans omettre de récupérer et de traiter les eaux de ruissellements chargées de particules, par tout moyen adéquat.

Le brûlage à l'air libre sera interdit sur toute la surface des chantiers. Le stockage de matériaux sera limité.

### 6.1.4. Mesures relatives à la situation environnementale

Le coordonnateur santé sécurité qui, conformément à la réglementation en vigueur, doit intervenir sur les chantiers de construction des immeubles ou de

réalisation de VRD, formulera toutes recommandations adéquates en rapport avec la situation environnementale des terrains : une attention particulière devra être portée à la traçabilité de la gestion des terres polluées (dossier de récolement, localisation des terres réutilisées en remblais sur plan et sur site avec un grillage avertisseur) et à la faisabilité du rejet des eaux d'exhaure (avec ou sans traitement des eaux préalable). Il faudra également veiller à la limitation de l'envol des poussières (humidification des terres de surface, évacuation des terres avec des camions bâchés, protection des stockages temporaires des terres par un géotextile ou par végétalisation...)

## 6.2. MESURES COMPENSATOIRES RELATIVES AUX EFFETS PERMANENTS DU PROJET

### 6.2.1. Géologie, topographie

Le projet ne prévoit aucune modification de la topographie.

Les techniques de construction seront adaptées à la qualité des terrains en place, qu'il s'agisse des formations géologiques d'origine ou des remblais de comblement des excavations consécutives aux opérations de dépollution si ce type d'intervention est nécessaire.

### 6.2.2. Hydrogéologie

Les méthodes de construction choisies devront prendre en compte la vulnérabilité de la nappe bien que située à une profondeur importante.

Les préconisations dépendront des études de sol et des caractéristiques de la craie et des limons. Compte tenu des coefficients de perméabilité de l'ordre de 10<sup>-6</sup> à 2.10<sup>-6</sup> m/s assez faibles mais permettant l'infiltration, les eaux seront épurées puis infiltrées sur de grandes surfaces.

Le passage dans des équipements épuratoires et la décantation dans les bassins contribueront à la bonne qualité des eaux infiltrées.

Le choix de l'infiltration, sur des terrains peu perméables implique la mise à disposition de surfaces importantes au détriment des parcelles construites. L'infiltration a été retenue afin de préserver au mieux le milieu naturel en évitant le rejet dans l'Oise via des réseaux de canalisations.

Ainsi l'impact du projet sur la nappe phréatique est nul.

### 6.2.3. Hydrologie

La protection du milieu naturel passe par une bonne gestion des réseaux de collecte des eaux pluviales.

Aucun rejet ne sera autorisé en dehors de la ZAC. Des surverses sont prévues entre les bassins 1, 2 et 3. Le bassin 3 est surdimensionné et peut recevoir une pluie supérieure à la cinquantennale afin de récupérer les surverses des bassins amont.

Le bassin de rétention existant en bordure du tarmac sera remis en état.

### 6.2.4. Milieu naturel

L'accompagnement paysager du projet, par la création d'un mail planté, de rues bordées d'arbres et d'espaces verts privés peut être considéré comme une mesure compensatoire à la densification des constructions sur le site de la ZAC.

La trame végétale souligne les deux directions structurantes avec des mails et des alignements d'arbres. Elle met en place des espaces tampons (haies libres, plutôt lâches) entre secteurs urbanisés et espace agricole entre bâtis disgracieux, RD 935 ; et enfin en crête de talus, au contact de la RN 1031. Elle permet de longues échappées visuelles sud-ouest/Nord-est. Elle rappelle par ses choix végétaux, le caractère rural des sites (arbres fruitiers et essences locales) et aide à l'intégration des éléments disgracieux.

Les modifications apportées au paysage pourront éventuellement créer des habitats favorables aux insectes dont se nourrissent les chauves-souris.

### 6.2.5. Le paysage

Le projet urbain global, redéfinit l'identité du site sans renier ses caractéristiques paysagères et agricoles,

L'ensemble des aménagements prévus seront en accord avec les grandes caractéristiques du site. La localisation du site en crête de coteau et sur le plateau implique une grande qualité architecturale et l'intégration paysagère

de l'ensemble du pôle de développement. Les aménagements des parcelles privées seront soumis aux mêmes démarches qualitatives.

### 6.2.6. Emploi et contexte économique

Les modifications de l'occupation du sol entraîneront une augmentation de la population présente sur le site pendant les heures de travail et une réorganisation de l'emploi sur le secteur.

La tendance est à l'augmentation du nombre des emplois et de ce fait une augmentation de la circulation automobile et des besoins en transports en commun. On estime que le nombre des emplois sera multiplié par 2,5 à terme.

### 6.2.7. Les voies de desserte

L'aménagement du pôle de développement mettra en valeur l'axe historique RD935 et créera deux nouvelles entrées de ville au croisement de la RD 202 avec la RD 935 et au niveau de l'échangeur RD202/RN1031.

En effet la RD935 permet un accès direct à la ville, et notamment à l'espace habité tandis que la RD202, conjointement avec la RN1031, vont desservir le futur Pôle de Développement des Hauts de Margny qu'elles encadrent.

Les talus de la RN 1031 seront plantés avec des végétaux nécessitant peu d'entretien.

### 6.2.8. Le stationnement

Le stationnement est un point indissociable à la création des commerces et différents pôles d'activités. Il est ainsi prévu la création d'environ 2 000 places de stationnement.

### 6.2.9. Réseaux

Des réseaux nouveaux seront créés en accompagnement des voiries nouvelles. L'objectif sur le pôle de développement est de favoriser l'infiltration des eaux. Les eaux de ruissellement des toitures seront retenues sur chaque parcelle, à la

charge de l'acheteur, afin de réguler le flux dans les réseaux d'eau pluviales. Elles pourront être utilisées pour l'arrosage.

Les noues et tranchées drainantes recevant les eaux de ruissellement des voiries, des parkings publics et privés ont été dimensionnées pour une pluie décennale, les bassins d'infiltration pour une pluie cinquantennale. **La rétention de la pluie cinquantennale est donc assurée sur la ZAC.**

Les eaux de ruissellement de voiries et des parkings font appel à des techniques alternatives qui permettent de favoriser l'infiltration (après traitement) le plus en amont possible (perméabilité de l'ordre de  $2.10^{-6}m/s$ ). Les noues situées au-dessus des tranchées drainantes servent de tamponnement.

L'ensemble des eaux usées du Fond de la Truie seront acheminées par le nouveau réseau de diamètre 200, posé sous chaussée et branché sur le réseau d'EU existant le long de la RD 935 jusqu'à un poste de refoulement.

Un nouveau réseau d'électricité est à prévoir, il sera branché sur le réseau électrique HTA présent le long de la RD 935.

Des réseaux télécom et fibre optique seront créés en parallèle.

### 6.2.10. PLU et SCoT

Le projet prendra en compte toutes les règles d'urbanisme en vigueur au moment de sa mise en œuvre.

### 6.2.11. L'environnement sonore

L'aménagement du pôle de développement des Hauts de Margny conduira à un changement de niveau sonore en raison de l'augmentation du trafic automobile. Compte tenu du classement en route à grande circulation des infrastructures encerclant la ZAC, les bâtiments en bordure de voies bruyantes devront être isolés en conséquence.

La ZAC n'est pas située dans une zone d'habitation, les nuisances seront donc limitées

En phase chantier, les entreprises devront néanmoins se conformer à la réglementation en vigueur sur les objets bruyants fixée par les arrêtés 1 et 7 du 12 mai 1997, pris en application du décret n°95-79 du 23 janvier 1995, pour la mise en œuvre des matériels et engins de chantier.

### 6.3. ESTIMATION DES COÛTS

Certaines mesures compensatoires telles que l'assainissement des parcelles sera à la charge des constructeurs ou des futurs utilisateurs.

Les mesures compensatoires supportées par l'ARC sont la création de bassins d'infiltration pour une somme de l'ordre de 450 000 euros, l'assainissement des eaux pluviales (y compris les noues paysagères) pour une somme de l'ordre 1,27 millions d'euros. L'aménagement des espaces paysagers est quant à lui estimé à environ 1,6 millions d'euros hors modification des carrefours.

Tableau 27 - Tableau récapitulatif des impacts et des mesures compensatoires

	Impacts positifs ou négatifs sur l'environnement	Mesures compensatoires
<b>Milieu physique et naturel</b>		
Topographie	Aucun	
Géologie	Aucun	
Hydrogéologie	Aucun	
Hydrologie	Aucun	
Climat	Aucun	
Milieu naturel et paysage	Création d'espaces paysagers Aménagement de mailles plantés le long des nouvelles voies Réalisation de noues paysagères sur les voiries larges de la ZAC	
<b>Milieu humain</b>		
Population	Augmentation des possibilités d'emplois et donc de l'attractivité de la commune.	
Logements	Aucune création d'habitations programmée sur la ZAC	
Emploi	Modification de la typologie de l'emploi avec la cessation des activités à vocation militaire	Compensation de la perte d'emplois avec les différents pôles d'activités. Création estimée d'environ 800 emplois à long terme.
Tissu urbain	Démolition des préfabriqués non conformes	Revalorisation des hangars existants Construction de nouveaux bâtis en adéquation avec les activités futures à hauteur limitée Requalification des tarmacs en parkings
Équipements	Aucun	
Réseaux	Nécessité de construire de nouveaux réseaux de desserte pour les futures activités de la ZAC Modification des réseaux actuels	Modernisation des réseaux existants Mise en place d'un assainissement des eaux pluviales sur chaque parcelle Les eaux de ruissellement seront traitées par des techniques alternatives (noues, bassins d'infiltration et avaloirs équipé d'une cartouche épuratoire)
Occupation du sol	Mélange des différents types d'occupation du sol	
Situation foncière	Modification de la répartition foncière actuelle	
Documents d'urbanisme	Accord avec les différents documents d'urbanisme	Rachat des parcelles par l'ARC

	<b>Impacts positifs ou négatifs sur l'environnement</b>	<b>Mesures compensatoires</b>
Servitudes	Toutes les servitudes sont respectées	
Patrimoine bâti et archéologique	Aucun identifié à ce jour	Campagne de fouilles préventives
<b>Circulation et déplacements</b>		
Circulation	Création d'un nouveau réseau de voirie pour desservir la ZAC Augmentation notable du flux de circulation à terme	Création de deux giratoires et d'un tourne-à-gauche pour réguler les accès à la ZAC
Stationnement	Création de nouveaux emplacements en relation avec les activités à venir sur le secteur	Création d'environ 2000 places de stationnement réparties sur le ZAC
Transports collectifs	Création de besoins nouveaux sur le secteur	Une étude de besoin relative au réseau de transport en commun pourra être engagée quand la demande liée à l'avancement des opérations sera suffisante
Circulations douces	Création de pistes cyclables au sein de la ZAC	
<b>Qualité de l'air</b>	Aucun	
<b>Environnement sonore et santé</b>	Bruit de chantier mais aucun impact sur la santé	Atténuation des bruits de chantier par le respect de la législation en vigueur

## 7. ANALYSE DES MÉTHODES UTILISÉES POUR ÉVALUER LES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Conformément au décret n° 93-245 de février 1993, ce chapitre est consacré à l'analyse des méthodes d'évaluation utilisées pour la conduite des études préalables et l'élaboration du dossier d'impact, dans un but de transparence et de rigueur. Il décrit le processus d'étude et les méthodes utilisées pour l'analyse de l'état initial du site et des impacts du projet et fait également état des éventuelles difficultés méthodologiques ou pratiques rencontrées.

Il recense l'ensemble des méthodologies employées pour réaliser l'étude d'impact et, notamment, évaluer les effets du projet sur l'environnement.

Pour chaque thème, la sensibilité du milieu a été recherchée en s'appuyant sur des données collectées auprès des services compétents et sur des études spécifiques. Des visites du site et des prises de vues ont été nécessaires aux relevés de terrain.

L'occupation actuelle du sol correspond à une situation temporaire du fait que les activités présentes sur le site sont pour certaines amenées à déménager ou à disparaître. Il en résulte une situation de transition qui ne représente pas la réalité du fonctionnement de l'ensemble du secteur.

Cette remarque est particulièrement importante en ce qui concerne l'ambiance sonore sur le site.

### 7.1. MÉTHODE UTILISÉE

#### 7.1.1. Collecte des données

Une analyse de différentes données a été réalisée afin d'établir un état initial du site d'implantation et de son environnement sous forme écrite et cartographique. Les principales sources bibliographiques utilisées pour la rédaction du dossier sont les suivantes :

#### **Projet**

Données fournies par l'ARC et l'architecte.

#### **Milieu physique et naturel**

- Météo France (analyse et dédoublement des données)
- Institut Géographique National carte au 1/25 000 et image satellite
- Visites de terrain
- Exploitation des données BRGM disponibles

#### **Environnement urbain**

- PLU de la commune de Margny-lès-Compiègne révisé le 08 juillet 2010.

#### **Milieu économique**

- Données générales extraites du dossier de présentation du PLU
- Données INSEE
- Base de données BASIAS (inventaires des sites industriels potentiellement pollués.
- Étude PIVADIS « Étude de diagnostic commercial de l'agglomération »

#### **Circulation**

- Étude MVA « étude de trafic Pôle de développement des Hauts de Margny » 2010



### 7.1.2. Établissement de l'état initial

L'établissement de l'état initial s'appuie sur l'analyse des données disponibles recueillies auprès des différents détenteurs d'informations, complétée par des analyses documentaires et des investigations de terrain pour certains thèmes. L'état initial est établi par thème portant sur le milieu physique, naturel et humain.

- Données sur le milieu physique, le milieu naturel, l'occupation du sol, le patrimoine architectural et historique issues :
  - du PLU,
  - des cartes IGN,
  - des cartes BRGM,
  - des données Météo – France.
- Diverses informations collectées pour la plupart par l'Agglomération de la Région de Compiègne.

#### 7.1.3. Description du projet

La description du projet, dans le cas présent est peu détaillée car le dossier de création de la ZAC ne fixe que les principales orientations du programme de construction.

Les conditions économiques et les projets des entreprises déterminent la date de libération des terrains.

La procédure de ZAC permet de coordonner le devenir des parcelles et ainsi de permettre un développement harmonieux mais étalé dans le temps.

Diverses contraintes ne seront levées qu'à la suite de négociations pour la mise en œuvre de la phase à long terme.

### 7.1.4. Analyse des effets et évaluation des mesures compensatoires des effets dommageables

Chaque rubrique de l'état initial a été examinée en fonction de son importance au regard du projet. Une estimation des effets a été élaborée en comparant l'état initial avec l'état futur du site.

De l'identification et de l'évaluation des effets, tant positifs que négatifs, découle une analyse thématique qui permet d'évaluer la différence d'évolution sur le site en présence de l'aménagement prévu.

Les impacts peuvent être négatifs, il faut alors optimiser ou améliorer le projet dans le contexte environnemental en apportant des mesures correctives ou compensatoires lorsque l'impact négatif ne peut être évité.

Les mesures correctives sont définies soit par référence à des textes réglementaires (protection contre le bruit, qualité de l'air...), soit en fonction des demandes exprimées par la commune.

### 7.2. LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Lors de la rédaction de l'étude d'impact, la difficulté principale a résidé dans le fait que l'étude intervenait alors que le processus de décision ne pouvait être achevé en raison des incertitudes quant à l'occupation et des types d'activités qui s'installeraient.

Il subsiste encore des incertitudes sur le calendrier de l'opération ainsi que sur le patrimoine archéologique du site. Ces incertitudes seront levées lors de la mise à jour de cette étude pour le dossier de réalisation de la ZAC.

## 8. AUTEURS DE L'ÉTUDE

Le dossier a été établi sous la responsabilité de l'ARC, maître d'ouvrage de l'opération.

La réalisation de la présente étude d'impact a été confiée au bureau d'études :



4 rue Dolorès Ibarruri 93188 Montreuil Cedex

**Chef de projet** : Danièle BLONDEAU

**Chargée d'étude** : Stéphanie DEROUAL