



DÉBAT PUBLIC ROISSY-PICARDIE

APPROFONDISSEMENT ET
COMPLÉMENTS DES RÉSULTATS
DE L'ÉTUDE TECHNIQUE
GÉNÉRALE DANS LE CADRE DES
ETUDES PRÉLIMINAIRES
COMPLEMENTAIRES

VOLET ENVIRONNEMENT

01/03/2010

Version	Date	Objet de l'édition / révision
1	22/12/2009	Première version du dossier – Etat d'avancement de l'état initial
2	22/01/2010	Seconde version du dossier – Dossier-minute
3	25/02/2010	Troisième version du dossier – Prise en compte des corrections d'Egis Conseil et de RFF (Dates du 08/02/2010 et 23/02/2010)
4	09/03/2010	Quatrième version du dossier – Prise en compte des remarques d'Egis Conseil et de RFF. (Dates du 26/02/2010 et du 08/03/2010)

	Nom	Date	Visa
Auteur :	C.PAUCHARD - E.CHANTOME - J.DELAVAL		
Vérification	F.AMY		
Validation	C.ANJEUX		

Sommaire

A. INTRODUCTION.....	9
A.1. PRÉSENTATION DU PROJET.....	9
A.2. OBJET DE L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE.....	9
A.3. DÉTERMINATION DE LA ZONE D'ÉTUDE	9
A.4. COLLECTE DE DONNÉES.....	10
B. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	12
B.1. GÉOLOGIE	12
B.2. TOPOGRAPHIE	15
B.3. RESSOURCES EN EAU SOUTERRAINE ET SUPERFICIELLE	15
B.3.1. <i>Hydrogéologie</i>	15
B.3.1.1. Aquifères.....	15
B.3.1.2. Captages d'eau potable.....	16
B.3.1.3. Autres captages.....	17
B.3.2. <i>Hydrographie</i>	17
B.4. MILIEU NATUREL.....	20
B.4.1. <i>ZNIEFF</i>	20
B.4.1.1. Le massif forestier de Chantilly (ZNIEFF de type II)	20
B.4.1.2. Bois de Morrière (ZNIEFF de type I).....	21
B.4.2. <i>ZICO</i>	21
B.4.3. <i>ZPS</i>	23
B.4.4. <i>Parc Naturel Régional</i>	23
B.4.5. <i>La plaine de France</i>	24
B.4.6. <i>La notion de trames verte et bleue</i>	25
B.5. PATRIMOINE CULTUREL.....	26
B.5.1. <i>Sites inscrits et classés</i>	26
B.5.1.1. Le site inscrit de la vallée de la Nonette	26
B.5.1.2. Le site classé du domaine de Chantilly	26
B.5.1.3. Le site classé des forêts d'Ermenonville, de Pontarme, de Haute-Pommerai, Clairière et butte de Saint-Christophe	26
B.5.2. <i>Monuments historiques</i>	28
B.5.3. <i>Sites archéologiques</i>	29
B.5.4. <i>Chemins de randonnée</i>	30
B.5.5. <i>Autres éléments du patrimoine</i>	30
B.6. DÉMOGRAPHIE – ACTIVITÉS – URBANISME ET RÉSEAUX	31
B.6.1. <i>Démographie</i>	31
B.6.2. <i>Activités, industries et réseaux</i>	32
B.6.2.1. Activités industrielles	32

B.6.2.2.	Projets urbains et de zones d'activités	35
B.6.2.3.	Agriculture	36
B.6.2.4.	Carrières et cavités	37
B.6.2.5.	Sites et sols pollués.....	38
B.6.2.6.	Autres activités.....	39
B.6.2.7.	Infrastructures de transport.....	39
B.6.2.8.	Autres réseaux.....	41
B.6.3.	<i>Urbanisme</i>	44
B.7.	ANALYSE DE L'AMBIANCE SONORE	50
B.8.	PAYSAGE.....	50
B.9.	SYNTHESE DES ENJEUX	55
C.	ANALYSE ET COMPARAISON DES OPTIONS DE PASSAGES ENVISAGÉES	58
C.1.	OPTION NORD	60
C.1.1.	<i>Topographie</i>	60
C.1.2.	<i>Patrimoine</i>	60
C.1.3.	<i>Archéologie</i>	60
C.1.4.	<i>Loisirs</i>	61
C.1.5.	<i>Patrimoine naturel</i>	61
C.1.6.	<i>Hydrologie</i>	61
C.1.7.	<i>Urbanisme</i>	61
C.1.8.	<i>Activités</i>	61
C.1.9.	<i>Agriculture</i>	62
C.1.10.	<i>Axes de circulation</i>	62
C.1.11.	<i>Servitudes</i>	62
C.1.12.	<i>Acoustique</i>	63
C.1.12.1.	Identification des infrastructures de transports classées	63
C.1.12.2.	Qualification de l'ambiance sonore préexistante à l'intérieur de l'option de passage Nord d'étude par analyse des cartographies de bruit européennes de type A	64
C.1.12.3.	Diagnostic de la sensibilité acoustique de l'option de passage Nord.....	65
C.1.12.4.	Résultat de l'option de passage.....	65
C.1.13.	<i>Paysage</i>	68
C.1.14.	<i>Conclusion</i>	70
C.2.	OPTION DE PASSAGE CENTRALE.....	71
C.2.1.	<i>Topographie</i>	71
C.2.2.	<i>Patrimoine</i>	71
C.2.3.	<i>Archéologie</i>	71
C.2.4.	<i>Loisirs</i>	71
C.2.5.	<i>Patrimoine naturel</i>	71
C.2.6.	<i>Hydrologie</i>	72
C.2.7.	<i>Urbanisme</i>	72

C.2.8.	<i>Activités</i>	72
C.2.9.	<i>Agriculture</i>	72
C.2.10.	<i>Axes de circulation</i>	72
C.2.11.	<i>Servitudes</i>	72
C.2.12.	<i>Acoustique</i>	73
C.2.12.1.	Identification des infrastructures de transports classées	73
C.2.12.2.	Qualification de l’ambiance sonore préexistante à l’intérieur de l’option de passage centrale d’étude par analyse des cartographies de bruit européennes de type A	73
C.2.12.3.	Résultat de l’option de passage centrale	74
C.2.13.	<i>Paysage</i>	75
C.2.14.	<i>Conclusion</i>	76
C.3.	OPTION DE PASSAGE SUD	77
C.3.1.	<i>Topographie</i>	77
C.3.2.	<i>Patrimoine</i>	77
C.3.3.	<i>Archéologie</i>	77
C.3.4.	<i>Loisirs</i>	77
C.3.5.	<i>Patrimoine naturel</i>	77
C.3.6.	<i>Hydrologie</i>	78
C.3.7.	<i>Urbanisme</i>	78
C.3.8.	<i>Activités</i>	78
C.3.9.	<i>Agriculture</i>	78
C.3.10.	<i>Axes de circulation</i>	78
C.3.11.	<i>Servitudes</i>	79
C.3.12.	<i>Acoustique</i>	79
C.3.12.1.	Identification des infrastructures de transports classées	79
C.3.12.2.	Qualification de l’ambiance sonore préexistante à l’intérieur de l’option de passage Sud d’étude par analyse des cartographies de bruit européennes de type A	80
C.3.12.3.	Résultat de l’option de passage.....	81
C.3.13.	<i>Paysage</i>	82
C.3.14.	<i>Conclusion</i>	83
C.4.	BILAN.....	84
C.5.	CONCLUSION	86

Liste des cartes

Figure 1 : Plan de situation.....	11
Figure 2 : Carte géologique.....	13
Figure 3 : Carte des eaux souterraines et superficielles	18
Figure 4 : Carte du milieu naturel.....	22
Figure 5 : Carte du patrimoine.....	27
Figure 6 : Projet de la ZAE de la Porte de Vémars (source : Prologis)	33
Figure 7 : Carte des activités.....	34
Figure 8 : Délimitation des zones de bruit du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.....	43
Figure 9 : Carte de l'urbanisme	47
Figure 10 : Carte des servitudes	49
Figure 11 : Carte du paysage – Etat existant.....	53
Figure 12 : Carte de synthèse des contraintes – Eau, milieu naturel et paysage	56
Figure 13 : Carte de synthèse des contraintes – Patrimoine, urbanisme et servitudes	57
Figure 14 : Localisation des options de passage	59
Figure 15 : Carte des sensibilités acoustiques.....	67
Figure 16 : Carte du paysage – Analyse des options de passage	69

Liste des tableaux

Tableau 1 : Evolution de la population sur les communes de la zone d'étude (Source : INSEE)	32
Tableau 2 : Données statistiques agricoles (Source : Recensement agricole 2000).....	36
Tableau 3 : Sites pollués ou potentiellement pollués sur les communes de la zone d'étude (Source : BASIAS, BASOL).....	38
Tableau 4 : Liste des documents d'urbanisme sur les communes de la zone d'étude (source : DDEA de l'Oise, du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne).	45
Tableau 5 : Classement sonore des voies existantes.....	63
Tableau 6 : Synthèse et hiérarchisation des impacts.....	85

Liste des photographies

Photo 1 : Station de pompage de Vémars (source : Ingerop, 2009)	16
Photo 2 : Le rû de la Michelette le long de la RD9 Photo 3 : Le Rhin à Louvres	19
Photo 4 : Bassins de Saint-Witz (source des photographies : Ingerop, 2009)	19
Photo 5 : Bois de la Morrière depuis la RD118 (source : Ingerop, 2009)	21
Photo 6 : Butte de Montmélian (source : Ingerop, 2009)	23
Photo 7 : Parc de Villeron	24
Photo 8 : Cordon boisé de Survilliers	24
Photo 9 : Bois d'Argenteuil (source des photographies : Ingerop, 2009)	24
Photo 10 : Eglise de Plailly (source : Ingerop, 2009)	28
Photos 11 et 12 : Eglise de Marly-la-Ville (source : Ingerop, 2009)	28
Photo 13 : Eglise de Survilliers (source : Ingerop, 2009)	28
Photo 14 : Domaine de la Grange de Vollerand (source : Ingerop, 2009)	29
Photo 15 : Tour Saint-Rieul (source : Ingerop, 2009)	29
Photo 16 : Eglise Notre Dame de l'Assomption (source : Ingerop, 2009)	29
Photo 17 : Eglise Saint-Leu-et-Saint-Gilles (source : Ingerop, 2009)	29
Photo 18 : SMCA à Chennevières-lès-Louvres (source : Ingerop, 2009)	33
Photo 19 : CENTREX à Marly-la-Ville (source : Ingerop, 2009)	33
Photo 20 : ZAE en cours de réalisation (source : Ingerop, 2009)	35
Photo 21 : Carrière à ciel ouvert de Saint-Witz (source : Ingerop, 2009)	37
Photo 22 : Ancienne carrière transformée en CET à Saint-Witz (source : Ingerop, 2009)	37
Photo 23 : Vue sur les pistes et installations de l'aéroport depuis Epiais-lès-Louvres (source : Ingerop, 2009)	39
Photo 24 : vue sur la LGV Nord depuis la RD165E à Chennevières-lès-Louvres (source : Ingerop, 2009)	40
Photo 25 : Vue sur l'embranchement ferré Sud en direction de Roissy et l'A1 à Chennevières-lès-Louvres (source : Ingerop, 2009)	40
Photo 26 : Vue sur l'A1 depuis la RD9 à Villeron	40
Photo 27 : Vue sur l'A1 depuis la RD16 à Saint-Witz	40
Photo 28 : Paysage de champs ouverts de la plaine agricole (Source : Ingérop, 2009)	50
Photo 29 : Butte de Montmélian (source : Ingérop, 2009)	51
Photo 30 : Vue sur les réservoirs d'hydrocarbures à Chennevières-lès-Louvres (Source : Ingérop, 2009)	51
Photo 31 : Zone d'activités de la Porte de Vémars (Source : Ingérop, 2009)	52

A. INTRODUCTION

A.1. PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie vise à permettre des circulations directes entre Amiens, Creil et l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

Les circulations emprunteront la ligne ferroviaire existante Amiens/Paris entre Amiens et un point à déterminer entre les gares de Chantilly et de Goussainville, puis une ligne à créer entre le point visé ci-avant et la ligne à grande vitesse passant par l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle (cf. Plan de situation en page 11).

La recherche de l'option de passage de la section de ligne nouvelle s'inscrit dans la procédure prévue par la circulaire ministérielle 2000-98 du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire.

Dans le cadre de cette procédure, l'étape actuelle des études vise à définir plusieurs options de passage répondant aux fonctionnalités recherchées à l'intérieur d'une zone d'étude.

A.2. OBJET DE L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'analyse environnementale permet de recenser les richesses naturelles, culturelles et économiques de la région concernée par le projet. Elle a pour objet d'identifier les sensibilités et les enjeux, afin de guider Réseau ferré de France dans sa recherche d'options de passage.

A.3. DÉTERMINATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

La zone d'étude, à l'intérieur de laquelle le tracé de la future ligne doit être déterminé, a été définie par Réseau ferré de France sur des critères techniques et économiques (consistant à éviter les pertes de charges inutiles et des coûts prohibitifs) tout en restant suffisamment large pour permettre un choix de tracé limitant au maximum les impacts (évitant les enjeux environnementaux).

La délimitation de la zone d'étude a ainsi été motivée par les points suivants :

- au Nord : la forêt de Chantilly et l'éloignement relatif de la ligne Amiens/Paris qui s'incurve au Nord-Est,
- au Sud : l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle,
- à l'Est et à l'Ouest : les limites externes où peuvent raisonnablement s'inscrire des options de passage de ligne nouvelle.

Elle couvre tout le secteur compris entre la Chapelle-en-Serval (Oise) et Roissy-en-France (Val d'Oise) et intègre tout ou partie des territoires des communes suivantes (cf. Plan de situation) :

- Chennevières-lès-Louvres (95),
- Vemars (95),
- Louvres (95),
- Puisseux-en-France (95),
- Saint-Witz (95),
- Roissy-en-France (95),
- Survilliers (95),
- Villeron (95),
- Fosses (95),
- Goussainville (95),
- Epiais-lès-Louvres (95),
- Marly-la-Ville (95),
- Mauregard (77),
- Moussy-le-Neuf (77),
- Le Mesnil-Amelot (77),
- La Chapelle-en-Serval (60),
- Mortefontaine (Enclave) (60),
- Plailly (60).

Comme on peut le constater, trois départements (Val d'Oise, Seine-et-Marne et Oise) et 2 régions (Ile-de-France et Picardie) sont concernés par cette zone d'étude.

A.4. COLLECTE DE DONNÉES

L'objectif de cette étude était de réaliser une mise à jour et un approfondissement du volet environnement de l'étude technique générale réalisée en 2008. En effet, ce volet était resté synthétique, s'appuyant en grande partie sur les résultats présentés dans les études menées en 2004.

Pour satisfaire aux objectifs de cette mission, Ingerop a réalisé une nouvelle collecte de données qui se déroula entre la mi-décembre 2009 et la fin janvier 2010. Ces données ont été recueillies par différents moyens : internet, contacts téléphoniques, prise de rendez-vous avec certains organismes (DDEA, SIAH), visite sur site...

Compte tenu des délais extrêmement courts de réalisation de la mission d'étude du fait du calendrier imposé par l'organisation du débat public, Ingerop s'est rapproché directement des services de l'Etat (DREIF, DDEA, DRIRE, Conseils Généraux ...) afin d'obtenir des données le plus rapidement possible. Cependant, l'ensemble des interlocuteurs potentiels n'a pas pu être contacté ; c'est notamment le cas des communes. Ce court délai explique également que certains services de l'Etat tels que les Services Régionaux de l'Archéologie n'ont pas pu répondre à notre requête dans les délais impartis.

Le résultat, les modalités et la liste des contacts établis sont présentés au sein d'un tableau synthétique en annexe 1 de ce dossier.

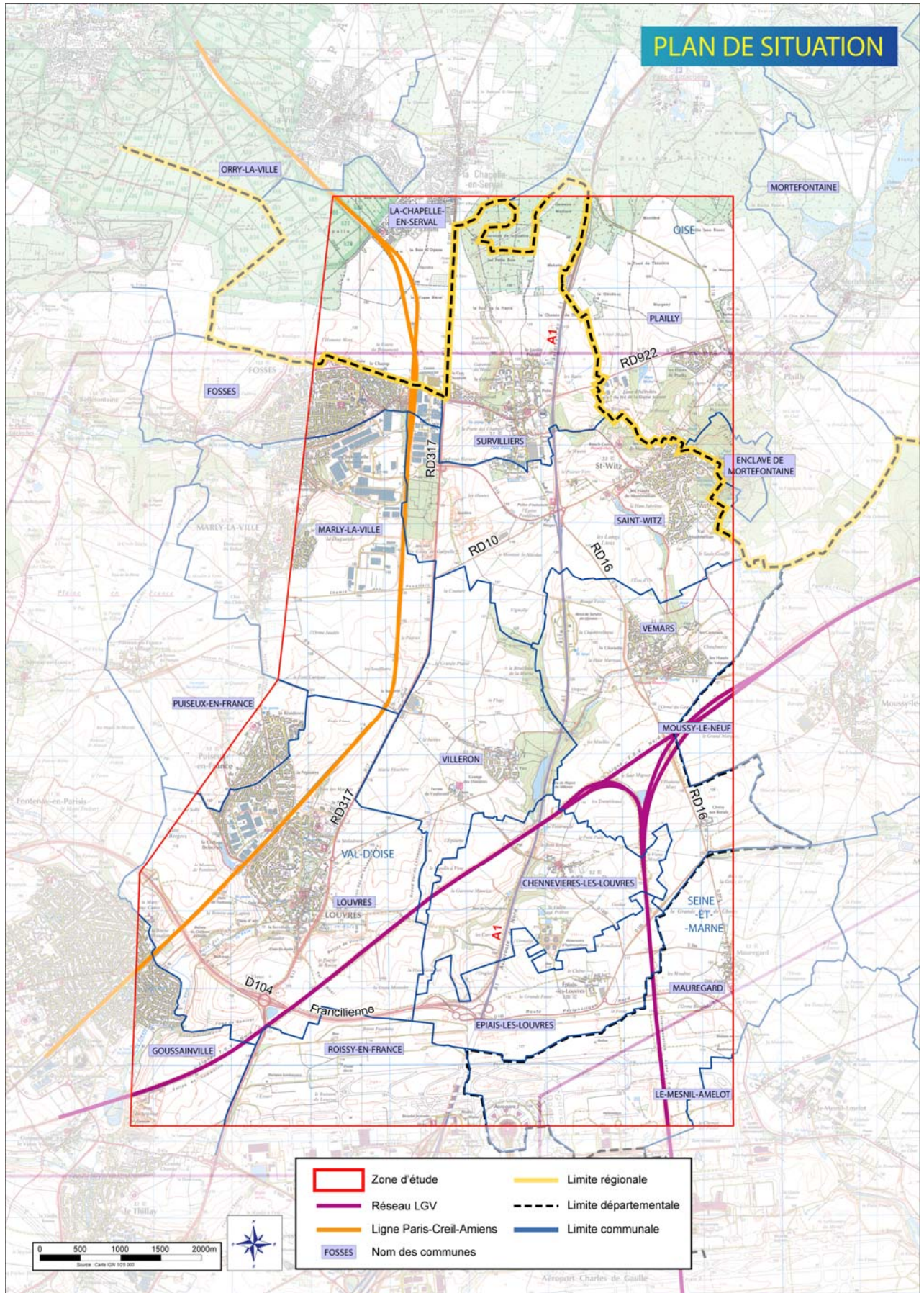


Figure 1 : Plan de situation

B. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

La vocation de ce chapitre est de mettre en évidence les principales caractéristiques environnementales du territoire concerné, et de dresser un inventaire des éléments susceptibles de présenter des enjeux vis-à-vis du projet.

B.1. GÉOLOGIE

La géologie influe sur l'environnement et notamment sur la topographie, parfois tributaire des roches sous-jacentes, sur la nature du sol, sur la flore (nature du sol, présence d'eau) mais aussi sur l'hydrologie (nombre et nature des nappes aquifères, nature des cours d'eau...).

La zone d'étude se situe dans les régions du Valois et de la Plaine de France qui appartiennent au grand ensemble tertiaire du bassin sédimentaire de Paris, caractérisé par une succession de couches sédimentaires subhorizontales déposées par la mer au cours du Mésozoïque puis du Cénozoïque. Son ossature correspond à la surface structurale du calcaire de Saint-Ouen.

Au cours du Quaternaire, les limons ont recouvert les plateaux tandis que les vallées ont été entaillées et ont permis les affleurements des formations sous-jacentes.

Plusieurs formations du substratum géologique ont été assez intensément exploitées (sables, gypse, etc.) et plusieurs carrières demeurent actives en Plaine de France.

La carte géologique ci-après montre les différentes formations affleurantes dans la zone d'étude.

Des plus récents aux plus anciens, les terrains représentés sont les suivants :

Cénozoïque néogène :

- Le complexe des limons des plateaux (LP) est une formation résiduelle de couverture de 2 à 3 m d'épaisseur. Elle est composée d'un matériau limoneux argilo-siliceux brun-roux qui englobe des fragments de grès, de silex et de calcaire.

La matrice comporte 90% de limon. La couleur rougeâtre des horizons supérieurs du sol correspond à un ancien niveau de sol tronqué, formé sous climat tropical humide.

- Les colluvions polygéniques de versant (C) sont issues du déplacement de matériaux fins sous l'effet du ruissellement, de la solifluxion (déplacement hydro-gravitaire) ou du Creep (déplacement sous l'effet du gel – dégel). Cette formation peut être sableuse sur les sables de Fontainebleau ou argilo-marneuse sur les argiles vertes ou les marnes supra-gypseuses. Elle englobe parfois des débris de meulière ou de calcaire silicifié.
- Les alluvions actuelles (Fz) sont des dépôts fluviaux (déposées par les cours d'eau). Essentiellement sableux, ce dépôt présente des intercalations argileuses ou tourbeuses.

Par ailleurs, le chapitre 6.2.4. traite des carrières et cavités présentes dans l'aire d'étude.

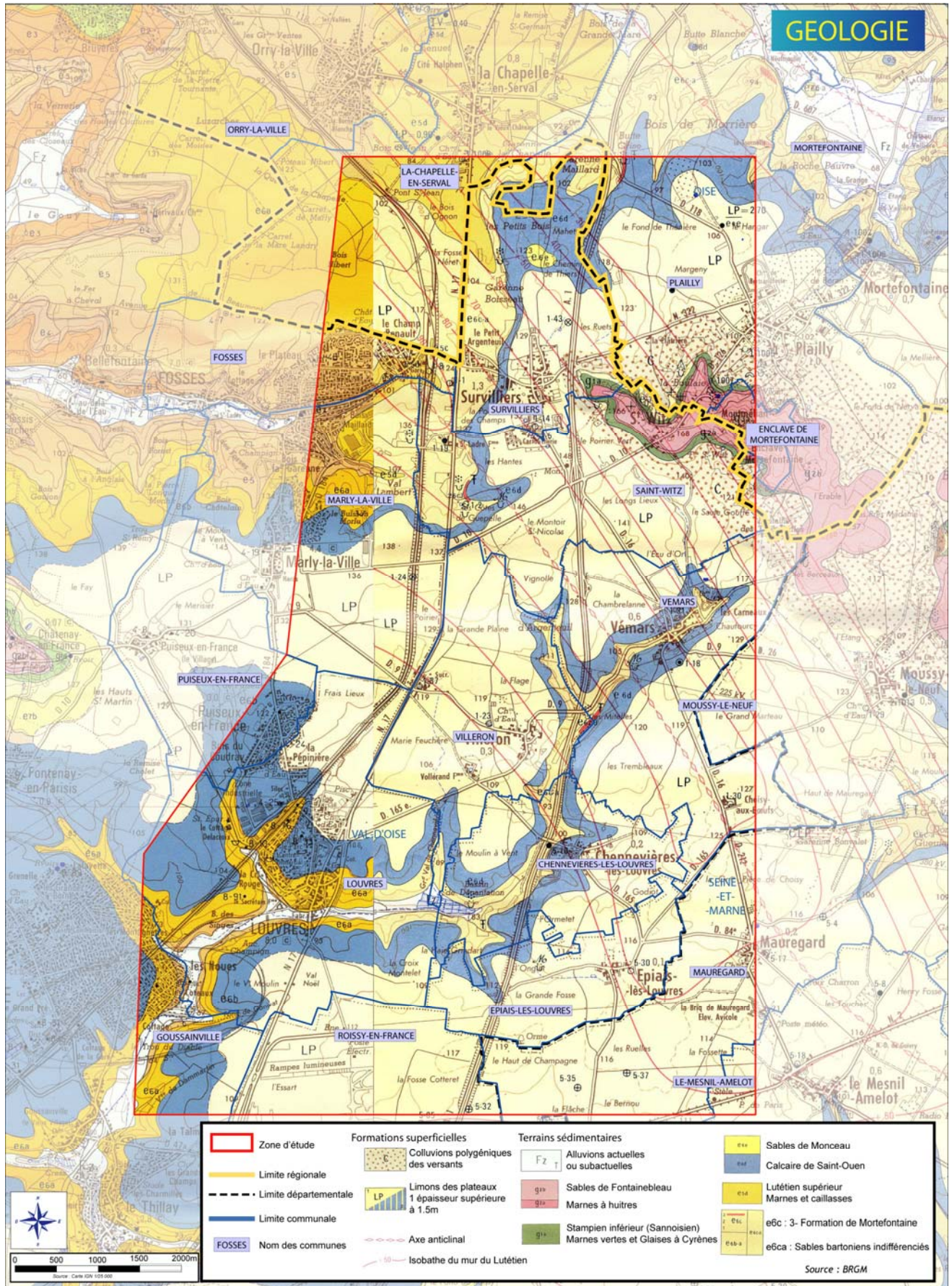


Figure 2 : Carte géologique

Cénozoïque paléogène :

- Les meulières de Montmorency (g3a) sont une formation du Stampien. Compactes ou cavernueuses, elles sont associées à des argiles rougeâtres à grises très fossilifères. Épaisses de 2 à 5 m, les meulières affleurent au sommet des buttes témoins.
- Les sables de Fontainebleau (g2b) sont des sables fins jaunes à ocres qui ont tendance à solifluer le long des versants. Cette formation présente une épaisseur de 30 m.
- Les marnes à huîtres (g2a) sont une formation argilo-sableuse plus ou moins calcaire, jaunâtre à bleue-verdâtre de faible épaisseur (< 1 m).
- Le Sannoisien (g1a) présente deux formations :
 - les argiles vertes de Rénaville, plastiques et de couleur verte vive (ép. 5 à 6 m),
 - les glaises à cyrènes qui sont des marnes feuilletées vert-bleu englobant de minces filets sableux (ép. 1,7 à 1,9 m).
- Les marnes supra-gypseuses (e7b) sont constituées de haut en bas de 3 à 4 m de marnes blanches calcaires (Marnes de Pantin) et de 5 m de marnes bleues (Marnes d'Argenteuil).
- Les masses et marnes du Gypse (e7a) sont composées d'une première masse de gypse blanc-jaunâtre en gros bancs où les nombreuses diaclases peuvent conduire à la formation d'un véritable karst (ensemble de cavités liées à la dissolution de la roche), d'un lit de marne de 4 m d'épaisseur composé de marnes verdâtres et de niveaux argileux, d'une seconde masse de gypses de 8 m d'épaisseur, surnommé le gypse pied d'alouette, des marnes infragypseuses (marnes à Lucines) calcaireuses à lits gypseux (ép. 3 m), des marnes à Pholadomya Ludensis. (ép. < 1 m).
- Les sables de Monceau (e6e) se rencontrent dans des poches résiduelles ou en placages dans les irrégularités de la surface structurale du calcaire de Saint-Ouen. Ce sont des sables argileux verdâtres dont le sommet est constitué par des bancs de grès quartzeux (ép. < 5 m).
- Le calcaire de Saint-Ouen (e6d) est un marno-calcaire blanc à gris-rosé dans lequel se distinguent des lits de gros silex et des bancs plus durs. Son épaisseur est régulière et atteint 10 m.
- Le Bartonien moyen à inférieur (e6c-a) qui comprend les formations suivantes :
 - les sables de Mortefontaine (ép. 2 m),
 - le calcaire de Ducy (ép. 1 à 2 m),
 - la formation sablo-argileuse d'Ezanville (ép. 0,6 à 0,7 m)
 - les sables et grès de Beauchamp (ép. 6 à 15 m)
 - les sables d'Auvers (ép. 12 à 13 m).
- Les marnes et caillasses du Lutétien (e5d) présentent une formation marneuse qui alterne avec des bancs de calcaire (ép. 10 m).
- Les calcaires du Lutétien moyen (e5c) et les calcaires sableux du Lutétien inférieur (e5b-a) sont des formations calcaires allant du jaune au gris.
- Les sables argileux du Cuisien (e4) sont constitués d'un sable quartzeux gris avec intercalation d'argiles noires.
- Les argiles sparnaciennes (e3) sont des argiles noires ligniteuses, plastiques parfois bariolées.

B.2. TOPOGRAPHIE

La zone d'étude est majoritairement constituée par des plateaux mollement vallonnés dont l'altitude est comprise entre + 100 et + 130 m NGF (cf. Plan de situation).

On distingue toutefois une zone sensiblement plus élevée sur une ligne joignant Marly-la-Ville à Survilliers (zone dont l'altitude est comprise entre + 130 et + 150 m NGF) s'élevant encore à Saint-Witz et plus particulièrement sur la butte de Montmélian qui constitue le point culminant de la zone d'étude (+ 203 m NGF).

Les points les plus bas se situent essentiellement au Nord dans les forêts de Chantilly et d'Orry-la-Ville où la vallée de la Thève a entaillé le plateau (cote minimale de + 68 m NGF située à Mortefontaine) ainsi qu'à Fosses (vallée de l'Yzieux + 75 m NGF) et à Louvres (Val de Chennevières + 77 m NGF).

Enfin, la zone d'étude est marquée en son centre par deux talwegs boisés et légèrement encaissés sur les communes de Vémars et de Villeron. Ils se rejoignent à l'intersection entre l'autoroute A1 et la RD9, pour n'en former qu'un en direction de Chennevières dans lequel s'inscrit en partie l'autoroute A1. Le talweg de Vémars est pour sa part occupé par le rû de la Michelette, canalisé le long de la RD9.

B.3. RESSOURCES EN EAU SOUTERRAINE ET SUPERFICIELLE

B.3.1. HYDROGÉOLOGIE

B.3.1.1. Aquifères

L'alternance de plusieurs formations géologiques, perméables et imperméables, entraîne la présence de plusieurs nappes aquifères dont l'importance est très variable.

Depuis la surface vers les horizons géologiques plus profonds, ces nappes sont les suivantes :

- la nappe subaffleurante des sables de Fontainebleau repose sur la couche géologique imperméable des marnes à huîtres et des argiles vertes. Cette nappe n'est donc présente que dans les buttes témoins comme celle de Montmélian. Suspendue par rapport à la surface du plateau, cette nappe perchée détermine une ligne de sources à faible débit qui était autrefois captée pour alimenter les villages ;
- la nappe des Sables de Beauchamp est une nappe libre. Dans les zones de vallée déprimées, comme celle de la Thève, elle fait surface sous forme d'étangs à l'altitude de 80 m NGF ;
- la nappe du Soissonnais ou nappe de l'Eocène inférieur est une nappe captive profonde qui regroupe les eaux qui reposent sur les argiles sparnaciennes, sur les niveaux argileux du Cuisien et sur les marnes du Lutétien (calcaire fissuré). Dans ce dernier, l'eau est en pression sous les Marnes et caillasses situées au sommet de la formation. La nappe du Soissonnais est le niveau aquifère le plus important, il alimente la plupart des communes et donne de forts débits et une eau de bonne qualité ;
- la nappe de la craie, plus profonde est peu utilisée dans la région ;

- la nappe subsurface, en relation avec la nappe des sables de Beauchamp offre des débits peu importants.

B.3.1.2. Captages d'eau potable

L'exploitation des nappes aquifères donne lieu à des ouvrages de captage permettant d'alimenter en eau potable les communes du secteur.

La protection des captages d'eau potable est une priorité. En effet, l'article L.20 du Code de la santé publique rend obligatoire, autour de chaque captage d'eau destiné à l'alimentation des collectivités humaines, la mise en place de périmètres de protection afin d'assurer la sauvegarde de la qualité des eaux :

- **un périmètre de protection immédiate**, où les terrains sont à acquérir en pleine propriété par le propriétaire du captage. Il a pour fonction d'empêcher la détérioration des ouvrages et d'éviter que les déversements ou les infiltrations d'éléments polluants ne se produisent à l'intérieur ou à proximité immédiate du captage. A l'intérieur du périmètre immédiat, toutes activités autres que celles liées au service d'exploitation des eaux y sont interdites.
- **un périmètre de protection rapprochée**, à l'intérieur duquel peuvent être interdits ou réglementés toutes les activités, tous les dépôts ou installations de nature à nuire directement ou indirectement à la qualité des eaux.

C'est la partie essentielle de la protection.

Sa définition repose sur :

- les caractéristiques du captage (mode de construction de l'ouvrage, profondeur, débit,...),
- les conditions hydrogéologiques et la vulnérabilité de l'aquifère,
- les risques de pollution (points d'émission, nature des polluants, vitesse de transfert, moyens de prévention, délais d'alarme,...).
- le cas échéant, **un périmètre de protection éloignée**, à l'intérieur duquel peuvent être réglementés les activités, installations et dépôts visés ci-dessus.

Plusieurs captages d'alimentation en eau potable sont présents dans la zone d'étude. La plupart d'entre eux captent dans la nappe du Soissonnais. Il s'agit :

- du puits n° 1 de Fosses,
- du forage SMCA de Chennevières-lès-Louvres,
- des puits n° 2, 3 et 4 de Louvres. Leur exploitation est actuellement suspendue pour cause de présence de cyanure dans la nappe (dépollution en cours),
- du puits au lieu-dit « Butte d'Amour » à Vémars (cf. photo 1).



Photo 1 : Station de pompage de Vémars (source : Ingerop, 2009)

La zone d'étude est également en partie concernée par le périmètre de protection éloignée du captage d'eau potable de Moussy-Le-Neuf, instauré par arrêté préfectoral du 3 juin 2008.

Enfin, plusieurs captages sont présents à proximité de la zone d'étude : puits n°2 de Fosses et forages de Marly-la-Ville.

Les captages, ainsi que leurs périmètres de protection éventuels, sont représentés sur la carte des eaux souterraines et superficielles.

B.3.1.3. Autres captages

D'autres points d'eau et captages ont été recensés sur l'aire d'étude, notamment des captages à usage d'eau industrielle. Du fait de leur grand nombre, ceux-ci n'ont pas été localisés sur la carte des eaux souterraines et superficielles.

B.3.2. HYDROGRAPHIE

La ligne de crête principale du secteur qui passe par Marly-la-Ville, Survilliers et Saint-Witz, sépare la zone d'étude en deux bassins versants hydrauliques, celui de l'Oise au Nord et celui de la Seine au Sud.

A l'intérieur de ces bassins versants, les eaux superficielles sont drainées par des thalwegs naturels qui les dirigent vers les cours d'eau les plus proches.

En fonction des cours d'eau concernés, différents sous-bassins versants peuvent être déterminés :

- sous-bassin versant de la Thève : la partie Nord de la zone d'étude (Plailly et La Chapelle-en-Serval) est comprise dans ce sous-bassin versant. Lorsqu'elles ruissellent, les eaux superficielles s'y écoulent vers le Nord par l'intermédiaire de multiples thalwegs traversant la forêt de Chantilly et celle d'Orry-la-Ville ;
- sous-bassin versant de l'Ysieux : la majeure partie des eaux superficielles des communes de Survilliers, Fosses et Marly-la-Ville est drainée vers l'Ouest en direction de l'Ysieux ;
- sous-bassin versant du Croult : le Sud-Ouest de la zone d'étude, depuis Saint-Witz jusqu'à Louvres, est drainé par des thalwegs se rejoignant à Louvres où le Rhin prend naissance. Ce dernier se rejette dans le Croult à Goussainville ;
- sous-bassin versant de la Biberonne : le Sud-est de la zone d'étude (partie en Seine-et-Marne) est drainé par des thalwegs rejoignant la Biberonne à Moussy-le-Vieux à l'exception d'un thalweg qui prend naissance à Mauregard et qui est drainé plus vers le Sud.

Il convient de noter que le SAGE du bassin versant du Croult et du Petit Rosne est en phase d'émergence.

Les cours d'eau les plus proches de la zone d'étude sont :

- la Thève, qui prend sa source à Dammartin-en-Goële avec un écoulement intermittent et qui se pérennise à partir de Loisy (à 5 kilomètres de Plailly). Cette rivière est alimentée par la nappe des sables de Beauchamp qui affleure au niveau de Mortefontaine. Elle y forme une série d'étangs nommés "Etang de la Vallière", "Etang de la Ramée", "Etang de l'Epine". Après un parcours d'environ 25 km, elle se jette dans l'Oise à Boran ;

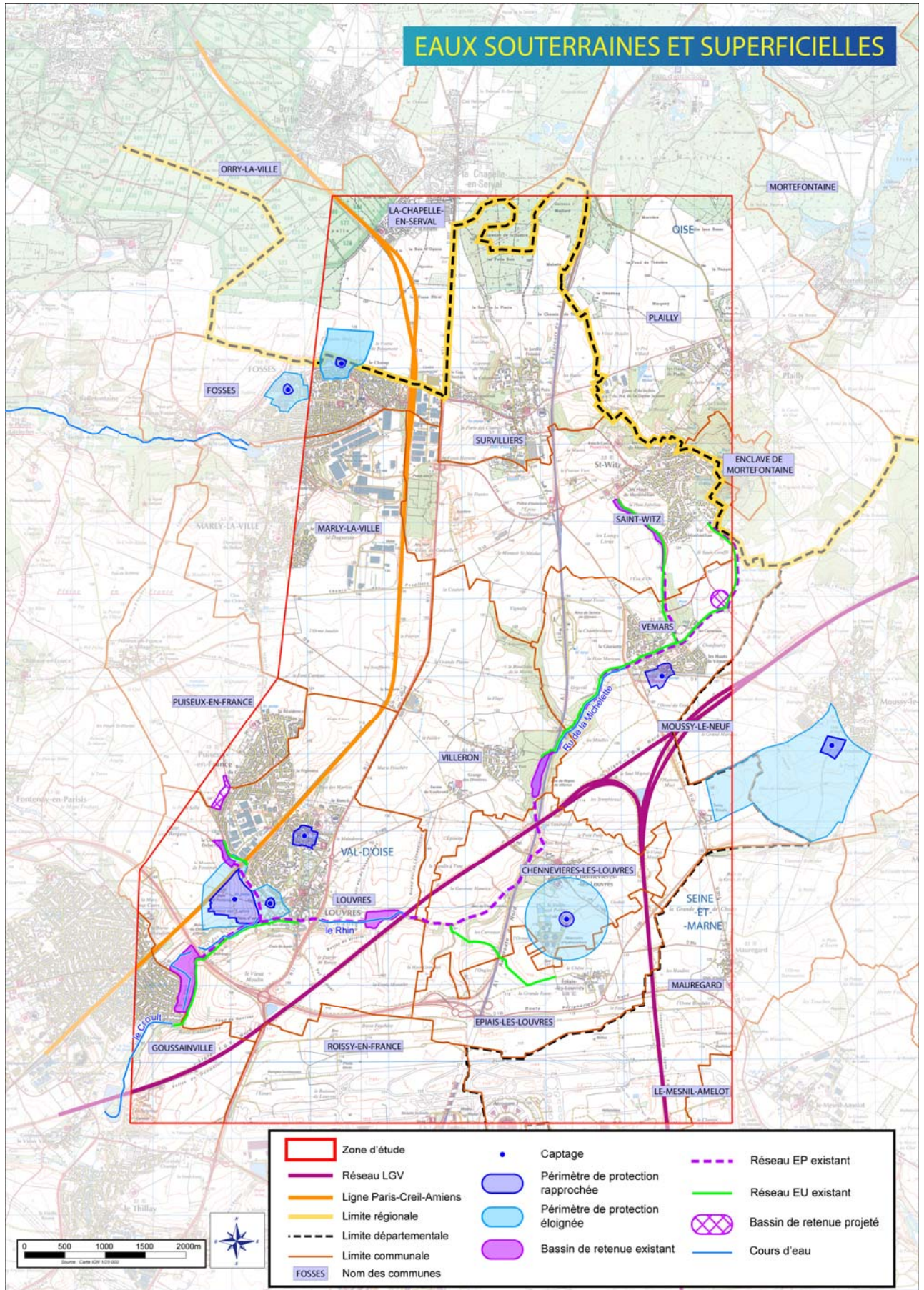


Figure 3 : Carte des eaux souterraines et superficielles

- l'Ysieux, qui prend sa source à la Fontaine de Rocourt à Marly-la-Ville. Cette fontaine est toutefois pratiquement tarie et l'Yzieux n'apparaît aujourd'hui qu'à sa confluence avec le rû de Chalons également situé à Marly-la-Ville. L'Yzieux s'écoule ensuite vers Luzarches et Boran-sur-Oise pour se jeter dans la Thève après un parcours d'environ 15 km ;
- le Croult, qui prend sa source à Goussainville et qui s'écoule vers le Sud-est en direction du Canal de l'Ourcq.

La zone d'étude en elle-même est sillonnée par des ruisseaux et des écoulements intermittents de fond de talwegs :

- le Rû de la Michelette (cf. photo 2) : traversant la zone d'étude d'est en Ouest, il prend naissance sur les hauteurs de Vémars. Après avoir été canalisé dans la traversée du bourg, il longe la RD9 dans un fossé béton jusqu'à l'autoroute A1. Il est ensuite rétabli par un fossé enherbé le long de la ligne à Grande Vitesse et rejoint le Rhin à Louvres ;
- le Rhin (cf. photo 3) : ruisseau qui prend sa source à Vémars. Ce cours d'eau est en cours de réhabilitation par le Syndicat des vallées du Croult et du Petit Rosne.

Le bassin versant du Croult est sujet, lors de fortes pluies, à des ruissellements importants causant en aval des inondations. Afin de les limiter, plusieurs bassins de retenue ont été aménagés et sont présents dans la zone d'étude. Il s'agit :

- des bassins de Saint-Witz (cf. photo 4),
- du bassin de Villeron.

Aucun Plan de Prévention du Risque d'Inondation n'est recensé sur la zone d'étude.



Photo 2 : Le rû de la Michelette le long de la RD9



Photo 3 : Le Rhin à Louvres



Photo 4 : Bassins de Saint-Witz
(source des photographies : Ingerop, 2009)

Des réseaux d'eaux potables et d'eaux usées sont présents sur l'aire d'étude (données recueillies auprès du Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique du Croult et du petit Rosne). Ces réseaux se localisent principalement le long du Rhin et de la Michelette (cf. localisation sur la carte page ci-contre).

B.4. MILIEU NATUREL

B.4.1. ZNIEFF

Dans le but de les identifier pour mieux les protéger, le Ministère de l'Environnement a recensé les zones présentant le plus d'intérêt pour la faune ou pour la flore et les a regroupées sous le terme de ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêts Ecologiques Faunistiques et Floristiques).

Ce classement en ZNIEFF n'a pas de valeur juridique directe et ne signifie donc pas que la zone répertoriée fait systématiquement l'objet d'une protection particulière spéciale. Toutefois, il y souligne un enjeu écologique important et signale parfois la présence d'espèces protégées par des arrêtés ministériels.

A l'inverse, l'inventaire ZNIEFF ne doit pas être interprété comme l'indication qu'en dehors des zones répertoriées, il n'existe aucun enjeu de protection de la nature.

L'inventaire présente deux types de zonage : les ZNIEFF de type I (secteur d'intérêt biologique remarquable caractérisé par la présence d'espèces animales et végétales rares) et les ZNIEFF de type II (grands ensembles riches, peu modifiés, ou offrant des potentialités biologiques importantes).

Par ailleurs, les ZNIEFF recensées sur la zone d'étude correspondent à des ZNIEFF de 1^{ère} génération. Un processus de modernisation des ZNIEFF a débuté en 1997 et a été actualisé en 2004 entraînant une seconde génération de ZNIEFF.

B.4.1.1. Le massif forestier de Chantilly (ZNIEFF de type II)

Ce vaste massif forestier (13 700 ha) est recensé en ZNIEFF de type II dans son intégralité. Il occupe une petite partie au Nord-est de la zone d'étude sur la commune de La Chapelle-en-Serval.

Il encadre une grande diversité d'habitats : des forêts, mais aussi des étangs, des pelouses, des landes, des prairies humides, le tout sur sols acides.

On y recense 23 espèces floristiques protégées et 62 espèces menacées.

Parmi les milieux exceptionnels rencontrés dans cette ZNIEFF, 28 types d'habitats naturels d'intérêt communautaire sont présents dont des landes humides atlantiques septentrionales à Bruyère quaternée, des marais des plaines sablonneuses atlantiques à végétation amphibie, des prairies maigres de fauche de basse altitude à Vulpin des près et Sanguisorbe, des végétations flottantes de Renoncules des rivières sub-montagnardes, des hêtraies sur sols calcaires, des formations sèches semi-naturelles sur calcaires, ... ainsi que cinq habitats prioritaires comme les landes sèches, les formations herbacées à Nard raide sur substrat siliceux, les forêts alluviales résiduelles à Laîche espacée et Frêne.

Sur le plan faunistique, cette ZNIEFF présente une population importante de Cerfs élaphe, une avifaune nicheuse remarquable et de nombreux insectes menacés ainsi que des espèces animales d'Intérêt Communautaire comme l'Ecaille chinée (papillon), le Cuivré des marais (papillon) ou le Petit rhinolophe (chauve-souris).

A noter qu'en ce qui concerne les grands animaux, la Fédération Départementale des Chasseurs de l'Oise signale de nombreux déplacements entre les massifs forestiers de Chantilly/Ermenonville recensés en ZNIEFF (Nord de Plailly) et les boisements situés au

Sud : Butte de Montmélian dans l'enclave de Mortefontaine et le Bois de Saint-Laurent sur la commune de Moussy-le-Neuf.

B.4.1.2. Bois de Morrière (ZNIEFF de type I)

A l'extrême Nord de la zone d'étude, le « Bois de Morrière » (photo 5) est recensé en ZNIEFF de type I sur les communes de La Chapelle-en-Serval et Plailly. Il occupe également la partie Nord de la commune de Survilliers.

Cette zone de 750 ha est un ensemble forestier découpé et ponctué d'espaces prairiaux. Son originalité est liée à la topographie, à la géologie et au réseau hydrographique.

Au Nord, sur les versants sablo-gréseux, on rencontre des landes et forêts acides et au Sud, sur le plateau marno-calcaire, un taillis sous futaie. La partie basse, plus ou moins boisée est marécageuse. Cette ZNIEFF présente un patrimoine naturel exceptionnel de valeur internationale avec notamment la persistance de landes sèches et humides et de tourbières.

On y rencontre le Bouleau verruqueux, la Callune et une douzaine d'espèces protégées dont le rarissime Millepertuis des marais. On recense aussi quelques plantes remarquables comme la Cotonnière naine, la Minuscule mibora et la Spargoutte printanière.

L'intérêt faunistique élevé de la zone est lié à la présence du cerf, mais aussi à celle de nombreuses espèces d'oiseaux comme les rares Rougequeue à front blanc, Mésange noire, Hirondelle de rivage et Engoulevent d'Europe.



Photo 5 : Bois de la Morrière depuis la RD118 (source : Ingerop, 2009)

B.4.2. ZICO

Dans le cadre de l'application de la directive européenne du 6 avril 1979 concernant la protection des oiseaux sauvages, un inventaire des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) a été réalisé. Les ZICO sont des sites d'intérêt majeur qui hébergent des effectifs d'oiseaux sauvages d'importance européenne.

Le Massif constitué par les trois forêts d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville ainsi que le Bois du Roi sont reconnus comme ZICO (Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux) au regard de la directive « Oiseaux » de l'Union Européenne.

Cet ensemble boisé exceptionnel (32 200 ha), dont une partie occupe la zone d'étude (limite quasi-similaire à la ZNIEFF de type II), est en effet caractérisé par une avifaune nicheuse remarquable et diversifiée dont notamment le Pic mar, la Bondrée apivore et le Bec croisé des sapins.

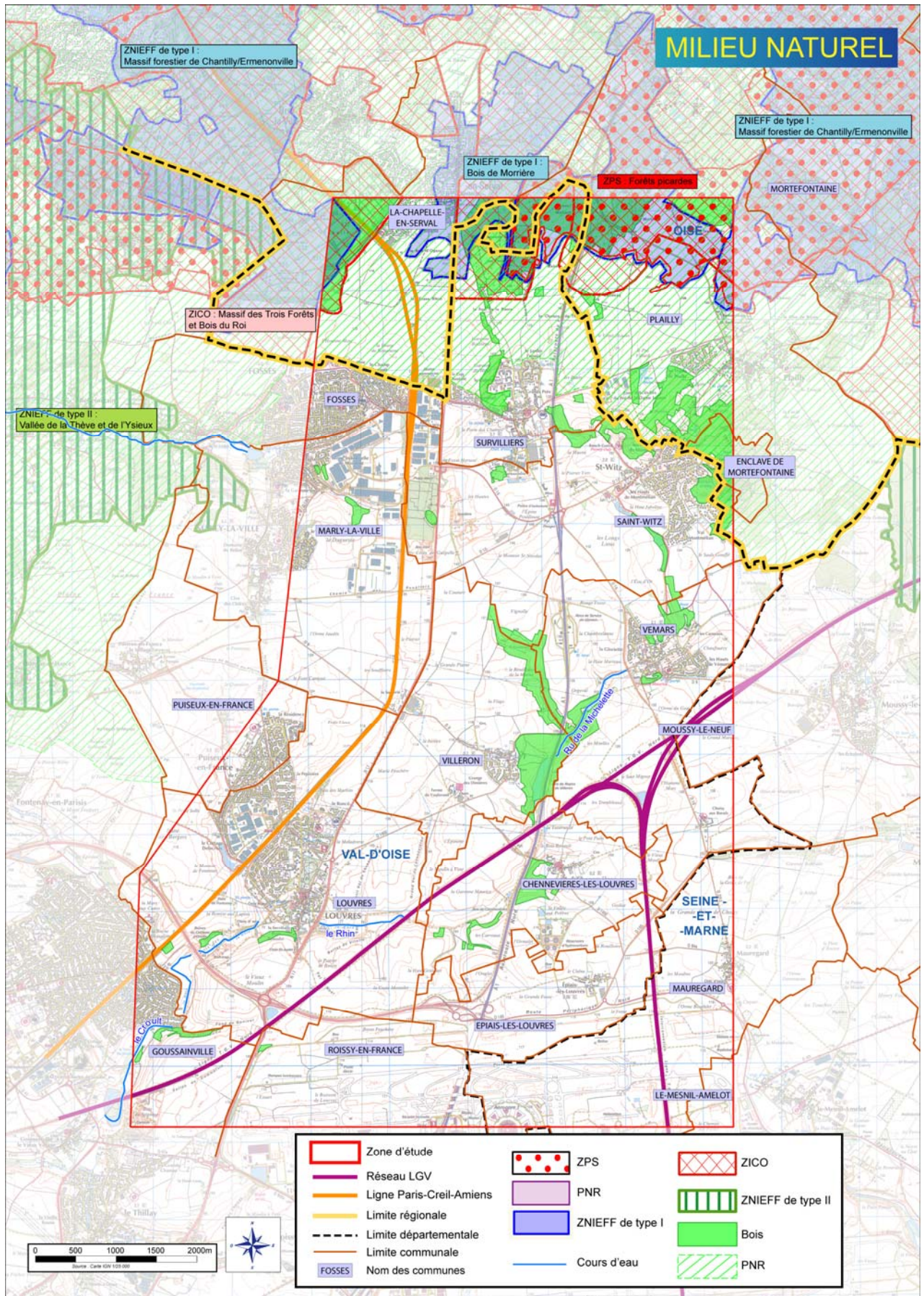


Figure 4 : Carte du milieu naturel

B.4.3. ZPS

Après la désignation des ZICO, l'Etat doit lui adapter une Zone de Protection Spéciale (ZPS) c'est-à-dire une zone où les mesures de protection du droit interne devront être appliquées.

Il en est de même pour la directive dite "Habitats" du 2 mai 1992 qui comprend une liste des types d'habitat naturels, d'espèces végétales et animales dont la conservation est d'intérêt communautaire. Ces sites d'intérêt communautaire seront désignés « Zones Spéciales de Conservation » (ZSC).

L'ensemble des ZSC et des ZPS constitue un réseau européen cohérent appelé Natura 2000 dont l'objectif est de contribuer à la préservation de la biodiversité tout en tenant compte des exigences économiques, sociales et culturelles ainsi que des particularités locales.

La zone d'étude est concernée par la ZPS Forêts Picardes : Massif des Trois Forêts et Bois du Roi, d'une surface totale de 13 615 hectares.

B.4.4. PARC NATUREL RÉGIONAL

De par leur intérêt écologique indéniable les trois forêts picardes et leurs abords font l'objet d'une attention particulière de la part des élus locaux. Dans ce cadre, cet ensemble fait aujourd'hui partie d'un Parc Naturel Régional (conjoint entre les régions Picardie et Ile-de-France) baptisé « Oise - Pays de France ». Outre la forêt de Chantilly, il englobe également une vaste partie de la zone d'étude dont la butte boisée de Montmélian (photo 6) et le plateau agricole de la plaine de France jusqu'à Saint-Witz et Survilliers.



Photo 6 : Butte de Montmélian (source : Ingerop, 2009)

B.4.5. LA PLAINE DE FRANCE

La plaine de France (partie Sud de la zone d'étude) est principalement composée de champs cultivés.

Les champs constituent un écosystème particulier : l'agrosystème.

Intensément exploité et régulé artificiellement, il diffère des écosystèmes naturels par nombre de traits :

- grande homogénéité spatiale,
- dépendance totale de l'homme,
- appauvrissement considérable du nombre d'espèces végétales (et animales) présentes.

Quelques boisements y sont toutefois présents et contribuent à sa diversité, en particulier :

- le bois d'Argenteuil et le Parc de Villeron (photo 7), boisements d'une centaine d'ares situés au milieu de la zone d'étude à Villeron,
- le cordon boisé de Survilliers en relation avec le Bois de la Morrière par le chemin de la Chapelle (photo 8),
- le talweg boisé reliant les étangs de Saint-Witz à Vémars,
- les haies et autres talus boisés du secteur, forment des îlots naturels intéressants et des refuges importants pour la faune dans cette vaste zone agricole.



Photo 7 : Parc de Villeron



Photo 8 : Cordon boisé de Survilliers



Photo 9 : Bois d'Argenteuil
(source des photographies : Ingerop, 2009)

B.4.6. LA NOTION DE TRAMES VERTE ET BLEUE

La mise en place d'un réseau écologique national, nommé « Trames verte et bleue », a été la mesure prioritaire demandée par le Groupe 2 « Préserver la biodiversité et les ressources naturelles » du Grenelle de l'environnement. Cette demande a été motivée par le constat de la fragmentation importante du territoire induisant un fractionnement et une fragilisation des populations animales et végétales, y compris pour les espèces ordinaires. La trame verte et bleue vise donc à les reconnecter tout en permettant leur redistribution géographique dans un contexte de changement climatique.

La conception de la trame verte et bleue proposée par le Comité Opérationnel « trames verte et bleue » du Grenelle de l'Environnement (COMOP TVB) repose sur trois niveaux emboîtés :

- des orientations nationales pour la préservation et la restauration des continuités écologiques (fin 2009).
- des schémas régionaux de cohérence écologique, qui respectent les orientations nationales, élaborés conjointement par l'État et la région (fin 2012).
- les documents de planifications et projets des collectivités territoriales et de leurs groupements, particulièrement en matière d'aménagement de l'espace et d'urbanisme, prennent en compte les schémas régionaux de cohérence écologique.

A ce jour, aucune trame n'a été identifiée et validée sur la zone d'étude.

Cependant, des données de la DIREN Picardie concernant des corridors écologiques potentiels précisent que des corridors inter-forestiers sont potentiellement présents au Nord-Ouest de la zone d'étude, entre les massifs forestiers de La-Chapelle-en-Serval et Survilliers.

Les impacts des infrastructures linéaires de transport sont reconnus. Mais les mesures existantes sont efficaces si elles sont bien réalisées.

Trois grands principes sont essentiels pour une bonne prise en compte de la biodiversité dans les infrastructures de transport :

- Faire un état initial complet de l'environnement, qui nécessite une actualisation régulière et une précision croissante à chaque stade des études,
- Eviter la fragmentation des milieux et des écosystèmes,
- Recourir à des mesures d'insertion « biodiversité » adaptées à la problématique du territoire et à l'objet du projet.

La trame verte et bleue sera prise en compte au fur et à mesure de sa réalisation.

B.5. PATRIMOINE CULTUREL

Inspirée par la prise de conscience de la valeur patrimoniale des paysages exceptionnels, la protection des sites et monuments naturels a été instituée par la loi du 21 avril 1906. Mais elle est plus connue sous l'appellation loi du 2 mai 1930 qui lui a donné sa forme définitive. Cette loi est désormais codifiée aux articles L. 341-1 à 22 du code de l'environnement.

Cette législation s'intéresse aux monuments naturels et aux sites « dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général ». L'objectif est de conserver les caractéristiques du site, l'esprit des lieux, et de les préserver de toutes atteintes graves.

L'inscription soit concerne des sites méritant d'être protégés mais ne présentant pas un intérêt suffisant pour justifier leur classement, soit constitue une mesure conservatoire avant un classement. Le classement offre une protection renforcée en comparaison de l'inscription, en interdisant, sauf autorisation spéciale, la réalisation de tous travaux tendant à modifier l'aspect du site.

B.5.1. SITES INSCRITS ET CLASSÉS

B.5.1.1. Le site inscrit de la vallée de la Nonette

Le massif forestier regroupant la Forêt d'Ermenonville, la Forêt de Chantilly et la Forêt d'Halatte fait partie d'un vaste ensemble de 50 000 ha étendus sur 49 communes : le site inscrit appelé "Vallée de la Nonette". Ce site, inscrit en date du 6 février 1970, intègre dans la zone d'étude les communes de la Chapelle-en-Serval, Mortefontaine, et Plailly. Cet espace regroupe de vastes zones forestières comportant de nombreux monuments historiques ainsi que des vallées humides de grande qualité qui concentrent une flore et une faune exceptionnelle.

B.5.1.2. Le site classé du domaine de Chantilly

Le site classé en date du 28 décembre 1960 s'appuie, par sa définition (« Domaine de Chantilly ») sur les propriétés de l'Institut de France, issues pour la majeure partie du domaine que lui avait légué le duc d'Aumale. Il couvre une superficie de 7 830 ha répartie sur deux régions : la Picardie et l'Ile-de-France. Il intercepte la commune de la Chapelle-en-Serval en région Picardie.

Le site est principalement boisé (plus de 6 000 ha de forêt) mais comprend aussi une grande partie des éléments du patrimoine architectural, historique et artistique de Chantilly.

B.5.1.3. Le site classé des forêts d'Ermenonville, de Pontarme, de Haute-Pommeraiie, Clairière et butte de Saint-Christophe

Ce site classé le 28 août 1998 a une superficie d'environ 15 000 ha. Il s'agit d'un ensemble d'une grande richesse naturelle, historique et patrimoniale.

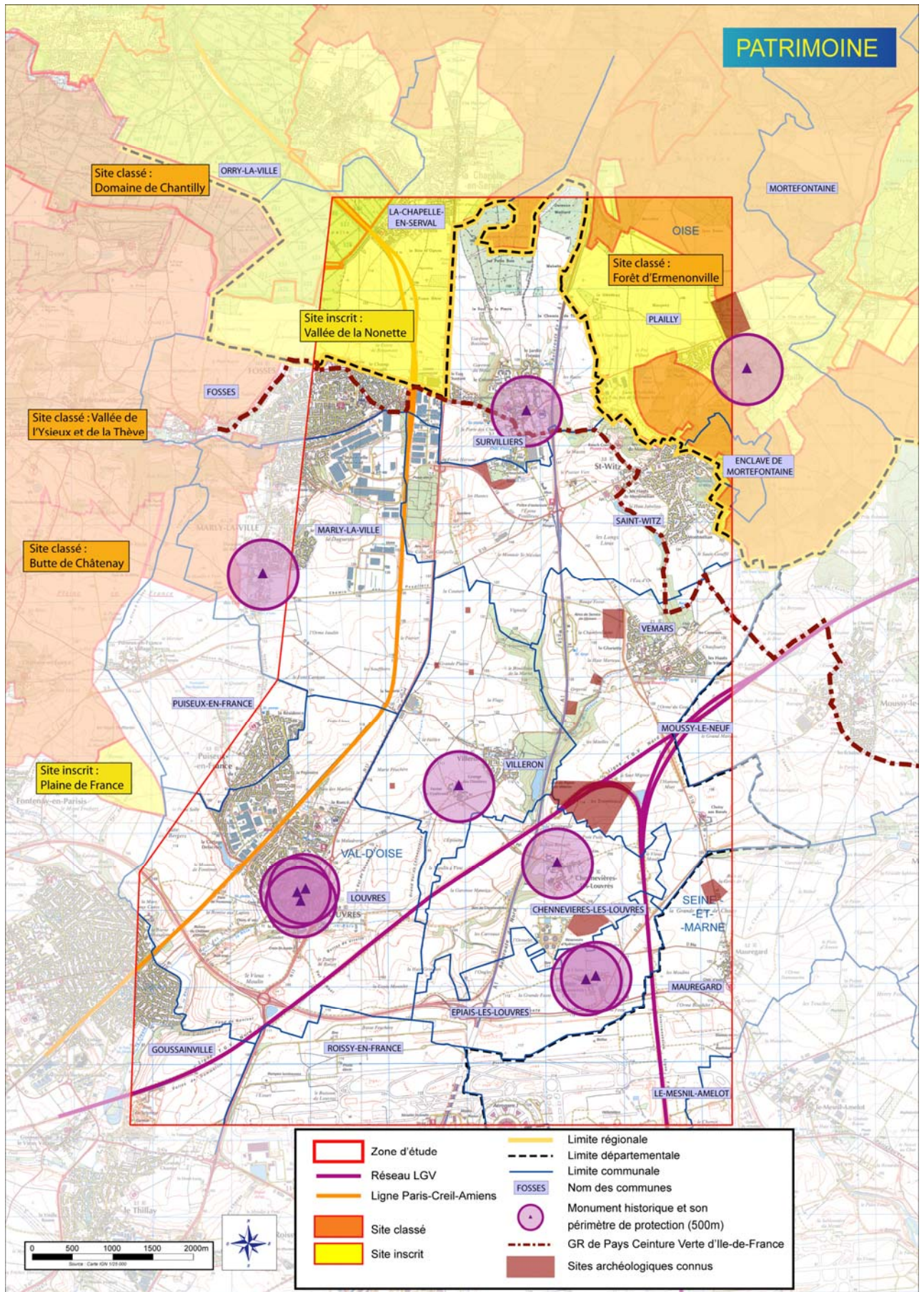


Figure 5 : Carte du patrimoine

B.5.2. MONUMENTS HISTORIQUES

Longtemps soumis aux dispositions de la loi du 31 décembre 1913, le classement et l'inscription des monuments historiques sont désormais régis par le titre II du livre VI du code du patrimoine*.

Plusieurs monuments classés ou inscrits au titre des monuments historiques sont présents dans la zone d'étude :

↪ Oise :

- *Plailly* : l'église classée en 1862 et la fontaine inscrite le 9 juillet 1970.



L'église, dont la nef et le clocher sont de la seconde moitié du XII^{ème} siècle est d'une rare élégance. A l'intérieur, des chapiteaux richement décorés et sculptés vers 1200 sont d'une qualité exceptionnelle.

Photo 10 : Eglise de Plailly (source : Ingerop, 2009)

↪ Val d'Oise :

- *Marly-la-Ville* : l'église classée le 8 décembre 1933,



Photos 11 et 12 : Eglise de Marly-la-Ville (source : Ingerop, 2009)

Cette église est un bel exemple de construction gothique réalisée au cours des années 1220-1240. Les croisées d'ogives et le porche abritant le portail sont plus récents (fin XVI^{ème} siècle). Par son élévation à trois niveaux – grandes arcades, triforium et fenêtres hautes circulaires – la nef s'inscrit dans la lignée des églises inspirées de Notre-Dame de Paris.

- *Survilliers* : église classée le 27 juillet 1945,



L'église, dédiée à Saint Martin, est assez remarquable par l'unicité de son style architectural. La superbe charpente de l'église, comme celle qui supporte les deux cloches, a été refaite sous l'Empire. Le clocher carré reconstruit au XIX^{ème}, comme la partie inférieure du portail, est classiquement déporté pour des raisons de solidité. Les nombreuses pierres tombales de la nef datent des XVI et XVII^{ème} siècles.

Photo 13 : Eglise de Survilliers (source : Ingerop, 2009)

* Nous rappelons que les dispositions de la loi sur les monuments historiques soumettent à autorisation préalable toute construction nouvelle ou toute modification de nature à affecter l'aspect d'un immeuble situé sur le champ de visibilité d'un monument classé ou inscrit à l'inventaire des monuments historiques : « Est considéré comme étant dans le champ de visibilité d'un immeuble protégé au titre des monuments historiques, tout autre immeuble, nu ou bâti, et visible du premier ou en même temps que lui et compris dans un périmètre n'excédant pas 500 mètres ».

- *Villeron* : le domaine de la Grande Cistercienne de Vollerand dont la grange classée en 1889 et le colombier, les puits et la cave inscrits le 20 février 1990,



Après que le roi Louis VI eût doté l'abbaye de Chaalis, une grange (exploitation agricole) fut construite. Cet ensemble comprenait le bâtiment aujourd'hui observable. Les moines exploitaient eux-mêmes la terre et abritaient leurs récoltes dans cette « cathédrale du blé ». Du XII^{ème} siècle subsiste cet admirable édifice.

Photo 14 : Domaine de la Grange de Vollerand (source : Ingerop, 2009)

- *Louvres* : l'église Saint-Justin et la Tour Saint-Rieul qui lui sert de clocher, classées le 27 juin 1914, la porte du XIII^{ème} s. classée le 12 août 1924, et la ferme inscrite le 17 octobre 2000,



Ces deux églises, édifiées l'une à côté de l'autre, se dressent en vis-à-vis. Cette disposition est attribuée au fait que Louvres a été marquée par le passage de deux Saints : Saint Rieul, qui vécut au III^{ème} siècle, et Saint Justin, martyr du IV^{ème} siècle. La Tour Saint Rieul fut bâtie au début du XII^{ème} siècle et son clocher fut surélevé au XIII^{ème} siècle. L'église Saint Justin fut édifiée à la fin du XI^{ème} siècle.

Photo 15 : Tour Saint-Rieul (source : Ingerop, 2009)

- *Epias-lès-Louvres* : le clocher de l'église inscrit le 8 novembre 1966 ; la croix de chemin et la croix de cimetière classées le 2 juin 1969,



L'église d'Epiais, qui datait de la première moitié du XIV^{ème} siècle, a été remplacée par l'édifice actuel. On a conservé de l'ancienne église, la tour bien bâtie, du XVI^{ème} siècle. Elle est couronnée d'une toiture pyramidale recouverte d'ardoises. Le clocher, construit sur un plan carré, flanqué de contreforts aux angles, est en pierres appareillées et semble dater du XIV^{ème} siècle. La croix du cimetière est datée de 1645 et a été réalisée par le sculpteur Denis Danvin.

Photo 16 : Eglise Notre Dame de l'Assomption (source : Ingerop, 2009)

- *Chennevières-lès-Louvres* : église classée le 25 mars 1980.



L'église Saint-Leu-et-Saint-Gilles date des XVI^{ème} et XVIII^{ème} siècles. Le clocher a été reconstruit en 1719, le chœur présente un décor caractéristique de la seconde Renaissance.

Photo 17 : Eglise Saint-Leu-et-Saint-Gilles (source : Ingerop, 2009)

B.5.3. SITES ARCHÉOLOGIQUES

Plusieurs sites archéologiques ont été reconnus dans la zone d'étude (cf. carte du patrimoine).

De plus, de par la richesse du secteur, la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) précise que la présence de sites reconnus ne préjuge en rien de l'existence de sites potentiels non découverts à ce jour et susceptibles d'interférer avec une éventuelle desserte ferroviaire.

B.5.4. CHEMINS DE RANDONNÉE

Issus de la loi du 22 juillet 1983 codifiée à l'article L. 361-1 du code de l'environnement, les **Plans Départementaux des Itinéraires de Promenades et Randonnées*** (PDIPR) ont pour objectif la favorisation de la découverte des sites naturels et de paysages ruraux en développant la pratique de la randonnée, la continuité des itinéraires et la conservation des chemins ruraux. Les PDIPR ne sont pas seulement des documents administratifs de protection du patrimoine des chemins, ils doivent s'accompagner d'une politique de mise en valeur et de promotion des itinéraires.

La zone d'étude est particulièrement concernée par un chemin de randonnée pédestre : le **GR de Pays** Ceinture Verte d'Ile-de-France, qui passe par les communes de Vémars, Saint-Witz, Survilliers et Fosses.

B.5.5. AUTRES ÉLÉMENTS DU PATRIMOINE

D'autres éléments du patrimoine culturel sont présents dans le secteur, en particulier des cimetières.

La plupart de ces cimetières sont situés à la périphérie des agglomérations.

Celui de Villeron est situé sur le plateau agricole à plusieurs centaines de mètres du village.

* Notons que la loi de juillet 1983 ne permet pas la coupure de ces chemins inscrits au PDIPR sans l'autorisation préalable du Conseil Général (sous réserve de remplacement d'un itinéraire adapté à la randonnée, qui n'allonge pas le parcours de manière significative et qui n'altère pas la qualité des paysages rencontrés).

B.6. DÉMOGRAPHIE – ACTIVITÉS – URBANISME ET RÉSEAUX

B.6.1. DÉMOGRAPHIE

La zone d'étude recoupe 18 communes.

Elle concerne 12 communes du Val-d'Oise (Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Goussainville, Louvres, Marly-la-Ville, Puiseux-en-France, Roissy-en-France, Saint-Witz, Survilliers, Vémars et Villeron), 3 communes de Seine-et-Marne (Le Mesnil-Amelot, Mauregard et Moussy-le-Neuf) et 3 communes de l'Oise (La Chapelle-en-Serval, Mortefontaine et Plailly).

La commune la plus importante en population* est Goussainville (30 388 habitants). Viennent ensuite les communes de Fosses (9 802 habitants), Louvres (8 972 habitants) et Marly-la-Ville (5 609 habitants).

Les plus petites communes en termes de population sont Epiais-lès-Louvres (76 habitants), Mauregard (260 habitants) et Chennevières-lès-Louvres (307 habitants).

L'évolution de la population entre 1990, 1999 et 2006 est sensiblement uniforme sur l'ensemble de la zone d'étude (comme l'indique le tableau suivant) ; elle croît sauf sur les communes d'Epiais-lès-Louvres, Vémars et du Mesnil-Amelot.

Malgré sa proximité avec Paris, la zone d'étude reste un secteur assez faiblement peuplé (478 habitants au km² en moyenne). Bien entendu, ceci est relatif, et la zone concernée possède une forte densité par rapport à la moyenne nationale (112 hab/km² en France métropolitaine).

Une disparité importante apparaît toutefois : les communes du Val d'Oise et en particulier Goussainville (2 638 hab/km²), Fosses (2 715,2 hab/km²), Marly-la-Ville (650,7 hab/km²), Louvres (791,9 hab/km²), Survilliers (694 hab/km²) et Puiseux-en-France (672 hab/km²) s'avèrent nettement plus denses que les communes de l'Oise (133,6 hab/km² en moyenne) et de Seine-et-Marne (87,1 hab/km²) sur la zone d'étude.

* Données INSEE de 1999 et 2006.

Tableau 1 : Evolution de la population sur les communes de la zone d'étude (Source : INSEE)

	Population en 1990	Population en 1999	Population en 2006	Evolution 1990-2006	Densité de population (hab/km ²)
La Chapelle en Serval	2 185	2 462	2 609	+ 19,4%	241,3
Mortefontaine	734	701	868	+ 18,2%	56,8
Plailly	1 636	1 580	1 671	+ 2,1%	102,8
Chennevières-lès-Louvres	197	218	307	+ 55,8%	67
Epiais-lès-Louvres	80	60	76	- 5%	22,2
Fosses	9 620	9 998	9 802	+ 1,9%	2 715,2
Goussainville	24 812	27 356	30 388	+ 22,5%	2 638
Louvres	7 508	8 797	8 972	+ 19,5%	791,9
Marly-la-Ville	5 128	5 696	5 609	+ 9,4%	650,7
Puiseux-en-France	3 121	2 929	3 434	+ 10%	672
Roissy-en-France	2 054	2 367	2 587	+ 25,9%	183,6
Saint-Witz	2 074	1 925	2 659	+ 28,2%	347,1
Survilliers	3 661	3 654	3 734	+ 2%	694
Vémars	2 099	2 058	2 049	- 2,4%	250,5
Villeron	361	702	714	+ 97,8%	127,2
Le Mesnil-Amelot	705	565	685	- 2,8%	69,6
Mauregard	226	237	260	+ 15%	30
Moussy-le-Neuf	2 218	2 387	2 395	+ 8%	161,7
Total	68 419	73 692	78 819	+ 15,2%	478,3

 Communes de l'Oise
  Communes du Val d'Oise
  Communes de Seine-et-Marne

B.6.2. ACTIVITÉS, INDUSTRIES ET RÉSEAUX

B.6.2.1. Activités industrielles

De nombreuses zones d'activités ponctuent la zone d'étude. Les principales activités industrielles sont situées au Nord sur les communes de Marly-la-Ville, Survilliers et Saint-Witz. On peut notamment citer :

- la ZI de Moimont le long de la voie ferrée sur Marly-la-Ville,
- la ZI de Fosses-Saint-Witz et dans sa prolongation la ZAC des Pépinières, entre la voie ferrée et la RD317 sur les communes de Fosses et Saint-Witz,
- la ZAC Porte des Champs sur Survilliers et la ZAC de la Guépelle sur Saint-Witz, localisées de part et d'autre de la RD16,

- la Zone hôtelière « Le Petit Marais » à la sortie de l'autoroute A1 sur Saint-Witz.

On notera en particulier la présence de trois sites classés SEVESO : NCS à Survilliers (seuil haut, PPRT prescrit le 23 décembre 2009), SMCA à Chennevières-lès-Louvres (seuil haut, PPRT approuvé le 22 janvier 2010) et CENTREX à Marly-la-Ville (seuil bas) ainsi qu'un centre d'enfouissement technique de déchets industriels banals à Saint-Witz (ancienne carrière à ciel ouvert).

NCS Pyrotechnie et Technologies à Survilliers : il s'agit d'un site spécialisé dans la fabrication de produits pyrotechniques (poudres et explosifs) exploité depuis 1903.



SMCA à Chennevières-lès-Louvres : il s'agit d'un dépôt d'hydrocarbures alimenté via un pipe-line enterré qui achemine les produits pétroliers en provenance de raffineries situées en vallée de la Seine. Ce site assure la réception, le stockage et la distribution du carburéacteur destiné à l'avitaillement des aéronefs, principalement sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle.

Photo 18 : SMCA à Chennevières-lès-Louvres (source : Ingerop, 2009)



CENTREX à Marly-la-Ville : il s'agit d'une installation de transit, de stockage, de préparation et d'expédition de commandes de produits de parfumerie (L'Oréal).

Photo 19 : CENTREX à Marly-la-Ville (source : Ingerop, 2009)

Les périmètres de sécurité de ces sites sont reportés sur la carte des activités.

Plusieurs zones d'activités sont également en cours de réalisation et de commercialisation à la périphérie des communes :

- la ZA de la Justice, le long de la RN7 sur la commune de Villeron : projet à vocation économique de 8,85 ha,
- la ZAE de la Porte de Vémars : projet à vocation économique de 42,75 ha. Il s'agit d'un projet de parc logistique, composé de 8 bâtiments comprenant des entrepôts de stockage ainsi que des bureaux. Son extension est déjà à l'étude au Nord sur 20,68 ha,



Figure 6 : Projet de la ZAE de la Porte de Vémars (source : Prologis)

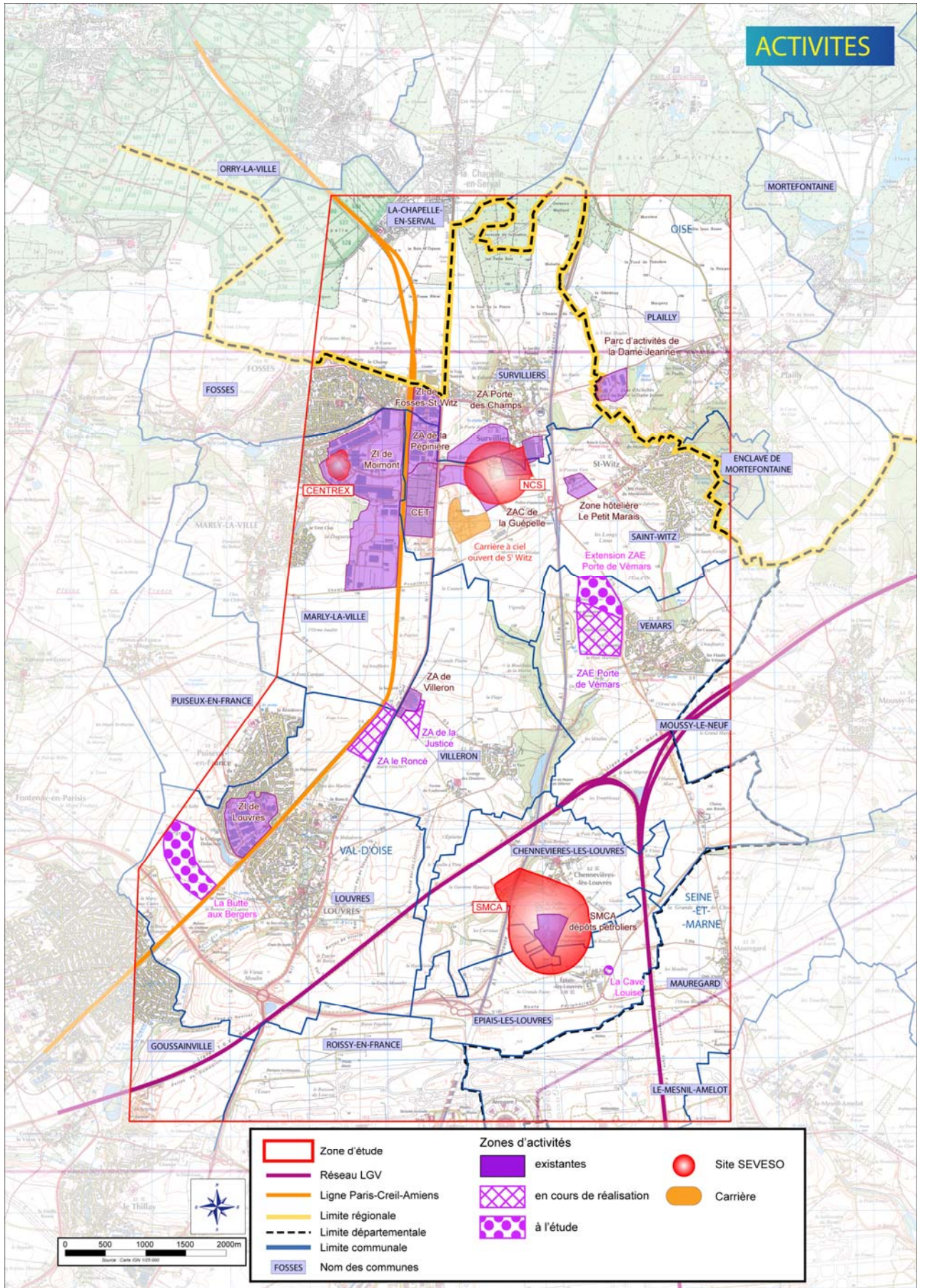


Figure 7 : Carte des activités



Photo 20 : ZAE en cours de réalisation (source : Ingerop, 2009)

- le Roncé à Louvres : projet à vocation économique de 16,3 ha, entre la voie ferrée et la RD317.

B.6.2.2. Projets urbains et de zones d'activités

La zone d'étude bénéficie d'une situation intéressante compte tenu de l'existence d'axes routiers importants et de la présence de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (gare TGV, RER...). Pour répondre à une très forte demande de la part d'entreprises tant nationales qu'étrangères, la plupart des communes préparent l'extension de leurs zones d'activités.

Outre les zones d'activités en cours de réalisation, plusieurs zones sont donc à l'étude au sein de la zone d'étude (source : IAURIF et visite sur le terrain), il s'agit de :

- la Cave Louise à Epiais-lès-Louvres : projet à vocation économique de 2,77 ha,
- la Butte aux Bergers à Louvres : projet à vocation économique de 41,6 ha,
- Gare TGV Fret Carex (Cargo Rail Express) : projet à vocation économique de 87,59 ha, à l'étude. Il s'agit d'un projet de mise en place de gare(s) LGV Fret destinée(s) à desservir les zones situées à moins de 2 heures de l'aéroport par voie ferroviaire.

Des projets à vocation principale d'habitats, lotissements, et projets à vocation mixte sont également présents au sein de la zone d'étude :

- Parc du château à Vémars : projet à vocation d'habitat de 24,6 ha, à l'étude,
- Lotissement des 10 Arpents à Vémars : projet à vocation d'habitat de 7,79 ha, à l'étude,
- Lotissement à Villeron : projet à vocation d'habitat de 9,78 ha, programmé,
- La Butte d'Amour à Vémars : projet à vocation d'habitat de 7,89 ha, à l'étude,
- Frais-Lieux à Louvres, projet à vocation d'habitat de 76,63 ha, à l'étude,
- Quartier de la gare à Louvres : projet mixte de 39,24 ha, à l'étude,
- Bois du château de Villeron : projet d'espaces ouverts de 24,15 ha, à l'étude.

B.6.2.3. Agriculture

La Plaine de France est un secteur de tradition agricole. L'agriculture marque le paysage composé pour l'essentiel d'espaces boisés et de plateaux calcaires limoneux qui constituent le domaine de la culture intensive en champs ouverts (openfield).

La nature des sols (limon des plateaux) y est particulièrement favorable. Ainsi, en raison de la richesse économique du sol, la grande culture s'est considérablement développée et est omniprésente : vastes parcelles de blé et de betteraves.

L'agriculture, dans la zone d'étude, se caractérise par un haut degré de productivité et de mécanisation avec une forte spécialisation vers la céréaliculture : maïs, blé, maïs aussi pois et betterave.

L'élevage a pratiquement disparu à l'exception de quelques élevages de volailles.

Les mutations de l'espace agricole de ces dernières années se font essentiellement en faveur de l'urbanisation.

Commune	Nombre d'exploitations	Superficie agricole utilisée des exploitations ayant leur siège sur la commune (ha)
Chennevières-lès-Louvres	-	-
Epiais-lès-Louvres	3	180
Fosses	-	-
Goussainville	3	633
Louvres	5	899
Marly-la-Ville	7	882
Puiseux-en-France	3	617
Roissy-en-France	4	391
Saint-Witz	0	0
Survilliers	-	-
Vémars	6	904
Villerson	-	-
Le Mesnil-Amelot	5	471
Mauregard	-	-
Moussy-le-Neuf	6	686
La Chapelle en Serval	-	-
Mortefontaine	-	-
Plailly	4	722

Tableau 2 : Données statistiques agricoles (Source : Recensement agricole 2000)

Il est, de plus, à noter que les communes de Moussy-le-Neuf, Mauregard, et du Mesnil-Amelot sont concernées par les AOC (Appellation d'origine contrôlée FR) et AOP (Appellation d'origine protégée CE) « Brie de Meaux » et « Brie de Melun ».

Il est à noter que les aires de production délimitées bénéficient d'une protection générale contre toute opération d'aménagement, d'urbanisme, d'équipement, de construction,

d'exploitation du sol ou du sous-sol ou d'implantation de toute activité économique de nature à porter atteinte à l'aire ou aux conditions de production, à la qualité ou à l'image du produit d'appellation.

L'autorité publique chargée d'autoriser ou non la réalisation de ces opérations est soumise à une procédure de consultation préalable obligatoire, directe ou indirecte, de l'INAO.

B.6.2.4. Carrières et cavités

De nombreuses carrières et cavités souterraines sont présentes sur la zone d'étude. L'Inspection Générale des Carrières du Val d'Oise recense notamment : une carrière de calcaire à Louvres, une autre à Marly-la-Ville, deux marnières à Roissy-en-France, une carrière de sables à ciel ouvert à Saint-Witz et une seconde à Survilliers.

Ces zones de carrières sont également recensées dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs (celui du Val d'Oise a été révisé en 2004, Seine et Marne en 2008 et Oise en 2007).

De plus, d'autres carrières sont recensées par le BRGM (bdcavités.net), notamment à Plailly (carrières la Boulaie, Chaout et les vieilles platières) et à Mauregard (une cave et 3 ouvrages civils souterrains).

Aujourd'hui, seule une carrière à ciel ouvert à Saint-Witz est en activité dans la zone d'étude (cf. carte des activités).



Photo 21 : Carrière à ciel ouvert de Saint-Witz (source : Ingerop, 2009)

Ces cavités ont parfois fait l'objet d'un remblaiement avec des déchets, comme c'est le cas pour la carrière de Choisy-aux-Bœufs et le parc de Villeron à Vémars. L'ancienne carrière à Saint-Witz, quant à elle, est aujourd'hui transformée en centre d'enfouissement technique.



Photo 22 : Ancienne carrière transformée en CET à Saint-Witz (source : Ingerop, 2009)

D'autres cavités présentent aujourd'hui des risques d'effondrement.

Aucun PPR (Plan de Prévention des Risques) mouvement de terrain approuvé n'est présent sur la zone d'étude. Mais un arrêté préfectoral prescrivant un PPR en date du 8 avril 1987 délimite un périmètre R.111-3*, et ainsi des zones de risques liées à la présence d'anciennes carrières souterraines sur les communes de Louvres, Marly-la-Ville, Saint-Witz et Survilliers (cf. carte des servitudes).

B.6.2.5. Sites et sols pollués

De nombreux sites pollués (ou potentiellement pollués) recensés dans les bases de données BASIAS (gérée par le BRGM) et BASOL (gérée par le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer) sont présents dans la zone d'étude.

Le tableau suivant présente le nombre de sites par communes. Seuls quelques sites sont présents dans les options de passage du projet de liaison Roissy-Picardie.

Commune	Département	Région	Nb de sites	Compris dans option de passage
Chennevières-les-Louvres	Val d'Oise	IDF	6	Option Sud : Dépôt pétrolier
Epiais-les-Louvres	Val d'Oise	IDF	1	Option Sud : entreprise de granulats
Fosses	Val d'Oise	IDF	15	non
Goussainville	Val d'Oise	IDF	79	non
Louvres	Val d'Oise	IDF	31	Option Sud : ancienne station service de la RN 17 et décharges
Marly-la-Ville	Val d'Oise	IDF	27	Option Centrale : garage
Puiseux-en-France	Val d'Oise	IDF	1	non
Roissy-en-France	Val d'Oise	IDF	38	non
Saint-Witz	Val d'Oise	IDF	10	non
Survilliers	Val d'Oise	IDF	8	non
Vémars	Val d'Oise	IDF	10	Option Centrale et Nord : station service A1 et ancienne carrière
Villeron	Val d'Oise	IDF	3	Option Centrale : sucrerie et industrie automobile
le Mesnil-Amelot	Seine et Marne	IDF	18	non
Mauregard	Seine et Marne	IDF	2	non
Moussy-le-Neuf	Seine et Marne	IDF	8	non
Plailly	Oise	Oise	10	En bordure de l'option Nord (5 sites dans la ZA de la Dame Jeanne)

Tableau 3 : Sites pollués ou potentiellement pollués sur les communes de la zone d'étude
(Source : BASIAS, BASOL)

Il convient de noter que le site du dépôt pétrolier sur Chennevières-lès-Louvres ne présente pas de pollution des sols ni de la nappe mais fait l'objet d'une surveillance au regard des risques potentiels qui le caractérise.

* **Périmètre R.111-3** : applicable depuis 1955, l'article R. 111-3 du Code de l'Urbanisme permet au préfet de délimiter par arrêté un périmètre de risques à l'intérieur duquel le permis de construire et les autres autorisations d'occuper le sol peuvent être refusées ou autorisées en les subordonnant à des conditions spéciales. Le périmètre délimité, abrogé par la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, reste en vigueur tant qu'il n'est pas remplacé par un PPR.

Des PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) ont été réalisés pour les sites de NCS Pyrotechnie et Technologies à Survilliers et SMCA à Chennevières-lès-Louvres. Ces sites industriels sont présentés dans le chapitre B.6.2.1 « Activités industrielles ».

B.6.2.6. Autres activités

Hormis les zones d'activités précédemment citées, la zone d'étude est fortement liée à la zone d'activité importante que représente l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle à Roissy-en-France.



Photo 23 : Vue sur les pistes et installations de l'aéroport depuis Epiais-lès-Louvres (source : Ingerop, 2009)

Les autres activités commerciales sont essentiellement regroupées dans les zones urbanisées. C'est à l'intérieur de celles-ci que l'on retrouve également les lycées et collèges du secteur ainsi que quelques établissements de santé (maison de retraite Jacques Achart à Marly-la-Ville et Résidence Le Cèdre à Plailly).

En ce qui concerne les activités liées aux loisirs, on recense le Parc Astérix de Plailly (à proximité de la zone d'étude) et dans une moindre mesure des stades, des parcs et des terrains de camping aux abords de certaines agglomérations.

Notons enfin que les forêts domaniales du Sud de l'Oise attirent également de nombreux promeneurs. Outre cette vocation d'ouverture au public, ces forêts, gérées par l'Office National des Forêts, sont également louées, par lots, pour la chasse.

B.6.2.7. Infrastructures de transport

La zone d'étude est sillonnée par de nombreuses infrastructures de transport, notamment d'importance régionale et nationale.

6.2.7.1. Voies ferrées

La ligne à grande vitesse (LGV) Nord traverse la zone d'étude dans un axe Sud-Ouest/Nord-est en passant par Moussy-le-Neuf, Vémars, Chennevières-lès-Louvres (photo 24) et Louvres.

A Vémars, un embranchement partant vers le Sud permet de desservir l'aérogare de Roissy-Charles de Gaulle (photo 25).

La ligne classique Amiens/Paris passe quant à elle, à l'Ouest de la zone d'étude entre la Chapelle-en-Serval, Fosses, Louvres et Puisieux-en-France pour descendre vers Goussainville.



Photo 24 : vue sur la LGV Nord depuis la RD165E à Chennevières-lès-Louvres
(source : Ingerop, 2009)



Photo 25 : Vue sur l'embranchement ferré Sud en direction de Roissy et l'A1 à Chennevières-lès-Louvres
(source : Ingerop, 2009)

6.2.7.2. Voiries

L'autoroute A1 coupe la zone d'étude selon un axe Sud/Nord. Au niveau de Chennevières-lès-Louvres, le trafic moyen journalier annuel sur l'A1 est de 93 600 véhicules en 2008, dont 17% de poids lourds (source : CG 95, station SANEF).

Elle traverse les territoires d'Epiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Villeron (photo 26), Vémars, Saint-Witz (photo 27), Survilliers et La Chapelle-en-Serval.

La RD 317, parallèle à l'A1, est l'axe le plus fréquenté après l'A1. Elle dessert, de façon plus ou moins directe, les communes de Louvres, Puiseux-en-France, Marly-la-Ville, Fosses, Survilliers et La Chapelle-en-Serval.

Les autres routes du secteur sont d'importance plus locale.



Photo 26 : Vue sur l'A1 depuis la RD9 à Villeron



Photo 27 : Vue sur l'A1 depuis la RD16 à Saint-Witz

6.2.7.3. Projets d'infrastructure

Plusieurs projets de voirie sont signalés :

- la liaison RD10/RD922 (Barreau de Saint-Witz) à l'Ouest des communes de Saint-Witz et Plailly, le long de l'A1 (en cours de réalisation),
- la déviation de La Chapelle-en-Serval qui est un projet de contournement de la RD317 et qui permettrait d'éviter les transits dans l'agglomération,

- la liaison RD9/RD10 au Sud de Marly-la-Ville, il s'agit d'une intention dont les études viennent d'être engagées. Aucun projet n'est néanmoins aujourd'hui approuvé.

Si l'on considère un horizon 2030, les principaux projets routiers de l'Etat sur le secteur d'étude sont :

- le prolongement de la Francilienne au Sud d'Epiais-lès-Louvres (contournement est de Roissy), qui permettrait de relier la RN2 à l'A1,
- la liaison Meaux-Roissy, avec une mise en voie express de la RN3 et le prolongement de la RD212.

B.6.2.8. Autres réseaux

6.2.8.1. Electricité

Deux couloirs électriques Haute-Tension sont à noter. Ils traversent d'une part, les territoires de Puiseux-en-France, Marly-la-Ville, Vémars, Moussy-le-Neuf et d'autre part, ceux de Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Villeron, Vémars et Mauregard.

6.2.8.2. Hydrocarbures

Une canalisation d'hydrocarbures traverse les communes de Puiseux-en-France, Louvres, Villeron, Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Mauregard et Le Mesnil-Amelot. Celle-ci dessert le stockage d'hydrocarbure de la SMCA (site SEVESO situé à Chennevières-lès-Louvres).

6.2.8.3. Gaz

Des canalisations de transport de gaz sont recensées au Nord-Ouest de la zone d'étude sur les territoires de Fosses, La Chapelle-en-Serval, Plailly ainsi que Marly-la-Ville, Puiseux-en-France et Survilliers.

6.2.8.4. Servitudes liées à l'aéroport

La présence de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle au Sud de la zone d'étude engendre des contraintes et servitudes diverses (non représentées sur la carte) :

- servitudes radioélectriques (liées à la présence d'obstacles vis-à-vis des émissions radioélectriques),
- servitudes aéronautiques (liées aux dégagements nécessaires à l'atterrissage et au décollage des avions).

Ces réseaux sont représentés sur la carte des servitudes dans le chapitre Urbanisme.

Il convient de noter que l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle fait l'objet d'un Plan d'exposition au Bruit (PEB) approuvé par arrêté préfectoral du 3 avril 2007. Le PEB est un document d'urbanisme visant à réglementer l'urbanisation aux abords des aéroports et ceci afin de ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances aériennes.

Il délimite aux abords d'un aérodrome quatre zones de bruit dont trois zones à l'intérieur desquelles des contraintes d'urbanisation sont imposées. C'est un document opposable aux tiers, annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les documents précités ainsi que les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur doivent être compatibles avec le PEB.

L'article L.147-5 du code de l'urbanisme définit les règles d'urbanisme applicables à ces différentes zones du PEB.

Les **zones A et B** sont considérées comme les zones de bruit fort. A l'intérieur de ces zones, seuls sont autorisés les constructions à usage d'habitation et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction et les constructions nécessaires à l'activité agricole.

La **zone C** est considérée comme la zone de bruit modéré. A l'intérieur de cette zone, les constructions individuelles sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur urbanisé, desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur.

En outre, dans cette zone, des secteurs peuvent être délimités à l'intérieur desquels pour permettre le renouvellement urbain de quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain sont autorisées. Elles ne doivent pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Enfin, dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction des constructions existantes sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

La **zone D** instaurée par la loi du 12 juillet 1999 n'impose pas de restriction à l'urbanisation. Les constructions autorisées doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcées prévues à l'article L.147-6 du code de l'urbanisme.

La délimitation de ces zones est présentée sur la carte en page suivante.

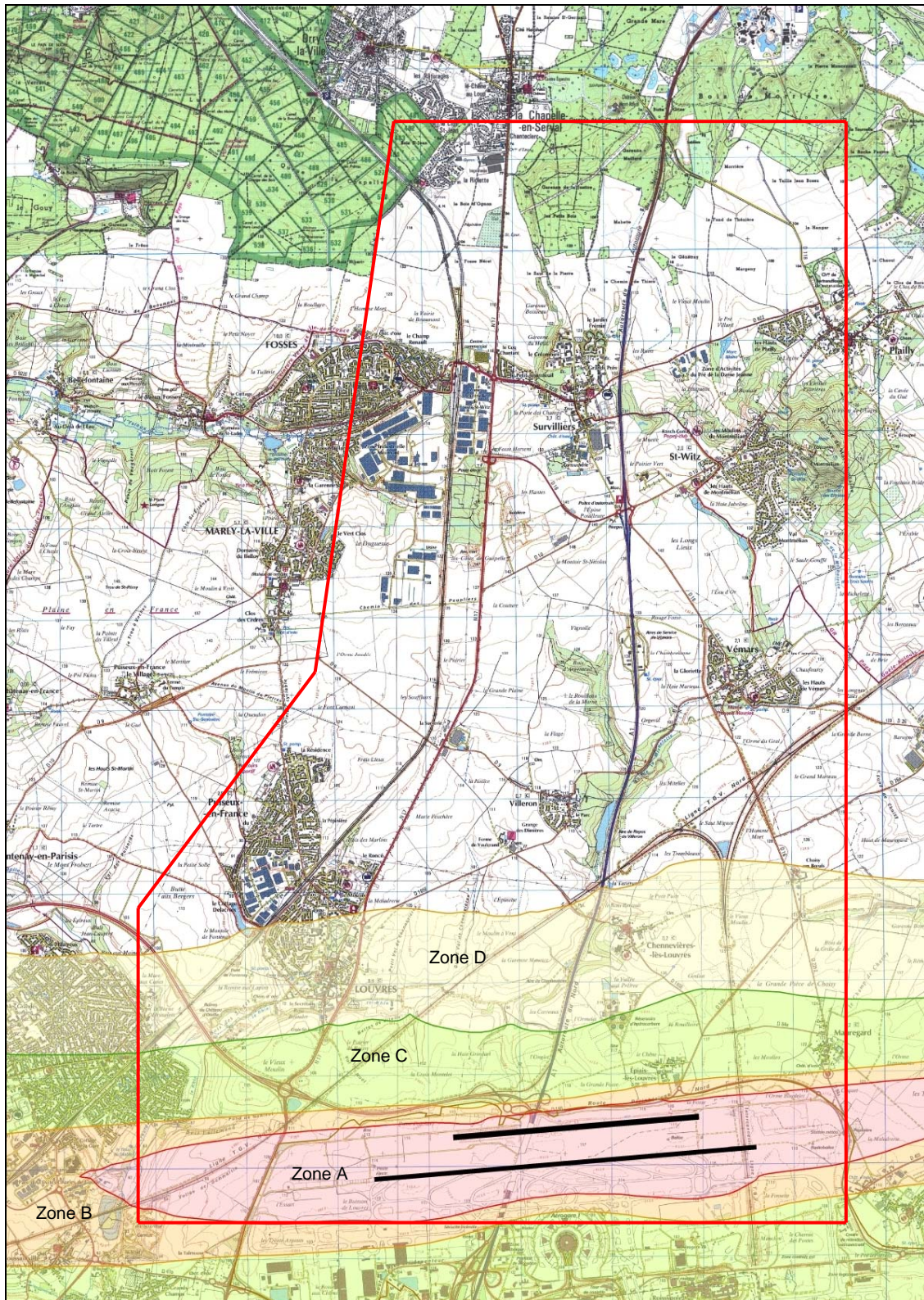


Figure 8 : Délimitation des zones de bruit du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

B.6.3. URBANISME

Les communes concernées par cette étude sont dotées d'un document d'urbanisme (P.O.S. ou P.L.U.). Celui-ci fixe les affectations du sol, les contraintes et les servitudes relatives à chaque surface, en respectant les orientations fixées par les Schémas de Cohérence Territoriales (SCOT).

Sur la zone d'étude, le SCOT Est du Val d'Oise ou SCOT du SIEVO (Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation pour le Développement de l'Est du Val d'Oise) concerne les communes de Survilliers, Fosses, Saint-Witz, Marly-la-Ville, Vémars, Villeron, Puiseux-en-France, Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Goussainville et Roissy-en-France. Le SCOT de l'Est du Val d'Oise a fait l'objet d'une enquête publique en avril 2006 et a été approuvé officiellement le 29 juin 2006.

Le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) du SCOT Est du Val d'Oise s'est fixé des objectifs afin de permettre un développement équilibré du territoire, dont notamment, la construction de 35 000 résidences principales, Louvres et Puiseux-en-France sont retenues comme devant devenir les points forts des nouvelles urbanisations et de ce fait, créateurs de nouvelles polarités.

Le Schéma Directeur de Dammartin intègre dans son périmètre les communes de Mauregard, Moussy-le-Neuf et du Mesnil-Amelot. Et les communes de la Chapelle-en-Serval, Mortefontaine et Plailly appartiennent au Schéma Directeur du canton de Senlis.

Par ailleurs, les communes de Goussainville, Louvres, Vémars et Saint-Witz appartiennent au SIAH (Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique) des Vallées du Croult et du Petit Rosne, dont les deux principaux objectifs sont la lutte contre la pollution et la lutte contre les inondations.

En ce qui concerne l'intercommunalité :

- La communauté de communes Roissy Porte de France regroupe parmi les communes de l'aire d'étude : Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fontenay-en-Parisis, Fosses, Le Thillay, Louvres, Marly-la-ville, Puiseux-en-France, Roissy-en-France, Saint-Witz, Survilliers, Vaud'Herland, Vémars, Villeron,
- Mauregard et le Mesnil-Amelot sont intégrées à la Communauté de communes de la Plaine de France.

Le tableau suivant liste les documents d'urbanisme approuvés sur chacune des communes concernées par la zone d'étude :

Commune	Département	Nature et date d'approbation du document d'urbanisme
Chennevières-lès-Louvres	Val d'Oise	POS approuvé le 12/09/00. Révision simplifiée le 03/12/05.
Epiais-lès-Louvres	Val d'Oise	PLU approuvé le 22/01/91.
Fosses	Val d'Oise	PLU approuvé le 23/01/08. Modification simplifiée le 27/05/09.
Goussainville	Val d'Oise	PLU approuvé le 20/09/88. Révision simplifiée le 12/02/09.
Louvres	Val d'Oise	PLU approuvé le 23/09/05. Révision simplifiée le 12/12/07.
Marly-la-Ville	Val d'Oise	PLU approuvé le 25/05/99.
Puiseux-en-France	Val d'Oise	PLU approuvé le 16/05/00.
Roissy-en-France	Val d'Oise	PLU approuvé le 19/02/08. Révision simplifiée le 25/05/09.
Saint-Witz	Val d'Oise	POS approuvé le 02/07/92.
Survilliers	Val d'Oise	POS approuvé le 27/01/94.
Vémars	Val d'Oise	PLU approuvé le 17/12/07.
Villeron	Val d'Oise	PLU approuvé le 25/01/00.
Le Mesnil-Amelot	Seine-et-Marne	PLU approuvé le 26/10/1983. Révision simplifiée le 11/07/2005.
Mauregard	Seine-et-Marne	PLU approuvé le 23/05/2005.
Moussy-le-Neuf	Seine-et-Marne	POS approuvé le 03/10/1986. Révision simplifiée le 15/02/2001.
La Chapelle-en-Serval	Oise	POS approuvé le 10/03/99. Révision simplifiée le 29/10/01.
Mortefontaine (enclave)	Oise	POS approuvé le 02/12/88. Révision simplifiée le 11/04/02.
Plailly	Oise	POS approuvé le 28/07/99. Modification simplifiée le 23/04/09.

Tableau 4 : Liste des documents d'urbanisme sur les communes de la zone d'étude
(source : DDEA de l'Oise, du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne).

Les POS/PLU (Plans d'Occupation des Sols / Plans Locaux d'Urbanisme) sont élaborés à l'initiative et sous la responsabilité des communes. Ils se présentent sous la forme de documents graphiques thématiques, parfois découpés en secteurs géographiques.

Ces plans sont accompagnés par un règlement. Il définit les dispositions générales et fixe les règles d'urbanisme applicables aux différentes zones.

Dès qu'ils sont rendus publics, tous travaux, aménagements ou constructions soumis à autorisation doivent être compatibles avec les dispositions relatives à la zone concernée du document.

Les différentes zones présentes sont globalement :

- les zones urbaines denses (habitat dense et zone centrale),
- les zones urbaines d'habitat discontinu (pavillonnaire ou collectif discontinu),
- les zones urbaines à vocation industrielle,
- les zones naturelles à préserver,
- les zones à vocation agricole,
- les zones d'aménagement futur (urbanisables).

Sur la carte suivante, nous avons représenté les zones urbaines, actuelles et futures, ainsi que les emplacements réservés et les espaces boisés classés inscrits dans ces documents.

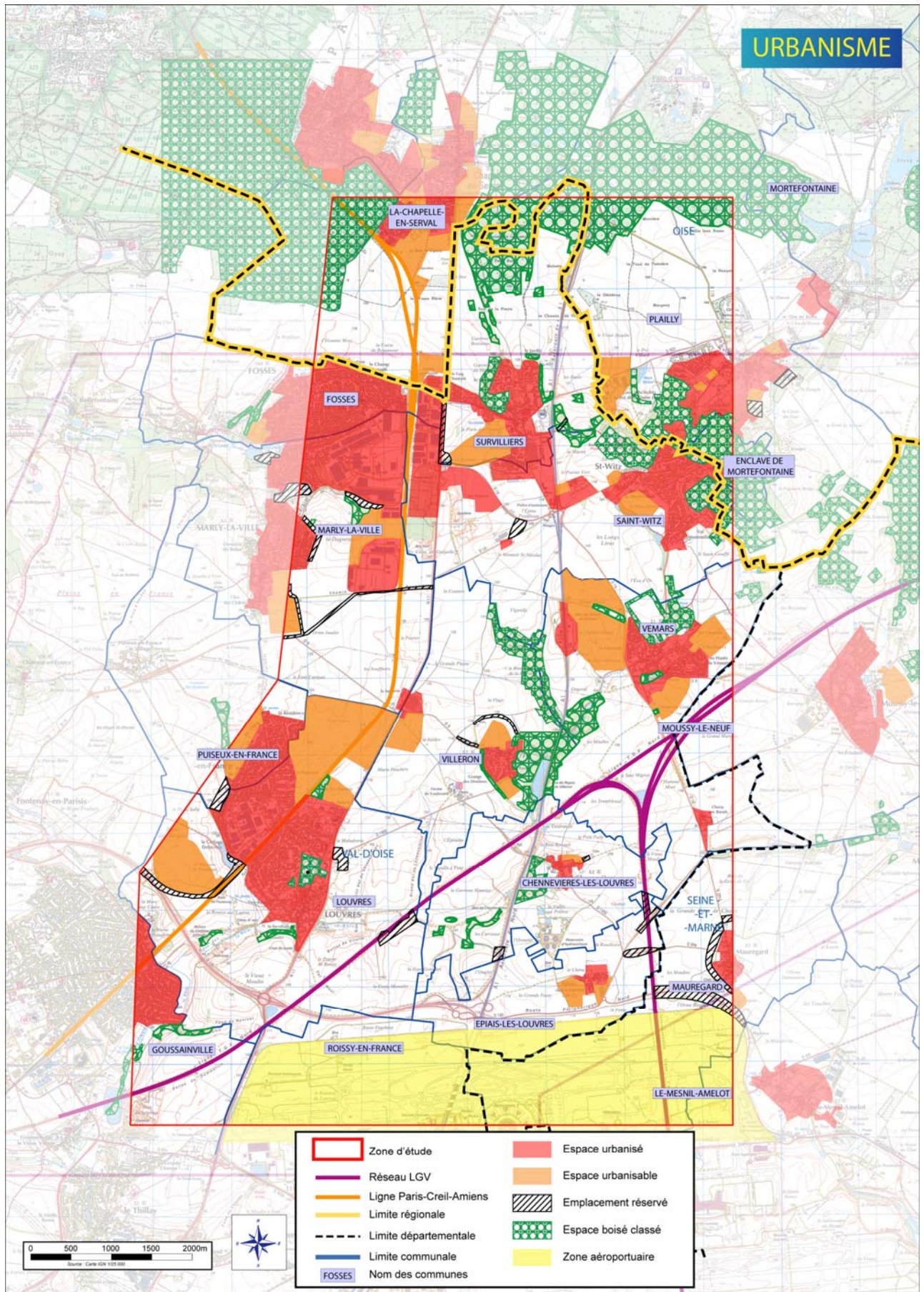


Figure 9 : Carte de l'urbanisme

Certains secteurs présentent des contraintes supplémentaires.

Il s'agit en particulier :

- des espaces boisés classés (E.B.C.) : leur unique vocation est d'être plantés d'arbres (à créer ou à conserver). Toute coupe est subordonnée à l'autorisation préalable de la commune et engendre la nécessité de replanter (selon les conditions fixées par l'article R.130-1 du code de l'urbanisme). Ces E.B.C. concernent la quasi-totalité des boisements de la zone d'étude,
- des emplacements réservés pour équipements publics.

Ces différentes zones sont reportées sur la carte de l'urbanisme.

La zone d'étude est également concernée par les **servitudes** suivantes :

- Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques,
- Servitudes concernant les hydrocarbures liquides ou liquéfiés sous pression,
- Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques,
- Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz,
- Zones de risques liées à la présence d'anciennes carrières souterraines abandonnées.
- Servitudes relatives au classement sonore des voies de circulation (A1, RD317, RD16, RD10, RD922, ligne Paris-Creil, LGV Nord, LGV Roissy).

Ces différentes servitudes sont représentées sur la carte des servitudes en page suivante.

A noter que le classement sonore des voies n'est pas représenté sur cette cartographie. Elle est en effet présentée en annexe du présent document (annexe 2 : étude acoustique).

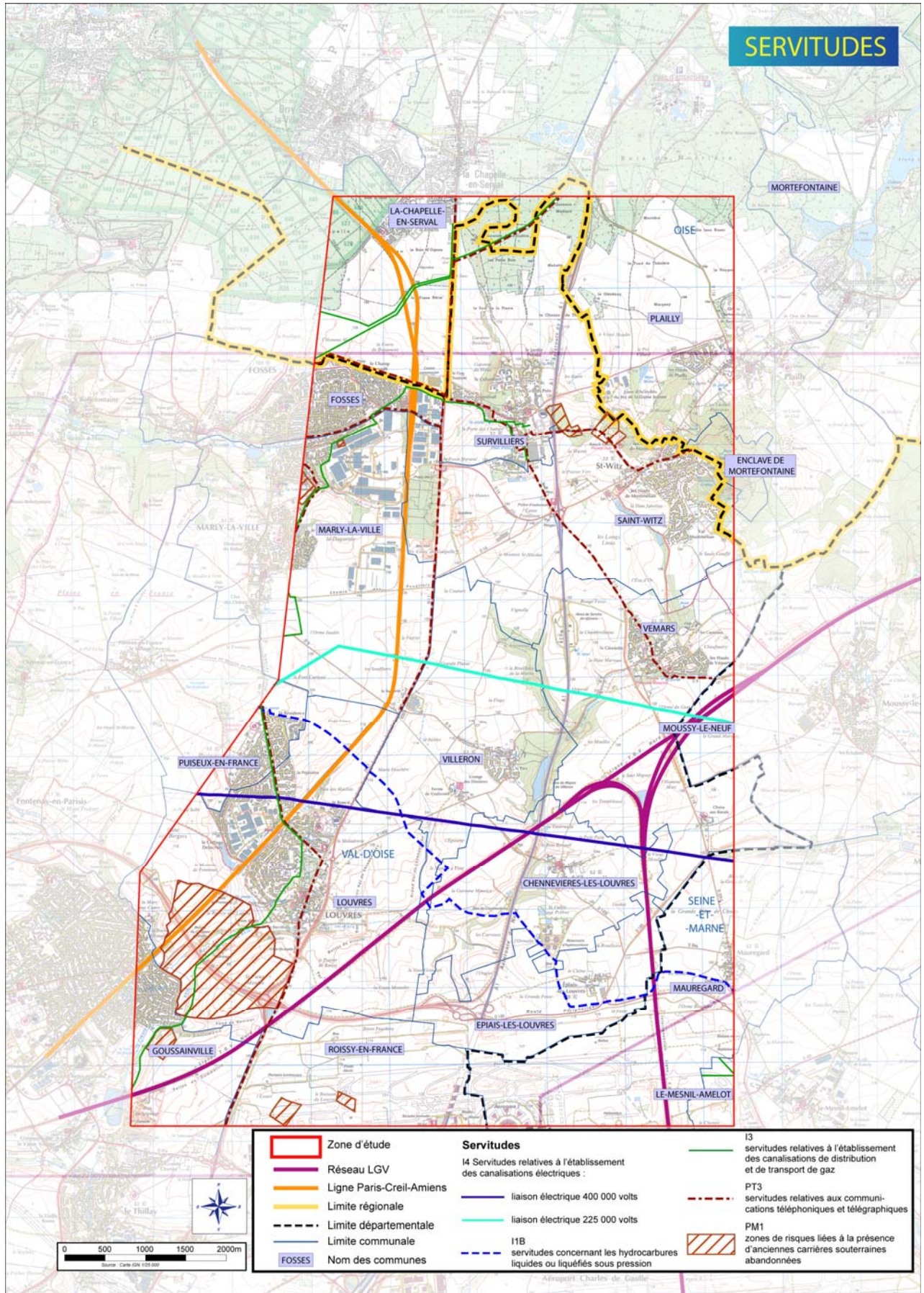


Figure 10 : Carte des servitudes

B.7. ANALYSE DE L'AMBIANCE SONORE

L'ambiance acoustique actuelle sur la zone d'étude est fortement influencée par la présence de plusieurs grandes infrastructures de transport bruyantes telles que l'A1, la ligne Paris-Creil-Amiens, et la LGV Nord.

Une analyse fine des caractéristiques acoustiques sur la zone d'étude est présentée aux chapitres C.1.12., C.2.12. et C.3.12.

B.8. PAYSAGE

Le paysage est caractérisé principalement par la topographie, les milieux naturels et les modes d'occupation du sol comme le type de culture et l'urbanisme.

Trois grandes tendances paysagères se dégagent dans notre zone d'étude (cf. carte du paysage- analyse de l'état existant).

↳ **le paysage d'openfield** est celui qui couvre la majeure partie des plateaux de la zone d'étude (champs ouverts de la Plaine de France). Il est caractérisé par une topographie ondulée et des formes molles.

L'horizon est parfois marqué par les bois ou les agglomérations, vastes masses semblant flotter au loin. Les villages forment une masse homogène qui tranche avec les cultures.

Les éléments structurant le premier plan sont faiblement diversifiés. Ce sont des éléments horizontaux : routes, chemins, limites de parcelles.

Les rares éléments verticaux présents comme les pylônes EDF, mais aussi les bosquets et les bandes boisées y revêtent une importance particulière puisqu'ils constituent des points de repère dans le paysage.

Ce paysage ouvert est d'une faible qualité (organisation simple et horizontale) et d'une faible sensibilité au regard de sa diversité.



Photo 28 : Paysage de champs ouverts de la plaine agricole (Source : Ingérop, 2009).

↳ **le paysage forestier** est le second type de paysage par son étendue. Les massifs boisés, essentiellement situés au Nord de la zone d'étude, sont généralement visibles de loin. Ils présentent également des essences variées et une lisière peu rectiligne ce qui contribue comme le relief, à la qualité paysagère de ces secteurs.

Ce type paysager est très sensible car la moindre modification transforme radicalement l'aspect des lieux (coupe forestière visible à grande distance).



Photo 29 : Butte de Montmélian (source : Ingérop, 2009)

↳ **le paysage urbain** varie en fonction de l'espace traversé (zone d'habitat collectif, centre ville historique, zone industrielle...) et de sa taille.

Les villages de taille modeste, type rural, forment généralement un ensemble uniforme alors que les grandes agglomérations urbaines (Fosses, Marly-la-Ville, Louvres) présentent des zones à vocation spécifique qui possèdent leur propre organisation architecturale.

Depuis l'extérieur, le paysage urbain se découvre comme une masse bâtie importante se détachant nettement du territoire agricole alentour.

A l'intérieur, le champ de vision est généralement réduit sauf dans l'axe des principales avenues ou dans les zones d'activités périphériques où de vastes espaces non construits séparent parfois les bâtiments industriels. De par son hétérogénéité, ce type paysager présente généralement une sensibilité modérée.



Photo 30 : Vue sur les réservoirs d'hydrocarbures à Chennevières-lès-Louvres
(Source : Ingérop, 2009)



Photo 31 : Zone d'activités de la Porte de Vémars (Source : Ingérop, 2009)

Plusieurs points durs paysagers peuvent actuellement être identifiés sur la zone d'étude. (cf. carte du paysage – Etat existant).

- 1) RD317 : il est préconisé, pour ce point dur paysager, d'accompagner l'infrastructure de massifs boisés forts et denses.
- 2) On observe une grande plaine de part et d'autre d'un massif boisé étroit. Il serait intéressant de reconstituer un ensemble boisé plus important.
- 3) A1 : un accompagnement de boisement dense de part et d'autre de l'autoroute serait envisageable.
- 4) Existence d'un bois homogène qu'il faudrait préserver.
- 5) Ce point dur paysager correspond à un espace sensible entre l'A1 et la zone d'activité comportant des hôtels. Envisager une isolation visuelle et plantée adaptée permettrait de réduire cet impact.
- 6) La RD317 est une voie automobile à grande circulation. Il s'agit d'un point haut par rapport à la vue vers le nord. On remarque une absence de végétation sur l'ensemble du secteur. Une plantation sous forme de boisements serait à prévoir, en créant un effet de porte pour cadrer et découvrir les perspectives sur le lointain.
- 7) Passage de l'A1, du rû de la Michelette, et du bois sur la rive est. Le parc de Villeron formant une unité paysagère forte, il doit être préservé en tout état de cause.
- 8) Le secteur est situé entre l'A1, le rû de la Michelette et le bois sur la rive Est. Le bois accompagnant le rû doit également être préservé.
- 9) Il s'agit du secteur du triangle ferroviaire de Vémars, situé au cœur d'une plaine agricole (voies principales en tranchées ouvertes). On ne recense pas de présence de plantations. Un grand bassin de régulation des eaux pluviales est présent à l'intérieur de ce triangle au Sud.

Le lieu est déjà fortement marqué par la présence de voies ferrées. Des plantations denses pourraient être réalisées, à l'image des boisements résiduels existants sur les buttes de la Plaine de France.

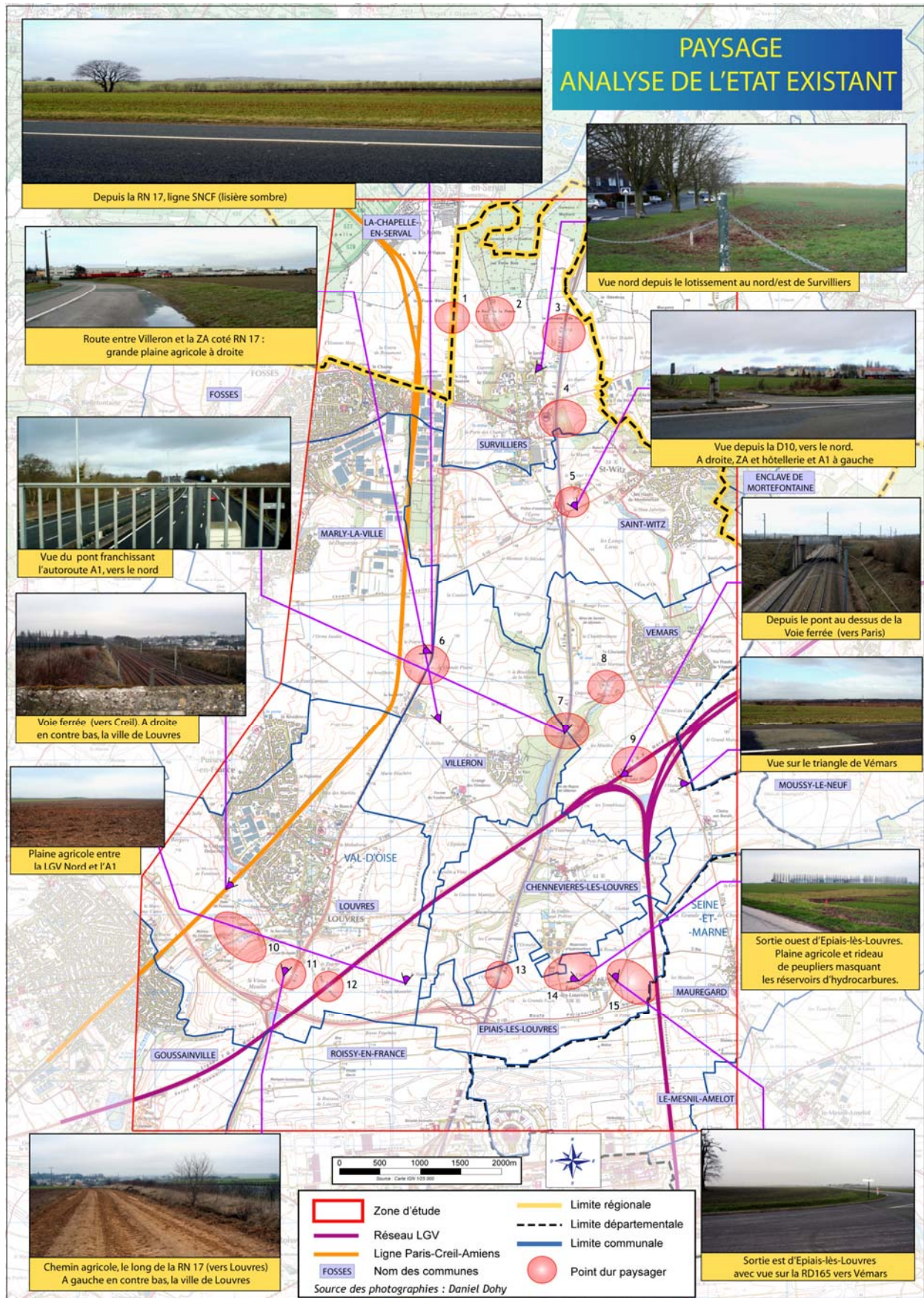


Figure 11 : Carte du paysage – Etat existant

10) Ce point dur paysager correspond au passage du bois des Singes et du cours d'eau du Rhin (vallon). On observe la présence de petits boisements en lanières, sans véritable unité paysagère. Il s'agit donc d'une zone qu'il faudrait renforcer en plantations.

11) La RD317 se situe au niveau du terrain naturel, ce qui crée un fort impact visuel sur le paysage étant donné qu'on observe la plaine agricole de part et d'autre. Il n'y a pas de boisements.

12) Ce point dur paysager correspond au passage de la LGV Nord, en tranchée ouverte, sans impact visuel majeur (présence de la plaine agricole de part et d'autre). Aucun boisement n'est présent à proximité.

13) Il s'agit du passage de l'A1 dans la plaine agricole. On observe la présence de deux espaces faiblement boisés en lanières (la haie Grindart, les Carreaux) au Nord-Est.

14) Ce point dur visuel important dans le paysage correspond aux réservoirs d'hydrocarbures à Chennevières-lès-Louvres. On remarque la présence de deux alignements de peupliers proches de la fin de vie. Il serait donc intéressant de renforcer cette zone en plantations.

15) Il s'agit de parcelles agricoles avec la présence de deux points durs paysagers (route périphérique Nord et RD 165). Une frange boisée étroite est présente en lisière Nord et Est d'Epiais-lès-Louvres.

B.9. SYNTHÈSE DES ENJEUX

Au terme des analyses thématiques menées précédemment, il est possible de réaliser une carte de synthèse des enjeux visualisant l'ensemble des caractéristiques environnementales majeures de la zone d'étude.

Pour le projet, ces enjeux nécessitent que des mesures puissent être proposées afin d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts résultants de leur traversée.

Les enjeux figurant sur cette carte de synthèse schématique sont énumérés ci-dessous de manière thématique.

Les plus forts sont ceux liés au contexte humain (réseaux, voies de communication, industries...), au milieu naturel (boisements...), et à l'urbanisme (Espace Boisé Classé, zone réservée à l'urbanisation).

↙ Enjeux liés au milieu et activités humaines :

- forts dans les zones urbanisées et au niveau des grandes infrastructures routières et autoroutières,
- modérés à forts dans les zones de carrières et les abords des zones d'activités (sites SEVESO en particulier),
- faibles ailleurs.

↙ Enjeux liés à l'urbanisme réglementaire :

- forts dans les zones urbanisées et urbanisables (zone d'aménagement futur) et les espaces boisés classés et protégés des plans d'urbanisme,
- modérés à faibles ailleurs.

↙ Enjeux liés au patrimoine culturel :

- forts au niveau des monuments et leurs périmètres de protection ainsi que sur les sites archéologiques,
- modérés à forts au niveau des sites inscrits ou classés,
- faibles ailleurs.

↙ Enjeux liés au milieu naturel :

- forts dans les ZNIEFF, ZICO et dans les zones boisées du secteur,
- modérés au niveau du secteur de PNR,
- faibles à modérés ailleurs.

↙ Enjeux hydrologiques et hydrogéologiques :

- forts dans les périmètres de protection de captage,
- faibles à modérés ailleurs.

↙ Enjeux paysagers :

- forts dans les secteurs boisés,
- modérés dans les zones urbanisées,
- faibles ailleurs.

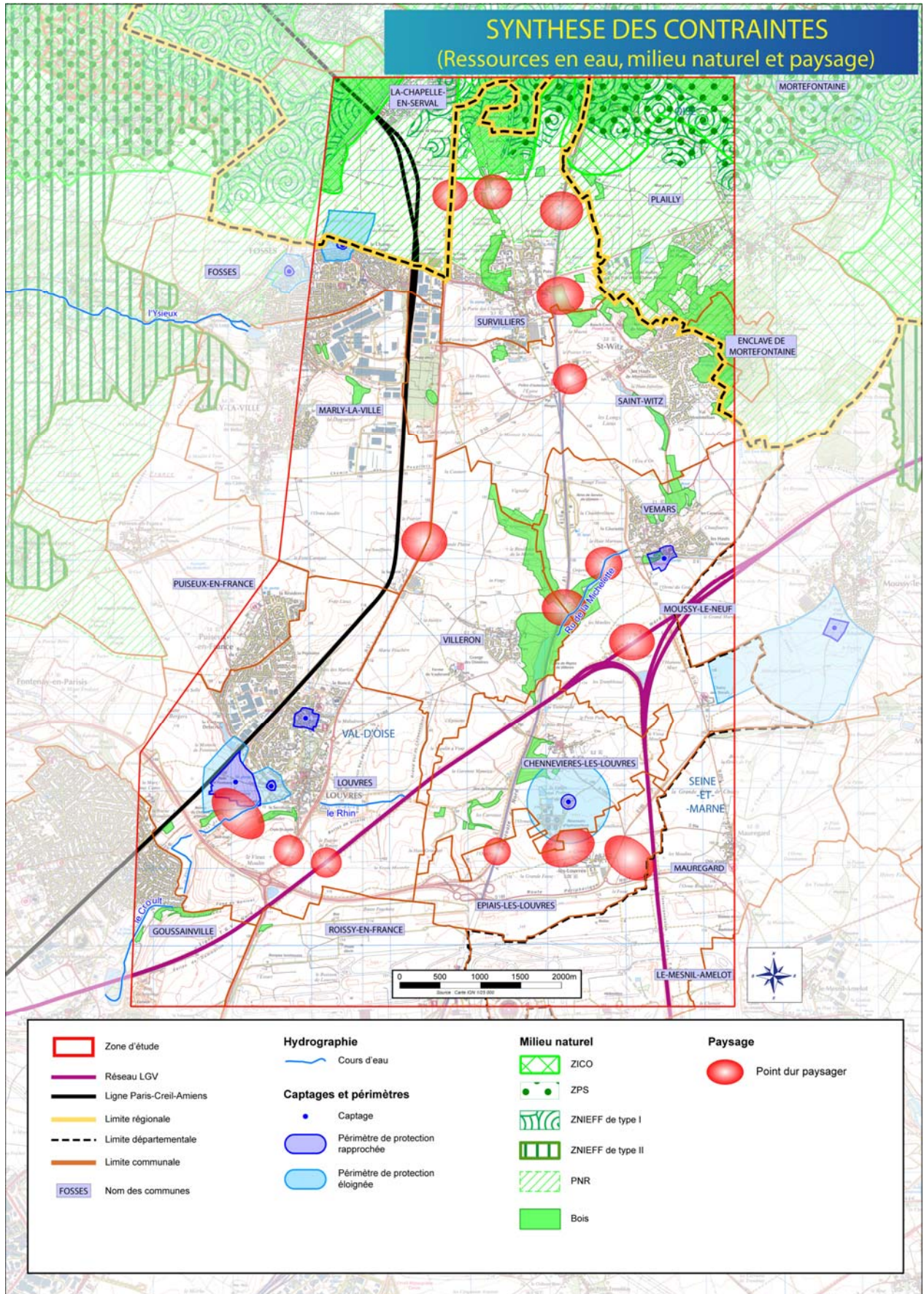


Figure 12 : Carte de synthèse des contraintes – Eau, milieu naturel et paysage

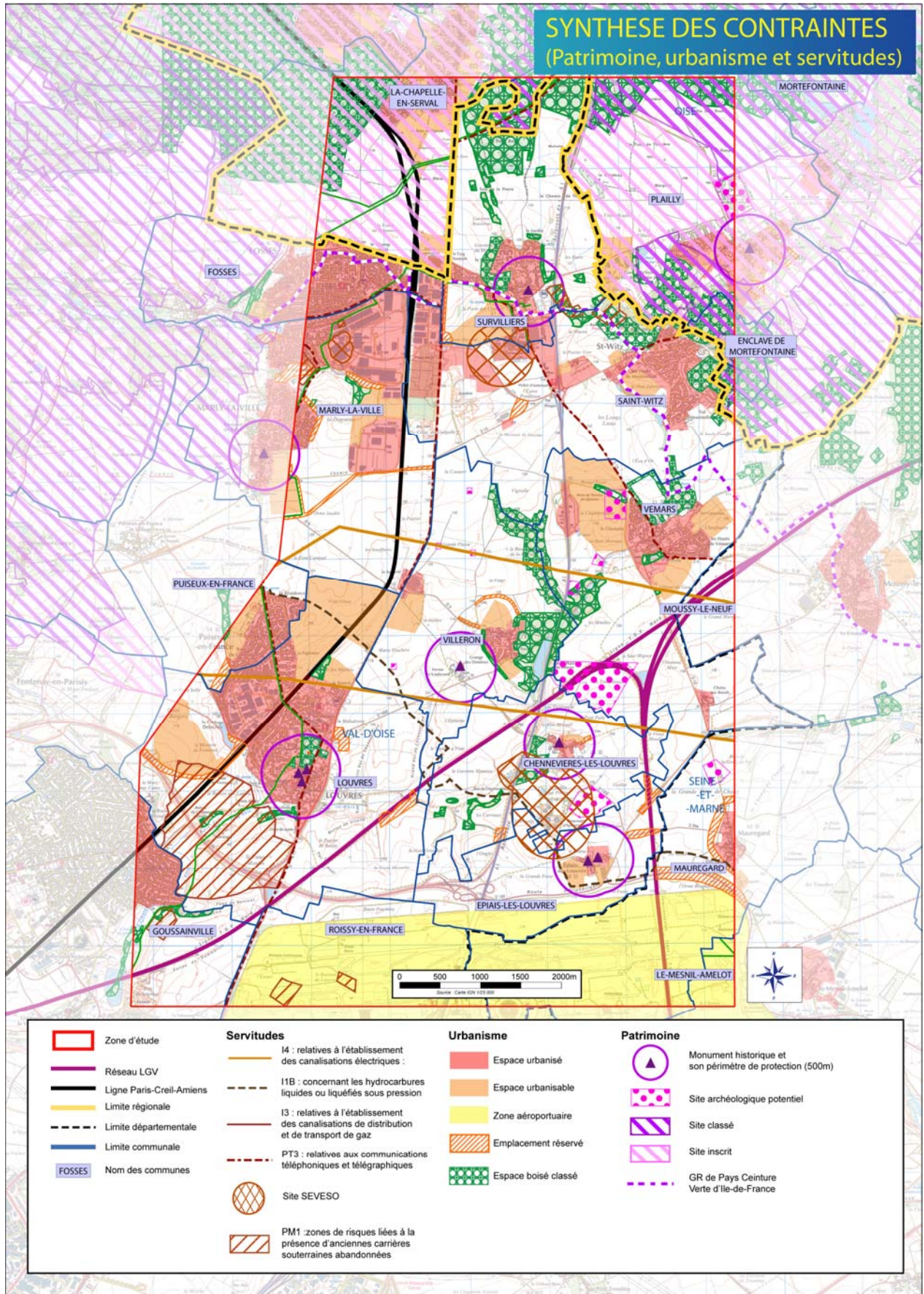


Figure 13 : Carte de synthèse des contraintes – Patrimoine, urbanisme et servitudes

C. ANALYSE ET COMPARAISON DES OPTIONS DE PASSAGES ENVISAGÉES

Suite à l'analyse de l'environnement initial et à la recherche des options de passage possibles, nous allons maintenant lister les impacts potentiels susceptibles d'être générés par d'éventuels tracés au sein de chacune des trois options de passage retenues.

Situés au Nord de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, les options de passage se situent entre la ligne de Roissy et la ligne Paris – Creil – Amiens. Chacune des options représente une bande de 800 m de large environ, dans laquelle un tracé de moindre impact est envisageable. Ce tracé « théorique » ne sera retenu qu'à l'issue des études et des procédures.

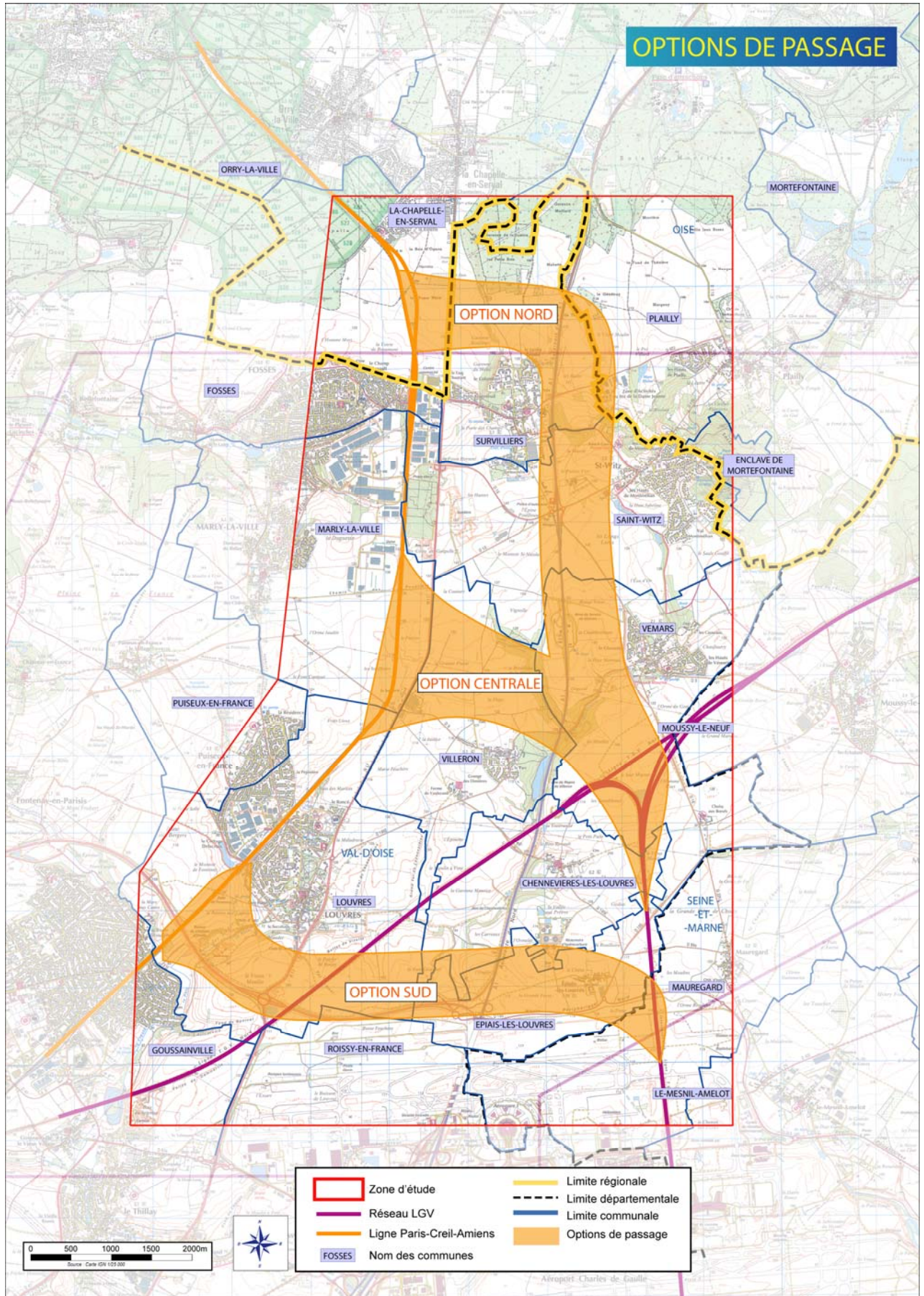


Figure 14 : Localisation des options de passage

C.1. OPTION NORD

L'option Nord est le plus long des 3 scénarii étudiés avec un linéaire approximatif d'environ 11000 mètres. Il traverse 7 communes : La-Chapelle-en-Serval, Survilliers, Plailly, Saint-Witz, Vémars, Moussy-le-Neuf, et Chennevières-lès-Louvres.

L'option de passage Nord décroche de la ligne Paris-Creil-Amiens au Sud de la commune de la-Chapelle-en-Serval, puis prend une direction Est afin de contourner la commune de Survilliers, et plonge ensuite à l'Ouest des communes de Saint-Witz et Vémars, le long de l'autoroute A1, jusqu'à rejoindre la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle.

C.1.1. TOPOGRAPHIE

La topographie rencontrée par cette option de passage ne présente pas de contraintes majeures susceptibles de remettre en cause la faisabilité technique d'un linéaire ferroviaire. La topographie rencontrée par l'option Nord est caractéristique des reliefs de plateau où quelques buttes-témoins peuvent parfois émerger ici et là.

D'ailleurs, à l'Est du bourg de Survilliers, entre les lieudits « les Ruets » et « la Muette », la topographie du secteur est marquée par un vallon dont la hauteur culmine à 157 mètres NGF : il s'agit de la butte de Montmélian.

C.1.2. PATRIMOINE

Au regard des caractéristiques de la topographie, et notamment de la butte de Montmélian, les tracés potentiels à l'intérieur de l'option Nord surplomberaient le centre bourg de Survilliers (situé à une altitude comprise entre 127 et 142 mètres NGF) et son église Saint-Martin, classée monument historique depuis le 27 juillet 1945. Bien que la largeur de l'option de passage permettrait d'éviter que les tracés n'interceptent le périmètre de protection de ce monument historique, il n'en demeure pas moins qu'une attention particulière devra être portée aux risques de co-visibilité vis-à-vis des monuments historiques alentours.

Ainsi, l'église de la commune de Plailly, dont l'altitude avoisine 110 mètres NGF, semble davantage à l'abri des risques de co-visibilité avec le projet, parce qu'elle se situe d'une part à plus de 1500 mètres de l'option de passage et d'autre part, parce que des boisements de proximité peuvent jouer un rôle d'écran.

Plus au Sud, la commune de Chènevrières-lès-Louvres abrite également un monument historique ; l'église Saint-Leu-et-Saint-Gilles, classée le 25 mars 1980. Le périmètre de protection de ce monument n'interfère pas avec l'option de passage, mais il pourrait subsister un risque de co-visibilité entre le projet et le monument car ce dernier ne se situe qu'à 1km environ des limites de l'option de passage, de surcroît en zone dégagée de toute végétation présentant une topographie plane exempte d'obstacles visuels.

C.1.3. ARCHÉOLOGIE

Concernant le patrimoine archéologique, cette option Nord couvre quatre sites archéologiques connus. Ces sites sont situés au Nord de la commune de Chènevrières-lès-Louvres et à l'Ouest de Vémars, au lieu-dit « les Tremblaux ». Cependant, le secteur est jugé sensible et peut receler d'autres vestiges.

C.1.4. LOISIRS

Un chemin de grande randonnée (GR de Pays de Ceinture Verte de l'Île-de-France) est concerné par l'option de passage Nord à hauteur de la limite communale entre Plailly et Saint-Witz. La continuité de ce GR pourrait être rétablie par l'intermédiaire d'un passage souterrain dont l'architecture devra permettre une intégration optimale dans le paysage, afin de ne pas dénaturer le charme du sentier de randonnée.

C.1.5. PATRIMOINE NATUREL

Le milieu naturel serait également impacté par l'option de passage Nord. Ainsi, depuis le décrochage de l'option avec la ligne Paris-Creil-Amiens jusqu'au contournement de la commune de Survilliers, l'option Nord intéresserait plusieurs périmètres de protection réglementaire dont :

- le périmètre du Parc Naturel Régional de l'Oise,
- et le périmètre d'une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO « Massif des Trois Forêts et Bois du Roi »).

C.1.6. HYDROLOGIE

Au Sud de la commune de Vémars, le milieu naturel recèle également un enjeu non négligeable avec le franchissement du rû de la Michelette. Ce rû constitue le cœur d'un écosystème intéressant et dont une partie des bois est d'ailleurs réglementée comme espace boisé classé au Plan Local d'Urbanisme de la commune de Vémars. Le franchissement de ce rû nécessitera la réalisation d'un viaduc, susceptible de constituer une nouvelle structure repérable dans le paysage. Ce rû constitue également le seul cours d'eau notoire traversé par l'option de passage Nord. Il n'existe pas d'enjeux hydrauliques dans le secteur pouvant remettre en cause la faisabilité de l'option de passage.

C.1.7. URBANISME

Par ailleurs, l'option Nord intéresse plusieurs boisements sur les communes de Survilliers, Saint-Witz et Vémars (le bois de la Garenne Boisseau, le bois de la Muette et le bois d'Orgeval). Certains de ces boisements sont réglementés comme espaces boisés classés sur les plans de zonage des documents d'urbanisme des communes concernées et leur déclassement demanderait une mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

Les plans de zonage des communes traversées indiquent également que des zones d'urbanisation (existante et future) seraient concernées par l'option Nord. Il en est ainsi sur la commune de Saint-Witz de part et d'autre de la RD10, ainsi qu'à l'Ouest de la commune de Vemars, et de part et d'autre de la RD922 à l'Est de la commune de Survilliers.

C.1.8. ACTIVITÉS

Ces zones d'urbanisation jouxtent bien souvent des zones d'activités (existantes ou en projet) qui restreignent encore davantage l'espace disponible au passage de l'option Nord.

Nous pouvons citer comme exemple la zone activité économique de Vemars (ZAE), la zone hôtelière du Petit Marais sur la commune de Saint-Witz et le parc d'activités de la Dame Jeanne à Plailly. Cette option évite en revanche les sites SEVESO des communes de Saint-Witz et Chennevières-les-Louvres.

C.1.9. AGRICULTURE

De part sa longueur de 9500 mètres, l'option Nord traverse un nombre non négligeable de parcelles et de cheminements agricoles.

C.1.10. AXES DE CIRCULATION

De la même manière que les parcelles agricoles, l'option Nord nécessiterait la traversée de plusieurs axes routiers. Ainsi, les axes routiers susceptibles d'être traversés par cette option de passage sont, du Nord au Sud :

- la RD1017,
- l'autoroute A1,
- la RD922,
- la RD10,
- la RD16,
- la RD9,
- la LGV Nord.

C.1.11. SERVITUDES

Enfin, plusieurs servitudes sont à mentionner au sein du territoire couvert par cette option de passage Nord : les servitudes relatives à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz, une servitude relative à l'établissement des canalisations électriques, une servitude concernant les communications téléphoniques et télégraphiques et une servitude liées à la présence d'anciennes carrières souterraines abandonnées.

C.1.12. ACOUSTIQUE

C.1.12.1. Identification des infrastructures de transports classées

On recense 8 infrastructures de transports classées au sein de l'option Nord : 5 infrastructures routières et 3 infrastructures ferroviaires (cf. tableau suivant) :

Infrastructure	Catégorie	Largeur affectée par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure	Communes de l'option de passage Nord concernées
Autoroute A1	1	300 m	Survilliers, Saint-Witz, Vémars
RD 317	2	250 m	Survilliers
RD 16	2 et 3	Entre 100 et 250 m	Saint-Witz, Vémars
RD 10	3 et 4	Entre 30 et 100 m	Saint-Witz
RD 922	4	30 m	Survilliers
Ligne 272000 Paris - Creil	1	300 m	La Chapelle-en-Serval
Ligne 272000 TGV Nord	1	300 m	Vémars
Ligne 226310 TGV Roissy	2	250 m	Vémars (Choisy aux boeufs), Chennevières-les-Louvres

Tableau 5 : Classement sonore des voies existantes

L'analyse du classement sonore des infrastructures de transports montre que les principales sources de bruit dans l'option Nord sont :

- pour la route : l'autoroute A1 et la RD 317,
- pour les infrastructures ferroviaires : les 3 lignes classées.

C.1.12.2. Qualification de l'ambiance sonore préexistante à l'intérieur de l'option de passage Nord d'étude par analyse des cartographies de bruit européennes de type A

Les grandes infrastructures routières concernées par l'option Nord sont l'autoroute A1, la RD 317 et une portion de la RD 16. Les 3 lignes ferroviaires répertoriées dans l'option Nord font parties des grandes infrastructures.

L'analyse a permis de caractériser l'ambiance sonore des habitations situées à l'intérieur de l'option de passage Nord (cf. tableau suivant).

Très grandes infrastructures	Communes de l'option de passage Nord concernées	Distance du 1 ^{er} front bâti/infra	Carte type A		Zone d'ambiance sonore préexistante
			Lden	Ln	
Autoroute A1	Survilliers,	200 m	<65	<60	Modérée
	Saint-Witz,	150 m	<65	<60	Modérée
	Vémars	750 m	<55	<50	Modérée
RD 317	Survilliers	20 m	<70	<65	Non modérée
RD 16	Saint-Witz	300 m	<55	<50	Modérée
Ligne 272000 Paris - Creil	La Chapelle-en-Serval (1)	120 m	<75	<60	Non modérée
Ligne 272000 TGV Nord	Vémars	315 m	<55	<50	Modérée
	Chennevières-les-Louvres	400 m	<60	<55	Modérée
Ligne 226310 TGV Roissy	Vémars (hameau de Choisy aux Bœufs),	700 m	<55	<50	Modérée
	Chennevières-les-Louvres	650 m	<55	<50	Modérée

((1) : les résultats pour cette commune de l'Oise sont exprimés en LAeq Jour (6h-22h) et LAeq Nuit (22h-6h) (Source : « Zones de bruit engendrées par les voies ferrées et routes nationales de l'Oise » site de la DDEA de l'Oise)).

Cette analyse des cartographies européennes de type A nous permet de constater que la majorité des habitations de l'option Nord sont situées en zone d'ambiance sonore modérée.

C.1.12.3. Diagnostic de la sensibilité acoustique de l'option de passage Nord

La méthodologie appliquée à l'étude consiste à établir sous Système d'Information Géographique une base de données de sensibilités acoustiques liées à chaque option de passage d'étude selon la méthode dite « des halos inversés ». Cette dernière consiste à tracer une distance critique autour des bâtiments d'habitation au-delà de laquelle le projet n'entraînera pas d'impact acoustique.

Pour les trois options de passage d'études, des distances critiques sont donc établies vis-à-vis des seuils réglementaires à ne pas dépasser. Elles sont calculées à partir de modélisations de propagation acoustique sur profil en travers type (projet au niveau du terrain naturel).

C.1.12.4. Résultat de l'option de passage

La méthodologie¹ appliquée à l'étude consiste à établir sous Système d'Information Géographique une base de données de sensibilités acoustiques liées à chaque option de passage d'étude selon la méthode dite « des halos inversés ».

Les zones sensibles ont été hiérarchisées selon 4 catégories :

- **Catégorie 1 : sensibilité majeure**

Elle correspond à la sensibilité acoustique la plus forte, et représente des secteurs habités denses situés en zone d'ambiance sonore préexistante modérée.

- **Catégorie 2 : sensibilité forte**

Elle représente des secteurs habités diffus situés en zone d'ambiance sonore préexistante modérée.

- **Catégorie 3 : sensibilité moyenne**

Elle représente des secteurs habités denses situés en zone d'ambiance sonore préexistante non modérée.

- **Catégorie 4 : sensibilité faible**

Elle représente des secteurs habités diffus situés en zone d'ambiance sonore préexistante non modérée.

¹ Méthodologie consultable en annexe 2 à la fin de ce dossier

Les zones de sensibilité acoustique de l'option Nord sont représentées dans le tableau suivant :

Options de passage	Zones d'habitations traversées par l'option	Type d'urbanisme	Zone d'ambiance préexistante	Catégorie de sensibilité
Nord	Survilliers	dense	Modérée	1
	Saint-Witz	dense	Modérée	1
	Vemars	diffus	Modérée	2

Les résultats montrent que les secteurs de l'option Nord se situent dans une zone de sensibilité qualifiée de « majeure » (au droit des communes de Survilliers et Saint-Witz) où l'ambiance sonore préexistante est qualifiée de « modérée ».

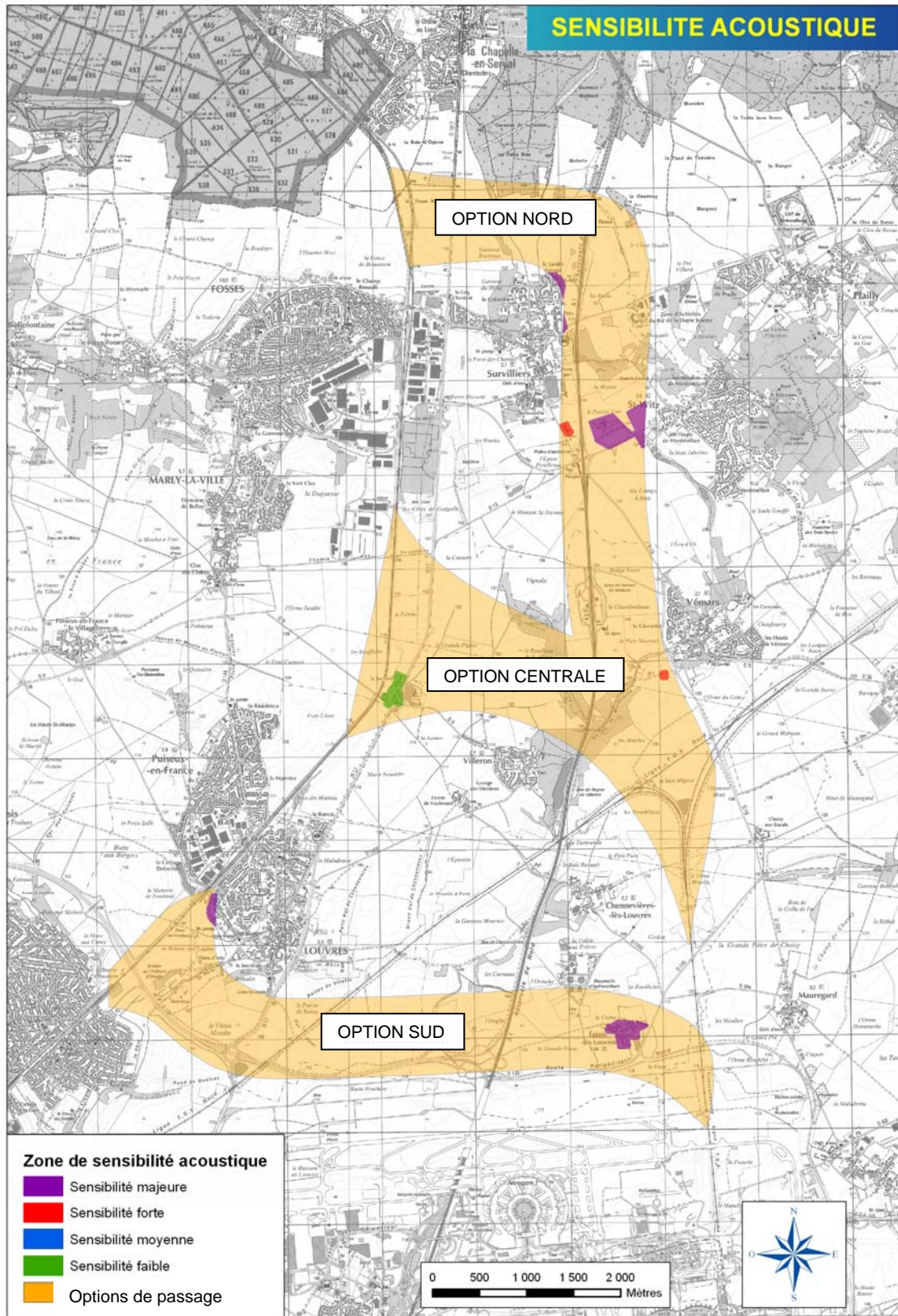


Figure 15 : Carte des sensibilités acoustiques

C.1.13. PAYSAGE

L'option de passage Nord² (le plus long) est celui qui montre le plus d'enjeux sur le plan paysager et le plus d'impacts potentiels sur le milieu urbain.

On peut distinguer 6 points durs paysagers sur l'option de passage Nord :

- un 1^{er} point dur au droit du triangle de Vemars ; correspondant au point n°1 situé sur la carte ci-après, cet entrecroisement de lignes ferroviaires constituerait une entité visuelle pouvant s'apparenter à un véritable nœud ferroviaire qui viendrait marquer encore davantage le paysage. Un accompagnement boisé pourrait atténuer cet effet.

- un 2^{ème} point dur situé au droit du bois de la Michelette et du vallon surplombant ce bois. Ce secteur présente une sensibilité écologique et paysagère remarquable. La topographie permet d'envisager un franchissement aérien moins dommageable. Entre le point n°2 et le point n°3, il serait préférable d'envisager un accompagnement linéaire dense de part et d'autre de ce « couloir ».

- un 3^{ème} point dur est identifié entre la RD16 et la RD10. Ce secteur pourrait s'avérer particulièrement sensible à l'Ouest de Saint-Witz, du fait du peu d'emprises disponibles entre l'autoroute A1 et la zone d'activités de Saint-Witz. Un accompagnement linéaire dense de part et d'autre de ce « couloir » pourrait être envisagé.

- un 4^{ème} point dur est localisé au droit de l'intersection de l'option avec la RD922. Ce secteur comporte un massif boisé qu'il conviendrait de reconstituer en cas d'impact trop important. Un passage en aérien pourrait être à privilégier.

- un 5^{ème} point dur intervient avec le croisement de l'option et de l'autoroute A1. Un franchissement en aérien de l'autoroute A1 pourrait fortement dégrader le paysage environnant. Un accompagnement boisé dense serait alors à prévoir de part et d'autre pour atténuer la présence de l'ouvrage de franchissement.

- un 6^{ème} point dur pourrait correspondre au croisement RD317/voie ferrée Paris-Creil qui intervient au Nord de la zone d'activité de Survilliers au lieu dit « La fosse Néret ». L'absence de végétation pourrait nécessiter un fort traitement paysager de la part du tracé retenu.

L'option Nord, dans son parcours et en dehors des points durs de franchissements des voies agricoles, routières, autoroutières et voies ferrées recensées, amène les remarques complémentaires suivantes :

- il correspond au parcours le plus long et le plus impactant notamment auprès des zones urbanisées, et du passage sur la frange du Parc Naturel Régional Oise-Pays de France,
- les mesures compensatoires pour réduire de manière satisfaisante les impacts visuels et sonores peuvent s'avérer très onéreuses.

² Seule l'option de passage Nord traverse le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France, dont un secteur également recensé en site inscrit, le site de la Vallée de la Nonette. Tout aménagement dans ce secteur doit impérativement être intégré et ne pas dégrader sa qualité. Les contraintes d'aménagement sont donc fortes.

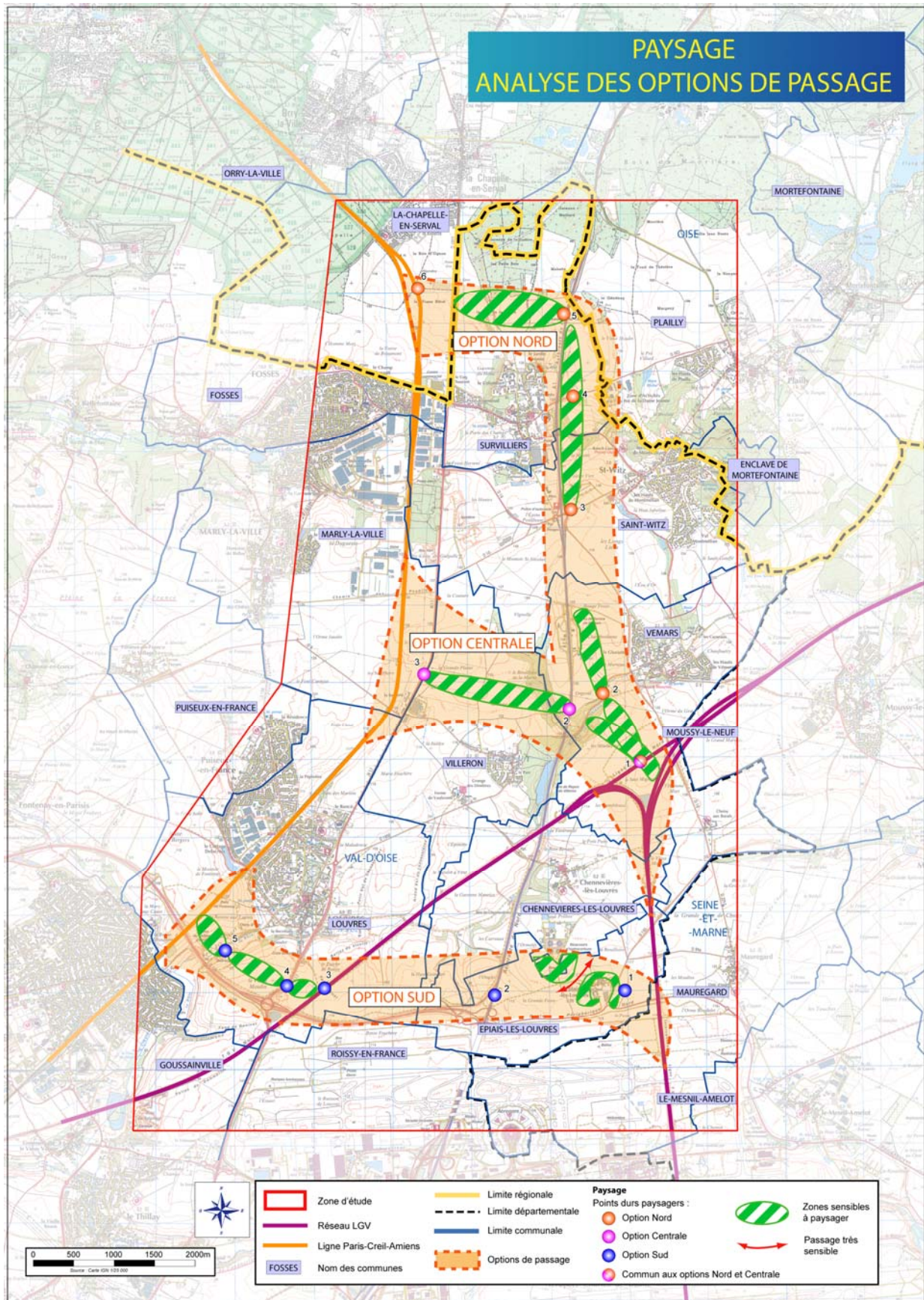


Figure 16 : Carte du paysage – Analyse des options de passage

C.1.14. CONCLUSION

Les principales questions soulevées par l'insertion du projet au sein de l'option de passage Nord ont trait :

- aux modalités de son intégration paysagère et aux risques de co-visibilité avec les monuments historiques,
- à la faible disponibilité d'emprises disponibles due au développement de zones d'activités, ou à l'implantation future de zones d'habitations. Il en est ainsi à l'Ouest de la commune de Vémars, et à l'Est de la commune de Survilliers de part et d'autre de la RD922.
- aux risques de traversée de plusieurs périmètres de protection du patrimoine naturel (PNR, ZICO),
- au franchissement du rû de la Michelette,
- à la traversée d'espaces boisés classés,
- au franchissement de 6 axes routiers,
- au franchissement d'un axe ferroviaire,
- à la traversée de périmètres comportant des sites archéologiques.
- aux risques de dégradation de l'ambiance sonore pour les habitants de Survilliers, Saint-Witz et Vemars, du fait de la proximité de l'option avec leurs bourgs respectifs,
- à l'existence de 3 servitudes (gaz/électricité/téléphone).

C.2. OPTION DE PASSAGE CENTRALE

L'option de passage centrale décroche de la ligne Paris-Creil-Amiens à hauteur de la limite communale entre Marly-la-Ville et Louvres, puis prend une direction Est et passe au Nord du bourg de Villeron, jusqu'à franchir l'autoroute A1 et rejoindre le triangle de Vémars.

Caractérisée par un axe perpendiculaire aux principales infrastructures existantes du secteur (la ligne ferroviaire Paris-Creil-Amiens, l'autoroute A1 et la LGV Nord), l'option centrale mesure approximativement 6000 mètres, ce qui en fait l'option de passage la plus courte des 3.

C.2.1. TOPOGRAPHIE

A l'instar de l'option Nord, la topographie de l'option centrale présente également un aspect relativement plat, mais marqué par un léger thalweg au travers duquel s'écoule le rû de la Michelette. L'altitude des territoires concernés par l'option varie ainsi entre 137 et 101 mètres NGF, respectivement au croisement RD10/RD317, et en bordure de l'autoroute A1.

C.2.2. PATRIMOINE

Aucun périmètre de protection, lié aux monuments historiques, n'est concerné par l'option de passage centrale. Le monument historique le plus proche de cette option est le Domaine de Vollerand, sur la commune de Villeron. Ce monument étant situé à près d'1 km de l'option de passage, les risques de co-visibilité avec le projet sont donc faibles. Une attention devra toutefois être portée au franchissement de l'autoroute A1 qui nécessitera une intégration paysagère adaptée.

C.2.3. ARCHÉOLOGIE

Le périmètre de l'option de passage centrale intéresse le périmètre de 4 sites archéologiques recensés sur les communes de Villeron et Vemars.

C.2.4. LOISIRS

Aucun sentier de randonnées de type GR ou GRP n'est à recenser au sein de l'option de passage.

C.2.5. PATRIMOINE NATUREL

On n'identifie aucun périmètre de protection du patrimoine naturel au sein de l'option de passage centrale, à l'exception des espaces boisés classés situés au droit du bois d'Argenteuil. Au droit de ce bois, cette option doit franchir le rû de la Michelette qui constitue le cœur d'un écosystème intéressant. Pour ce faire, un viaduc de franchissement devra être réalisé. Ce viaduc constituera d'une part une nouvelle structure repérable dans le paysage, et d'autre part, pourrait fragiliser, en l'absence de mesures d'insertion ou de compensation adaptées, l'équilibre de l'écosystème formé par le rû de la Michelette et les bois environnants.

C.2.6. HYDROLOGIE

A l'instar de l'option Nord, cette option de passage franchit le rû de la Michelette. Le franchissement de ce rû nécessitera la réalisation d'un viaduc. Ce rû constitue le seul enjeu hydraulique rencontré par l'option de passage centrale.

C.2.7. URBANISME

D'importantes surfaces d'espaces boisés classés nécessiteraient d'être déclassées afin de permettre le défrichement des emprises nécessaires au projet. Le déclassement d'espaces boisés classés imposerait une mise en compatibilité du PLU de Vémars.

C.2.8. ACTIVITÉS

La recherche de tracé au sein de l'option de passage centrale sera contrainte, sur le territoire de la commune de Villeron, par l'implantation des zones d'activités à proximité de la voie ferrée Paris-Creil-Amiens, telles que la zone d'activité « Villeron » au Nord de la RD9 et le long de la RD317. D'après le Plan d'Occupation des Sols de Villeron, il est prévu que cette zone d'activité s'étende vers l'Est le long de la RD9, par le biais d'une nouvelle zone d'activité (« le Roncé »).

Une nouvelle zone d'activité devrait également voir le jour au Sud de la RD9, entre la voie ferrée Paris-Creil-Amiens et la RD317.

C.2.9. AGRICULTURE

L'option de passage centrale étant le plus court des 3 scénarii étudiés, l'impact de cette option sur les parcelles et les cheminements agricoles, est minimisé (emprise du projet moindre).

C.2.10. AXES DE CIRCULATION

Concernant le nombre de franchissements à prévoir, l'option de passage centrale intercepte seulement 3 axes de la circulation qui sont :

- la RD317,
- la RD9,
- et l'autoroute A1.

C.2.11. SERVITUDES

Au Nord des zones d'activités situées au lieu-dit « la Sucrierie », l'option de passage centrale couvre d'une part, une ligne haute tension (225 000V) répertoriée comme servitude relative à l'établissement des canalisations électriques, et d'autre part, une servitude concernant les communications téléphoniques et télégraphiques.

C.2.12. ACOUSTIQUE

C.2.12.1. Identification des infrastructures de transports classées

On recense 5 infrastructures de transports classées au sein de l'option centrale : 2 infrastructures routières et 3 infrastructures ferroviaires (cf. tableau suivant) :

Infrastructure	Catégorie	Largeur affectée par le bruit de part et d'autres de l'infrastructure	Communes de l'option de passage centrale concernées
Autoroute A1	1	300 m	Vémars, Villeron
RD 317	2	250 m	Marly-la-Ville, Louvres, Villeron
Ligne 272000 Paris - Creil	1	300 m	Marly-la-Ville (Hameau de la Sucrierie), Louvres
Ligne 272000 TGV Nord	1	300 m	Vémars
Ligne 226310 TGV Roissy	2	250 m	Vémars (Choisy aux Bœufs), Chennevières-les-Louvres

L'analyse du classement sonore des infrastructures de transports montre que les principales sources de bruit dans l'option de passage centrale sont :

- pour la route : l'autoroute A1 et la RD 317,
- pour les infrastructures ferroviaires : les 3 lignes classées.

C.2.12.2. Qualification de l'ambiance sonore préexistante à l'intérieur de l'option de passage centrale d'étude par analyse des cartographies de bruit européennes de type A

Les grandes infrastructures routières concernées par l'option centrale sont l'autoroute A1, la RD 317. Les 3 lignes ferroviaires répertoriées dans l'option centrale font parties des très grandes infrastructures.

L'analyse a permis de caractériser l'ambiance sonore des habitations situées à l'intérieur de l'option de passage centrale (cf. tableau suivant).

Très grandes infrastructures	Communes de l'option de passage centrale concernées	Distance du 1 ^{er} front bâti/infra	Carte type A		Zone d'ambiance sonore préexistante
			Lden	Ln	
Autoroute A1	Vémars,	750 m	<55	<50	Modérée
	Villeron	350 m	<65	<55	Modérée
RD 317	Marly-la-Ville (Hameau de la Sucrierie),	15 m	<75	<70	Non modérée
	Louvres,	20 m	<75	<65	Non modérée
Ligne 272000 Paris - Creil	Marly-La-Ville (Hameau de la Sucrierie)	150 m	<65 au Sud	<55 au Sud	Modérée
Ligne 272000 TGV Nord	Vémars	315 m	<55	<50	Modérée
	Chennevières-les-Louvres	400 m	<60	<55	Modérée
Ligne 226310 TGV Roissy	Vémars (hameau de Choisy aux Bœufs),	700 m	<55	<50	Modérée
	Chennevières-les-Louvres	650 m	<55	<50	Modérée

Cette analyse des cartographies européennes de type A nous permet de constater que la majorité des habitations de l'option centrale sont situées en zone d'ambiance sonore modérée mise à part le Hameau de la Sucrierie situé sur la commune de Marly à proximité de la RD 317 et de la ligne Paris-Creil.

C.2.12.3. Résultat de l'option de passage centrale

Les zones de sensibilité acoustique de l'option de passage centrale sont représentées dans le tableau suivant :

Option	Zones d'habitations traversées par l'option	Type d'urbanisme	Zone d'ambiance préexistante	Catégorie de sensibilité
centrale	Marly-la-Ville (Hameau de la Sucrierie)	diffus	Non modérée	4
	Vemars	diffus	Modérée	2

Les résultats montrent que les secteurs de l'option centrale se situent dans une zone de sensibilité qualifiée de « forte » (au droit de Vémars) où l'ambiance sonore préexistante est qualifiée de « modérée ».

Ces résultats sont représentés sur la figure 15 – Carte des sensibilités acoustiques, en page 67.

C.2.13. PAYSAGE

Moins d'enjeux paysagers sont à recenser au sein de l'option de passage centrale (la plus courte).

L'analyse des options de passage en termes paysagers est représentée sur la figure 16 : Carte du paysage – Analyse des options de passage, en page 69.

On peut distinguer 3 points durs paysagers sur l'option de passage centrale :

- un 1^{er} point dur au droit du triangle de Vemars ; correspondant au point n°1 situé sur la carte ci-après, cet entrecroisement de lignes ferroviaires constituerait une entité visuelle pouvant s'apparenter à un véritable nœud ferroviaire qui viendrait marquer encore davantage le paysage. Un accompagnement boisé pourrait atténuer cet effet.

- un 2^{ème} point dur situé au droit de l'autoroute A1 et qui constitue le secteur le plus délicat de l'option en termes d'impact paysager. Un franchissement aérien de l'autoroute A1 serait à privilégier et permettrait d'épargner au mieux le bois existant au droit du ru de la Michelette. Une protection paysagère, par une masse boisée rattaché au bois existant, s'avérerait néanmoins nécessaire.

-enfin, un 3^{ème} point dur est identifié au droit de la RD317 au lieu dit « la Sucrierie ». Situé en point haut au Nord de la zone d'activité de Villeron, ce secteur est dénué de toute végétation.

L'option de passage centrale, dans son parcours et en dehors des points durs de franchissements des voies agricoles, routières, autoroutières et voies ferrées recensées, amène les remarques complémentaires suivantes :

- le site cumulant le plus d'enjeux correspond aux espaces jouxtant l'autoroute A1 (franchissement autoroutier, parcs et bois existants, rû de la Michelette, vallon).
- une protection paysagère au Nord de Villeron en accompagnement de la traversée de la plaine (entre le point dur n°2 et le point dur n°3).

A noter que quel que soit le choix de l'option de passage, la traversée du rû de la Michelette et de l'A1 sera réalisée sans impact particulier sur le cours d'eau grâce à un ouvrage d'art permettant également la traversée de l'A1. Ainsi, le passage en viaduc peut être envisagé afin de préserver les éléments existants.

Il serait intéressant de créer une unité paysagère forte, à l'Ouest de Vémars, pour préserver des nuisances visuelles. Au niveau du passage entre l'aire de service de Vémars (à l'est de l'A1) et la zone d'activités : il serait intéressant de prévoir un accompagnement boisé dense, de part et d'autre du tracé envisagé.

NOTA : cette option correspond au vecteur le plus court, le plus direct et le moins impactant (deux points de franchissements majeurs, pouvant être bien intégrés). Faible niveau de nuisances par rapport au village de Villeron.

C.2.14. CONCLUSION

Par comparaison avec les deux autres options de passage, l'option centrale est confrontée à un nombre plus faible d'enjeux environnementaux.

On recense toutefois au sein de l'option centrale plusieurs enjeux pour l'insertion du projet :

- un risque de traversée de plusieurs espaces boisés classés,
- les enjeux liés au franchissement du rû de la Michelette,
- l'existence de zones d'activités ou de zones d'habitation pouvant restreindre les emprises disponibles à l'intérieur de cette option centrale,
- les enjeux liés au franchissement de 3 axes routiers,
- la nécessité de franchir un axe ferroviaire,
- la traversée de périmètres concernant des sites archéologiques.
- les risques de dégradation de l'ambiance sonore des habitants de Villeron et de Vémars, du fait de la proximité de l'option avec leurs bourgs respectifs,
- l'existence de 2 servitudes (électricité/téléphone).

C.3. OPTION DE PASSAGE SUD

L'option de passage Sud décroche de la ligne Paris-Creil-Amiens entre les communes de Goussainville et Louvres, secteur à partir duquel la majeure partie de l'option Sud suit un axe similaire à celui de la Francilienne.

Cette option de passage présente un linéaire de 7000 mètres et concerne 5 communes : Louvres, Roissy-en-France, Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres et Mauregard.

C.3.1. TOPOGRAPHIE

L'altitude moyenne du relief des territoires couverts par l'option de passage Sud oscille entre 100 et 110 mètres NGF. Ce relief ne présente pas de difficultés majeures et s'apparente à un paysage de plateau caractéristique, ponctué de légères buttes-témoin, et où de vastes étendues planes alternent avec de très légers encaissements de vallées. Seule la vallée du Rhin peut être qualifiée de secteur « délicat ».

C.3.2. PATRIMOINE

Le patrimoine historique impose une certaine vigilance dans la mesure où 2 monuments historiques sont recensés au sein du périmètre de l'option Sud. Il s'agit du clocher de l'église inscrit le 8 novembre 1966, ainsi que la croix de chemin et la croix de cimetière classées le 2 juin 1969. Ces monuments sont situés sur la commune d'Epiais-lès-Louvres.

Le périmètre de protection de ces monuments s'étend jusqu'en limite de la Francilienne.

Toutefois, la présence d'infrastructures et d'équipements déjà existants et assez lourds dans le paysage local, tels que la Francilienne et le centre de stockage de carburant, permettent de nuancer l'analyse paysagère du secteur.

C.3.3. ARCHÉOLOGIE

Concernant la sensibilité archéologique, le périmètre de l'option de passage Sud n'abrite aucun site ni vestige archéologique connu à ce jour.

C.3.4. LOISIRS

L'option de passage Sud n'intercepte aucun sentier de randonnées ou équipements de loisirs.

C.3.5. PATRIMOINE NATUREL

En termes de sensibilité écologique, l'option Sud n'intercepte aucun périmètre de protection lié au patrimoine naturel. Toutefois, la vallée du Rhin est marquée par la présence de 2 espaces boisés classés (EBC) implantés de part et d'autre des coteaux du vallon du Rhin.

Les autres secteurs de l'option ne présentent pas d'attraits faunistiques ou floristiques particuliers autres que les espèces rencontrées habituellement au sein des plaines agricoles d'openfield.

C.3.6. HYDROLOGIE

L'option de passage Sud intercepte le périmètre de protection rapprochée d'un captage en eau potable sur la commune de Louvres. Seul un cours d'eau est concerné par l'option de passage Sud, il s'agit du Rhin. Le fond de vallée de cette rivière correspond à la séparation de 2 butte-témoins : la butte de Vitelle et la butte aux Bergers.

Le franchissement de ce cours d'eau et l'interception du périmètre de protection d'un captage constituent les principaux enjeux rencontrés sur l'option de passage Sud.

C.3.7. URBANISME

D'après les documents d'urbanisme communaux, certains secteurs, compris à l'intérieur du périmètre de l'option Sud, sont susceptibles d'être urbanisés à moyen terme ; c'est notamment le cas pour la commune d'Epiais-lès-Louvres qui prévoit d'étendre son urbanisation de manière assez significative entre la RD165 et la Francilienne.

Les espaces boisés classés situés sur la commune de Louvres (le bois des Singes), s'ils étaient impactés, devraient être déclassés, ce qui demanderait une mise en compatibilité du PLU de la commune concernée.

C.3.8. ACTIVITÉS

Une zone d'activité est à signaler au sein de l'option de passage Sud ; il s'agit de la zone d'activité située sur la commune de Louvres, que le périmètre de l'option Sud couvre partiellement. Par ailleurs, la zone d'activité de la commune de Chennevières-lès-Louvres, bien que située en dehors du périmètre de l'option, accueille le dépôt de stockage pétrolier SMCA, classé en site SEVESO, dont le périmètre de protection est partiellement concerné par l'option Sud. Un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) sur le site SMCA a été approuvé le 22 janvier 2010.

C.3.9. AGRICULTURE

La majeure partie des terrains traversés par l'option Sud sont consacrés à l'agriculture. Le passage de l'option au travers de champs agricoles nécessiterait donc le rétablissement de plusieurs chemins empruntés par les engins agricoles.

C.3.10. AXES DE CIRCULATION

Cette option de passage intercepte 4 axes de communication majeurs qui sont ;

- la RD317,
- la ligne TGV Nord,
- l'autoroute du Nord,
- la Francilienne.

Le franchissement de ces axes de communication suppose la création de pont-route ou de pont-rail dont les spécificités techniques et les conditions d'insertion environnementale devront être précisées lors des stades ultérieurs d'étude.

C.3.11. SERVITUDES

Au droit de la vallée du Rhin, entre les bourgs de Louvres et de Goussainville, l'option de passage Sud couvre un périmètre de servitude lié à une zone de risques due à la présence d'anciennes carrières souterraines abandonnées. Ce contexte pourrait favoriser des phénomènes de fontis ou d'affaissement du sous-sol : de ce fait, certains types d'utilisation du sol peuvent ne pas être autorisés.

Par ailleurs, l'option de passage Sud interfère également avec une servitude relative à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz, et une servitude relative aux communications téléphoniques et télégraphiques.

C.3.12. ACOUSTIQUE

C.3.12.1. Identification des infrastructures de transports classées

On recense 8 infrastructures de transports classées au sein de l'option Sud : 5 infrastructures routières et 3 infrastructures ferroviaires (cf. tableau suivant) :

Infrastructure	Catégorie	Largeur affectée par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure	Communes de l'option de passage Sud concernées
Autoroute A1	1	300 m	Epiais-Les-Louvres
RD 317	2	250 m	Louvres
RD 165	3	100 m	Epiais-Les-Louvres
RD 212	3	100 m	Epiais-Les-Louvres
N 104	1	300 m	Louvres, Goussainville
Ligne 272000 Paris - Creil	1	300 m	Louvres, Goussainville
Ligne 272000 TGV Nord	1	300 m	Louvres, Goussainville
Ligne 226310 TGV Roissy	2	250 m	Epiais-Les-Louvres, Mauregard

L'analyse du classement sonore des infrastructures de transports montre que les principales sources de bruit de l'option Sud sont :

- pour la route : l'autoroute A1, la RD 317 et la N104,
- pour les infrastructures ferroviaires : les 3 lignes classées.

C.3.12.2. Qualification de l'ambiance sonore préexistante à l'intérieur de l'option de passage Sud d'étude par analyse des cartographies de bruit européennes de type A

Les grandes infrastructures routières concernées par l'option Sud sont l'autoroute A1, la N104 et la RD 317. Les 3 lignes ferroviaires répertoriées dans l'option Sud font parties des très grandes infrastructures.

L'analyse a permis de caractériser l'ambiance sonore des habitations situées à l'intérieur de l'option de passage Sud (cf. tableau suivant).

Très grandes infrastructures	Communes de l'option de passage Sud concernées	Distance du 1 ^{er} front bâti/infra	Carte type A		Zone d'ambiance sonore préexistante
			Lden	Ln	
Autoroute A1	Epiais-Les-Louvres	1000 m	<55	<50	Modérée
RD 317	Louvres	25 m	<75	<60	Non modérée
N 104	Louvres, Goussainville	800 m	<55	<50	Modérée
		400 m	<55	<50	Modérée
Ligne 272000 Paris - Creil	Louvres, Goussainville	40 m	<65	<60	Modérée
		20 m	>75	<65	Non modérée
Ligne 272000 TGV Nord	Louvres, Goussainville	500 m	<55	<50	Modérée
		600 m	<55	<50	Modérée
Ligne 226310 TGV Roissy	Epiais-Les-Louvres, Mauregard	500 m	<55	<50	Modérée
		800 m	<55	<50	Modérée

Pour ce qui concerne cette option d'étude, la caractérisation de l'ambiance sonore préexistante s'appuie également sur le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (source DGAC) :

Infrastructure	Zone bâti de l'option de passage Sud concernée	Carte PEB	Zone d'ambiance sonore préexistante
		Lden	
Aéroport Roissy-CDG	Epiais-Les-Louvres	<65	Modérée

Cette analyse des cartographies européennes de type A et du PEB de l'aéroport de Roissy nous permet de constater que la majorité des habitations de l'option Sud sont situées en zone d'ambiance sonore modérée mise à part le premier front de bâtiment de Goussainville exposé à la ligne Paris-Creil.

C.3.12.3. Résultat de l'option de passage

Les zones de sensibilité acoustique de l'option de passage Sud sont représentée dans le tableau suivant :

Options	Zones d'habitations traversées par l'option	Type d'urbanisme	Zone d'ambiance préexistante	Catégorie de sensibilité
Sud	Epiais-Les-Louvres	dense	Modérée	1
	Louvres	dense	Modérée	1

Les résultats montrent que les secteurs de l'option Sud se situent dans une zone de sensibilité qualifiée de « majeure » (au droit des communes d'Epiais-lès-Louvres et de Louvres) où l'ambiance sonore préexistante est qualifiée de « modérée ».

Ces résultats sont représentés sur la figure 15 – Carte des sensibilités acoustiques, en page 67.

C.3.13. PAYSAGE

L'option de passage Sud est celle qui montre le moins de contraintes sur le plan paysager.

L'analyse des options de passage en termes paysagers est représentée sur la figure 16 : Carte du paysage – Analyse des options de passage, en page 69.

On peut distinguer 5 points durs paysagers sur l'option de passage Sud :

- un 1^{er} point dur situé au droit de l'intersection entre la route périphérique au Nord de l'aéroport de Roissy (route de l'Arpenteur) et la route départementale RD165 (à l'Est de la commune d'Epiais-lès-Louvres).
- un 2^{ème} point dur au droit de l'intersection entre l'autoroute A1 et une bretelle de sortie de la Francilienne. Le franchissement de cet axe routier par l'option induirait une sensibilité importante qu'il conviendrait de traiter de façon minimaliste afin d'optimiser son intégration dans un paysage de grande plaine.
- points durs n°3 et n°4 ; le traitement du franchissement de l'ouvrage (point n°3), doit prendre en compte la proximité de la RD1 et le traitement en commun des deux points durs, quel que soit la solution technique retenue. Un accompagnement boisé peut être étudié par rapport à la Ville de Louvres.
- enfin, un 5^{ème} point dur est identifié au droit du vallon du bois des Singes et du Rhin au Sud de Louvres. Ce secteur est particulièrement sensible du fait de sa topographie particulière. Un franchissement aérien peut être envisagé afin de préserver l'existant (végétation et ru). Il serait nécessaire de prévoir un traitement boisé important par rapport à Louvres, bien que la topographie du plateau à l'Ouest du chemin agricole soit plus favorable.

En dehors des points durs de franchissements des voies agricoles, routières, autoroutières et voies ferrées recensées, l'analyse des enjeux paysagers de l'option de passage Sud amène les remarques complémentaires suivantes :

- Traitement paysager renforcé spécifique à prévoir, suivant les solutions techniques retenues, entre la zone des cuves de stockage de carburants et le périmètre autour du village d'Epiais-lès-Louvres.
- Sur le tracé de la voie ferroviaire à imaginer, parcours à prévoir suivant la topographie la plus favorable sur le plateau parallèle à la francilienne afin de préserver l'unité des terrains agricoles et minimiser les impacts sonores et visuels.
- Traitement paysager renforcé spécifique à prévoir sur l'ensemble du périmètre d'accompagnement d'un ouvrage de franchissement au dessus du vallon du bois des vierges. Le passage en viaduc peut être envisagé, afin de préserver l'essentiel de l'intégrité du site.

C.3.14. CONCLUSION





En conclusion, les principaux enjeux environnementaux vis-à-vis desquels des réponses adaptées devront être recherchées pour l'inscription du projet au sein de l'option Sud sont les suivants :

- disponibilités d'emprises assez restreintes au droit du bourg d'Epiais-lès-Louvres dues au développement de zones urbanisables,
- présence de 2 monuments historiques dans le périmètre de l'option de passage,
- franchissement du Rhin,
- présence de deux espaces boisés classés au Sud du territoire de Louvres,
- franchissement de 3 axes routiers et d'une ligne ferroviaire,
- traversée d'un périmètre de protection SEVESO,
- traversée d'un périmètre de servitude lié à la présence d'anciennes carrières souterraines abandonnées ainsi que la servitude liée à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz, et les servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphique.
- risques de dégradation de l'ambiance sonore des habitants d'Epiais-lès-Louvres, du fait de la proximité de l'option de passage avec leurs bourgs respectifs.

C.4. BILAN

L'objectif de cette comparaison de scénarii est de faire ressortir l'option de passage la moins pénalisante en termes d'impact environnemental.

Pour parvenir à une conclusion qui soit la plus objective possible, nous proposons donc d'affecter un niveau d'enjeux à chaque impact identifié. Ces niveaux d'enjeux, représentés dans le tableau suivant, s'échelonnent comme suit :

	Enjeux modérés
	Enjeux assez forts
	Enjeux forts
	Enjeux très forts

Le principe de hiérarchisation des enjeux selon 4 niveaux se présente comme suit :

- Secteurs dont l'enjeu est modéré : des mesures usuelles d'intégration permettent le franchissement de ces secteurs ;
- Secteurs dont l'enjeu est assez fort : des mesures d'intégration légères permettent le franchissement de ces secteurs ;
- Secteurs dont l'enjeu est fort : des mesures assez lourdes d'intégration, de type, par exemple, aménagements paysagers très élaborés, reconstitution de lisières dans les zones biologiques sensibles... permettent en général de remédier au franchissement de ces secteurs ;
- Secteurs dont l'enjeu est très fort : leur franchissement crée des perturbations souvent très dommageables ou à caractère irréversible pour le milieu, et les mesures de protection prises ne peuvent y remédier que partiellement. Ces secteurs sont à éviter.

Un niveau d'enjeu est ainsi affecté à chaque thématique environnementale présentant une sensibilité vis-à-vis du projet.

Options Thématique	Impacts de l'option de passage Nord	Impacts de l'option de passage centrale	Impacts de l'option de passage Sud
Topographie	La topographie ne sera que très peu modifiée.	La topographie ne sera que très peu modifiée.	La topographie ne sera que très peu modifiée, à l'exception du vallon du Rhin entre Louvres et Goussainville.
Patrimoine historique	Des risques de co-visibilité existent avec les 2 monuments historiques périphériques à l'option de passage.	Les risques de co-visibilité avec les monuments historiques sont très limités.	Des risques de co-visibilité existent avec les 2 monuments historiques périphériques à l'option de passage, mais sont limités par des infrastructures existantes.
Archéologie	L'option de passage traverse 4 sites archéologiques connus.	L'option de passage traverse 4 sites archéologiques connus.	L'option de passage n'intercepte aucun site archéologique connu.
	Remarque : La comparaison des options de passage s'intéresse aux sites archéologiques connus impactés par le projet et non aux sites potentiels dont la probabilité de découverte est identique sur chaque option.		
Loisirs	Un itinéraire de Grande Randonnée est intercepté.	Aucun itinéraire de randonnée ni équipement n'est intercepté.	Aucun itinéraire de randonnée ni équipement n'est intercepté.
Patrimoine naturel	Interception d'une zone naturelle remarquable (ZICO) qui nécessitera une étroite concertation avec la DIREN, et du PNR. Risque de coupure de boisements.	Aucun périmètre de protection réglementaire ni de zones d'inventaire n'est intercepté. Risque de coupure de boisements.	Aucun périmètre de protection réglementaire ni de zones d'inventaire n'est intercepté. Risque de coupure de boisements.
Hydrologie	Franchissement du rû de la Michelette.	Franchissement du rû de la Michelette.	Franchissement du Rhin. Interception d'un périmètre de protection rapprochée de captage.
Urbanisme	Difficilement conciliable avec l'utilisation du sol définie par les documents d'urbanisme : extension de zones d'urbanisation sur Vémars et Saint-Witz. Des espaces boisés classés pourraient être à déclasser.	Des espaces boisés classés pourraient être à déclasser.	Cette option est contrainte par un manque d'emprises disponibles dû à l'implantation de zones d'habitation existantes ou futures. Des espaces boisés classés pourraient être à déclasser.
Activités	Difficilement réalisable avec les zones d'activités prévues par les documents d'urbanisme : extension de zones d'activités prévues sur Vémars et Saint-Witz.	Conciliable avec les zones d'activités prévues par les documents d'urbanisme locaux.	Cette zone est contrainte par les zones d'activités prévues par les documents d'urbanisme locaux. Interception d'un périmètre de protection SEVESO.
Agriculture	Conflit avec les préconisations du SDRIF 1994 qui prévoient le maintien des terres agricoles. Son linéaire avoisine les 11000 mètres.	Conflit avec les préconisations du SDRIF 1994 qui prévoient le maintien des terres agricoles au Nord de Villeron. Du fait de son faible linéaire (6000 mètres), cette option reste celle qui perturbe le moins d'espaces agricoles.	Conflit avec les préconisations du SDRIF 1994 qui prévoient le maintien des terres agricoles au Nord de la Francilienne. Son linéaire avoisine les 7000 mètres.
Axes de circulation	Franchissement de 7 axes de circulation (route et ferroviaire).	Franchissement de 3 axes de circulation (route et ferroviaire).	Franchissement de 4 axes de circulation (route et ferroviaire).
Servitudes	3 servitudes sont affectées.	2 servitudes sont affectées.	3 servitudes sont affectées dont une concerne les risques d'affaissement de sol.
Acoustique	Passage à proximité de zones d'habitat et urbanisables concernant 5 communes.	Passage à proximité de 2 bourgs.	Passage à proximité de 3 bourgs.
Paysage	6 points durs sont identifiés	3 points durs sont identifiés	5 points durs sont identifiés

Tableau 6 : Synthèse et hiérarchisation des impacts

C.5. CONCLUSION

Sur l'ensemble des options de passage, l'option Nord (la plus longue) est celle qui se trouve confrontée au plus grand nombre d'enjeux sur le plan paysager. L'inscription du projet au sein de celui-ci génèrerait le plus d'impacts potentiels sur le milieu urbain. L'option de passage Nord est donc confrontée à plusieurs enjeux en lien avec le milieu humain et la paysage (urbanisme, activités, ambiance sonore). Les options Sud et centrale s'avèrent plus favorables pour ces thématiques d'analyse.

L'option de passage Sud paraît, en première approche moins intéressante que l'option de passage centrale. Le parcours du projet pourrait s'imaginer plus ou moins en parallèle avec la francilienne sur la plus grande partie de son tracé, notamment entre l'A1 et le raccordement sur la ligne ferroviaire Paris/Creil, pour atténuer les nuisances. L'option de passage Sud est confrontée à des enjeux en lien avec le milieu humain et le milieu naturel (urbanisme, activités, topographie, hydrologie).

L'option de passage centrale, au Nord de Villeron est plus courte et elle **se trouve confrontée à un nombre d'enjeux moins important** en termes de zones urbanisées et d'espaces boisés. Les enjeux auxquels cette option de passage centrale est confrontée sont en lien avec le milieu humain, l'urbanisme en particulier.

Il est à noter que la présence forte de l'A1 atténue les conséquences de nuisances ultérieures amenées par le passage transversal du projet de création d'une liaison ferrée.

A noter que quel que soit l'option de passage, certaines mesures accompagnatrices (aménagement paysagers le long du tracé, plantations ponctuelles aux abords des ouvrages d'art) pourraient permettre de mieux intégrer le projet dans le paysage local et compenser en partie les impacts, notamment les parcours visuels au niveau du terrain naturel.

ANNEXE 1 – SYNTHÈSE DU RECUEIL DE DONNÉES

ROISSY-PICARDIE – ETUDES ENVIRONNEMENTALES

Bilan des contacts téléphoniques engagés

Organisme	Contact	Date	Données/informations demandées	Commentaires	Suites à envisager
DRIRE 95	Mme Bourjac 01 34 41 58 75 nathalie.bourjac@industrie.gouv.fr	14/12/2009	Etablissements SEVESO	Le contact a envoyé par mail à INGEROP les périmètres des 3 sites seveso de l'aire d'étude.	-
DDEA 60	Mme Dretz 03 44 06 50 82 sandrine.dretz@equipement-agriculture.gouv.fr	14/12/2009 et 04/01/2010	Consultation des POS/PLU	RDV possible semaine 52.	RDV le 05/01
DDEA 95	Mme Joson 01 34 25 25 91 frederique.joson@equipement-agriculture.gouv.fr	14/12/2009	Consultation des POS/PLU	Pas de version numérique des documents. RDV du 17/12 annulé du fait des intempéries.	RDV le 13/01
DDEA 77	Unité urbanisme de Meaux 01 60 32 13 00 Autre contact : anne-francoise.herve@equipement-	14/12/2009 et 15/12/2009 Mail envoyé à Mme Hervé le 07/01/2010	Consultation des POS/PLU	Contact injoignable à ce jour.	RDV le 15/01
SRA Picardie	Mr Vincent Legros 03 22 97 33 00	14/12/2009	Sites archéologiques - contexte sensible	Le contact refuse fermement de donner des infos par téléphone, ni même si on se déplace.	aucune donnée récoltée
SRA Ile de France	Mr Jean-Marc Gouedo 01 48 13 14 64	14/12/2009	Sites archéologiques - zone prioritaire, Forte probabilité que le SRA demande un diagnostic dans le cadre du projet.	Le contact ne veut délivrer de renseignement que suite à une demande faite par courrier.	aucune donnée récoltée
AEV	Mr Nicolas Boulard (s'occupe des RNR) 01 72 69 51 42	14/12/2009	Réserves naturelles régionales. Trames vertes / trames bleues	Pas de RNR sur notre zone. La plus proche est celle du marais de Stors. Pour trame verte/bleue, le contact renvoie sur l'IAURIF : Mr Cauchetier,	-
IAURIF	01 77 49 77 49 (standard) M. Cauchetier bernard.cauchetier@iau-idf.fr	14/12/2009	Trames vertes/trames bleues	Demande par mail le 14/12/09. Relance par mail le 05/01/10.	réponse le 05/01/10 - renvoi sur NaturParif
IAURIF	Mme Maclair en charge de la thématique Occupation des Sols 01 77 49 77 81	14/12/2009	Données agricoles	Ils ne possèdent pas de données agricoles détaillées.	-
DDASS 95	Mme Goczkowski 01 34 41 15 52	14/12/2009	Captages d'alimentation en eau potable	Obligation de réaliser la demande par courrier ou fax. Le contact refuse que l'on se déplace pour récolter les données.	données reçues le 6/01/10
DDASS 77	Standard du Service santé et environnement 01 64 87 63 11	14/12/2009	Captages d'alimentation en eau potable	Obligation de se déplacer mais données récupérées sur internet.	-
PNR	03 44 63 65 65 Mme Bozzo v.bozzo@parc-oise-paysdefrance.fr	14/12/2009 Relance le 12/01/10 : 2 cd sont partis, on devrait les recevoir	Etudes sur les milieux naturels	Mme Bozzo nous transmet par courrier l'ensemble des études en leur possession début janvier. Possibilité de les rencontrer si nécessaire.	CDs recus le 12/01/2010
SIAH	01 30 11 15 15 (Standard)	15/12/2009 et 18/12/2009	Problématique liée aux ruissellement dans le secteur d'étude	Mme Tanguy en charge des problématiques hydrauliques en congé maladie. Suite au contact du 18/12/2009, RDV pris avec Mr Chanal, directeur du SIAH.	RDV le 06/01/2009
DRE	Contact RFF : Juliette.Flori@developpement-durable.gouv.fr coralie.le-chuiton@developpement-durable.gouv.fr	14/12/2009	Projets routiers	Demande par mail le 14/12/09. Relance par mail le 12/01/10.	Réponse le 07/01/2010 Pas d'infos : contacter le CG
Natureparif	Contact IAURIF: maxime.kayadjanian@natureparif.fr	06/01/2010	Trames vertes/trames bleues	Mail envoyé le 06/01/2010	Réponse reçue par mail le 13/01/2010
CG 95 Service Programmation	Mr Chas 01 34 25 39 38 vincent.chas@valdoise.fr	20/01/2010	Projets d'infrastructures	Téléphone et Mail envoyé le 20/01/2010	Réponse partielle reçue par mail le 20/01/2010

ANNEXE 2 – ETUDE ACOUSTIQUE

Etude acoustique : rappels réglementaires

L'analyse a été réalisée conformément aux principaux textes réglementaires régissant le bruit des infrastructures de transport ferroviaire présentés ci-après :

- **Le décret n°95-22 du 9 janvier 1995** relatif à la limitation du bruit des infrastructures et aménagements de transports terrestres indique les prescriptions applicables aux voies nouvelles, aux modifications ou transformations significatives de voiries existantes.
- **L'arrêté du 8 novembre 1999** fixe les niveaux sonores à ne pas dépasser lors de la construction ou du réaménagement d'une infrastructure ferroviaire en précisant notamment les indicateurs de gêne ferroviaire.
- **La circulaire du 28 février 2002** relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire.

Le projet correspond à un cas de création de voie ferrée pour lequel l'arrêté du 8 novembre 1999 fixe les niveaux sonores à ne pas dépasser en précisant notamment les indicateurs de gêne ferroviaire. Pour les infrastructures ferroviaires classiques (vitesses < 250km/h), l'arrêté du 8 novembre 1999 définit les objectifs réglementaires suivant :

Usage et nature des locaux	LAeq(6h-22h)	LAeq(22h-6h)
Etablissement de santé, de soins et d'activités sociales	63 dB(A)	58 dB(A)
Etablissement d'enseignements (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)	63 dB(A)	-
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	63 dB(A)	58 dB(A)
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante non modérée	68 dB(A)	63 dB(A)
Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	68 dB(A)	-

C'est l'objectif diurne de 63 dB(A) qui a été retenu pour notre analyse acoustique. Il correspond au cas le plus favorable aux riverains. On considère en effet que l'ensemble des logements sont en zone d'ambiance sonore préexistante modérée.

5.1.1.1. Etude acoustique : Méthodologie et hypothèses d'étude

La méthodologie utilisée consiste en une expertise sur plan dite des « halos inversés ».

La méthodologie consiste à créer des zones tampons (correspondantes aux distances critiques d'impact acoustique) autour de chaque zone d'habitation afin de générer des zones sensibles dans chaque option de passage d'étude. Ces zones tampons correspondent à la distance minimale à laquelle le projet n'impactera pas les riverains.

Ces distances d'impact sont calculées sur profil en travers type, à plat, à l'aide du logiciel MITHRA v 5.0 module fer.

Elles correspondent aux isophones des objectifs réglementaires retenus pour l'étude.

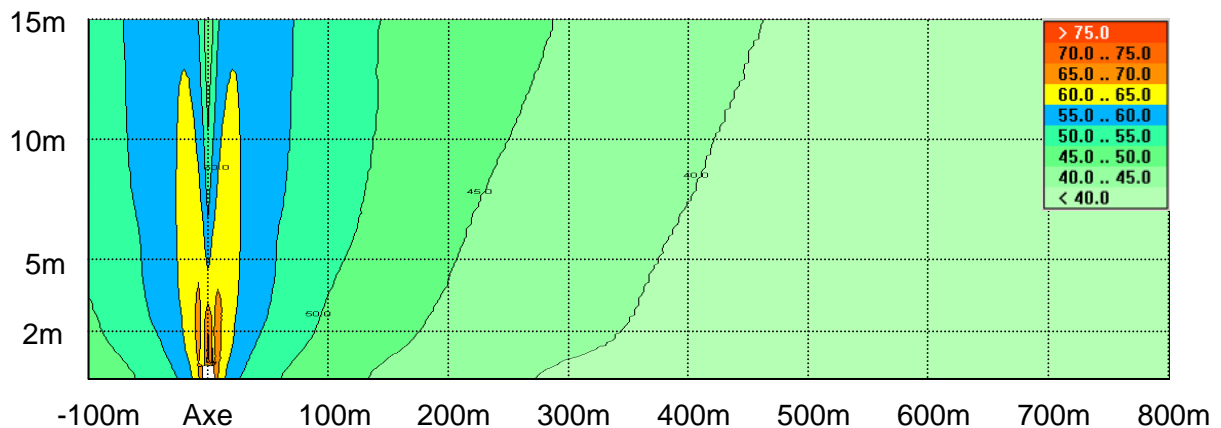
- **Hypothèses d'étude :**

Le trafic ferroviaire diurne attendu sur le projet est de 14 TGV-Thalys Unité Multiple (160km/h) et 40 TER type Z24500 10 caisses (120km/h).

- **Détermination des distances d'impact du projet :**

Les distances d'impact du projet de **25 mètres** à 5 m de haut (équivalent à une habitation à 1 étage) de part et d'autre des habitations, correspondent à l'isophone **diurne 60 dB(A)** en champ libre (soit 63 dB(A) en façade) calculé sur profil en travers.

L'illustration suivante représente le calcul de propagation acoustique sur profil en travers :



Etude acoustique : Hiérarchisation des zones sensibles :

Les zones sensibles ont été hiérarchisées selon 4 catégories :

- **Catégorie 1 : sensibilité majeure**

Elle correspond à la sensibilité acoustique la plus forte, et représente des secteurs habités denses situés en zone d'ambiance sonore préexistante modérée.

- **Catégorie 2 : sensibilité forte**

Elle représente des secteurs habités diffus situés en zone d'ambiance sonore préexistante modérée.

- **Catégorie 3 : sensibilité moyenne**

Elle représente des secteurs habités denses situés en zone d'ambiance sonore préexistante non modérée.

- **Catégorie 4 : sensibilité faible**

Elle représente des secteurs habités diffus situés en zone d'ambiance sonore préexistante non modérée.

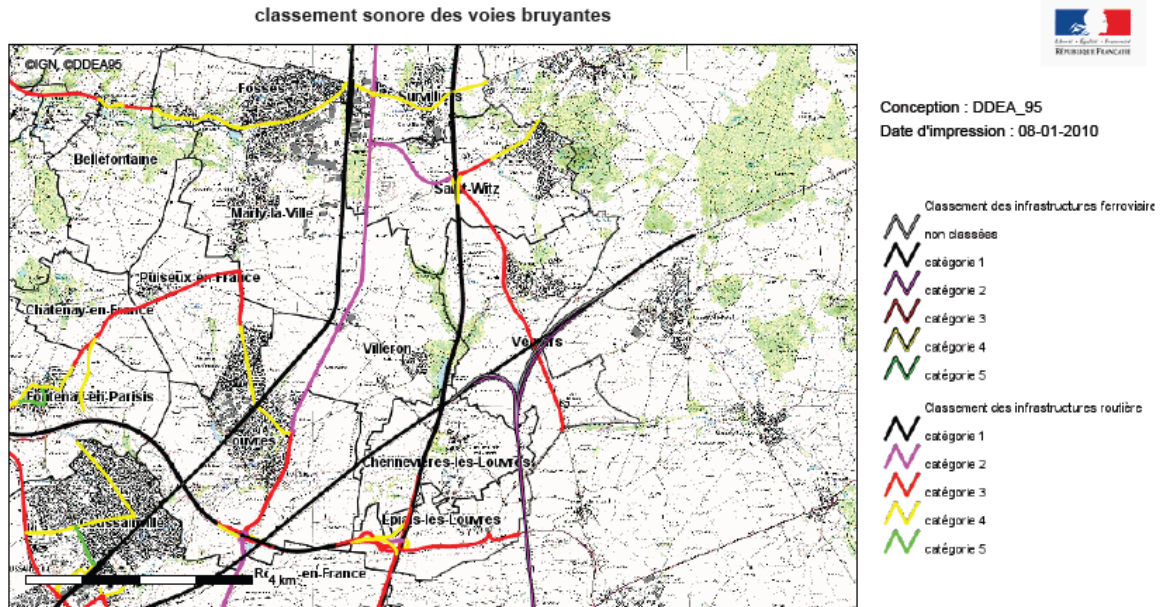
Etude acoustique : Conclusion

En considérant la répartition des surfaces de zone de sensibilité acoustique (par catégorie de sensibilité), on constate que **l'option de passage NORD est la plus sensible alors que l'option CENTRALE semble la moins contraignante.**

En effet, des 3 options de passage, l'option NORD présente la plus grande surface de sensibilité essentiellement répartie dans la catégorie 1, alors que l'option CENTRALE présente la plus faible surface de sensibilité (cf. tableau suivant).

		Surface des zones de sensibilité acoustique en m ² par catégorie				
Sensibilité Options		1	2	3	4	Surface totale de zone sensible en m ²
NORD		192 576	22 193	0	0	214 769
CENTRALE		0	8 143	0	56 923	65 066
SUD		106 815	0	0	0	106 815

5.1.1.2. Etude acoustique : Carte du classement sonore des voies bruyantes du Val d'Oise

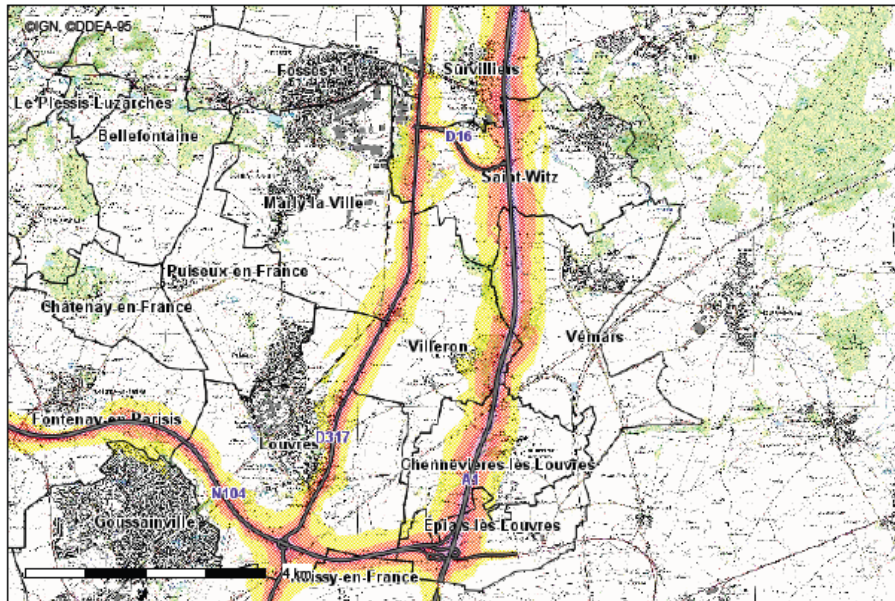


Description :
carte B : classement sonore des voies routières et ferroviaires

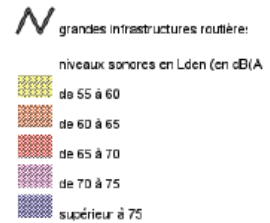
Carte publiée par l'application CARTELIE
© Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
SG/SPSS/PSM/PSM - CETE Méditerranée (DIETER)

5.1.1.3. Etude acoustique : Cartes européennes d'exposition au bruit des voies routières

carte d'exposition au bruit sur 24h des voies routières



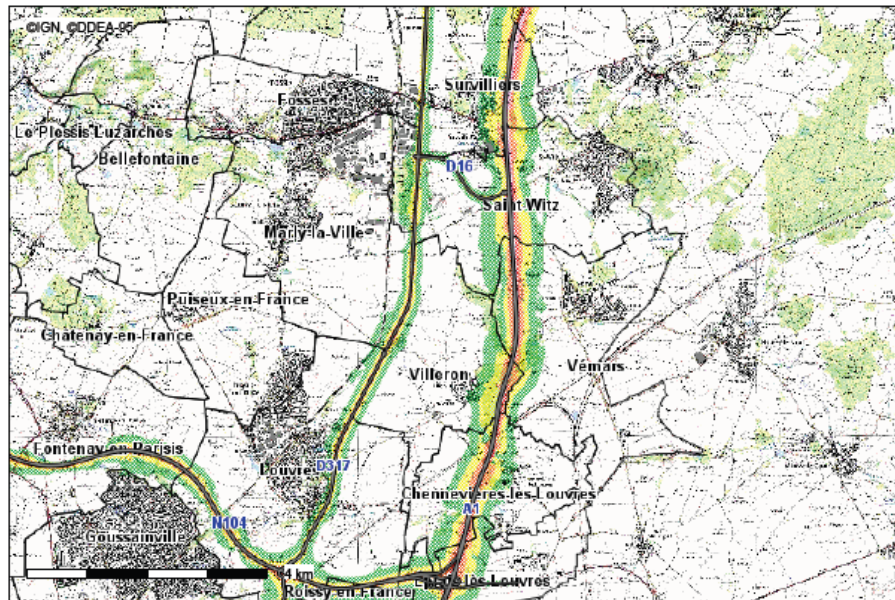
Conception : DDEA_95
Date d'impression : 07-01-2010



Description :
carte A route Lden

Carte publiée par l'application CARTELIE
© Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
SG/SPSSI/PSI/PSH - CETE Méditerranée (DMETER)

carte d'exposition au bruit de nuit des voies routières



Conception : DDEA_95
Date d'impression : 07-01-2010

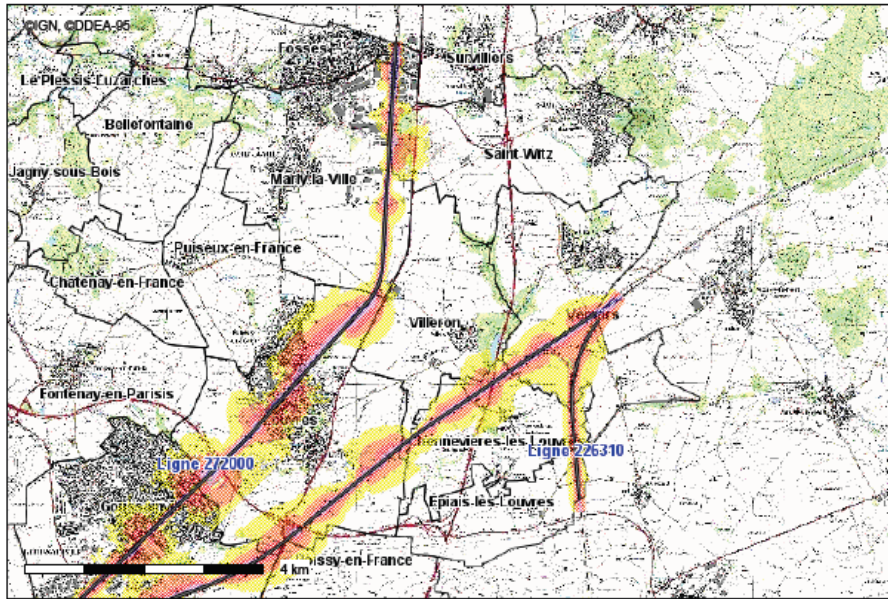


Description :
Carte A routière Ln

Carte publiée par l'application CARTELIE
© Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
SG/SPSSI/PSI/PSH - CETE Méditerranée (DMETER)

5.1.1.4. Etude acoustique : Cartes européennes d'exposition au bruit des voies ferrées

carte d'exposition au bruit sur 24 heures des voies ferrées



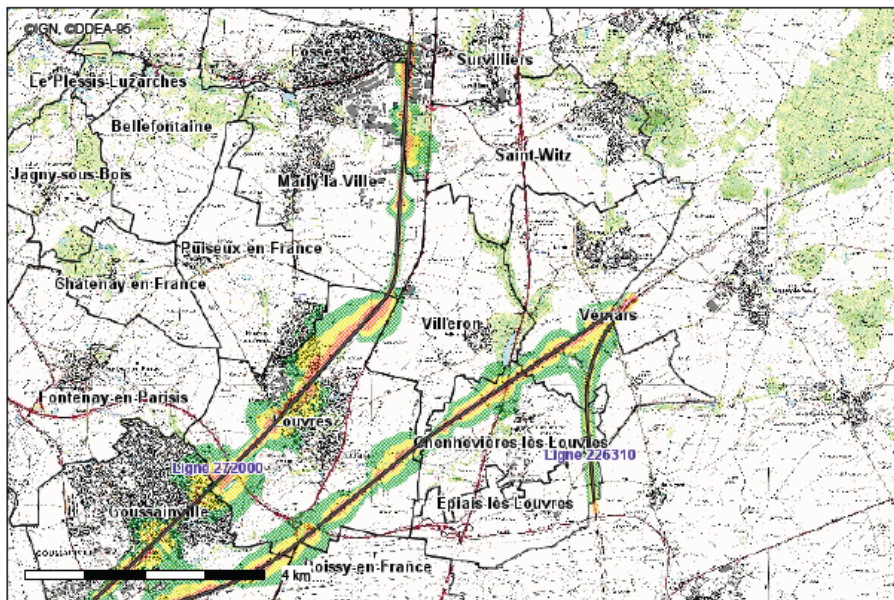
Conception : DDEA_95
Date d'impression : 07-01-2010

- N** grandes infrastructures ferrée
- niveaux sonore en Lden (en dB(A))
- de 55 à 60
 - de 60 à 65
 - de 65 à 70
 - de 70 à 75
 - supérieur à 75

Description :
carte A ferroviaire Lden

Carte publiée par l'application CARTELIE
© Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
SG/SPSSI/PSI/PSM - CETE Méditerranée (DIWETER)

carte d'exposition au bruit de nuit des voies ferrées



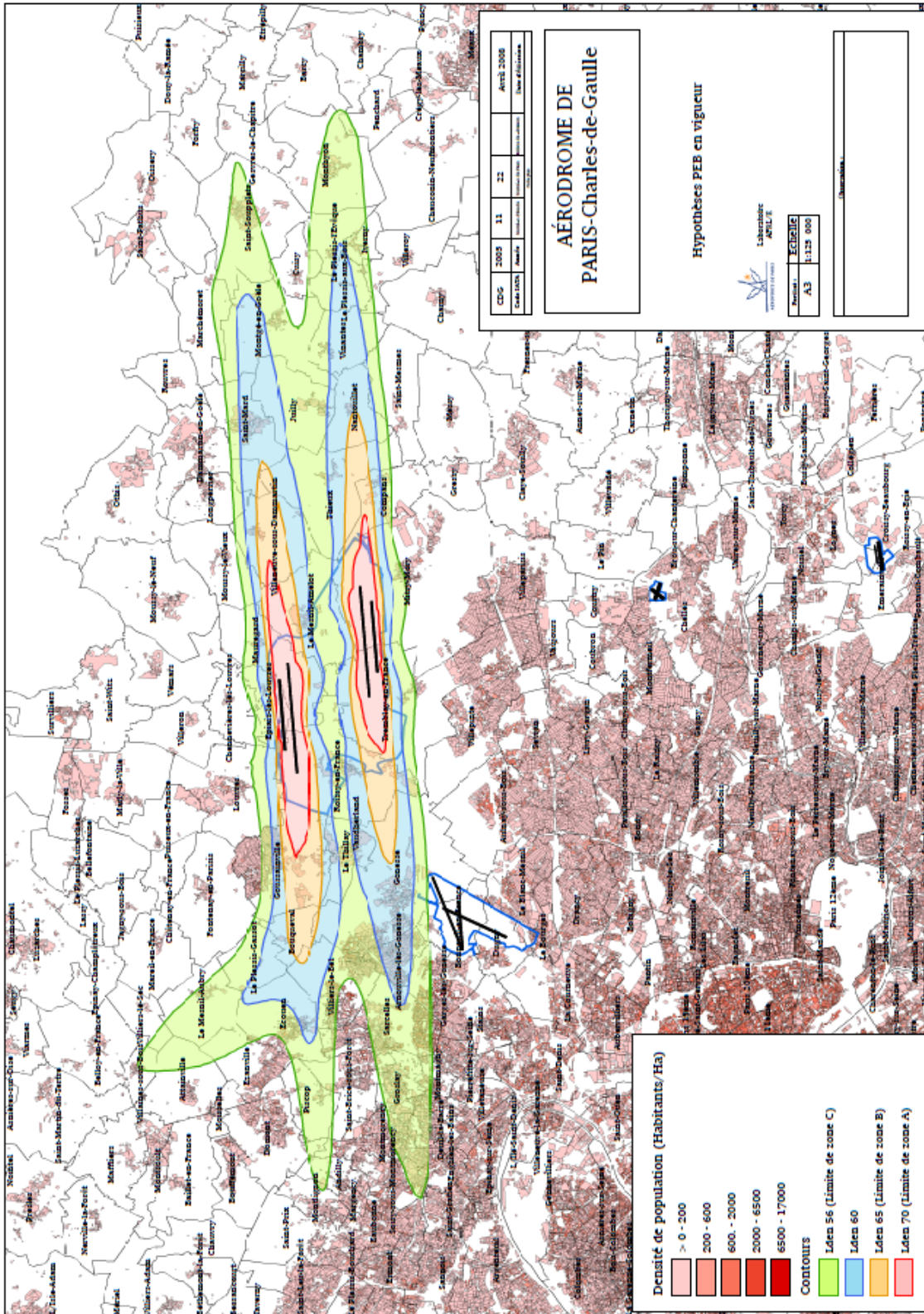
Conception : DDEA_95
Date d'impression : 07-01-2010

- N** grandes infrastructures ferrée
- niveaux sonore en Ln (en dB(A))
- de 50 à 55
 - de 55 à 60
 - de 60 à 65
 - de 65 à 70
 - supérieur à 70

Description :
carte A ferroviaire Ln

Carte publiée par l'application CARTELIE
© Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
SG/SPSSI/PSI/PSM - CETE Méditerranée (DIWETER)

5.1.1.5. Etude acoustique : Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris-CDG



*Les études ont été financées dans le cadre des contrats de projets
entre l'État, les Régions Île-de-France et Picardie et RFF.*



 **île de France**



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

92, AVENUE DE FRANCE
75648 PARIS CEDEX 13

www.rff.fr

Avril 2010

HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
TOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNI
RDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
ACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET B
PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—
ARA—PORTUGAL—UNITED KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE
É LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAY
KO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE
—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—AC
KA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE