

# Etude d'impact au titre de la création de la ZAC Saint-Mathurin et à la déclaration d'Utilité Publique



## I. Sommaire

<b>I. SOMMAIRE</b>	<b>1</b>	<b>VI. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE LA ZONE ET DES MILIEUX SUSCEPTIBLES D'ETRE AFFECTES PAR LE PROJET</b>	<b>37</b>
<b>II. PREAMBULE</b>	<b>7</b>		
1 LE CONTEXTE DU PROJET	8	1 AIRE D'ETUDE	38
2 LE CADRE REGLEMENTAIRE	8	1.1 LOCALISATION	38
3 LA ZAC DE SAINT MATHURIN VIS-A-VIS DE LA REFORME DES ETUDES D'IMPACT	9	1.2 PRESENTATION DE L'AIRE D'ETUDE	38
3.1 OBJECTIFS DE L'ETUDE D'IMPACT	9	1.2.1 Présentation des différents périmètres d'étude	38
4 CONTENU DE L'ETUDE D'IMPACT	10	2 MILIEU PHYSIQUE	41
<b>III. RESUME NON TECHNIQUE</b>	<b>11</b>	2.1 CLIMATOLOGIE	41
		2.1.1 Contexte climatique	41
<b>IV. APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME</b>	<b>13</b>	2.1.2 Températures	41
		2.1.3 Ensoleillement	41
<b>V. DESCRIPTION DU PROJET</b>	<b>15</b>	2.1.4 Précipitations	41
		2.1.5 Phénomènes climatiques	42
1 LA PRESENTATION DE L'OPERATION	16	2.1.6 Vents	42
1.1 CONTEXTE DE L'OPERATION	16	2.2 CONTEXTE TOPOGRAPHIQUE	43
1.1.1 La politique de développement économique du beauvaisis	17	2.3 CONTEXTE GEOLOGIQUE	44
1.1.2 Le confortement du pôle économique à l'Est de l'agglomération de Beauvais	22	2.3.1 Géologie régionale	44
1.1.3 Le périmètre d'étude	25	2.3.2 Géologie locale	44
1.1.4 L'organisation foncière	26	2.4 EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES	47
1.2 ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET	28	2.4.1 Documents de planification et de gestion de la ressource en eau	47
1.2.1 Approche du territoire	28	2.4.2 Eaux souterraines	48
1.2.2 Perspectives et développement	29	2.4.3 Eaux superficielles	50
1.3 HISTORIQUE DU PROJET	29	2.4.4 Zones humides	51
2 JUSTIFICATION DU PROJET RETENU ET DES AMENAGEMENTS CHOISIS	30	2.4.5 Exploitation de la ressource en eau	52
2.1 LE PROGRAMME GENERAL DE L'OPERATION	30	2.4.6 Assainissement actuels sur le secteur d'étude	52
3 PRESENTATION DE LA SOLUTION RETENUE	31	3 RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES	54
3.1 CARACTERISTIQUES DU PROJET	31	3.1 LES RISQUES NATURELS	54
3.2 ORGANISATION DU TERRAIN, DESSERTE ET REPARTITION DU BATI	31	3.1.1 Risque météorologique	54
3.3 LES PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT RETENUS	31	3.1.2 Risque sismique	54
4 TABLEAUX DE SYNTHESE DE LA DESCRIPTION DE LA SOLUTION RETENUE	33	3.1.3 Risque mouvement de terrain	55
		3.1.5 Le risque de coulée de boue	57
		3.1.6 Risque inondation	57
		3.2 RISQUES TECHNOLOGIQUES	60

3.2.1	Les Sites SEVESO	60	8.1	A L'ECHELLE INTERCOMMUNALE : LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	86
3.2.2	Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)	60	8.1.1	Le SCOT de l'agglomération du Beauvaisis	86
3.2.3	Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)	60	8.1.2	Le Plan des Déplacements Urbain de la CAB	87
3.2.4	Le risque lié au Transport de Matières Dangereuses (TMD)	61	8.1.3	Le PADD de la CAB	88
<b>4</b>	<b>MILIEU NATUREL</b>	<b>62</b>	8.1.4	Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la CAB	88
4.1	LES MILIEUX INVENTORIES ET PROTEGES	62	8.1.5	Le schéma territorial des nouvelles zones d'activités économique du Beauvaisis	88
4.1.1	Les espaces naturels réglementairement protégés	62	8.2	ECHELLE COMMUNALE	88
4.1.2	Les espaces naturels inventoriés	65	8.2.1	Le PLU de la commune d'Allonne	88
4.2	LES DIFFERENTS MILIEUX RENCONTRES	66	8.3	LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUES	90
4.3	CONTINUITES ECOLOGIQUES ET TRAME VERTE ET BLEU	68	8.3.1	Réseaux et servitudes	90
4.3.1	Les corridors biologiques	68	8.4	OCCUPATION DU SOL	92
4.3.2	La trame verte et bleue	68	8.5	LES EQUIPEMENTS	92
<b>5</b>	<b>PAYSAGE</b>	<b>71</b>	8.5.1	Les équipements administratifs	92
5.1	LE GRAND PAYSAGE	71	8.5.2	Les établissement scolaireq	92
5.2	LES DIFFERENTES ENTITES PAYSAGERES DU SECTEUR D'ETUDE	72	8.5.3	Les équipements sportifs et de loisirs	92
<b>6</b>	<b>PATRIMOINE ET LOISIRS</b>	<b>73</b>	8.6	LES ZONES D'ACTIVITES ET ENTREPRISES DE LA ZONE D'ETUDE	92
6.1	PATRIMOINE	73	8.6.1	Les zones d'activité	92
6.1.1	Patrimoine naturel	73	8.6.2	Les grandes entreprises localisées sur la zone d'étude	92
6.1.2	Patrimoine historique	73	8.7	LA GESTION DES DECHETS	94
6.2	TOURISME ET LOISIRS	75	8.7.2	Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA)	94
6.2.1	Tourisme	75	8.7.3	Gestion de la collecte et son traitement	95
6.2.2	Loisirs	75	8.7.4	La collecte des déchets ménagers	95
<b>7</b>	<b>MILIEU HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE</b>	<b>76</b>	<b>9</b>	<b>TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS</b>	<b>96</b>
7.1	CONTEXTE DEMOGRAPHIQUE ET SOCIO-ECONOMIQUE	76	9.1	L'OFFRE DE TRANSPORT	96
7.1.1	Contexte démographique	76	9.1.1	Le réseau routier	96
7.1.2	Population et habitat	79	9.1.2	Le réseau de transport en commun	98
7.1.3	Population active et emploi	80	9.1.3	Les modes doux de déplacement	98
7.2	ACTIVITES ECONOMIQUES ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION	82	9.1.4	Les principaux projets d'infrastructures de transport	98
7.2.1	Les zones d'activités industrielles et commerciales	82	<b>10</b>	<b>CADRE DE VIE</b>	<b>100</b>
7.2.2	Les activités de commerces et de services	82	10.1	L'ENVIRONNEMENT SONORE	100
7.2.3	Les activités industrielles	83	10.1.1	Classement sonore des infrastructures	100
7.2.4	Le secteur de la construction	84	10.2	QUALITE DE L'AIR	101
7.2.5	L'agriculture	84	10.2.1	Origine et effets des polluants sur la santé	101
<b>8</b>	<b>AMENAGEMENT ET URBANISME</b>	<b>86</b>	10.2.2	Le cadre réglementaire	103

10.2.3	Schéma Régional du climat, de l'air et de l'énergie : bilan de la qualité de l'air et orientations	103	1.7	LES RESEAUX	135
10.2.4	ATMO PICARDIE : Qualité de l'air	109	1.8	ORGANISATION DES DEPLACEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	135
<b>11</b>	<b>INTERRELATIONS ENTRE LES DIFFERENTS MILIEUX THEMATIQUES DE L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>113</b>	1.9	SANTE PUBLIQUE	135
11.1.1	Milieu physique interagissant sur le milieu naturel	113	1.9.1	Les nuisances sonores	135
11.1.2	Milieu physique interagissant sur le milieu humain	113	1.9.2	Les nuisances dues vibrations	136
11.2	INTERACTIONS DU MILIEU HUMAIN	114	<b>2</b>	<b>EFFETS PERMANENTS NEGATIFS ET POSITIFS, DIRECTS ET INDIRECTS, A COURT, MOYEN ET LONG TERME DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE ET MESURES POUR SUPPRIMER, REDUIRE OU COMPENSER CES EFFETS</b>	<b>137</b>
11.2.1	Milieu humain interagissant sur le milieu physique	114	2.1	EFFETS SUR LE MILIEU PHYSIQUE	137
11.2.2	Milieu humain interagissant sur le milieu naturel	114	2.1.1	Effets sur le climat	137
11.3	INTERACTIONS DU MILIEU NATUREL	114	2.1.2	Effets sur la topographie	137
11.3.1	Milieu naturel interagissant sur le milieu physique	114	2.1.3	Effets sur la géologie	137
11.3.2	Milieu naturel interagissant sur le milieu humain	114	2.1.1	Effet sur les risques naturels	137
<b>12</b>	<b>SYNTHESE DES ENJEUX ET DES CONTRAINTES</b>	<b>115</b>	2.1.2	Effets sur les risques technologiques et le transport de matières dangereuses	137
<b>VII.</b>	<b>ANALYSE DES EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET ET MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>127</b>	<b>2.1.1</b>	<b>Effet sur les eaux superficielle et souterraines</b>	<b>137</b>
<b>1</b>	<b>EFFETS TEMPORAIRES NEGATIFS ET POSITIFS, DIRECTS ET INDIRECTS, A COURT, MOYEN ET LONG TERME DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE ET MESURES POUR SUPPRIMER, REDUIRE OU COMPENSER CES EFFETS</b>	<b>129</b>	2.2	EFFETS SUR LE MILIEU NATUREL	137
1.1	ORGANISATION DES TRAVAUX ET PLANNING PREVISIONNEL	129	2.2.1	Effets sur les milieux protégés et inventoriés	137
1.1.1	Le rôle du maître d'ouvrage dans la coordination des travaux	129	2.2.2	Effets sur la biodiversité ordinaire	138
1.1.2	L'information aux riverains	129	2.3	EFFETS SUR LE PATRIMOINE ET LES LOISIRS	139
<b>1.1.3</b>	<b>Planning prévisionnel de l'opération</b>	<b>129</b>	2.3.1	Effets sur le patrimoine historique, culturel et archéologique	139
1.1.4	Sécurité et gestion du chantier	130	2.3.2	Effets sur les loisirs	139
1.1.5	Gestion des déchets de chantier	130	2.4	EFFETS SUR LE PAYSAGE	139
1.1.6	Les effets positifs du chantier	131	2.5	EFFETS SUR LE MILIEU HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE	139
1.2	MILIEU PHYSIQUE	131	2.5.1	Effets du projet sur la démographie et le parc de logement	139
1.2.1	Effet sur le climat	131	2.5.2	Effets du projet sur l'emploi et les activités économiques	140
1.2.2	Effet sur la qualité de l'air	131	2.5.3	Effets du projet sur les équipements publics	140
1.2.3	Effet sur la géologie et la topographie	132	2.6	EFFETS SUR L'URBANISME ET L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	141
1.2.4	Effet sur les eaux superficielles et souterraines	132	2.6.1	Effets sur l'urbanisme	141
1.3	MILIEU NATUREL	133	2.6.3	Effets sur les réseaux	145
1.4	PATRIMOINE ET PAYSAGE	134	2.6.4	Effets sur l'occupation des sols	145
1.5	MILIEU HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE	134	2.6.5	Effets sur les équipements publics	145
1.6	RISQUES INDUSTRIELS ET TECHNOLOGIQUES	134	2.6.6	Effets sur les déchets	146
			2.6.7	Effets sur le foncier	146
			2.7	EFFETS SUR L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS ET DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	151
			2.7.1	Effets sur le réseau routier local	151

2.7.2	Effets sur l'accidentologie	151
2.7.3	Effets sur les déplacements en transports en commun	151
2.7.4	Effets sur le stationnement	151
2.7.5	Effets sur les modes doux de transport	151
2.8	EFFETS SUR LE CADRE DE VIE	152
2.8.1	Effets du projet sur le bruit	152
2.8.2	Effets du projet sur la qualité de l'air	152
2.9	APPRECIATION DES EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE	154
2.9.1	Effets de la qualité des eaux sur la santé	154
2.9.2	Effets de la pollution du sol sur la santé	155
2.9.3	Effets des polluants atmosphériques issus du trafic sur la santé	155
2.9.4	Effets du bruit sur la santé	155
<b>VIII.</b>	<b>ANALYSE DES IMPACTS CUMULES AVEC D'AUTRE PROJET CONNUS</b>	<b>157</b>
2.10	INTRODUCTION	158
2.11	ANALYSE DES PROJETS A PRENDRE COMPTE DANS LE CADRE DES EFFETS CUMULES AU PROJET DE LA ZAC SAINT-MATHURIN	158
<b>IX.</b>	<b>ANALYSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EU EGARD AUX EFFETS SUR LA SANTE ET L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>159</b>
<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>160</b>
<b>2</b>	<b>PRESENTATION DES DIFFERENTS PARTIS D'AMENAGEMENT ENVISAGES</b>	<b>160</b>
2.1	LE PRINCIPE DIRECTEUR COMMUN DE CHAQUE SCENARIO : LA REUTILISATION DES CHEMINEMENTS EXISTANTS	160
2.2	VARIANTE N°1 : UNE ZONE D'ACTIVITE « TRAVERSANTE » AVEC ENTREES ET SORTIES DIFFERENCIEES	161
2.3	VARIANTE N°2 : LE DOUBLE ENCLAVEMENT SUR DEUX ILOTS	164
2.4	VARIANTE N°3 : LE COMPROMIS ENTRE UNE ZONE D'ACTIVITE ENCLAVEE ET LA CREATION D'UN ACCES DIRECT SUR LA RD 1001 166	
2.5	RECAPITULATIF DES TROIS SOLUTIONS ENVISAGEES	168
<b>3</b>	<b>ANALYSE MULTICRITERE DES VARIANTES EU EGARDS AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX</b>	<b>172</b>
3.1	CONCLUSION	173
<b>X.</b>	<b>COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DU SOL DEFINIE PAR LES DOCUMENTS D'URBANISME ET SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES</b>	<b>175</b>

<b>1</b>	<b>DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES</b>	<b>176</b>
1.1	COMPATIBILITE AVEC LE SCOT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS	176
1.2	COMPATIBILITE AVEC LES PLANS LOCAUX D'URBANISME	177
<b>2</b>	<b>PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES MENTIONNES A L'ARTICLE R.122-17 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>178</b>
2.1	PLANS DE DEPLACEMENTS URBAINS PREVUS PAR LES ARTICLES 28, 28-2-1 ET 28-3 DE LA LOI N° 82-1153 DU 30 DECEMBRE 1982 MODIFIEE D'ORIENTATION DES TRANSPORTS INTERIEURS	178
2.2	SCHEMAS DIRECTEURS D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX PREVUS PAR LES ARTICLES L. 212-1 ET L. 212-2	178
2.3	SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE PREVU PAR L'ARTICLE L. 222-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT	179
2.4	ORIENTATIONS NATIONALES POUR LA PRESERVATION ET LA REMISE EN BON ETAT DES CONTINUITES ECOLOGIQUES PREVUES A L'ARTICLE L. 371-2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT ET SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE PREVU PAR L'ARTICLE L. 371-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT	179
<b>XI.</b>	<b>ESTIMATION DU COUT DES MESURES ENVIRONNEMENTALES ET MODALITES DE SUIVI</b>	<b>181</b>
<b>XII.</b>	<b>ANALYSE DES METHODES UTILISEES POUR EVALUER LES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE ET DIFFICULTES RENCONTREES</b>	<b>185</b>
<b>3</b>	<b>METHODOLOGIE DE L'ANALYSE DE L'ETAT INITIAL</b>	<b>186</b>
3.1	LA COLLECTE DE DONNEES	186
3.2	LA VISITE DE TERRAIN ET LE REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE	186
3.3	LE DIAGNOSTIC	186
<b>4</b>	<b>METHODOLOGIE D'ANALYSE DES EFFETS ET DES MESURES D'INSERTION</b>	<b>193</b>
<b>5</b>	<b>DIFFICULTES RENCONTREES</b>	<b>193</b>
<b>XIII.</b>	<b>AUTEURS DES ETUDES</b>	<b>195</b>

**LISTE DES CARTES**

Carte 2 : Principales orientations économiques du PADD .....	29
Carte 4 La zone d'étude.....	40
Carte 5 : Carte des caractéristiques géologiques.....	46
Carte 6 : Carte des Eaux souterraines et superficielle .....	53
Carte 7 : répartition des cavités souterraines par commune dans le département de l'Oise (Source : BRGM) .....	56
Carte 8 : Carte des risques naturels .....	59
Carte 9 : Localisation des sites Natura 2000 .....	64
Carte 10 : Carte des milieux naturels .....	70
Carte 11 : Les zones d'activités .....	85
Carte 12: Carte des réseaux et des servitudes.....	91
Carte 13 : Occupation du sol .....	93
Carte 14 : Carte des infrastructures de transports .....	99
Carte 15 Carte de Synthèse des enjeux .....	126

## II. Préambule

## 1 LE CONTEXTE DU PROJET

Le projet de la ZAC Saint -Mathurin est localisé dans la commune D'Allonne. Cette commune fait partie de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis (CAB) qui appartient à un des ensembles les plus dynamiques de la Picardie. Cette dynamique s'explique par le développement des activités tertiaires et l'expansion économique de la région Île-de-France. La situation géographique de la CAB constitue un pôle de soutien logistique et industriel le long du « corridor de développement » de l'A16.

La commune d'Allonne constitue à l'échelle de la communauté d'agglomération un des pôles économique secondaire d'importance. Identifiés comme une « ville-porte » au sein du SCOT, elle constitue une vitrine économique de l'agglomération grâce au prolongement immédiat de la ville centre au Sud-Est de Beauvais.

Ce projet s'intègre au sein d'un tissu urbain où sont concentrés les principales activités économique de l'agglomération au niveau du front Est de la CAB. On trouve par conséquent plusieurs ZAC situées à proximité du périmètre de projet.

L'aménagement de la ZAC Saint-Mathurin apparait comme étant un des trois projets de première priorité en réponse aux objectifs du SCOT et de la révision du schéma territoriale des zones d'activités approuvés au conseil communautaire le 22 juin 2011.

Le périmètre d'étude est composé de deux îlots fonciers d'une superficie de 29,5 et 5,2 hectares soit un total de 35 hectares. Le secteur jouit d'une desserte remarquable compte tenu des infrastructures routières (RD1001 et RN31) et autoroutière (A16) qui la bordent.

Le projet repose sur un double intérêt : d'une part la volonté de renforcer l'effet de vitrine économique inscrit dans le SCOT via l'axe de l'A16 et d'autre part de tendre à un meilleur équilibre et une plus grande diversification de l'offre foncière et matière économique vis-à-vis de zones situées au Nord de l'agglomération.

## 2 LE CADRE REGLEMENTAIRE

Aux termes de l'article L.311-1 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction issue de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, l'objet de la ZAC est le suivant :

« Les zones d'aménagement concerté sont les zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains, notamment de ceux que cette collectivité ou cet établissement a acquis ou acquerra en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés ».

L'article R.311-2 du code de l'environnement précise que **le dossier de création d'une ZAC doit comprendre, notamment, l'étude d'impact visée à l'article R.122-3 du code de l'environnement :**

« La personne publique qui a pris l'initiative de la création de la zone constitue un dossier de création, approuvé, sauf lorsqu'il s'agit de l'Etat, par son organe délibérant. Cette délibération peut tirer simultanément le bilan de la concertation, en application du sixième alinéa de l'article L. 300-2.

Le dossier de création comprend :

- a) Un rapport de présentation, qui expose notamment l'objet et la justification de l'opération, comporte une description de l'état du site et de son environnement, indique le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone, énonce les raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet faisant l'objet du dossier de création a été retenu ;
- b) Un plan de situation ;
- c) Un plan de délimitation du ou des périmètres composant la zone ;
- d) L'étude d'impact définie à l'article R. 122-3 du code de l'environnement.

Le dossier précise également si la taxe locale d'équipement sera ou non exigible dans la zone ».

### 3 LA ZAC DE SAINT MATHURIN VIS-A-VIS DE LA REFORME DES ETUDES D'IMPACT

#### 3.1 LA NOUVELLE REGLEMENTATION APPLIQUEE A LA ZAC SAINT MATHURIN

D'après le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets, travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, le projet de création de la ZAC de Saint-Mathurin à proximité de la ZAC du Thers est soumis à étude d'impact pour les raisons évoquées dans le tableau suivant, annexe à l'article R.122-2 rubrique 33 du code de l'environnement:

CATEGORIES D'AMENAGEMENTS, D'ouvrages et de travaux	PROJETS Soumis à étude d'impact
Zones d'aménagement concerté, permis d'aménager et lotissements situés sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération.	Travaux, constructions et aménagements réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SDP (Surface de Plancher) supérieure ou égale à 40000 mètres carrés ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieur à 10 hectares.

#### 3.2 OBJECTIFS DE L'ETUDE D'IMPACT

L'étude d'impact est à la fois :

- **Un instrument de protection de l'environnement** : la préparation de l'étude d'impact permet d'intégrer les problématiques environnementales dans la conception et les choix d'aménagement du projet, afin qu'il soit respectueux de l'homme, des paysages et des milieux naturels, qu'il économise l'espace et limite la pollution de l'eau, de l'air et des sols ;
- **Un outil d'information pour les institutions et le public** : pièce officielle de la procédure de décision administrative, elle constitue le document de consultation auprès des services de l'État et des collectivités. Elle est également un outil d'information du public qui peut consulter ce dossier dans le cadre de l'enquête publique ;
- **Un outil d'aide à la décision** : l'étude d'impact constitue une synthèse des diverses études environnementales, scientifiques et techniques qui ont été menées aux différents stades d'élaboration du projet.

Présentant les contraintes environnementales, l'étude d'impact analyse les enjeux du projet vis-à-vis de son environnement et envisage les réponses aux problèmes éventuels.

*La ZAC Saint-Mathurin consiste en un aménagement d'une superficie de 23 hectares. Par conséquent le projet de création de cette ZAC est soumis à étude d'impact.*

*L'étude d'impact permet au maître d'ouvrage, au même titre que les études techniques, économiques et financières, d'améliorer et finaliser le projet.*

## 4 CONTENU DE L'ETUDE D'IMPACT

Le contenu de l'étude d'impact est fixé à l'article R 122-5 du Code de l'Environnement. Ainsi, l'étude d'impact comprend obligatoirement, outre le résumé non technique, les rubriques suivantes (**article R. 122-5 du code de l'environnement**):

- **Une description du projet** comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions : exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement du projet, le pétitionnaire devra notamment indiquer, les superficies nécessaires à la construction et les modes d'occupation (acquisitions totales, acquisitions suivies de rétrocessions, locations, ...), leurs utilisations et les éventuelles dispositions de remise en état ; les principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant la phase de construction puis d'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendues résultant du fonctionnement du projet proposé ;
- **Une analyse de l'état initial** du site et de son environnement ;
- **Une analyse des effets** négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement ;
- **Une analyse des effets cumulés** du projet avec d'autres projets connus ;
- **Une esquisse des principales solutions de substitution examinées** par le pétitionnaire et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ;
- **Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols** définie par les documents d'urbanisme opposables, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes ;
- **Les mesures envisagées par le maître d'ouvrage** ou le pétitionnaire pour éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; compenser lorsque cela est possible les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits ainsi

que l'estimation des dépenses correspondantes, l'exposé des effets attendus de ces mesures et une présentation des modalités de suivi de ces mesures ;

- **L'analyse des méthodes utilisées** pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.
- **Une description des difficultés éventuelles** de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette étude.
- **Les noms et qualités précises et complètes** du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation

Ainsi, l'étude d'impact du présent dossier comporte les parties suivantes :

*Partie 1 : Résumé non technique (III)*

*Partie 2 : Appréciation des impacts du programme (IV)*

*Partie 3 : Description du projet (V)*

*Partie 4 : Analyse de l'état initial du site et de son environnement (VI)*

*Partie 5 : Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, du projet sur l'environnement, et mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets notables sur l'environnement (VII)*

*Partie 6 : Analyse des impacts cumulés du projet avec d'autres projets connus (VIII)*

*Partie 7 : Analyse des principales solutions de substitution (IX)*

*Partie 8 : Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et les plans, schémas, programmes (XI)*

*Partie 9 : Estimation du coût des mesures compensatoires et modalités de suivi (XI)*

*Partie 10 : Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement et la santé et difficultés rencontrées (XII)*

*Partie 11 : Noms et qualités des auteurs des études (XIII)*

### III. Résumé non technique



## **IV. Appréciation des impacts du programme**

L'article R.122-5 du Code de l'environnement prévoit que :

« Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ».

*Cette opération de création de la ZAC de Saint-Mathurin constituant à elle seule un programme au sens de l'article précédemment cité. La présente étude d'impact vaut donc appréciation des impacts du programme.*

## V. Description du projet

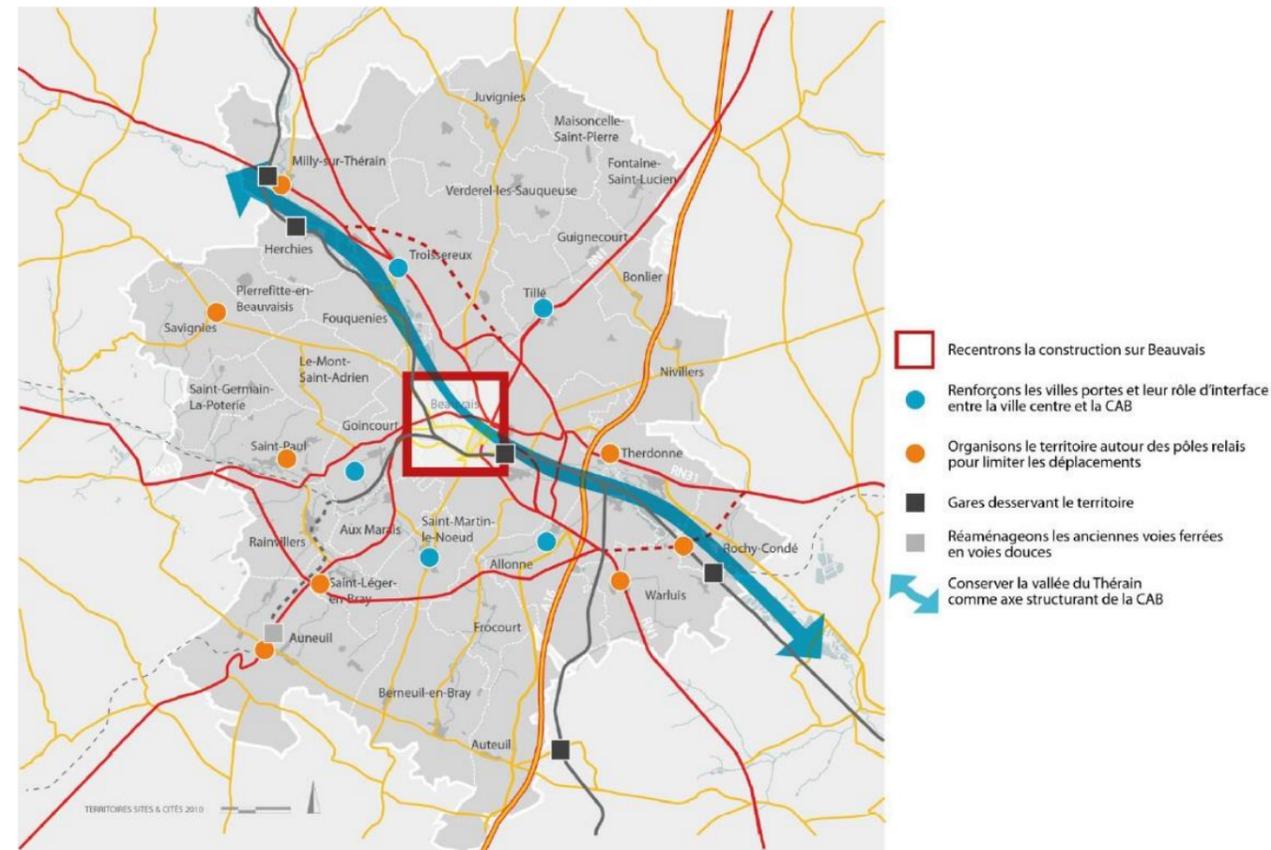
## 1 LA PRESENTATION DE L'OPERATION

La communauté d'agglomération du Beauvaisis (CAB) a décidé l'aménagement d'une zone d'activité sur la commune d'Allonne. Cette zone est destinée à accueillir des activités économiques artisanales et industrielles qui ne sont pas compatibles avec la proximité de quartier résidentiel à proximité.

### 1.1 CONTEXTE DE L'OPERATION

Ces dernières années l'agglomération du Beauvaisis, s'est engagée dans une diversification de son économie locale en favorisant les secteurs industriels et tertiaires, et en s'appuyant pour cela sur la présence d'infrastructures majeures tel que l'aéroport de Beauvais-Tillé et l'autoroute A 16.

La position géographique du Beauvaisis à une distance quasi-équivalente entre Paris (74 km) et Amiens (62km), place l'agglomération sur un axe d'échange important entre la capitale et le nord de la France grâce à la présence de l'A16. Ainsi les entreprises, implantées sur le flanc Est de l'agglomération sont à proximité de deux échangeurs autoroutiers qui leurs permettent un accès rapide aux autres métropoles urbaines pour leurs transports de marchandises. On compte actuellement plus de 2800 entreprises sur le territoire de la Communauté d'Agglomération. La commune de Beauvais, ville-préfecture du Département de l'Oise, concentre à elle seule près de 90% des entreprises. Les secteurs les plus divers sont représentés, du travail des métaux à l'agroalimentaire et à la chimie, en passant par la haute technologie.



Extrait du PADD - SCOT approuvé en juin 2012

En parallèle, le Syndicat Mixte de l'aéroport Beauvais-Tillé (SMABT), dont l'agglomération est un des trois membres avec la Région et le Département, a également développé l'infrastructure aéroportuaire de Beauvais-Tillé, en construisant notamment un deuxième terminal en 2010. Ces efforts sur l'attractivité du territoire à travers les infrastructures ont été récompensés par une forte croissance des flux de voyageurs ces dernières années, pour atteindre plus de 3,8 millions de personnes en 2012 grâce au marché des vols aériens à bas coûts (low cost).

Une autre spécificité du Beauvaisis qui contribue aussi à sa richesse, réside dans l'importance de la culture agricole que ce soit sur le Plateau Picard (au nord), dans le Pays de Bray (à l'Ouest) ou près des coteaux calcaires (au sud). La diversité des espaces paysagers et des sols, alliés à une économie agricole conséquente sur le territoire, ont été des atouts indéniables pour accueillir l'Institut de formation et de recherche en géologie et agronomie de LaSalle Beauvais. Cette école d'ingénieur est un fleuron pour le territoire du Beauvaisis car elle participe activement à la recherche et au développement (R&D) au sein

du pôle de compétitivité à vocation mondiale sur les industries et agro-ressources (IAR) créé en 2007 sur la région Picardie et Champagne-Ardenne. L'objectif de ce pôle de compétitivité est de mettre en synergie sur un même territoire les établissements d'enseignement supérieur, les organismes de recherche et les entreprises afin que tous travaillent ensemble sur des projets de développement économique pour l'innovation. Forte des entreprises tournées vers le secteur agricole, le Beauvaisis s'inscrit pleinement dans la stratégie du pôle de compétitivité avec des groupes industriels tels que Massey-Ferguson (1<sup>er</sup> employeur privé de Picardie et surtout n°1 mondial de construction de machines agricoles) et Isagri (entreprise majeure au rayonnement européen pour le matériel informatique agricole).

Le projet d'aménagement de la ZAC Saint-Mathurin s'inscrit dans le cadre de la stratégie de développement de la communauté d'agglomération du Beauvaisis.

Cette zone d'activité a vocation à accueillir des activités artisanales ou industrielles qui ne sont pas compatibles avec des habitations à proximité ou en centre urbains. La situation géographique va permettre à ces entreprises de jouir d'une desserte exceptionnelle. En effet, le parc d'activité se situe à proximité des liaisons majeures de circulations routières, aéroportuaires et maritimes du corridor nord européen :

- ✓ sur l'axe Paris-Londres et Paris/Anvers/Amsterdam, le long du corridor de développement en émergence que constitue l'A16 (baptisée l'Européenne) ;
- ✓ au carrefour d'axes de transports routiers entre l'A16 d'une part mais aussi la RN31 qui structurent le territoire Sud Picard et normand d'Est en Ouest (de Rouen à Reims)
- ✓ à Proximité immédiate de la Région parisienne, le territoire de l'agglomération du Beauvaisis est compris dans la troisième couronne du bassin parisien (à 80km du centre de Paris). Le confortement programmé des liaisons ferrées vers Paris est susceptible de renforcer l'attractivité économique mais aussi résidentielle du territoire de l'agglomération et du Pays ;
- ✓ à moins de 180 km du port du Havre (via la RN 31), 1<sup>er</sup> port français pour le trafic des conteneurs et 5<sup>eme</sup> port Nord européen ;
- ✓ à 75km du pôle aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle, 1<sup>er</sup> aéroport européen en termes de trafic ;

- ✓ à proximité immédiate de l'aéroport de Beauvais-Tillé, qui dessert plus de 20 destinations européennes et se place en 9<sup>eme</sup> position dans la hiérarchie des aéroports français pour le trafic de passagers.

Il s'agit aujourd'hui pour la communauté d'agglomération, avec le projet de la ZAC Saint-Mathurin, de continuer à soutenir le développement économique sur son territoire, en favorisant l'implantation ou la relocalisation d'autres entreprises, elles aussi porteuses d'emplois et de croissance économique pour le Beauvaisis.

### 1.1.1 La politique de développement économique du beauvaisis

Le développement économique est au cœur des attentions de la communauté d'agglomération. Cela se traduit par des orientations dans les documents cadres dont s'est doté le territoire, comme par exemple avec le « Projet de Territoire de Développement Durable Beauvaisis 2030 » - appelé aussi « Prospective 21 ». Il s'agit d'une déclinaison de l'agenda 21 local pour l'agglomération, dans lequel le premier des 4 piliers est entièrement consacré à l'attractivité économique et la manière de transformer le Beauvaisis pour en faire notamment un carrefour d'innovation de premier plan en Picardie. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) s'intéresse lui aussi sous l'angle de l'urbanisme au développement des zones d'activités économiques pour lesquelles il réserve près de 300 hectares parmi les futures zones à urbaniser qui seront ainsi dédiées à l'implantation d'entreprises.

Cette mise en synergie entre les axes de dessertes majeures du territoire du Beauvaisis et la politique en faveur de l'emploi contribuent au dynamisme économique de l'agglomération. L'emploi salarié y a progressé de 11,4 % sur la période 1999-2007 pour atteindre 45 765 postes en 2008. Même si la majeure partie de l'activité est concentrée sur Beauvais (83,3 % des emplois salariés), les chiffres montrent que l'emploi se développe aussi dans la conurbation sur les communes d'Allonne (4,7 %) et de Tillé (1,8 %).

Cette tendance de croissance de l'emploi sur le bassin du Beauvaisis est soutenue par le SCOT qui a fixé comme objectif de développement en matière économique, la création de 4 000 emplois nouveaux pour la période du SCOT 2014-2024. Il s'agit ainsi de poursuivre le rythme actuel de développement en matière économique de 400 emplois créés en moyenne chaque année. Afin d'améliorer davantage encore cette attractivité, le SCOT à identifier une dizaine d'actions qui contribuent à créer un

environnement économique propice à l'installation de nouvelles activités qu'elles soient tertiaires, artisanales ou industrielles.

Concrètement, la stratégie de l'agglomération repose sur 4 axes :

- Promouvoir la recherche et le développement (R&D) ainsi que les entreprises innovantes,
- Tirer parti de l'atout mobilité qu'offre la présence d'un aéroport sur un plan national et européen,
- Favoriser l'économie résidentielle en faveur des étudiants, des cadres, des retraités, des touristes, en offrant des services de proximité de qualité, etc...
- Soutenir l'économie localisée avec l'artisanat, la production locale et les circuits courts,

Pour mettre en œuvre cette stratégie, un des facteurs clé et transversal de la réussite de ces objectifs, passe par la maîtrise des coûts du foncier comme nous le verrons par la suite.

#### 1.1.1.1 La formation et l'innovation au cœur d'un véritable pôle de compétitivité

Face aux mutations économiques, avec l'érosion de l'emploi industriel et en parallèle l'accroissement des emplois tertiaires, l'agglomération est confrontée à la problématique de la formation de la main-d'œuvre. Elle doit notamment avec ses partenaires institutionnels mettre tout en œuvre pour répondre aux besoins et aux attentes des entreprises en faisant correspondre l'offre de formation sur le territoire. Il s'agit non seulement d'améliorer le contenu mais aussi les niveaux de formation, le SCOT encourage donc la création de partenariats avec les institutions d'enseignements supérieurs du territoire, comme par exemple avec l'antenne de l'Université de Picardie Jules Verne ou même l'institut La Salle.

A cet égard, l'institut La Salle est un des pivots de la politique économique de l'agglomération. Cet établissement a pour fonction de former des ingénieurs spécialisés dans les multiples domaines liés à la géologie, l'agronomie et à l'agro-alimentaire. Dans le cadre du pôle de compétitivité régional « Pôle Industries et Agro-ressources » (I.A.R), cette école travaille en partenariat avec les industries de ce secteur implantées sur le Beauvaisis. L'objectif étant à terme de constituer un véritable cluster au sein de l'agglomération avec la création d'un Agroparc / Technoparc La Salle.

#### 1.1.1.2 Le Beauvaisis : « vitrine internationale et européenne grâce à son aéroport

La présence de l'aéroport international Beauvais-Tillé présente également un atout et un potentiel de développement économique majeur pour le territoire. En 2012, il constituait la 9<sup>ème</sup> plate forme française en terme de passagers avec près de 3,9 millions d'utilisateurs, là ou en 2007, il franchissait à peine les 2,1 millions d'usagers.

Il existe donc un potentiel important de touristes qui transitent par Beauvais et son aéroport avant de partir vers d'autres destinations. L'objectif pour l'agglomération étant de réussir à garder le temps d'1 ou 2 nuits ces visiteurs et de les accompagner dans leur découverte touristique du Beauvaisis dans une perspective de développement de l'économie résidentielle.

Les dernières données en 2012 sur la fréquentation de l'aéroport montrent aussi que 15% de la clientèle de l'aéroport est liée aux milieux d'affaires. Par conséquent, il existe une fenêtre d'opportunité à saisir sur ce secteur afin de développer une certaine « vitrine internationale » de l'agglomération. Cela passe notamment par la création de salle de conférence, d'espaces de congrès, de services aux entreprises et aux touristes, de commerces, d'augmentation de la capacité hôtelière, etc., ainsi que par la modernisation des infrastructures.

C'est également dans cette perspective de vitrine de l'agglomération qu'a été créé sur près de 124 hectares une zone d'activité dénommé « Ecoparc Beauvais-Tillé » à proximité des emprises aéroportuaire afin d'accueillir des entreprises tertiaires avec leurs bureaux, ainsi que des structures de logistique et de stockage.

#### 1.1.1.3 Une offre foncière disponible à proximité avec des coûts d'aménagement maîtrisés

Dans un cadre global de concurrence des territoires, où tous souhaitent capter un maximum d'entreprises pour faire vivre et dynamiser leur économie locale, la maîtrise des coûts de construction et d'aménagement est un argument de poids pour se démarquer et provoquer la décision d'implantation des entrepreneurs.

Il s'agit donc de proposer dans les zones d'activités économiques une offre foncière avec un prix de vente attractif, ce qui est possible lorsque le terrain qui a vocation à accueillir les entreprises est vierge de toutes constructions antérieures. Dans cette hypothèse, il n'y a donc pas à prévoir de coût de

démolitions, voire de dépollutions du site qui pourraient alourdir le bilan financier d'aménagement de la zone et auraient un impact significatif sur le prix de revente de la charge foncière.

Cette attention portée sur la maîtrise des coûts se conjugue avec une pratique sociétale d'implantation des entreprises prioritairement en périphérie des villes près des axes de desserte notamment pour les PME de transports, de logistiques, de commerces de gros, etc....

C'est en tenant compte de cette réalité économique que la communauté d'agglomération du Beauvaisis (CAB) s'est engagée dès 2005 dans la réalisation de son schéma territorial des Zones d'Activités Economique (ZAE). L'histoire des lieux et leurs géographies ont aidé à comprendre et à orienter la planification de l'aménagement du territoire. L'objectif est donc de terminer l'urbanisation de l'arc économique Est en comblant, par exemple avec la ZAC Beauvais-Tillé, l'espace resté vide entre la zone des Tilleuls sur Tillé et le parc d'activités économique du Haut-Villé. Un autre fil conducteur sous-jacent dans la réflexion sur l'élaboration de cette politique de développement économique du Beauvaisis, a été de permettre l'implantation de « la bonne entreprise au bon endroit ». C'est ainsi que chaque zone économique a été pensée pour accueillir une certaine typologie d'entreprise selon son domaine d'activité.

	Agro Parc Lasalle Beauvais	Eco parc Beauvais Tillé	ZA d'Allonne	ZA des Larris Beauvais	ZA n°2 Auneil	Extension Warluis	ZA de Troissereux	ZA Bois de Ste LADE
Surface Prévisionnelles	5 ha	123 ha	23 ha	60 ha	30 à 40 ha	18 ha	14 ha	23 ha
Remarques / observations	Pole Technologique à vocation Agro-industrielle. En cours de réalisation	Vocation : ECO PARC - Etudes techniques en cours - dossier de réalisation à réaliser	Urbanisation possible en continuité de la zone des "Quarante Mines"	Giratoire à réaliser sur la RD 938 - extension au sud sur la commune de Therdonne d'une surface de 26 ha et 6 ha sur Beauvais	Etude lors de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme d'Auneil de la possibilité d'implanter une zone nouvelle à proximité de la zone existante	Actuellement en zone agricole au PLU - Giratoire à réaliser	Déviations de Troissereux à réaliser - connexion sur la déviation à envisager - possibilité d'extension de 15 ha	Fortes contraintes d'accès
Critère de priorisation (de 1 à 3)	1	1	1	2	2	2	3	3
Echéancier prévisionnel	2011 -	2011 -	2012 -	-	-	-	-	-
P r i o r i t é	Tertiaires / Bureaux :							
	Commerce de Gros / Artisanat :							
	Commerces de détails :							
	Logistiques / Stockages :							
	Industries / Fabrications :							

Surface totale	296 à 306 ha
----------------	--------------

Tableau 1 : Tableau de synthèse du schéma d'extension des Zones d'Activités de la communauté d'agglomération du Beauvaisis approuvé en juin 2011

Cette réflexion a également permis d'identifier les secteurs géographiques où l'agglomération du Beauvaisis pourrait aménager ces nouvelles zones d'activités ou développer celles d'ores et déjà existantes. Le schéma a été approuvé en conseil communautaire le 26 septembre 2006.

Compte tenu des évolutions législatives et réglementaires survenues depuis, de l'adhésion de nouvelles communes, ainsi que de la raréfaction de foncier économique disponible, il est apparu opportun de réactualiser ce document le 24 juin 2011. Trois niveaux de priorités sont identifiés, avec la localisation des sites devant faire l'objet d'un aménagement à plus ou moins long terme :

**Priorité 1 :**

- Développement de l'Agro-Parc Lasalle Beauvais (5,4 hectares),
- Développement de l'Eco-Parc Beauvais Tillé (124 hectares),
- Création d'une nouvelle zone sur la commune d'Allonne (23 à 43 hectares).

**Priorité 2 :**

- Développement de la zone des Larris sur Beauvais et Therdonne (28 à 60 hectares),
- Réflexion sur le développement d'une nouvelle zone sur Auneuil (30 à 56,8 hectares),
- Création d'une nouvelle zone sur Warluis (18 à 41,5 hectares).

**Priorité 3 :**

- Extension de la zone de Troissereux (13,8 hectares),
- Développement de la zone du Bois de Sainte Lade à Warluis (23 hectares).

Il s'agit d'un document phare, qui exprime le consensus des élus de l'agglomération autour d'un projet de territoire où les objectifs ont été clairement identifiés et priorisés. Ce schéma est d'ailleurs cité dans d'autres documents cadres du Beauvaisis tel que « Prospective 21 » ou dans le SCOT, comme le document de référence en matière de stratégie de développement économique. \$



### SCHÉMA D'EXTENSION DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE LA CAB

Communauté d'Agglomération du Beauvaisis



#### 1.1.1.4 Le développement de l'attractivité résidentielle et touristique du Beauvaisis : axe fort du renouvellement urbain

La politique économique du Beauvaisis promeut une vision plus large que la recherche et le développement des emplois, pour s'intéresser également à tous un pan de l'économie locale à travers la consommation de biens et de services au quotidien. Il s'agit donc de s'intéresser à « l'économie résidentielle ». Elle représente tous le maillage de petits commerces, de services de proximités, d'infrastructures sportives, d'espaces paysagers, etc. qui donne envie de vivre et de consommer dans la ville où l'on habite.

Parce qu'un territoire peut bénéficier des revenus des personnes qui n'y travaillent pas, cette économie résidentielle est un moteur qui fait vivre les commerces et les services de proximité. Ce qui est particulièrement le cas en Picardie où il y existe une déconnexion entre le domicile et le lieu de travail. En effet, la Picardie est la 1<sup>ère</sup> région de France où les salariés font le plus de déplacement entre leur lieu de vie et leur pôle d'activité. Il y a donc une partie de leurs revenus et de leurs dépenses quotidiennes qui « échappe » en quelque sorte au territoire sur lequel ils travaillent dans la mesure où ils n'y vivent pas le reste de leur temps libre. Or, dans un contexte globale où l'on parle de plus en plus du temps libre des salariés et de monter en puissance de la société de loisir (déco, bricolage, etc...), il est donc très important pour les territoires de capter également cette économie résidentielle.

Les élus de la ville et de l'agglomération ont donc investi ce champs d'action en favorisant une certaine qualité de vie avec des services de proximité, une vie culturelle dynamique (développement de la maladrerie Saint Lazare comme espace culturel), des écoles et des crèches avec une amplitude horaire adapté aux besoins de la population résidente, etc. afin de faire de Beauvais une ville attractive, pour les étudiants, les touristes, les cadres et les retraités.

Il s'agit pour Beauvais de favoriser le développement de l'économie résidentielle et d'attirer aussi des salariés qui iront travailler à l'extérieur de l'agglomération, grâce à la facilité des déplacements en transports en commun tel que le train. C'est la raison pour laquelle les quartiers autour des gares seront amenés à accueillir davantage encore de population.

Pour le territoire qui nous concerne, c'est par exemple le cas avec le projet de ZAC multisites Beauvais-Vallée du Thérain qui a notamment pour ambition de restructurer une friche industrielle en plein cœur

de la ville et d'y construire environ plus de 1 000 logements rien que sur l'emplacement de l'ancienne usine Bosch. Ce projet s'inscrit donc parfaitement dans la stratégie de renouvellement urbain prôné par le SCOT qui vise à produire des logements pour les 2/3 dans les espaces urbains déjà existants et non plus en extension.

#### 1.1.2 Le confortement du pôle économique à l'Est de l'agglomération de Beauvais

Le développement de la ville de Beauvais s'est réalisé de manière progressive, contrainte par la géographie particulière de la vallée du Thérain. Cette dernière divise le territoire en deux zones de plateaux situés sur la moitié Nord-est et une zone beaucoup plus vallonnée, très riche en eau situé au Sud-ouest.

Beauvais ayant été ravagée durant la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale par les bombardements successifs, la période d'après-guerre fut donc consacré à la reconstruction, du centre-ville, des logements, des commerces, mais aussi des usines et des industries à l'Est de la ville, le long de la vallée du Thérain et de son affluent le Wage. Dans un premier temps, la ville développa la ZI n°1 (zone industrielle) autour d'entreprises déjà existante dans le secteur du pont d'Arcole, puis ce fut la ZI n°2 dans la zone de Ther.

L'urbanisation de Beauvais durant la période des Trente Glorieuses s'est adaptée à cette particularité géographique. C'est ainsi que la façade Est de l'agglomération, relativement plate et disposant des principales infrastructures de transport, accueille depuis cette période les activités économiques et commerciales, tandis que la façade Ouest au relief plus marqué conserve une vocation d'espace naturel et de loisirs centrée sur le plan d'eau du Canada et le bois du Parc Saint-Quentin. La seule exception dans cette répartition géographique des sites d'activités concerne la zone de l'Avellon à la sortie Ouest de Beauvais en direction de Goincourt.

Au fur et à mesure des années, les zones d'activités se sont remplies avec le développement des activités économiques et commerciales. Face à la demande, de nouvelles zones ont vu le jour de part et d'autre de la RD 901 en direction de l'aéroport, telles que les zones de la Vatine, des Marettes, du Haut-Villé, de Pinçonlieu et dernièrement avec la ZAC Beauvais-Tillé qui fait la liaison entre la zone des Tilleuls à Tillé et le secteur du Haut-Villé.

Le projet de création de la zone d'activité Saint-Mathurin sur Allonne s'inscrit dans cette perspective de continuité de l'arc économique sur le flanc Est du territoire communautaire. Il figure également parmi les priorités n°1 de l'agglomération du Beauvaisis pour conforter le développement des activités, depuis l'Institut LaSalle au nord-ouest jusqu'à l'autoroute A16 et la déviation de la RN31 au sud.

La zone d'activité de Ther et son secteur des Quarante Mines étant presque remplie, il apparaît nécessaire de développer une offre foncière à vocation économique supplémentaire qui soit desservie elle aussi par ces grands axes routiers et autoroutiers (A16, RN31, RD 1001).

L'objectif de la ZAC Saint-Mathurin est d'accompagner dans leur développement des entreprises qui souhaitent s'agrandir et qui sont freinées aujourd'hui dans leur évolution par des emplacements contraints, leurs offrants peu de possibilité d'extension. Il s'agit donc de leur permettre de s'installer sur un nouvel emplacement, plus large et plus fonctionnel pour qu'elles puissent continuer à se développer dans leur secteur d'activité.

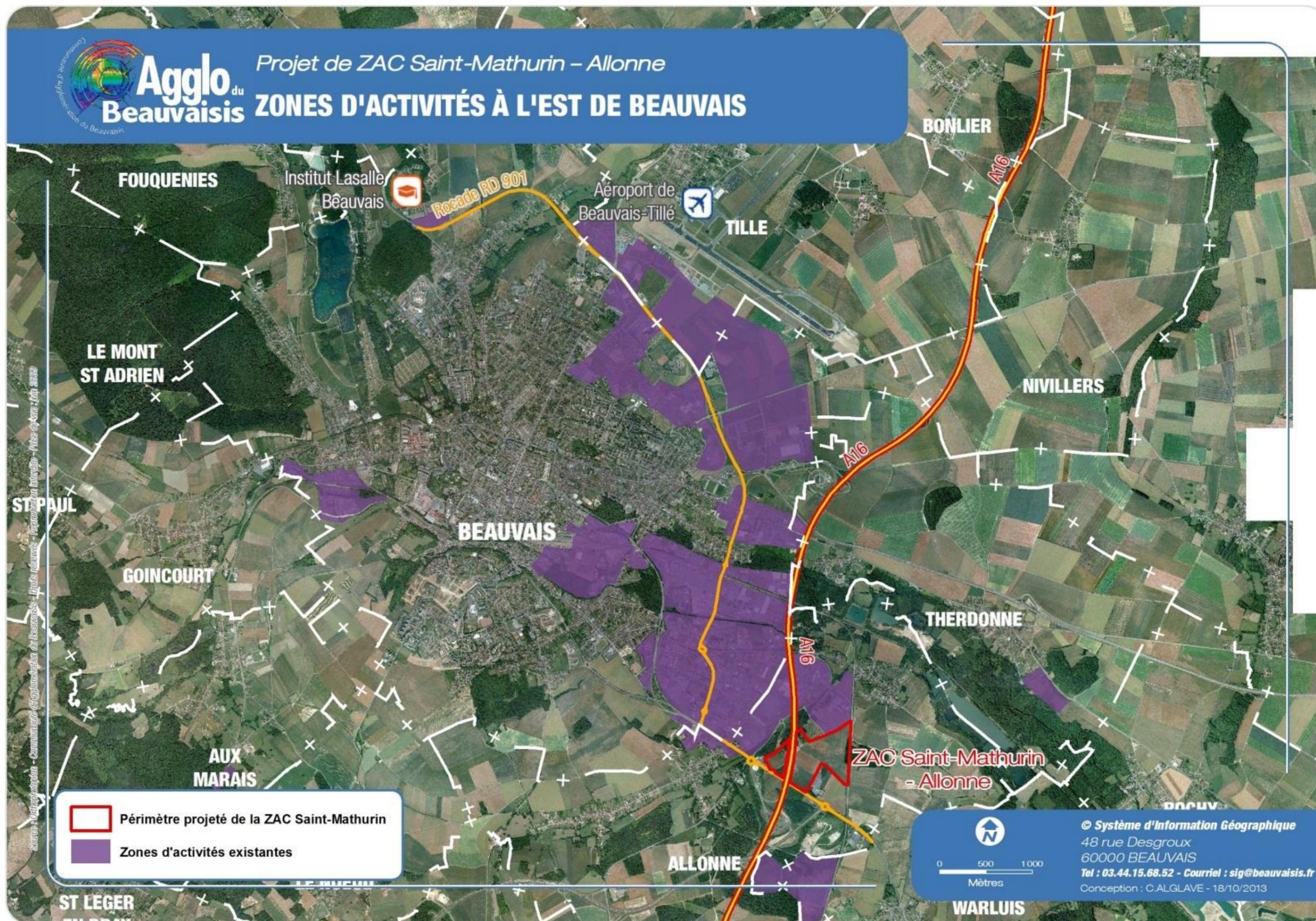
La création de cette ZAC répond donc à un besoin de certaines entreprises qui se trouvent par exemple enserrées dans un tissu urbain dense, qui leur offre peu de perspective de se déployer aux alentours. Cette aspiration légitime des entreprises peut le cas échéant être en concordance avec des opérations de renouvellement urbain qui visent à recréer un quartier de logement sur d'anciens espaces industriels et économiques. Dans cette hypothèse, il est nécessaire de disposer d'une offre foncière adaptée à leurs besoins à proximité afin de permettre à ces entreprises de se déplacer au plus près des grands axes routiers, en périphérie de l'agglomération.

A titre d'exemple, le projet de ZAC multi-sites « Vallée du Thérain » au cœur de la ville, envisage de requalifier le secteur d'activité rue du Pont Laverdure d'une superficie d'environ 125 500 m<sup>2</sup>. Ce sont donc moins d'une dizaine d'entreprises qui pourraient être amenées à venir de manière préférentielle sur la ZAC Saint-Mathurin.

Il en va de même pour la mutation de la friche commerciale du « Franc Marché », dont la station-service de l'enseigne TOTAL pourrait venir s'implanter en entrée d'agglomération avec une voie d'accès directe sur la RD 1001, sous réserve de l'accord du Département pour créer les nouvelles infrastructures routières.

La ZAC Saint-Mathurin avec son espace foncier vaste et fonctionnel peut séduire des investisseurs qui travaillent dans des secteurs d'activités différents de l'agro-parc La Salle (qui regroupera à terme des

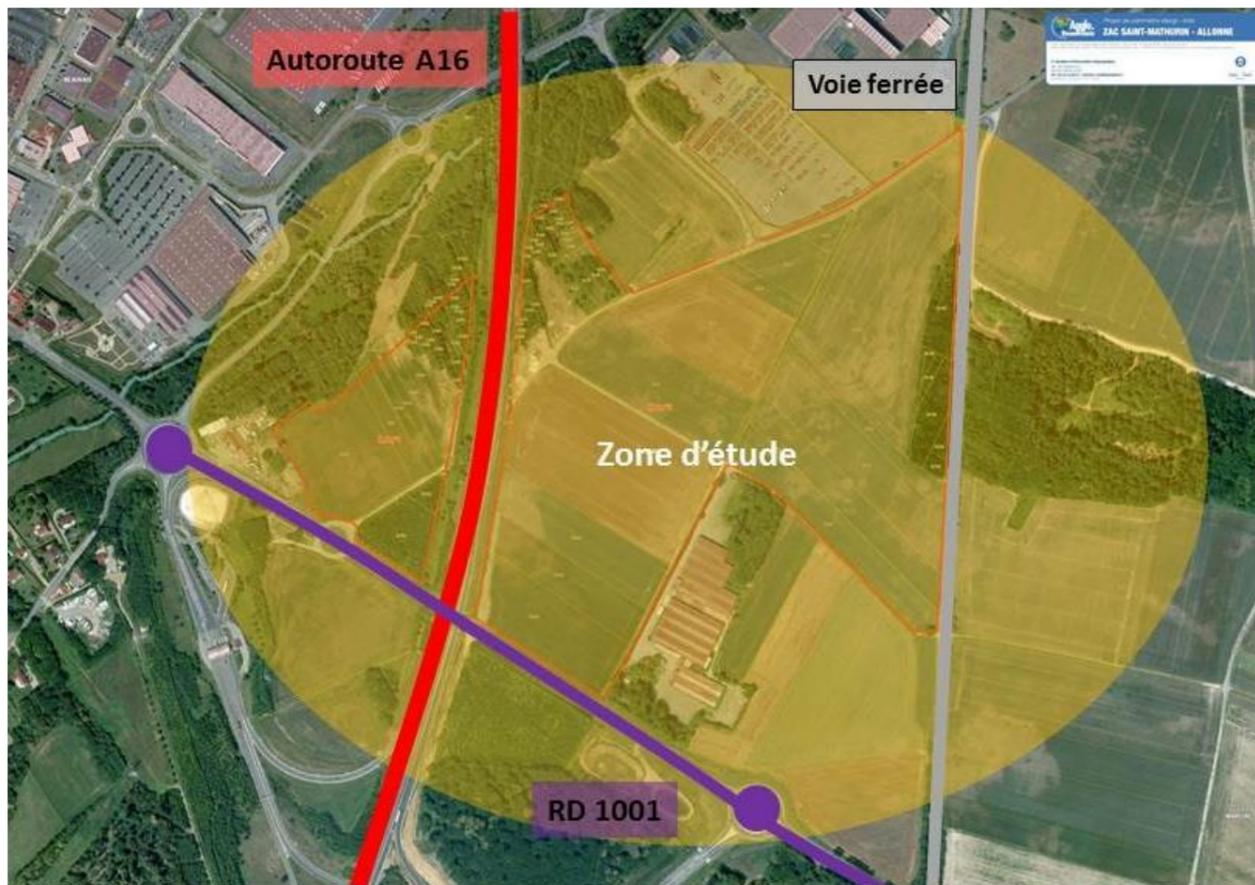
entreprises ayant un lien avec le secteur agricole) ou de l'éco parc Beauvais-Tillé qui cherche à accueillir des activités tertiaires et logistiques pour des entreprises recherchant un effet vitrine le long de la RD 901. C'est donc une zone économique complémentaire à celles qui existent déjà qui sera créée avec la ZAC Saint-Mathurin pour des entreprises tournées davantage vers la production, le commerce de gros, l'artisanat...



### 1.1.3 Le périmètre d'étude

Au nord-est de la future zone il existe déjà la zone d'activité de Ther (avec la société BENDIX). Le projet de ZAC vient s'inscrire dans ce contexte économique en continuum des entreprises déjà présentes.

Le périmètre d'études envisagé pour la future ZAC Saint-Mathurin est un périmètre comprenant de lourdes infrastructures, telles que la voie de chemin de fer qui relie Beauvais à Paris, l'autoroute A16 et la RD 1001, qui quadrillent la zone et déterminent ainsi les limites du périmètre aménageable.



Dans cette zone d'étude, deux îlots ont été identifiés a priori comme potentiellement aménageable :

- Îlot n°1 : sur le lieudit « Galhaye »/ « Les Plantes », entre le Ru de Berneuil et l'A16  
**(surface d'environ 5 hectares)**
- Îlot n°2 : en continuité sud de la zone d'activité du Ther, entre l'A16 et la voie ferrée  
**(surface d'environ 28 hectares)**

La présente étude d'impact a notamment pour vocation de vérifier si ces îlots pressentis pourront ou non faire l'objet d'un aménagement dans les années à venir, compte tenu de la réglementation, de la

sensibilité environnementale, de l'insertion paysagère, du coût des travaux des voiries et réseaux divers, etc....

Dans la mesure où l'entreprise Ténart au lieu-dit « les vingt mines » (longeant le sud est de l'îlot n°2 près de la RD 1001) était déjà présente, il n'a pas paru pertinent de l'intégrer dans le périmètre d'étude de la ZAC Saint-Mathurin, puisque l'objectif de cette zone est essentiellement tourné vers l'accueil de nouvelles entreprises.



Un 3<sup>e</sup> lot aurait pu exister au sud de l'îlot n°2 en continuité du giratoire présent en sortie de la déviation RN 31, il est d'ailleurs mentionné pour mémoire dans la variante d'aménagement n°1. Cependant, il a été écarté du périmètre d'étude compte tenu de l'existence d'un projet de prolongement de la RN 31 qui a été traduit juridiquement dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) d'Allonne par la création d'un emplacement réservé n°19 au profit de l'Etat.

### 1.1.4 L'organisation foncière

#### 1.1.4.1 L'occupation du sol



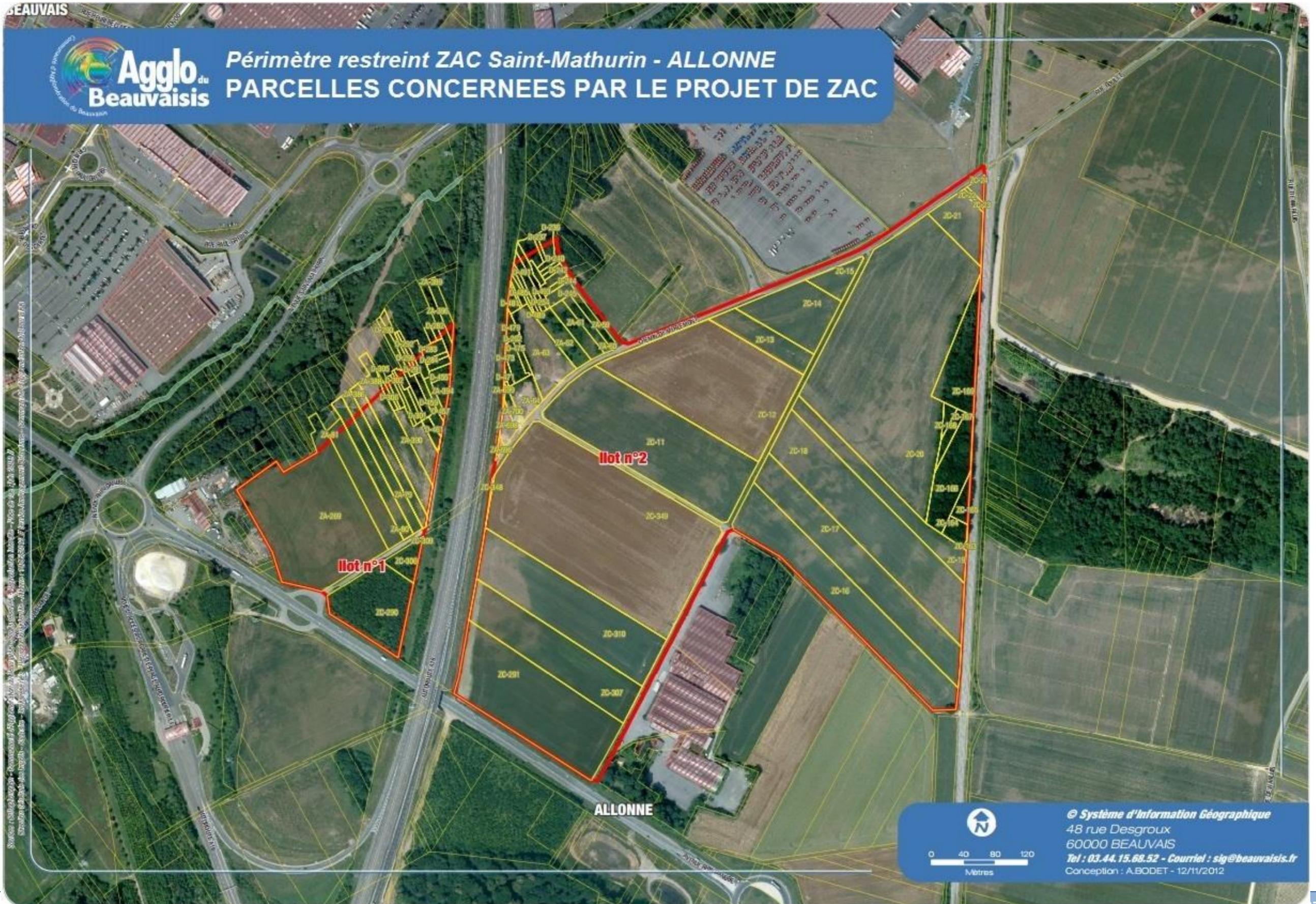
#### 1.1.4.2 Découpage parcellaire du site

Le périmètre de l'îlot n°1 couvre 35 parcelles. Les plus grandes d'entre elles, c'est-à-dire les parcelles ayant une surface supérieure à 1 000 m<sup>2</sup>, soit une dizaine, sont majoritairement utilisées pour la culture agricole, alors que les plus petites se trouvent morcelées dans la zone boisée.

Ce qui caractérise d'ailleurs l'îlot n°1 au-delà des petites parcelles (autour de 250 m<sup>2</sup> en moyenne) c'est également le morcellement des propriétaires en particulier sur la zone boisée au nord mais aussi sur la surface agricole centrale.

L'îlot n°2 quant à lui comprend 63 parcelles. Il est composé d'un bloc central de 15 parcelles qui ont une destination agricole et recouvre plus des ¾ de la surface totale de l'îlot n°2. Aux franges de la zone, on retrouve un espace boisé près de la voie ferrée et un second à l'opposé près de l'autoroute A16. Ces secteurs boisés qui représentent moins d'1/4 de la surface totale du site présentent les mêmes spécificités de morcellement parcellaire que l'îlot n°1 et donc concentrent à eux seuls plus de la moitié des propriétaires.

Cette carte illustre les différentes occupations du sol dans le périmètre de projet de la ZAC Saint-Mathurin. On s'aperçoit qu'actuellement ces terrains ont deux vocations principales, la première est liée à une utilisation agricole, les terrains y sont labourés et cultivés, la seconde caractéristique de ces îlots étant qu'ils contiennent respectivement une à deux zones boisées.



## 1.2 ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Le projet d'aménagement de la ZAC de Saint Mathurin s'inscrit premièrement dans le cadre d'une réflexion sur le développement global de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis (CAB). Cette opération d'aménagement présente un enjeu d'importance pour le potentiel de développement économique à l'échelle de l'agglomération du Beauvaisis.

Ce projet de la ZAC Saint-Mathurin s'inscrit dans une stratégie globale de création de zones d'activités sur le flan Est de l'agglomération comme cela a été rappelé dans le paragraphe consacré à la politique économique de l'agglomération. L'enjeu essentiel de ce projet est de permettre le développement des activités économiques, pour répondre aux attentes fortes de la population en termes d'emploi sur le territoire du Beauvaisis.

La ZAC Saint-Mathurin ne vient donc ni concurrencer le technopôle LaSalle, ni attirer les mêmes entreprises qui chercheraient une vitrine internationale tel que la ZAC Beauvais-Tillé peut leur proposer.

La zone Saint-Mathurin est nécessaire au Beauvaisis car elle complète les autres espaces à vocation économique sur un créneau plus classique, en offrant des espaces fonciers suffisamment grands pour que des entreprises en croissance puissent venir s'implanter sur des terrains correspondant davantage à leurs besoins de bureaux, de stockages ou autres. La proximité avec l'échangeur autoroutier ou les grands axes routiers qui assurent une bonne desserte de la zone économique correspond également à ce que recherchent les entreprises de commerce de gros qui ont vocation à venir sur ce secteur.

Ce projet constitue la pointe sud de la vitrine économique de l'agglomération de Beauvais. Il s'insère dans un tissu déjà marqué par la présence de différente zone d'activité économique. Dans la mesure où elle se situe dans le prolongement de la zone d'activité de Ther, la future ZAC Saint Mathurin présente la particularité d'avoir des réseaux dans sa zone d'étude. D'ailleurs, les pré-études avec les différents concessionnaires sont en cours d'élaboration, qu'ils concernent l'électricité, la téléphonie, l'assainissement, etc... Le raccordement aux VRD (voirie et réseaux divers) pourrait donc se faire avec un coût d'aménagement maîtrisé, en limitant au maximum l'impact sur l'activité agricole car il s'agit d'ores et déjà d'un secteur très morcelé et fragmenté. En effet, l'îlot n°2 est déjà très fragilisé sur un plan agricole par son enclavement avec la présence de la voie ferrée, de l'autoroute, de la route nationale et de la zone d'activité de Ther (secteur des Quarante mines) au nord. (Nota :il s'agit d'une hypothèse de départ qui devra être complétée par le résultat des études de réseaux)

La façade internationale de l'Est de l'agglomération sera localisée approximativement dans un triangle formé par l'aéroport Beauvais-Tillé, le village de Therdonne et le village d'Allonne. La ZAC de Saint-Mathurin s'inscrit ainsi dans la continuité des espaces d'accueil d'entreprises existants et en cours de constitution. Cette zone d'activité viendra compléter la vitrine et sera la porte d'entrée Sud.

Cet aménagement permettra d'assurer la continuité de son développement économique et de sa diversification économique. D'autant plus, plus que la CAB doit augmenter son offre de terrains à vocation économique.

L'enjeu est donc de pouvoir aménager une zone économique qui réponde aux besoins des entreprises, à proximité des grands axes routiers, sur un secteur bien desservi par les réseaux, ce qui présente l'avantage ensuite de pouvoir bien maîtriser les coûts d'aménagements, et en limitant le plus possible l'impact sur un secteur agricole déjà très fragilisé par la présence de ces grandes infrastructures qui l'ont petit à petit morcelé et fragmenté.

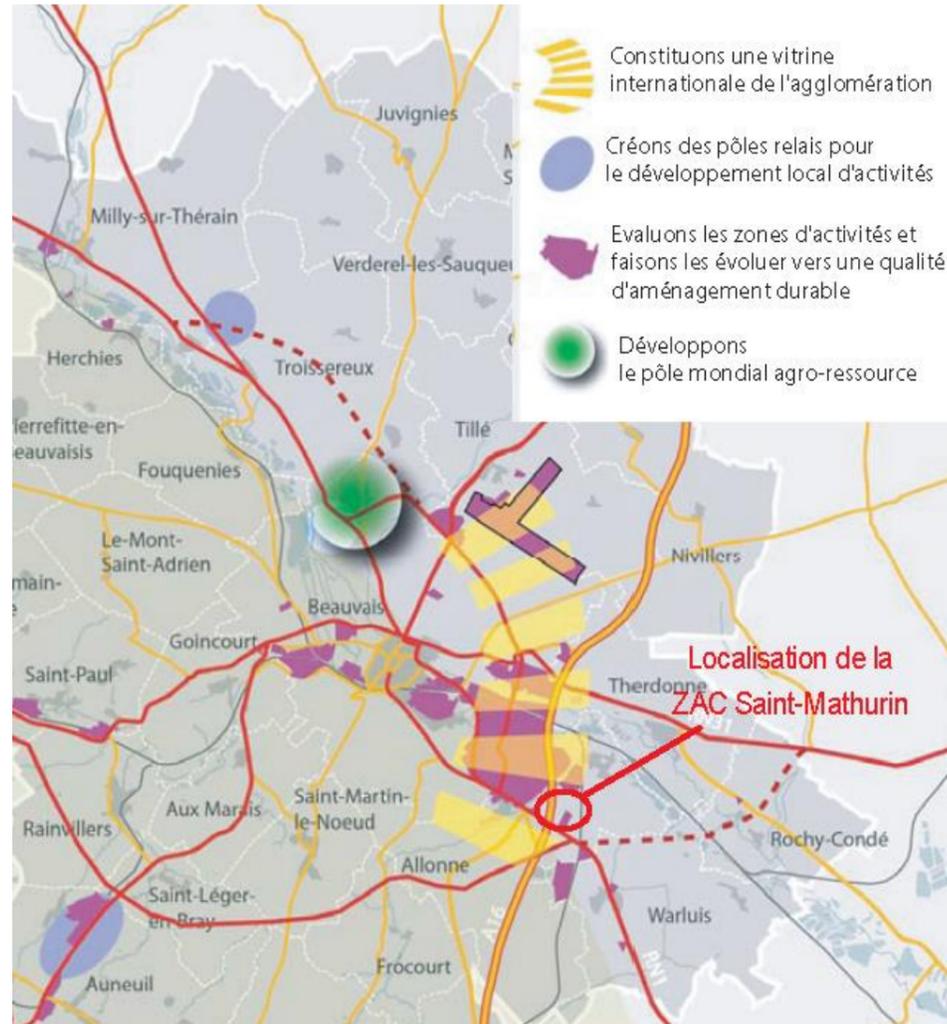
### 1.2.1 Approche du territoire

Le SCoT de la communauté d'agglomération a mis en exergue dans son diagnostic territorial un déséquilibre géographique dans la répartition des zones d'activités économiques et commerciales, principalement localisées sur Beauvais et l'Est de l'agglomération, mais également la faible disponibilité foncière.

Il est précisé dans le PADD ainsi que dans les orientations du SCoT de la communauté d'agglomérations que les objectifs montrent l'importance de recentrer le développement économique sur « les villes portes » comme Allonne.

En effet, le territoire d'Allonne bénéficie d'une localisation avantageuse, à la porte d'entrée Sud Est de l'agglomération Beauvaisienne. La bonne desserte du territoire (A16, déviation de la RN31, RD 1001 et RD 927), place Allonne au centre d'un réseau d'échange et de complémentarités territoriales qui vont bien au-delà des limites départementales. Par conséquent, cette commune s'identifie comme un bourg-relais structurant de par son poids économique non négligeable à l'échelle de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis.

LA ZAC permettra l'intégration de cette zone en limite d'espace agricole



Carte 1 : Principales orientations économiques du PADD  
(Source : PADD du SCoT de la CAB)

### 1.2.2 Perspectives et développement

D'une part en termes d'emplois ce parc d'activité permettra un apport considérable d'emploi. Rappelons-le, Allonne est le Troisième pôle d'emploi de la communauté d'agglomération

Aujourd'hui, l'économie de la communauté d'agglomération du Beauvaisis est dynamique. L'activité est principalement concentrée sur Beauvais ainsi que Allonne (4,7%) et le Tillé (1,7%). Entre 1999 et 2007, l'emploi salarié a progressé de 11,4%. Une forte tertiarisation des activités est à l'œuvre, prouvant la capacité d'adaptation de l'économie locale.

Cette opération, dont la programmation est détaillée dans le chapitre suivant, concerne la partie Nord-Ouest du territoire communal d'Allonne

### 1.3 HISTORIQUE DU PROJET

Jusqu'à présent, ces terres ont eu un usage exclusivement agricole et forestier. Le projet de faire de la ZAC Saint-Mathurin une zone consacrée à l'activité économique trouve son origine dans le Schéma des Zones d'Activités Economiques (ZAE) de l'agglomération du Beauvaisis en 2011 qui identifie cette zone comme priorité n°1 pour le développement économique du territoire dans le prolongement de la zone de Ther. Depuis cette date, des études d'aménagements du site sont en cours d'élaboration et font également l'objet d'une concertation élargie avec la population.

#### La concertation préalable

Par délibération en date du 14 décembre 2012, le conseil communautaire de l'agglomération du Beauvaisis à adopter les modalités de concertation suivante :

- Parution d'un article informant de l'ouverture de la concertation dans le mensuel AggloMag au lancement de la procédure,
- Mise en ligne sur le site internet de l'agglomération des études et pièces du dossier validées en fonction de leur état d'avancement,
- Mise en place d'une boîte messagerie dédiée à la concertation pour l'envoi des observations du public,
- Mise à disposition du public dans les locaux de la communauté d'agglomération des études et pièces du dossier validées en fonction de leur état d'avancement,
- Mise en place d'un registre de concertation dans les locaux de la communauté d'agglomération,
- La tenue d'une réunion publique permettant de présenter le projet.

Dès le mois de Juin 2013, la communauté d'agglomération du Beauvaisis a tenu à disposition du public le dossier, réalisant une parution dans son magazine mensuel.

## 2 JUSTIFICATION DU PROJET RETENU ET DES AMENAGEMENTS CHOISIS

### 2.1 LE PROGRAMME GENERAL DE L'OPERATION

Le principal atout de la ZAC Saint-Mathurin réside dans **sa position géographique avec son paysage d'infrastructure et la présence de la zone d'activité de Ther au Nord** qui a amené pour la construction des entreprises **l'ensemble des réseaux nécessaire au bon fonctionnement de la zone.**

La manière dont a été dessinée **la voirie interne** permet d'assurer **une bonne desserte de l'ensemble de la zone.** Cependant, à ce stade du projet et tant que la commercialisation n'aura pas réellement commencé, il est difficile de fixer un découpage préalable des différents lots qui seront vendus, puisque **l'objectif de la ZAC Saint-Mathurin est de s'adapter à la demande des entreprises pour offrir la plus grande souplesse par la suite lors de la commercialisation.**

Tel qu'il a été pensé, le projet permet de réaliser **trois très grandes parcelles entre 6 et 7 hectares** chacune pour des PME ayant besoin de place pour stocker divers matériaux.

A l'inverse, s'il apparaît nécessaire de réaliser un ensemble de petites parcelles (environ 5000 m<sup>2</sup>), il est tout à fait possible de calibrer les lots en fonction de cette attente.

En tout état de cause, quel que soit le scénario de division des lots retenus, **le programme économique est le même pour l'ensemble de la zone, il vise à attirer deux grands types d'activités :**

- **Le commerce de gros et l'artisanat**
- **Les industries de productions et de fabrications**

Les différents scénarios sont une des manières d'aménager l'espace au service d'un même programme économique. **Une répartition plus précise de la typologie des parcelles sera détaillée dans le dossier de réalisation de la ZAC.**

## 3 PRESENTATION DE LA SOLUTION RETENUE

### 3.1 CARACTERISTIQUES DU PROJET

Le projet d'aménagement retenu correspond à la **variante n°3**. Le **plan d'ensemble d'aménagement est présenté en page suivante**.

Le périmètre de la future ZAC Saint-Mathurin est localisé dans le nord de la commune d'Allonne. Le site est bordé au sud par la RD1001, à l'Ouest par l'autoroute A16 et par la voie de chemin de fer à l'est.

Le projet initial avait la particularité d'être traversé par l'autoroute A16, séparant les deux îlots de la future ZAC (îlots n°1 et n°2) cependant celui-ci n'a pas été retenu.

Cependant, le projet d'aménagement retenu est composé d'un îlot principale. Il s'agit de **l'îlot 2** présentant une surface d'environ **280 000m<sup>2</sup>**.

Le projet de ZAC vient s'inscrire dans le continuum des entreprises déjà présentes de la zone d'activité du Ther. L'îlot 3 présenté dans les deux autres variantes n'a pas été retenu compte tenu de l'existence d'un projet de prolongement de la RN 31 qui a été traduit juridiquement dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) d'Allonne par la création d'un emplacement réservé.

### 3.2 ORGANISATION DU TERRAIN, DESSERTE ET REPARTITION DU BATI

La ZAC s'organise sur deux secteurs distincts qui possèdent chacun sa propre desserte. Il y a au Nord l'îlot 2 et au Sud l'îlot 2bis.

Le projet d'aménagement présente une seule voie d'entrée et de sortie pour l'îlot n°2, celle-ci permet d'accéder à l'Avenue Saint-Mathurin. Il s'agit d'un système en bouclage dans lequel les flux de circulation feraient le tour de la zone.

Afin que les terrains accolés sur la RD 1001 ne soient pas traités comme du « fond de parcelles » et ne soient quelque part plus difficile à commercialiser, l'îlot 2bis a été organisé de manière à ce qu'il soit directement accessible par la RD 1001.

En effet, un des terrains seraient tournés vers la RD 1001 avec un accès direct depuis la route départementale avant de passer sous le pont de l'autoroute A16.

Les terrains sur lesquels s'insère le projet ont deux vocations principales, la première est liée à une utilisation agricole, les terrains y sont labourés et cultivés, la seconde caractéristique est qu'ils contiennent quelques zones boisées. Plus marginalement, au Nord Ouest de l'îlot 2, près de l'autoroute A 16, certaines parcelles n'ont pas été qualifiées dans la mesure où elles ont fait ou font encore l'objet d'un dépôt sauvage et peuvent donc être assimilées à des terrains en friche entre les interstices boisés.

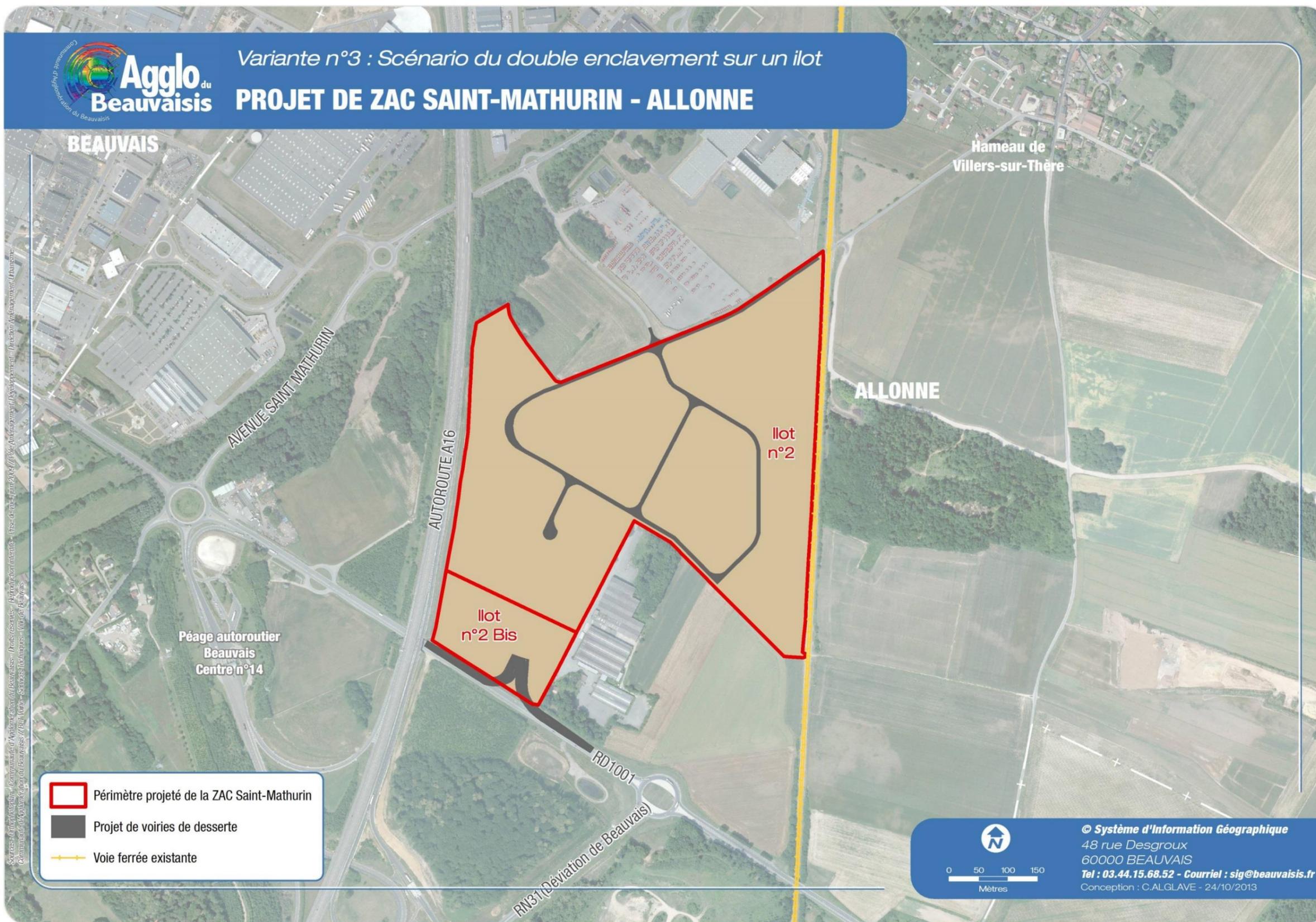
### 3.3 LES PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT RETENUS

cf Mme Tassin quand les principes seront validés



Variante n°3 : Scénario du double enclavement sur un ilot

### PROJET DE ZAC SAINT-MATHURIN - ALLONNE



- Périmètre projeté de la ZAC Saint-Mathurin
- Projet de voiries de desserte
- Voie ferrée existante

© **Système d'Information Géographique**  
48 rue Desgroux  
60000 BEAUVAIS  
Tel : 03.44.15.68.52 - Courriel : sig@beauvaisis.fr  
Conception : C.ALGLAVE - 24/10/2013

0 50 100 150  
Mètres

## 4 TABLEAUX DE SYNTHÈSE DE LA DESCRIPTION DE LA SOLUTION RETENUE

---

Le tableau suivant récapitule les caractéristiques de la variante n°3. Les justifications au regard des enjeux environnementaux et économiques sont également présentés.

Thématique	Scenario 3 (retenu)
<b>Résumé du parti d'aménagement</b>	<p><u>Caractéristiques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement sur un ensemble</li> <li>• L'aménagement est réparti sur 1 îlot organisé en deux sous îlots (îlots 2 et îlot 2bis)</li> </ul> <p>➔ <u>Avantages</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consommation de milieux naturels la plus faible (boisement sur l'îlot 1 et 3)</li> <li>• Consommation d'espace agricole la plus faible</li> </ul> <p>➔ <u>Inconvénient</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Espace à commercialiser le moins important</li> </ul>
<b>Capacité à répondre aux objectifs du SCoT</b>	L'agencement de la ZAC dans cette disposition permettra de répondre aux objectifs du SCOT et de renforcer la vitrine économique du Sud de l'Agglomération Beauvaisienne.
<b>Surfaces d'aménagement</b>	33 Ha, répartis sur deux îlots, dont le plus important présente une surface de 28 Ha
<b>Organisation de voiries / desserte</b>	<p><u>Caractéristiques</u></p> <p>Trois voies de desserte sont présente au sein de l'îlot 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 axe principale organisé en boucle</li> <li>• Deux axes de desserte secondaire dont une voie n impasse avec raquette de retournement</li> </ul> <p>L'îlot 2 bis est directement desservit par la RD1001.</p> <p>➔ <u>Avantage</u></p> <p>L'îlots 2bis est desservis par un axe de communication permettant un accès direct avec l'A16 et la RN31.</p>
<b>Espaces verts créés</b>	
<b>Forme et disposition des bâtiments</b>	

<b>Création d'espace vert</b>	
<b>Assainissement</b>	
<b>Performance énergétique des bâtiments</b>	



## **VI. Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet**

## 1 AIRE D'ETUDE

### 1.1 LOCALISATION

Le projet d'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin est localisé dans la région de Picardie, dans le département de l'Oise (60), sur le territoire la commune d'Allonne, au Sud Est de l'agglomération Beauvaisienne.

La carte en page suivante illustre la localisation générale du site de la ZAC de Saint-Mathurin.

### 1.2 PRESENTATION DE L'AIRE D'ETUDE

Le périmètre de projet de la ZAC Saint-Mathurin est d'une superficie de 34,7 hectares. Le projet est situé à l'Est de la commune d'Allonne. Le site est bordé au Sud par la RD 1001, par l'avenue Saint-Mathurin à l'ouest et par la voie de chemin de fer à l'est. En son centre, le site a la particularité d'être traversée par l'autoroute A16, séparant les deux îlots de la futur ZAC (îlot n°1 et n°2). Le secteur jouit de possibilités de desserte routières particulièrement intéressantes.

La zone d'étude est délimitée à l'Est par la rue Warluis, au Sud par la limite du Bois de Saint-Lucien et la sortie 14 de l'autoroute A16, à l'Est par l'anneau du giratoire A16/D1001 situé à l'entrée des villes de Beauvais et d'Allonne et au Nord par le secteur des Quarante Mines et de Merlemont de la zone d'activité de Thers.

Les parcelles de l'îlot n°1 et 2 sont planes et ne possèdent pas de caractéristique particulière. Le site de la future ZAC est principalement constitué de terrains agricoles cultivés en céréales. Les parcelles sont vierges de construction. Quelques bosquets composent également le site entre les différentes voies routières et autoroutières quadrillant le secteur.

Quelques bâtiments d'usines sont localisés à l'est de l'îlot 2 (lieu-dit « les vingt mines ») ainsi que des commerces en bordure de l'îlot 1 le long de la RD1001 sur le site de « Galhaye ». En bordure Nord de l'îlot 2 se trouve des usines implantées au sein d'une grande zone d'activité, la ZAC de Thers sur le site des Quarante Mines.

#### 1.2.1 Présentation des différents périmètres d'étude

Deux périmètres ont été définis dans l'état initial de l'environnement

- la zone d'étude rapprochée;
- le périmètre immédiat du projet de la ZAC de Saint-Mathurin.

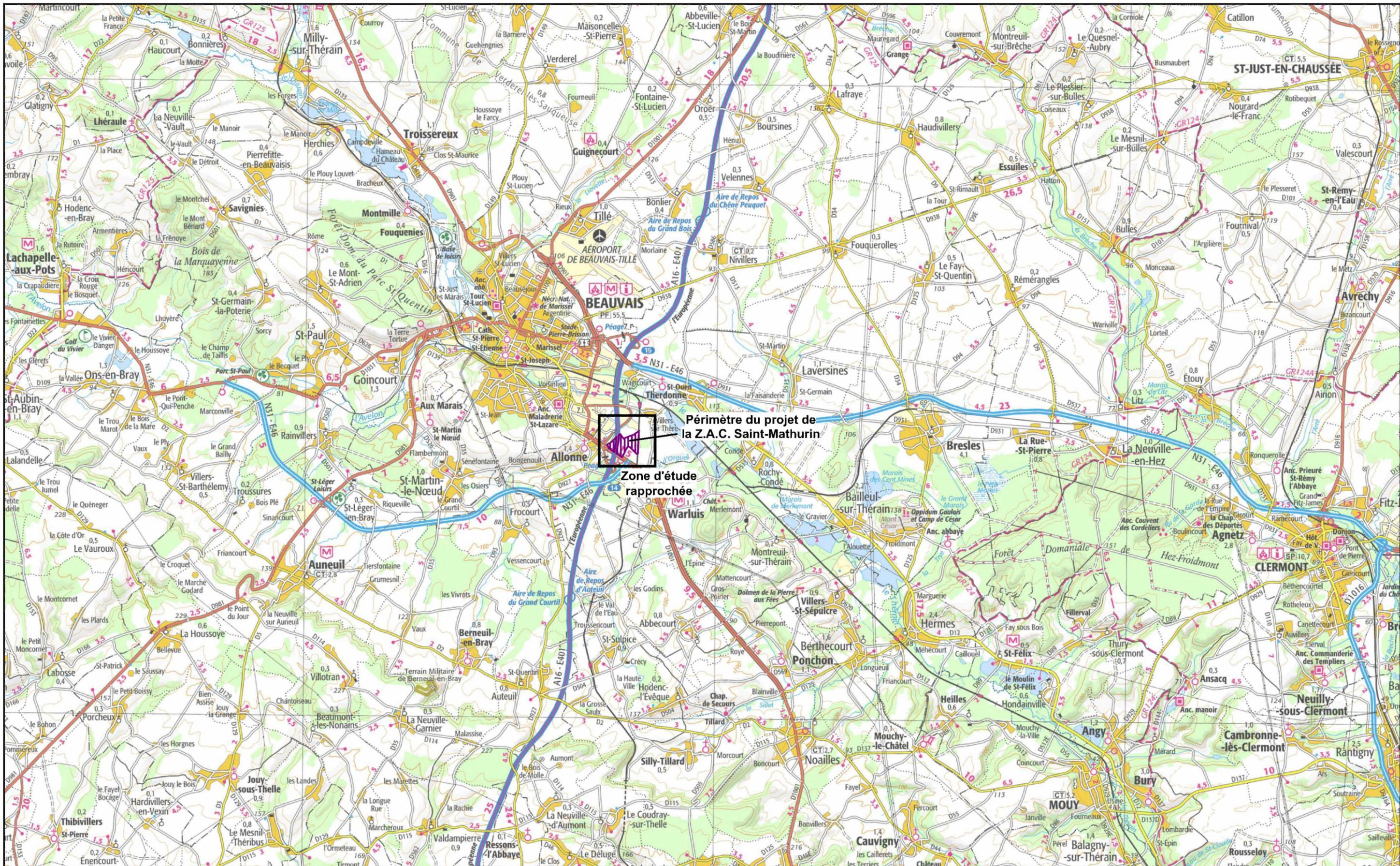
##### 1.2.1.1 La zone d'étude rapprochée

Cette zone englobe le périmètre de la ZAC Saint-Mathurin ainsi que les secteurs limitrophes et proche. Il constitue l'aire d'étude du projet de la ZAC et dont les données et caractéristiques peuvent avoir une influence direct ou indirecte sur le projet de la ZAC Saint -Mathurin. Il comprend une partie du territoire de la commune d'Allonne ainsi qu'un secteur limité de la commune de Beauvais. La zone d'étude permet de définir l'état de référence du site et de son environnement afin de servir de base à l'évaluation environnementale du projet.

##### 1.2.1.2 Le périmètre de projet de la ZAC de Saint-Mathurin immédiat du projet

Il correspond à la zone stricte du projet, soit le périmètre immédiat de la ZAC de Saint-Mathurin, c'est-à-dire l'îlot n°1 et n°2.

Les cartes présentées par la suite illustrent la localisation générale du secteur d'étude, et précisent également la délimitation de la zone d'étude rapprochée et le périmètre immédiat du projet de la ZAC de Saint-Mathurin



# PLAN DE SITUATION

 Périmètre du projet de la Z.A.C. Saint-Mathurin



0 5 km



## 2 MILIEU PHYSIQUE

### 2.1 CLIMATOLOGIE

Source : fiche climatologique et rose des vents de la station météorologique de Beauvais-Tillé, Météo France (janvier 2013)

La zone d'étude étant localisée dans l'Oise, les conditions climatiques du secteur d'étude sont assimilables au climat du département de l'Oise.

#### 2.1.1 Contexte climatique

Le département de l'Oise est soumis à un climat océanique, doux et humide, avec prédominance des vents d'Ouest à Sud-Ouest apportant des perturbations naissant sur l'Atlantique.

#### 2.1.2 Températures

Le climat est assez doux du fait de la proximité de la mer et de l'altitude modeste (environ 100 m).

La température moyenne annuelle est égale à 10,7°C. Janvier est le mois le plus froid avec une température moyenne de 3,6°C, juillet est le mois le plus chaud avec 18,4°C.

La canicule est rare. Il y a en moyenne 7 jours par an où les températures dépassent 30°C.

La région n'est pas à l'abri de températures extrêmes : -19,7°C le 28 janvier 1954 et + 39°C le 6 août 2003.

#### 2.1.3 Ensoleillement

La durée d'insolation est peu élevée, en moyenne 1 669,4 heures par an soit 4,6 heures par jour. C'est en décembre que le soleil est le moins généreux (52,6 heures). En juillet, la durée d'insolation atteint 217,4 heures en moyenne.

Les plus belles journées d'été sont souvent associées au décalage de l'anticyclone des Açores sur l'Europe de l'Ouest.

#### 2.1.4 Précipitations

Protégée à l'Ouest par les collines du Pays de Bray où il tombe chaque année en moyenne plus de 800 mm d'eau, la région de Beauvais ne connaît pas une pluviométrie très élevée en quantité : 669,4 mm en moyenne par an sur la période 1981-2010. C'est la fréquence de ces pluies qui est importante puisque le nombre moyen de jours avec précipitations supérieures à 1 mm atteint 116,9 jours, soit pratiquement 1 jour sur 3.

Ces pluies sont réparties sur toute l'année et la pluviométrie diffère peu entre le mois le plus sec et le mois le plus arrosé : 45,5 mm en février contre 68,6 mm en décembre. Les épisodes pluvieux intenses sont assez rares : 17 jours par an avec un cumul quotidien dépassant 10 mm (soit 10 litres au m<sup>2</sup>).

Le record en 24 heures s'élève à 64,7 mm le 2 juillet 1953.

Le diagramme ombrothermique proposé ci-après permet de visualiser l'évolution moyenne mensuelle des températures et des précipitations sur la période 1981 – 2010.

### Diagramme Ombrothermique

(récapitulatif entre 1981 et 2010)

Station météorologique de Beauvais-Tillé

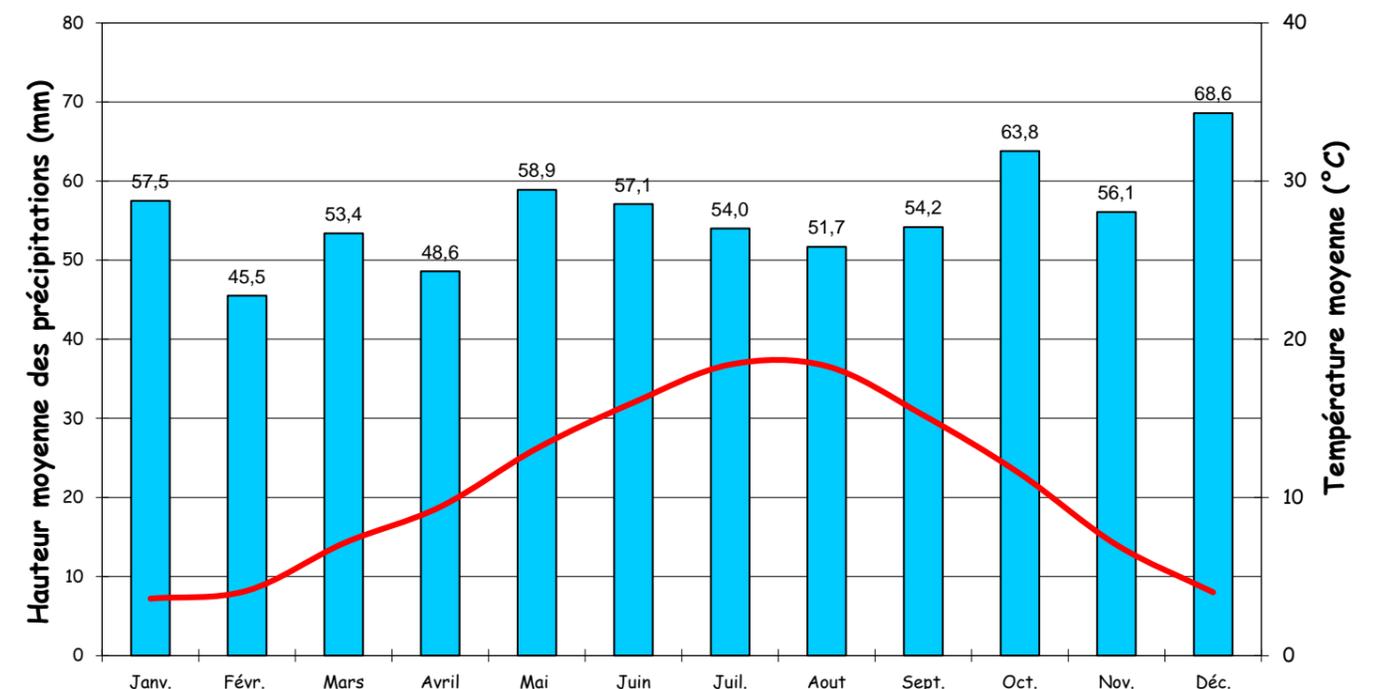


Figure 2 : Moyenne des températures et des précipitations annuelles de 1981 à 2010 (Météo France)

### 2.1.5 Phénomènes climatiques

- Orages

La majorité des orages circule dans un régime de vents de Sud-Ouest qui apporte de l'air d'origine subtropicale, chaud et humide. La plupart d'entre eux s'observe entre mai et septembre (11 jours en moyenne au cours de cette période, sur un total annuel de 13 jours). Enfin la grêle est peu fréquente : 1,4 jour par an.

- Brouillards

Les brouillards (visibilité inférieure à 1 km) sont fréquents (moyenne 47,4 jours par an, avec un maximum en octobre avec 6,2 jours).

Les situations anticycloniques d'hiver sont favorables à la formation de ces brouillards. Ils se produisent souvent en cours de nuit en raison du refroidissement nocturne qui provoque la formation de petites gouttelettes en suspension dans l'atmosphère.

- Neige

La neige apparaît surtout quand le vent est au Nord ou au Nord-Est et elle tombe essentiellement entre novembre et mars (14 jours par an dont 8 répartis entre janvier et février).

### 2.1.6 Vents

Les vents dominants viennent du secteur Sud-Ouest, en raison de la fréquence des systèmes dépressionnaires situés sur le proche Atlantique. Toutefois, on peut noter un nombre important de situations avec vents de Nord-Est (la Bise), notamment quand l'anticyclone continental de Sibérie se renforce, en hiver et au printemps. Les vents forts, supérieurs à 16 m/s (58 km/h), sont observés 52,8 jours par an.

Les vents tempétueux, dépassant 100 km/h en rafales, sont enregistrés 1,5 jour par an, avec un record de vitesse de 137 km/h (38 m/s) atteint le 26 décembre 1999.

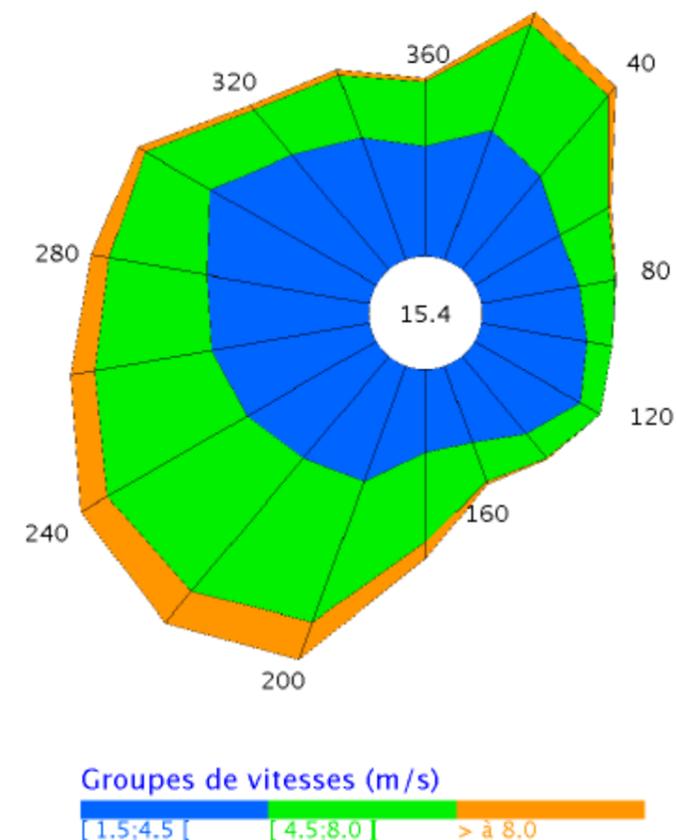


Figure 3 : Roses des vents, fréquence moyenne des vents en fonction de leur provenance en % à la station météorologique de Beauvais-Tillé sur la période 1991-2010

*En conclusion, les conditions climatiques rencontrées sur la zone d'étude ne constituent pas une contrainte particulière.*



## 2.3 CONTEXTE GEOLOGIQUE

Source : Carte géologique n° 152 du BRGM 1/50 000 ème

### 2.3.1 Géologie régionale

Le secteur d'étude est situé sur un territoire aux caractéristiques géologiques diverses.

La Communauté d'Agglomération du Beauvaisis constitue la limite méridionale d'expansion de la Boutonnière du Jurassique. Sur ce pourtour, le système Jurassique est recouvert par les sables Wealdien du Crétacé inférieur. Les limites de cette boutonnière sont soulignées morphologiquement par un relief de Cuesta (coteaux) de craie turonienne et Sénonienne qui sépare le Pays de Bray des plateaux crayeux du Pays de Thelle au Sud-ouest et du plateau Picard au Nord-est.

Dans la partie orientale de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis se situe la limite du Pays de Bray, entité géologique particulière, correspondant à un anticlinal<sup>1</sup> érodé du Bassin parisien, sorte de pli étroit au centre d'un vaste plateau calcaire formant la Picardie au Nord, le pays de Caux à l'Ouest, le Thelle et le Vexin au Sud-Est. Le Pays de Bray se caractérise par une remontée exceptionnelle du substratum argilo-marneux du Jurassique, témoignant de l'agencement des couches les plus profondes des territoires adjacents. Ce substratum apparaît, à la faveur d'une boutonnière d'érosion drainée par l'Avelon. Le soulèvement d'origine (de 500 à 600 mètres d'altitude) a donc été abaissé par l'érosion, mettant à découvert les couches argileuses dans une région en forme elliptique, bordée par des escarpements formant deux sortes de « lèvres », côtes ou cuestas<sup>2</sup> de craies turonienne bien marquée dans le paysage allant de 60 à 100 m de dénivellation.

La terminaison de la Picardie, au Nord-Est, est profondément entaillée par la vallée synclinale du Thérain, et relevée sur le flanc Nord de l'anticlinal du Bray de 170 mètres. C'est un plateau recouvert de limon où persistent aux environs de Beauvais, quelques buttes de sables Thanétien du bassin de Paris. Les flancs Nord-Est de l'anticlinal du Bray présentent de très fort pendage notamment dans l'Albien et le Cénonien aux alentours de Saint Paul. Ces derniers s'atténuent tous de même rapidement et ne sont

<sup>1</sup> On appelle anticlinal (opposé : synclinal) un pli présentant une convexité vers le haut et dont le centre est occupé par les couches géologiques les plus anciennes.

<sup>2</sup> C'est une forme du relief dissymétrique constituée d'un côté par un talus à profil concave (le front), en pente raide et, de l'autre, par un plateau doucement incliné en sens inverse (le revers).

plus mesurables vers la vallée du Thérain. L'anticlinal du Pays de Bray est bordé au Nord par la gouttière synclinale du Thérain.

Des accidents transverses orientés « Sud/Ouest - Nord/Est » découpent l'anticlinal en une série de dômes qui traduisent globalement l'abaissement longitudinal formé par l'axe du Pays de Bray. Le dôme de Frocourt au Sud-Est de la zone d'étude, bordé par le ru de Berneuil suit le tracé d'une faille transverse mise en évidence par le décalage latéral des assises du crétacé inférieur et par le rejet vertical des craies sénoniennes de part et d'autre de la faille. Il y a également le dôme de Saint-Sulpice, décalé vers le sud par rapport au précédent, qui est lui aussi limité par une faille visible au Val de l'Eau où elle met en contact anormal Sables vert et Argiles de Gault.

### 2.3.2 Géologie locale

Lors des dernières phases glacières (surtout pendant le Würm), le niveau de la mer s'est profondément abaissé provoquant un regain d'érosion fluviale et l'enfoncement des vallées dans les plates-formes structurales. Le relief actuel est hérité de cette période. De plus, l'attention est aussi attirée sur l'importance qu'a pu prendre les apports dus à l'érosion anthropique des sols et formations superficielles qui les portent. Liée à la mise en culture depuis le néolithique, l'érosion a longtemps été favorisée par plusieurs caractéristiques de l'ancienne agriculture, contraintes de cultures, jachères, labours superficielles.

D'après la carte géologique du BRGM les couches identifiées sont les suivantes :

- **Alluvions anciennes de hauts niveaux** (Fx) : cette couche présente une alternance de silex émoussés et de galets, avec des lits de sables à stratifications entrecroisés. Elle se localise à l'extrémité Nord-Est de la zone d'étude ;
- **Alluvions anciennes de bas niveau** (Fy) : cette couche est composée d'une part importante de graviers de silex, de débris de craie et un peu de sable quartzeux. Le secteur est majoritairement composé de cette structure géologique. Elle se trouve sur toutes la partie Nord et Nord-ouest du secteur concernée par le projet d'aménagement de la ZAC Saint-Mathurin ;
- **Limons de pente à silex** (LEs) : cette couche est souvent localisée en bas de pente et résulte de l'accumulation des matériaux limoneux des plateaux. Les proportions relatives de limon, de silex, de sable et d'argile sont variables. Cette couche est localisée le long de la rive gauche du ru de Berneuil dans le secteur Ouest et Sud-Ouest de la zone d'étude ;

- **Thanétien : sable de Bracheux** (e2) : il s'agit d'un conglomérat de sable divers fossilifère ou non fossilifère (sables gris-vert, sable gris et ocre, sable jaune), glauconieux, et des galets verdis. Cette couche est présente à l'ouest de la zone d'étude et concerne l'emplacement de l'îlot n°2. Les sables Thanétiens sont exploités aux environs de Warluis.

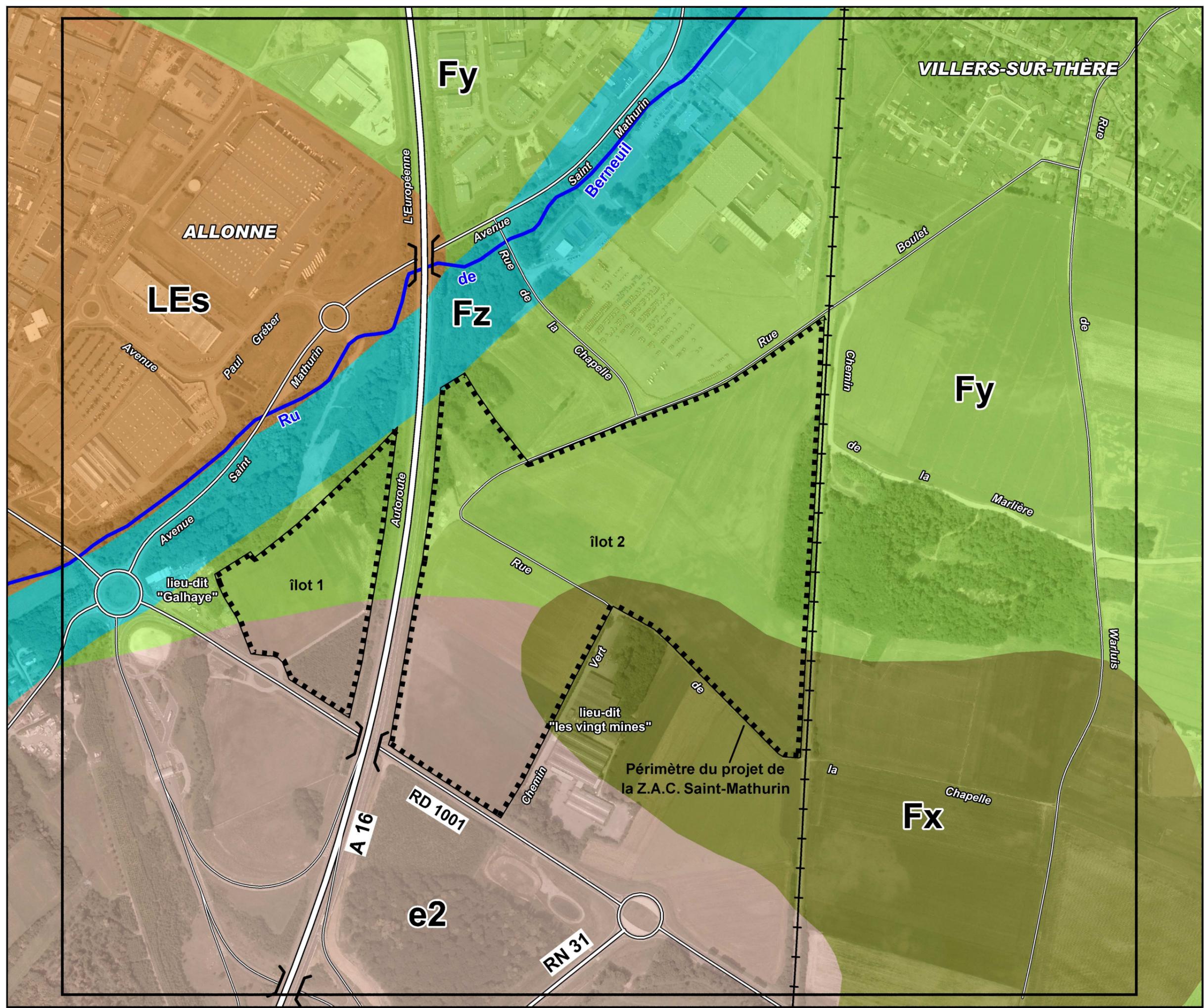
*Les caractéristiques topographiques et géologiques présentent sur la zone d'étude ne constituent pas de contraintes particulières vis à vis du projet étant donné le caractère très plat du secteur d'étude et l'homogénéité des couches géologiques rencontrées sur le secteur d'étude.*

La carte en page suivante illustre la géologie rencontrée sur le secteur d'étude.

# GÉOLOGIE



0 250 m



-  Périmètre du projet de la Z.A.C. Saint-Mathurin
-  Réseau routier
-  Voie ferrée

## Géologie

-  **Fz** Alluvions modernes : limons, vases, sables
-  **Fy** Alluvions anciennes de bas niveaux : graviers de silex, sables quartzeux
-  **Fx** Alluvions anciennes de hauts niveaux : terrasse de Warluis : sables et galets
-  **LEs** Limons de pente, à silex
-  **e2** Thanétien : sables de Bracheux

## 2.4 EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

Source : Agence de l'Eau Seine-Normandie, DREAL Picardie, Atlas hydrogéologique de l'Oise (juin 2012), Banque hydro, réseau Sandre, ATLAS de l'Eau en Picardie, Plan Départemental pour la Protection du milieu aquatique et la Gestion des ressources Piscicoles (PDPG) de l'Oise

D'un point de vue hydrographique, la zone d'étude appartient au bassin Seine-Normandie. Situé au Nord-Ouest de la France ; il couvre environ 97 000 km<sup>2</sup>, soit 18% du territoire français. Il forme un ensemble cohérent, tant par ses eaux de surface, souterraines ou littorales, que par ses zones humides. Celui-ci regroupe le bassin de la Seine (75 000 km<sup>2</sup>) et ceux des petits fleuves côtiers normands (22 000 km<sup>2</sup>).

### 2.4.1 Documents de planification et de gestion de la ressource en eau

#### 2.4.1.1 Directive Cadre sur l'Eau (DCE)

La directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000, dite directive-cadre, établit un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, elle fixe quatre grands objectifs aux États membres :

- l'arrêt de toute détérioration de la ressource en eau ;
- l'atteinte du bon état qualitatif et quantitatif des eaux superficielles, souterraines et côtières pour 2015 ;
- la réduction massive des rejets de substances dangereuses et la suppression des rejets de substances dangereuses prioritaires ;
- le respect des objectifs réglementaires liés aux "zones protégées", c'est-à-dire soumises à une réglementation communautaire.

La loi de transposition de la directive en droit français a été promulguée le 21 avril 2004.

**Pour les eaux souterraines**, l'objectif de bon état à l'échéance 2015 intègre deux objectifs :

- ✓ atteindre le bon état quantitatif (équilibre entre prélèvement et recharge de la nappe) ;
- ✓ atteindre le bon état chimique, relatif aux normes de qualité environnementale en vigueur.

**Pour les eaux de surface**, l'objectif de bon état à l'échéance 2015 intègre deux objectifs :

- ✓ atteindre un bon état écologique, associant l'état biologique et hydro morphologique des milieux aquatiques ;
- ✓ atteindre le bon état chimique, relatif aux normes de qualité environnementale en vigueur.

#### 2.4.1.2 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

Le SDAGE du bassin Seine et cours d'eau côtiers normands constitue le cadre de référence de la gestion de l'eau. Il définit les orientations d'une politique intégrée de l'eau.

La Loi du 21 avril 2004 transposant en droit français la Directive Cadre sur l'Eau impose la révision du SDAGE pour intégrer ces nouvelles exigences et notamment les objectifs de bon état pour toutes les eaux à l'horizon 2015.

Le nouveau SDAGE a été approuvé le 29 octobre 2009. Il est entré en vigueur le 22 décembre 2009 pour une durée de six ans, jusqu'en 2015.

Il a pour objectif de se mettre en conformité avec la Directive Cadre européenne sur l'Eau (DCE) du 23 octobre 2000. Pour cela, il fixe notamment des objectifs environnementaux à atteindre au niveau de l'ensemble des masses d'eau (cours d'eau, plan d'eau, eaux souterraines, eaux côtières et eaux de transition).

Les grands défis énoncés dans ce nouveau SDAGE sont les suivants :

- ✓ Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- ✓ Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
- ✓ Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
- ✓ Réduire les pollutions microbiologiques des milieux ;
- ✓ Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;
- ✓ Protéger et restaurer les milieux aquatiques humides ;
- ✓ Gérer la rareté de la ressource en eau ;
- ✓ Limiter et prévenir le risque d'inondation ;
- ✓ Acquérir et partager les connaissances ;
- ✓ Développer la gouvernance et l'analyse économique.

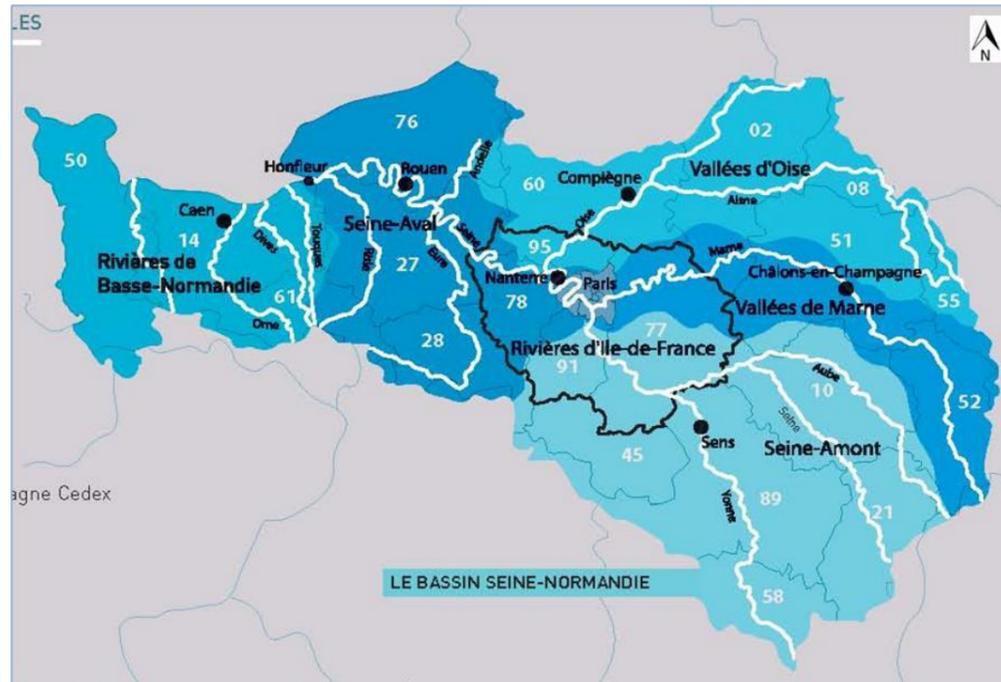


Figure 5 : Périmètre du SDAGE du Bassin Seine et cours d'eau côtiers Normands

Les principaux enjeux quant aux projets sont :

- La maîtrise quantitative et qualitative des ruissellements et leur incidence sur les milieux aquatiques superficiels et souterrains (ainsi que dans les réseaux existants) ;

#### 2.4.1.3 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

Source : (Source : Gesteau – Agence de l'eau du Bassin Seine-Normandie)

Aucun SAGE n'a cours sur la zone d'étude.

#### 2.4.2 Eaux souterraines

La vulnérabilité d'une nappe est l'ensemble des caractéristiques de l'aquifère et des formations qui le recouvrent, déterminant la plus ou moins grande facilité d'accès puis de propagation d'une substance, dans l'eau circulant dans les pores ou fissures du terrain.

Cette vulnérabilité est liée à un certain nombre de paramètres. Les principaux sont :

- ✓ La profondeur du toit de la nappe ;
- ✓ La présence de zones particulières d'infiltration rapide (talwegs par exemple) ou de communication hydraulique rapide (faille par exemple) ;
- ✓ L'épaisseur et la nature du recouvrement au-dessus de la craie.

La sensibilité de la nappe aux risques de pollution est fonction :

- ✓ De la nature des rejets provenant des aménagements réalisés en surface et du type d'occupation des sols (urbaine, industrielle ou agricole) ;
- ✓ De la position de ces aménagements par rapport au sens d'écoulement de la nappe ;

De l'absence d'aptitude de la pollution à être naturellement éliminée par le milieu récepteur.

##### 2.4.2.1 Les masses d'eau souterraine présentes sur le secteur d'étude

Le secteur est concerné par 2 masses d'eau souterraine. Il s'agit :

- ✓ La masse d'eau souterraine « Craie Picarde » - H205

Les écoulements de cette masse d'eau sont en majeure partie libre, et pour le reste captif. Au niveau du secteur d'étude la masse d'eau est profonde de 10 à 30 mètres, retardant un peu l'effet de transit. Les variations quantitatives sont fortement influencées par les précipitations.

La nappe se situe dans la partie Nord et Nord Est du secteur d'étude. Au niveau de la zone d'étude, elle se situe dans un secteur où elle commence à plonger sous le recouvrement tertiaire. Elle est alors semi-captive à la base des formations plus ou moins argileuse à perméabilité variée. L'aquifère est alimenté par son impluvium directe.

Cette masse d'eau est relativement vulnérable car elle ne bénéficie pas des effets d'une couche protectrice.

La masse d'eau est globalement en mauvais état pour les paramètres nitrates et produits phytosanitaires, selon un diagnostic récent réalisée par l'agence de l'eau Seine Normandie. Son objectif d'atteint du bon état est 2021.

En page suivante se trouve la fiche référence de la masse d'eau souterraine « Craie Picarde ».

✓ *La masse d'eau souterraine dénommée «Pays de Bray» - H301*

Ce système aquifère du complexe du Jurassique et du Crétacé inférieur est constitué des formations gréso-calcaires et argileuses du Jurassique supérieur et du Crétacé inférieur (Albo-aptien) ainsi que des gaizes et craies du Crétacé supérieur (Cénomaniens, Turonien, Sénonien). Cette masse d'eau est peu perméable. L'objectif d'atteinte du bon état correspond à l'année 2015.

La nappe d'eau est située à l'Ouest, au Sud et au Sud Est de la zone d'étude.

En page suivante se trouve la fiche référence de la Nappe d'eau souterraine « Pays de Braie ».

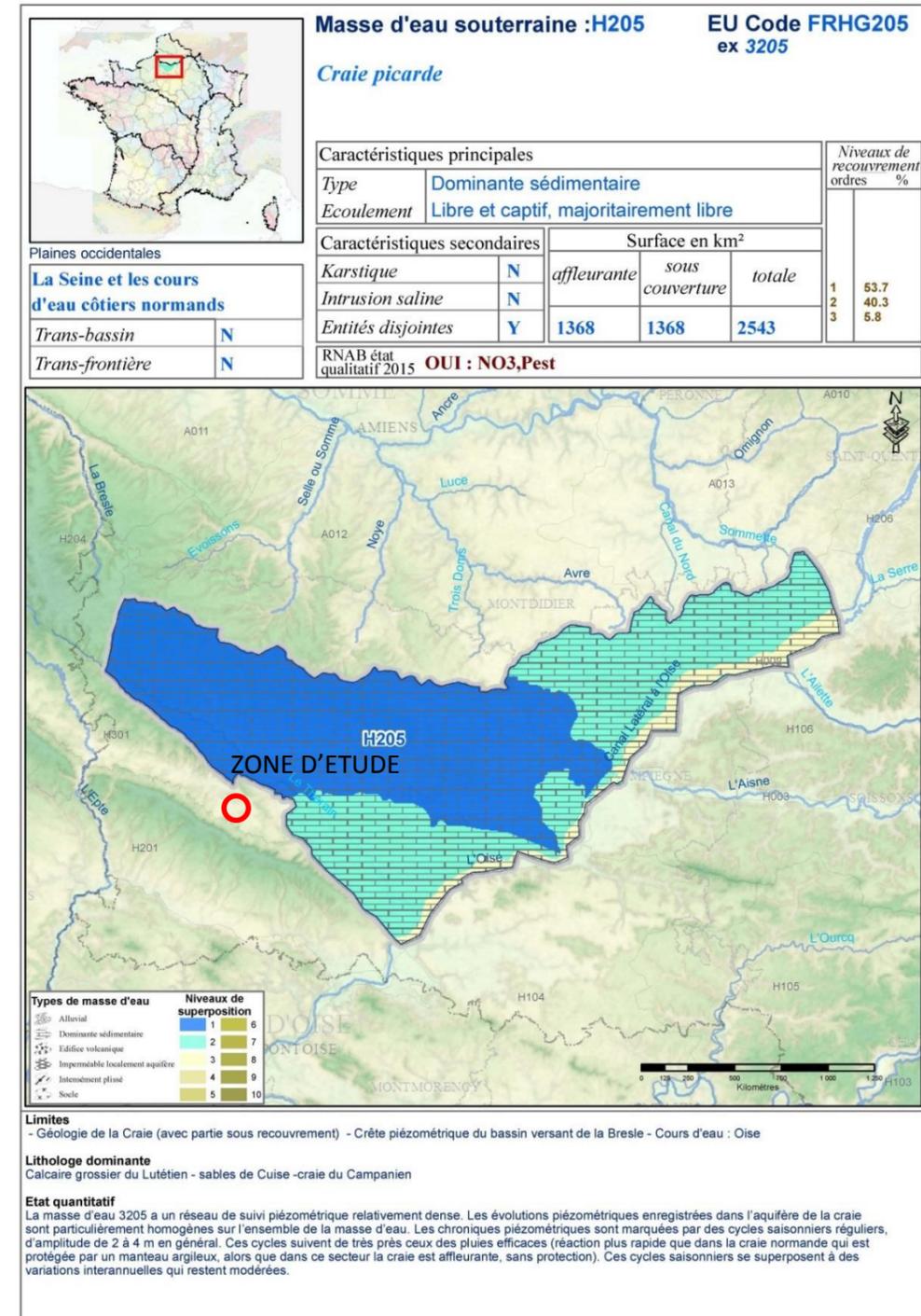
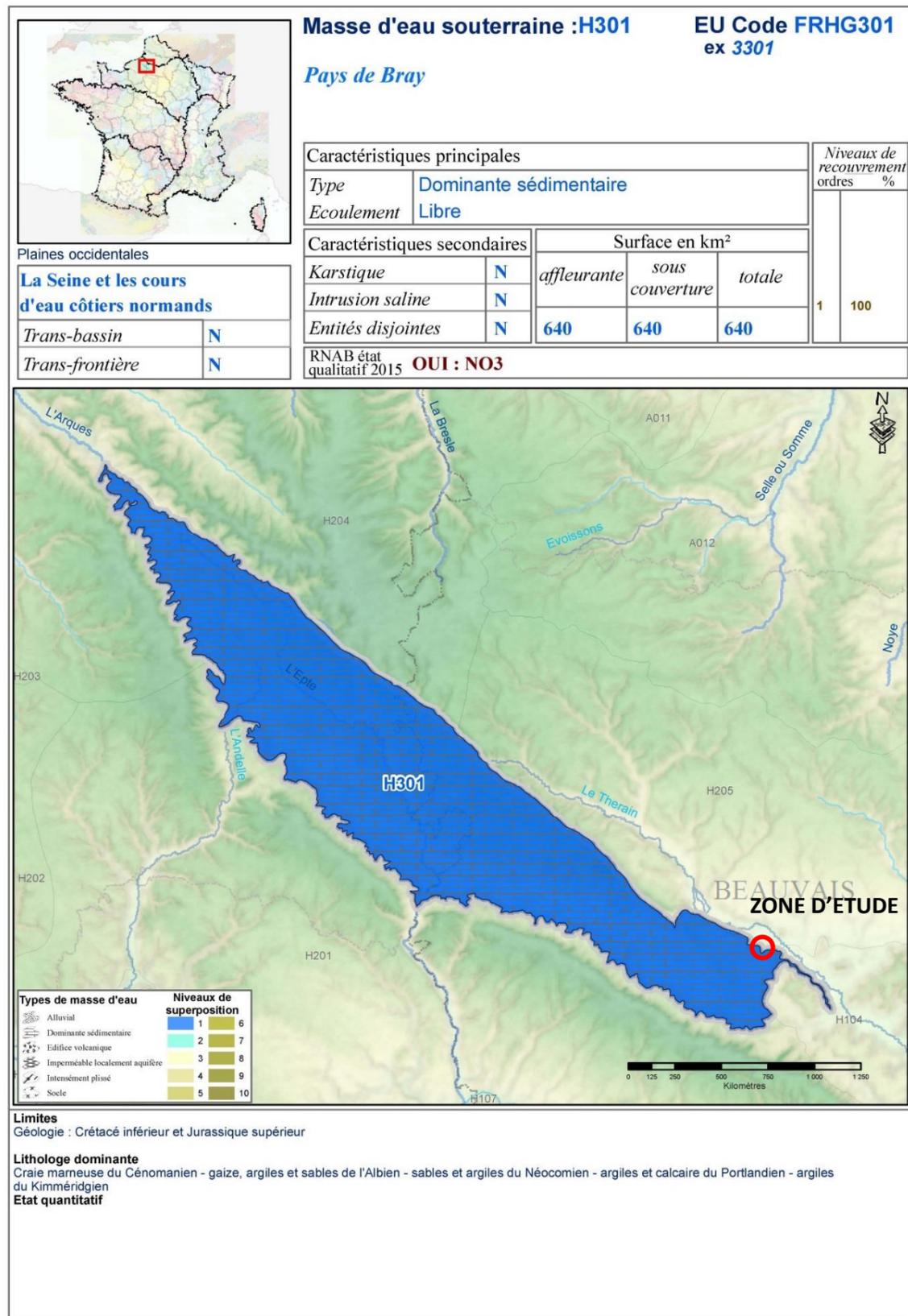


Figure 6 : Masse d'eau souterraine "Craie Picarde"



### 2.4.3 Eaux superficielles

#### 2.4.3.1 Hydrographie

Le secteur d'aménagement de la futur ZAC de Saint Mathurin se trouve en amont de l'exutoire du bassin versant du Ru de Berneuil.

**Le Ru de Berneuil** se situe dans la partie Est de la zone d'étude. Il est le seul cours d'eau présent dans le périmètre d'étude. Ce cours d'eau est alimenté par la nappe du « Pays de Braie » ainsi que celle de « Craie picarde ». Compte tenu du fait que le ru se situe dans un secteur relativement urbanisé ce dernier a subi quelques modifications notamment liés à la mise en place des réseaux d'infrastructures (créations de siphons de franchissements des infrastructures, aménagements...). Il prend sa source dans la commune de Berneuil en Bray. Il est alimenté par différents cours d'eau temporaire et traverse plusieurs communes. Ce cours d'eau est un affluent du Thérain. Leur confluence est située dans la commune d'Allonne en aval de la zone d'étude.

Le périmètre de la futur ZAC de Saint Mathurin intercepte un seul bassin versant. Il s'agit du bassin versant du Ru de Berneuil.

#### 2.4.3.2 Objectifs quantitatifs et qualitatifs des eaux superficielles

Source :gesteau ; <http://carmen.developpement-durable.gouv.fr>

Le Ru de Berneuil est sensible aux pollutions d'origine agricoles et urbaines. La qualité écologique du cours d'eau est bonne.

D'après les données disponibles les objectifs de qualité du Ru de Berneuil sont les suivants :

- Objectif globale : bon état 2021
- Objectif écologique : bon état 2015
- Objectif chimique : bon état 2021

**Le maître d'ouvrage devra prendre des précautions concernant la gestion des eaux de ruissellement afin d'éviter tout risque de pollution des eaux souterraines et superficielles.**

Figure 7 : Masse d'eau souterraine Pays de Braie

## 2.4.4 Zones humides

### 2.4.4.1 Réglementation

Depuis de nombreuses années, les zones humides ont été supprimées ou asséchées au profit de zones agricoles ou du développement urbain. Ces fortes pressions anthropiques ont par conséquent réduit considérablement leur superficie à l'échelle nationale. Pourtant, elles remplissent de nombreuses fonctions : biologiques, hydrologiques, économiques, voire socioculturelles, jugées très importantes par la société actuelle.

Afin de préserver ces surfaces, des dispositions internationales (Convention de Ramsar de 1971) puis nationales ont été mises en place pour définir et protéger les zones humides remarquables.

En France, l'article 2 de la deuxième Loi sur l'Eau du 3 janvier 1992 (article L.211-1 du Code de l'environnement) a établi une première définition officielle d'une zone humide, énoncée de la manière suivante : « on entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ». Cependant, cette première définition s'est révélée imprécise, conduisant à de nombreux contentieux.

Le Chapitre 3 (articles 127 à 139) de la Loi Développement des Territoires Ruraux du 23 février 2005 a permis d'une part une reconnaissance politique de la préservation des zones humides et l'instauration de nombreuses dispositions associées, et d'autre part d'exposer l'intérêt de préciser les critères de définition et de délimitation de ces zones.

Plus récemment, la dernière Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques du 30 décembre 2006 est intervenue également dans ce domaine en instaurant et définissant l'objectif d'une gestion équilibrée de la ressource en eau, concernant en particulier la préservation des zones humides.

Suite à la Loi de 2006, le décret du 30 janvier 2007 (art. R. 211-108) a retenu les critères relatifs à la morphologie des sols liés à la présence prolongée d'eau d'origine naturelle et à la présence éventuelle de plantes hygrophiles.

Ce décret est complété par l'arrêté du 24 juin 2008 établissant la liste des types de sols répondant à ces critères, ainsi que celle des plantes caractéristiques des zones humides. Cet arrêté précise également la délimitation du périmètre de la zone humide.

La circulaire du 25 juin 2008 expose les conditions de mise en œuvre des dispositions de l'arrêté du 24 juin 2008 et les modalités de délimitations des dispositifs territoriaux concernant les zones humides.

Suite à des remarques sur la pertinence de la définition d'une zone humide selon le critère pédologique, l'État a décidé d'ajouter un quatrième critère pédologique. Dans cet objectif, l'arrêté du 24 juin 2008 a donc été remplacé par l'arrêté du 1er octobre 2009. Ce dernier modifie uniquement les critères pédologiques de définition des zones humides, et plus particulièrement ceux appliqués aux sols peu hydromorphes.

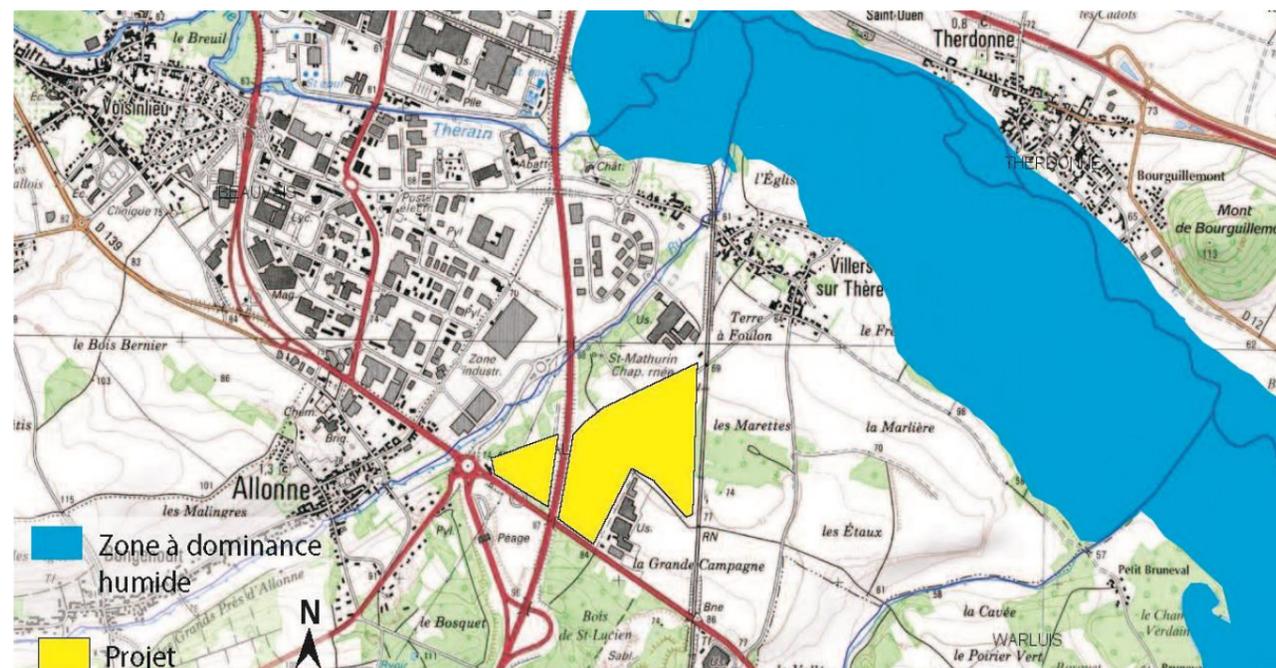
La circulaire du 18 janvier 2010 expose les conditions de mise en œuvre des dispositions de l'arrêté du 1er octobre 2009 et les modalités de délimitations des dispositifs territoriaux concernant les zones humides.

Sur le plan technique, pour la localisation et la délimitation des zones humides, les critères utilisés sont ceux de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009 : les habitats naturels, la flore et le sol. La présence d'au moins un de ces critères permet de conclure à l'existence d'une zone humide.

***En cas de présence avérée de zones humides et de possibles effets sur celles-ci, des mesures doivent être étudiées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts. Le cas échéant, les surfaces impactées devront être compensées suivant les règles édictées dans les dispositions du SDAGE et en concertation avec les services de la Police de l'Eau.***

#### 2.4.4.2 Données bibliographiques : localisation des zones humides

Source : Agence de l'eau Seine Normandie ; DREAL Picardie



#### 2.4.6 Assainissement actuels sur le secteur d'étude

La gestion du réseau d'assainissement de la commune est intercommunale (communauté d'agglomération du Beauvaisis). Le réseau d'assainissement de la commune d'Allonne est raccordé à la station intercommunale de Beauvais. Cette station traite également les effluents industriels. L'assainissement fait l'objet d'une délégation de service public sous le statut de l'affermage. L'entreprise qui en a la charge est Veolia Eau. Les réseaux d'assainissement sont situés sur l'avenue Saint-Mathurin ainsi que sur la rue de la Chapelle jusqu'à l'intersection avec la rue Boulets.

A l'échelle de la commune le système d'assainissement est de type séparatif. La quasi-totalité des espaces agglomérés est raccordé au réseau collectif. L'assainissement existant est organisé sur le mode « gravitaire ».

*D'après la carte, le site de projet de la ZAC Saint Mathurin n'est pas situé dans une zone humide ou à dominance humide. Le projet d'aménagement de la ZAC de Saint Mathurin n'aura par conséquent aucun impact sur les zones humides.*

#### 2.4.5 Exploitation de la ressource en eau

Source : gsteau ; <http://carmen.developpement-durable.gouv.fr> ; Agence Régionale de Santé

##### 2.4.5.1 Usage de l'eau

Aucun captage d'eau potable n'est recensé dans le secteur d'étude. De même aucun périmètre de protection rapproché et éloigné n'intercepte le secteur d'étude.

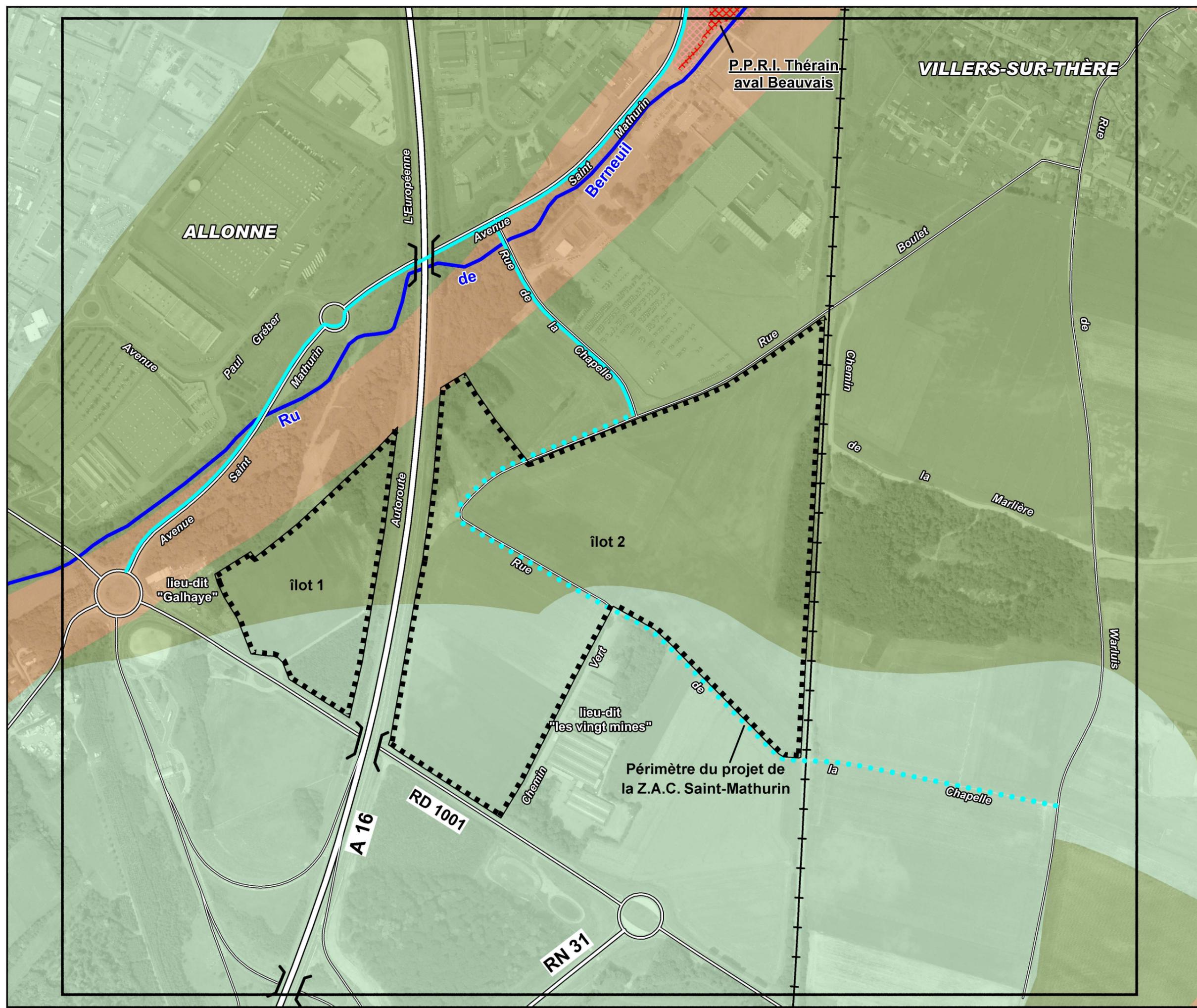
##### 2.4.5.2 Les prélèvements

Les prélèvements en eaux de la nappe de craies sont assez faibles malgré l'étendue et la proximité de la nappe. Les prélèvements journaliers moyens sont de 25 000m<sup>3</sup>/jours environ (prélèvements domestiques et industriels). Les principaux prélèvements sont situés dans la vallée du Thérain.

# EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINNES



0 250 m



-  Périmètre du projet de la Z.A.C. Saint-Mathurin
-  Réseau routier
-  Voie ferrée
-  Cours d'eau
-  Réseau d'assainissement existant
-  Réseau d'assainissement en projet horizon 2014
- P.P.R.I. Thérain aval Beauvais**  
(plan de prévention des risques d'inondation)
-  Risque faible
-  Risque moyen
- Zone de sensibilité aux remontées de nappe phréatique**
-  Aléa fort
-  Aléa faible
-  Aléa faible à nul

### 3 RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

Source :prim.net ; DDT60; <http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr> ; DREAL Picardie ; BRGM ;

#### 3.1 LES RISQUES NATURELS

Les risques naturels identifiés ci-dessous sont classés comme risques naturels majeurs lorsque des enjeux humains sont présents.

Plusieurs catégories de risques naturels concernent le périmètre d'étude :

- ✓ Le risque météorologique ;
- ✓ Le risque sismique ;
- ✓ Le risque inondation ;
- ✓ Le risque mouvement de terrain.

Le tableau ci-dessous met en évidence la situation de la commune de la zone d'étude par rapport au risque naturel au travers de la liste des arrêtés catastrophes naturelles réalisés :

	Type de catastrophe	Date de l'arrêté
Commune d'Allonne	Inondation, coulée de boue et mouvements de terrain	29/12/1999
	Inondation et coulée de boue	29/12/1999
	Inondations par remontée de nappe phréatique	23/01/2002

Tableau 2 :liste des arrêtés catastrophes pris sur la communes de la zone d'étude (source : Prim'net)

L'analyse des risques naturels est conduite à partir des sources de référence que sont :

- Le zonage sismique de la France d'après l'annexe des articles R.563-1 à R.563-8 du Code de l'Environnement, ainsi que le décret n° 2010-1255 du 22 octobre 2010 portant délimitation des zones de sismicité du territoire français ;
- Le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) du département 60, établi en octobre 2012 par le service interministériel de défense et de protection civile.

#### 3.1.1 Risque météorologique

Le secteur d'étude se trouve dans une zone climatique tempérée à dominante océanique où l'influence de l'Océan Atlantique prédomine. Cependant, climat tempéré ne signifie pas que des phénomènes ne puissent atteindre une ampleur exceptionnelle ou que des phénomènes inhabituels ne puissent pas se produire.

Les risques climatiques résident dans les phénomènes météorologiques d'intensité et/ou de durée exceptionnelle pour la région. Ce sont :

- Les tempêtes ;
- Les orages et phénomènes associés (foudre, grêle, bourrasque, tornade, pluie intense) ;
- Les chutes de neige et le verglas ;
- Les périodes de grand froid ;
- Les canicules ;
- Les fortes pluies susceptibles de provoquer des inondations.

Ce phénomène n'étant pas spécifique à une aire géographique (mêmes si les zones côtières peuvent y être plus sensibles), l'ensemble de l'aire d'étude est exposé au même titre que le territoire national.

Une procédure de « vigilance météo » a été mise en œuvre en octobre 2001. Elle a pour objectif de porter sans délai les phénomènes dangereux à la connaissance des services de l'Etat, des maires, du grand public et des médias et, au-delà de la simple prévision du temps, de souligner les dangers des conditions météorologiques dans les 24 heures à venir.

#### 3.1.2 Risque sismique

Depuis le 22 octobre 2010, la France dispose d'un nouveau zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante en fonction de la probabilité d'occurrence des séismes (articles R.563-1 à R.563-8 du Code de l'Environnement modifiés par les décrets n°2010-1254 du 22 octobre 2010 et n°2010-1255 du 22 octobre 2010, ainsi que par l'Arrêté du 22 octobre 2010) :

- une zone de sismicité 1 où il n'y a pas de prescription parasismique particulière pour les bâtiments à risque normal (l'aléa sismique associé à cette zone est qualifié de très faible) ;
- quatre zones de sismicité 2 à 5, où les règles de construction parasismique sont applicables aux nouveaux bâtiments, et aux bâtiments anciens dans des conditions particulières.

La carte présentée en page suivante illustre la répartition du risque sismique sur le territoire Français.

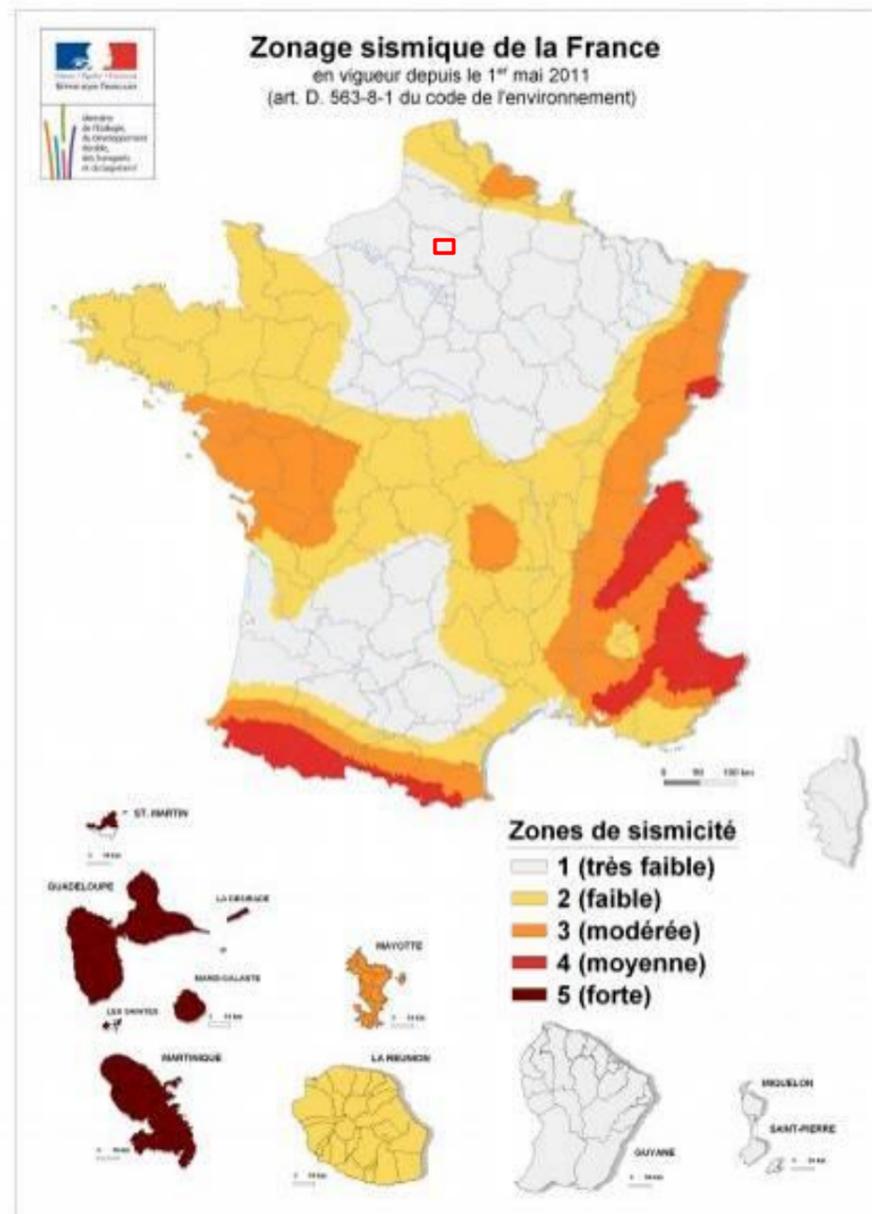


Figure 9 : nouveau zonage sismique en France (source : [www.planseisme.fr](http://www.planseisme.fr))

L'aire d'étude est classée en zone 1, ce qui correspond à la catégorie du risque le plus faible (risque négligeable de séisme pouvant occasionner des dommages sévères). Une zone de sismicité 1 n'entraîne aucune prescription parasismique particulière pour les bâtiments à risque normal (l'aléa sismique associé à cette zone est qualifié de très faible). Il n'y a donc pas d'enjeu pour le projet vis-à-vis de cet item.

### 3.1.3 Risque mouvement de terrain

#### 3.1.3.1 Le retrait-gonflement des matériaux argileux

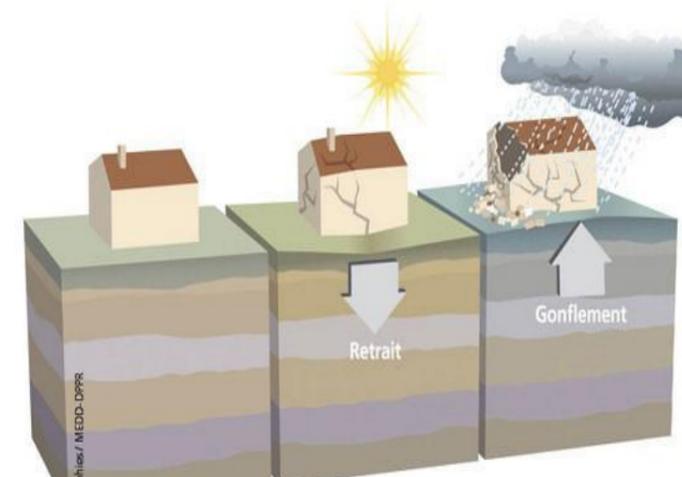


Figure 8 : retrait-gonflement des sols argileux (source Graphies MEEDDAT)

Ce risque se manifeste dans les sols argileux et est lié aux variations en eau du terrain. Le matériau argileux présente la particularité de voir sa consistance se modifier en fonction de sa teneur en eau. Dur et cassant lorsqu'il est asséché, un certain degré d'humidité le fait se transformer en un matériau plastique et malléable. Ces modifications de consistance peuvent s'accompagner de variations de volumes plus ou moins

conséquentes. Lors des périodes de sécheresse, le manque d'eau entraîne un tassement irrégulier du sol en surface : on parle de **retrait**. A l'inverse, un nouvel apport d'eau dans ces terrains produit un phénomène de **gonflement**.

- Situation du secteur d'étude par rapport au risque de retrait-gonflement des matériaux argileux

La carte des aléas réalisée par le BRGM (document rédigé par le BRGM en 2009, nommé « Etablissement de plans de prévention des risques naturels concernant les mouvements différentiels de terrains liés au phénomène de retrait-gonflement des sols argileux dans le département de l'Oise », ) localise les zones susceptibles de réagir à des variations de teneur en eau dans le sol en fonction de

plusieurs critères (sinistres recensés, carte géologique, etc.). La commune d'Allonne a 18,6% de la superficie de son territoire soumise à un « aléa à priori nul », et 81,34% en « aléa faible ».

*La zone d'étude est soumise à un aléa allant de nul à faible. Ce risque n'est donc pas un enjeu vis-à-vis du projet d'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin.*

### 3.1.3.2 Les affaissements et les effondrements de cavités

✓ **L'effondrement** est un mouvement de terrain brutal, discontinu, qui provoque l'apparition d'une dépression circulaire dont les bords sont escarpés. Il est dû à la rupture du toit d'une cavité souterraine d'origine naturelle (due à la dissolution d'une roche soluble telle que le gypse, le calcaire...) ou d'un vide artificiel (carrière, marnière, souterrain, cave...). Sa dimension traduit l'ampleur des dégradations de la roche ou l'étendue de la galerie. La rupture du toit peut être accélérée par la présence d'un surpoids en surface dû à l'urbanisation. Des effondrements généralisés de grande ampleur peuvent être observés, notamment au droit d'anciennes carrières de gypse fragilisées par la dissolution naturelle de la roche. Les affaissements ne constituent pas, du fait de la lenteur de l'évènement, un risque immédiat pour les personnes. Ils peuvent cependant affaiblir la structure des bâtiments et entraîner leur ruine.

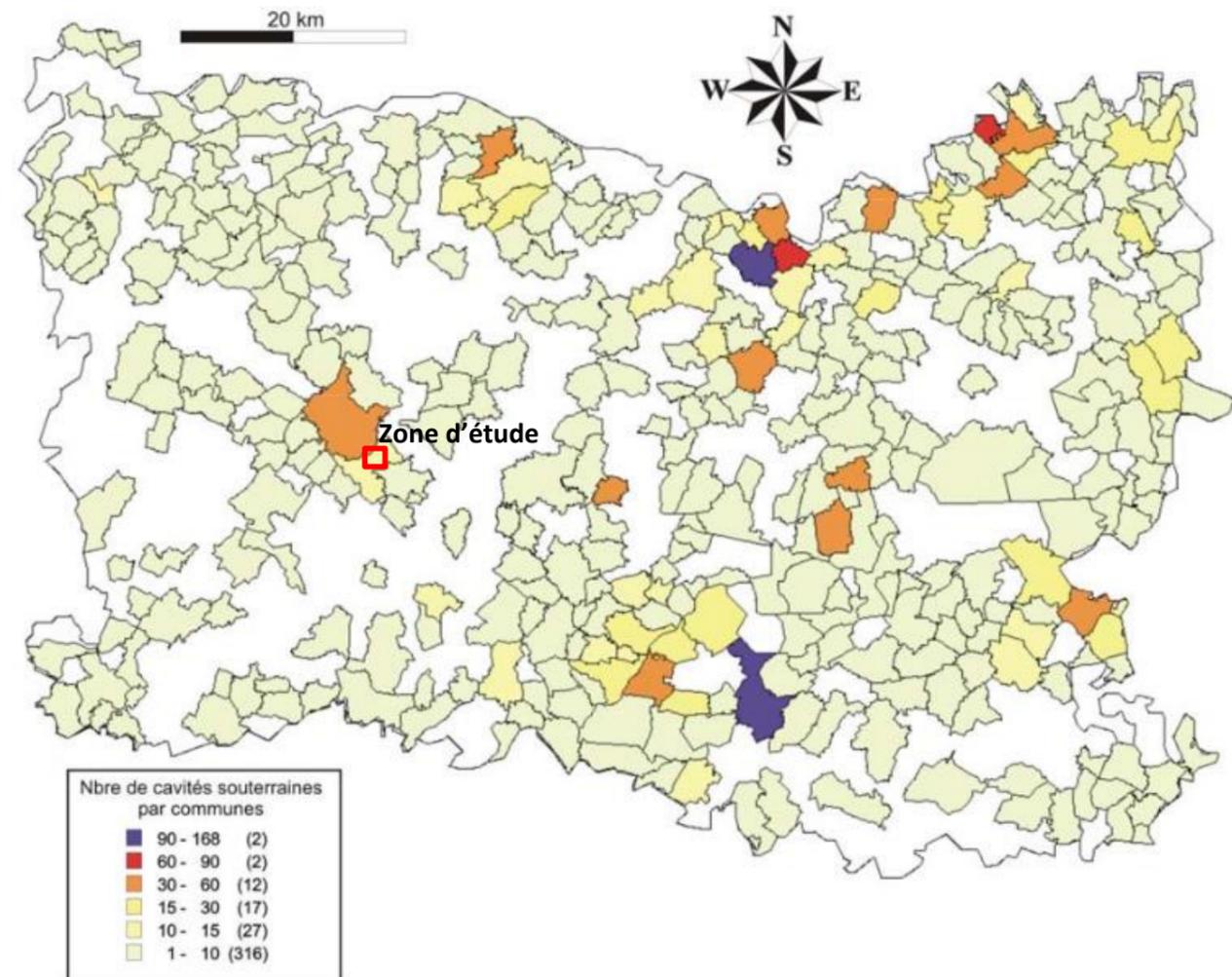
✓ **Les affaissements** ne constituent pas, du fait de la lenteur de l'évènement, un risque immédiat pour les personnes. Ils peuvent cependant affaiblir la structure des bâtiments et entraîner leur ruine.

- Situation des communes du secteur d'étude par rapport au risque d'affaissement et effondrements de cavités

La commune d'Allonne semble assez exposée à ce risque, tout comme le département de l'Oise où quasiment l'ensemble des communes est soumis à un aléa lié aux cavités souterraines..

Toutefois, les phénomènes qui ont été généralement observés jusqu'alors étaient de faible ampleur, localisés sur et aux abords immédiats de la cavité.

Aucun PPR n'est prescrit ou arrêté sur le secteur d'étude.



Carte 5 : répartition des cavités souterraines par commune dans le département de l'Oise (Source : BRGM)

*L'enjeu lié au risque mouvement de terrain est à considérer comme faible à moyen.*

### 3.1.5 Le risque de coulée de boue

L'aléa coulé de boue est susceptible d'affecter la zone d'étude dans les secteurs proches du Ru de Berneuil. Sur le périmètre de projet de la ZAC Saint-Mathurin l'aléa coulée de boue est classé de fort à moyen.

L'aléa fort correspond au secteur de Galhaye au niveau de l'îlot 1. Pour le reste de la zone d'étude, l'aléa est moyen.

*Le maître d'ouvrage devra prendre en compte dans la conception de l'aménagement du projet de la ZAC de Saint-Mathurin les secteurs qui présentent un « aléa de coulée de boue » allant de fort à moyen. Toutefois, aucun PPR n'existe sur le territoire.*

### 3.1.6 Risque inondation

Une inondation est une submersion plus ou moins rapide d'une zone, avec des hauteurs d'eau variables. Elle se caractérise par une augmentation du débit d'un cours d'eau et par une élévation de la hauteur d'eau. Une inondation est provoquée par des pluies importantes et durables ou des pluies exceptionnelles à caractères orageux plus brèves et plus intenses. Le risque inondation est la conséquence de deux composantes :

- l'eau qui peut sortir de son lit habituel d'écoulement ou survenir par remontée de la nappe d'eau souterraine (aléa) ;
- l'Homme qui s'installe dans la zone inondable pour y implanter toutes sortes de constructions, d'équipements et d'activités (enjeu).

On distingue 3 types d'inondations :

- la montée lente des eaux en région de plaine se traduit de deux manières :
  - les inondations de plaines : la rivière sort de son lit mineur lentement et peut inonder la plaine pendant une période relativement longue ;
  - Les inondations par remontée de la nappe phréatique : lorsque le sol est saturé d'eau, il arrive que la nappe libre affleure et qu'une inondation spontanée se produise. Ce phénomène concerne particulièrement les terrains bas ou mal drainés et peut perdurer.

- La formation rapide de crues torrentielles : lorsque des précipitations intenses, telles des averses violentes, tombent sur tout un bassin versant, les eaux ruissellent et se concentrent rapidement dans le cours d'eau, d'où des crues brutales et violentes. Le dépôt de sédiments et des bois morts peuvent former des barrages, appelés embâcles. Lorsqu'ils viennent à céder, ils libèrent une énorme vague, qui peut être mortelle.
- le ruissellement pluvial urbain : l'imperméabilisation du sol (bâtiments, voiries, parkings, etc.) limite l'infiltration des pluies et accentue le ruissellement, ce qui occasionne souvent la saturation et le refoulement du réseau d'assainissement des eaux pluviales.

La connaissance du risque inondation s'appuie sur des études hydrauliques et le repérage des zones exposées dans le cadre :

- Des Atlas des Zones Inondables (AZI) : outil de connaissance de l'aléa, l'AZI retrace les limites des inondations historiques et permet d'identifier les limites entre lit mineur (espace situé entre les berges), lit moyen (espace occupé fréquemment par des crues) et lit majeur (lit d'un cours d'eau en cas de crues rares ou exceptionnelles) ;
- Des Plans de Prévention des Risques naturels prévisibles d'Inondation (PPRI) : établi par l'État, le PPRI définit quant à lui des zones d'interdiction et des zones de prescription ou constructibles sous réserve. Il s'impose aux documents d'urbanisme communaux. Ainsi, le PPRI interdit la construction dans les zones les plus exposées ou qui présentent un intérêt pour le laminage des crues. Il régleme également la construction dans les zones modérément inondables, en fixant par exemple une cote de plancher à respecter au-dessus du niveau de la crue de projet (cote de mise hors d'eau).

### 3.1.6.1 Le risque d'inondation par « remontée de nappe phréatique »



Figure 10 : Cartographie du risque de "remontée de nappe phréatiques" sur la zone d'étude

La zone d'étude se compose de quelques secteurs où le risque de remontée de nappes est fort. Ces espaces se concentrent essentiellement le long du Ru de Berneuil. Le périmètre immédiat du projet de ZAC de Saint-Mathurin peut être impacté par cet aléa car il est situé à la limite du périmètre immédiat de l'aménagement.

### 3.1.6.2 Le Plan de Prévention Du Risque inondation Vallée du Thérain Aval

Au sein de l'aire d'étude, un PPRn Inondation est recensé. En effet, la commune d'Allonne est concernée par le PPRn inondation de la vallée du Thérain aval prescrit le 09/04/2001, enquêté le 24/02/2005 et approuvé le 13/10/2005.



Figure 11 : Localisation des limites du PPRI vis à vis de la futur ZAC Saint-Mathurin (source : Prim.net)

D'après la carte, le périmètre du projet de la ZAC Saint-Mathurin n'est pas concerné par le Plan de Prévention du Risque Inondation Vallée du Thérain Aval.

**En conclusion, la zone d'étude ainsi que le périmètre du projet de la ZAC Saint-Mathurin comporte peu de risque naturel comparé au reste de la commune.**

**Toutefois les risques naturels présents sur le secteur d'étude sont :**

- le risque d'inondation par remontée de nappe à la limite Nord de l'îlot 1 et 2 ;
- l'aléa coulé de boue « fort » identifié à la limite Nord du périmètre immédiat du projet sur la partie Nord de l'îlot 1 et 2 ;
- le risque d'effondrement lié à l'existence de cavités.

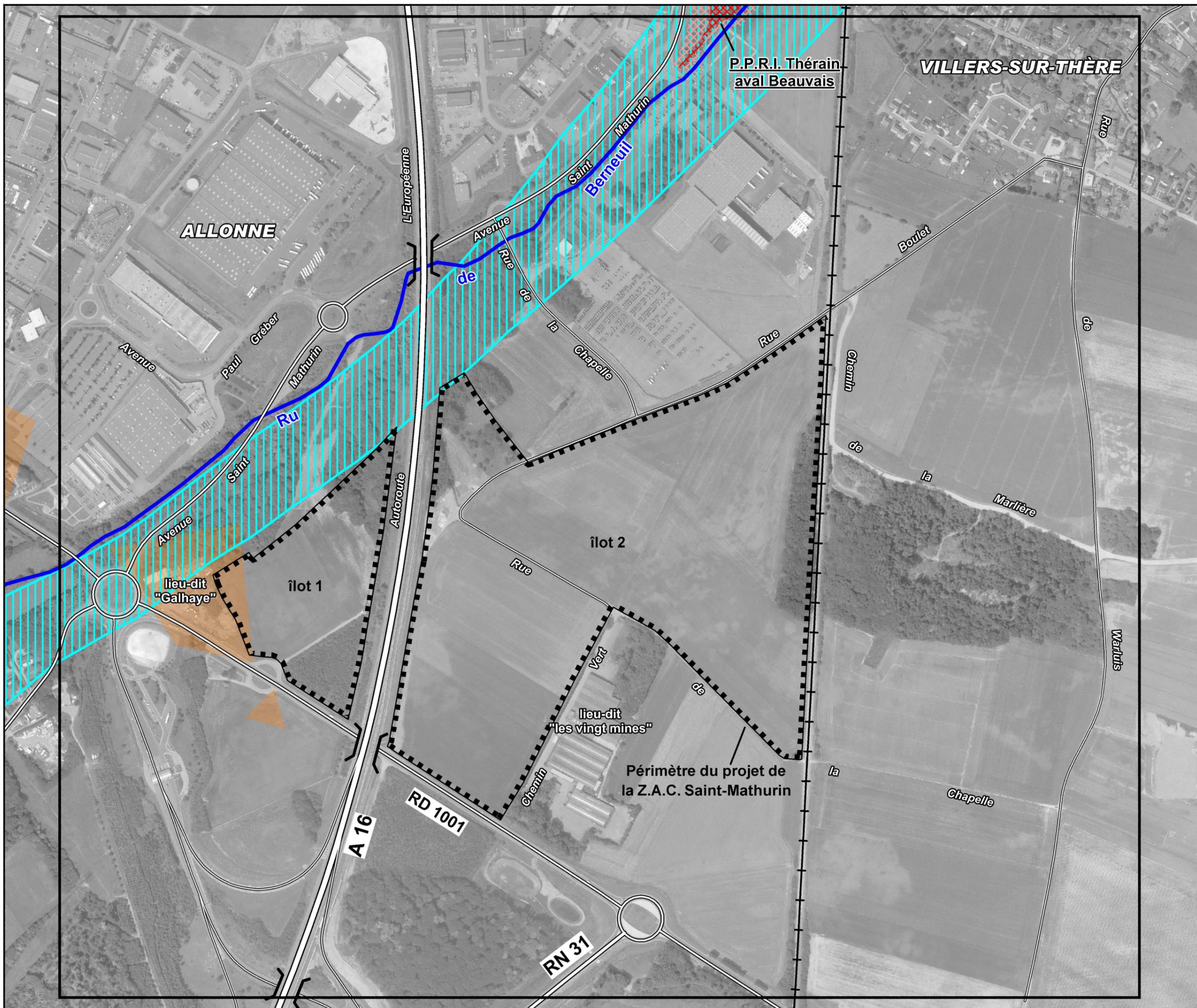
**Le maître d'ouvrage devra donc prendre des précautions par rapport à ces thématiques.**

La carte en page suivante illustre la répartition de l'ensemble des risques présents sur la zone d'étude.

# RISQUES NATURELS



0 250 m



Périmètre du projet de la Z.A.C. Saint-Mathurin

Réseau routier

Voie ferrée

Cours d'eau

**P.P.R.I. Thérain aval Beauvais**  
(plan de prévention des risques d'inondation)

Risque faible

Risque moyen

**Zone de sensibilité aux remontées de nappe phréatique**

Aléa fort

**Coulées de boue**

Aléa fort

Aléa moyen

### 3.2 RISQUES TECHNOLOGIQUES

Un risque industriel majeur est un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens ou l'environnement.

Le risque industriel peut ainsi se développer dans chaque établissement dangereux. Afin d'en limiter l'occurrence et les conséquences, l'État a répertorié les établissements les plus dangereux et les a soumis à réglementation. La loi de 1976 sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (I.C.P.E) distingue :

- Les installations, assez dangereuses, soumises à déclaration ;
- Les installations, plus dangereuses, soumises à autorisation et devant faire l'objet d'études d'impact et de dangers ;
- Les plus dangereuses, dites « installations Seveso », sont assujetties à une réglementation spécifique. Selon les quantités de substances dangereuses utilisées, on distingue deux sous-catégories :
  - ✓ Les établissements SEVESO seuil bas ;
  - ✓ Les établissements SEVESO seuil haut, dits également SEVESO AS (Avec Servitude).

Cette classification s'opère pour chaque établissement en fonction de différents critères : activités, procédés de fabrication, nature et quantité des produits élaborés et stockés...

#### 3.2.1 Les Sites SEVESO

La directive n°96/82/CE du Conseil du 9 décembre 1996 (modifié par celle n° 2003/105/CE du 16 décembre 2003), concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses dites SEVESO, renforce le dispositif de prévention des accidents majeurs impliquant des substances dangereuses en introduisant des mesures complémentaires par rapport à la directive initiale.

Elle impose notamment aux Etats de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs sur leurs territoires.

**Aucun établissement SEVESO n'est recensé sur la zone d'étude.**

#### 3.2.2 Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Les installations visées à l'article 1er de la Loi de 1976 sont définies dans la nomenclature des installations classées établie par décret en Conseil d'Etat, pris sur le rapport du ministre chargé des installations classées, après avis du conseil supérieur des installations classées.

Etablissement concerné	Activité	Régime
Honeywell	Entreprise de stockage de plaquette	Autorisation
Société Ténard Europe	Transport routier	Déclaration
Michelin	Plate-forme de stockage de pneumatique	Autorisation
GM de Rooy	Plate-forme de stockage de tracteur	Déclaration

Tableau 3 : Liste des ICPE recensées sur le secteur d'étude (source : DREAL Picardie, SDIS60,

L'entreprise Michelin présente un périmètre d'éloignement

#### 3.2.3 Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)

Le PPRT est un document élaboré par l'Etat, en application des articles L.515-15 à L.515-25 du Code de l'Environnement et qui doit permettre de faciliter la maîtrise de l'urbanisation autour des sites industriels à hauts risques (appelés également SEVESO seuil haut). Il permet également de limiter les effets d'accidents susceptibles de survenir dans ces installations et pouvant entraîner des effets sur la salubrité, la santé et la sécurité publique, directement ou indirectement par pollution du milieu.

Ces plans délimitent un périmètre d'exposition aux risques tenant compte de la nature et de l'intensité des risques technologiques et des mesures de prévention mises en œuvre.

Le PPRT vaut servitude d'utilité publique dès son approbation. Cela peut affecter directement l'utilisation des sols et des plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les plans d'occupation des sols (POS) qui doivent respecter les servitudes. Ce document est annexé au PLU. Le préfet définit les modalités de la concertation relative à l'élaboration du projet de PPRT dans les conditions prévues par le Code de l'Urbanisme.

**Aucun PPRT n'est recensé sur la zone d'étude**

### 3.2.4 Le risque lié au Transport de Matières Dangereuses (TMD)

Le risque de transport de matières dangereuses est consécutif à un accident se produisant lors du transport par voie routière, ferroviaire, aérienne, d'eau ou par canalisation, de matières dangereuses. Il peut entraîner des conséquences graves pour la population, les biens et/ou l'environnement. C'est le premier risque en Ile de France.

La définition de TMD selon le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable est :

« Une matière est classée dangereuse lorsqu'elle est susceptible d'entraîner des conséquences graves pour les populations, les biens et/ou l'environnement, en fonction de ses propriétés physiques et/ou chimiques, ou bien par la nature des réactions qu'elle peut engendrer ».

Les produits dangereux sont nombreux ; ils peuvent être inflammables, toxiques, explosifs, corrosifs ou radioactifs.

Ces substances peuvent engendrer divers dangers :

- L'explosion, suite à un choc avec étincelles ou à un mélange de produits. Elle génère un risque de traumatismes directs ou consécutifs à l'onde de choc ;
- L'incendie, suite à un choc, un échauffement ou une fuite, avec un risque de brûlures et d'asphyxie ;
- La pollution des sols, des cours d'eau ou de l'air, par fuite d'un produit liquide ou dispersion d'un nuage toxique ;
- L'intoxication par l'inhalation, ingestion ou contact.

#### 3.2.4.1 Le risque TMD par voies de communication

Compte tenu de la diversité des produits transportés et des destinations, un accident de TMD peut survenir pratiquement n'importe où dans le département de l'Oise. Cependant certains axes présentent une potentialité plus forte du fait de l'importance du trafic.

Dans le département de l'Oise, les matières dangereuses sont essentiellement transportées par voies routières (70%) et ferroviaire (25%).

Les transports de matières radioactives représentent environ 2% du nombre total des colis de matières dangereuses.

*Au niveau de la zone d'étude, les principaux axes routiers empruntés par le transport de matières dangereuses sont l'autoroute A16, la RN31 et la RD 1001.*

#### 3.2.4.2 TMD par canalisations

Une canalisation de gaz a été identifiée, mais celle-ci n'est pas située aux abords du périmètre immédiat de la ZAC de Saint-Mathurin. Elle se situe à environ 600

*Aucun axe de Transport de Matières Dangereuses par canalisations n'a été identifié dans le secteur d'étude.*

## 4 MILIEU NATUREL

### 4.1 LES MILIEUX INVENTORIES ET PROTEGES

Sources: DREAL Picardie, <http://inpn.mnhn.fr>, SCOT

#### 4.1.1 Les espaces naturels réglementairement protégés

##### 4.1.1.1 Le réseau Natura 2000

Le réseau Natura2000 a pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union Européenne. Il est composé de sites désignés spécialement par chacun des États membres en application des directives européennes suivantes :

- **Directive « Oiseaux »** du 30 novembre 1979 comprend un inventaire des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO). Après la désignation des ZICO, l'état 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 ;
- **Directive « Habitats »** du 2 mai 1992 comprend une liste des types d'habitats naturels, d'espèces végétales et animales dont la conservation est d'intérêt communautaire. Ensuite, ces sites d'intérêt communautaire (SIC) seront désignés « Zones Spéciales de Conservation » (ZSC).

L'ensemble des ZSC et des ZPS constitue un réseau européen cohérent appelé **Natura2000**.

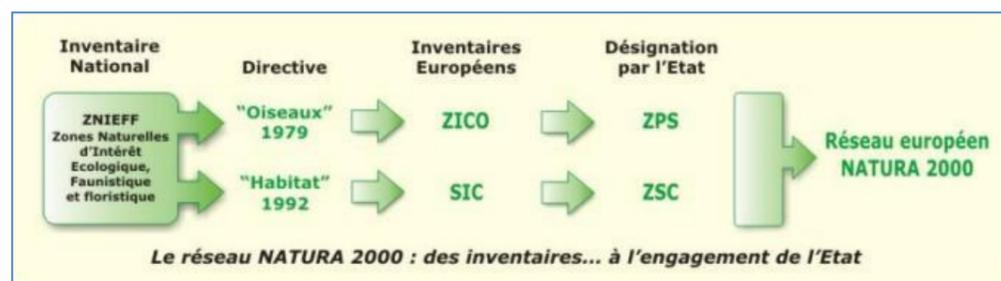


Figure 12 : Schématisation de l'évolution réglementaire en termes de zone Natura 2000 (Source : DREAL Basse-Normandie)

##### 4.1.1.2 Effets de l'inscription

Tout projet nouveau susceptible d'avoir à lui seul ou en combinaison avec d'autres projets une influence sur ces sites doit faire l'objet d'une évaluation de ses incidences sur ces sites eu égard aux objectifs de conservation fixée par la **Directive CEE 92/43 du 21 mai 1992**, que le projet soit situé ou non à l'intérieur du périmètre de ces sites.

Les modalités de réalisation de cette évaluation des incidences sont fixées par **le décret n° 2010-365 du 9 avril 2010** relatif à l'évaluation des incidences Natura2000.

Conformément à **l'alinéa 1 de l'article R.414-19 du Code de l'Environnement**, les projets faisant l'objet d'une étude d'impact sont soumis à l'obligation d'évaluation des incidences Natura2000 que le territoire qu'ils couvrent ou que leur localisation géographique soit située ou non dans le périmètre d'un site Natura2000.

Le contenu du dossier peut se limiter à une présentation succincte dès lors que la première analyse permet de conclure à l'absence d'incidence sur tout site Natura2000.

##### 4.1.1.3 Situation du projet par rapport au réseau Natura 2000

- ✓ La zone d'étude est située à environ 4,7km de la **Zone de Conservation Spéciale (ZPS) FR2200369** dénommée « Réseau de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval (Beauvaisis) ». Quelques précisions sont apportées concernant cet espace protégé :

##### Caractéristique du site :

« Il s'agit d'un site éclaté constitué par un réseau complémentaire de coteaux crayeux méso-xérophiles représentant un échantillonnage exemplaire et typique des potentialités du plateau picard méridional, liées à la pelouse calcicole de l'*Avenulo pratensis-Festucetum lemanii subass. polygaletosum calcareae* (l'extrême fragmentation actuelle, la disparition généralisée et la subsistance de relativement faibles étendues de pelouses calcaires ont nécessité la définition d'un réseau très éclaté). Il s'étend sur une superficie totale de 416 hectares.

Le site englobe les coteaux froids de la Vallée du Thérain associés à une pelouse submontagnarde psychrophile sur craie, originale et endémique du plateau picardo-normand. Très localement, ces potentialités avoisinent celles du *Seslerio-Mesobromenion* dont une dernière et unique relique persiste dans Beauvais même au Mont aux Lièvres. »

- ✓ La zone d'étude est située à environ 4,5km de la **Zone Spéciale de Conservation FR2200376- « Cavitité de Larris Millet à Saint-Martin-le-Nœud »**. Quelques précisions sont apportées concernant cet espace protégé :

*Ce site s'étend sur une surface de 2 hectares. Il s'agit d'une vaste cavité fréquentée par les chiroptères et comptant la plus importante population de chauve-souris de la Picardie. Les grottes de Saint-Martin-le-Noeud constituent l'un des plus importants réseaux souterrains de la Picardie.*

*Ce peuplement est caractérisé par une bonne diversité (sept espèces dont trois relevant de la directive). En particulier, les effectifs des espèces sont remarquables pour le Nord de la France en ce qui concerne le Vespertilion à Oreilles échanrées et le Grand Murin.*

- ✓ La zone d'étude est située à environ 8,2 km de la **Zone Spéciale de Conservation FR 2200371 -« Cuesta de Bray »**. Quelques précisions sont apportées concernant cet espace protégé :

*Ce site s'étend sur une surface de 775 hectares. La cuesta qui limite au sud la dépression du Bray est une falaise abrupte froide surplombant d'une centaine de mètres la fosse bocagère du Bray. L'originalité géomorphologique de cette falaise, l'affleurement de craie marneuse du Turonien, les expositions froides Nord-Est dominantes accréditent la spécificité de la cuesta Sud du Bray, et ce particularisme dans les paysages de craie atlantiques et subatlantiques est confirmé par les habitats et la flore à affinités submontagnardes et médioeuropéennes qui s'y développent (pelouses calcicoles fraîches à Parnassie).*

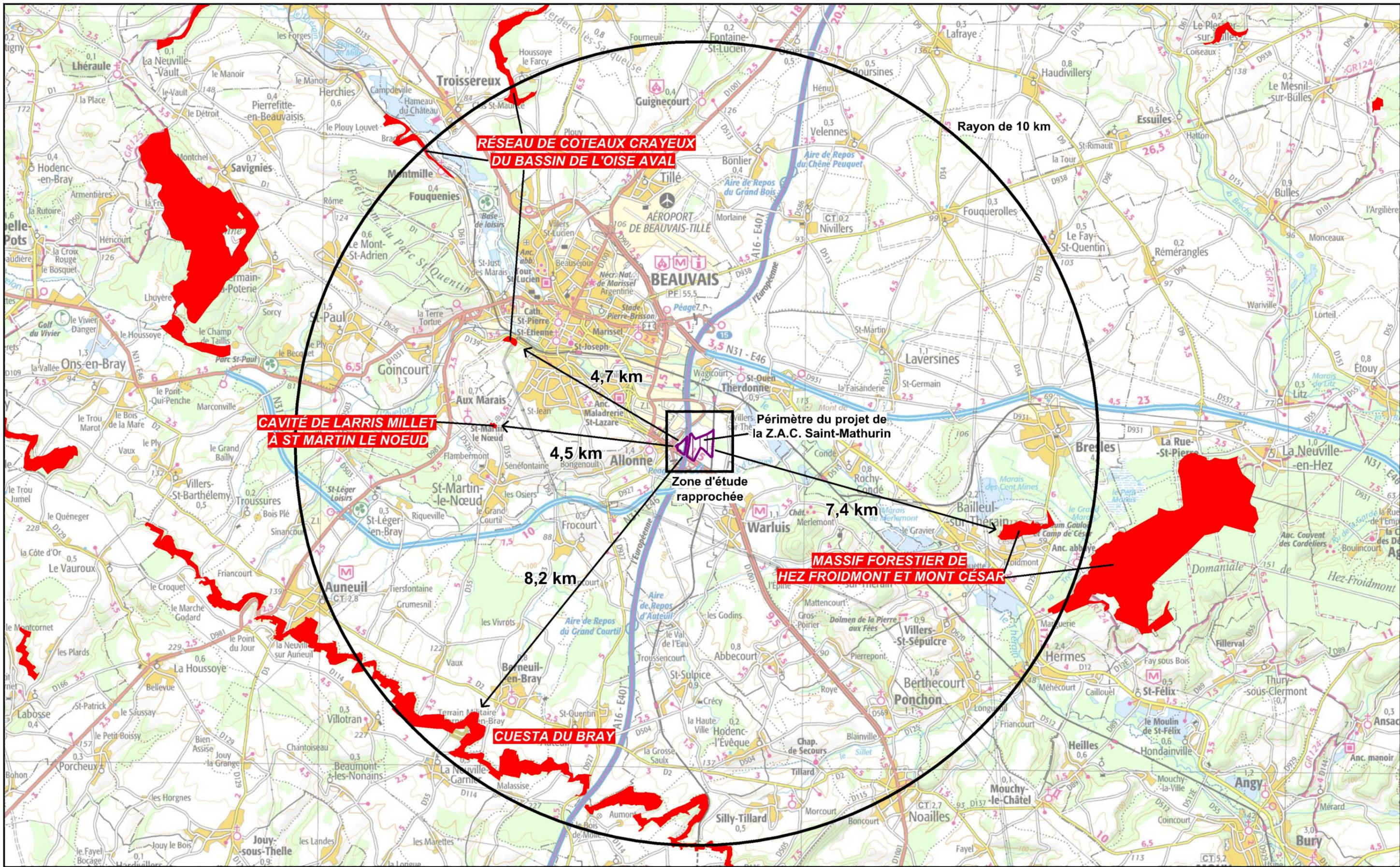
- ✓ La zone d'étude est située à environ 7,4 km de la **Zone Spéciale de Conservation FR 2200377- dénommée « Massif forestier de Hez-Froidmont et Mont César »**. Quelques précisions sont apportées concernant cet espace protégé :

*Ce site s'étend sur une surface d'environ 852 hectares. Il s'agit d'un Ensemble complexe d'habitats à dominante forestière représentant une gamme exemplaire et typique d'habitats potentiels du tertiaire parisien sur sa limite Nord et centrée sur le massif forestier de Hez-Froidmont. L'érosion des eaux a isolé une butte témoin de géomorphologie parfaite, le Mont César, séparée du "massif-mère" par un vaste marais drainé au XIXe siècle. Formant une pointe avancée du Tertiaire parisien entre les pays de craie et la dépression du Bray, le complexe Mont-César/Massif de Hez-Froidmont est une zone frontière très intéressante où s'arrêtent brutalement les irradiations médioeuropéennes, steppiques et thermophiles*

*méridionales venues de l'est parisien ; les limites d'aires septentrionales ou occidentales très nombreuses et les isolats sont particulièrement spectaculaires chez les plantes supérieures ( Isopyrum thalictroides, Ulmus laevis, Leucjum vernum, Lithospermum purpurocaeruleum, Ononis pusilla...).*

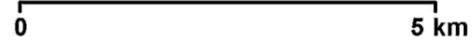
*Le site Natura 2000 le plus proche de la zone d'étude est situé à 4,7 km, il s'agit la Zone de Conservation Spéciale (ZPS) FR2200369 dénommée « Réseau de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval (Beauvaisis).*

*Etant donné les distances séparant ces sites Natura 2000 et le site d'étude ainsi que la nature très différente des habitats qui composent ces secteurs, l'existence d'échanges entre ces espaces est considérée comme très faible. Par conséquent, le projet ne portera pas atteinte à l'intégrité des espèces des sites et du réseau NATURA 2000.*



# SITES NATURA 2000

- Périmètre du projet de la Z.A.C. Saint-Mathurin
- Site Natura 2000 zone spéciale de conservation



#### 4.1.2 Les espaces naturels inventoriés

Source : <http://inpn.mnhn.fr>

##### 4.1.2.1 Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)

- ✓ La zone d'étude est localisée à environ 3 km de la **Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I n°220014095 « montagne et marais de Merlemont, Bois de Hez-Ponchon »**;

*Les espèces fréquentant cet espace remarquable sont inféodées aux milieux boisés. Or, ces habitats ne sont que très peu représentés au sein de la zone d'étude. La probabilité qu'il existe des échanges entre cette ZNIEFF et le site d'étude est donc très faible.*

- ✓ La zone d'étude est localisée à environ 2,5 km de la **Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I n°220420013 « Coteau des carrières de Bongenoult à Allonne »** ;

*La probabilité qu'il existe des échanges entre ces deux secteurs est très faible, et ce, malgré la proximité de ces deux zones. C'est pourquoi le projet d'aménagement de la ZAC Saint-Mathurin n'aura pas d'impact sur cet espace remarquable.*

- ✓ La zone d'étude est localisée à environ 3km de la **Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type II n°22013786 « Pays de Bray »**.

*La probabilité existe des échanges entre ces deux secteurs est très faible, et ce, malgré la proximité de ces deux zones. C'est pourquoi le projet d'aménagement de la ZAC Saint Mathurin n'aura pas d'impact sur cet espace remarquable.*

##### 4.1.2.2 Les espaces naturels sensibles (ENS)

- ✓ La zone d'étude est localisée à environ 1 km de l'Espace Naturel Sensible « Les grands prés d'Allonne » ;
- ✓ La zone d'étude est localisée à environ 2,5 km de l'Espace Naturel Sensible « les carrières ». Il s'agit de la ZNIEFF de type I n°220420013 dénommée « Coteau des carrières de Bongenoult à Allonne » ;
- ✓ La zone d'étude est localisée à environ 3 km de l'Espace Naturel Sensible « Marais de Merlemont ».

*La nature différente des habitats qu'il existe entre ces secteurs ainsi que la fragmentation des milieux naturels rend les échanges entre eux très peu probables. C'est pourquoi, le projet d'aménagement de la ZAC Saint Mathurin n'aura aucun impact sur ces sites.*

## 4.2 LES DIFFERENTS MILIEUX RENCONTRES

Les différents milieux que l'on peut répertorier sur le secteur d'étude sont des boisements, des cultures et des milieux anthropisés.

Les secteurs situés au Nord et au Nord-Ouest de la zone d'étude sont majoritairement urbanisés. Ils concentrent de nombreuses surfaces bâties et témoignent de la proximité de la ville de Beauvais. Il s'agit de la zone d'activité du Ther et de Villers sur Thère. L'artificialisation du territoire fragmente en grande partie les milieux naturels. La zone d'étude est découpée par un réseau viaire très dense ainsi qu'une voie ferrée.

- Les boisements

Une partie non négligeable de la zone d'étude est occupée par des formations arbustives à arborées. Elles sont composées pour l'essentielle de feuillus.



Il s'agit de boisements de feuillus, ils se concentrent notamment le long du ru de Berneuil et de l'Avenue Saint Mathurin suivant un axe Sud Est / Nord. Ce secteur présente peu d'intérêt écologique du fait qu'il est fragmenté en plusieurs lieux par la D1001, l'avenue Saint Mathurin ainsi que par le remblai de l'autoroute A16. Même s'il ne présente pas d'intérêt écologique majeur, ce milieu est à valoriser et préserver car il est situé à proximité immédiate de l'Autoroute A16 et du périmètre du projet de la ZAC Saint-Mathurin. Ces boisements créent ainsi une barrière visuelle et sonore pour l'ensemble des riverains ou activités qui se trouvent à proximité.

Le bois Saint-Lucien est situé au Sud de la zone d'étude. Il s'agit d'un bois exploité de petite taille bordé de chaque côté par la RN31 et l'Autoroute A16. La végétation est essentiellement composée de Chêne pubescent (*Quercus pubescens*), de Bouleau (*Betula sp.*), de Noisetier commun (*Corylus avellana*), de Châtaignier commun (*Castanea sativa*), de Charme commun (*Carpinus betulus*), de Hêtre commun (*Fagus sylvatica*)...

Un troisième secteur boisé est localisé à l'est de la zone d'étude. Il est divisé en deux par la voie ferrée. Une partie du boisement est situé au sein de l'îlot 2.

Ce type de milieux correspond à un habitat peu diversifié, banale et commun. Par conséquent il représente un enjeu faible pour la zone d'étude.

- Les cultures

Les cultures se localisent au centre et à l'Est de la zone d'étude. Ce type de milieux correspond à un habitat peu diversifié, banal et commun. Par conséquent il représente un enjeu faible pour la zone d'étude.



- Les milieux anthropisés

Ils sont proches des espaces bâtis et regroupent différents types de milieux tels que des terrains en friches herbacées ou des friches arbustives. Ces habitats ne présentent pas d'intérêt écologique. On trouve également des zones rudérales composées, sur le site d'étude, par les bords de route régulièrement fauchés.

Ces types de milieux correspondent à un habitat peu diversifié, banal et commun très anthropique. Par conséquent il représente un enjeu faible pour la zone d'étude.



### 4.3 CONTINUITES ECOLOGIQUES ET TRAME VERTE ET BLEU

#### 4.3.1 Les corridors biologiques

Un corridor est une liaison entre différents habitats qui permet les échanges biologiques. En Picardie, deux types de corridors ont été répertoriés :

- **Les corridors « petite faune »** : il s'agit de corridors empruntés par la petite faune (reptiles, amphibiens, insectes, ...) mais pouvant aussi être fréquentés par la grande faune. Les corridors recensés peuvent être formés de haies et boisements divers, de prairies, de bandes et de chemins enherbés ou encore de fossés. L'inventaire a été réalisé par le Conservatoire des sites naturels de Picardie pour le compte de la DREAL. Selon le Conservatoire, ces corridors sont des corridors « potentiels » (il n'y a pas eu de vérification sur le terrain de leur réelle efficacité).
- **Les corridors « grande faune »** : il s'agit d'un inventaire un peu ancien (1996) réalisé par AERU pour le compte de la DREAL et qui permet de situer les principaux passages inter-forestiers de grande faune.

Il est à noter que contrairement à la démarche de définition de la Trame Verte et Bleue, l'identification des corridors écologiques potentiels de Picardie n'a pas de portée juridique. Il s'agit d'un élément de connaissance du patrimoine naturel de Picardie destiné à éviter autant que possible que certains enjeux environnementaux ne soient révélés trop tardivement. Il permet ainsi une meilleure prévision des incidences lorsque des aménagements sont à réaliser mais également de mettre en œuvre localement des stratégies de maintien ou de restauration de connexions écologiques.

Cette démarche constitue cependant un préalable déterminant dans l'élaboration du Schéma Régional de Cohérence Ecologique de Picardie (voir paragraphe suivant).

**Aucun bio-corridor n'est répertorié dans la zone d'étude (Voir Carte des Milieux Naturels).**

#### 4.3.2 La trame verte et bleue

La Trame verte et bleue est une mesure phare du Grenelle Environnement qui porte l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques.

Elle est à considérer comme un outil d'aménagement du territoire visant à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national.

Les continuités écologiques correspondent à l'ensemble des zones vitales (réservoirs de biodiversité) et des éléments (corridors écologiques) qui permettent à une population d'espèces de circuler et d'accéder aux zones vitales. La Trame verte et bleue est ainsi constituée des réservoirs de biodiversité et des corridors qui les relient.

De manière synthétique, la composante de la trame verte comprend :

- les espaces naturels majeurs (réserves naturelles, réserves biologique en forêt publique, arrêté préfectoral Biotope, ZNIEFF de type 1 et 2, sites Natura 2000 et réservoirs biologiques du SDAGE) ;
- les corridors écologiques ;
- les surfaces en couvert environnemental permanent mentionnées dans certaines parties du Code de l'Environnement.

La trame bleue comprend quant à elle :

- les cours d'eau, des parties de cours d'eau ou canaux figurant sur les listes établies conformément à certaines dispositions du Code de l'Environnement ;
- tout ou partie des zones humides dont la préservation ou la restauration contribue à la réalisation d'objectifs définis dans le Code de l'Environnement ;
- mais aussi des cours d'eau, des parties de cours d'eau, des canaux et des zones humides importants pour la préservation de la biodiversité mais non visés par ces dispositions.

#### 4.3.2.1 Cadre réglementaire

La loi n°2009-967 du 3 août 2009 de mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement dite « Loi Grenelle I » instaure dans le droit français la création de la Trame Verte et Bleue, d'ici à 2012, impliquant l'État, les collectivités territoriales et les parties concernées sur une base contractuelle.

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Loi Grenelle II », propose et précise ce projet parmi un ensemble de mesures destinées à préserver la diversité du vivant. Elle prévoit notamment l'élaboration d'orientations nationales pour la préservation

et la remise en bon état des continuités écologiques, ces dernières devant être prises en compte par les schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) co-élaborés par les régions et l'État.

La loi Grenelle II a prévu trois décrets d'application relatifs à la Trame verte et bleue :

- Comité national Trames verte et bleue (décret simple) publié au JO du 29 juin 2011 ;
- Comité régional Trames verte et bleue (décret simple) publié au JO du 29 juin 2011 ;
- Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (décret en conseil d'état, en cours d'élaboration).

Les documents de planification et projets relevant du niveau national, notamment les grandes infrastructures linéaires de l'État et de ses établissements publics, devront être compatibles avec ces orientations. Les documents de planification et projets des collectivités territoriales et de l'État devront prendre en compte les schémas régionaux.

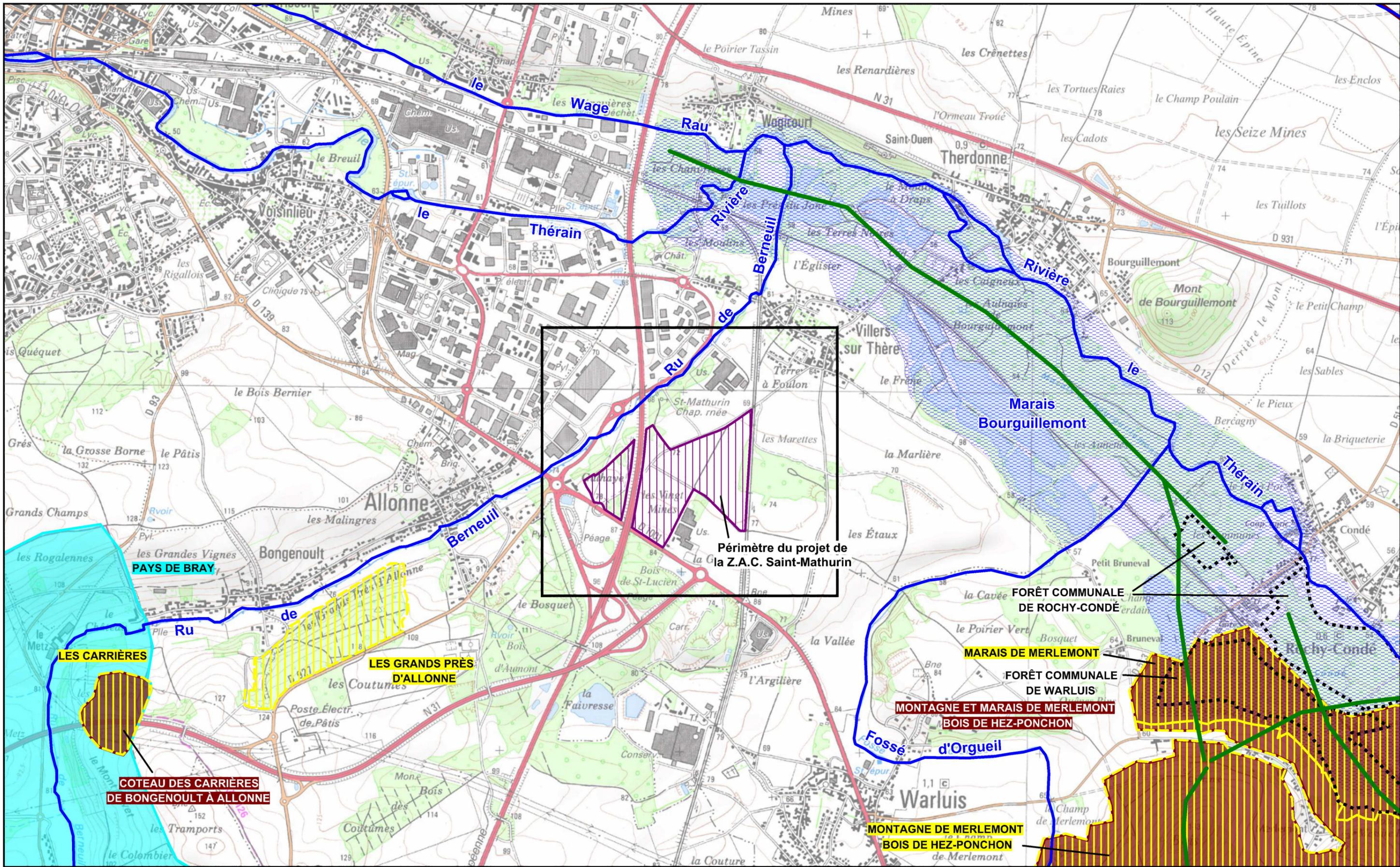
**En Picardie**, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) est en cours d'élaboration. La mise en œuvre de la procédure d'adoption du SRCE est prévue pour fin 2013 – début 2014.

#### 4.3.2.2 Trame Verte et bleue sur le secteur d'étude

Le secteur d'étude se trouve éloigné de toutes les composantes que la trame verte pourrait comprendre (réservoirs de biodiversité, corridors écologiques...). Les différents milieux rencontrés sur le site d'étude ne présentent aucun intérêt écologique et ne sont donc pas attractif. De plus, le site de projet d'aménagement de la ZAC Saint-Mathurin est fragmenté par de nombreux axes de transports (autoroute, route départementale, voie de chemin de fer).

En ce qui concerne la trame bleu, seul le Ru de Berneuil correspond au critère d'appartenance du Schéma Régional de Cohérence Ecologique. Toutefois, le périmètre d'aménagement de la ZAC n'impactera pas le cours d'eau.

*Le site d'étude ne semble pas se situer sur une continuité écologique pour la faune et la flore. La zone d'étude ne présente pas les caractéristiques écologiques d'un secteur pouvant appartenir au réseau de la trame verte et bleu.*



# MILIEU NATUREL



0 1 km

 Périmètre du projet de la Z.A.C. Saint-Mathurin

**Réseau de cohérence écologique**

 Trame bleue (cours d'eau)

 Trame verte (bio-corridor)

 Espace naturel sensible

 Forêt communale gérée par l'O.N.F. (office national des forêts)

 Zones à dominante humide

**Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique**

 Z.N.I.E.F.F. de type I

 Z.N.I.E.F.F. de type II

## 5 PAYSAGE

Source : SCOT ; Atlas des paysages de l'Oise

### 5.1 LE GRAND PAYSAGE

En référence à l'Atlas des paysages de l'Oise, les deux grandes entités paysagères dans lesquelles se situe la zone d'étude sont le plateau Picard et le Clermontois. Le secteur d'étude est limité à trois sous entités paysagères identifiées :

- ✓ **La Vallée Aval du Thérain** : paysage à la fois urbain et ruraux, le territoire est marqué par une identité industrielle et post industrielle forte. Les boisements et l'urbanisation accompagne souvent les cours d'eau.
- ✓ **la Vallée urbaine de Beauvais** : ce territoire est marqué par une densité urbaine forte. Seuls quelques espaces agricoles constituent une zone tampon avec la campagne et les villages environnants. Les industries se localisent en périphéries de villes.
- ✓ **Le Plateau Mouy et la plaine agricole** : il s'agit d'un paysage diversifié comprenant des plateaux séparés par des vallons et bordés par la plaine agricole.

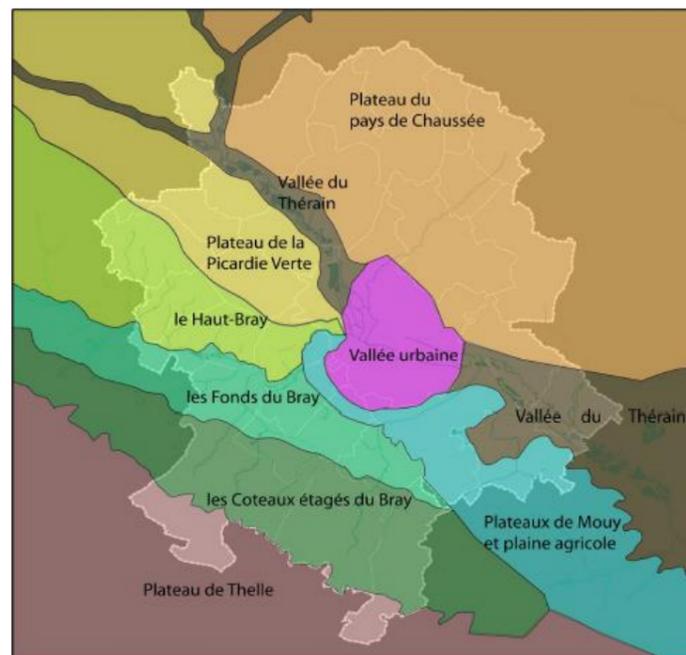


Figure 13 : Les sous-unités paysagères du territoire (source : SCOT)

La zone d'étude a pour caractéristique d'être traversée par l'autoroute A16. Cette infrastructure routière sépare et structure le paysage en deux entités distinctes :

- **A l'Ouest de l'autoroute** : ce secteur ne présente aucune qualité paysagère étant donné qu'elle caractérise un contexte de marge urbaine à vocation d'activité économique (zone d'activité). Ce territoire comporte un réseau viaire dense avec la présence en bordure de route de boisements créant des paysages fermés ;
- **A l'Est**, se trouve un paysage ouvert sur l'axe Nord-Ouest et fermé vers le Sud en raison de la présence du bois Saint-Lucien. Le paysage se compose de zones agricoles et de boisements. Le secteur correspond à la transition entre deux entités paysagères distinctes, **le Clermontois et le plateau Picard**, séparées par la vallée du Thérain. Le Clermontois offre une diversité paysagère allant de la vallée industrielle à dominance de bâti en briques au plateau agricole peu peuplé. Les pentes et les hauteurs ont pour caractéristiques d'être boisées. Le plateau Picard que l'on distingue au loin sur les milieux agricoles de la zone d'étude présente des paysages ouverts sur les grandes cultures. Des vallons secs sillonnent le plateau et convergent vers des vallées humides. Les boisements occupent souvent les bordures de plateaux et de versants.

## 5.2 LES DIFFERENTES ENTITES PAYSAGERES DU SECTEUR D'ETUDE

On retrouve sur la zone d'étude **quatre entités paysagères** :

- ✓ **Le secteur situé au Nord-Ouest**, limité par l'avenue Saint-Mathurin, il s'agit d'un espace urbain à vocation économique. Cette zone d'activité est dense, avec de nombreux entrepôts, magasins et parkings ;



- ✓ **Le secteur à l'ouest de la zone d'étude** est marqué par le réseau routier. Il présente une zone de péage, un bassin de rétention des eaux pluviales ainsi qu'un important giratoire situé en entrée d'agglomération. Quelques parcelles agricoles sont encore présentes, coincées entre les infrastructures routières, celles-ci sont sûrement destinées à une future urbanisation comme l'îlot1 du projet de la ZAC de Saint Mathurin. Les autres espaces non urbanisés sont majoritairement boisés. Les espaces urbanisés sont essentiellement des zones d'activités. Ce type de paysage est aussi présent au Nord de la zone d'étude à l'est de l'A16 (ZA des Quarante mines);

- ✓ **A l'extrémité Nord-Est du secteur d'étude** se trouve un secteur résidentiel composé d'habitat individuel. Il s'agit du hameau de Villers-sur-There. Une part des habitations sont en brique rouge.

- ✓ **La partie Est et sud-Est** de la zone d'étude correspond au secteur agricole. C'est un paysage ouvert composé à l'essentiel de champs et quelques boisements.



*Le secteur d'étude se situe entrée de la ville de Beauvais, sur le territoire de la commune d'Allonne. Il se caractérise par des espaces agricoles ouverts ainsi que des espaces urbanisés. Les espaces agricoles sont encore cultivés. Au nord de la zone d'étude quelques espaces boisés situés dans la dépression du rue de Berneuil séparent les zones d'activités des milieux agricoles. Les infrastructures routières (A16, RD1001, Avenue Saint Mathurin) découpent ces espaces en particulier les secteurs situés à l'Ouest et au Nord-Ouest du périmètre d'étude.*

*Le périmètre de projet d'aménagement de ZAC de Saint-Mathurin devra faire l'objet d'une réflexion particulière vis-à-vis de son insertion paysagère. Situé en entrée de ville elle constituera pour l'agglomération de Beauvaisis une de ses interfaces rural/urbain.*

## 6 PATRIMOINE ET LOISIRS

### 6.1 PATRIMOINE

Source : DRAC Picardie, Oise Tourisme, Scot de la communauté d'Agglomération du Beauvaisis

#### 6.1.1 Patrimoine naturel

##### 6.1.1.1 Sites inscrits et classés

- Réglementation

Le classement ou l'inscription au titre de la loi de 1930 (loi sur la protection des Sites et des monuments naturels ; art. L.341 et suivant du code de l'Environnement) est motivé par l'intérêt tout particulier de certains secteurs de très grande qualité pour leur caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque.

Le classement est une protection forte qui a le plus souvent pour objet le maintien du site dans l'état où il se trouve au moment du classement.

Il n'interdit pas toute évolution, mais un site classé ne peut être ni détruit, ni modifié dans son état ou son aspect sauf autorisation ministérielle ou préfectorale (selon la nature des projets), après avis de la Commission Départementale des Sites, Perspectives et Paysages (CDSPP). Cette autorisation ne peut être accordée pour des travaux attentatoires à l'intégrité du site.

Dans un site inscrit, le maître d'ouvrage doit informer l'administration quatre mois à l'avance de tout projet de travaux de nature à modifier l'état ou l'intégrité du site. Ici, c'est l'Architecte des Bâtiments de France qui émet son avis sur le projet.

*Le projet d'aménagement de la ZAC Saint- Mathurin n'est concerné par aucun périmètre de protection de site classé ou inscrit. Il n'y aura donc pas de démarche à effectuer auprès de la Commission Départementale des Sites, Perspectives et Paysages.*

##### 6.1.1.2 ZPPAUP / AVAP

Le 12 juillet 2010, suite à la promulgation de la loi dite Grenelle 2, les ZPPAUP deviennent des Aires de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP), dans le but d'étendre la gestion des espaces

patrimoniaux aux défis de la ville durable. L'AVAP est élaborée selon les mêmes principes que la ZPPAUP et les principes fondamentaux des AVAP demeurent les mêmes que ceux des ZPPAUP, à savoir :

- identifier, à l'échelle de l'ensemble de son territoire, ce qui constitue son patrimoine et ses paysages : silhouette du village, monuments, ensembles bâtis, espaces publics, petits édifices ruraux, vestiges archéologiques, sites et paysages, plantations et boisements, cheminements...
- définir un projet global de protection et de mise en valeur.

Dans le périmètre d'une AVAP, tous les travaux, soumis ou non à autorisation dans le régime normal, sont soumis à autorisation spéciale, accordée par l'autorité compétente en matière de permis de construire après avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France.

*Aucune AVAP n'est recensée sur la zone d'étude.*

#### 6.1.2 Patrimoine historique

##### 6.1.2.1 Vestiges archéologiques

- Réglementation

Le Code du patrimoine (livre V, titre II) institue un régime juridique dans le domaine de l'archéologie préventive, confiant à la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) le rôle de prescripteur des opérations archéologiques. Le décret n° 2004-490 du 3 juin 2004, définit les procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive.

Les aménagements et ouvrages qui doivent être précédés d'une étude d'impact en application de l'article L.122.1 du Code de l'Environnement, entrent dans le champ d'application du Code du Patrimoine, livre V, titre II (art. 4-5 du décret n° 2004-490 du 3 juin 2004). Ainsi, lorsque le dossier de demande d'autorisation est déposé, le service instructeur doit le transmettre au Préfet de Région, qui dispose d'un délai de deux mois pour faire connaître ses prescriptions. Celui-ci sera susceptible de prescrire la réalisation d'un diagnostic archéologique préalable aux travaux envisagés.

Il est également possible d'anticiper la procédure en saisissant le Préfet de Région avant le dépôt de la demande d'autorisation, afin qu'il examine si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions

archéologiques. Lors de cette saisine, le dossier devra préciser l'emprise des travaux soumis à l'aménagement ainsi que tous les éléments susceptibles de préciser l'impact des travaux envisagés sur le sous-sol.

À l'issue de cette phase de diagnostic, et en fonction des éléments mis à jour, il pourra être prescrit la réalisation de fouilles préventives complémentaires ou bien une modification de la consistance du projet afin de préserver des vestiges identifiés. Le cas échéant, les fouilles seront effectuées par les services régionaux d'archéologie ou par des opérateurs privés agréés par l'État. Elles seront à la charge du maître d'ouvrage.

*En réponse à une demande par courrier de susceptibilité de diagnostic du site de projet de la ZAC de Saint-Mathurin faite à la DRAC le projet fera l'objet de prescriptions archéologiques.*

#### **A COMPLETER PAR LA SUITE**

##### 6.1.2.2 Monuments historiques

- Réglementation

Certains monuments historiques font l'objet d'un classement ou d'une inscription dans le cadre de la loi du 31 décembre 1913. Ces monuments sont alors pourvus d'un périmètre de protection ayant pour rayon 500 mètres, et au sein duquel tout aménagement ou toute modification de l'état des lieux doit faire l'objet d'un avis préalable de l'Architecte de Bâtiments de France (ABF).

- Liste des monuments historique identifiés dans la zone d'étude

Commune	Dénomination	Date
ALLONNE	Eglise d'Allonne	Classement par liste en 1862

Figure 14 : Liste des monuments historiques présents sur le secteur d'étude

*La zone d'étude intercepte le périmètre de protection d'un bâtiment classé monument historique. Il s'agit de l'église d'Allonne, classée par liste en 1962. Cependant, le périmètre immédiat du projet de la ZAC de Saint-Mathurin n'est pas concerné. Par conséquent, le maître d'ouvrage n'aura pas à prendre de disposition particulière.*

##### 6.1.2.3 Les secteurs de sauvegarde

- Réglementation

Les secteurs sauvegardés sont issus de la « loi Malraux » du 4 août 1962. Un secteur sauvegardé est une mesure de protection portant sur une zone urbaine soumise à des règles particulières en raison de son « caractère historique, esthétique, ou de nature à justifier la conservation, la restauration ou la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble d'immeubles bâtis ou non ».

Dans un secteur sauvegardé, les programmes de rénovation et d'aménagement sont encadrés par un plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV). Il s'agit, à l'aide de règles et prescriptions spéciales, d'inscrire tout acte d'aménagement, de transformation ou de construction dans le respect de l'existant, ce qui ne signifie pas copier le patrimoine ancien, mais le prendre en compte sans porter atteinte à ses qualités historiques, morphologiques, architecturales. Il est nécessaire d'obtenir l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

*Aucun secteur de sauvegarde n'est répertorié sur la zone d'étude du projet de la ZAC Saint-Mathurin.*

## 6.2 TOURISME ET LOISIRS

Source : SCoT de la communauté d'agglomération du Beauvaisis,

### 6.2.1 Tourisme

Le territoire où s'inscrit la zone d'étude du projet d'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin possède une certaine attractivité touristique. L'activité touristique s'appuie sur trois types de tourisme :

- Le tourisme vert
- Le tourisme patrimonial
- Le tourisme de services

Au total, six grands pôles ont été identifiés à l'échelle de l'agglomération du Beauvaisis dans le cadre de la révision du SCoT. Il s'agit des sites localisés sur la carte présentée ci-dessous.

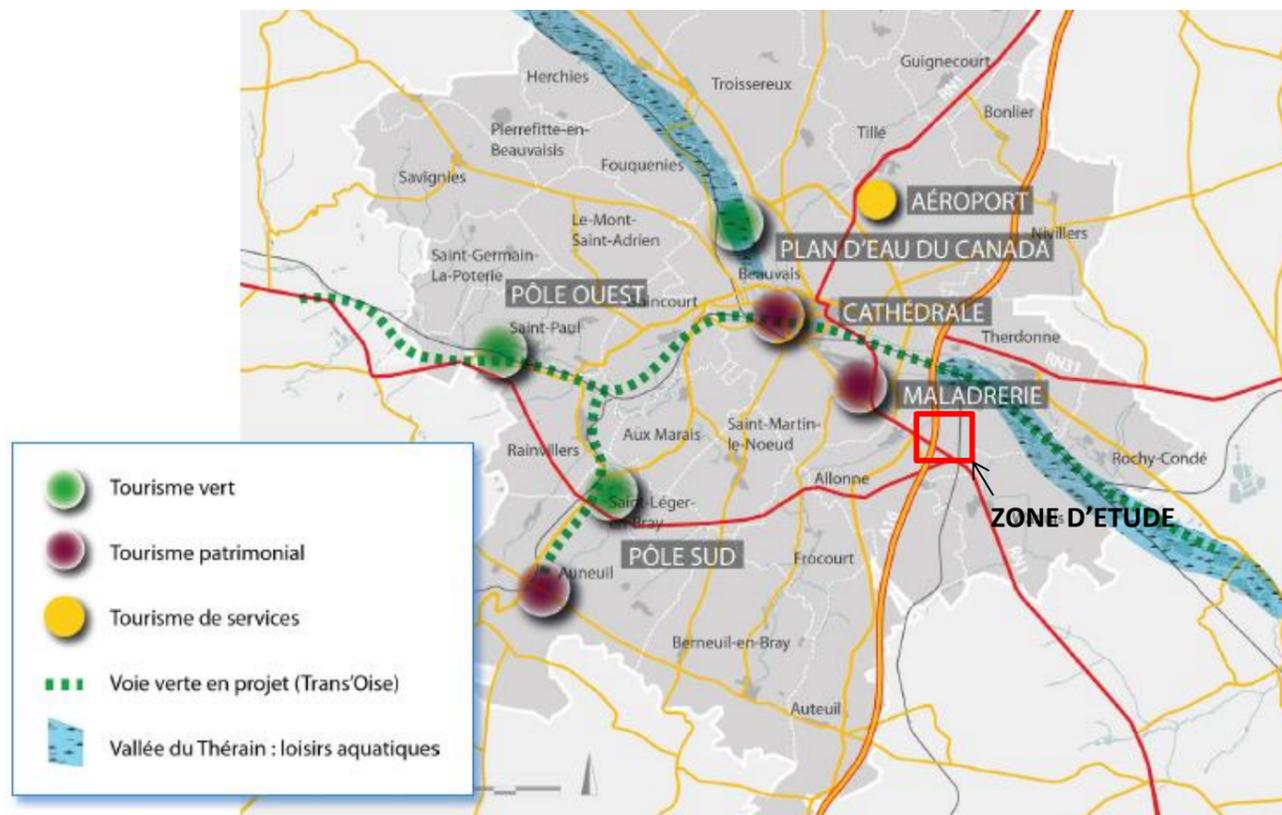


Figure 15 : Site d'attractivité touristique (Source : SCOT de la communauté d'agglomération du Beauvaisis)

La zone d'étude ne présente pas d'activité ou d'intérêt touristique. Par conséquent, le projet d'aménagement de la ZAC Saint-Mathurin n'aura pas d'impact sur l'activité touristique.

### 6.2.1.1 L'offre d'hébergement

Aucune offre d'hébergement n'a été répertoriée dans le secteur d'étude.

### 6.2.2 Loisirs

#### 6.2.2.1 Les équipements de loisirs

Aucun équipement de loisirs n'a été répertorié sur la zone d'étude. Les équipements sportifs ou autres aménagements destinés aux activités de loisirs sont situés à l'extérieur de la zone d'étude

#### 6.2.2.2 L'offre de randonnées pédestres, cyclistes et équines

Aucun circuit de randonnée pédestre, VTT ou équins n'est présent dans la zone d'étude. Ils sont situés à l'extérieur de la zone d'étude.

## 7 MILIEU HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE

Source : Insee - recensement de la population 2009, Insee - SCOT de la communauté d'agglomération du Beauvaisis

Ce chapitre décrit le territoire à l'étude en termes de population, d'emplois et d'activités économiques des communes. L'analyse sera menée à l'échelle de la commune d'Allonne, du département ou de la région grâce aux données issues du recensement de 2009. Les données issue du SCOT ont également été utilisées, celle-ci sont basées sur le recensement de 2006. La commune de Beauvais ne sera pas évoquée car son territoire ne concerne qu'une infime partie de la zone d'étude.

### 7.1 CONTEXTE DEMOGRAPHIQUE ET SOCIO-ECONOMIQUE

#### 7.1.1 Contexte démographique

##### 7.1.1.1 Evolution démographique

La zone d'étude est située dans la communauté d'agglomération du Beauvaisis dans le département de l'Oise. Elle compte 31 communes et totalise une population de 79 404 habitants (Insee 2006). Le territoire communal concerné par le projet d'aménagement est celui d'Allonne.

La carte présentée par la suite illustre la situation démographique du territoire de la communauté d'agglomération du Beauvaisis pour chaque commune.

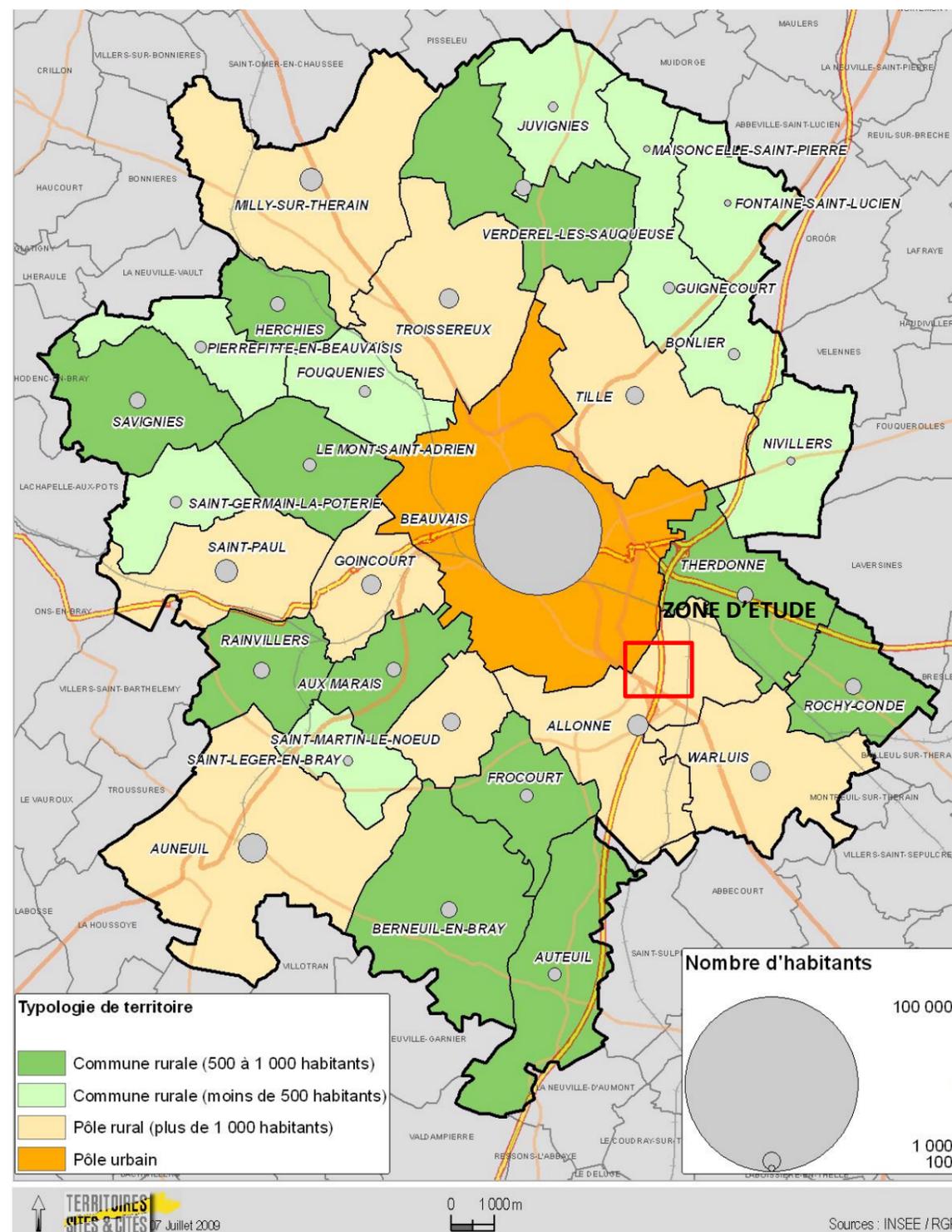


Figure 16 : Répartition de la population par commune de la communauté d'agglomération du Beauvaisis

La commune d'Allonne totalisait en 2009 une population de 1154 habitants, pour une densité moyenne de 100,6 hab/km<sup>2</sup>.

Le tableau suivant présente l'évolution du nombre d'habitant de la commune d'Allonne de 1968 jusqu'en 2009, date du dernier recensement de la population.

	1968	1975	1982	1990	1999	2009
Population	923	1 013	1 055	1 199	1 257	1 554
Densité moyenne (hab/km <sup>2</sup> )	59,7	65,6	68,3	77,8	81,4	100,6

Figure 17 : Evolution de la population et de la densité communale (source : Insee)

La commune connaît à l'inverse de la tendance de la communauté d'agglomération une croissance démographique faible mais continue.

Le tableau suivant renseigne sur l'évolution des différents indicateurs démographiques de 1968 à 2009 :

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2009
Variation annuelle moyenne de la population en %	+1,3	+0,6	+1,6	+0,5	+2,1
- due au solde naturel en %	+0,3	+0,0	+0,3	+0,4	+0,5
- due au solde apparent des entrées sorties en %	+1,0	+0,5	+1,3	+0,1	+1,6
Taux de natalité en ‰	13,6	10,1	10,4	11,8	11,5
Taux de mortalité en ‰	10,3	9,7	7,4	7,5	6,4

Figure 18 : Evolution du solde naturel et migratoire de la commune d'Allonne

Sur les différentes périodes intercensitaires, la population a globalement augmenté. Deux périodes de relâchement peuvent être remarquées, 175-1982 et 1999-2009.

Entre 1990-1999 le taux de variation annuelle moyen de la population a été aux alentours de 0,5%. Lors de la période 1999-2009, la celle-ci a été relancée pour atteindre 2,1%. Cette augmentation de la variation annuelle parait liée à l'augmentation du solde migratoire.

Entre 1968 et 2009 la population de la commune d'Allonne a augmenté de 68,4%.

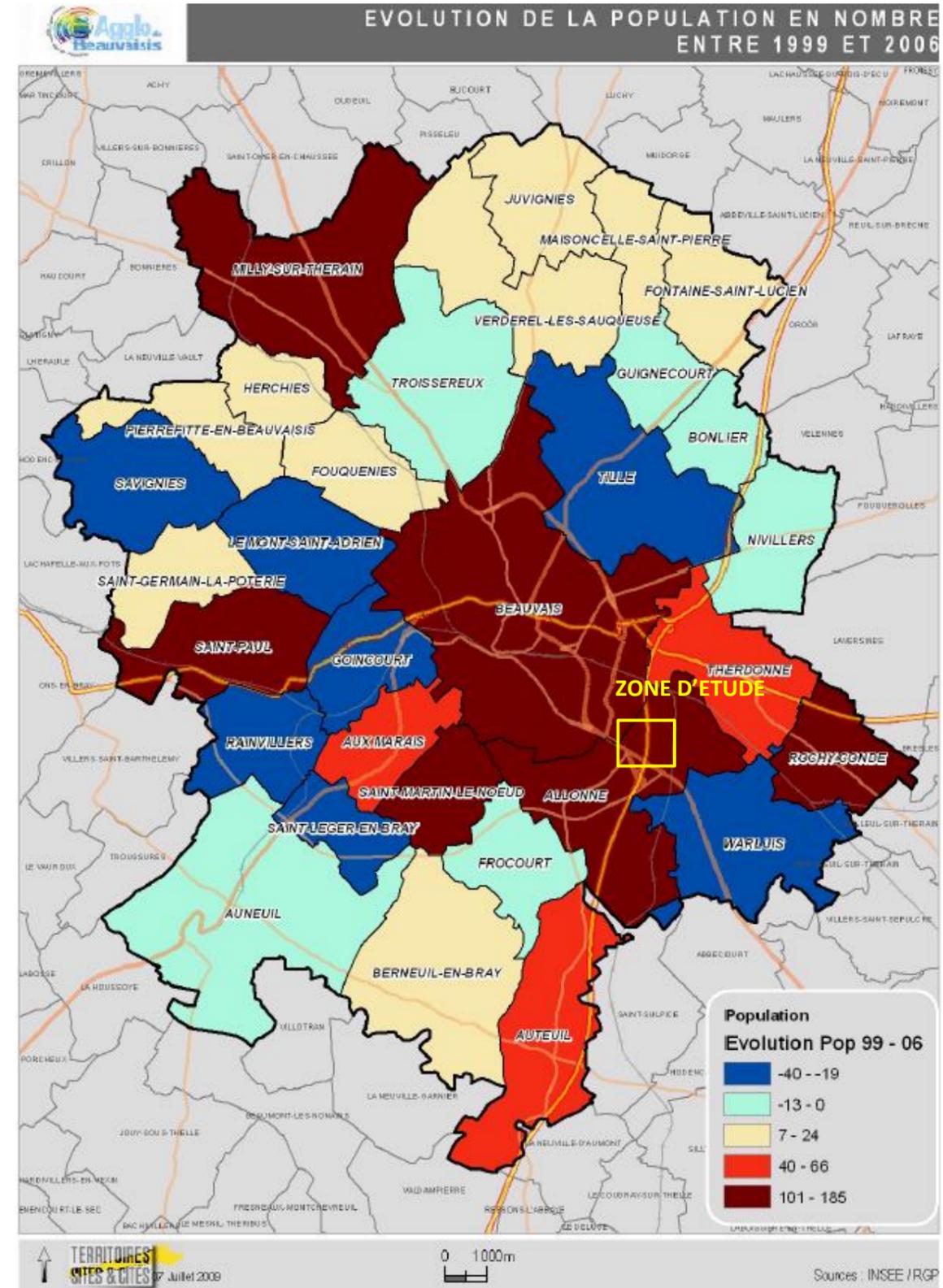


Figure 19 : Cartographie de l'évolution démographique communale de la C-A du Beauvaisis

La tendance démographique de la communauté d'agglomération du Beauvaisis tend vers la stagnation. Sur la période 1999-2006, la population a augmenté de 0,15 % par an en raison d'un solde migratoire déficitaire. Sa croissance démographique est uniquement due à quelques pôles ruraux qui permettent un gain démographique. Allonne fait partie de ces communes.

	Évolution de la population (variation annuelle moyenne)		
	1999-2009	1990-1999	1982-1990
<b>Allonne</b>	2,1	0,5	1,6
<b>Département de l'Oise</b>	0,5	0,6	1,2

Tableau 4 : Evolution de la population à l'échelle communale et départementale

	Taux d'évolution du solde naturel			Taux d'évolution du solde migratoire		
	1999-2009	1990-1999	1982-1990	1999-2009	1990-1999	1982-1990
<b>Allonne</b>	0,5	0,4	0,3	1,6	0,1	1,3
<b>Département de l'Oise</b>	0,6	0,6	0,7	-0,2	0,0	0,5

Tableau 5 : Evolution des soldes migratoires et naturels entre 1982 et 2009 au communal et départemental (source : Insee, RP 2009)

La croissance démographique de la commune d'Allonne est supérieure à la variation annuelle départementale : + 2,1% pour Allonne contre 0,5% pour l'Oise sur la période 1999-2009.

Cette dynamique démographique semble étroitement liée à au positionnement de la commune d'Allonne située non seulement dans la zone d'influence de l'agglomération de Beauvais mais également de celle de la région Ile-de-France. Il s'agit du phénomène de rurbanisation, concept désignant le desserrement résidentiel des agglomérations en faveur des territoires ruraux.

Le faible développement démographique s'explique par un solde naturel très faible voire nul ou négatif au niveau départemental. La commune d'Allonne se démarque des statistiques départementales avec une croissance démographique plus importante grâce à un solde migratoire en augmentation. A l'inverse, le département de l'Oise à un solde migratoire négatif (-0,1%) sur la période 1999-2009.

*Au global, la zone d'étude est située sur un territoire où la croissance démographique semble ralentit. Cette situation est liée à un solde naturel assez faible mais qui est compensé et soutenu par un solde migratoire en augmentation.*

### 7.1.1.2 Structure de la population

L'analyse de la structure de la population montre :

- Une part légèrement plus importante des moins de 14 ans par rapport aux moyennes régionales et départementales. Cette situation peut s'expliquer par l'installation de ménages avec enfants ;
- Une part inférieure de la population âgé de 15 à 29 ans par rapport aux moyennes régionales et départementales et ce en raison du départ des jeunes adultes pour leurs études et aussi par une attractivité du territoire plus faible auprès des jeunes actifs liée à la typologie des emplois ;
- Une part de la population en âge d'activité plus importante qu'en moyenne régionale comme dans l'ensemble du département de l'Oise ;
- Un vieillissement encore limité de la population.

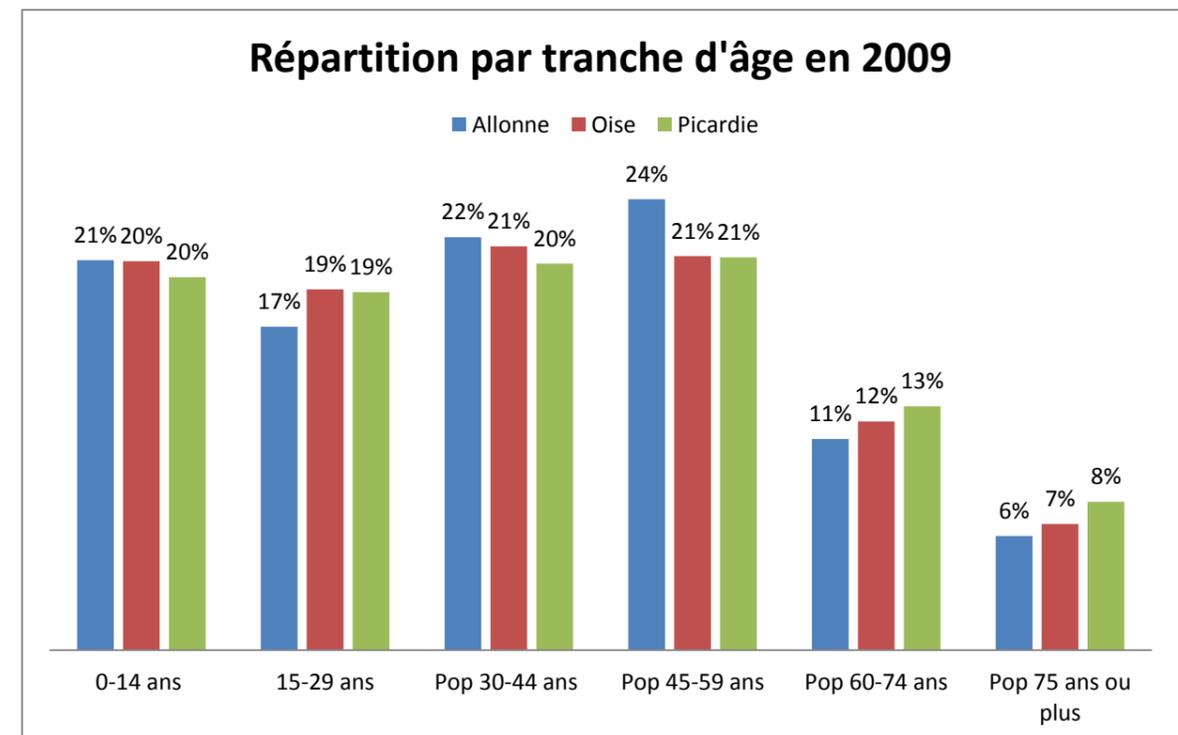


Figure 20 : Répartition par tranche d'âge en 2009

### 7.1.2 Population et habitat

Le parc de logements de la commune d'Allonne se compose 645 logements en 2009. La progression du parc est relativement constante depuis les années 70 mais connaît tout de même une augmentation plus intense sur la dernière décennie. Le parc immobilier de la commune d'Allonne a augmenté de 28% entre 1990 et 2009 ; soit une augmentation de 28%.

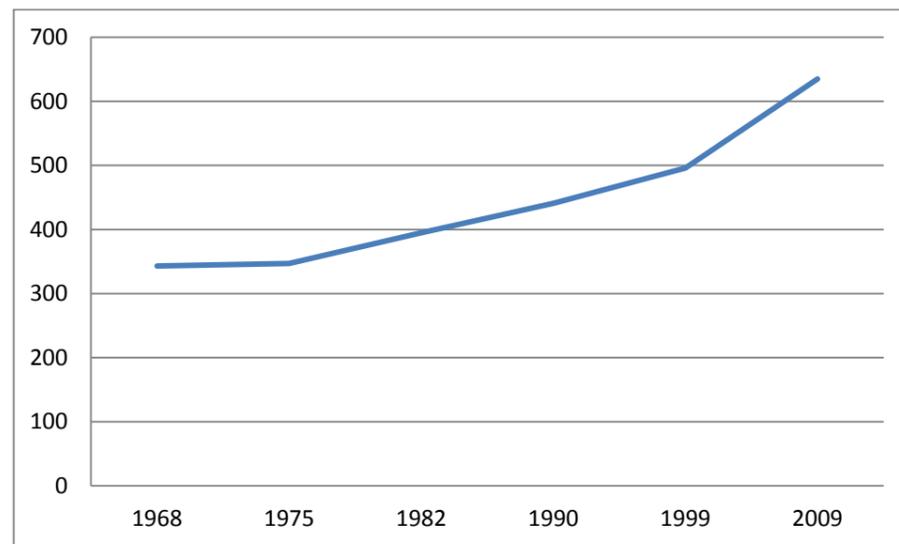


Figure 21 : Evolution du parc immobilier de la commune d'Allonne entre 1968 et 2009 (source : Insee, RP 2009)

Commune	Type de logement	
	Maison (%)	Appartement (%)
Allonne	91,2	7,5
Oise	67,7	31,3

Figure 22 : Le type de logement à l'échelle départementale et communale

Le parc immobilier de la commune d'Allonne est composé à environ 91% d'habitat individuel ce qui est caractéristique des communes rural. La part de logement collectif est faible et représente seulement 7,5%.

A l'échelle de la communauté d'agglomération, il ressort du SCoT que l'offre de logement est aujourd'hui insuffisante au regard de la dynamique économique malgré un phénomène de reprise depuis 2006.

*La commune d'Allonne a connu un développement récent. Cette dynamique est liée à sa situation géographique, à proximité de Beauvais ainsi que de l'Île-de-France. Cependant, ce développement est resté limité et n'a pas permis une augmentation importante de la population. A l'échelle de la communauté d'agglomération du Beauvaisis, la croissance démographique subit un ralentissement.*

*La croissance du parc immobilier révèle l'attractivité résidentielle de la commune. Allonne est une commune dynamique à l'échelle de la communauté d'agglomération et ce en raison d'une croissance démographique positive qui se traduit par un développement positif de son parc immobilier.*

	Nombre de logements		Evol 1999/2009	Résidences principales	Résidences secondaires	Logements vacants
	2009	1999				
Allonne	635	462	37,40%	94,50%	2,20%	3,30%
Oise	342 914	311 064	10,20%	90,10%	4,40%	5,50%

Tableau 6 : Composition du parc immobilier à l'échelle communale et départementale

Le parc de logement est constitué de :

- 94,5% de résidences principales
- 2,2% de résidences secondaires
- 3,3% de logements vacants

### 7.1.3 Population active et emploi

#### 7.1.3.1 Situation au recensement 2009

Libellé géographique	Population 2009	Population active 2009	Taux d'activité 2009	population 1999	Population active en 1999	Taux d'activité 1999
Allonne	1 554	807	76,4,0%	1 257	638,82	75,6%
Oise	801 512	386 238	72,7	766 313	363 540	71,1

La population active<sup>3</sup> de la commune d’Allonne représente 76.4% de la population de 15 à 64 ans. Parmi cette population active, 70.2% ont un emploi et 5,2% sont au chômage. Les 23,8% restant de la population des 15-64 ans sont inactifs. Il s’agit d’élèves, étudiants, retraités ...

Le taux de chômage<sup>4</sup> en 2009 constaté sur la commune d’Allonne est de 6,8%. En comparaison avec le département (11,2%) celui-ci est plus faible.

#### 7.1.3.2 Catégories socio-professionnelles

Concernant la répartition de la population active de la zone d’étude par catégories socio-professionnelles, les plus représentées sont les professions intermédiaires, suivis par les employés et les cadres et professions intellectuelles supérieures.

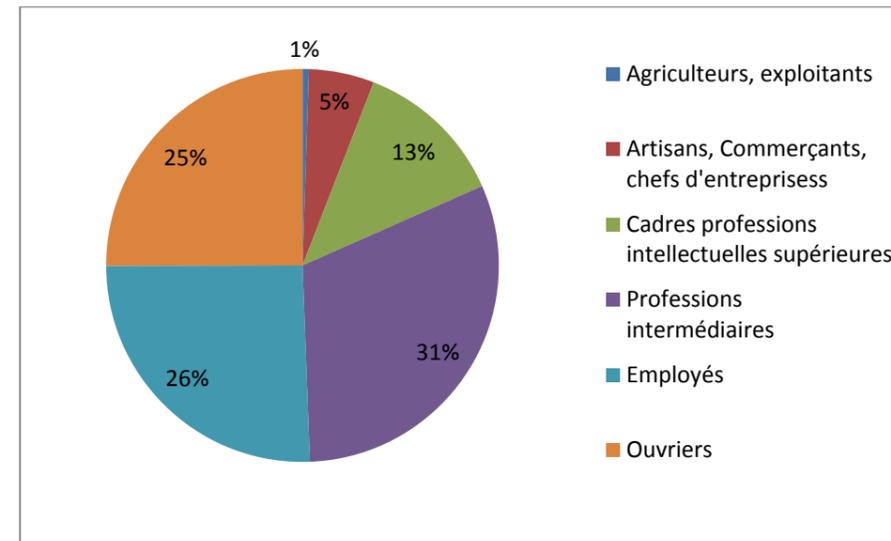


Figure 23 : Répartition des actifs de la zone d’étude par catégorie socio-professionnelle (source : Insee, RP 2009)

#### 7.1.3.3 L’emploi

En 2009, la commune d’Allonne comptabilisait un total de 942 emplois. En 1999, le nombre d’emplois sur la commune était de 668. On constate une augmentation du nombre d’emploi de 41% entre 1999 et 2009. Cette concentration d’emploi est liée à la présence de plusieurs zones d’activités sur le territoire communal.

	Emploi 2009	Population active	Ratio emploi/pop active en 2009	Emploi 1999	Population active	Ratio emploi /pop active en 1999	Evolution du nombre d’emploi
Allonne	942	807	1,17	668	640	1.04	+ 41%

Tableau 7: Evolution du nombre d’emploi de 1999 à 2009 et du ratio emploi/population active sur le territoire de la commune d’Allonne (source : Insee, RP 2009)

La commune d’Allonne présente sur son territoire communal un nombre d’emploi supérieur à sa population active (807 individus). Entre 1999 et 2009, le ratio emploi/ population active a augmenté de 12%. La commune d’Allonne présente une économie positive.

La part d’emplois salarié représente 91,1% du nombre d’emploi total.

A l’échelle de la communauté d’agglomération, Allonne est un pôle d’emploi. Le territoire d’Allonne constitue un espace vitrine aux activités économiques de l’agglomération située le long du corridor de développement que crée l’A16.

<sup>3</sup> La population active (= les actifs) regroupe la population active occupée et les chômeurs

<sup>4</sup>Le taux de chômage, au sens de l’INSEE, est le pourcentage de chômeur dans la population active. Le taux de chômage diffère de la part du chômage qui, elle mesure la proportion de chômeur dans l’ensemble de la population.

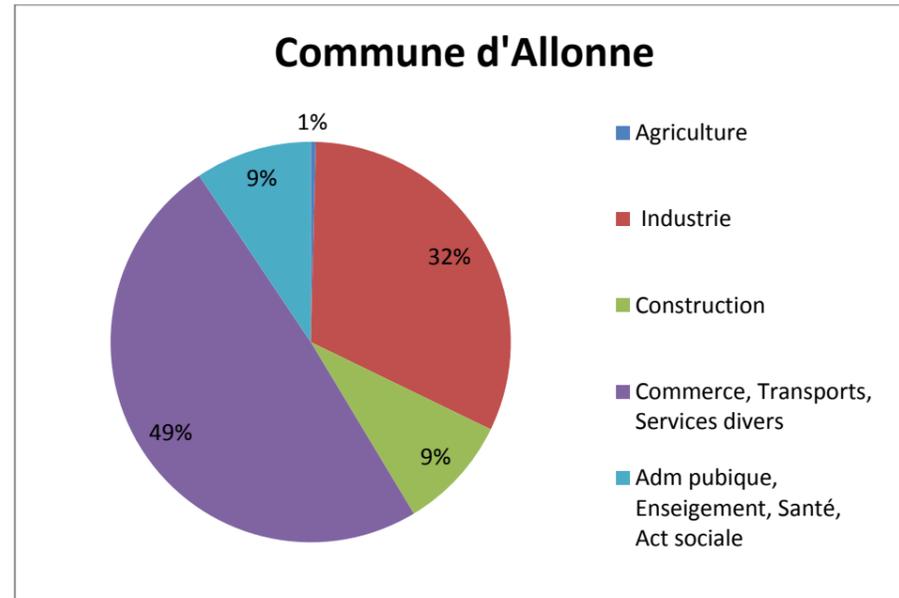


Figure 24: Répartition de l'emploi sur la commune d'Allonne

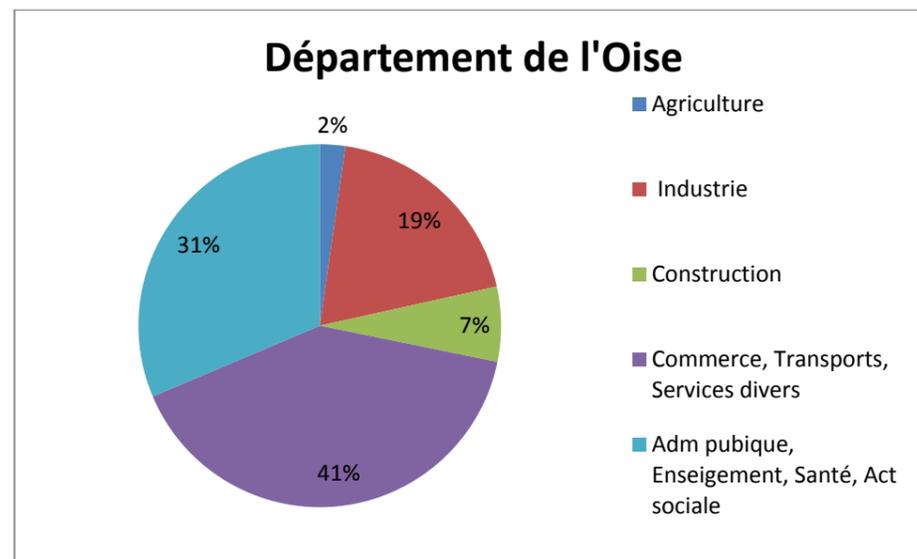


Figure 25 : Répartition de l'emploi sur le département de l'Oise

Concernant la répartition des emplois par secteur d'activités, on constate que le secteur le plus représenté est celui des commerces, des transport et services divers regroupant 49% du nombre d'emplois.

Le deuxième secteur le plus représenté est celui de l'industrie regroupant 32% du nombre d'emplois contre 19% à l'échelle départementale. La présence importante du secteur industriel est liée à la présence de nombreuse zone d'activité sur la commune. Cette situation fait préjudice au secteur

agricole car il nécessite de l'espace, c'est pourquoi le secteur agricole est quasiment absent, et ne regroupe que 1% de l'emploi.

La commune d'Allonne se démarque des moyennes départementales avec un profil économique tertiaire et industriel fort. Le secteur de l'administration publique est aussi sous représenté (9%) car Allonne.

#### 7.1.3.4 Perspectives d'évolution de l'emploi sur le secteur d'étude

La zone d'étude est localisée au sein de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis (CAB) qui appartient à un des ensemble les plus dynamiques de la Picardie. Entre 1999 et 2006, l'emploi salarié a connu une croissance de 9%. De ce fait, la CAB se place en deuxième position dans le département de l'Oise. Cette dynamique s'explique par le développement des activités tertiaires et l'expansion économique de la région Île-de-France. De plus, de par sa situation géographique, l'agglomération constitue un pôle de soutien logistique et industriel le long du « corridor de développement » de l'16.

La commune d'Allonne constitue à l'échelle de la communauté d'agglomération un des 3 pôles d'emplois d'importance identifiés. De plus, sa situation géographique est favorable à la création d'une vitrine économique pour l'agglomération grâce au prolongement immédiat de la ville centre au Sud-Est de Beauvais.

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce, Transports, Services divers	Adm public, Enseignement, Santé, Act sociale
2009	4	304	88	471	90
1999	28	184	24	458	57
Evolution	-85,7%	+65,2%	+266%	+2,8%	57,9%

Figure 26 : Evolution de l'emploi par secteur d'activité dans la commune d'Allonne (source : Insee, RP 2009)

On constate qu'à l'échelle communale, les secteurs les plus dynamiques sont l'industrie et la construction.

*La situation de l'emploi dans la zone d'étude est dominée par les activités tertiaires et industrielles. Le secteur de l'industrie est toujours en forte croissance ce qui est une particularité territoriale puisque une grande part des territoires se tertiarisent. Les emplois du secteur tertiaire restent tout de même majoritaires.*

*Une autre particularité du territoire de la commune d'Allonne est que l'offre d'emploi est supérieure à la population active. Ce ratio s'explique par la présence de plusieurs zones d'activités.*

## 7.2 ACTIVITES ECONOMIQUES ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION

Source : recensement INSEE 2009, SCOT de la communauté d'agglomération du Beauvaisis

### 7.2.1 Les zones d'activités industrielles et commerciales

La zone d'étude comporte trois zones d'aménagement concerté. Celles-ci ont des profils différents et accueillent des entreprises aux profils variés. En effet, certaines vont être à visées exclusivement commerciales (secteur Merlemont, Secteur Saint-Lazare partie 1 et 2) regroupant des grandes surfaces, hôtels, restaurants et tandis que d'autres vont concentrer des bureaux et des centres de productions (Secteur Les 40 Mines).

Ces zones d'aménagement sont concentrées au Nord et au Nord-Ouest du secteur d'étude.

Aucun projet d'extension de ZAC ou de création de ZAC autre que la ZAC de Saint Mathurin n'a été identifiée dans la zone d'étude.

*Les zones d'activités recensées dans le secteur d'étude se concentrent à l'entrée de la ville de Beauvais et d'Allonne à proximité de l'autoroute A16. Ces ZAC sont un atout pour l'attractivité et le développement économique de ce territoire. Elles bénéficient de leur position géographique et constituent une vitrine du développement économique pour la communauté d'agglomération du Beauvaisis. La commune d'Allonne fait partie des « pôles économiques secondaires » de l'agglomération de par sa situation et de ses disponibilités foncières.*

### 7.2.2 Les activités de commerces et de services

A l'échelle de l'agglomération du Beauvaisis, Beauvais est le principal pôle tertiaire de l'agglomération. Beauvais concentre ainsi la majeure partie des emplois de service à l'entreprise. Toutefois, la polarisation des emplois est très forte à l'échelle de la « petite couronne ». C'est pourquoi, il existe un ensemble de Zones d'Aménagement Concerté au niveau du secteur Nord-Ouest de la zone d'étude. Le secteur économique du commerce et des services représente 49% des emplois sur le territoire de la commune d'Allonne.

Les activités de commerces sont principalement regroupées dans le secteur situé à l'est de l'A16. Les activités commerciales sont concentrées dans **la ZAC de Ther** à l'Ouest de la zone d'étude. De nombreuses grandes surfaces y sont implantées tels que Bricorama, But, E. Leclerc ou des services commerciaux, de restaurations ou d'hôtelleries de plus petite taille.

Les secteurs où sont concentrées les zones commerciales sont les suivants :

Nom de la zone	Commune	Typologie	Surface	Surface utilisée	Destination	Date de création
ZA de Ther - Secteur Les 40 Mines	Allonne	Intercommunale	37,29	37,29	Activités commerciales	1971
ZA de Ther - Secteur Merlemont	Allonne	Intercommunale	22,64	22,64	Activités commerciales	1996
ZA de Ther - Secteur Saint-Lazare (partie 1)	Allonne	Intercommunale	5,82	5,82	Activités commerciales	
ZA de Ther - Secteur Saint-Lazare (partie 2)	Allonne	Intercommunale	148,28	148,28	Activités commerciales	1971

Tableau 8 : Zone d'aménagement concerté recensée dans la zone d'étude

- ✓ ZAC du Ther-secteur de Merlemont - Surface du site : 22,64 hectares
- ✓ ZAC de Ther-secteur Saint Lazare - surface du site : 154,1 hectares;
- ✓ ZAC de Ther les Quarante Mines - Surface du site : 22,64 hectares.

7.2.3 Les activités industrielles

L'agglomération du Beauvaisis possède un héritage industriel fort marqué par la métallurgie, le travail des métaux ainsi que par la chimie et l'agroalimentaire. La taille moyenne des établissements de l'agglomération est d'environ 14 emplois. Le tissu industriel se caractérise par une forte densité de PMI/PME et ne compte que quelques grands établissements. Ces différents secteurs industriels connaissent à l'échelle de l'agglomération des périodes difficiles, et l'on constate une érosion des emplois mais certaines communes se démarquent de cette tendance. C'est notamment le cas de la commune d'Allonne.

L'activité industrielle a connu sur la commune d'Allonne une forte augmentation depuis 1999. Celle-ci composait déjà en 1999 une part importante de l'emploi (24%). Entre 1999 et 2009, ce secteur a connu une augmentation de son nombre d'emplois de 65,2%. A l'échelle de la commune d'Allonne, ce secteur génère en 2009 32% de l'emploi.

La carte présentée ci-dessous, issue du SCOT, permet d'illustrer la répartition de l'évolution en volume des emplois liés au secteur industriel sur la communauté d'agglomération du Beauvaisis entre 1999 et 2006.

A l'échelle de la zone d'étude, ces activités se concentrent essentiellement au Nord-Ouest. Les grandes entreprises génératrices d'emplois sont issues du domaine de l'agroalimentaire comme la société « GM De Rooy En Zonen France » ou de l'automobile comme la société « Honeywell After Market Europe ».

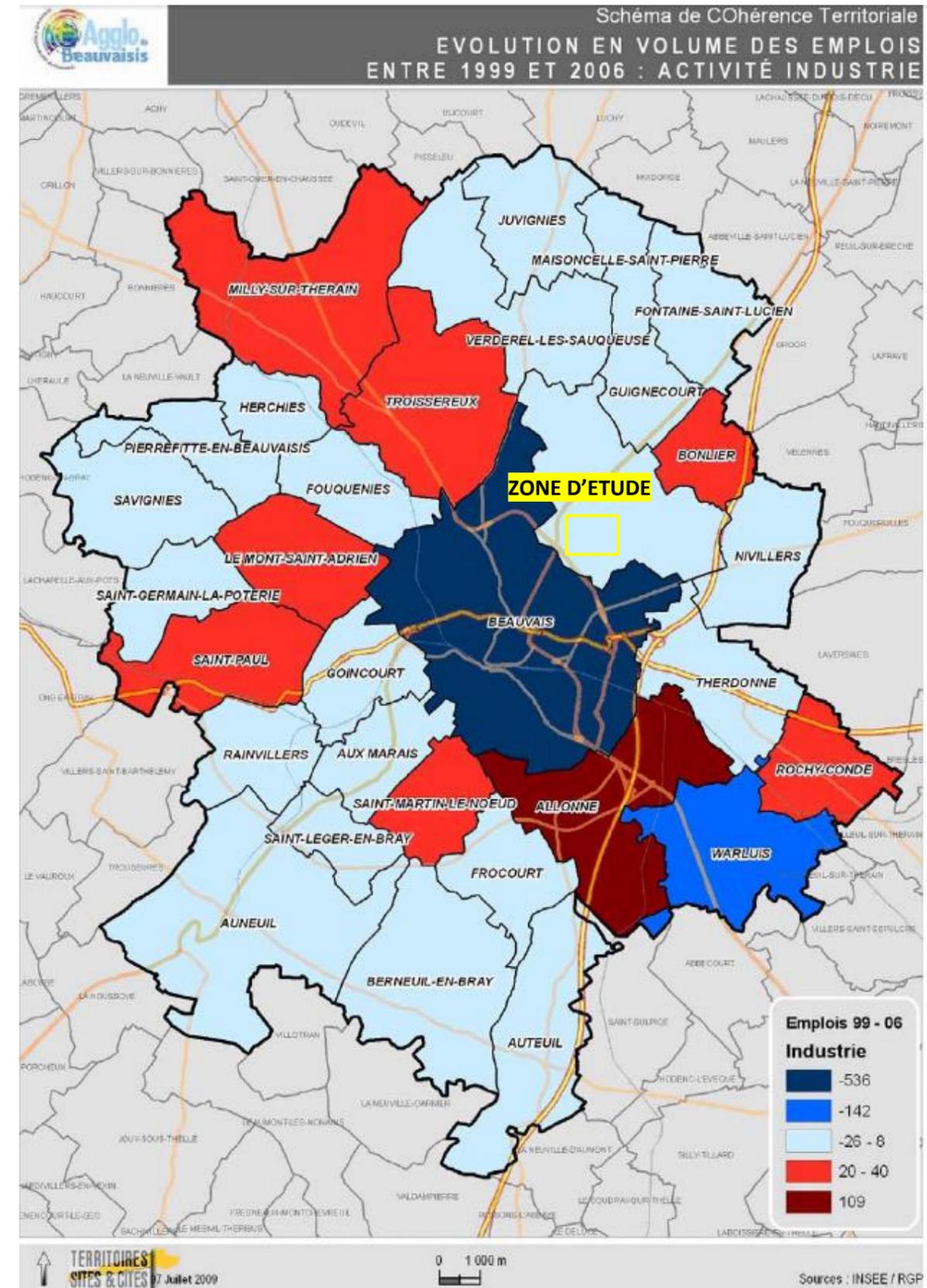


Figure 27: Evolution en volume d'emplois entre 1999 et 2006 dans le secteur industriel

### 7.2.4 Le secteur de la construction

Le secteur de la construction connaît une dynamique particulièrement forte sur la commune d'Allonne. En effet, le nombre d'emplois issus de ce secteur a été multiplié par 3 entre 1999 et 2009 même s'il ne représente que 9% de l'ensemble des emplois.

A l'échelle de la communauté d'agglomération, cette tendance s'observe également. Sur la période 1990-1999, ce secteur a connu une perte d'emploi mais il a été constaté un regain d'activité sur la période 1999-2006.

### 7.2.5 L'agriculture

Ce secteur a connu de profonde mutation depuis ces 15 dernières années à l'échelle de la communauté d'agglomération du Beauvaisis. L'activité de grande culture prédomine dans ce secteur et la production de céréale s'intègre au sein de filière nationales et internationales qui induisent un dynamisme économique au sein même de la communauté d'agglomération du Beauvaisis ou de la région.

La diminution des exploitants et des exploitations suite à leur restructuration n'a pas empêché le fait que l'agriculture reste un acteur transversal pour ce territoire.

A l'échelle de la commune d'Allonne, le secteur agricole a connu de profondes mutations organisationnelles. En effet, le nombre d'exploitation a diminué de 65% alors que la Surface Agricole Utile (SAU) a diminué seulement de 4,1%. La SAU représente un totale de 999 hectares. L'activité agricole reste minime mais induits par la suite d'autres emplois.

La zone d'étude du futur aménagement de la ZAC de Saint Mathurin inclue plusieurs terrains agricoles. Il s'agit à l'essentielle de culture céréalière. La surface directement impactée par le projet est d'environ 30 hectares.

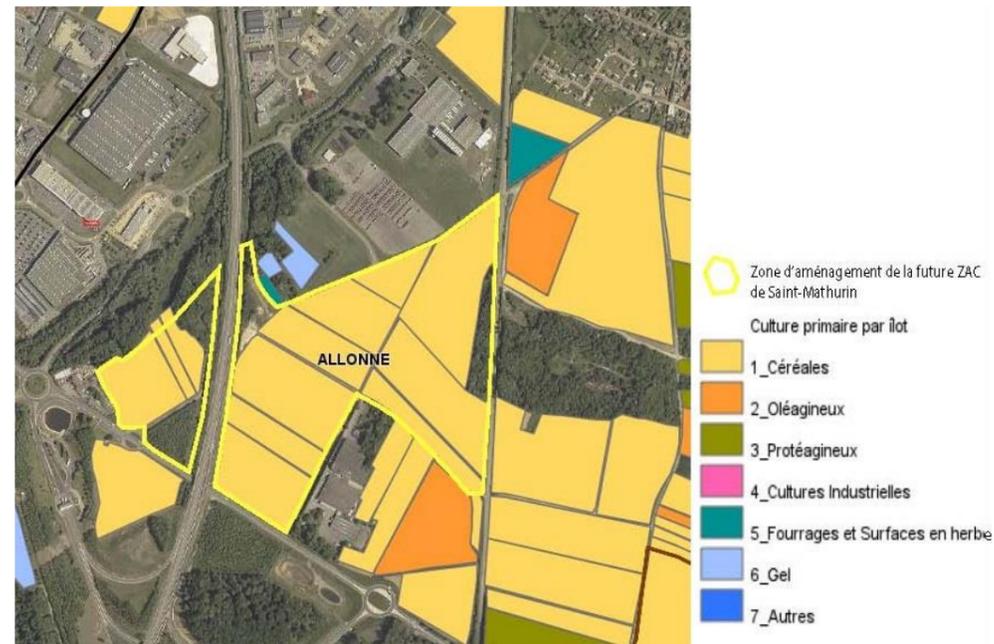


Figure 28 : Parcelles agricoles et type de culture recensées sur la zone d'étude (Source : DDT60)

*La commune d'Allonne fait partie des « pôles économiques secondaires » de l'agglomération de par sa situation et de ses disponibilités foncières. La commune d'Allonne bénéficie d'une position géographique stratégique et constitue ainsi une vitrine du développement économique de la communauté d'agglomération du Beauvaisis.*

*Par conséquent plusieurs ZAC ont été aménagées sur son territoire et cela dans la continuité du développement économique du Sud Est de la commune de Beauvais.*

*Le secteur économique du commerce et des services représente 49% des emplois sur le territoire de la commune d'Allonne. Le secteur industriel est en deuxième place notamment grâce à la présence de quelques établissements concentrant de nombreux emplois.*

*Le site de projet de la ZAC de Saint-Mathurin est situé en entrée de ville d'un territoire dit d'avant post entre la couronne parisienne et le pôle régionale d'Amiens. Cette situation stratégique induit donc pour ce territoire un fort potentiel de développement économique. Cependant ce dynamisme économique*

*Aujourd'hui, les surfaces concernées par l'aménagement du périmètre immédiat du projet de la ZAC Saint-Mathurin sont des terres cultivées.*

# ZONES D'ACTIVITÉS



0 250 m

**Zone d'Activités de Ther**  
**Secteur Saint-Lazare**

Partie 2

Partie 1

**ALLONNE**

**Zone d'Activités de Ther**  
**Secteur Merlemont**

**Zone d'Activités de Ther**  
**Secteur Les Quarante Mines**

**VILLERS-SUR-THÈRE**

**Zone d'Activités de Ther**  
**Secteur Merlemont**

lieu-dit  
"Galhaye"

îlot 1

îlot 2

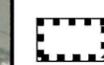
Péage

**A 16**

**RD 1001**

**RN 31**

Périmètre du projet de  
la Z.A.C. Saint-Mathurin

 Périmètre du projet de  
la Z.A.C. Saint-Mathurin

## Voies de communication

-  Autoroute
-  Bretelle
-  Route nationale
-  Route départementale
-  Voirie secondaire
-  Voie ferrée

## Zones d'activités

-  Zone d'activités

## 8 AMENAGEMENT ET URBANISME

Source : Agglomération de Beauvaisis, SCOT, PDU, DDT 60

La zone d'étude est soumise aux règlements d'occupation des sols, des plans et programmes ainsi qu'aux différentes orientations des documents d'urbanisme présentés ci-après.

### 8.1 A L'ECHELLE INTERCOMMUNALE : LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS

#### 8.1.1 Le SCOT de l'agglomération du Beauvaisis

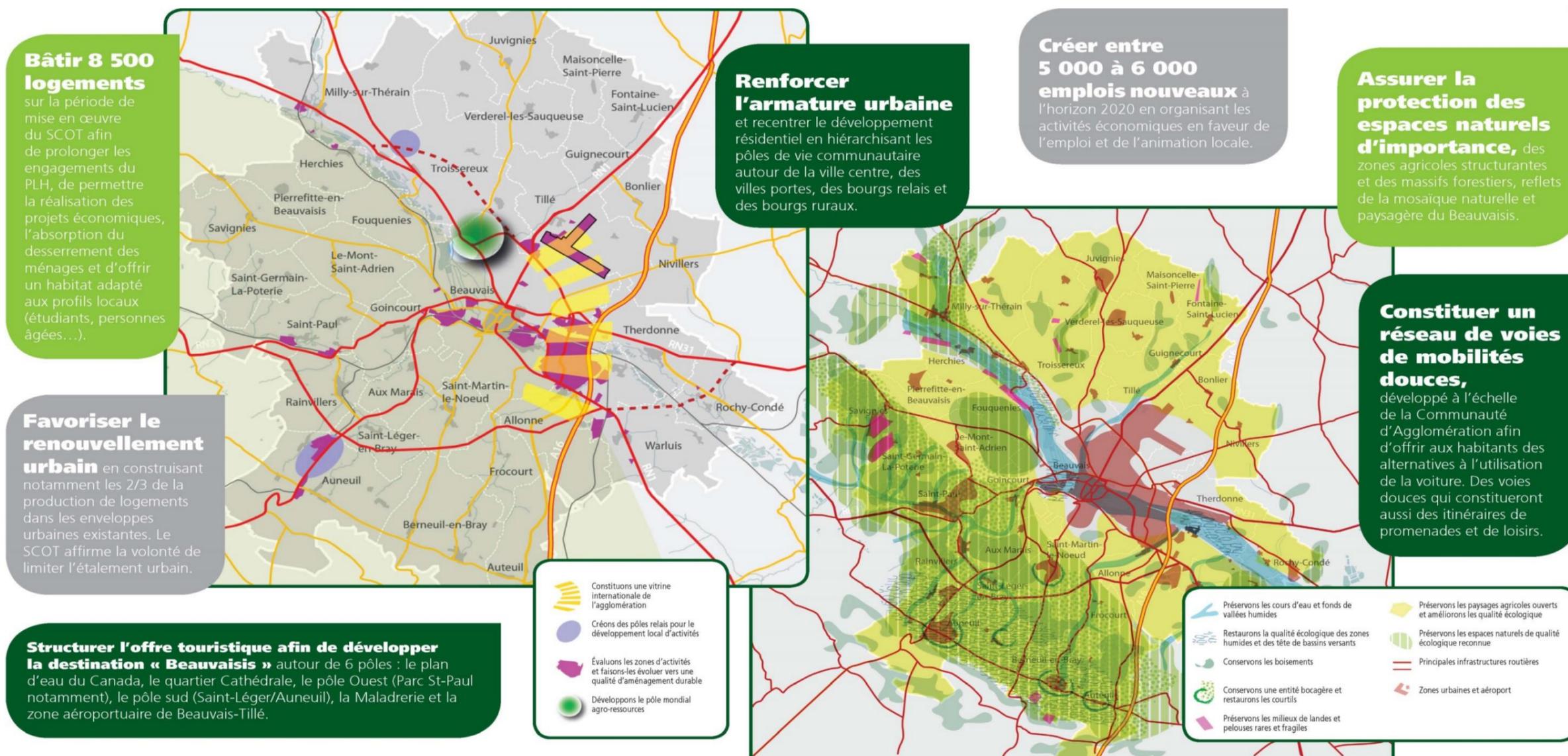
La zone d'étude est située dans la commune Allonne qui adhère à la communauté d'agglomération du

Beauvaisis.

La communauté d'agglomération du Beauvaisis a été créée le 1<sup>er</sup> janvier 2004 et regroupe un total de 31 communes dont la commune d'Allonne.

Ses champs d'actions sont multiples allant de l'aménagement du territoire à la protection de l'environnement en passant par les transports, la culture, le développement économique ou encore le logement. Son objectif principal est de dynamiser et accompagner le développement du territoire en soutenant et élaborant des projets communaux et intercommunaux.

Le SCOT imposable dans la zone d'étude a été approuvé le 22 Juin 2012. Ses objectifs sont synthétisés dans la figure présentée ci-dessous.



En ce qui concerne les Zone d'Aménagement Concerté, un des objectifs du SCOT concerne l'amélioration des zones d'activités de l'agglomération qui est un enjeu majeur pour l'attractivité économique de son territoire. Les parcs d'activités futurs devront veiller à prendre en compte l'environnement grâce à des démarches engageant le maître d'ouvrage à la préservation et la valorisation de l'environnement (comme les démarches de types HQE, AEU...). **L'aménagement devra être le résultat d'une réflexion sur la qualité paysagère, architecturale et urbanistique par rapport à son secteur d'implantation.**

Les orientations concernant les principes d'aménagement des entrées de ville reposent sur les orientations suivantes :

- ✓ **Une place plus importante au transport en commun et liaisons douces ;**
- ✓ **une qualité urbaine et architecturale ;**
- ✓ **une meilleure lisibilité du paysage avec une réglementation sur la publicité et des repères urbains et végétaux assurant le repérage dans l'espace ;**
- ✓ **la prise en compte du développement durable, avec notamment une meilleure rationalisation de l'espace (mutualisation des surfaces de stationnement), etc.**

Pour cela, l'aménagement de l'entrée de ville de l'agglomération de Beauvais au niveau de la RD1001 offre aujourd'hui une qualité architecturale très pauvre. Par conséquent, l'enjeu sur cette partie du territoire de la communauté d'agglomération du Beauvaisis à aménager repose principalement sur **l'accompagnement paysager et urbain de cet axe (meilleur partage de l'espace public, mobilier plus urbain, qualité des aménagements,...), avec la prise en compte des zones d'extension et de mutation du tissu urbain.**

### 8.1.2 Le Plan des Déplacements Urbain de la CAB

Le PDU est un document de prospective, de planification et de programmation visant à mieux organiser les différents modes de déplacements sur le territoire d'une agglomération sur une période de cinq à quinze ans.

En France, les plans de déplacements urbains (PDU) ont été formalisés pour la première fois dans la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) en 1982. Ces plans déterminent, dans le cadre d'un Périmètre de Transport Urbain (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Tous les modes de transports sont concernés, ce qui se traduit par la

mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture particulière (VP) : les transports publics (TP), les deux roues, la marche...

Approuvé en conseil communautaire le 12 avril 2013, le PDU de l'Agglomération du Beauvaisis sera effectif pour une période de 10 ans (2012-2022).

Rendu obligatoire par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 31/12/1996 (loi LAURE), le Plan de Déplacements Urbains (PDU) doit être réalisé dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le contenu du Plan de Déplacements Urbains a été précisé par la loi relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain (SRU), loi qui renforce la cohérence du PDU avec les autres documents de planification.

Face à ce cadre réglementaire et aux problématiques rencontrées sur son territoire, **la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis** a souhaité lancer son **Plan de Déplacements Urbains « volontaire »** afin de répondre aux problématiques et aux enjeux spécifiques du territoire du Beauvaisis.

En priorité, le PDU contribue :

- ✓ A réduire la place et l'usage de la voiture en ville ;
- ✓ A développer les transports collectifs et les modes de déplacements de proximité (marche à pied, vélo) ;
- ✓ A mieux organiser le transport et la livraison des marchandises.

Les enjeux auxquels le PDU doit répondre :

- ✓ **Des enjeux de cohérence territoriale et de cohérence des politiques thématiques** : le PDU doit répondre à des enjeux de désenclavement infra et inter-PTU. Il importe que la politique des transports soit conçue en cohérence avec les autres domaines d'intervention de la collectivité et de ses partenaires ;
- ✓ **Le développement durable** : le PDU de la CAB doit être intégré à l'ensemble des politiques de préservation environnementale en respectant les différentes échelles d'approches ;
- ✓ **L'inter-modalité** : le développement de l'inter-modalité à l'échelle de la CAB est l'aboutissement et la concrétisation des politiques de transport et de déplacement (que ce soit pour les marchandises ou les voyageurs) ;

- ✓ **La hiérarchisation des différents réseaux** : le PDU doit permettre un rééquilibrage de la fonctionnalité et de l'utilisation des voies publiques sachant que tous les espaces n'ont pas la même vocation et un usage différent.

### 8.1.3 Le PADD de la CAB

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la CAB définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la communauté d'agglomération. Les orientations du PADD suivent trois axes :

- Renforcer son attractivité au sein de la région et d'affirmer son positionnement Européen de son territoire et de son ouverture sur le bassin PINORPA (Picardie, Normandie, Paris) ;
- Créer une dynamique assimilant le développement économique et le développement de l'habitat tout en organisant de manière pertinente le territoire ;
- Mettre en valeur les milieux et les paysages en centrant cette démarche sur le développement durable.

### 8.1.4 Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la CAB

Le PLH est destiné à constituer le premier levier de traduction opérationnelle du SCOT. Ce dernier a été adopté par la CAB le 30 mars 2010. Il s'agit d'un document d'orientation et de programmation qui a pour vocation la définition et la conduite d'une politique communautaire en matière d'habitat, coordonnée avec la planification urbaine et les politiques foncières. Celui-ci s'applique pour une durée de 6 ans. Les grandes orientations du PLH sont les suivantes :

- ✓ Accroître la construction de logements et favoriser un développement urbain hiérarchiser spatialement ;
- ✓ Favoriser l'offre de logements diversifiée sur l'ensemble du territoire ;
- ✓ Répondre aux demandes spécifiques ;
- ✓ Promouvoir un développement urbain durable du territoire ;
- ✓ Faire de la politique foncière communautaire un outil de développement urbain durable ;
- ✓ Conduire une politique de l'habitat ambitieuse, garantir l'efficacité de cette politique et respecter la cohérence avec le SCOT.

A l'échelle de la commune d'Allonne, le PLH prévoit la réalisation de 70 logements à l'horizon 2015.

### 8.1.5 Le schéma territorial des nouvelles zones d'activités économique du Beauvaisis

En 2005, la CAB s'est engagée dans la réalisation de son schéma territorial des zones d'activités économiques. Ce schéma n'est pas un document réglementaire mais un outil de travail. Il vise également à mener une réflexion autour de la faisabilité technique et financière des différentes zones ciblées. La ZAC d'Allonne fait partie des trois projets prioritaires de la communauté de l'agglomération du Beauvaisis.

## 8.2 ECHELLE COMMUNALE

Les deux communes recensées sur la zone d'étude sont Beauvais et Allonne. Seul le territoire de la commune d'Allonne est directement concerné par le périmètre du projet d'aménagement de la futur ZAC de Saint-Mathurin. Par conséquent, le document d'urbanisme opposable est le PLU d'Allonne.

### 8.2.1 Le PLU de la commune d'Allonne

#### • Présentation et orientation générale

Le projet de la ZAC de Saint-Mathurin étant localisé sur le territoire de la commune d'Allonne, il est soumis au Plan Local d'Urbanisme régissant la constructibilité au sein de son territoire. Le PLU actuellement opposable a été approuvé le 24 juin 2013. C'est le document de planification urbaine élaboré à l'échelon communal. Il fixe les règles d'occupation et d'utilisation du sol. Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune vont toutes dans le sens de la prise en compte des spécificités du territoire au service d'un développement cohérent. Elles s'articulent autour de plusieurs axes :

- Le contexte Territorial ;
- La gestion paysagère, environnementale et écologique ;
- Le développement et renouvellement urbains ;
- Le développement économique ;
- La gestion des risques et des nuisances.

• Zonage et règlement du PLU actuel au droit du projet de la ZAC Saint Mathurin

Le périmètre de projet de la ZAC de Saint Mathurin est localisé en zone 2AUe ainsi qu'en zone A du PLU de la commune d'Allonne. Il s'agit d'une zone à urbaniser (AU) et d'une zone agricole (A).

Par conséquent, le projet doit être en conformité avec le règlement du PLU, en particulier concernant les occupations et utilisation du sol interdites dans les zones 2UAe et A, celles autorisées ainsi que les dispositions particulières relatives à ces zones.

**La zone 2AUe:**

Il s'agit d'une zone naturelle peu ou pas équipée destinée à recevoir le développement économique futur.

En référence aux règlements, les aménagements autorisés sont les suivants :

- Les constructions et installations à usages industriel, d'entrepôt, artisanal et commercial ;
- Les constructions à usages de bureaux ;
- Les hôtels et restaurants ;
- Les aménagements, ouvrages, constructions ou installations lorsqu'ils présentent un caractère d'intérêt général ou lorsqu'ils contribuent au fonctionnement ou à l'exercice de services destinés au public.

**La zone A :**

Il s'agit d'une zone protégée en raison de la valeur agronomique, économique ou biologique des terres.

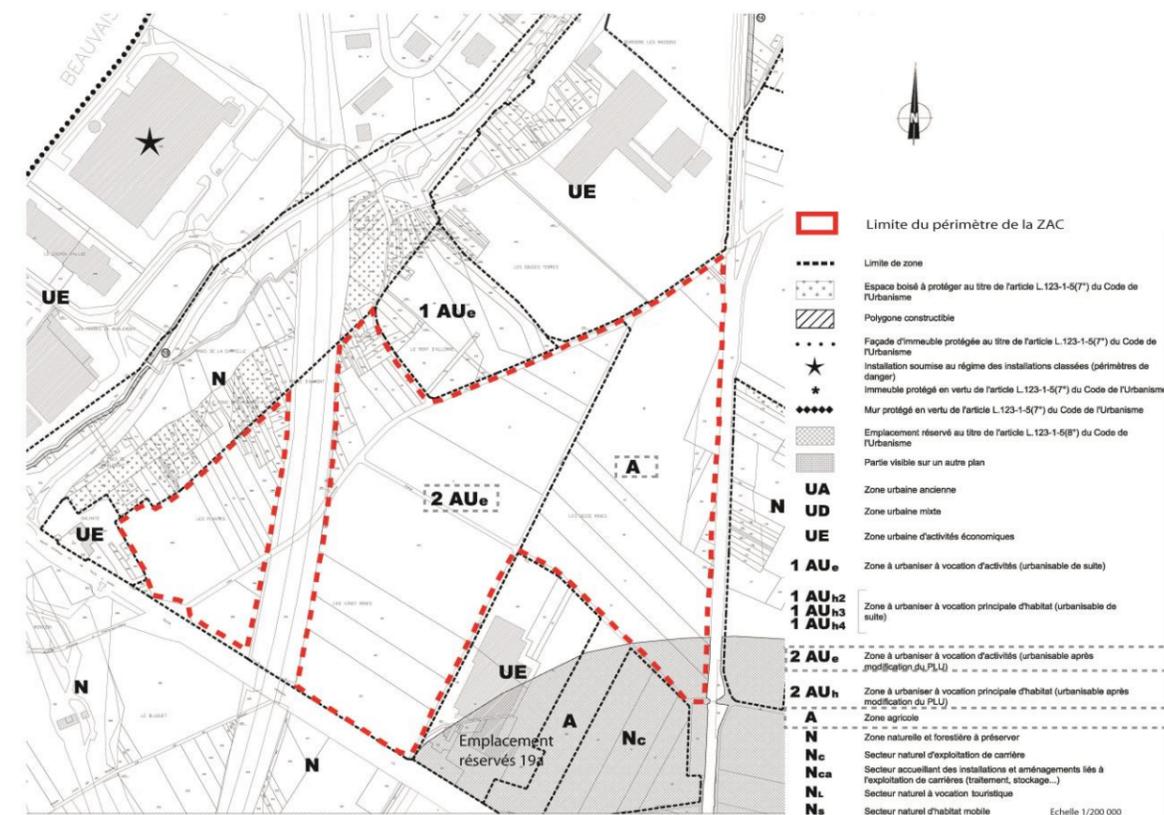
En référence aux règlements, les aménagements autorisés sont les suivants :

- Les constructions et installations nécessaires à l'agriculture ou à l'élevage et leurs extensions.
- Les installations classées on non, nécessaires à l'agriculture ou à l'élevage sous réserve du respect des dispositions du Code de l'Environnement.
- Les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'exploitation agricole à condition :
  - qu'elles soient limitées à deux nouvelles par exploitation ;
  - qu'elles soient implantées à une distance de 50 m maximum des bâtiments agricoles existants et qu'elles soient regroupés.
- Les constructions et installations destinées à l'accueil d'activités et de lieux d'hébergement liés au tourisme rural (gîte, chambre d'hôte, vente de produits fermiers...) dans la mesure où cette diversification reste nécessaire à l'exploitation agricole existante

- La modification du nivellement du sol par affouillements ou exhaussements lorsqu'elle contribue à l'amélioration de l'aspect paysager des espaces libres ou pour des raisons fonctionnelles et techniques liées à l'implantation d'une installation ou d'une construction.
- Les carrières de marne sous réserve qu'elles aient un usage agricole et un but non commercial.
- La réfection, l'adaptation, l'aménagement et l'extension des immeubles existants sous réserve que ces travaux ne conduisent pas à un changement de destination incompatible avec la vocation de la zone.
- Les constructions d'équipements d'infrastructures liés à la voirie et aux réseaux divers (transformateurs, pylônes, réservoirs d'eau potable, poste de détente de gaz, station d'épuration, bassin de retenue...).
- Les ouvrages électriques à haute et très haute tension.
- Les aménagements, ouvrages, constructions ou installations lorsqu'ils présentent un caractère d'intérêt général ou lorsqu'ils contribuent au fonctionnement ou à l'exercice de services destinés au public, quel que soit le statut du gestionnaire ou de l'opérateur.

• Emplacement réservés

Emplacement réservés 19a : emplacement réservés au titre de l'article L.123-1-5(8°) du code de l'urbanisme à destination de l'état localisé au niveau du secteur Sud Est du périmètre de la ZAC de Saint-Mathurin. Cet emplacement réservé est d'une superficie totale de 679 907m<sup>2</sup>.



*Conformément aux articles L.123.16 à L.123.18 et R1123.23 du Code de l'Urbanisme, l'aménagement devra prendre en compte les contraintes liées au règlement du PLU de la commune d'Allonne.*

### 8.3 LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUES

#### 8.3.1 Réseaux et servitudes

##### 8.3.1.1 Les réseaux

Concernant les réseaux les plus importants, on identifie sur le secteur d'étude :

- ✓ **Un réseau de transport de Gaz** est localisé dans le secteur Ouest de la zone d'étude. Celle-ci n'est pas située dans le périmètre immédiat du projet d'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin. Elle est située à environ 600 mètres du périmètre immédiat de la ZAC de Saint-Mathurin
- ✓ **Une ligne à Haute Tension aérienne de « 63 000 Volts »** traverse la zone d'étude suivant un axe Nord/Sud. Celle-ci est située au niveau de l'îlot n° 1. Un pylône de cette ligne se trouve à proximité de la bordure Nord de l'îlot n°1 de la ZAC de Saint-Mathurin,
- ✓ **Une canalisation d'assainissement (de diamètre 200)** existe au niveau de la rue de la Chapelle au Nord du périmètre immédiat de l'îlot n°2, il est raccordé au réseau existant de l'avenue Saint Mathurin. Ce tronçon a été implanté à une profondeur de 4,70 m pour permettre une desserte gravitaire de la zone à aménager, il s'arrête à l'intersection de la rue de la Chapelle et de la rue Boulet. Il a été précisé par le pôle Eau et Assainissement de la communauté d'agglomération du Beauvaisis qu'un deuxième tronçon sera mis en place le long de l'autre partie de la rue de la chapelle. Celle-ci ira jusqu'à la voie SCNF. Ces deux tronçons constitueront l'ossature principale de desserte en assainissement de la ZAC. En ce qui concerne l'îlot n°1 de la ZAC, il n'existe aujourd'hui aucun réseau existant. La desserte se fera à partir d'une extension du réseau existant depuis l'avenue Saint Mathurin en fonction du découpage parcellaire de cet îlot.

Plusieurs autres réseaux (câbles téléphoniques, électriques, réseau d'eau ou d'assainissement...) sont susceptibles d'être situés sur le secteur d'étude et peuvent être impactés par le projet.

##### 8.3.1.2 Les servitudes

Plusieurs servitudes identifiées sur le secteur d'étude ne concernent pas le périmètre immédiat du projet de la ZAC de Saint-Mathurin. Il s'agit du périmètre de protection de l'Eglise d'Allonne, ainsi que le PPRI du Thérain Aval.

*Le secteur immédiat du projet d'aménagement de la ZAC Saint Mathurin n'est assujéti à aucune servitude d'utilité publique.*

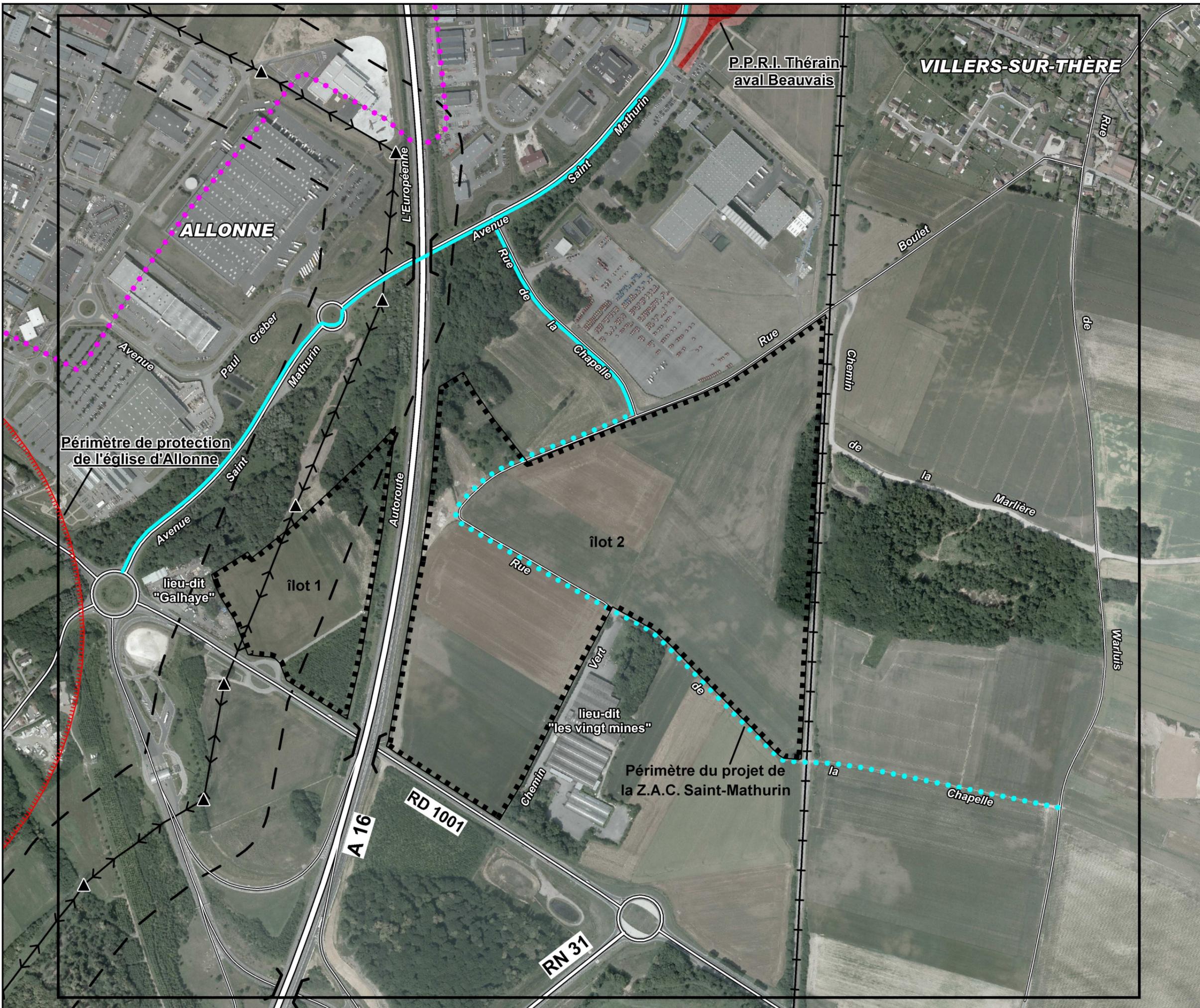
*Seule la ligne aérienne à haute tension est située sur le périmètre immédiat de la ZAC.*

La carte suivante présente l'ensemble des réseaux identifiés et des servitudes auquel la zone d'étude est assujéti.

# RÉSEAUX ET SERVITUDES



0 250 m



-  Périmètre du projet de la Z.A.C. Saint-Mathurin
-  Réseau routier
-  Voie ferrée
-  Réseau d'assainissement existant
-  Réseau d'assainissement en projet horizon 2014
- P.P.R.I. Thérain aval Beauvais**  
(plan de prévention des risques d'inondation)
-  Risque faible
-  Risque moyen
- Servitudes**
-  Réseau de transport de gaz
-  Pylone
-  Réseau électrique haute tension 63 kV
-  Zone d'exclusion de 100 m de la ligne électrique H.T.
-  Périmètre de protection de monument historique classé "église d'Allonne"

## 8.4 OCCUPATION DU SOL

L'occupation du sol de la zone d'étude est essentiellement de 2 types :

- **Urbaine** : les zones bâties se développent majoritairement sous forme de zones d'activités et/ou industrielles. Elles se concentrent le long de l'A16. Une partie de la zone d'étude est aussi occupée par des habitations au Nord Est du secteur d'étude (hameau de Villers-sur-Thère) ;
- **Rurale** : il s'agit aussi bien des espaces agricoles que des espaces boisés. Il n'y a aucun espace naturel inventorié et protégé recensé sur le secteur d'étude.

## 8.5 LES EQUIPEMENTS

### 8.5.1 Les équipements administratifs

Aucun service administratif n'a été recensé sur la zone d'étude.

### 8.5.2 Les établissements scolaires

Aucun établissement scolaire n'a été recensé sur la zone d'étude

### 8.5.3 Les équipements sportifs et de loisirs

Un terrain de tennis a été recensé au nord de la zone d'étude mais il n'est pas situé au sein du périmètre de projet de l'aménagement de la ZAC Saint-Mathurin. Ce terrain figure dans la carte d'occupation du sol.

## 8.6 LES ZONES D'ACTIVITES ET ENTREPRISES DE LA ZONE D'ETUDE

### 8.6.1 Les zones d'activité

Les zones d'activités commerciales et industrielles se localisent sur trois secteurs différents. Chacun de ces espaces présentent des caractéristiques différentes :

- **La ZAC de Ther-le secteur des 40 mines**

Cette zone d'activité présente un profil mixte. Elle est située au nord de la zone d'étude le long de l'autoroute A16. Elle regroupe majoritairement des entreprises du domaine du tertiaire et de l'industrie. Quelques entreprises commerciales y sont aussi présentes, celles-ci sont pour la grande majorité portées sur le domaine de la construction ;

- **La ZAC de Ther-le secteur Merlemont**

Il s'agit d'une zone d'activité commerciale regroupant plusieurs grandes surfaces.

- **La ZAC de Ther-le secteur Saint Lazare partie 1**

Cette zone d'activité présente un profil mixte. Elle est située au Nord-Ouest de la zone d'étude à l'Ouest de l'autoroute A16. Elle regroupe majoritairement des entreprises issues du tertiaire et de l'industrie

### 8.6.2 Les grandes entreprises localisées sur la zone d'étude

ENTREPRISE	LOCALISATION	TYPE D'ACTIVITE	NOMBRE DE SALARIE
HONEY WELL AFTERMARKET EUROPE	ZAC de Ther-le secteur des 40 mines	Commerce -équipement auto	153
NETTOISE	ZAC de Ther-le secteur des 40 mines	Nettoyage industriel	80
SPRID	ZAC de Ther-le secteur des 40 mines	Peinture, revêtement, déco	60
ADREXO	ZAC de Ther-le secteur des 40 mines	Gestion support de publicité	130
PARIS CARMEL	ZAC de Ther-le secteur Merlemont	Fabrication alimentaire	40

Tableau 9 : Liste des grandes entreprises localisées sur le secteur d'étude

Le lieu dit « Galhaye » à proximité de l'îlot 1, plusieurs commerces sont identifiés. Sur le lieu-dit « les vingt mines » en bordure de l'îlot 2 une usine est localisée sur le site.

# OCCUPATION DU SOL



0 250 m



Périmètre du projet de la Z.A.C. Saint-Mathurin

Réseau routier

Equipement routier (péage)

Voie ferrée

## Occupation du sol

**Michelin** Nom d'activité

Zone d'habitat

Zone industrielle et commerciale

Chantier

Equipement de loisir

Parcelaire agricole

Zone de carrières

Cours d'eau

Plan d'eau

Espace vert ou boisé

## 8.7 LA GESTION DES DECHETS

### 8.7.1.1 Cadre réglementaire

La loi du 15 juillet 1975 fixe les premiers cadres réglementaires de la gestion des déchets (responsabilité de son élimination par le producteur, obligation donnée aux collectivités d'éliminer les déchets ménagers). C'est à partir de la loi du 13 juillet 1992 qu'est posé le principe de « déchets ultimes » comme déchets ne pouvant pas être traités dans les conditions techniques et économiques du moment. Elle instaure par ailleurs, l'obligation d'une planification de l'élimination des déchets au niveau départemental. L'objectif de cette loi est de valoriser au maximum les déchets par réemploi, recyclage, compostage ou, à défaut, production d'énergie.

C'est le Code de l'Environnement (partie législative) qui traite de l'élimination des déchets et de la récupération des matériaux. Ce code :

- définit les priorités de gestion des déchets ;
- prévoit la réalisation de plans départementaux et régionaux pour l'élimination des déchets ;
- présente la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement et prévoit la délivrance d'autorisations préalables pour l'exploitation d'unités de traitement ou stockage des déchets.

Il s'agit de l'article L. 541-14 du Code de l'environnement qui indique que chaque département est couvert par un plan départemental ou interdépartemental d'élimination des déchets ménagers et autres déchets mentionnés à l'article L. 2224-14 du Code général des collectivités territoriales.

De plus c'est le Code Général des Collectivités Territoriales qui instaure la responsabilité des communes pour l'élimination des déchets des ménages. Le Code Général des Impôts, le Code des Douanes, le Code de la Santé publique ou encore le Code Pénal viennent compléter le dispositif.

### 8.7.1.2 Grenelle de l'Environnement : une politique de gestion des déchets ambitieuse

Les engagements du Grenelle Environnement sur les déchets sont traduits dans le plan d'actions sur les déchets publié par le Ministère du Développement Durable en septembre 2009.

L'objectif de la politique nationale traduite dans ce plan est de poursuivre et amplifier le découplage entre croissance et production de déchets.

Cet objectif exige des politiques volontaristes, cohérentes et hiérarchisées : priorité à la réduction à la source, développement de la réutilisation et du recyclage, extension de la responsabilité des producteurs, réduction de l'incinération et du stockage.

Le plan d'actions, qui couvre la période 2009-2012, vise les objectifs quantifiés fixés par la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 :

- Réduire de 7% la production d'ordures ménagères et assimilés par habitant sur les cinq premières années ;
- Porter le taux de recyclage matière et organique des déchets ménagers et assimilés à 35% en 2012 et 45% en 2015. Ce taux est fixé à 75% dès 2012 pour les déchets des entreprises et pour les emballages ménagers ;
- Diminuer de 15% d'ici 2012 les quantités partant à l'incinération ou au stockage.

Ces objectifs ambitieux supposent l'implication de tous les partenaires concernés : Etat, collectivités locales, acteurs économiques, professionnels du déchet, associations, citoyens.

L'augmentation progressive de la taxe générale sur les activités polluantes, votée dans la loi de finances pour 2009, permet de renforcer significativement l'engagement de l'Etat, qui a confié à l'ADEME une mission de soutien technique et financier aux opérations locales. Les crédits consacrés annuellement par l'ADEME à cette politique passe ainsi de 55 M€ en 2008 à 259 M€ en 2011.

Pour les mettre en œuvre, l'ADEME a adopté, en octobre 2009, un nouveau dispositif de soutiens financiers qui privilégie les aides à la mise en place d'actions de prévention ambitieuses, au développement de la redevance incitative, aux opérations de recyclage et de valorisation organique, à l'optimisation des déchèteries et des centres de tri, mais aussi à la recherche en matière d'impacts environnementaux et sanitaires des déchets ou d'éco-conception.

### 8.7.2 Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA)

Un projet de PDEDMA a été arrêté par le Conseil Général au cours de l'année 2010 mais a été par la suite rejeté par la préfecture. Le document est donc actuellement en réécriture. En attendant, c'est le PDEDMA 2000-2005 qui s'applique.

### 8.7.3 Gestion de la collecte et son traitement

Source : <http://www.oise.fr> ; <http://www.beauvaisis.fr> ; <http://www.symove.fr>

#### 8.7.3.1 La gestion

La collecte et la gestion des déchets ménagers et assimilés de l'Oise sont aujourd'hui gérées par trois syndicats :

- le SMVO à l'Est ;
- Le SYMOVE au Sud-Ouest ;
- Un syndicat interdépartemental, le SMITOB au Nord-Ouest ;
- Ainsi que les EPCI indépendant.

Ces structures ont pour mission de mettre en œuvre les objectifs fixés par un plan départemental mis en place en 1994 et révisé en 1999 en matière de prévention et de traitement des déchets ménagers et assimilés de l'Oise. La présence dans l'Oise d'un centre de valorisation énergétique, de 6 centres de stockage de déchets ménagers, et de nombreuses déchetteries et points propres permet la mise en œuvre de ces objectifs.

La gestion des déchets des déchets ménagers sur le territoire de la communauté d'agglomération de Beauvais qui englobe la zone d'étude du projet d'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin est gérée par le Syndicat Mixte Oise Verte Environnement (SYMOVE). Il s'agit un organisme public, crée par arrêté préfectoral du 13 octobre 1994 au lendemain de la loi Déchets de 1992 des collectivités de l'Ouest de l'Oise qui ont décidé la mise en commun de leurs moyens afin de mettre en place les premières collectes sélectives d'emballages ménagers en Picardie.

Les objectifs du Syndicat ont été élargis à l'ensemble des déchets ménagers, conformément aux orientations définies dans le cadre du Plan Départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés du département de l'Oise.

#### 8.7.3.2 Le traitement

Sa compétence de traitement représente les opérations suivantes :

- Le tri des emballages et papiers, journaux, revues issus des collectes sélectives en porte à porte et apport volontaire effectuées par les collectivités adhérentes ;

- Le compostage des déchets de jardin collectés sélectivement en porte-à-porte par les collectivités adhérentes ;
- Le traitement des déchets résiduels par stockage. Celui-ci est effectué en CET de classe 2.
- Le transfert du verre;
- Le transfert puis le transport de l'ensemble de ces déchets.

L'ensemble des emballages part dans diverses filières classiques de recyclage. Les encombrants collectés en porte à porte sont déposés sur le site d'exploitation des Ateliers de la Bergerette et d'Emmaüs pour un éventuel réemploi et vente aux particuliers. D'autre part, certains matériaux de déconstruction et le tout-venant issu de la déchetterie sont concassés par une entreprise locale pour être valorisée en sous couche routière.

Les déchets résiduels partent en centre d'enfouissement technique. Ainsi, sur le territoire de la communauté d'agglomération, les dispositifs de traitement sont :

- Une déchetterie (Beauvais),
- Un centre de tri (Rochy-Condé),
- Le Centre d'enfouissement technique le plus proche est situé sur la commune de Bailleul-sur-Thérain. Ce CET devrait arriver à saturation à l'horizon 2013. Aucun autre projet de CET n'est prévu dans le périmètre de l'agglomération à moyen ou long terme. L'utilisation de l'incinérateur de la commune de Villers Saint Lucien est envisagée.
- Une plateforme de compostage sur la commune St Léger en Bray.

### 8.7.4 La collecte des déchets ménagers

La gestion des déchets s'organise différemment selon le secteur géographique. Sur la zone d'étude dépend de deux secteurs différents.

	LUNDI	MERCREDI
<b>EMBALLAGES PLASTIQUES ET MÉTALLIQUES</b>		● SEMAINES PAIRES
<b>PAPIERS ET CARTONNETTES</b>		● SEMAINES IMPAIRES
<b>ORDURES MÉNAGÈRES</b>		●
<b>VÉGÉTAUX</b> Collecte réservée uniquement aux particuliers	●	

Figure 30 : Collecte des déchets sur la commune d'Allonne

	LUNDI	MERCREDI	JEUDI	SAMEDI
<b>EMBALLAGES PLASTIQUES ET MÉTALLIQUES</b>		●		
<b>PAPIERS ET CARTONNETTES</b>				●
<b>VERRE</b>	● SEMAINES PAIRES			
<b>ORDURES MÉNAGÈRES</b>		●		●
<b>VÉGÉTAUX</b> Collecte réservée uniquement aux particuliers			●	

Déchets végétaux : Collecte du 1<sup>er</sup> jeudi du mois d'avril au dernier jeudi du mois de novembre.

Figure 29 : Collecte des déchets sur le territoire de Beauvais Sud

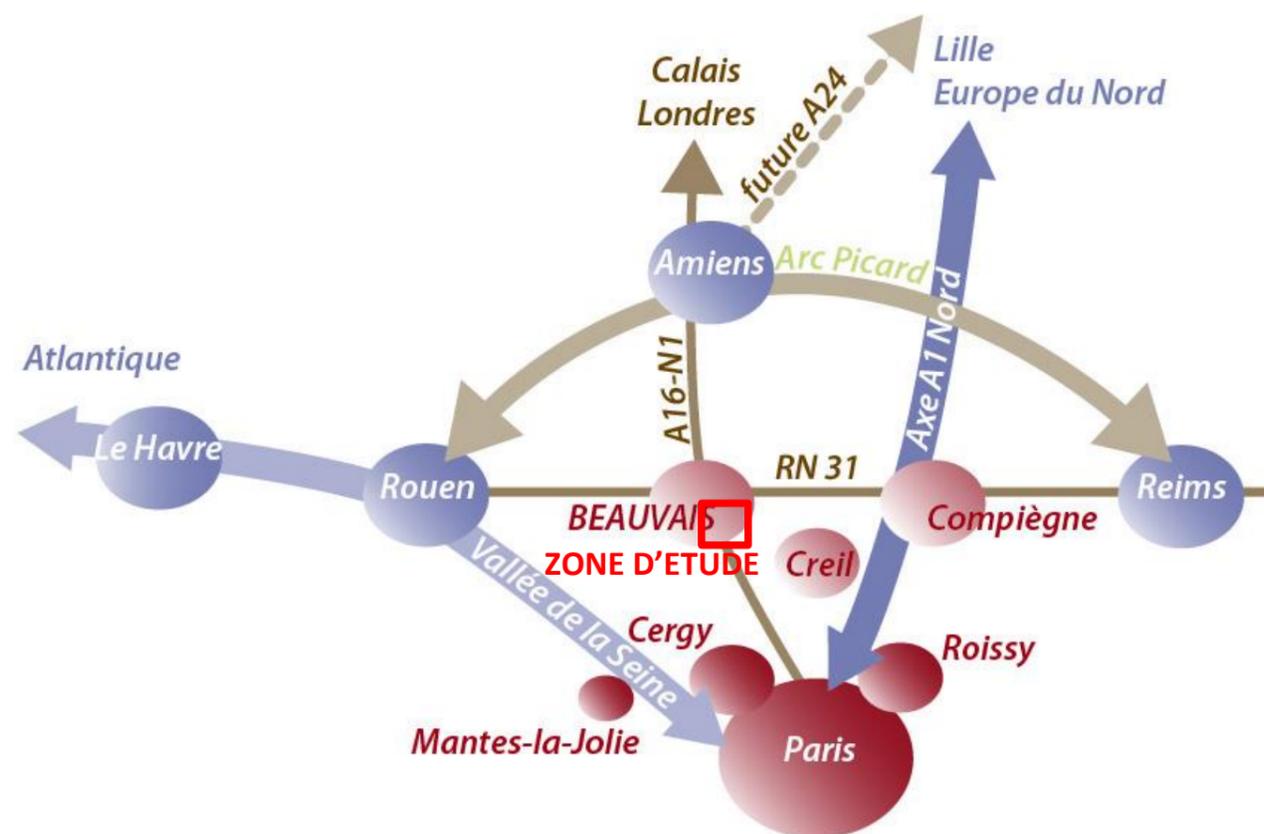
## 9 TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

Source : PDU de Beauvaisis approuvé en avril 2012 ; SCOT de la communauté d'agglomération du Beauvaisis

### 9.1 L'OFFRE DE TRANSPORT

#### 9.1.1 Le réseau routier

##### 9.1.1.1 La desserte routière



La zone d'étude se trouve au cœur d'un réseau d'axes structurant d'envergure national, régional et local du territoire. Le réseau routier situé dans le secteur d'étude est donc conséquent puisqu'il assure (notamment par l'intermédiaire de l'anneau giratoire A16/DR1001) le maillage entre différents secteurs géographiques par l'intermédiaire de plusieurs axes de circulation majeurs.

Les principaux axes situés sur la zone d'étude sont les suivants :

- L'autoroute A16
- La RN 31
- La RD1001
- L'avenue Saint Mathurin

##### 9.1.1.2 Présentation des principaux axes routiers

###### • L'A16

La zone d'étude a la particularité d'être traversée du Nord au Sud par l'autoroute A16 reliant Paris à Amiens. Le péage situé au Sud-Ouest de la zone d'étude correspond à la sortie n°14. L'anneau du giratoire A 16/ RD 1001 situé juste après la gare de Péage a subi des transformations pour accueillir les flux en provenance de l'A16 Nord destinés à se diriger vers la RN 31 Sud. Ce giratoire permet l'accès à l'entrée de ville de la partie Sud de Beauvais et de sa périphérie ainsi que de l'ensemble des zones d'activité présentes dans ce secteur (zone d'activité du Thers). Il fait le lien entre les grands axes routiers (A16 et RN31) et la partie Sud de l'agglomération du Beauvaisis.

###### • La RN31

La RN 31 traverse la communauté d'agglomération du Beauvaisis d'Ouest en Est. Cet axe relie Rouens à Reims via Beauvais, Clermont et Compiègne. La RN31 est situé au Sud Est de la zone d'étude, au niveau du giratoire RN31/D1001. Ce secteur correspond à l'axe manquant de la RN31 qui permettrait la traversée complète du territoire de la CAB d'Est en Ouest par la RN31.

###### • La RD1001

Il s'agit d'un axe Sud-Est / Nord-Ouest. Elle longe l'extrémité Sud du projet. Il s'agit d'un axe important pour la communauté d'agglomération car elle permet la liaison pour l'ensemble de communes situées au Sud Est de Beauvais à l'autoroute A16 ainsi qu'à la RN31 Sud en direction de Rouen, ainsi qu'au centre-ville de Beauvais et à l'ensemble des zones d'activité situées au Sud de la commune de Beauvais. Cette route s'appréhende comme une voie de transit qui permet d'accéder à la ville de Beauvais ou à l'échangeur autoroutier de l'A16. Le territoire de l'agglomération du Beauvaisis traversé par l'A16 est divisé en deux secteurs géographiques reliés par la RD1001. Cet axe est donc un axe très fréquenté.

• **LA RD 927**

Cet axe routier se situe à l'extrémité Sud-Ouest de la zone d'étude. Elle rejoint au niveau de secteur l'anneau giratoire de l'A16/RD1001. Sa continuité correspond à l'Avenue Saint-Martin.

• **L'Avenue Saint Mathurin**

Cet axe moins imposant que les précédents, permet la liaison aux zones d'activités situées au Nord et au Nord-Est de la zone d'étude par l'intermédiaire du giratoire A16/RD1001. Cette route permet aussi aux usagers de pouvoir traversé l'A16 et dessert Sud - Sud /Est de Beauvais aux commune situés à l'Est du territoire de l'agglomération. Il s'agit d'une voie alternative pour le transit beauvaisien et qui permet aussi d'articuler les différents quartiers d'Allonne.

Il existe sur la zone d'étude un réseau routier secondaire au sein des différents pôles fonctionnels de la zone d'étude. Les pôles identifiés sont les suivants :

- la zone d'activité de Ther-secteur Saint Lazare ;
- la zone d'activité de Thers- secteur des Quarante Mines ;
- la zone d'habitation de Villers-sur-Thère.

A l'échelle du périmètre du projet de la ZAC de Saint-Mathurin, les axes cités précédemment ne sont pas tous aux abords directs du projet d'aménagement. Seul la RD 1001 borde directement de projet. Le périmètre de l'îlot n°2 de la ZAC de Saint-Mathurin est bordé au Nord par un axe secondaire moins fréquenté. Il s'agit de la rue Boulet, cette route permet de desservir la sortie sud de Villers-sur-Thère au giratoire situé entre le secteur des Quarante mines et de Saint Lazare de la Zone d'activité du Thers via la rue de la chapelle.

*Le secteur correspond à la convergence d'axes structurants majeurs pour la communauté d'agglomération aussi bien à l'échelle nationale, régionale ou locale.*

*Le territoire situé au Sud Est de l'autoroute A16 est isolé du Sud et de l'Ouest de l'agglomération du Beauvaisis. Seuls quelques axes permettent la liaison entre ces secteurs géographiques, il s'agit notamment de la RD 1001 ainsi que l'avenue de Saint Mathurin.*

*La zone d'étude bénéficie d'une accessibilité remarquable.*

9.1.1.3 *Trafics actuels*

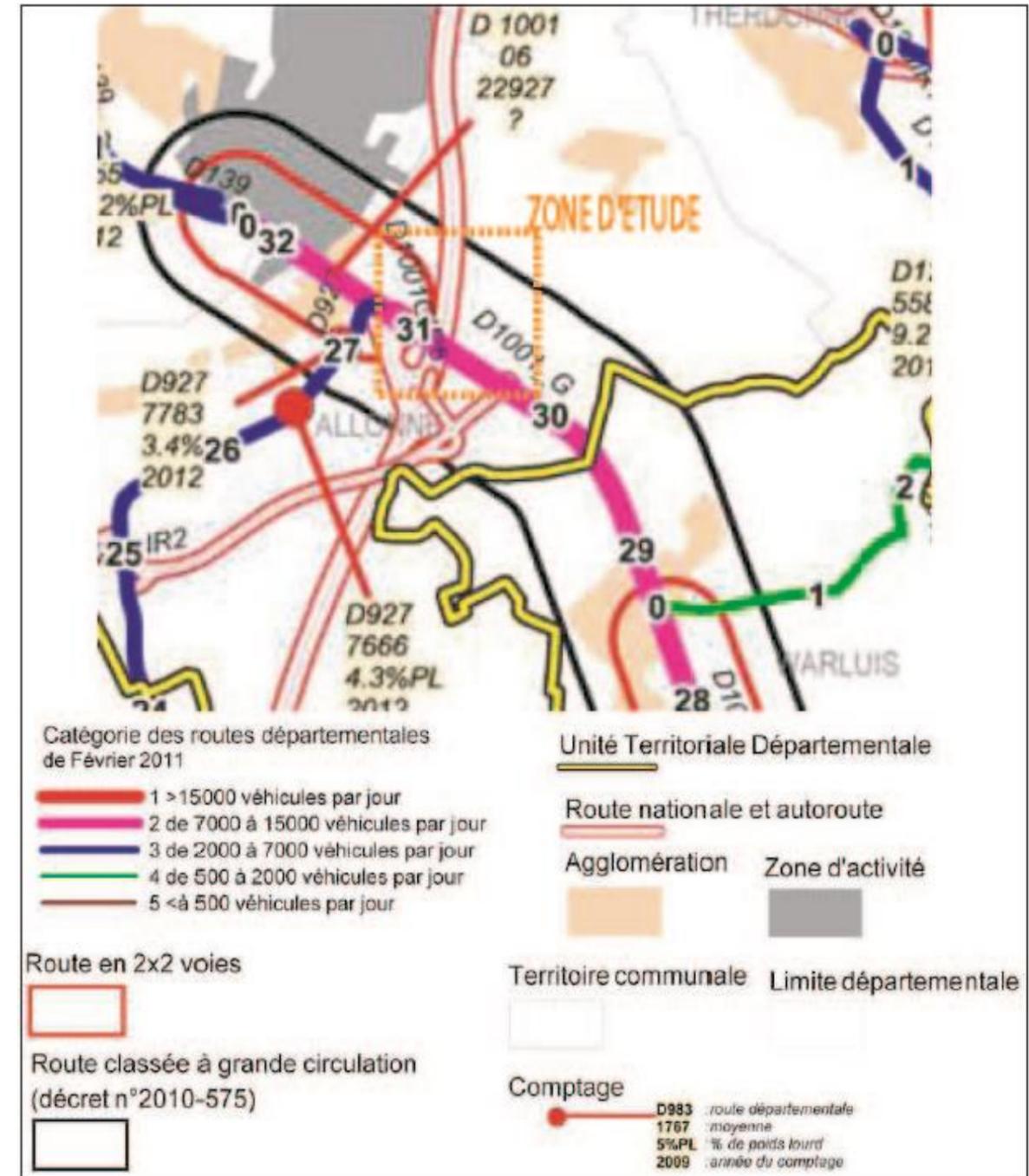


Figure 31 : hiérarchisation des axes routiers en février 2011 et localisation des points de comptage (source : CG60)

La RD 1001 est un axe routier très fréquenté classé comme route départementale de catégorie 2. Par conséquent la tendance du trafic moyen journalier est comprise entre 7000 à 15 000 véhicules par jours.

Des données trafic ont été obtenus au niveau des PR31 et 30 situés sur la RD1001, mais ne figure pas sur la carte en page précédente :

- PR31 : 29 971 véh/jours dans les deux sens de circulation
- PR 32 : 30 506 véh/jours dans les deux sens de circulation

La RD 927 moins fréquentée est classée en catégorie 3 et comptabilise entre 2000 à 7000 véhicules par jours. Les données trafics les plus récentes datées de 2012 évaluent un trafic moyen journalier de 7 666 véhicules/jours.

#### 9.1.1.4 Accidentologie/Sécurité

En ce qui concerne l'accidentologie, seul un accident a été recensé sur le secteur d'étude sur les cinq dernières années. Cet accident a eu lieu sur l'autoroute A16 entre les PR 68 et 69 avec 1 blessé non hospitalisé.

#### 9.1.1.5 Offre de stationnement

A l'échelle de la zone d'étude, de nombreux espaces de stationnement sont recensés, en particulier dans les zones d'activités situés au Nord du secteur d'étude.

A proximité du périmètre du projet d'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin, aucune offre de stationnement n'est recensée sachant qu'il s'agit aujourd'hui de terres agricoles.

### 9.1.2 Le réseau de transport en commun

#### 9.1.2.1 Réseau ferré

La zone d'étude ne comporte aucun arrêt ferroviaire. La **ligne de TER de Beauvais - Persan Beaumont - Paris** est située sur la zone d'étude est borde le périmètre d'aménagement de l'îlot 2.

Cette ligne a une fréquence relativement faible avec environs trois trains par heure aux heures de pointes et un train pendant les heures creuses.



#### 9.1.2.2 Le réseau de desserte par autobus

Sont présentes sur l'ensemble de la zone d'étude les trois lignes de bus suivante :

- **La ligne interurbaine T25**
- **La ligne 8 Mairie - Délie-Villers**
- **La ligne 12 « navette Aéroport » - Mairie - Tillé -Aéroport**

#### 9.1.3 Les modes doux de déplacement

Les modes doux de déplacements sont actuellement inexistant sur le site de projet d'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin et à proximité immédiate. Le Plan de déplacement Urbain favorise la mise en place de transport doux mais la zone d'étude n'est pas un secteur concerné. En effet, située en entrée de ville et bordé d'axes de circulation très fréquentés il existe peu d'aménagement favorable à ce mode de transport sur le réseau viaire existant.

#### 9.1.4 Les principaux projets d'infrastructures de transport

##### 9.1.4.1 Projets routiers

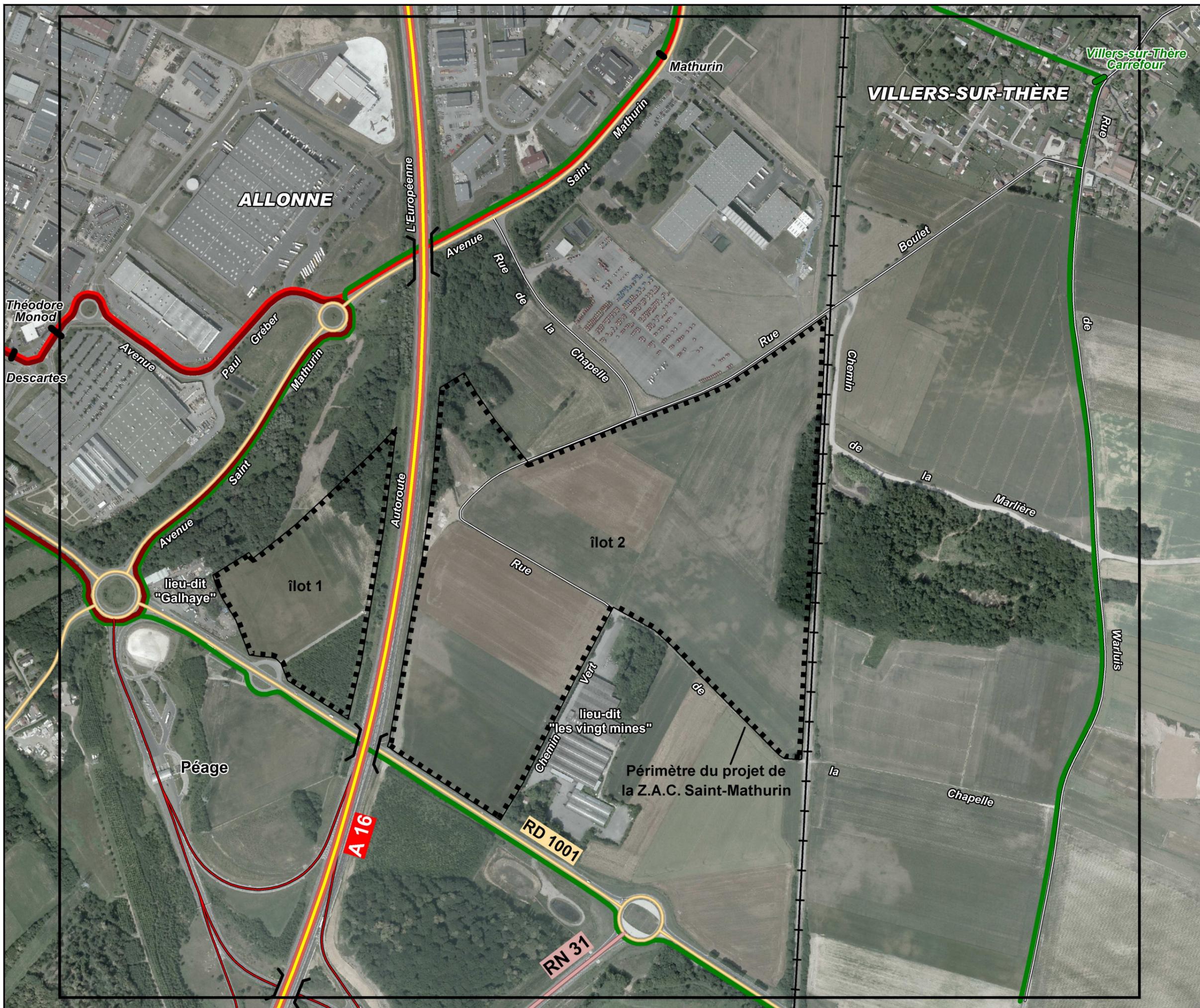
**Le projet de réalisation de la 2<sup>ème</sup> tranche de la déviation de la RN31 est en cours d'élaboration.** L'objectif de cet aménagement serait de relier la RN31 Nord à la RN31 Sud afin de conforter le rôle de contournement Sud de l'agglomération et d'améliorer la relation entre le Havre, Rouen, Paris et Compiègne. Cette déviation passerait au niveau du giratoire RD1001/RN31 situé au Sud-Est de la zone d'étude.

A l'heure actuelle, ce projet est aujourd'hui au niveau des études amont.

# INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS



0 250 m



Périmètre du projet de la Z.A.C. Saint-Mathurin

## Voies de communication

- Autoroute
- Bretelle
- Route nationale
- Route départementale
- Voirie secondaire
- Voie ferrée

## Transports en commun

- Arrêt de bus interurbain
- Ligne interurbaine T25
- Arrêt de bus
- Ligne 8  
Mairie - Délie - Villers
- Ligne 12 - Navette Aéroport  
Mairie - Tillé-Aéroport

## 10 CADRE DE VIE

### 10.1 L'ENVIRONNEMENT SONORE

#### 10.1.1 Classement sonore des infrastructures

Source : DDT de l'Oise

Le classement est établi d'après les niveaux d'émission sonore (Laeq) des infrastructures pour les périodes diurne (6h00 - 22h00) et nocturne (22h00 - 6h00) sur la base des trafics estimés à l'horizon 2020.

Les voies étudiées sont :

- les routes et rues de plus de 5 000 véhicules par jour,
- les lignes ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour,
- les lignes ferroviaires urbaines de plus de 100 trains par jour
- les lignes en site propre de transports en commun 100 autobus ou rames par jour,
- les infrastructures en projet sont également intégrées.

Plusieurs **paramètres propres à chaque voie** sont pris en compte pour le calcul du niveau sonore :

- sa caractéristique : largeur, pente, nombre de voies, revêtement,
- son usage : trafic automobile, trafic poids lourd, vitesse autorisée,
- son environnement immédiat : rase campagne ou secteur urbain.

Suivant ces données, les voies sont classées de la catégorie 1 pour les plus bruyantes à 5 pour les moins bruyantes.

Le classement aboutit à la détermination de secteurs, de part et d'autre de la voie, où une isolation acoustique renforcée des bâtiments est nécessaire.

Communes concernées	Nom de l'infrastructure	Délimitation du tronçon sur la zone d'étude	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure en m	type de tissu (rue en u ou en tissu ouvert)
ALLONNE	A16	En totalité	1	300	tissu ouvert
ALLONNE	RD 927	En totalité	3	100	tissu ouvert
ALLONNE	RD 927	En totalité	4	30	tissu ouvert
ALLONNE	RD 1001	En totalité	3	100	tissu ouvert

Tableau 10: Classement sonore des infrastructures

Catégorie	Niveau sonore au point de référence, en période diurne en (dB(A))	Niveau sonore au point de référence, en période nocturne en (db(A))
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

Tableau 11 : Ambiance sonore attribuée aux différentes catégories

*Le réseau routier situé à proximité du secteur d'étude présente un classement sonore allant de 1 à 4. De plus, les constructions réalisées au voisinage des voies répertoriées pour le classement au bruit des infrastructures terrestres (arrêté préfectoral du 28 décembre 1999) doivent faire l'objet de mesures d'isollements acoustiques. Ce sont les RD 927, RD 1001 ainsi que l'autoroute A16 qui sont visées. La distance comptabilisée dépend de l'importance de l'infrastructure (varie de 30 m à 300 m).*

*Par conséquent, Le maître d'ouvrage devra donc prendre ces précautions vis-à-vis de l'isolation des bâtiments de la futur ZAC de Saint-Mathurin.*

## 10.2 QUALITE DE L'AIR

### 10.2.1 Origine et effets des polluants sur la santé

#### 10.2.1.1 L'origine des polluants

L'air est plus ou moins contaminé par des polluants gazeux, liquides ou solides d'origine naturelle (émissions par la végétation, les océans, les volcans...) ou produits par les activités humaines (cheminées d'usines, pots d'échappements...).

Finalement, la qualité de l'air résulte d'un équilibre complexe entre les apports de polluants et les phénomènes de dispersion et de transformation dans l'environnement.

Les espèces polluantes émises ou transformées dans l'atmosphère sont très nombreuses. Même si leurs concentrations sont très faibles (mesurées en général en microgrammes par mètre cube), elles peuvent avoir des effets notamment sur la santé.

#### 10.2.1.2 Deux grandes familles de polluants

Les principaux polluants atmosphériques se classent dans deux grandes familles bien distinctes : les polluants primaires et les polluants secondaires.

**Les polluants primaires** sont directement issus des sources de pollution (trafic routier, industries, chauffage, agriculture...).

On y trouve des gaz tels que :

- Des oxydes de carbone.
- Des oxydes de soufre.
- Des oxydes d'azote.
- Des hydrocarbures légers.
- Des composés organiques volatils (COV).
- Des particules (PM10 et PM2.5).
- Des métaux (plomb, mercure, cadmium...).

En revanche, **les polluants secondaires** ne sont pas directement rejetés dans l'atmosphère mais proviennent de réactions chimiques de gaz entre eux. C'est le cas notamment :

- Des particules secondaires.

- De l'ozone.
- Du dioxyde d'azote...

L'ozone (O<sub>3</sub>) résulte ainsi de la transformation chimique de l'oxygène au contact d'oxydes d'azote et d'hydrocarbures, en présence de rayonnement ultra-violet solaire et d'une température élevée. L'ozone ainsi que d'autres polluants photochimiques (les PAN ou nitrates de peroxyacétyle, aldéhydes, cétones...) constituent le smog, ce nuage brunâtre qui stagne parfois au-dessus des grandes villes comme Paris.

La formation d'ozone nécessite un certain temps durant lequel les masses d'air se déplacent. Ce qui explique pourquoi les niveaux d'ozone sont plus soutenus en zone rurale autour de la région parisienne que dans l'agglomération parisienne où leur précurseurs ont été produits.

Certains polluants comme le dioxyde d'azote et les particules sont à la fois des polluants primaires et secondaires.

#### 10.2.1.3 Les principaux polluants réglementés

- **Les oxydes d'azote (NOx)** : Les émissions d'oxydes d'azote (monoxyde d'azote + dioxyde d'azote) apparaissent dans toutes les combustions, à haute température, de combustibles fossiles (charbon, fuel, pétrole...). Le monoxyde d'azote (NO) n'est pas toxique pour l'homme aux concentrations auxquelles on le rencontre dans l'environnement mais le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) est un gaz irritant pour les bronches.

Le secteur du trafic routier est responsable de plus de la moitié des émissions de NOx (les moteurs diesel en rejettent deux fois plus que les moteurs à essence catalysés) et le chauffage de 20%.

Le dioxyde d'azote provient quant à lui de l'oxydation du monoxyde d'azote rejeté dans l'atmosphère par l'ozone. Mais une partie du dioxyde d'azote est également émise telle quelle dans l'atmosphère.

- **Les particules en suspension (PM)** : Les microparticules, de la taille du micromètre (µm, un million de fois plus petit qu'un mètre) ne sont pas visibles à l'œil nu. Ce sont celles qui sont mesurées dans l'air à travers :
  - Les **particules PM10**, de taille inférieure à 10 µm (6 à 8 fois plus petites que l'épaisseur d'un cheveu ou de la taille d'une cellule) et qui pénètrent dans l'appareil respiratoire.
  - Les **particules fines ou PM2,5**, inférieures ou égales à 2,5 µm (comme les bactéries) et qui peuvent se loger dans les ramifications les plus profondes des voies respiratoires (alvéoles).

Ces particules ont des effets sur la santé, principalement au niveau cardiovasculaire et respiratoire. Elles ont trois origines :

1-Les rejets directs dans l'atmosphère. En France, les secteurs émetteurs par ordre de prédominance sont l'industrie manufacturière, le résidentiel/tertiaire, l'agriculture/sylviculture, le transport routier et les autres transports.

2-Les remises en suspension des particules qui s'étaient déposées au sol sous l'action du vent ou par les véhicules le long des rues.

3-La transformation chimique de gaz. Par exemple, dans certaines conditions, le dioxyde d'azote pourra se transformer en particules de nitrates et le dioxyde de soufre en sulfates.

Ces deux dernières sources donnent lieu à des transports de particules à travers l'Europe, comme pour l'ozone. Ce sont à la fois les plus difficiles à quantifier et celles sur lesquelles il est le plus compliqué d'agir pour faire baisser les niveaux de particules dans l'air.

- **Le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>)** : Les émissions de dioxyde de soufre dépendent de la teneur en soufre des combustibles (gazole, fuel, charbon...). Ce gaz irrite les muqueuses de la peau et des voies respiratoires supérieures.

A plus de 50% il est rejeté dans l'atmosphère par les activités industrielles, dont celles liées à la production d'énergie comme les centrales thermiques. Mais il est également émis par le chauffage résidentiel, commercial ou des entreprises.

- **Les Composés Organiques Volatils (COV)** : Les composés organiques volatils sont libérés lors de l'évaporation des carburants, par exemple lors du remplissage des réservoirs, ou par les gaz d'échappement. Ils provoquent des irritations et une diminution de la capacité respiratoire, et certains composés sont considérés comme cancérigènes comme le benzo(a)pyrène.

Plusieurs familles de polluants font partie des COV :

- Les BTEX (benzène, toluène, éthyl benzène, m+p xylène et ortho xylène), autrement appelés HAM (Hydrocarbures aromatiques monocycliques).
- Les HAP (Hydrocarbures aromatiques polycycliques), notamment le benzo(a)pyrène.
- Les aldéhydes, dont le formaldéhyde, polluant principalement relevé en air intérieur.

Les COV sont émis par le trafic automobile, par les processus industriels, par le secteur résidentiel, par l'usage domestique de solvants, mais également par la végétation.

- **Le monoxyde de carbone (CO)** : Les émissions de monoxyde de carbone sont liées à des combustions incomplètes (gaz, charbon, fioul ou bois), elles proviennent majoritairement des gaz d'échappement des véhicules. A fortes teneurs, le monoxyde de carbone peut provoquer des intoxications.
- **Les métaux lourds** : Cette famille comprend le plomb (Pb), le mercure (Hg), l'arsenic (As), le cadmium (Cd) et le nickel (Ni). Les métaux proviennent de la combustion des charbons, pétroles, ordures ménagères mais aussi de certains procédés industriels.

Le plomb pour sa part était principalement émis par le trafic routier jusqu'à l'interdiction totale de l'essence plombée en 2000, mais avec la suppression de l'essence plombée, il ne pose plus problème dans l'air en France.

10.2.2 Le cadre réglementaire

Polluant	Normes			
	Valeurs limites et objectifs de qualité			
	Moyenne annuelle	Moyenne journalière	Moyenne horaire	Moyenne glissante sur 8 heures
Dioxyde de soufre (SO <sub>2</sub> )	50 µg/m <sup>3</sup> (objectif de qualité)	125 µg/m <sup>3</sup> (valeur limite, - de 3 jours/an ou Percentile 99,2)	350 µg/m <sup>3</sup> (valeur limite, - de 24 heures/an ou Percentile 99,7))	-
Dioxyde d'azote (NO <sub>2</sub> )	40 µg/m <sup>3</sup> (valeur limite) 40 µg/m <sup>3</sup> (objectif de qualité)	-	200 µg/m <sup>3</sup> (valeur limite, - de 18 heures/an ou Percentile 99,8)	-
Particules en suspension PM10	40 µg/m <sup>3</sup> (valeur limite) 30 µg/m <sup>3</sup> (objectif de qualité)	50 µg/m <sup>3</sup> (valeur limite, - de 35 jours/an ou Percentile 90,4)	-	-
Particules en suspension PM2,5	27 µg/m <sup>3</sup> (valeur limite) 20 µg/m <sup>3</sup> (valeur cible) 10 µg/m <sup>3</sup> (objectif de qualité)	-	-	-
Monoxyde de carbone (CO)	-	-	-	valeur limite, moyenne glissante sur 8 heures : 10 000 µg/m <sup>3</sup>
Ozone (O <sub>3</sub> )	-	moyenne sur 8 heures : 120 µg/m <sup>3</sup> (objectif de qualité)	-	-
Benzène	5 µg/m <sup>3</sup> (valeur limite) 2 µg/m <sup>3</sup> (objectif de qualité)	-	-	-
Plomb (Pb)	0,5 µg/m <sup>3</sup> (valeur limite) 0,25 µg/m <sup>3</sup> (objectif de qualité)	-	-	-
Cadmium (Cd)	5 ng/m <sup>3</sup> (valeur limite)	-	-	-
Arsenic (As)	6 ng/m <sup>3</sup> (valeur limite)	-	-	-
Nickel (Ni)	20 ng/m <sup>3</sup> (valeur limite)	-	-	-
Benzo(a)pyrène	1 ng/m <sup>3</sup> (valeur limite)	-	-	-

La réglementation en vigueur est issue de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie n°96-1236 du 30 décembre 1996 codifiée aux articles L220-1 et suivants du Code de l'Environnement et du décret n°2002-213 du 15 février 2002 portant transposition des directives européennes 1999/30/CE et 2000/69/CE codifié à l'article R221-1 du Code de l'Environnement.

Les valeurs réglementaires (seuils, objectifs, valeurs limites...) sont définies au niveau européen dans des directives, puis elles sont déclinées en droit français par des décrets ou des arrêtés.

**L'objectif de qualité** est un niveau à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble ;

**La valeur limite** est un niveau à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble ;

**La valeur cible** est un niveau à atteindre, dans la mesure du possible, dans un délai donné, et fixé afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou l'environnement dans son ensemble.

Le tableau suivant regroupe les valeurs pour chaque polluant réglementé (Source : Article R. 221-1 du Code de l'Environnement).

10.2.3 Schéma Régional du climat, de l'air et de l'énergie : bilan de la qualité de l'air et orientations

**Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie** (SRCAE) co-élaboré par le Préfet de Région et le Président du Conseil Régional fixe les grandes orientations stratégiques du territoire régional en matière de consommation d'énergie, d'émission de gaz à effet de serre, de qualité de l'air et de développement des énergies renouvelables.

Le SRCAE a été signé le 6 juillet 2012 par le Préfet de Région et par le Président du Conseil Régional de Picardie.

Le SRCAE propose de mettre la Picardie sur la voie d'une réduction de 20% de ses émissions de gaz à effet de serre en 2020 et de 75% en 2050.

Pour y parvenir, le Schéma régional propose 16 orientations stratégiques par secteur (bâtiment, urbanisme-transports, industrie et services, agriculture, énergies renouvelables) qui sont déclinées ensuite en dispositions plus opérationnelles, devant guider l'action.

Le SRCAE dresse dans un premier temps le bilan de la qualité de l'air entre 2001 et 2008 sur l'ensemble de la Région Picardie puis dans un second temps, ce document fixe des orientations permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets.

### 10.2.3.1 Bilan de la qualité de l'air

#### • L'ozone O<sub>3</sub>

##### ✓ Evolution de la pollution de fond

La figure suivante présente l'évolution des concentrations moyennes annuelles d'ozone de 2001 à 2008 pour l'ensemble des stations fixes en Picardie.

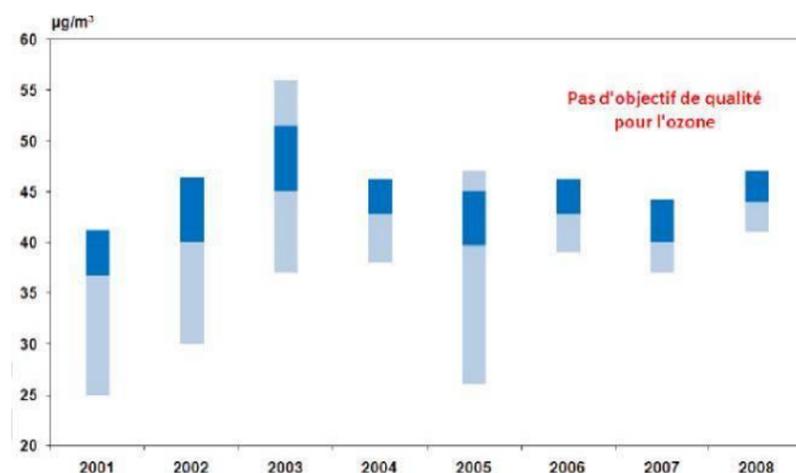


Figure 32 : Evolution des concentrations moyennes annuelles d'ozone (O<sub>3</sub>) depuis 2001 enregistrées sur l'ensemble des stations fixes en Picardie (SRCAE).

L'évolution des concentrations moyennes annuelles d'ozone ne présente pas de tendance nette. On notera toutefois qu'en 2003 (année de la canicule), les niveaux de concentrations enregistrées ont été supérieurs aux niveaux de concentrations mesurées sur les autres années.

La pollution à l'ozone est un phénomène épisodique, qui s'exprime par des pics de concentration largement tributaire des conditions météorologiques (ensoleillement, concentration en précurseurs). Il n'existe ainsi pas de valeur limite pour la protection de la santé humaine ou d'Objectif de

qualité qui soit exprimé en moyenne annuelle, comme il peut y en avoir pour le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote ou les particules fines.

##### ✓ Evolution de la pollution de pointe

La figure suivante illustre l'évolution du nombre de dépassements du Seuil d'information pour l'ozone de 2002 à 2007 pour l'ensemble des stations fixes en Picardie.

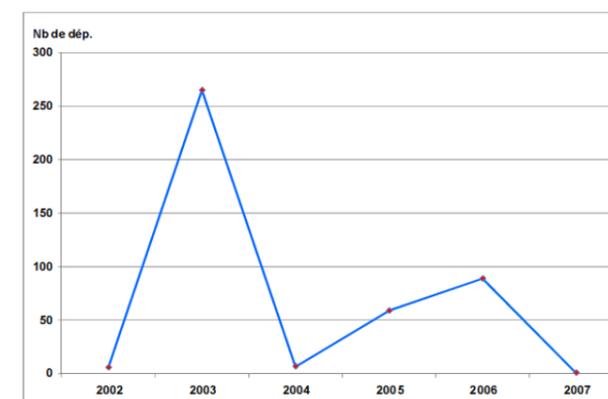


Figure 33 : Evolution du nombre de dépassements du Seuil d'information pour l'ozone de 2002 à 2007 sur l'ensemble des stations fixes de mesure en Picardie (SRCAE).

Depuis 2002, plusieurs stations de la région enregistrent chaque année un ou plusieurs dépassements du seuil d'information. Il s'agit principalement de stations situées en zones périurbaines ou rurales. C'est l'année 2003 qui a connu le nombre de dépassements le plus élevé.

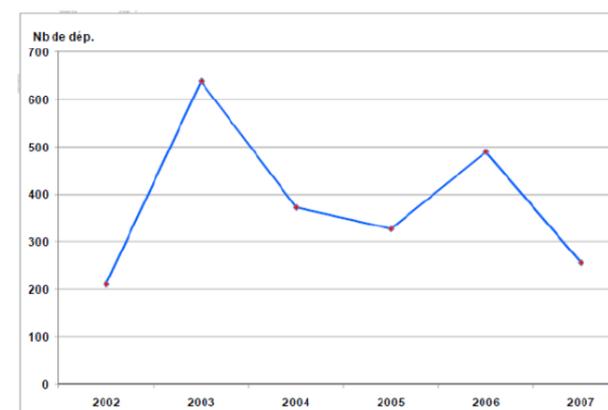


Figure 34 : Evolution du nombre de dépassements de l'Objectif de qualité pour l'ozone (pour la protection de la santé humaine) de 2002 à 2007 enregistrés sur l'ensemble des stations fixes de mesure en Picardie (SRCAE).

Le graphique ci-dessus illustre l'évolution du nombre de dépassements de l'objectif de qualité pour la protection de la santé humaine de 2002 à 2007 pour l'ensemble des stations fixes en Picardie.

Depuis 2002, l'Objectif de qualité est dépassé chaque année pour la plupart des stations de la région. L'évolution de ces dépassements montre des pointes en 2003 (année de la canicule) et 2006.

Ainsi, les problèmes de pollution de pointe à l'ozone en Picardie sont relativement préoccupants, malgré une diminution relative du nombre de dépassements depuis 2003.

- Le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>

- ✓ Evolution de la pollution de fond

Le graphique suivant illustre l'évolution des concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote de 2001 à 2008 pour l'ensemble des stations fixes en Picardie.

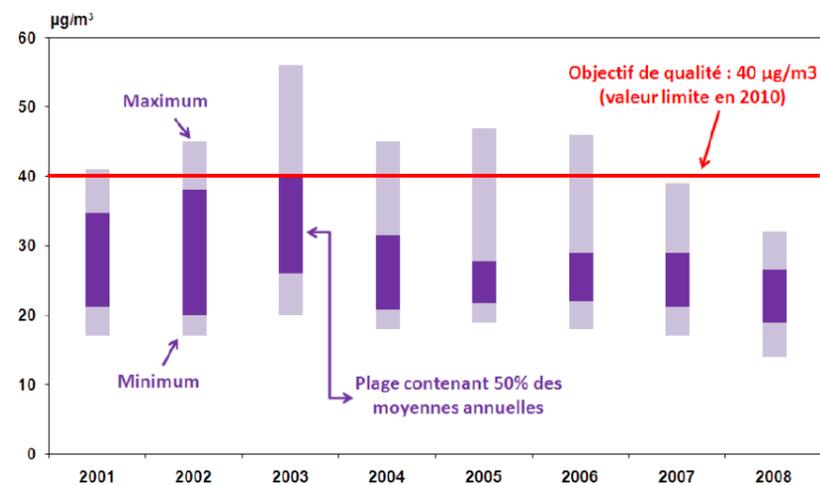


Figure 35 : Evolution des concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) depuis 2001 enregistrées sur l'ensemble des stations en Picardie (SRCAE).

Depuis 2003, les concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote présentent une évolution plutôt à la baisse. Les niveaux moyens les plus élevés en dioxyde d'azote sont enregistrés en zones de trafic et en centres urbains.

Depuis 2007, l'Objectif de qualité pour le dioxyde d'azote est respecté sur l'ensemble des stations fixes. Ainsi, les concentrations moyennes annuelles de NO<sub>2</sub> mesurées en Picardie ne présentent donc plus véritablement de problèmes au regard de cet objectif.

- ✓ Evolution de la pollution de pointe

Depuis 2002, seules 2 stations de la région ont enregistré un dépassement du Seuil d'information pour le dioxyde d'azote : la station « Camon » à Amiens en zone péri-urbaine en 2004 et la station « SMVO » à Rieux en proximité industrielle en 2005. Le seuil d'alerte n'a jamais été atteint depuis 2002.

La Valeur limite pour la protection de la santé humaine n'a été dépassée qu'à une seule reprise, sur la station « Camon » à Amiens en 2003. Ainsi, les problèmes de pollution de pointe au NO<sub>2</sub> en Picardie restent très limités.

- Le dioxyde de soufre SO<sub>2</sub>

- ✓ Evolution de la pollution de fond

La Figure suivante présente l'évolution des concentrations moyennes annuelles de dioxyde de soufre de 2001 à 2008 pour l'ensemble des stations fixes en Picardie.

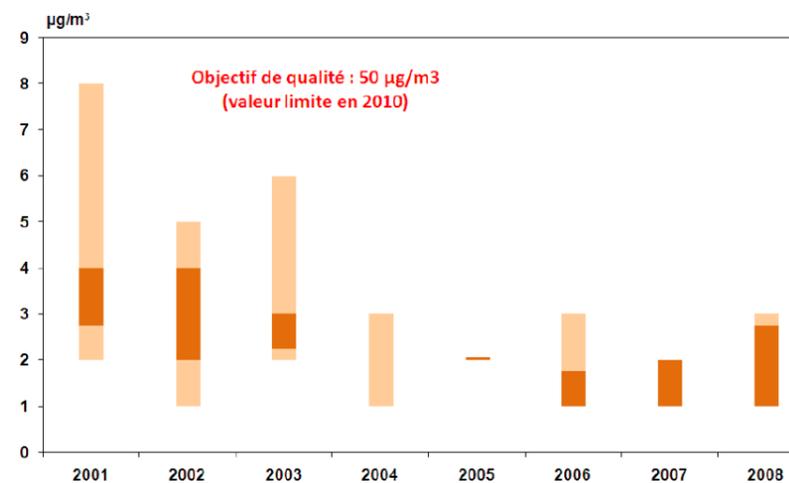


Figure 36 : Evolution des concentrations moyennes annuelles de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) depuis 2001 enregistrées sur l'ensemble des stations en Picardie (SRCAE).

Depuis 2001, les concentrations moyennes annuelles de dioxyde de soufre présentent une tendance à la baisse, similaire à ce qui est observé dans toutes les régions de France, principalement en lien avec l'usage de combustibles moins soufrés.

Depuis 1997, l'Objectif de qualité pour le dioxyde de soufre est largement respecté par toutes les stations. En 2008, les niveaux moyens enregistrés étaient environ 20 fois inférieurs à cet objectif. Ainsi, les concentrations moyennes annuelles de SO<sub>2</sub> mesurées en Picardie ne présentent donc plus véritablement de problèmes au regard de cet objectif.

- ✓ Evolution de la pollution de pointe

Depuis 2002, aucun dépassement des seuils d'information et d'alerte n'a été enregistré en Picardie. Les « pics » de pollution au SO<sub>2</sub> restent bien en deçà des seuils réglementaires. Ainsi, les problèmes de pollution de pointe au SO<sub>2</sub> en Picardie restent très limités.

- Les particules fines PM10

- ✓ Evolution de la pollution de fond

La figure ci-dessous illustre l'évolution des concentrations moyennes annuelles des PM10 de 2001 à 2008 pour l'ensemble des stations fixes en Picardie.

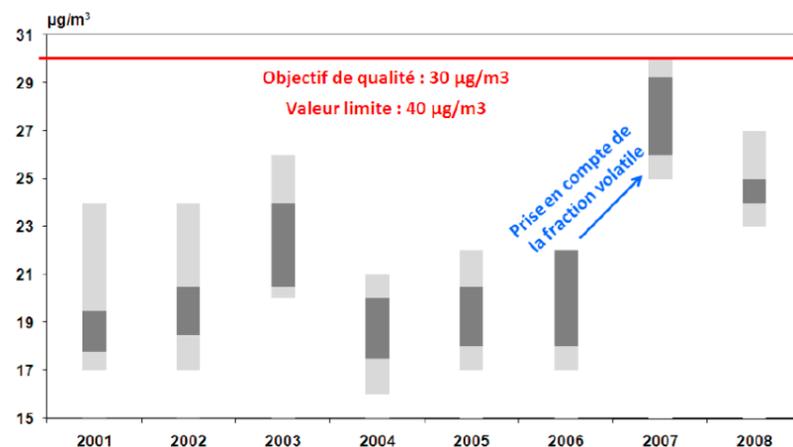


Figure 37 : Evolution des concentrations moyennes annuelles des PM10 depuis 2001 enregistrées sur l'ensemble des stations en Picardie (SRCAE).

Depuis 2001, l'évolution des concentrations moyennes annuelles des PM10 ne montre pas de tendance particulière jusqu'en 2007, où une hausse soudaine des teneurs est mesurée sur la quasi-totalité des sites. Cette hausse est principalement imputée à la modification des systèmes de mesure des particules fines et ultrafines (cf. figure ci-dessus).

Les plus fortes concentrations moyennes en PM10 sont enregistrées en zones urbaines dans les grandes agglomérations.

Depuis 1999 (année initiale de caractérisation des PM10 dans l'air en Picardie), l'objectif de qualité est respecté pour toutes les stations. Les concentrations moyennes annuelles de PM10 mesurées en Picardie ne présentent donc pas véritablement de problèmes au regard de ces objectifs.

- ✓ Evolution de la pollution de pointe

Depuis 2007, on observe quelques dépassements des valeurs limites et des seuils d'information et de recommandation. Ainsi, les problèmes de pollution de pointe au PM10 en Picardie restent présents.

- Les particules ultrafines PM2,5

La législation sur les particules fines de diamètre inférieur à 2,5 microns (PM2,5) est entrée en vigueur plus récemment (Directive du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe). Elle porte sur les moyennes annuelles des concentrations mesurées (pollution de fond).

Depuis les premières mesures en 2005, les mêmes tendances que pour les PM10 s'observent, c'est-à-dire des niveaux moyens relativement stables, les valeurs moyennes annuelles étant comprises entre 12 et 14 µg/m³.

- Les métaux toxiques particuliers

Le plomb a été le premier des métaux lourds à être réglementé, avec l'entrée en vigueur de la Directive 1999/30/CE du 22 avril 1999. La mesure des autres métaux lourds (Arsenic, Cadmium, Mercure, Nickel) a été réalisée plus tard, dans la suite ou en prévision de l'adoption de la Directive 2004/107/CE du 15 décembre 2004.

Les substances visées par cette dernière directive sont des agents cancérogènes pour l'homme : il n'existe pas de seuils identifiables en dessous duquel il n'y aurait pas d'effets nocifs sur la santé. Ainsi, cette Directive vise à appliquer le principe d'une exposition aussi faible que possible à ces polluants.

Les mesures permanentes du plomb et du cadmium en Picardie sont effectives depuis 2002. Ces mesures étaient initialement réalisées sur une unique station. Le nombre de stations de mesures a été progressivement augmenté pour atteindre trois sites en 2008.

- Le plomb Pb

La figure ci-dessous illustre l'évolution des concentrations moyennes annuelles de plomb de 2001 à 2008 pour la station « Ecole André Bernard » à Amiens en typologie « trafic ».

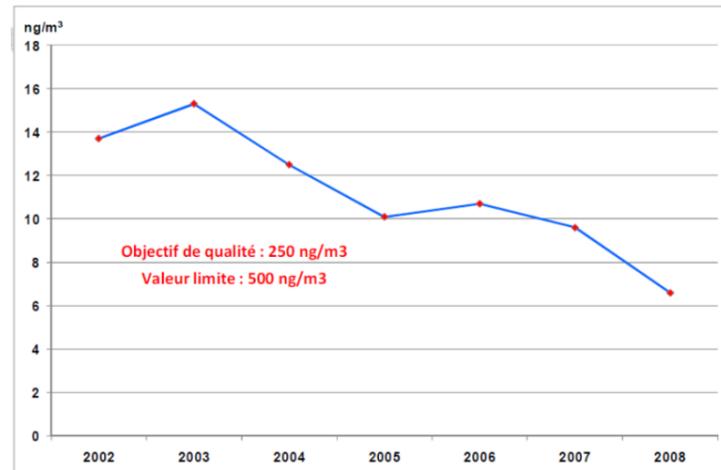


Figure 38 : Concentrations moyennes annuelles de plomb depuis 2002 sur la station « Ecole André Bernard » à Amiens (SRCAE).

Depuis 2002, les concentrations moyennes annuelles de plomb enregistrées sur cette station présentent une évolution à la baisse. L'objectif de qualité est largement atteint, les niveaux enregistrés étant au moins dix fois inférieurs à celui-ci.

Ainsi, les concentrations moyennes annuelles de plomb mesurées en Picardie ne présentent pas véritablement de problèmes au regard de cet objectif.

• L'Arsenic As, le Cadmium Cd et le Nickel Ni

Le nombre de mesures de ces polluants n'est pas suffisant pour pouvoir établir un graphe représentatif de l'évolution de leur concentration.

Le tableau ci-dessous présente le détail des intervalles de mesures et les valeurs cibles à respecter pour l'Arsenic, le Cadmium et le Nickel.

Polluant	Niveaux moyens observés	Valeurs cibles
Arsenic	2,5 ng/m <sup>3</sup>	6 ng/m <sup>3</sup>
Cadmium	0,4 – 0,75 ng/m <sup>3</sup>	5 ng/m <sup>3</sup>
Nickel	12,5 ng/m <sup>3</sup>	20 ng/m <sup>3</sup>

Tableau 12 : Comparaison des concentrations moyennes d'Arsenic, de Cadmium et de Nickel mesurées en Picardie depuis 2002 aux Valeurs cibles (SRCAE).

Les concentrations moyennes d'Arsenic, de Cadmium et de Nickel mesurées en Picardie sont inférieures aux Valeurs cibles. Leur évolution respective ne peut pas être déterminée, le dispositif de mesure étant encore récent.

• Le benzène C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>

Depuis 2001, cinq stations fixes de mesure ont enregistré les concentrations de benzène dans l'air en Picardie, en zones urbaines ou périurbaines. Les intervalles de concentrations moyennes annuelles mesurés et les seuils à respecter pour le benzène sont détaillés dans le tableau ci-dessous.

Polluant	Stations de mesures	Niveaux moyens observés	Objectif de qualité	Valeurs limite
Benzène	Noyon « Hôtel de Ville »	1,3 µg/m <sup>3</sup>	2 µg/m <sup>3</sup>	5 µg/m <sup>3</sup>
	Amiens « Saint-Leu »	1 µg/m <sup>3</sup>		
	Creil « Faïencerie »	0,7 - 1,0 µg/m <sup>3</sup>		
	Noyon « Hôtel de Ville »	0,6 - 0,8 µg/m <sup>3</sup>		
	St-Quentin « Philippe Roth »	0,7 - 0,8 µg/m <sup>3</sup>		
	Toutes stations confondues	0,6 - 1,3 µg/m <sup>3</sup>		

Tableau 13 : Comparaison des concentrations moyennes de benzène mesurées en Picardie depuis 2001 à l'Objectif de qualité et à la Valeur limite (SRCAE).

Les concentrations moyennes de benzène mesurées en Picardie sont inférieures à l'objectif de qualité et à la valeur limite. Ainsi, les concentrations moyennes annuelles de benzène mesurées en Picardie ne présentent plus véritablement de problèmes au regard de ces objectifs.

• Le monoxyde de carbone CO

Depuis 2002, deux stations fixes de mesure situées à Amiens ont enregistré les concentrations de monoxyde de carbone dans l'air en Picardie : la station « Saint Leu » en zone urbaine et la station « CCI » en zone de trafic.

Le tableau ci-dessous illustre l'évolution des concentrations moyennes annuelles de monoxyde de carbone de 2005 à 2008 pour la station « Saint Leu » à Amiens.

Polluant	Niveaux moyens observés	Valeurs limite
Monoxyde de carbone	0,32 – 0,7 mg/m <sup>3</sup>	10 mg/m <sup>3</sup>

Tableau 14 : Comparaison des concentrations moyennes de monoxyde de carbone mesurées sur les deux stations depuis 2002 à la Valeur limite (SRCAE).

Ainsi, depuis 2002, la Valeur limite pour le CO n'a jamais été dépassée. Les niveaux enregistrés sont en moyenne vingt fois inférieurs à ce seuil réglementaire. Les concentrations moyennes annuelles de monoxyde de carbone mesurées en Picardie ne présentent pas véritablement de problèmes au regard de cet objectif.

Nota bene : L'enjeu de la pollution au monoxyde de carbone (CO) se situe davantage au niveau de l'air intérieur.

### 10.2.3.2 Synthèse des enjeux de la qualité de l'air

L'évaluation de la qualité de l'air vis-à-vis des polluants réglementés sur l'ensemble des zones surveillées permet de mettre en évidence :

- **Pour l'ozone, une dégradation de la pollution de fond généralisée à l'ensemble de la région.** Cette pollution, tributaire des conditions météorologiques, est d'autant plus marquée lors des périodes estivales, avec une prédominance sur les zones rurales ou périurbaines, qui s'explique par le mécanisme de formation de ce polluant secondaire. De plus, l'objectif de qualité est dépassé sur tous les types de stations.
- **Une tendance à la baisse des niveaux mesurés pour le dioxyde d'azote.** Les sites trafic et urbain relèvent des concentrations plus élevées que les autres types de site, du fait de la prépondérance des émissions de NOx dues aux transports.
- **Une nette diminution des valeurs moyennes annuelles en dioxyde de soufre,** depuis maintenant une dizaine d'année.
- **Concernant les particules fines, majoritairement d'origine agricole, la modification des techniques de mesures a « changée la donne ».** L'ajustement des mesures a conduit à des concentrations journalières plus élevées. A l'heure actuelle, les particules fines sont l'objet d'une grande préoccupation au niveau national.
- Les concentrations en **métaux lourds**, principalement d'origines industrielles, ne présentent pas de problème au regard des objectifs réglementaires.
- Les concentrations mesurées en benzène respectent également les objectifs réglementaires.

L'analyse montre que la Picardie semble plutôt épargnée par les phénomènes de dégradation de la qualité de l'air dans les zones urbaines tels qu'ils sont habituellement constatés dans d'autres régions en France. La Picardie est plutôt touchée par un phénomène global de pollution à l'ozone, qui touche une grande partie de l'Europe et ne semble pas montrer de tendance à l'amélioration. La pollution à l'ozone touche plutôt les zones rurales, éloignées de toute source directe de polluants.

### 10.2.3.3 Orientations

Dans le cadre du SRCAE, des orientations « ciblées » ont été définies. Ces orientations en nombre réduit (quatre) ont pour objectif d'atteindre les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L.221-1 du

code de l'environnement afin de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets.

Les quatre orientations ciblées sont les suivantes :

- 1) Travailler à une meilleure coordination régionale de l'information sur l'état de la qualité de l'air, tout en assurant une bonne répercussion à l'échelle locale
- 2) Air extérieur, air intérieur : dépasser une communication sur la qualité de l'air axée « diagnostic » en proposant une communication tournée vers « l'action »
- 3) Pesticides dans l'air : mieux connaître la situation en Picardie tout en engageant des démarches visant à sensibiliser les acteurs concernés sur leurs moyens d'actions
- 4) Mettre en place un suivi et une procédure d'évaluation du volet Air du SRCAE.

En phase préparatoire à la définition de ces orientations ciblées, un travail de diagnostic approfondi a permis de mettre en avant les « perspectives attendues », au regard des engagements déjà inscrits et des dispositifs déjà prévus par ailleurs (obligations réglementaires, plans, etc.). Elles reprennent les grands thèmes qu'il était exigé de couvrir dans les plans régionaux qualité de l'air (PRQA) :

- Surveillance de la qualité de l'air et de ses effets,
- Maîtrise des pollutions liées aux sources fixes,
- Maîtrise des pollutions dues aux sources mobiles,
- Information du public.

Le diagramme ci-après illustre les liens entre ces perspectives et les orientations ciblées.

### 10.2.4 ATMO PICARDIE : Qualité de l'air

#### 10.2.4.1 Présentation de l'ATMO PICARDIE

**ATMO PICARDIE** est une association de loi 1901 créée le 30 octobre 1978 qui assure la surveillance de la qualité de l'air en Picardie.

Elle est constituée de 4 collèges membres :

- État, Collectivités locales, Industriels, Associations de protection de l'environnement et de défense des consommateurs.

#### Historique

En Picardie, la surveillance des polluants atmosphériques et l'information relative à la qualité de l'air sont confiées à une association regroupant l'Etat, les collectivités locales, les industriels, des associations et des experts impliqués dans la protection de l'environnement. Cet organisme est agréé par le ministère en fonction de critères techniques (qualité des mesures) et d'organisation (transparence de l'information donnée au public).

ATMO Picardie est l'une des 35 associations de surveillance de la qualité de l'air. Elle fait partie, du réseau national ATMO et participe au programme national de surveillance de la qualité de l'air.

Sa structure associative demande un fonctionnement et un financement multipartite. Son financement est assuré par les subventions et cotisations de ses membres et les fonds de la Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP).

#### Les dates importantes

30 octobre 1978 : Création de l'Association de Surveillance de la Qualité de l'Air en Picardie (ASQAP).

1997 : Accroissement des moyens de mesure suite au vote de la Loi sur l'Air (décembre 1996).

Mars 2000 : L'ASQAP change de nom et devient Atmo Picardie.

2000 : Création de la Fédération Nationale Atmo.

01 Février 2004 : Atmo Picardie est accréditée COFRAC pour la norme NF EN ISO/CEI 17025.

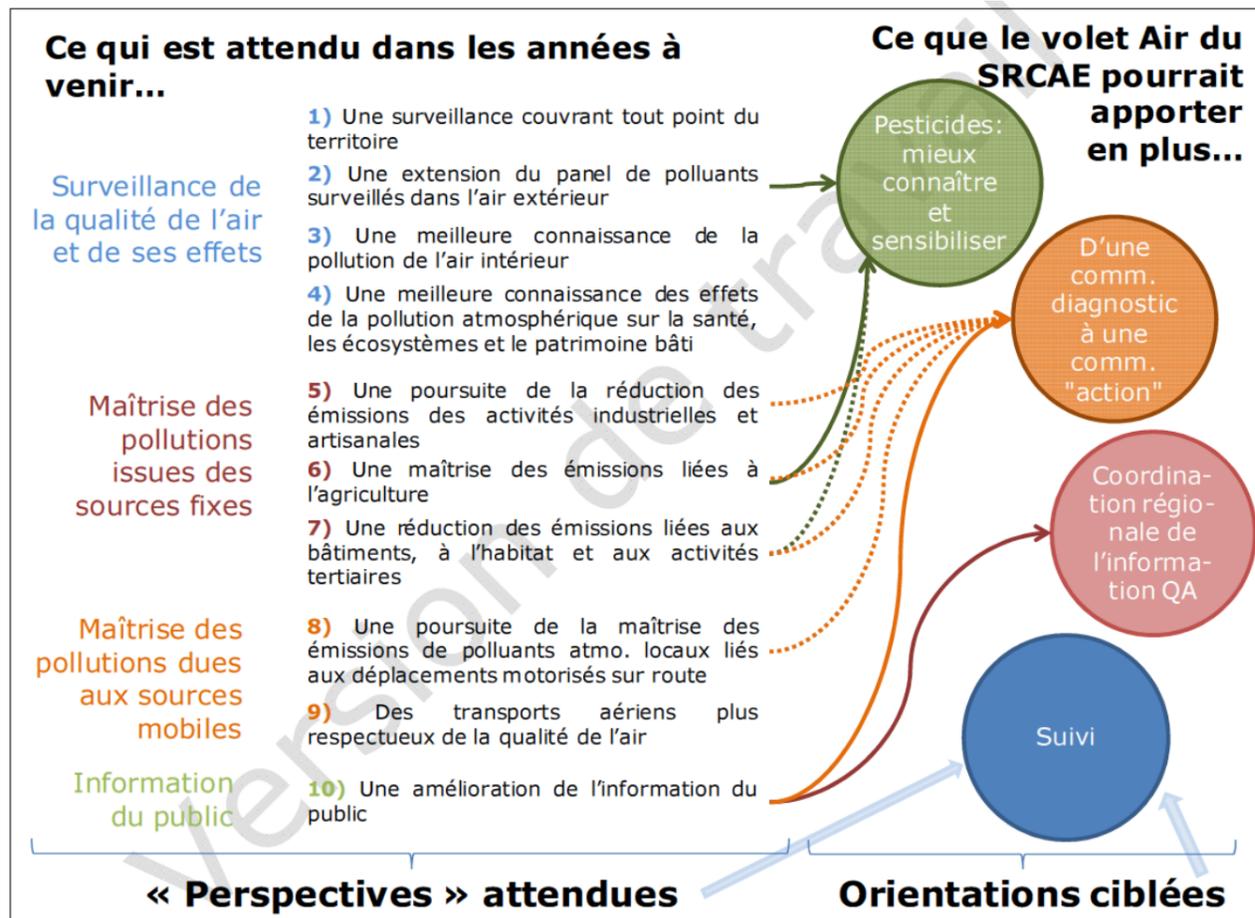


Figure 39 : Lien entre perspectives attendues et orientations ciblées (SRCAE – volet Air).

### Réseau de mesure

ATMO PICARDIE dispose de 21 stations de mesures permanentes sur la région.

A proximité de notre zone d'étude, ATMO PICARDIE possède 1 station de mesures situées à l'aéroport de Beauvais-Tillé, dans Beauvais.

Pour établir un bilan de la qualité de l'air basé sur les données du réseau permanent d'ATMO PICARDIE, nous retenons les stations de Beauvais et de Beaumont sur Oise.

**Les stations de Beauvais et Beaumont** sont les stations les plus proches de notre secteur d'étude.

La station de Beauvais est une station dite de trafic. Cette station représente l'exposition maximale sur les zones soumises à une forte circulation urbaine et routière.

La station de Beaumont est une station dite périurbaine de fond. C'est-à-dire qu'elle représente l'exposition maximale à la pollution secondaire en zone habitée, sous l'influence directe d'une agglomération.

La station de Beauvais-Trafic mesure le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>, les particules PM10 et le benzène C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>.

La station de Beaumont mesure l'ozone O<sub>3</sub>.

#### • Résultats pour le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>

Le dioxyde d'azote est un gaz irritant pour les bronches. Il est émis lors des phénomènes de combustion.

Les principales sources d'émissions sont les transports, l'industrie, l'agriculture et le secteur résidentiel/tertiaire. Le diagramme suivant présente l'origine et la répartition des émissions des NOx en Picardie.

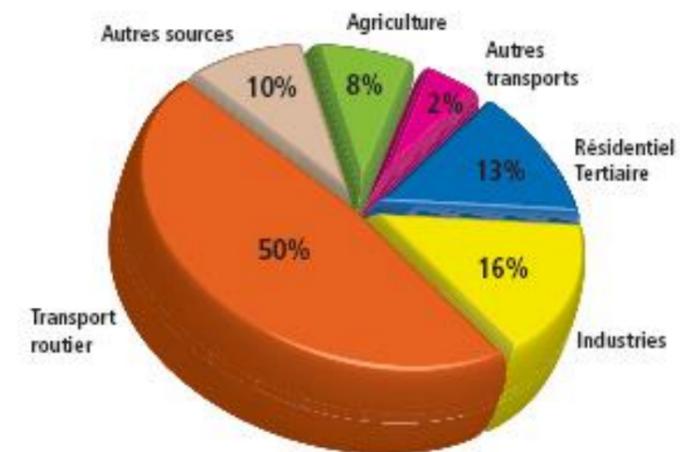


Figure 40 : Origine des émissions des NOx (source ATMO PICARDIE – inventaire 2008).

La concentration moyenne annuelle 2011 en dioxyde d'azote mesurée à la station Beauvais-Trafic est présentée ci-dessous et comparée aux seuils réglementaires.

Beauvais-Trafic	Niveaux moyens observés	Valeurs limite	Objectif de qualité
Dioxyde d'azote NO <sub>2</sub>	38 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>

Tableau 15 : Concentration moyenne annuelle du dioxyde d'azote à la station Beauvais-Trafic et comparaison avec les seuils de la qualité de l'air (ATMO PICARDIE – Bilan 2011).

La concentration moyenne annuelle de NO<sub>2</sub> mesurée en 2011 sur la station Beauvais-Trafic est inférieure à la Valeur limite et à l'Objectif de qualité fixé tous les deux à 40 µg/m<sup>3</sup>.

#### • Résultats pour les particules PM10

Les particules en suspension sont de taille et de composition très variables.

Les particules PM10 sont des particules en suspension dont le diamètre est inférieur à 10 µm (micromètre : mille fois inférieur au mm).

Les sources d'émissions sont la combustion des matières fossiles, le transport automobile (gaz d'échappement, usure, frottements ...) et l'industrie (sidérurgie, incinération...).

Le diagramme suivant présente l'origine et la répartition des émissions des PM10 en Picardie.

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

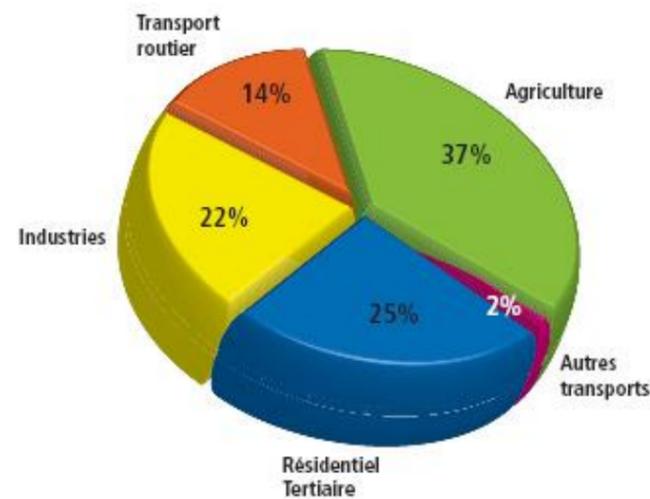


Figure 41 : Origine des émissions des PM10 (source ATMO PICARDIE – inventaire 2008).

La concentration moyenne annuelle 2011 en PM10 mesurée à la station Beauvais-Trafic est présentée ci-dessous et comparée aux seuils réglementaires.

Beauvais-Trafic	Niveaux moyens observés	Valeurs limite	Objectif de qualité
Particules PM10	31 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>	30 µg/m <sup>3</sup>

Tableau 16 : Concentration moyenne annuelle des PM10 à la station Beauvais-Trafic et comparaison avec les seuils de la qualité de l'air (ATMO PICARDIE – Bilan 2011).

La concentration moyenne annuelle des PM10 mesurée en 2011 sur la station Beauvais-Trafic est légèrement supérieure à l'Objectif de qualité (30 µg/m<sup>3</sup>) mais reste inférieure à la Valeur limite (40 µg/m<sup>3</sup>).

• **Résultats pour le benzène C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>**

Le benzène fait parti de la famille des Composés Organiques Volatils (COV).

Les COV entre dans la composition des carburants mais aussi de nombreux produits courants (peinture, encres, colles, cosmétiques, solvants...)

Les sources d'émissions sont la combustion des carburants, l'évaporation lors de la fabrication, du stockage et de l'utilisation des produits et le milieu naturel (forêts et certaines cultures).

Le diagramme suivant présente l'origine et la répartition des émissions des COV en Picardie.

En Picardie, la majorité des émissions de COV est due à l'industrie et au résidentiel/tertiaire à parts égales. D'autres sources comme les émissions des forêts présentent également des valeurs importantes.

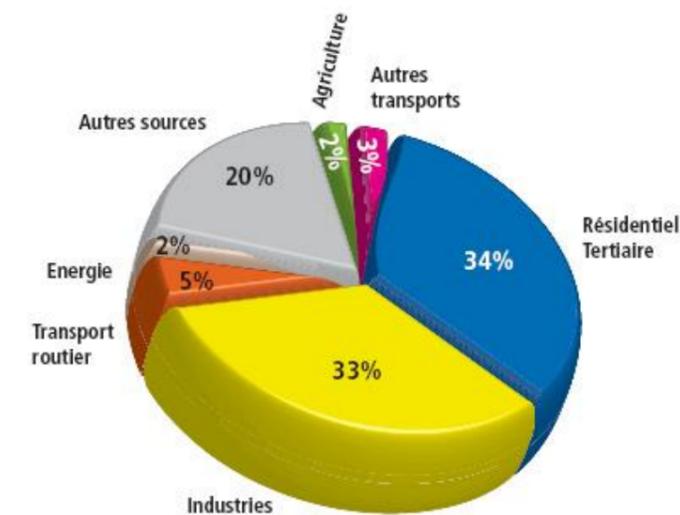


Figure 42 : Origine des émissions des COV (source ATMO PICARDIE – inventaire 2008).

La concentration moyenne annuelle 2011 en benzène mesurée à la station Beauvais-Trafic est présentée ci-dessous et comparée aux seuils réglementaires.

Beauvais-Trafic	Niveaux moyens observés	Valeurs limite	Objectif de qualité
Benzène	1,1 µg/m <sup>3</sup>	5 µg/m <sup>3</sup>	2 µg/m <sup>3</sup>

Tableau 17 : Concentration moyenne annuelle de benzène à la station Beauvais-Trafic et comparaison avec les seuils de la qualité de l'air (ATMO PICARDIE – Bilan 2011).

La concentration moyenne annuelle de benzène mesurée en 2011 sur la station Beauvais-Trafic est inférieure à la Valeur limite (5 µg/m<sup>3</sup>) et également inférieure à l'Objectif de qualité (2 µg/m<sup>3</sup>).

• **Résultats pour l'ozone O<sub>3</sub>**

L'ozone est un gaz agressif qui pénètre facilement jusqu'aux voies respiratoires les plus fines. Il provoque toux, altérations pulmonaires et irritations oculaires. Il a un effet néfaste sur les végétaux et sur certains matériaux.

Les teneurs en ozone augmentent par temps stable, ensoleillé et très chaud.

L'ozone n'est pas produit directement par une source, c'est un polluant dit secondaire car il est le produit d'une réaction photochimique de polluant primaire (NO, NO<sub>2</sub> et COV) émis directement par une source.

Pour l'ozone les seuils réglementaires ne sont pas définis pour la concentration moyenne annuelle mais sur la concentration moyenne horaire.

Le tableau ci-dessous présente le résultat sur la station de Beaumont.

L'Objectif de qualité est de 120 µg/m<sup>3</sup> à ne pas dépasser en moyenne sur 8 heures pour la protection de la santé humaine.

Beaumont	Valeur maximale de la moyenne sur 8 heures	Objectif de qualité
Ozone	162 µg/m <sup>3</sup>	120 µg/m <sup>3</sup>

Tableau 18 : Valeur maximale de la moyenne des concentrations sur 8 heures en ozone à la station Beaumont et comparaison avec les seuils de la qualité de l'air (ATMO PICARDIE – Bilan 2011).

L'Objectif de qualité est dépassé sur la station Beaumont.

#### 10.2.4.2 Appréciation synthétique de la qualité de l'air : l'indice ATMO

L'indice ATMO (ou « indice de qualité de l'air » dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants) est un indicateur de la qualité de l'air qui a été développé par le Ministère de l'Environnement, l'ADEME, et les Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA), en vue de disposer d'une information synthétique sur la pollution atmosphérique dans les agglomérations. Cet indice est actuellement calculé pour les zones d'Amiens, de Creil, de St Quentin. Un indice de Qualité de l'Air est calculé pour la zone de Chauny. Ces indices, destinés en premier lieu à l'information du public, permettent de caractériser la pollution atmosphérique moyenne quotidienne mesurée sur ces agglomérations. Atmo Picardie les calcule chaque matin (indice de la veille) et chaque soir (indice provisoire pour la journée) et évalue une prévision de ces indicateurs pour le lendemain.

Les données utilisées pour le calcul de ces indices proviennent du réseau de stations de mesure fixes localisées sur des sites de mesure représentatifs de la pollution de fond (stations urbaines ou périurbaines).

Chaque indice est élaboré à partir des concentrations journalières de 4 polluants spécifiques des phénomènes de pollution atmosphérique : le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), l'ozone (O<sub>3</sub>) et les particules fines (PM10).

L'indice ATMO s'exprime grâce à une échelle de dix paliers (de très bon à très mauvais) représentés par une « girafe » prenant différentes attitudes en fonction des indices calculés. Les seuils servant à qualifier la qualité de l'air sont définis par rapport aux valeurs des directives européennes.

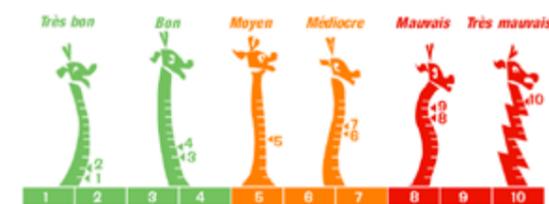


Figure 43 : Echelle de l'indice ATMO.

La graphique suivant représente la répartition de l'indice ATMO sur l'agglomération du Beauvaisis.

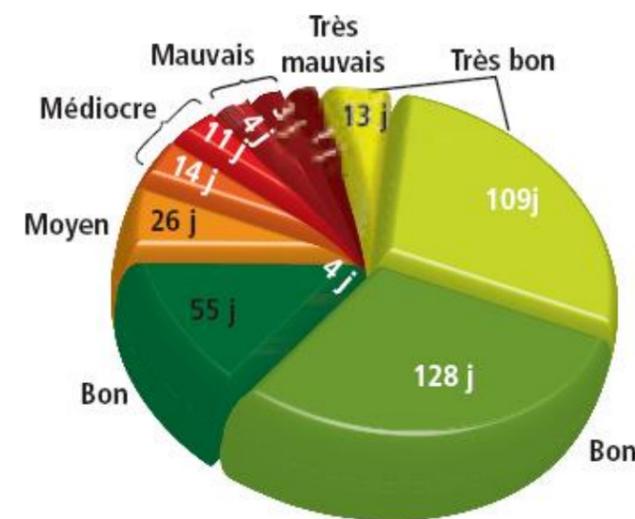


Figure 44 : Répartition de l'indice dans l'agglomération du Beauvaisis en 2011 (source ATMO PICARDIE – Bilan 2011).

En 2011, dans 33,5% des cas l'indice est très bon, dans 50,3% des cas bon, 7,1% des cas moyen, dans 6,9% des cas médiocre, dans 1,9% des cas mauvais et dans 0,3% des cas très mauvais.

En général, la qualité de l'air sur l'agglomération est bonne car sur 84% de l'année l'air est bonne à très bonne.

## 11 INTERRELATIONS ENTRE LES DIFFERENTS MILIEUX THEMATIQUES DE L'ENVIRONNEMENT

Conformément au décret 2011-2019 du 29 décembre 2011, le chapitre ci-dessous résume les interrelations entre les composantes environnementales étudiées.

Les interrelations sont multiples et forment un ensemble systémique qui constitue l'environnement d'un territoire ou d'un espace (dans notre cas l'aire d'étude, ainsi que les espaces environnants si nécessaire, notamment en termes de paysage).

Ces interrelations sont prises en compte dans l'analyse de chacun des compartiments de l'environnement. A titre d'exemple :

- L'analyse du paysage prend en compte les caractéristiques du site dans différents compartiments, analysés chacun dans leur partie respective :
  - ✓ La couverture végétale ;
  - ✓ Le relief ;
  - ✓ Les activités, au travers des bâtiments, ouvrages, équipements qu'elles nécessitent ou de leurs effets sur les autres compartiments (notamment les effets de l'activité agricole sur la végétation).
- L'analyse du milieu humain prend en compte :
  - ✓ L'habitat ;
  - ✓ La commodité de voisinage (bruit, odeurs...) ;
  - ✓ Les transports ;
  - ✓ Les équipements publics ;
  - ✓ Les commerces...

L'aire d'étude doit donc être analysée de la sorte et être considérée comme un ensemble d'éléments interagissant les uns avec les autres.

Dans l'état initial, ces milieux ont été séparés de manière artificielle pour la commodité de présentation mais, dans la réalité, ils interagissent constamment et ne peuvent être dissociés.

Dans le détail, les principales interactions à considérer concernent :

- Le milieu physique ;
- Le milieu naturel ;
- Le milieu humain.

Le paysage étant par nature la résultante de la géomorphologie, (relief, eau) et de l'occupation des sols par les différentes espèces dont l'homme (forêt, agriculture, urbanisation), il est analysé comme une composante transversale aux différents milieux et ne fait donc pas l'objet d'une partie spécifique. En effet, le paysage est conditionné par le milieu physique, mais il est le reflet de l'action de l'homme qui a transformé le milieu naturel.

### 11.1.1 Milieu physique interagissant sur le milieu naturel

De manière générale, Les conditions climatiques, l'altitude, le type de sol, la géologie et l'hydrographie influent sur les espèces animales et végétales rencontrées. C'est la combinaison de tous ces paramètres qui détermine les habitats et donc les espèces rencontrées.

L'aire d'étude appartient à un secteur qui ne présente pas de conditions favorable à la biodiversité, du fait d'un territoire particulièrement fragmentée et artificialisée une rudéralisation des espèces rencontrées.

### 11.1.2 Milieu physique interagissant sur le milieu humain

Le sol, la géologie et le relief influent sur l'occupation du sol. Ainsi, l'accessibilité, tributaire du relief, est un facteur important pour l'occupation du sol. Le sol et la géologie déterminent les zones agricoles plus ou moins fertiles.

## 11.2 INTERACTIONS DU MILIEU HUMAIN

### 11.2.1 Milieu humain interagissant sur le milieu physique

Les activités humaines génèrent de la pollution aussi bien dans l'air que dans l'eau, modifiant ainsi le milieu physique y compris le climat. L'émission de gaz à effet de serre est à l'origine du réchauffement climatique.

### 11.2.2 Milieu humain interagissant sur le milieu naturel

Les activités humaines modifient le milieu naturel y compris dans les zones considérées comme préservées. Si l'action humaine peut être néfaste à la biodiversité en détruisant des milieux riches en faune et en flore, elle peut également l'améliorer en créant une multitude de milieux. En effet, les milieux naturels sur lesquelles l'homme ne mène aucune action ont tendance à se fermer et finissent par s'uniformiser.

L'homme a introduit dans le milieu, volontairement ou non, de nombreuses espèces. Certaines deviennent des espèces invasives, allant jusqu'à éliminer la végétation autochtone.

Les activités humaines, nécessitant de l'espace, réduisent d'autant les zones naturelles comme en atteste le projet d'aménagement de la ZAC de Saint mathurin.

D'une manière générale, les actions humaines modifient, de manière voulue ou non les milieux naturels et les espèces qui y vivent, végétales ou animales.

## 11.3 INTERACTIONS DU MILIEU NATUREL

### 11.3.1 Milieu naturel interagissant sur le milieu physique

La faune et la flore modifient peu le milieu dans lequel elles vivent. Toutefois on peut noter que les caractéristiques du sol sont tributaires de la végétation qui y pousse.

Pour ce qui concerne le milieu aquatique, l'un des critères de qualité de l'eau est la vie microbienne.

### 11.3.2 Milieu naturel interagissant sur le milieu humain

Les activités économiques s'adaptent au milieu, la qualité du sol tributaire des végétations qui y poussent a donc favorisé le maintien d'une activité agricole.

## 12 SYNTHÈSE DES ENJEUX ET DES CONTRAINTES

	Thématiques	Enjeux / contraintes		
		Faibles	Moyens	Forts
Milieu physique	Climatologie	Les paramètres climatologiques rencontrés sur la zone d'étude ne constituent pas une contrainte particulière.		
	Topographie	Le secteur d'étude se localise sur une surface plane, la topographie ne constitue par conséquent un enjeu important		
	Géologie	Le contexte géologique du secteur d'étude ne constitue pas un enjeu fort.		
	Schémas planificateurs de la ressource en eau			Dans le cadre d'un aménagement d'infrastructure le respect des objectifs (SDAGE, DCE) des schémas planificateurs de la ressource en eau est primordial. Il s'agit donc d'un enjeu fort.
	Hydrogéologie			La zone d'étude présente deux aquifères. La vulnérabilité potentielle de ces nappes aux pollutions sur le secteur d'étude constitue un enjeu important. De plus, le risque de remontée de nappe phréatique est fort à proximité du périmètre immédiat du projet de la ZAC de Saint-Mathurin. Par conséquent la nappe est vulnérable sur certain secteur du périmètre d'étude.

	<b>Réseau hydrographique</b>		<p>Le ru de Berneuil est localisé sur le secteur d'étude mais n'est pas directement impacté par le périmètre immédiat du projet d'aménagement. Ce cours d'eau a été artificialisé lors de l'aménagement des différentes voiries qui l'encadre, c'est pourquoi il constitue un enjeu important et demeure par conséquent fragile et vulnérable aux pollutions superficielles.</p> <p>Aucune zone humide n'est identifiée sur à proximité du secteur d'étude.</p>	
	<b>Risques naturels</b>			<p>Les risques naturels identifiés sur la zone d'étude sont liés au risque potentiel d'effondrement lié à l'existence de cavités, à la présence de secteur où l'aléa coulée de boue est fort ainsi qu'à un risque d'inondation par remontée de nappes fort.</p> <p>Ces enjeux sont importants puisqu'ils concernent le périmètre immédiat du projet d'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin.</p>
	<b>Risques technologiques</b>	<p>Le seul risque technologique identifié sur la zone d'étude concerne le transport de matière dangereuse par voie de communication. En effet on constate la présence d'axes routiers concernés par ce type d'activité. Il s'agit de la RN31, de l'A16 et de la RD1001. Proche de futur site de la ZAC de Saint-Mathurin l'enjeu est par</p>		

		conséquent à prendre en compte mais reste faible notamment du fait que ce secteur est peu accidentogène.		
<b>Milieu naturel</b>	<b>Le patrimoine naturel inventorié et/ou protégé</b>	En l'absence de périmètres d'inventaire et de protection du milieu naturel (ZNIEFF et NATURA 2000) sur le secteur d'étude et à proximité immédiate, l'enjeu demeure faible. Par ailleurs, le site Natura 2000 le plus proche du secteur d'étude est à 4,8km de la Zone Spéciale de Conservation FR2200376- « Cavité de Larris Millet à Saint-Martin-le-Noëud ».		
	<b>Le patrimoine naturel</b>	Le patrimoine naturel observé sur la zone d'étude présente peu d'intérêt. Le patrimoine naturel recensé sur le secteur d'étude est dit « ordinaire » ou « commun ». La fragmentation « des milieux naturels » présents dans la zone est très forte. Par conséquent, il ne s'agit que d'espace isolée boisé ou cultivé. Il y a également des milieux dit anthropisés tels que des friches arbustives ou herbacées ou des zones rudérales localisés en en milieux urbains.		

<p>Paysage</p>				<p>En référence à l'Atlas des paysages de l'Oise, le site se situe à la limite de 3 entités paysagère aux expressions variées. Il s'agit de la vallée urbaine de Beauvais, de la vallée aval du Thérain et du plateau Mouy et la plaine agricole.</p> <p>Fortement impacté par le développement des activités économiques de la vallée urbaine de Beauvais. Le site présente un paysage fortement structuré par les infrastructures de transport et l'expansion urbaine.</p> <p>Le secteur comporte plusieurs ambiances paysagères différentes. Au Nord-Ouest de la zone d'étude, le paysage est caractérisé par la présence de Zones d'Activité industrielle et commerciale, au Nord-Est un secteur résidentielle d'habitation individuelles en briques rouge, à l'Ouest et au Sud des secteurs partiellement boisés ou cultivés fortement fragmentée par un réseau routier dense (A16, échangeur, giratoire, RD1001, RN31) et au centre des parcelles agricoles.</p> <p>Situé en frange urbaine la prise en compte du paysage est un enjeu important pour l'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin. Son secteur d'implantation est à la limite entre les espaces bâties et la périphérie au caractère plus agricole.</p>
----------------	--	--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				<p>L'organisation urbaine de ces espaces sans identité a donné lieu à un manque de cohérence d'ensemble.</p> <p>L'enjeu principal repose sur le développement d'une identité forte et valorisante par des choix d'aménagements fonctionnels et facilement lisibles. Ceci implique de traiter les espaces interstitiels, de faire une place aux piétons et aux cyclistes, d'intégrer une mixité dans les fonctions et de rechercher une valeur esthétique à l'espace (qualité des matériaux, végétalisation...).</p>
<p><b>Patrimoine et loisirs</b></p>	<p><b>Patrimoine archéologique et historique</b></p>	<p>La zone d'étude intercepte le périmètre de protection d'un bâtiment classé monument historique. Il s'agit de l'église d'Allonne, classée par liste en 1962. Cependant, le périmètre immédiat du projet de la ZAC de Saint-Mathurin n'est pas concerné. Par conséquent, le maître d'ouvrage n'aura pas à prendre de disposition particulière.</p> <p>En application de l'article R.543-12 du code du patrimoine, que compte tenu des risques de destruction liés à l'impact du projet, celui-ci, fera l'objet de prescriptions</p>		

		archéologiques.		
	<b>Tourisme et loisirs</b>	Aucun équipement touristique et de loisirs n'ont été répertoriés sur le secteur d'étude.		
<b>Milieu humain et socio-économique</b>	<b>Contexte démographique et socio-économique</b>		<p>La zone d'étude se trouve en contact direct avec l'agglomération de Beauvais. Ces espaces sont largement influencés par l'Île-de-France.</p> <p>Allonne est une commune dynamique à l'échelle de la communauté d'agglomération et ce en raison d'une croissance démographique positive qui se traduit par un développement positif de son parc immobilier.</p> <p>L'offre d'emploi est supérieure à la population active. Ce ratio s'explique en partie de l'avantage de la situation géographique du territoire d'Allonne, aux carrefours de la Normandie, la Picardie et de l'Île de France.</p> <p>La situation de l'emploi dans la zone d'étude est dominée par les activités tertiaires et industrielles. Le secteur de l'industrie est toujours en forte croissance ce qui est une particularité territoriale puisque une grande part des territoires se tertiarisent. Les emplois du secteur tertiaire restent tout de même majoritaires.</p> <p>Les principaux enjeux dans le cadre de l'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin est d'assurer une bonne desserte locale aux futures entreprises et aux employés de la ZAC dans des conditions satisfaisantes de sécurité</p>	

			et dans le respect des normes liées au cadre de vie (air, acoustique).	
	<b>Activités économiques</b>			<p>L'activité économique se concentre dans les zones d'activités industrielles et commerciales situées à l'Ouest et au Nord-Ouest de la zone d'étude. Celles-ci se concentrent à l'entrée de la ville de Beauvais et d'Allonne à proximité de l'autoroute A16.</p> <p>La commune d'Allonne fait partie des «pôles économiques secondaires» de l'agglomération de par sa situation et de ses disponibilités foncières.</p> <p>La zone d'étude du futur aménagement de la ZAC de Saint Mathurin inclue plusieurs terrains agricoles. Il s'agit pour l'essentiel de culture céréalière. L'enjeu est donc de prendre en compte l'impact du projet sur les parcelles agricoles impactées par le projet. Par conséquent, la question des emprises retirées à l'économie agricole devra être traitée, d'une part par le remembrement, mais aussi par la constitution de réserves foncières.</p>
	<b>Aménagement et urbanisme</b>	Le secteur immédiat du projet d'aménagement de la ZAC Saint Mathurin n'est assujetti à aucune servitude d'utilité		Prendre en compte les objectifs de SCOT notamment concernant l'axe de la RD1001 qui correspond à la vitrine économique de

		publique.		<p>l'agglomération du Beauvaisis. L'enjeu sur cette partie du territoire repose principalement sur l'accompagnement paysager et urbain de cet axe (meilleur partage de l'espace public, mobilier plus urbain, qualité des aménagements,...), avec la prise en compte des zones d'extension et de mutation du tissu urbain. Le programme d'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin doit donc répondre à ces objectifs.</p> <p>Le principe de compatibilité avec les documents d'urbanisme suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Le SCOT</li><li>✓ Le PDU</li><li>✓ Le PLH</li><li>✓ Le PADD</li><li>✓ Le PLU de la commune d'Allonne, l'emprise du projet est concerné par les zonages 2AUe et A.</li></ul> <p>A propos des servitudes, Seule la ligne aérienne à haute tension est située sur le périmètre immédiat de la ZAC ainsi qu'un pylône localisé au niveau de la bordure Nord de l'îlot 1. Ce réseau engage le maître d'ouvrage à présenter le projet auprès de l'exploitant, c'est-à-dire RTE, afin vérifier la compatibilité du projet de constructions et</p>
--	--	-----------	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				<p>des travaux au voisinage de ses installations.</p> <p>En ce qui concerne le réseau d'assainissement, une canalisation existe entre l'avenue de Saint-Mathurin et l'intersection entre la rue de la chapelle et la rue Boulet. D'après le règlement d'assainissement de la CAB la gestion des eaux pluviales devra être gérée à la parcelle.</p> <p>D'autres réseaux sont susceptibles d'être présents sur le secteur d'étude. Par conséquent, une déclaration de projet de travaux (DICT) est nécessaire d'être menée auprès des différents gestionnaires de réseaux.</p>
	<b>Occupation du Sol</b>		<p>Différents modes d'occupation du sol composent le secteur d'étude. Ceux-ci peuvent être déclinés en 4 grandes catégories :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Les zones d'activités commerciales et industrielles ;</li> <li>✓ Le parcellaire agricole ;</li> <li>✓ Les espaces boisés ;</li> <li>✓ Les zones d'habitat ;</li> </ul>	
	<b>Organisation du territoire</b>	<p>Aucun équipement administratif, scolaire n'est présent sur le secteur d'étude. Seul un terrain de tennis se localise au nord de la zone d'étude.</p>	<p>Située en périphérie de la communauté d'agglomération, la zone d'étude présente un caractère urbain composé à l'essentielle de Zone d'Activité. Un secteur d'habitation se situe au Nord-Ouest de la zone d'étude, il</p>	

			<p>s'agit du hameau de Villers-sur-Thère. Pour le reste, le territoire est majoritairement agricole. Les milieux naturels correspondent essentiellement à des espaces boisés.</p> <p>Les espaces impactés par le périmètre immédiat du projet d'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin sont majoritairement agricoles</p>	
<b>Transport et déplacement</b>	<b>Transport et déplacement</b>	Seul un accident avec un blessé non hospitalisé a été recensé sur les axes routiers de la zone d'étude depuis les cinq dernières années . Celui-ci a eu lieu sur l'autoroute A16	<p>Prise en compte des schémas et plans de déplacements :</p> <p>✓ PDU de la communauté d'agglomération du Beauvaisis</p>	
	<b>Offre de transport</b>		<p>Le secteur correspond à la convergence d'axes structurants majeurs pour la communauté d'agglomération qui permettent une desserte au niveau nationale, régionale ou locale. Le secteur bénéficie d'une desserte remarquable, les axes principaux sont : l'A16 / la RN31 / la RD 1001/l'avenue Saint-Mathurin.</p> <p>L'enjeu est donc de pouvoir bénéficier de cette desserte sans détériorer l'accessibilité d'autres secteurs à ces voies routières.</p> <p>Les modes doux de déplacements sont actuellement inexistants sur le site de projet d'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin et à proximité immédiate. Le Plan de</p>	<p>Trois lignes de transport en commun traversent la zone d'étude. L'arrêt le plus proche du périmètre immédiat du projet de la ZAC de Saint-Mathurin est situé sur l'avenue Saint-Mathurin, au Nord de la zone d'étude.il s'agit de l'arrêt Mathurin du T25.</p> <p>L'enjeu est donc d'intégrer ces lignes de bus ou de nouvelles afin que soit desservie le secteur d'étude.</p>

			déplacement Urbain favorise la mise en place de transport doux mais la zone d'étude n'est pas un secteur concerné. En effet, située en entrée de ville et bordé d'axes de circulation très fréquentés il existe peu d'aménagement favorable à ce mode de transport sur le réseau viaire existant.	
<b>Cadre de vie</b>	<b>Environnement sonore</b>			Le réseau routier situé à proximité sue le secteur d'étude présente un classement sonore allant de 1 à 4. Le maître d'ouvrage devra donc prendre ces précautions vis-à-vis de l'isolation des bâtiments de la futur ZAC de Saint-Mathurin.
	<b>Qualité de l'air</b>		En général, la qualité de l'air sur l'agglomération est bonne car sur 84% de l'année l'air est bonne à très bonne.	

# SYNTHÈSE DES ENJEUX



0 250 m

Périmètre du projet de la Z.A.C. Saint-Mathurin

## Voies de communication

- Autoroute
- Bretelle
- Route nationale
- Route départementale
- Voirie secondaire
- Voie ferrée

## Transports en commun

- Ligne interurbaine T25
- Ligne 8  
Mairie - Délie - Villers
- Ligne 12 - Navette Aéroport  
Mairie - Tillé-Aéroport

## Milieu naturel et risques naturels

- Cours d'eau
- P.P.R.I. Thérain aval Beauvais  
(plan de prévention des risques d'inondation)  
Risque faible
- Risque moyen

## Zone de sensibilité aux remontées de nappe phréatique

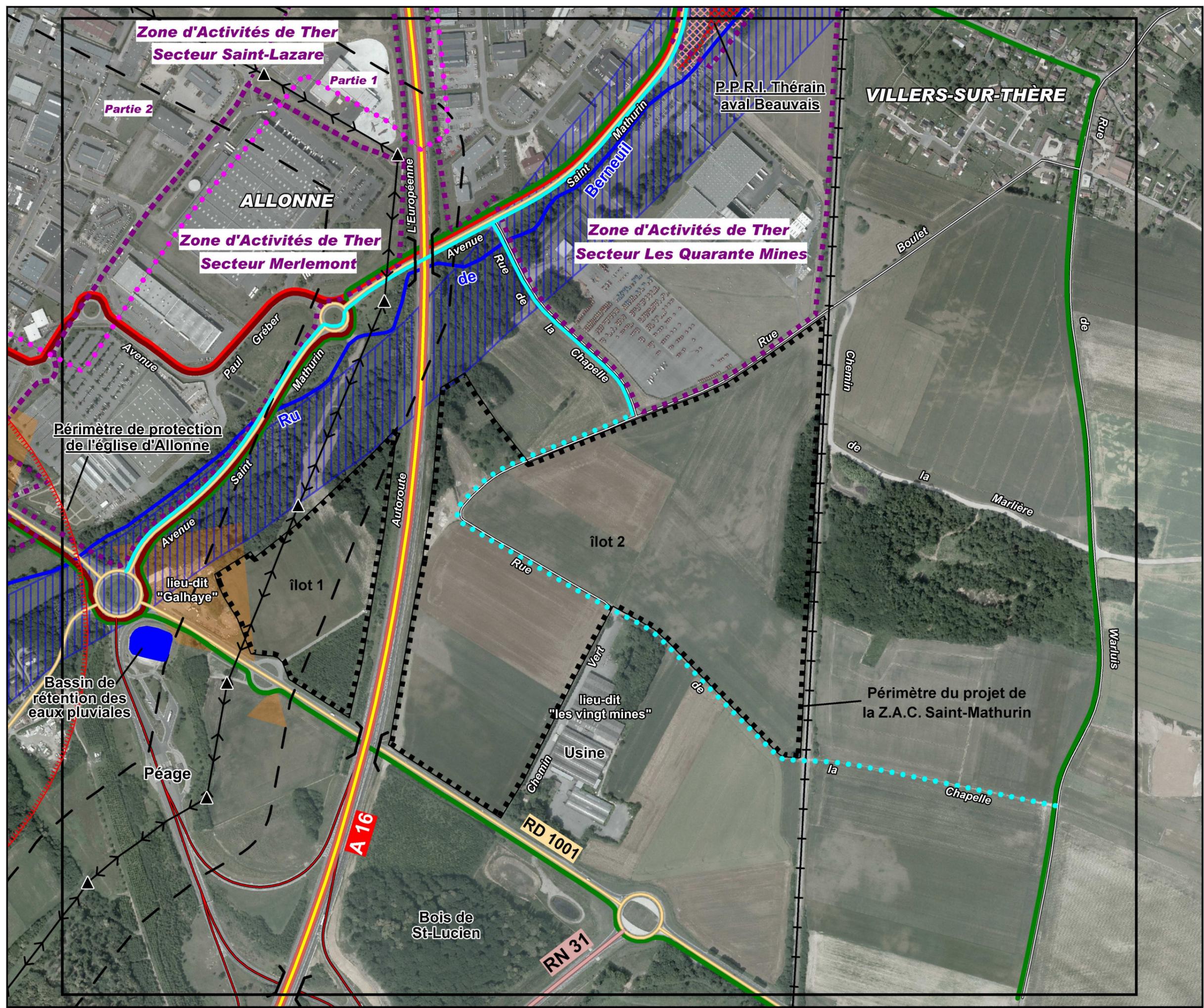
- Aléa fort

## Coulées de boue

- Aléa fort

## Aménagements et Servitudes

- Zone d'activités
- Réseau d'assainissement existant
- Réseau d'assainissement en projet horizon 2014
- Réseau de transport de gaz
- Pylone
- Réseau électrique haute tension 63 kV
- Zone d'exclusion de 100 m de la ligne électrique H.T.
- Périmètre de protection de monument historique classé "église d'Allonne"



## **VII. Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet et mesures en faveur de l'environnement**

L'analyse des effets du projet sur l'environnement identifie les **effets négatifs ou positifs** du projet sur les thématiques de l'environnement présentées dans la partie « Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet ».

Les effets du projet peuvent être classés en deux catégories distinctes :

- **Les effets temporaires** limités dans le temps et réversibles. Ils sont majoritairement liés aux phases de réalisation des travaux ;
- **Les effets permanents** caractérisés par une durée importante et une irréversibilité. Ils sont liés à la phase de fonctionnement du projet et aux actions pérennisées après la phase travaux.

Ces effets peuvent être **directs** (découlant d'une relation de cause à effet directe avec une action) ou **indirects** (découlant d'une chaîne de conséquences suite à un effet direct).

Le processus de conception du projet implique la prise en compte des enjeux environnementaux dès les premières phases d'études et tout au long de la conception. Ce processus se traduit par la mise en place de différentes catégories de mesures en faveur de l'environnement :

- **Les mesures d'évitement ou de suppression** consistant en une modification, un déplacement ou une suppression d'aménagement qui permet d'en supprimer totalement les effets ;
- **Les mesures de réduction** consistant en une adaptation du parti d'aménagement pour en réduire les impacts lorsque ceux-ci n'ont pas pu être évités ;
- **Les mesures de compensation** consistant en la réalisation d'aménagements supplémentaires en contrepartie des effets qui n'auraient pu être évités ou suffisamment réduits.

Afin de présenter l'intégralité de la démarche de conception du projet et des mesures en faveur de l'environnement, les paragraphes suivants présentent les impacts potentiels du projet et les mesures d'évitement, puis les impacts non évitables et les mesures de réduction avant les impacts résiduels et les mesures de compensation.

# 1 EFFETS TEMPORAIRES NEGATIFS ET POSITIFS, DIRECTS ET INDIRECTS, A COURT, MOYEN ET LONG TERME DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE ET MESURES POUR SUPPRIMER, REDUIRE OU COMPENSER CES EFFETS

## 1.1 ORGANISATION DES TRAVAUX ET PLANNING PREVISIONNEL

Il s'agit des effets liés à la période de travaux, qui sont par définition temporaires. L'ensemble des effets du projet d'aménagement de la ZAC Saint-Mathurin sont à court et moyen terme, le temps des travaux. Aucun effet temporaire à long terme n'a été identifié.

Le chantier comprend tous les travaux depuis les excavations de terres, leur réemploi sur site et leurs évacuations. Les travaux de confortement des ouvrages mitoyens et les terrassements nécessaires en font également partis.

Les modifications temporaires de l'environnement liées à l'aménagement de la ZAC de saint-Mathurin constituent un risque pour la sécurité des personnes et des biens, une gêne pour les occupants du domaine public ainsi qu'un risque d'atteinte à l'environnement naturel, qu'il convient d'anticiper dès l'étude d'impact. Afin de minimiser et prévenir les risques d'atteinte à l'environnement, le Maître d'ouvrage fera appliquer certaines mesures pour minimiser les impacts sur l'environnement lors de la phase chantier.

### 1.1.1 Le rôle du maître d'ouvrage dans la coordination des travaux

Le Maître d'ouvrage assurera la coordination générale des travaux. A ce titre, Il sera chargé du bon déroulement de l'ensemble des travaux (coordination des différents prestataires externes, gestion des délais...). Il s'assurera :

- ✓ Que les entreprises chargées des travaux appliquent bien toutes les mesures de sécurité nécessaires au bon déroulement des interventions,
- ✓ De la mise en œuvre des mesures préventives et correctives. Préalablement au début des opérations, les entreprises et le personnel de chantier seront informés des précautions à prendre sur le chantier et des contraintes biologiques à considérer,

- ✓ Que les populations riveraines soient informées avant et pendant les travaux du déroulement des opérations afin de prévenir des éventuelles nuisances.

### • L'engagement du Maître d'Ouvrage pour l'environnement

#### A VOIR AVEC LA CAB

### 1.1.2 L'information aux riverains

Les riverains seront informés du commencement des travaux par le biais d'outils divers qui pourront être :

- ✓ Des supports papiers (dépliant, lettres aux riverains...),
- ✓ Des panneaux (panneaux d'exposition, de chantier...),
- ✓ Des réunions publiques d'information,...

Cette démarche permettra ainsi d'évoquer les points suivants :

- ✓ Périmètre concerné par les travaux,
- ✓ Coupure de voirie et déviations routières mises en place (dates et itinéraires),
- ✓ Coupures éventuelles d'eau et d'électricité.

En outre, du fait de la réalisation proche de bâtis avoisinants assez proches, le maître d'ouvrage procédera avant le début des travaux à un constat de l'état des ouvrages avoisinants, au moyen de la procédure dite de « référé préventif avoisinant ».

### 1.1.3 Planning prévisionnel de l'opération

#### A VOIR AVEC LA CAB

### 1.1.4 Sécurité et gestion du chantier

#### 1.1.4.1 Impacts potentiels

Le chantier est soumis aux dispositions de la **loi n°93-1418 du 31 décembre 1993** concernant la sécurité et la protection de la santé des travailleurs, du décret n°94-1159 du 26 décembre 1994 relatif à l'intégration de la sécurité et à l'organisation de la coordination et du décret n°95-543 du 4 mai 1995 relatif au collège inter-entreprises de sécurité, de santé et de conditions de travail.

Les impacts attendus sur la sécurité des usagers et des travailleurs seront de différentes natures. On peut citer pour exemple :

- ✓ la perturbation de la circulation aux abords du chantier sera due à l'interaction entre engins de chantier, circulation générale motorisée et éventuel cheminement piéton et pourra générer de situations à risque pour la sécurité
- ✓ Les voiries servant d'accès au chantier pourront être rendues glissantes en raison des dépôts de matériaux,
- ✓ Chutes d'objets divers issus du chantier...

#### 1.1.4.2 Mesures de suppression des impacts

Les actions suivantes seront menées :

##### ✓ **Protection des activités de chantier :**

*Le chantier sera délimité par un dispositif matériel fixe (de type palissades) ou mobile (de type barrière) évitant ainsi les intrusions et les risques d'accident.*

*En dehors des horaires de travaux, les accès au chantier seront condamnés pour éviter toute intrusion.*

##### ✓ **Signalisation du chantier :**

*Les informations légales obligatoires seront affichées sur des panneaux bien visibles placés sur les dispositifs de clôture du chantier.*

*Par ailleurs, aucune installation de chantier ne devra venir masquer la signalisation mise en place.*

*Si l'entrepreneur est exceptionnellement amené à interdire temporairement la circulation sur les axes adjacents à la zone d'aménagement pour manœuvres ou décharges difficile,... il disposera de toute la*

*signalisation d'interdiction d'accès à ladite rue, ainsi que le fléchage de déviation et l'indication d'itinéraire de déviation.*

*Le maintien en parfait état, et l'entretien de la signalisation sont impératifs pendant toute la durée des travaux.*

##### ✓ **Maintien de la propreté des axes de circulations aux abords de la zone à aménager :**

*Des aires de nettoyage des engins de chantier et des camions seront mises en place à la sortie de chantier afin d'éviter, par temps de pluie, des dépôts de boue sur la voie publique. La production de déchets induite par les travaux nécessitera, par ailleurs, une évacuation et un traitement appropriés.*

##### ✓ **Astreinte et fonctionnement des services de secours et de sécurité :**

*Le Maître d'ouvrage désignera un coordonnateur SPS.*

*Cet agent devra parer, de manière rapide et efficace, à tout incident ou accident en rapport avec le chantier.*

*Les services de secours et d'assistance (SDIS, secours médical d'urgence, ambulances, police, gendarmerie) devront pouvoir accéder sur le lieu du chantier en urgence. L'accessibilité sera maintenue en permanence.*

*L'ensemble des mesures qui seront mises en place pendant les travaux (signalétique adaptée, agent responsable de la sécurité, maintien de l'accessibilité aux services de secours...) permettra d'assurer une bonne sécurité au niveau des zones de chantier ainsi qu'à leurs abords.*

### 1.1.5 Gestion des déchets de chantier

La phase travaux de l'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin va générer une certaine quantité de déchet. On y trouvera de façon générique :

- Les déblais de terrassement liés à la mise en œuvre du chantier ;
- Les déchets solides divers liés à la réalisation du génie civil puis des travaux de second œuvre d'une grande variété (coulis de ciment ou bétons, ferrailles, bois, « plastiques » divers, papiers et cartons, verres...)
- Les rejets ou émissions liquides liés à différentes configurations possibles : eaux pluviales de lessivage, de terrassement ou de chantier, assainissement de chantier...

L'ensemble de ces déchets seront traités au centre de gestion des déchets dont dépend la commune d'ALLONNE.

Les déchets destinés à un traitement particulier seront envoyés dans un centre spécifique de traitement des déchets.

*Des aires de stockage imperméables seront prévues pour les déchets de chantier. Ces déchets seront classés en trois catégories :*

*-déchets inertes (DI) : béton, briques,*

*-déchets non dangereux : métaux, verres, plastiques ;*

*-déchets dangereux (DD) : peintures, huiles solvants, ...*

### 1.1.6 Les effets positifs du chantier

La réalisation des travaux de la ZAC Saint-Mathurin va également avoir pour effet positif l'emploi d'une nombreuse main d'œuvre qualifiée dans le domaine du bâtiment.

## 1.2 MILIEU PHYSIQUE

### 1.2.1 Effet sur le climat

Les effets directs des travaux sur le climat sont dus à l'émission de gaz à effet de serre (gaz d'échappement) par les engins de travaux et matériels à moteur thermique utilisés au cours des travaux.

Les effets du chantier sont très limités à l'échelle macro environnementale du changement climatique. La phase chantier peut également avoir des effets indirects sur les émissions de gaz à effet de serre par la circulation des usagers. En effet, la réalisation des travaux peut potentiellement perturber les conditions de circulation sur les voiries existantes (réduction du nombre de voies de circulation, possibles congestions, ...). Ces conditions de circulation dégradées induiront une augmentation de l'émission de gaz à effet de serre.

### Mise en place de mesures de réduction

*Les consommations de carburant et émissions de gaz à effet de serre inutiles peuvent être réduites par des règles de bonne pratique simples telles que l'extinction des moteurs à l'arrêt.*

*Les engins de chantier seront conformes à la réglementation en matière de rejets atmosphériques et régulièrement entretenus.*

*Une bonne organisation de chantier peut permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce par exemple à*

*- Une réflexion sur la circulation des engins dans les emprises du chantier (plan de circulation des engins de chantier),*

*- Une optimisation dans l'utilisation d'engins.*

*Bien que les effets du chantier sur le réchauffement climatique soient très limités, les bonnes pratiques de chantier qui pourront être mises en place permettront la diminution des émissions de gaz à effet de serre et contribueront aux politiques globales de lutte contre le réchauffement climatique.*

### 1.2.2 Effet sur la qualité de l'air

Le chantier du projet d'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin génèrera les impacts suivants :

- Dégagement de poussières si les travaux ont lieu en période sèche.

### Mesure de réduction :

*Selon la période et les conditions climatiques il conviendra d'humidifier des aires de chantiers lors des périodes de terrassements importants afin de limiter l'éventuel envol de poussière.*

*Une attention particulière sera portée au risque de dépôt de boues sur les routes en période humide. Dans l'hypothèse probable où les travaux auraient lieu durant une telle période, la mise en place d'un système de décrochage des roues devra être étudiée et mise en œuvre si elle s'avère nécessaire.*

*Le décret n°98-360 du 6 mai 1998 pris en application définit les objectifs de qualité de l'air, des seuils d'alerte et des valeurs limites pour un ensemble de paramètres (dioxyde d'azote, particule fines et particule en suspension, ozone, monoxyde de Carbone, benzène).*

### 1.2.3 Effet sur la géologie et la topographie

Les travaux n'auront pas d'impact sur la géologie du fait de l'absence de reprise en profondeurs des sols. La réalisation du projet d'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin nécessite essentiellement la réalisation de plates-formes qui modifieront la topographie du site. Néanmoins, compte tenu des faibles dénivelés actuels, l'impression générale sera peu différente.

#### Aucune mesure n'est envisagée.

*Le chantier est soumis aux dispositions de la loi n°93-1418 du 31 décembre 1993 concernant la sécurité et la protection de la santé des travailleurs, du décret n°94-1159 du 26 décembre 1994 relatif à l'intégration de la sécurité et à l'organisation de la coordination et du décret n°95-543 du 4 mai 1995 relatif au collège interentreprises de sécurité, de santé et de conditions de travail.*

*Les causes d'insécurité aux abords des chantiers (confrontation entre engins de chantier et circulation générale...) feront l'objet de mesures préventives telles que l'aménagement de séparations physiques avec la circulation générale si nécessaire.*

*Les mesures classiques de protection de chantier, pour les hommes et le matériel, seront prises sous la surveillance d'un coordinateur sécurité présent sur le chantier.*

*Le chantier sera protégé par un balisage et une signalisation réglementaire sera installée.*

### 1.2.4 Effet sur les eaux superficielles et souterraines

#### 1.2.4.1 Effet sur les eaux superficielle en phase chantier

La réalisation des travaux correspond à une période transitoire et donc, dans la plupart des cas, à des effets passagers. Pendant cette période, des risques de pollution des eaux existent. Ils sont principalement liés à :

- La production de **matières en suspension (MES)** liée à l'érosion et aux opérations de terrassement. Le ravinement des terrains décapés lors d'épisode pluvieux, entraînant une augmentation de la concentration des matières en suspension des eaux de ruissellement;
- **L'utilisation de produits bitumeux** entrant dans la composition des matériaux de chaussées ;
- Le rejet d'huile et/ou d'hydrocarbures issus de l'entretien ou de la circulation des engins de chantier.

Ces polluants peuvent être entraînés par ruissellement et rejoindre rapidement les cours d'eau et les nappes situés à proximité. Ce risque est d'autant plus fort que les travaux du projet de la ZAC de Saint-Mathurin sont localisés à proximité du Ru de Berneuil.

#### Mesures de réduction du risque de pollution

*Les mesures suivantes seront prises pour prévenir et limiter tout risque de pollution lors de la phase travaux :*

- *Les accès et stationnements des véhicules sont choisis en vue de limiter tout risque de pollution*
- *Les substances polluantes (huiles, hydrocarbures, ...) susceptibles d'altérer la qualité des eaux seront stockées dans des récipients étanches et sur des aires de stockage imperméabilisées munies de bacs de rétention ;*
- *Les équipements destinés à lutter contre les pollutions accidentelles de toutes origines (barrages flottants, produits absorbants) seront maintenus disponibles en permanence sur le site pendant toute la durée du chantier ;*
- *Les éventuelles aires de lavage ou d'entretien des véhicules et des engins de manutention seront équipées d'un système de décantation, d'un séparateur à hydrocarbures et de bac de rétention avant rejet dans le réseau ;*

*Enfin, tout incident ou accident ayant porté ou susceptible de porter atteinte à la qualité des eaux ou à leur gestion quantitative et les premières mesures prises pour y remédier seront déclarés au préfet dans les meilleurs délais.*

#### Moyens de surveillance en phase chantier :

##### Maitrise des effluents liquides et polluants

*Lors des travaux, divers produits ou matériaux (huiles de décoffrage, béton, ...), déversés sur le sol, peuvent polluer durablement les sols et les eaux.*

*Ainsi, les procédures de sécurité établies sur site lors de la phase travaux définiront les intervenants en cas de pollution accidentelle : des produits absorbants pour traiter un déversement accidentel d'hydrocarbures seront mis à la disposition du personnel formé sur le chantier, récupération des polluants à l'aide des engins du chantier, curage des terres souillées, évacuation vers les décharges agréées.*

*De plus, les produits polluants (gasoil, lubrifiants) seront stockés sur des aires imperméables comprenant des fosses / bacs de rétention pour éviter leur infiltration dans le sous-sol.*

##### Engins de chantier

*Des aires de lavage des camions seront réalisées aux sorties du site sur surfaces étanches, avec récupération des eaux. Ces eaux seront traitées et seront soit évacuées par le réseau provisoire soit réutilisées pour le lavage des camions, permettant ainsi des économies d'eau.*

*Si pour une raison technique, un véhicule en panne ne pouvait être évacué et devait être réparé sur place, des mesures de précaution seraient prises (pose d'une bâche étanche sous l'engin, kit de dépollution à proximité...). Des risques de pollutions accidentelles liées à des fuites d'engins intervenants sur le chantier peuvent également être envisagés. Une bonne surveillance des matériels utilisés sera réalisée afin que ce type d'incidents ne se produise pas.*

#### *Choix des produits moins nocifs pour l'environnement*

*L'utilisation d'huiles moins nocives pour l'environnement ou de systèmes coffrant sans huile est une voie de réduction des nuisances induites par les travaux de coffrage. De nombreuses huiles à base végétale présentent un pourcentage de biodégradation de leur partie non volatile important et améliorent les conditions de travail.*

#### 1.2.4.1 Effets sur les eaux souterraines en phase chantier

En phase chantier, des nuisances potentielles dues aux engins de chantier sont toujours possibles (par exemple fuite accidentelle d'hydrocarbures). Toutefois, toutes les mesures seront prises pour prévenir ce risque ; les produits polluants (gasoil, lubrifiants) seront stockés sur des aires imperméables comprenant des fosses / bacs de rétention pour éviter leur infiltration dans le sous-sol. Les engins de chantier seront également stockés sur des aires étanches.

**PLAN DE GESTION DES EAUX D'EXHAURE A VOIR AVEC MD TASSIN**

*Compte tenu de l'absence d'incidence significative prévisible, aucune mesure spécifique de limitation d'incidence n'est préconisée.*

### 1.3 MILIEU NATUREL

La réalisation des travaux entraînera la suppression momentanée de la flore herbacée et arborée lors de la phase travaux. L'espace impacté se compose de quelques boisements et de parcelles agricoles.

Pendant la phase travaux, la perturbation des espèces présentes sur le site sera provoquée par

- Le bruit des vibrations
- Le remaniement du substrat

La dispersion et le dépôt de poussières provenant de la surface du chantier lors des opérations de terrassement, de traitement des matériaux ou au cours des déplacements d'engins peuvent perturber le développement des végétaux.

Les espèces présentes sur le site seront contraintes de réduire leur espace vital et de se déplacer vers des zones non aménagées.

#### Mesures de réduction

*L'emprise du chantier sera limitée au maximum afin de minimiser la consommation d'espace naturel et donc d'habitat pour les espèces impactées.*

*Afin de s'assurer de l'absence d'échanges entre les sites naturels accolés à la zone de chantier, des palissades seront disposées afin de limiter l'impact direct du chantier, notamment dû à la dispersion et au dépôt de poussières sur cet espace.*

*De plus, La circulation et le stationnement des engins ne se feront que dans le périmètre défini des travaux afin de ne pas dénaturer les milieux naturels environnants.*

## 1.4 PATRIMOINE ET PAYSAGE

### 1.4.1.1 Les effets temporaires de la phase travaux sur le patrimoine historique et naturel

Le projet d'aménagement de la ZAC Saint- Mathurin n'est concerné par aucun enjeu concernant le patrimoine historique ou naturel.

*Aucune mesure n'est donc à prévoir.*

### 1.4.1.1 Les effets temporaires de la phase chantier sur le paysage

Aucun diagnostic ne permet aujourd'hui d'identifier l'impact du projet sur le patrimoine archéologique.

#### Mesure d'évitement

*En cas de découverte fortuite de vestige archéologique le chantier sera arrêté de de façon à préserver le patrimoine archéologique susceptible d'être impacté par le projet.*

*Afin de minimiser cette éventualité, une demande par courrier de susceptibilité de diagnostic du site de projet de la ZAC de Saint-Mathurin faite à la DRAC, le projet fera l'objet de prescriptions archéologiques.*

### 1.4.1.2 Les effets temporaire de la phase chantier sur le paysage

Les vues ainsi que les perceptions paysagères seront temporairement modifiées et perturbées par les engins de chantiers, les bâtiments en construction, les grues... l'ambiance paysagère du site de projet ne sera donc pas esthétique lors de la phase chantier. Toutefois, le projet étant limité par sa taille, le paysage global du secteur d'étude rapproché ne sera pas affecté. Bien que les nuisances visuelles soient réelles pendant les travaux (algeco, engins de chantier, grues, palissades...), celles-ci resteront ponctuelles, et limitées dans le temps.

*L'impact sur le paysage lors de la phase travaux peut être difficilement réduit. Les travaux dureront le moins longtemps possible dans le temps afin de minimiser les impacts paysagers.*

## 1.5 MILIEU HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE

Les impacts de la phase chantier sur les caractéristiques démographiques ainsi que sur le parc de logements situé aux alentours du chantier peuvent être considérées comme nuls. En effet, le chantier

n'est pas de nature à occasionner des modifications ou des perturbations d'ordre démographique, étant donné qu'il est localisé entièrement sur des terrains agricoles éloignés de tout habitation.

La phase de travaux de l'aménagement du projet de la ZAC Saint-Mathurin va occasionner l'emploi d'une main d'œuvre qualifiée, qui pourra nécessiter la création de nouveaux emplois.

Au cours du chantier, il est possible que certaines entreprises situées à proximité direct du chantier puissent être temporairement perturbées (nuisances sonores, poussière de chantiers gênant les clients et modifiant les conditions de travail). De plus, il se peut que pour certaine, l'accessibilité soit temporairement modifiée. Toutefois, celles-ci sont peu nombreuses et sont desservies par plusieurs axes de communication. Par conséquent, on peut qualifier cet impact comme étant très faible.

#### Les mesures de réductions consisteront à prendre des précautions pour éviter des désagréments trop importants lors des travaux :

- *S'assurer des conditions de desserte des entreprises (mise en place de déviation si cela est nécessaire) ;\**
- *Mise en place de protections contre la dispersion de poussières,*

*L'ensemble des mesures de circulation mises en place (signalisation, déviations, etc.) respectera les lois, Codes, règlements et décrets en vigueur : Code de la Route, arrêtés ministériels, préfectoraux, municipaux, etc. De même, il est rappelé que toute modification, même de très courte durée, du dispositif existant de circulation urbaine ou périurbaine est conditionnée par un arrêté municipal de police qui doit être instruit par les services techniques compétents des collectivités.*

## 1.6 RISQUES INDUSTRIELS ET TECHNOLOGIQUES

Etant donné l'absence de risques industriels au droit du site de la ZAC de Saint-Mathurin, ainsi que sur la zone d'étude rapprochée, il n'y aura aucun impact sur ces risques au cours de la phase chantier.

*Aucune mesure particulière n'est prévue en phase chantier sur les risques industriels et technologiques.*

## 1.7 LES RESEAUX

Plusieurs réseaux (câbles téléphoniques, électriques, réseaux d'eau ou d'assainissement) sont susceptibles d'être situés sur le secteur d'étude et peuvent être impactés par le projet. Les réseaux identifiés à proximité sont les suivants :

- Une canalisation de gaz est située à environ 600m du périmètre immédiat de la ZAC,
- Une canalisation d'assainissement rue de la Chapelle
- Une ligne aérienne à haute tension.

Ces trois principaux réseaux ne seront pas impactés par les travaux étant donné leur éloignement de la zone de chantier. Toutefois, des mesures préventives seront mises en place pour éviter d'impacter d'éventuels réseaux inconnus.

### Les mesures préventives d'évitement :

*Préalablement à l'ouverture de tous types de travaux, une déclaration de projet de travaux (DT) sera tout de même menée auprès des différents gestionnaires de réseaux. Cette démarche permettra de repérer avec exactitude l'emplacement des réseaux et connaître les différentes mesures techniques à mettre en œuvre afin de limiter les impacts des travaux sur ces derniers et garantir leur intégrité.*

*Dans la mesure où des réseaux seront impactés par le projet ces derniers seront systématiquement déviés.*

*Les aménagements à prévoir pour assurer la continuité du service en limitant les coupures au strict minimum seront étudiés avec soin et en concertation avec les concessionnaires.*

*Les populations susceptibles d'être concernées par des coupures temporaires de réseaux seront informées au préalable.*

*Concernant la ligne aérienne à haute tension située sur le périmètre de la ZAC, le maître d'ouvrage présentera le projet auprès de l'exploitant, c'est-à-dire RTE, afin de vérifier la compatibilité du projet de construction et des travaux au voisinage de ses installations.*

## 1.8 ORGANISATION DES DEPLACEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Au cours des travaux, les allers et venues des engins de chantier pourront momentanément occasionner des perturbations.

### Mesure de réduction et d'évitement

*Les usagers et les riverains seront informés des perturbations possibles dus au chantier de la ZAC de Saint-Mathurin.*

*Il est préconisé d'optimiser les rotations de camions sur site, afin de minimiser l'impact sur la circulation.*

## 1.9 SANTE PUBLIQUE

### 1.9.1 Les nuisances sonores

Pendant la durée des travaux, le fonctionnement des engins sera à l'origine d'émissions sonores supérieures à celles connues actuellement. En effet, les nuisances sonores émises par la circulation des chantiers et des différentes opérations de travaux effectuées sur le site pourront être gênantes sur les riverains. Toutefois, aucune habitation n'est située à proximité immédiate du projet d'aménagement de la ZAC Saint Mathurin, par conséquent cet impact sera limité. On rappellera toutefois que les travaux s'effectueront en semaine pendant la période diurne, et que les engins de chantier seront tenus au respect des normes en vigueur.

### Mesures de réduction

*Les entreprises devront utiliser des engins de chantier conformes à la réglementation en vigueur et disposant de certificats de contrôle. Les travaux seront réalisés dans le respect des tolérances imposées par la législation en vigueur.*

Pour le cas de réalisation de travaux exceptionnels en dehors de ces plages horaires, toutes les précautions seront prises pour limiter la gêne occasionnée, et notamment une bonne information des personnes concernées.

### 1.9.2 Les nuisances dues vibrations

La circulation de poids lourds et la réalisation de certains travaux occasionneront des vibrations gênantes pour les usagers du périmètre immédiat et du périmètre rapproché de la ZAC. Néanmoins, les vibrations ressenties seront limitées dans le temps et sans effet sur les constructions voisines.

*Il n'y a pas de mesures de réductions particulières à mettre en place par le Maître d'ouvrage étant donné l'impact limité dans le temps des nuisances induites par les vibrations dues à l'utilisation des engins de chantier.*

## 2 EFFETS PERMANENTS NEGATIFS ET POSITIFS, DIRECTS ET INDIRECTS, A COURT, MOYEN ET LONG TERME DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE ET MESURES POUR SUPPRIMER, REDUIRE OU COMPENSER CES EFFETS

L'ensemble des effets permanents analysés dans ce présent chapitre ont un impact sur le long terme ; tout comme les mesures mises en places pour les supprimer ou les réduire.

### 2.1 EFFETS SUR LE MILIEU PHYSIQUE

#### 2.1.1 Effets sur le climat

A termes, le projet n'est pas de nature à modifier les conditions météorologiques localement et à plus grande échelle.

*Aucune mesure particulière n'est préconisée.*

#### 2.1.2 Effets sur la topographie

Le projet respectera les niveaux actuels. Il n'y aura aucun impact sur le relief, déjà très plat.

*Aucune mesure particulière n'est préconisée*

#### 2.1.3 Effets sur la géologie

Le projet de création de la future ZAC Saint-Mathurin n'est pas de nature à modifier la géologie du secteur d'étude.

*Aucune mesure particulière n'est préconisée*

#### 2.1.1 Effet sur les risques naturels

Le projet de la ZAC Saint-Mathurin n'aura aucune incidence sur la problématique « risque naturel » ; aucun zonage réglementaire lié aux risques naturels de type PPRI n'intercepte le périmètre de la future ZAC.

*Aucune mesure particulière n'est préconisée*

#### 2.1.2 Effets sur les risques technologiques et le transport de matières dangereuses

Aucun établissement SEVESO n'est recensé sur la zone d'étude ainsi qu'aucun PPRT. A ce titre, les risques technologiques sont nuls.

*Aucune mesure particulière n'est préconisée.*

#### 2.1.1 Effet sur les eaux superficielle et souterraines

##### 2.1.1.1 Effet sur les eaux superficielle

##### 2.1.1.2 Effet sur les eaux souterraines

### 2.2 EFFETS SUR LE MILIEU NATUREL

#### 2.2.1 Effets sur les milieux protégés et inventoriés

##### 2.2.1.1 Effets sur les sites Natura 2000

Le site Natura 2000 le plus proche de la zone d'étude est situé à 4,7 km, il s'agit la **Zone de Conservation Spéciale (ZPS) FR2200369** dénommée « Réseau de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval (Beauvaisis).

*Etant donné les distances séparant ces sites Natura 2000 et le site d'étude ainsi que la nature très différente des habitats qui composent ces secteurs, l'existence d'échanges entre ces espaces est considérée comme très faible. Par conséquent, le projet ne portera pas atteinte à l'intégrité des espèces des sites et du réseau NATURA 2000 situé à proximité de la future ZAC Saint Mathurin.*

##### 2.2.1.2 Effets sur les ZNIEFF de type I et II

- ✓ La zone d'étude est localisée à environ 3 km de la **Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I n°220014095 « montagne et marais de Merlemont, Bois de Hez-Ponchon »**; Les espèces fréquentant cet espace remarquable sont inféodées aux milieux boisés. Or, ces habitats sont très peu représentés au sein de la zone

d'étude. La probabilité qu'il existe des échanges entre cette ZNIEFF et le site d'étude est donc très faible. L'impact est quasi nul.

- ✓ La zone d'étude est localisée à environ 2,5 km de la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I n°220420013 « Coteau des carrières de Bongenoult à Allonne » ; La probabilité qu'il existe des échanges entre ces deux secteurs est très faible, et ce, malgré la proximité de ces deux zones. C'est pourquoi le projet d'aménagement de la ZAC Saint-Mathurin n'aura pas d'impact sur cet espace remarquable.
- ✓ La zone d'étude est localisée à environ 3km de la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type II n°22013786 « Pays de Bray ». La probabilité existe des échanges entre ces deux secteurs est très faible, et ce, malgré la proximité de ces deux zones. C'est pourquoi le projet d'aménagement de la ZAC Saint Mathurin n'aura pas d'impact sur cet espace remarquable.

#### 2.2.1.3 Les espaces naturels sensibles (ENS)

- ✓ La zone d'étude est localisée à environ 1 km de l'Espace Naturel Sensible « Les grands prés d'Allonne » ;
- ✓ La zone d'étude est localisée à environ 2,5 km de l'Espace Naturel Sensible « les carrières ». Il s'agit de la ZNIEFF de type I n°220420013 dénommée « Coteau des carrières de Bongenoult à Allonne » ;
- ✓ La zone d'étude est localisée à environ 3 km de l'Espace Naturel Sensible « Marais de Merlemont ».

La nature différente des habitats ainsi que la fragmentation des milieux naturels rend les échanges entre eux très peu probables. C'est pourquoi, le projet d'aménagement de la ZAC Saint Mathurin n'aura aucun impact sur ces espaces naturels sensibles.

*Etant donné l'absence d'interférences avec des zones naturels protégées et inventoriées, ainsi que l'absence avérée d'échanges écologiques et biologiques entre le secteur d'étude de la ZAC Saint-Mathurin et les zones inventoriées les plus proches, aucune mesure particulière n'est préconisée.*

#### 2.2.2 Effets sur la biodiversité ordinaire

Le site correspond à un secteur agricole où la probabilité d'espèces faunistique et floristique d'espèces remarquables est très faibles. L'impact du projet sur la biodiversité est donc faible.

L'habitat de la petite faune commune (les parcelles agricoles) sera détruit par l'aménagement de la zone d'activité. Cet impact peut être considéré comme faible, au vu des habitats potentiels existants situés à proximité, et de la répartition et des réservoirs d'individus de ces espèces très communes.

Seuls quelques boisements seront impactés le long de la ligne de chemin de fer.

Le projet ne consomme peu d'espace naturel, il s'agit principalement de milieux agricole ou sont cultivé des céréales et du maïs.

##### Mesure de compensation :

*Dans un souci de préservation et de valorisation de la biodiversité, le projet d'aménagement prévoit l'aménagement d'espace vert. Ils seront constitués de prairies fleuries favorable à la biodiversité. Ces espaces seront gérés de façon à favoriser la biodiversité.*

##### 2.2.2.1 Effets sur les continuités écologiques, et la trame verte et bleue

D'après les conclusions du diagnostic écologique, aucun bio-corridor n'est répertorié dans la zone d'étude Le site d'étude n'est pas non plus situé sur une continuité écologique pour la faune et la flore. La zone d'étude ne présente pas les caractéristiques écologiques d'un secteur pouvant appartenir au réseau de la trame verte et bleu identifié au sein du SRCE de Picardie ; en effet, l'analyse cartographique du SRCE montre que **la zone 2AU de la ZAC St Mathurin n'est pas concernée par un réservoir de biodiversité ou un corridor écologique.**

*En l'absence d'impact sur les continuités écologiques identifiées au sein du SRCE, aucune mesure particulière n'est préconisée pour préserver les échanges biologiques et écologiques au niveau des corridors.*

## 2.3 EFFETS SUR LE PATRIMOINE ET LES LOISIRS

### 2.3.1 Effets sur le patrimoine historique, culturel et archéologique

En l'absence de sites et de monuments historiques, classés ou inscrits, au droit du périmètre de réalisation de la future ZAC Saint-Mathurin, l'impact sur le patrimoine historique et culturel est nul. De même, aucun périmètre de protection n'est intercepté ainsi qu'aucun AVAP.

Aucune mesure particulière n'est préconisée concernant le patrimoine historique et culturel.

#### Mesures d'évitement

Concernant le patrimoine archéologique, dans le cadre de l'élaboration du dossier de création de ZAC, l'aménageur ou le maître d'ouvrage peut faire une demande de diagnostic ou demande volontaire de réalisation de diagnostic (DVRD) conformément à l'article R.523-14 du code du patrimoine. Il s'agit alors d'une demande anticipée d'opération d'archéologie préventive, permettant de mieux anticiper les coûts et les délais liés à l'archéologie préventive. **En l'absence de ces informations, il est pour le moment impossible de se prononcer sur un quelconque impact à termes de la ZAC sur ce type de patrimoine.**

### 2.3.2 Effets sur les loisirs

Aucune offre d'hébergement n'a été répertoriée dans le secteur d'étude. De même, aucun équipement de loisirs n'a été répertorié sur la zone d'étude. Les équipements sportifs ou autres aménagements destinés aux activités de loisirs sont situés à l'extérieur de la zone d'étude.

Aucun circuit de randonnée pédestre, VTT ou équins n'est présent dans la zone d'étude. Ils sont situés à l'extérieur de la zone d'étude.

Aucune mesure particulière n'est préconisée

## 2.4 EFFETS SUR LE PAYSAGE

Le secteur d'étude se situe entrée de la ville de Beauvais, sur le territoire de la commune d'Allonne. Il se caractérise par des **espaces agricoles ouverts ainsi que des espaces urbanisés**. Les espaces agricoles sont encore cultivés. Au nord de la zone d'étude quelques espaces boisés situés dans la dépression du rue de Berneuil séparent les zones d'activités des milieux agricoles. Les infrastructures routières (A16,

RD1001, Avenue Saint Mathurin) fragmentent ces espaces en particulier les secteurs situés à l'Ouest et au Nord-Ouest du périmètre d'étude.

#### Mesures d'accompagnement

*Le périmètre de projet d'aménagement de ZAC de Saint-Mathurin devra faire l'objet d'une réflexion particulière vis-à-vis de son insertion paysagère. Situé en entrée de ville elle constituera pour l'agglomération de Beauvais une de ses interfaces rural/urbain à soigner dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC. Toutefois, le projet s'insère dans une zone d'entrée ville à vocation économique où de nombreuses entreprises et activités sont déjà installées, en particulier au Nord et à l'Ouest.*

## 2.5 EFFETS SUR LE MILIEU HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE

### 2.5.1 Effets du projet sur la démographie et le parc de logement

#### 2.5.1.1 Effets sur la démographie

La commune d'Allonne a connu un développement récent. Cette dynamique est liée à sa situation géographique, à proximité de Beauvais ainsi que de l'Île-de-France. Cependant, ce développement est resté limité et n'a pas permis une augmentation importante de la population. A l'échelle de la communauté d'agglomération du Beauvaisis, la croissance démographique communale subit un ralentissement depuis une dizaine d'années.

Le projet de la ZAC Saint-Mathurin prévoit la réalisation d'activités de **commerce de gros et artisanat, ainsi que des industries de productions et de fabrications. Aucune construction de logements n'est prévu. La création de nouvelles activités économiques sur la commune peut favoriser l'accueil d'une nouvelle population. Toutefois, il s'agit d'un impact indirect et le projet, de nature exclusivement économique, n'induirait pas d'impact positif réel sur l'évolution de la population communale.**

Aucune mesure particulière n'est préconisée

#### 2.5.1.2 Effets sur le parc de logement

La croissance du parc immobilier révèle l'attractivité résidentielle de la commune. Allonne est une commune dynamique à l'échelle de la communauté d'agglomération et ce en raison d'une croissance démographique positive qui se traduit par un développement positif de son parc immobilier.

Le projet de la ZAC Saint-Mathurin prévoit la réalisation d'activités de **commerce de gros et artisanat, ainsi que des industries de productions et de fabrications. Aucune construction de logements n'est prévue.**

**L'impact sur le parc de logement communal est nul.**

*Aucune mesure particulière n'est préconisée*

## 2.5.2 Effets du projet sur l'emploi et les activités économiques

### 2.5.2.1 Effets sur l'emploi

La situation de l'emploi dans la zone d'étude est dominée par les activités tertiaires et industrielles. Le secteur de l'industrie est toujours en forte croissance ce qui est une particularité territoriale puisque une grande part des territoires se « tertiarisent ». Les emplois du secteur tertiaire restent tout de même majoritaires.

Une autre particularité du territoire de la commune d'Allonne est que l'offre d'emploi est supérieure à la population active. Ce ratio s'explique notamment par la présence de plusieurs zones d'activités.

Le programme de la future ZAC Saint-Mathurin prévoit la réalisation d'activités de **commerce de gros et artisanat, ainsi que des industries de productions et de fabrications. Il s'agit donc d'activités industrielles qui s'inscrivent en cohérence avec les activités déjà constatées à proximité de la zone d'étude, et de manière plus globale, à l'échelle de la commune.**

*Ce nouveau projet qui prévoit une commercialisation de plus de 130 000 m<sup>2</sup> de surface sera vecteur d'emplois de différents types de personnel (ouvriers, personnel qualifié...). C'est un donc un impact positif pour l'économie locale mais aussi pour l'économie régionale.*

### 2.5.2.2 Effets sur les activités économiques et leur évolution

Les zones d'activités recensées dans le secteur d'étude se concentrent à l'entrée de la ville de Beauvais et d'Allonne à proximité de l'autoroute A16. Ces ZAC sont un atout pour l'attractivité et le développement économique de ce territoire. Elles bénéficient de leur position géographique et constituent une vitrine du développement économique pour la communauté d'agglomération du Beauvaisis. La commune d'Allonne fait partie des « pôles économiques secondaires » de l'agglomération de par sa situation et de ses disponibilités foncières.

Le secteur économique du commerce et des services représente 49% des emplois sur le territoire de la commune d'Allonne. Le secteur industriel est en deuxième place notamment grâce à la présence de quelques établissements concentrant de nombreux emplois.

La commune d'Allonne fait partie des « pôles économiques secondaires » de l'agglomération de par sa situation et de ses disponibilités foncières. La commune d'Allonne bénéficie d'une position géographique stratégique et constitue ainsi une vitrine du développement économique de la communauté d'agglomération du Beauvaisis.

Par conséquent plusieurs ZAC ont été aménagées sur son territoire et cela dans la continuité du développement économique du Sud Est de la commune de Beauvais.

Le site de projet de la ZAC de Saint-Mathurin est situé en entrée de ville d'un territoire dit d'avant post entre la couronne parisienne et le pôle régionale d'Amiens. Cette situation stratégique induit donc pour ce territoire un fort potentiel de développement économique.

*La programmation de la future ZAC Saint-Mathurin prévoit la réalisation d'activités de commerce de gros et artisanat, ainsi que des industries de productions et de fabrications. Localisé en entrées de ville, ce projet s'inscrit parfaitement dans les ambitions régionales de développer l'activité économique d'entrée de ville et d'agglomération, en cohérence avec les nombreuses zones d'activités déjà existantes. Identifiée au sein du schéma de développement des zones d'activités, la commune d'Allonne et plus spécifiquement le site Saint-Mathurin ont été désignés comme des territoires privilégiés pour développer ce type d'activité en entrée d'agglomération ; l'industrialisation et la tertiarisation de ce site au détriment de l'agriculture correspond à une évolution naturelle de ce territoire voué à devenir une vitrine économique de l'agglomération du beauvaisis.*

### 2.5.3 Effets du projet sur les équipements publics

Le projet de la ZAC Saint-Mathurin prévoit la création d'une zone d'activité économique, destinée à l'accueil d'entreprises de productions, de fabrication, de commerce de gros et d'artisanat. A termes, ce site n'accueillera aucune population permanente ; aucun équipement public n'est prévu hormis les infrastructures publiques destinées à assurer l'accès au site (routes, cheminements piétons, parking...)

*En l'absence de demande de services publics sur le site, aucune mesure particulière n'est prévue, hormis la création d'un réseau viaire au sein de la future ZAC.*

## 2.6 EFFETS SUR L'URBANISME ET L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

### 2.6.1 Effets sur l'urbanisme

#### 2.6.1.1 Effets sur le SCoT du beauvaisis

- Rappel des orientations générales du SCoT

Le SCOT a fixé comme objectif de développement en matière économique, la création de 4 000 emplois nouveaux pour la période du SCOT 2014-2024. Il s'agit ainsi de poursuivre le rythme actuel de développement en matière économique de 400 emplois créés en moyenne chaque année. Afin d'améliorer davantage encore cette attractivité, le SCOT a identifié une dizaine d'actions qui contribuent à créer un environnement économique propice à l'installation de nouvelles activités qu'elles soient tertiaires, artisanales ou industrielles. Les actions qui concernent directement le site Saint-Mathurin à Allonne sont les suivantes ; pour chacune d'entre elles, le projet a été analysé pour vérifier qu'il respecte bien les prescriptions définies dans le DOG du SCoT :

1. Créer sur la façade Est de l'agglomération une **vitrine internationale** localisée approximativement dans un triangle formé par l'aéroport Beauvais-Tillé, le village de Therdonne et le **village d'Allonne**.

*Le site de la future ZAC Saint-Mathurin est localisé sur la commune d'Allonne, incluse dans le périmètre de « vitrine internationale » de l'agglomération du beauvaisis.*

2. **Soutenir l'artisanat en fournissant une offre foncière adaptée** et en accompagnant le développement de ces activités. Pour accueillir des activités tertiaires et artisanales, **la création de zones d'activités économiques est envisagée prioritairement** sur Auneuil, Allonne, Troissereux et Warluis identifiées dans le PADD pour lesquelles une offre peut être développée.

*Le programme économique de la ZAC vise à accueillir l'artisanat, répondant ainsi favorablement au SCoT*

3. **L'amélioration de la qualité des zones d'activités de l'agglomération** est un enjeu majeur pour l'attractivité économique du territoire. Les parcs d'activités présents et futurs devront veiller à prendre en compte l'environnement (par exemple avec des démarches de type HQE, AEU®...) et engageront une réflexion sur la qualité paysagère, architecturale et urbanistique de la zone. Des

chartes paysagères pourront éventuellement être définies à des échelles pertinentes d'un point de vue paysager.

*Au stade du dossier de création de la ZAC, en l'absence de plan d'aménagement précis de la ZAC, le respect de cette prescription s'appuie sur un engagement du maître d'ouvrage à prendre en compte l'environnement dès la conception du projet, dans les phases ultérieures du projet (dossier de réalisation de ZAC).*

4. **Les parcs d'activités devront être desservis par des transports en commun.** Il est recommandé aux entreprises et aux autorités organisatrices des transports d'établir un dialogue sur les besoins en matière de transport des entreprises et de leurs salariés afin d'aboutir à une rationalisation économique et écologique des transports des biens et des marchandises,

*Le site de la future ZAC est desservi par deux lignes régulières de bus : la ligne interurbaine T25 empruntant la RD1001 et la ligne 12 reliant la mairie d'Allonne à l'aéroport Beauvais-Tillé, et empruntant l'avenue Saint-Mathurin. Les possibilités de desserte de la ZAC sont optimales.*

5. Afin de pouvoir réaliser ces projets, la Communauté d'Agglomération surveillera attentivement le marché foncier dans le but de saisir toutes les opportunités intéressantes,

*Les terrains actuellement occupés par de l'agriculture intensive, dépourvus d'urbanisation, d'enjeux écologiques et à proximité de grands axes de circulation en entrée d'agglomération du beauvaisis constituent une opportunité foncière pour bâtir un projet de zone d'activité économique.*

6. **Les documents communaux d'urbanisme** prennent en compte, lorsqu'ils sont compatibles avec le PADD, **les besoins liés la création et à l'extension de zones d'activités d'intérêt communautaire identifiées dans le schéma territorial des zones d'activités économiques** de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis,
7. **Les projets d'intérêt communal de développement économique** sont autorisés dans le respect des orientations du SCOT.

*Le PADD du PLU de la commune d'Allonne prend en compte ces besoins de création ou d'extension de zones d'activités existantes ; en effet, le site Saint-Mathurin est désigné comme zone d'extension et de développement de zones d'activités ».*

- L'aménagement des entrées de ville

Le futur projet de ZAC doit répondre aux principes d'aménagement suivants issus du SCoT, relatif à l'aménagement des entrées de ville:

- ✓ Une place plus importante au transport en commun et liaisons douces ;
- ✓ Une qualité urbaine et architecturale ;
- ✓ Une meilleure lisibilité du paysage avec une réglementation sur la publicité et des repères urbains et végétaux assurant le repérage dans l'espace ;
- ✓ La prise en compte du développement durable, avec notamment une meilleure rationalisation de l'espace (mutualisation des surfaces de stationnement), etc.

Pour cela, l'aménagement de l'entrée de ville de l'agglomération de Beauvais au niveau de la RD1001 offre aujourd'hui une qualité architecturale très pauvre. Par conséquent, l'enjeu sur cette partie du territoire de la communauté d'agglomération du Beauvaisis à aménager repose principalement sur **l'accompagnement paysager et urbain de cet axe (meilleur partage de l'espace public, mobilier plus urbain, qualité des aménagements,...), avec la prise en compte des zones d'extension et de mutation du tissu urbain.**

*Au stade actuel de création de la ZAC, dont la présente étude d'impact constitue une pièce du dossier, le plan d'aménagement n'est pas encore connu. Celui-ci sera défini dans un stade ultérieur, dans le dossier de faisabilité, lequel servira de base pour la constitution du dossier de réalisation de la ZAC. Toutefois, la volonté du maître d'ouvrage est de répondre efficacement aux objectifs du SCoT, en prenant en compte le développement durable au plus tôt, et en concevant un projet cohérent avec les aménagements d'entrée de ville déjà réalisés à l'échelle de l'agglomération.*

#### 2.6.1.2 Effets sur le PDU de l'agglomération du beauvaisis

Le PDU du beauvaisis, approuvé en conseil communautaire le 13 avril 2013, rappelle dans ses enjeux que la politique de déplacements doit concourir à un développement économique durable, en favorisant l'accessibilité des pôles tertiaires de l'agglomération par les transports collectifs et **l'implantation des pôles d'activités économiques à dominante industrielle et logistique à proximité des axes structurants ferroviaires et routiers.**

*Le périmètre d'étude de la future zone économique de Saint-Mathurin s'inscrit dans le triangle situé entre la zone d'activité de Ther au Nord et à l'Ouest, la voie de chemin de fer à l'Est et la RD 1001 au Sud. La future ZAC est donc positionnée dans la continuité de la zone d'activité du Ther préexistante et le futur réseau viaire viendra conforter cette connexion entre les deux zones.*

*Le projet de la ZAC Saint-Mathurin bénéficie d'un positionnement qui permet d'en assurer l'accessibilité pour l'implantation d'activités économiques ; le périmètre d'étude s'inscrit dans le triangle situé entre la zone d'activité de Ther au Nord et à l'Ouest, la voie de chemin de fer à l'Est et la RD 1001 au Sud. Dès lors, il apparaît logique de s'appuyer sur les infrastructures existantes calibrées pour recevoir des flux de transports routiers.*

*Dans un paysage où les infrastructures de voiries sont omniprésentes, le point commun qui a guidé la réflexion de l'aménagement de cette zone a été de prévoir une structuration de l'espace par le réseau de voirie. Il s'agit d'un élément paysager et fonctionnel du site prédominant lorsque l'on crée une zone destinée à accueillir des entreprises avec en particulier les flux de salariés et de transports de marchandises qu'elles vont générer.*

*L'ensemble des scénarios étudiés présentent l'avantage de reprendre le tracé des cheminements terrassés ou bitumés d'ores et déjà existant, notamment concernant la rue de la Chapelle et la rue Boulet, ainsi que sur les chemins ruraux connexes. Ces voies seront renforcées et prolongées le cas échéant afin d'assurer une meilleure desserte de la zone.*

### 2.6.1.3 Effets sur le PLU d'Allonne

#### • Effets sur le PADD

Le projet de la future ZAC Saint-Mathurin est directement concerné par l'orientation économique suivante du PADD :

« Prendre en compte les enjeux communautaires (SCOT de la C.A.B.) et locaux dans la programmation du développement économique (extension et développement de la zone d'activités...).



Figure 45 Carte des orientations économiques de la commune d'Allonne (Source : PADD de la commune d'Allonne – Juin 2013)

**Le PADD du PLU de la commune d'Allonne prend en compte ces besoins de création ou d'extension de zones d'activités existantes ; en effet, le site Saint-Mathurin est désigné comme zone d'extension et de développement de zones d'activités ».**

#### • Effets sur le zonage et le règlement

Le périmètre de projet de la ZAC de Saint Mathurin est localisé en zone 2AUe ainsi qu'en zone A du PLU de la commune d'Allonne. Il s'agit d'une zone à urbaniser (AU) et d'une zone agricole (A).

Par conséquent, le projet doit être en conformité avec le règlement du PLU, en particulier concernant les occupations et utilisation du sol interdites dans les zones 2UAe et A, celles autorisées ainsi que les dispositions particulières relatives à ces zones.

#### La zone 2AUe:

Il s'agit d'une zone naturelle peu ou pas équipée destinée à recevoir le développement économique futur.

En référence aux règlements, les aménagements autorisés sont les suivants :

- Les constructions et installations à usages industriel, d'entrepôt, artisanal et commercial ;
- Les constructions à usages de bureaux ;
- Les hôtels et restaurants ;
- Les aménagements, ouvrages, constructions ou installations lorsqu'ils présentent un caractère d'intérêt général ou lorsqu'ils contribuent au fonctionnement ou à l'exercice de services destinés au public.

**Le programme économique de la future ZAC prévoit de recevoir des activités industrielles, de commerce de gros, artisanales, de production et fabrications ; le projet est donc compatible avec le règlement de la zone 2AUe du PLU de la commune d'Allonne.**

#### La zone A :

Il s'agit d'une zone protégée en raison de la valeur agronomique, économique ou biologique des terres.

En référence aux règlements, les aménagements autorisés sont les suivants :

- Les constructions et installations nécessaires à l'agriculture ou à l'élevage et leurs extensions,
- Les installations classées on non, nécessaires à l'agriculture ou à l'élevage sous réserve du respect des dispositions du Code de l'Environnement,
- Les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'exploitation agricole à condition :
  - qu'elles soient limitées à deux nouvelles par exploitation ;
  - qu'elles soient implantées à une distance de 50 m maximum des bâtiments agricoles existants et qu'elles soient regroupés.

- Les constructions et installations destinées à l'accueil d'activités et de lieux d'hébergement liés au tourisme rural (gîte, chambre d'hôte, vente de produits fermiers...) dans la mesure où cette diversification reste nécessaire à l'exploitation agricole existante,
- La modification du nivellement du sol par affouillements ou exhaussements lorsqu'elle contribue à l'amélioration de l'aspect paysager des espaces libres ou pour des raisons fonctionnelles et techniques liées à l'implantation d'une installation ou d'une construction,
- Les carrières de marne sous réserve qu'elles aient un usage agricole et un but non commercial,
- La réfection, l'adaptation, l'aménagement et l'extension des immeubles existants sous réserve que ces travaux ne conduisent pas à un changement de destination incompatible avec la vocation de la zone,
- Les constructions d'équipements d'infrastructures liés à la voirie et aux réseaux divers (transformateurs, pylônes, réservoirs d'eau potable, poste de détente de gaz, station d'épuration, bassin de retenue...),
- Les ouvrages électriques à haute et très haute tension,
- Les aménagements, ouvrages, constructions ou installations lorsqu'ils présentent un caractère d'intérêt général ou lorsqu'ils contribuent au fonctionnement ou à l'exercice de services destinés au public, quel que soit le statut du gestionnaire ou de l'opérateur.

*Le programme économique de la future ZAC prévoit de recevoir des activités industrielles, de commerce de gros, artisanales, de production et fabrications ; le projet n'est pas compatible avec le règlement de la zone A du PLU de la commune d'Allonne. Pour que le projet puisse se réaliser, il est nécessaire de mettre en compatibilité le PLU de la commune d'Allonne afin d'aboutir à un classement en zone 2AUe de cette parcelle.*

- Effets sur les servitudes d'utilité publique

Le périmètre du projet d'aménagement de la ZAC Saint Mathurin n'est assujéti à aucune servitude d'utilité publique.

Mesure d'évitement

*Seule la ligne aérienne à haute tension est située sur le périmètre immédiat de la ZAC. Ce réseau engage le maître d'ouvrage à présenter le projet auprès de l'exploitant, c'est-à-dire RTE, afin vérifier la compatibilité du projet de constructions et des travaux au voisinage de ses installations. Un pylône se trouve également à proximité du périmètre immédiat du projet de l'îlot n°1.*

### 2.6.3 Effets sur les réseaux

Les réseaux suivants ont été identifiés sur le secteur d'étude :

- ✓ **Une ligne à Haute Tension aérienne de « 63 000 Volts »** traverse la zone d'étude suivant un axe Nord/Sud. Celle-ci est située au niveau de l'îlot n° 1. Un pylône de cette ligne se trouve à proximité de la bordure Nord de l'îlot n°1 de la ZAC de Saint-Mathurin.

*Pour toute demande de certificat d'urbanisme, d'autorisation de lotir et de permis de construire situé dans un bande de 100 mètres de part et d'autres de l'axe de l'ouvrage le maître d'ouvrage doit prendre contact avec l'exploitant du réseaux. Il s'agit pour RTE de vérifier la compatibilité du projet de constructions et des travaux au voisinage de ses installations.*

- ✓ **Une canalisation d'assainissement (de diamètre 200)** existe au niveau de la rue de la Chapelle au Nord du périmètre immédiat de l'îlot n°2, il est raccordé au réseau existant de l'avenue Saint Mathurin. Ce tronçon a été implanté à une profondeur de 4,70 m pour permettre une desserte gravitaire de la zone à aménager, il s'arrête à l'intersection de la rue de la Chapelle et de la rue Boulet. Il a été précisé par le pôle Eau et Assainissement de la communauté d'agglomération du Beauvaisis qu'un deuxième tronçon sera mis en place le long de l'autre partie de la rue de la chapelle. Celle-ci ira jusqu'à la voie SCNF. Ces deux tronçons constitueront l'ossature principale de desserte en assainissement de la ZAC. En ce qui concerne l'îlot n°1 de la ZAC, il n'existe aujourd'hui aucun réseau existant. La desserte se fera à partir d'une extension du réseau existant depuis l'avenue Saint Mathurin en fonction du découpage parcellaire de cet îlot.

Plusieurs autres réseaux (câbles téléphoniques, électriques, réseau d'eau ou d'assainissement...) sont susceptibles d'être situés sur le secteur d'étude et peuvent être impactés par le projet.

*Préalablement à l'ouverture de tous types de travaux, une déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) est nécessaire d'être menée auprès des différents gestionnaires de réseaux.*

*Cette démarche permet de repérer avec exactitude l'emplacement des réseaux et connaître les différentes mesures techniques à mettre en œuvre afin de limiter les impacts des travaux sur ces derniers et garantir leur intégrité.*

### 2.6.4 Effets sur l'occupation des sols

Actuellement les terrains de la future ZAC ont deux vocations principales :

- La première est lié à une utilisation agricole, les terrains y sont labourés et cultivés,
- La seconde caractéristique est que l'îlot n°2 contient deux zones boisées : une située à l'est, et la seconde au Nord-Ouest.

Plus marginalement, au nord-ouest de l'îlot n°2, près de l'autoroute A 16, certaines parcelles n'ont pas été qualifiées dans la mesure où elles ont fait ou font encore l'objet d'un dépôt sauvage et peuvent donc être assimilées à des **terrains en friche entre les interstices boisées**.

*Aux terrains actuellement cultivés, succéderont des bâtiments et entrepôts à usage industriel et commercial. Le PLU autorise la création de ce type d'activité en zone 2AUe, toutefois, pour la parcelle située en zone A, en l'état actuel, il faudra procéder à un déclassement en zone 2AUe comme le reste de la ZAC. En tout état de cause, des mesures pour compenser la disparition de ces terres agricoles localisées en zone A doivent être trouvées, du fait de leur « valeur agronomique, économique ou biologique » d'après le règlement du PLU. Cette recherche peut se faire en partenariat avec la chambre d'agriculture ou tout autre organisme agricole susceptible de trouver du foncier agricole disponible.*

*En outre, même si les zones boisées ne bénéficient d'aucune protection particulière, le projet s'inscrivant dans une démarche de développement durable et en faveur de la biodiversité, ces surfaces boisées seront épargnées dans le cadre de la réalisation de la ZAC.*

### 2.6.5 Effets sur les équipements publics

Aucun service administratif et établissement scolaire n'ont été recensés sur la zone d'étude.

Un terrain de tennis a été recensé au nord de la zone d'étude mais il n'est pas situé au sein du périmètre de projet de l'aménagement de la ZAC Saint-Mathurin. Ce terrain figure dans la carte d'occupation du sol.

*Aucune mesure particulière n'est préconisée*

### 2.6.6 Effets sur les déchets

A termes, les activités de commerce de gros, de production, de fabrication, d'artisanat, produiront des déchets supplémentaires. Toutefois, aucune population supplémentaire n'est prévue sur la future ZAC, limitant ainsi le type de déchets aux seuls **déchets industriels banals**. Eventuellement, des déchets dangereux pourront être produits par quelques entreprises mais à ce stade du projet de ZAC il est impossible de le savoir. Les déchets industriel banals (DIB) sont des déchets ni inertes ni dangereux, générés par les entreprises dont le traitement peut éventuellement être réalisé dans les mêmes installations que les ordures ménagères : cartons, verre, déchets de cuisine, emballages, déchets textiles, ...Pratiquement aucun déchet ménager ne sera produit.

A ce stade de la création de la ZAC, et en l'absence d'informations sur la nature et le nombre d'entreprises qui s'installeront, il est très difficile d'estimer la quantité de déchets produits à termes.

*Les quelques déchets ménagers produits seront ramassés par les services de l'agglomération du beauvaisis. Pour les déchets industriels banals et les éventuels déchets dangereux, chaque société*

### 2.6.7 Effets sur le foncier

#### **Rappel des caractéristiques du découpage parcellaire du site**

Les îlots n°2 et n°2bis correspondant au périmètre de la variante 3 retenue, comprennent **63 parcelles**. Le périmètre de la future ZAC est composé d'un bloc central de **15 parcelles qui ont une destination agricole et recouvre plus des ¾ de la surface totale de la future ZAC**.

Aux franges de la zone, on retrouve un espace boisé près de la voie ferrée et un second à l'opposé près de l'autoroute A16. Ces secteurs boisés qui représentent moins d'1/4 de la surface totale du site concentrent à eux seuls plus de la moitié des propriétaires.

*L'agglomération du beauvaisis ne possède aucune de ces parcelles pour le moment. Etant donné le grand nombre de propriétaires en particulier sur l'extrémité Nord-Ouest de la future ZAC, une procédure d'expropriation est en cours afin d'assurer l'acquisition de l'ensemble du foncier par la CAB. La présente étude d'impact vaut également pour la procédure de DUP.*

Le tableau en page suivante récapitule l'ensemble des parcelles devant être acquises par la CAB. Cet inventaire a été réalisé par les services fonciers de la CAB en Octobre 2013 :

Commune	lieu dit	Section	Numéro	Nature	Surface Cadastre	Emprise totale utile pour le projet (oui/non)	Surface à acquérir	Propriétaire porté au cadastre	Qualité propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	236	Bois	600 m <sup>2</sup>	non	249 m <sup>2</sup>	BIZET/JACKY EMILE JULIEN	Nu propriétaire
								LESIEUR/MARCELLE URSULINE AUGUSTINE	Usufruitier
Allonne	LES CAILLOUX	D	237	Bois	175 m <sup>2</sup>	non	85 m <sup>2</sup>	ROISIN/JEAN-PIERRE CHARLES GEORGES	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	238	Bois	650 m <sup>2</sup>	non	265 m <sup>2</sup>	CHOUVET/JACQUES EMILE LOUIS	Propriétaire
								LHOTELLIER/ANNE MARIE PAULE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	239	Bois	205 m <sup>2</sup>	oui	205 m <sup>2</sup>	HAEZEBROUCK/OSCAR LEO	Propriétaire
								SAULNIER/DANIELLE LAURE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	240	Bois	175 m <sup>2</sup>	oui	175 m <sup>2</sup>	CHOUVET/JACQUES EMILE LOUIS	Propriétaire
								LHOTELLIER/ANNE MARIE PAULE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	241	Bois	175 m <sup>2</sup>	oui	175 m <sup>2</sup>	CHOUVET/JACQUES EMILE LOUIS	Propriétaire
								LHOTELLIER/ANNE MARIE PAULE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	242	Bois	175 m <sup>2</sup>	oui	175 m <sup>2</sup>	HAEZEBROUCK/OSCAR LEO	Propriétaire
								SAULNIER/DANIELLE LAURE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	243	Terres	370 m <sup>2</sup>	oui	370 m <sup>2</sup>	CHOUVET/JACQUES EMILE LOUIS	Propriétaire
								LHOTELLIER/ANNE MARIE PAULE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	244	Terres	240 m <sup>2</sup>	oui	240 m <sup>2</sup>	BIZET/JACKY EMILE JULIEN	Nu propriétaire
								LESIEUR/MARCELLE URSULINE AUGUSTINE	Usufruitier
Allonne	LES CAILLOUX	D	245	Terres	557 m <sup>2</sup>	oui	557 m <sup>2</sup>	BIZET/JACKY EMILE JULIEN	Nu propriétaire
								LESIEUR/MARCELLE URSULINE AUGUSTINE	Usufruitier
Allonne	LES CAILLOUX	D	254	Prés	140 m <sup>2</sup>	oui	140 m <sup>2</sup>	CHOUVET/JACQUES EMILE LOUIS	Propriétaire
								LHOTELLIER/ANNE MARIE PAULE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	262	Landes	415 m <sup>2</sup>	oui	415 m <sup>2</sup>	SCI DU VILLAGE NORD	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	265	Bois	21 m <sup>2</sup>	oui	21 m <sup>2</sup>	CHOUVET/JACQUES EMILE LOUIS	Propriétaire
								LHOTELLIER/ANNE MARIE PAULE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	471	Sol	74 m <sup>2</sup>	oui	74 m <sup>2</sup>	ETAT SERVICE DES AFFAIRES FONCIERES ET PATRIMONIALES	Propriétaire

Commune	lieu dit	Section	Numéro	Nature	Surface Cadastre	Emprise totale utile pour le projet (oui/non)	Surface à acquérir	Propriétaire porté au cadastre	Qualité propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	473	Bois	234 m <sup>2</sup>	oui	234 m <sup>2</sup>	CHOUVET/JACQUES EMILE LOUIS	Propriétaire
								LHOTELLIER/ANNE MARIE PAULE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	475	Bois	765 m <sup>2</sup>	oui	765 m <sup>2</sup>	LOUVET/PAUL THEODULE RAYMOND GUSTAVE	Propriétaire
								FORESTIER/DENISE ELIANE GISELE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	479	Bois	422 m <sup>2</sup>	oui	422 m <sup>2</sup>	CHOUVET/JACQUES EMILE LOUIS	Propriétaire
								LHOTELLIER/ANNE MARIE PAULE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	481	Terres	308 m <sup>2</sup>	oui	308 m <sup>2</sup>	LESBROUSSART/FERNAND GEORGES	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	483	Sol	99 m <sup>2</sup>	oui	99 m <sup>2</sup>	CHOUVET/JACQUES EMILE LOUIS	Propriétaire
								LHOTELLIER/ANNE MARIE PAULE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	485	Terres	277 m <sup>2</sup>	oui	277 m <sup>2</sup>	LESBROUSSART/FERNAND GEORGES	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	487	Bois	180 m <sup>2</sup>	oui	180 m <sup>2</sup>	CHOUVET/JACQUES EMILE LOUIS	Propriétaire
								LHOTELLIER/ANNE MARIE PAULE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	489	Bois	320 m <sup>2</sup>	oui	320 m <sup>2</sup>	FOURDRAINE/MADELEINE ARGENTINE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	491	Bois	600 m <sup>2</sup>	non	543 m <sup>2</sup>	CHOUVET/JACQUES EMILE LOUIS	Propriétaire
								LHOTELLIER/ANNE MARIE PAULE	Propriétaire
Allonne	LES CAILLOUX	D	493	Bois	591 m <sup>2</sup>	non	451 m <sup>2</sup>	CHOUVET/JACQUES EMILE LOUIS	Propriétaire
								LHOTELLIER/ANNE MARIE PAULE	Propriétaire
Allonne	LE MONT D ALLONNE	ZA	59	Terres	780 m <sup>2</sup>	oui	780 m <sup>2</sup>	TOURAIN/ISMERIE	Propriétaire
Allonne	LE MONT D ALLONNE	ZA	60	Terres	960 m <sup>2</sup>	oui	960 m <sup>2</sup>	FOURDRAINE/ACHILLE	Propriétaire
Allonne	LE MONT D ALLONNE	ZA	61	Terres	1 520 m <sup>2</sup>	oui	1 520 m <sup>2</sup>	ROISIN/JEAN-PIERRE CHARLES GEORGES	Propriétaire
Allonne	LE MONT D ALLONNE	ZA	62	Terres	1 800 m <sup>2</sup>	oui	1 800 m <sup>2</sup>	JANSSENS/NATHALIE HENRIETTE PIERRETTE	Propriétaire
								JANSSENS/BRIGITTE SIMONE FRANCOISE	Propriétaire
Allonne	LE MONT D ALLONNE	ZA	63	Terres	4 240 m <sup>2</sup>	oui	4 240 m <sup>2</sup>	DE PRIESTERE/JEAN-LUC GASTON	Propriétaire
								HEURTEUR/AGNES PAULETTE MARTHE	Propriétaire
Allonne	LE MONT D ALLONNE	ZA	64	Terres	1 490 m <sup>2</sup>	oui	1 490 m <sup>2</sup>	LOUVET/PAUL THEODULE RAYMOND GUSTAVE	Propriétaire
								FORESTIER/DENISE ELIANE GISELE	Propriétaire
Allonne	LA FOSSE D AUMONT	ZA	397	Terres	24 m <sup>2</sup>	oui	24 m <sup>2</sup>	ETAT SERVICE DES AFFAIRES FONCIERES ET PATRIMONIALES	Propriétaire
Allonne	LA FOSSE D AUMONT	ZA	695	Sol	21 m <sup>2</sup>	oui	21 m <sup>2</sup>	ETAT SERVICE DES AFFAIRES FONCIERES ET	Propriétaire

Commune	lieu dit	Section	Numéro	Nature	Surface Cadastrale	Emprise totale utile pour le projet (oui/non)	Surface à acquérir	Propriétaire porté au cadastre	Qualité propriétaire
Allonne	LA FOSSE D AUMONT	ZA	696	Sol	136 m <sup>2</sup>	oui	136 m <sup>2</sup>	PATRIMONIALES ETAT SERVICE DES AFFAIRES FONCIERES ET PATRIMONIALES	Propriétaire
Allonne	LA FOSSE D AUMONT	ZA	697	Terres	41 m <sup>2</sup>	oui	41 m <sup>2</sup>	PATRIMONIALES ETAT SERVICE DES AFFAIRES FONCIERES ET PATRIMONIALES	Propriétaire
Allonne	LA FOSSE D AUMONT	ZA	698	Terres	597 m <sup>2</sup>	oui	597 m <sup>2</sup>	PATRIMONIALES ETAT SERVICE DES AFFAIRES FONCIERES ET PATRIMONIALES	Propriétaire
Allonne	LA FOSSE D AUMONT	ZA	699	Terres	41 m <sup>2</sup>	oui	41 m <sup>2</sup>	SANEF	Propriétaire
Allonne	LA FOSSE D AUMONT	ZA	700	Terres	471 m <sup>2</sup>	oui	471 m <sup>2</sup>	MARIE/ELISE MARCELLE MARIE	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	11	Terres	22 800 m <sup>2</sup>	oui	22 800 m <sup>2</sup>	BIZET/ROLAND JOSEPH MARCEL	Nu propriétaire
								LESIEUR/MARCELLE URSULINE AUGUSTINE	Usufruitier
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	12	Terres	23 040 m <sup>2</sup>	oui	23 040 m <sup>2</sup>	HAEZEBROUCK/PATRICE LEO ANDRE	Nu propriétaire
								HAEZEBROUCK/JOELLE MARIE LAURE	Nu propriétaire
								HAEZEBROUCK/OSCAR LEO	Usufruitier
								SAULNIER/DANIELLE LAURE	Usufruitier
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	13	Terres	3 620 m <sup>2</sup>	oui	3 620 m <sup>2</sup>	ANCEMENT/RENE HENRI LOUIS	Propriétaire
								ANCEMENT/JACQUES GEORGES ROBERT	Propriétaire
								ANCEMENT/BRIGITTE DESIREE GABRIELLE	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	14	Terres	6 290 m <sup>2</sup>	oui	6 290 m <sup>2</sup>	LOUVET/JEAN MICHEL	Propriétaire
								FORTIN/MARIE-JEANNE MARCELLE CELINE	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	15	Terres	1 710 m <sup>2</sup>	oui	1 710 m <sup>2</sup>	AUGER/MICHELE MARCELLE MARCELINE	Propriétaire
								LEFEVRE/VERONIQUE MARCELLE MAURICETTE	Propriétaire
								LEFEVRE/OLIVIER JEAN RENE	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	16	Terres	15 910 m <sup>2</sup>	oui	15 910 m <sup>2</sup>	DOUCHE/OLGA DENISE ESTELLE	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	17	Terres	13 910 m <sup>2</sup>	oui	13 910 m <sup>2</sup>	BIZET/MICHEL CAMILLE XAVIER	Propriétaire
								DEBAISIEUX/MARIE THERESE AUGUSTA CLAUDIA	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	18	Terres	19 030 m <sup>2</sup>	oui	19 030 m <sup>2</sup>	HERAULT/BERNARD DANIEL ANDRE	Propriétaire
								VANHOUTTEGHEM/ELIANE MARIE ALPHONSINE	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	19	Terres	5 960 m <sup>2</sup>	oui	5 960 m <sup>2</sup>	FOURDRAINE/MARLENE CLAIRE ROSE JACQUELINE	Nu propriétaire
								FOURDRAINE/MADELEINE ARGENTINE	Usufruitier

Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	20	Terres	45 170 m <sup>2</sup>	oui	45 170 m <sup>2</sup>	JANSSENS/NATHALIE HENRIETTE PIERRETTE	Propriétaire
								JANSSENS/BRIGITTE SIMONE FRANCOISE	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	21	Terres	3 310 m <sup>2</sup>	oui	3 310 m <sup>2</sup>	JANSSENS/NATHALIE HENRIETTE PIERRETTE	Propriétaire
								JANSSENS/BRIGITTE SIMONE FRANCOISE	Propriétaire
Commune	lieu dit	Section	Numéro	Nature	Surface Cadastrale	Emprise totale utile pour le projet (oui/non)	Surface à acquérir	Propriétaire porté au cadastre	Qualité propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	22	Terres	160 m <sup>2</sup>	oui	160 m <sup>2</sup>	RANCON/CLAIRE LEONTINE	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	23	Terres	130 m <sup>2</sup>	oui	130 m <sup>2</sup>	DOLIGER/EUGENIE OLYMPE	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	24	Terres	370 m <sup>2</sup>	oui	370 m <sup>2</sup>	SNCF SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FE	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	163	Terres	26 m <sup>2</sup>	oui	26 m <sup>2</sup>	SNCF SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FE	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	164	Bois	777 m <sup>2</sup>	oui	777 m <sup>2</sup>	CAULLIER/MONA GENEVIEVE LEONE AIMEE	Nu propriétaire
								CAULLIER/MARIE FERNANDE MICHELE NOEMIE	Nu propriétaire
								HUBER/GENEVIEVE MAURICETTE ANDREE	Usufruitier
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	165	Bois	771 m <sup>2</sup>	oui	771 m <sup>2</sup>	SNCF SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FE	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	166	Bois	4 462 m <sup>2</sup>	oui	4 462 m <sup>2</sup>	CHOUVET/JACQUES EMILE LOUIS	Propriétaire
								LHOTELLIER/ANNE MARIE PAULE	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	167	Bois	730 m <sup>2</sup>	oui	730 m <sup>2</sup>	BIZET/MICHEL CAMILLE XAVIER	Propriétaire
								DEBAISIEUX/MARIE THERESE AUGUSTA CLAUDIA	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	168	Bois	398 m <sup>2</sup>	oui	398 m <sup>2</sup>	CHOUVET/JACQUES EMILE LOUIS	Propriétaire
								LHOTELLIER/ANNE MARIE PAULE	Propriétaire
Allonne	LES SEIZE MINES	ZC	169	Landes	4 868 m <sup>2</sup>	oui	4 868 m <sup>2</sup>	SNCF SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FE	Propriétaire
Allonne	LES VINGT MINES	ZC	291	Terres	18 062 m <sup>2</sup>	oui	18 062 m <sup>2</sup>	AURENCHÉ/ANNE MARIE HENRIETTE	Propriétaire
Allonne	LES VINGT MINES	ZC	307	Terres	11 914 m <sup>2</sup>	oui	11 914 m <sup>2</sup>	FOURDRAINE/MARLENE CLAIRE ROSE JACQUELINE	Nu propriétaire
								FOURDRAINE/MADELEINE ARGENTINE	Usufruitier
Allonne	LES VINGT MINES	ZC	310	Terres	16 024 m <sup>2</sup>	oui	16 024 m <sup>2</sup>	LOUVET/JEAN MICHEL	Propriétaire
								FORTIN/MARIE-JEANNE MARCELLE CELINE	Propriétaire
Allonne	LES VINGT MINES	ZC	348	Sol	112 m <sup>2</sup>	oui	112 m <sup>2</sup>	SANEF	Propriétaire
Allonne	LES VINGT MINES	ZC	349	Terres	42 178 m <sup>2</sup>	oui	42 178 m <sup>2</sup>	RIGAUULT/PATRICK ROBERT CLEMENT	Propriétaire
								RIGAUULT/PATRICIA LUCIA SUZANNE	Propriétaire
<b>63 parcelles</b>					<b>281 621 m<sup>2</sup></b>		<b>280 597 m<sup>2</sup></b>		

## 2.7 EFFETS SUR L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS ET DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

### 2.7.1 Effets sur le réseau routier local

Le site de la future ZAC Saint-mathurin est localisé au carrefour de plusieurs axes structurants majeurs pour la communauté d'agglomération aussi bien à l'échelle nationale, régionale ou locale, quadrillant la zone et déterminant ainsi les limites du périmètre aménageable :

- L'autoroute A16 longeant le site de la ZAC à l'Ouest,
- La RD1001 au Sud (ancienne RN1), comptabilisant en moyenne 30000 véhicules/jour dans les deux sens de circulation,
- La ligne de chemin de fer Beauvais-Paris à l'Est

En plus du réseau principal de voies, le périmètre de l'îlot n°2 de la ZAC de Saint-Mathurin est bordé au Nord par :

- **L'Avenue Saint Mathurin** : Cet axe moins imposant que les précédents, permet la liaison aux zones d'activités situées au Nord et au Nord-Est de la zone d'étude par l'intermédiaire du giratoire A16/RD1001. Cette route permet aussi aux usagers de pouvoir traverser l'A16 et desserte Sud - Sud /Est de Beauvais aux commune situés à l'Est du territoire de l'agglomération. Il s'agit d'une voie alternative pour le transit beauvaisien et qui permet aussi d'articuler les différents quartiers d'Allonne.
- **La rue Boulet**, cette route permet de desservir la sortie sud de Villers-sur-Thère au giratoire situé entre le secteur des Quarante mines et de Saint Lazare de la Zone d'activité du Thers via la rue de la chapelle.

La zone d'étude bénéficie ainsi d'une accessibilité remarquable.

*Le projet de voirie de la variante 3 retenue propose une seule voie d'entrée et de sortie par l'Avenue Saint Mathurin. Les flux de circulation entreraient et ressortiraient donc en empruntant la rue de la Chapelle existante.*

*De plus, il a été décidé de réaliser un nouvel accès directement sur l'îlot 2bis au Sud depuis la RD1001. La future ZAC bénéficie alors deux accès stratégiques : un principal au Nord et un secondaire réservé à l'îlot 2bis uniquement.*

### 2.7.2 Effets sur l'accidentologie

*Pour des raisons liées à la sécurité routière sur cet axe très fréquenté et donc potentiellement accidentogène, la faisabilité technique a été étudiée au préalable avec les services du Département de l'Oise gestionnaires du domaine public routier à cet endroit. Néanmoins, il reviendra à l'entreprise pétitionnaire de faire les démarches auprès des services du Département pour réaliser cette bretelle d'accès à l'îlot 2 bis.*

### 2.7.3 Effets sur les déplacements en transports en commun

Le site de la future ZAC dispose de trois lignes de bus permettant la desserte de la future zone d'activités. L'accessibilité en transports en commun est bonne.

*Afin d'assurer une desserte en transports en commun efficace, le réseau de bus devra s'adapter à la nouvelle demande sur la ZAC Saint-Mathurin. Au Sud, sur la RD1001 ou passe la ligne interurbaine T25, un nouvel arrêt pourra être créé. Au Nord, où se poursuit la ligne interurbaine T25 en plus de la ligne 8 sur l'avenue Saint-Mathurin, un nouvel arrêt pourra être envisagé au niveau de la rue de la Chapelle.*

### 2.7.4 Effets sur le stationnement

La réalisation de nouvelles activités de commerce de gros, d'artisanat, d'industrie, de productions et de fabrication nécessitera la réalisation de parking destinés aux futurs usagers du site (employés, clients, fournisseurs...). Toutefois, le programme économique de la ZAC ne prévoit pas la réalisation de grandes surfaces commerciales pouvant nécessiter la réalisation d'un nombre très important de places stationnement, fortement consommateur d'espace.

*Les surfaces de stationnement seront dimensionnées au type d'activité censé venir sur la ZAC.*

### 2.7.5 Effets sur les modes doux de transport

La variante retenue présente l'avantage de reprendre le tracé des cheminements terrassés ou bitumés d'ores et déjà existant, notamment concernant la rue de la Chapelle et la rue Boulet, ainsi que sur les chemins ruraux connexes. Ces voies seront renforcées et prolongées le cas échéant afin d'assurer une meilleure desserte de la zone. Toutefois, ces voies ne sont pas aménagées pour les circulations douces, tout comme la RD1001 au Sud.

*L'accessibilité de la ZAC aux modes doux de transports se limitera aux déplacements internes, tant que les axes de desserte (RD1001 et Avenue Saint Mathurin) n'auront pas été aménagés pour ce type de transports.*

## 2.8 EFFETS SUR LE CADRE DE VIE

### 2.8.1 Effets du projet sur le bruit

Dans le cadre d'une création de ZAC, la **réglementation Bruit** impose aux constructeurs des futurs bâtiments de respecter des niveaux acoustiques à l'intérieur des bâtiments sensibles lorsque ces derniers sont situés à proximité d'infrastructures qui ont fait l'objet d'un classement sonore par le préfet.

Sur le secteur d'étude, deux axes routiers sont concernés par le **classement sonore**, il s'agit de l'autoroute A16 et de la route départementale RD1001. Ces axes routiers sont classés respectivement en catégorie 1 et 3. Une infrastructure de catégorie 1 est plus bruyante qu'une infrastructure de catégorie 2 ; une infrastructure de catégorie 2 est plus bruyante qu'une infrastructure de catégorie 3, et ainsi de suite.

Ce classement permet de fixer les règles de construction.

Pour le maître d'ouvrage des bâtiments à construire, ces mesures se traduisent par **l'obligation de respecter** une valeur minimale d'isolation acoustique pour protéger les futurs habitants des nuisances sonores.

Les dispositions sur l'isolement acoustique concernent les  **futures constructions**  et les extensions de bâtiments existants entrant dans les catégories suivantes :

- bâtiments d'habitation,
- établissements d'enseignement,
- bâtiments de santé, de soins et d'action sociale,
- bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

Ne sont pas concernés :

- les bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux,

- les ateliers bruyants et locaux sportifs.

Dans le cas de la ZAC Saint-Mathurin, les bâtiments prévus sont du type :

- **commerce de gros et artisanat**
- **industries de productions et de fabrication**

Ces bâtiments ne sont pas des bâtiments sensibles aux bruits : ces bâtiments ne sont donc pas concernés par la réglementation bruit applicable aux nouvelles constructions établies à proximité d'infrastructure ayant fait l'objet d'un classement sonore. Ce qui se traduit par aucune obligation réglementaire acoustique pour le maître d'ouvrage des bâtiments à construire. Aucune mesure acoustique n'est donc préconisée.

### 2.8.2 Effets du projet sur la qualité de l'air

Le projet est la création de la ZAC Saint-Mathurin sur la commune d'Allonne.

Les bâtiments prévus dans la ZAC sont du type :

- commerce de gros et artisanat
- industries de productions et de fabrications

L'aménagement du site crée des voiries nouvelles dans le cadre de la desserte des bâtiments de la ZAC.

A terme, l'utilisation de ces voiries générera une augmentation de la fréquentation sur le site et autour par les véhicules et donc une hausse des rejets atmosphériques polluants. **Cependant, cette augmentation des concentrations des polluants atmosphériques sera négligeable** devant la pollution existante due aux axes routiers importants que sont l'autoroute A16 et la route départementale RD1001.

Signalons qu'à l'avenir, les émissions de polluants liées au trafic automobile vont diminuer, et ceci pour les raisons suivantes :

- l'amélioration technologique des véhicules : afin d'être en mesure de respecter les normes d'émissions européennes, les constructeurs ont doté leurs véhicules de systèmes dépolluants ayant permis des progrès considérables (pots catalyseurs, filtres à particules) ;
- le renouvellement du parc automobile : les véhicules anciens mal équipés sont de moins en moins nombreux, cédant la place à des véhicules plus modernes et moins polluants ;

- l'amélioration de la composition des carburants : grâce à l'essence sans plomb et à la diminution de la teneur en soufre dans le gasoil, les émissions de plomb et de soufre se réduisent.

*L'impact du projet de la ZAC Saint-Mathurin sur la qualité de l'air est négligeable compte tenu des trafics engendrés par la ZAC en comparaison aux axes routiers présents à proximité immédiate.*

## 2.9 APPRECIATION DES EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE

En application de l'article 19 de la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), modifiant l'article 2 de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature et apportant des compléments aux études d'impact des projets d'aménagements, la Circulaire DGS N° 2001-185 du 11 avril 2001 et le guide pour l'analyse du volet sanitaire des études d'impact, les effets potentiels d'un projet d'aménagement sur la santé doivent faire l'objet d'une analyse spécifique dans l'étude d'impact.

Selon les termes de la loi, il s'agit, tout en appliquant le principe de proportionnalité d'incidences en fonction de l'aménagement, d'une part, d'évaluer les effets potentiels, directs ou induits, du projet sur la santé des populations riveraines, et d'autre part, de prévoir les dispositions et mesures destinées à supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet pour la santé.

L'objectif de ce volet de l'étude d'impact est de rechercher si les modifications apportées à l'environnement par le projet peuvent avoir des incidences positives ou négatives sur la santé humaine, autrement dit d'évaluer les risques d'atteinte à la santé humaine liés aux différentes pollutions et nuisances résultant de la réalisation ou de l'exploitation de l'aménagement. Il s'agit ensuite de tirer les conséquences des conclusions de cette étude pour prévoir les mesures propres à limiter ces risques d'atteinte à la santé humaine.

L'objectif de ce chapitre est de faire apparaître les risques encourus par les populations exposées, d'informer les populations concernées et de mettre en œuvre tous les moyens pour prévenir ces risques.

Cette évaluation considère les effets du projet sur les différents thèmes de l'environnement pertinents au regard de leurs incidences pathogènes pour les riverains.

L'analyse portera donc essentiellement sur :

- ✓ La qualité de la ressource en eau ;
- ✓ La qualité des sols ;
- ✓ La qualité de l'air ;
- ✓ L'environnement sonore.

### 2.9.1 Effets de la qualité des eaux sur la santé

#### 2.9.1.1 Généralités

La circulation routière est susceptible de polluer les eaux tant superficielles que souterraines, de façon chronique, saisonnière ou accidentelle.

Une eau est considérée comme polluée quand elle devient impropre à satisfaire le type d'utilisation auquel elle est destinée ou qu'elle présente un danger pour la santé ou l'environnement.

Les polluants d'origine routière susceptibles de nuire à la santé humaine sont accumulés par temps sec et entraînés par le flot des eaux de pluie sur la plate-forme.

Du point de vue de la pollution chronique, il s'agit de Matières En Suspension (M.E.S.), les hydrocarbures et les métaux lourds (zinc, plomb, manganèse...).

Les éléments liés à la pollution saisonnière sont liés à l'épandage de produits de déverglacement (chlorure de sodium et de potassium, sable...) sur la chaussée en hiver.

La pollution accidentelle résulte d'un déversement éventuel de produit dangereux lors d'un accident de la circulation.

#### 2.9.1.2 Effets du projet

Le principal risque est la consommation d'une eau polluée. Rappelons cependant, que l'alimentation en eau potable se fait via le réseau d'adduction en eau potable communal.

Les eaux usées seront orientées vers la station d'épuration. Les eaux pluviales seront récoltées dans des bassins de rétention/dépollution avant rejet dans les réseaux communaux.

Les réseaux d'eau (eaux usées, eaux pluviales et eau potable) seront étanches.

Les mesures mises en place permettront de respecter les objectifs de qualité des eaux destinées à la consommation et des eaux du milieu récepteur de manière générale.

**Compte tenu des aménagements mis en place dans le cadre du projet, il n'y aura pas d'incidence notable sur la qualité des eaux et par conséquent sur la santé humaine.**

## 2.9.2 Effets de la pollution du sol sur la santé

### 2.9.2.1 Généralités

La contamination du sol est due à la présence de polluants qui ont été dispersés et déposés sur le sol. Les polluants sous forme soluble sont les plus toxiques, car ils sont assimilables par les plantes. Après absorption racinaire, ils peuvent s'accumuler dans les plantes et contaminer la chaîne alimentaire.

Les possibilités d'accumulation des métaux lourds dans les plantes varient en fonction de nombreux paramètres tels que le type de sol (pH, composition...), le type d'élément, le type d'espèce et le type d'organe considérés.

En outre, la contamination des sols varie également selon les caractéristiques géométriques des routes et notamment l'influence de la topographie (déblai, remblai).

Concernant la pollution du sol liée aux ruissellements des eaux routières, les effets peuvent être nocifs pour la santé si aucun traitement des eaux n'est effectué au niveau de l'infrastructure routière.

### 2.9.2.2 Effets du projet

Les sols sont actuellement dépourvus d'une quelconque pollution ; les terres sont actuellement utilisées par l'agriculture, et hormis l'emploi de produits phytosanitaires et de pesticides, aucune autre source de pollution n'a été constatée sur site.

A termes, le projet prévoit l'installation d'activités économiques de types industrielles, artisanales et commerce de gros. Les entreprises qui s'installeront ne seront pas de nature à entraîner une pollution des sols. En outre, aucun logement ne sera réalisé ; le site se destine exclusivement à de l'activité économique. Par conséquent, l'impact d'une éventuelle pollution des sols sur la population est nul.

## 2.9.3 Effets des polluants atmosphériques issus du trafic sur la santé

### 2.9.3.1 Généralités

La pollution atmosphérique de proximité fait aujourd'hui l'objet de plus en plus d'attention. La caractérisation de ses zones d'influence et de ses modes d'exposition majoritaires s'améliore, ce qui devrait permettre d'identifier plus finement les populations les plus exposées ou susceptibles de l'être. En ce qui concerne l'étude des effets sanitaires, une littérature abondante a vu le jour au cours de la dernière décennie. Bien que la plupart des indicateurs d'exposition utilisés dans les études

épidémiologiques ne prennent en compte que partiellement l'exposition à ce type de pollution, et parfois même de manière grossière, ils permettent d'approcher des contrastes d'exposition bien réels qui se manifestent par **un état de santé plus dégradé des populations résidant à proximité des sources de trafic routier**. Ces résultats sont plus particulièrement étayés en ce qui concerne les phénomènes **d'exacerbation de l'asthme chez l'enfant**.

### 2.9.3.2 Effets du projet-

Le projet de la ZAC Saint-Mathurin prévoit la réalisation d'une voie interne de desserte des différents secteurs de la ZAC, avec un raccordement au réseau viaire local au niveau de la RD1001 au Sud et à la rue de la Chapelle au Nord permettant l'accès principal depuis l'avenue Saint-Mathurin. Toutefois, le faible trafic prévu sur cet axe, uniquement aux heures pointes (HPS et HPM) ne sera pas de nature à occasionner une pollution importante due au trafic. En outre, le secteur de la future ZAC est bordé par à l'Ouest par l'A16 et la RD1001 au Sud, deux axes à fort, sources de pollution lié au trafic important sur ces deux axes.

A termes, l'occupation du sol au droit de la future ZAC concentrera uniquement des activités à vocation industrielle, artisanale et commerciale. Aucun logement n'est prévu ainsi qu'aucun bâtiment considéré comme sensible ne s'installera sur la ZAC. Une voie interne de desserte est prévue mais A ce titre, l'impact de la pollution sur la santé des futurs usagers sera très limité

## 2.9.4 Effets du bruit sur la santé

### 2.9.4.1 Les effets auditifs du bruit

Les effets auditifs du bruit sur notre oreille ne concernent pas les bruits de transport terrestre, en effet, les niveaux rencontrés ne sont pas assez élevés pour avoir une conséquence auditive.

L'oreille moyenne n'est lésée par le bruit que lorsque le niveau sonore est très élevé (supérieur à 120 dB(A)). Rupture du tympan et luxation des osselets peuvent alors se produire. L'exposition au bruit intense, si elle est prolongée ou répétée, provoque une baisse de l'acuité auditive.

La perte d'audition, sous l'effet du bruit, est le plus souvent temporaire. Cette perte d'audition peut également être définitive lorsqu'elle détruit les cellules ciliées de l'oreille interne. Cette surdité est alors le plus souvent irréversible.

#### 2.9.4.2 Les effets non auditifs du bruit

La perturbation du sommeil par le bruit des transports est une gêne exprimée avec insistance par les riverains des grands axes routiers, des aéroports et autres lieux bruyants.

Des résultats de recherche portant sur les modifications de structure du sommeil induites soit par l'irruption du bruit dans l'environnement des dormeurs soit, au contraire, par la diminution du niveau de bruit pendant le sommeil, montrent que se sont surtout les bruits du trafic routier qui, probablement en raison de leur nature de type continu fluctuant, provoquent des changements de structure du sommeil. Les changements du sommeil par des bruits irréguliers sont plus marqués que ceux induits par une augmentation monotone des niveaux de bruit nocturnes.

Ces perturbations du sommeil par le bruit se traduisent, sur le plan subjectif, par une moins bonne qualité du sommeil et par une baisse des performances psychomotrices au réveil.

#### 2.9.4.3 Les effets physiologiques du bruit

Des études ont montré que le bruit affecte le bien-être mental et physique d'un individu. Le bruit agit comme un facteur stressant. Le stress est avant tout une réponse de l'organisme à une agression extérieure. Ceci implique l'existence d'un stimulus que l'on peut définir d'une manière globale comme toute activité qui dans un environnement peut entraîner une réponse, quelle qu'elle soit, chez un individu donné, ce stimulus stressant n'étant pas le même pour tous.

L'homme présente une très grande sensibilité aux changements minimes de son espace.

L'amplitude et la durée des effets du stress sont déterminées en partie par la susceptibilité individuelle, le style de vie et les conditions environnementales.

Si les modifications engendrées par le stress sont transitoires, il s'agit d'un phénomène physiologique. Mais si les modifications sont durables, le stress peut alors être considéré comme une pathologie. Par exemple, le bruit du trafic routier a retenu l'attention comme un facteur stressant potentiel sur le système cardio-vasculaire bien que les différentes études n'aient pas permis d'apporter des conclusions claires.

En effet, le bruit du trafic routier apparaît peu associé à une augmentation de la pression sanguine et autres changements cardio-vasculaires. Les niveaux de bruit des trafics mesurés ne semblent pas être assez élevés et trop variables pour montrer un effet mesurable sur la santé.

#### 2.9.4.4 L'effet de seuil sonore

En agissant sur tous les paramètres possibles, selon les travaux de l'OCDE, les effets de seuils sonores, en façade, s'établissent comme suit :

- Un bruit de 60 à 65 dB(A) crée une gêne et des troubles du sommeil ;
- Au-delà de 65 dB(A), il se produit des modifications du comportement.

#### 2.9.4.5 Effets du projet

Le projet de la future ZAC bien qu'étant localisé à proximité de grandes infrastructures e transport assez bruyantes (A16 et RD1001), il n'est pas de nature à occasionner une gêne sonore supplémentaire. De plus, à termes, la ZAC a vocation à accueillir uniquement des activités industrielles, artisanales et commerce de gros, évitant ainsi l'exposition d'une population permanente. L'impact sanitaire lié au bruit est donc très limité au droit de la future ZAC.

## VIII. Analyse des impacts cumulés avec d'autre projet connus

## 2.10 INTRODUCTION

La nécessité de conduire une approche des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus constitue une évolution significative de l'étude d'impact. L'article R122-5 II 4° du code de l'environnement précise les projets à intégrer dans l'analyse. Il s'agit des projets qui :

- **Ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre d'article R214-6 du code de l'environnement ET d'une enquête publique**
- **Ont fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale publié.**

La notion d'effets cumulés recouvre l'addition, dans le temps ou dans l'espace, d'effets directs ou indirects issus d'un ou de plusieurs projets et concernant la même entité (ressources, populations ou communautés humaines ou naturelles, écosystèmes, activités, ...). Elle inclut aussi la notion de synergie entre effets.

C'est donc une notion complexe qui nécessite une approche globale des incidences sur l'environnement : approche territoriale, approche temporelle, approche par entité / ressource impactée, approche multi-projets.

Les effets cumulés sont le résultat de toutes les actions passées, présentes et à venir (projets, programmes, ...) qui affectent une entité. L'incrémentation découle d'actions individuelles mineures mais qui peuvent être globalement importantes :

Des impacts élémentaires faibles de différents projets (par exemple des impacts secondaires), mais cumulés dans le temps ou dans l'espace, ou cumulés aux problèmes environnementaux déjà existants, peuvent engendrer des incidences notables ;

Le cumul d'impacts peut avoir plus de conséquences qu'une simple juxtaposition des impacts élémentaires de différents projets (notion de synergie, effet décuplé).

## 2.11 ANALYSE DES PROJETS A PRENDRE COMPTE DANS LE CADRE DES EFFETS CUMULES AU PROJET DE LA ZAC SAINT-MATHURIN

Le tableau en page suivante répertorie l'ensemble des projets ayant fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R214-6 du code de l'environnement, ainsi que ceux ayant fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale publié. Cette liste a été établie sur la base de trois sources différentes :

- **La ville de Beauvais ou la CAB**
- **La préfecture de l'Oise**
- **La préfecture de Picardie**
- **Le fichier national des études d'impact**

**De plus, les projets ont été identifiés dans la zone d'influence du projet, conformément à la réglementation, sur deux critères :**

- **Critère géographique** : la proximité des dits-projets, sur la même commune ou sur une commune limitrophe
- **Critère thématique** : il s'agit d'un ou plusieurs projets de ZAC localisés également à proximité de la future ZAC Saint-Mathurin.

**Enfin, les projets dont la réalisation est achevée ne sont pas pris en compte.**

Pour chaque projet, une analyse a été menée sur l'existence ou non d'impacts cumulés avec ces projets.

*Ainsi, sur la base du listing fourni, et en appliquant les critères présentés ci-dessus, aucun projet n'a été identifié au titre des impacts cumulés avec la future ZAC Saint-Mathurin*

## **IX. Analyse des principales solutions de substitution eu égard aux effets sur la santé et l'environnement**

## 1 INTRODUCTION

Le projet d'aménagement de la ZAC de Saint Mathurin a fait l'objet d'une étude de variantes au regard de critères fonctionnels et techniques mais également environnementaux afin d'aboutir au choix du parti d'aménagement retenu tels qu'il est analysé dans l'étude d'impact. Au total, trois variantes ont été étudiées.

Dans les paragraphes suivants sont présentés **les différents partis d'aménagement envisagés et leur description au moyen de vues en plan de chaque variante.**

**Un tableau d'analyse multicritères** a ensuite été réalisé ayant pour but de résumer l'aménagement envisagé de la ZAC de Saint-Mathurin. Les principales différences résident dans la répartition et le nombre d'îlots qui constituent la ZAC.

## 2 PRESENTATION DES DIFFERENTS PARTIS D'AMENAGEMENT ENVISAGES

### 2.1 LE PRINCIPE DIRECTEUR COMMUN DE CHAQUE SCENARIO : LA REUTILISATION DES CHEMINEMENTS EXISTANTS

L'agglomération du Beauvaisis a choisi de tirer parti du positionnement de l'Autoroute A16 sur sa façade Est, pour y accueillir de manière préférentielle les activités économiques sur son territoire.

Le secteur d'Allonne au sud-est de Beauvais, considéré comme « ville-porte » dans le SCOT de l'agglomération, est à la croisée de trois grands axes de circulation : la RD 1001 (ex route nationale n°1), l'autoroute A16 (échangeur sud) et la déviation sud de Beauvais (RN n°31).

Le périmètre d'étude de la future zone économique de Saint-Mathurin s'inscrit dans le triangle situé entre la zone d'activité de Ther au Nord et à l'Ouest, la voie de chemin de fer à l'Est et la RD 1001 au Sud. **La future ZAC est donc positionnée dans la continuité de la zone d'activité du Ther préexistante et le futur réseau viaire viendra conforter cette connexion entre les deux zones.**

Le projet de la ZAC Saint-Mathurin bénéficie d'un positionnement qui permet d'en assurer l'accessibilité pour l'implantation d'activités économiques. Dès lors, il apparaît logique de s'appuyer sur les infrastructures existantes calibrées pour recevoir des flux de transports routiers.

Dans un paysage où les infrastructures de voiries sont omniprésentes, le point commun qui a guidé la réflexion de l'aménagement de cette zone a été de prévoir une **structuration de l'espace par le réseau de voirie**. Il s'agit d'un élément paysager et fonctionnel du site prédominant lorsque l'on crée une zone destinée à accueillir des entreprises avec en particulier les flux de salariés et de transports de marchandises qu'elles vont générer.

**L'ensemble des scénarios étudiés présentent l'avantage de reprendre le tracé des cheminements terrassés ou bitumés d'ores et déjà existant**, notamment concernant la rue de la Chapelle et la rue Boulet, ainsi que sur les chemins ruraux connexes. **Ces voies seront renforcées et prolongées le cas échéant afin d'assurer une meilleure desserte de la zone.**

Compte tenu de la configuration des lieux, il était possible de réaliser **deux scénarios très différents** et contrastés. Le premier avec une **voirie principale traversante** qui relie l'avenue Saint-Mathurin à la RD

1001 et le second en réalisant une zone enclavée avec un seul point d'entrée et de sortie par l'avenue existante.

Concernant le scénario n°1, la démarche a été de partir sur une vision d'un « scénario idéal » qui permette de valoriser tout le foncier et qui comprenne à la fois des infrastructures traversantes et un effet vitrine le long de la RD 1001. Seulement, cette solution d'aménager un troisième îlot n'a pas été retenu compte tenu de l'existence d'un autre projet d'intérêt général, celui de la prolongation de la RN 31.

Le deuxième scénario met de côté l'aménagement de l'îlot n°3 et de la voirie traversante. Cependant, la présence de l'îlot n°1 avec sa demi-lune permet de garder un accès direct sur la RD 1001 pour des entreprises souhaitant capter les flux de circulation (station-service, services drive, etc...). Cette solution présente néanmoins un certain impact environnemental et paysager, par conséquent l'aménagement de l'îlot n°3 n'a pas été retenu.

Le troisième scénario, qui se concentre exclusivement sur l'îlot n°2 est un compromis entre les deux premières variantes, c'est-à-dire qu'il reprend le tracé principal d'une zone à dominante enclavée, mais qu'il crée une bretelle d'accès direct par la RD 1001 pour un terrain à destination d'une entreprise qui souhaiterait avoir une façade et un accès sur cet axe de passage. Tout le reste de la zone continuerait à être accessible par la rue de la Chapelle.

## 2.2 VARIANTE N°1 : UNE ZONE D'ACTIVITE « TRAVERSANTE » AVEC ENTREES ET SORTIES DIFFERENCIEES

- La trame viaire circulaire avec voie principale traversante et voies secondaires

Le scénario n°1 prévoit de réaliser une liaison entre la RD 1001 (au sud) et l'Avenue Saint Mathurin (au nord) en créant une voie principale traversante qui permettrait d'assurer une circularité entre la zone d'activité et les principaux axes menant à l'échangeur de l'autoroute A16. Il est envisagé pour cela de connecter cette nouvelle voirie au niveau du giratoire de la déviation de Beauvais (RN 31).

Afin de desservir l'ensemble de la zone, il est également prévu de créer des voies de dessertes secondaires qui effectueraient ainsi un maillage plus fin de la zone pour l'implantation de plus petites entreprises.

- La création de trois (3) îlots d'activités :

La création de cette nouvelle zone urbaine se ferait en continuité du tissu économique déjà présent et viendrait ainsi combler une « dent creuse » d'activités. En effet, il existe un vide d'entreprises entre la zone d'activités de Ther (secteur Merlemont avec Michelin, Mr Bricolage / secteur Les Quarante Mines avec GM de rody, et Honey Well), le lieu-dit « Galhaye » (entreprise de dépôt de ferraille) et le lieu-dit « vingt mines » (usine). Il serait donc envisagé de structurer la future zone en trois (3) îlots distincts.

Ce scénario prévoit de créer un îlot d'activités n°1 entre le Ru de Berneuil, l'autoroute A16 et la RD 1001 d'une surface de 52 000 m<sup>2</sup> environ, qui viendrait combler en partie l'espace triangulaire enserré par ces trois éléments. Là encore la desserte de la zone pourrait être assurée en s'appuyant sur des infrastructures existantes telles que la demi-lune sur la RD 1001.

L'îlot n°1 au lieu-dit « Les Plantes » fonctionnerait ici de manière autonome avec un accès direct sur la RD 1001 qui s'appuierait sur la demi-lune. Cet îlot est plutôt isolé du reste de la ZAC avec la coupure que forme l'autoroute A 16.

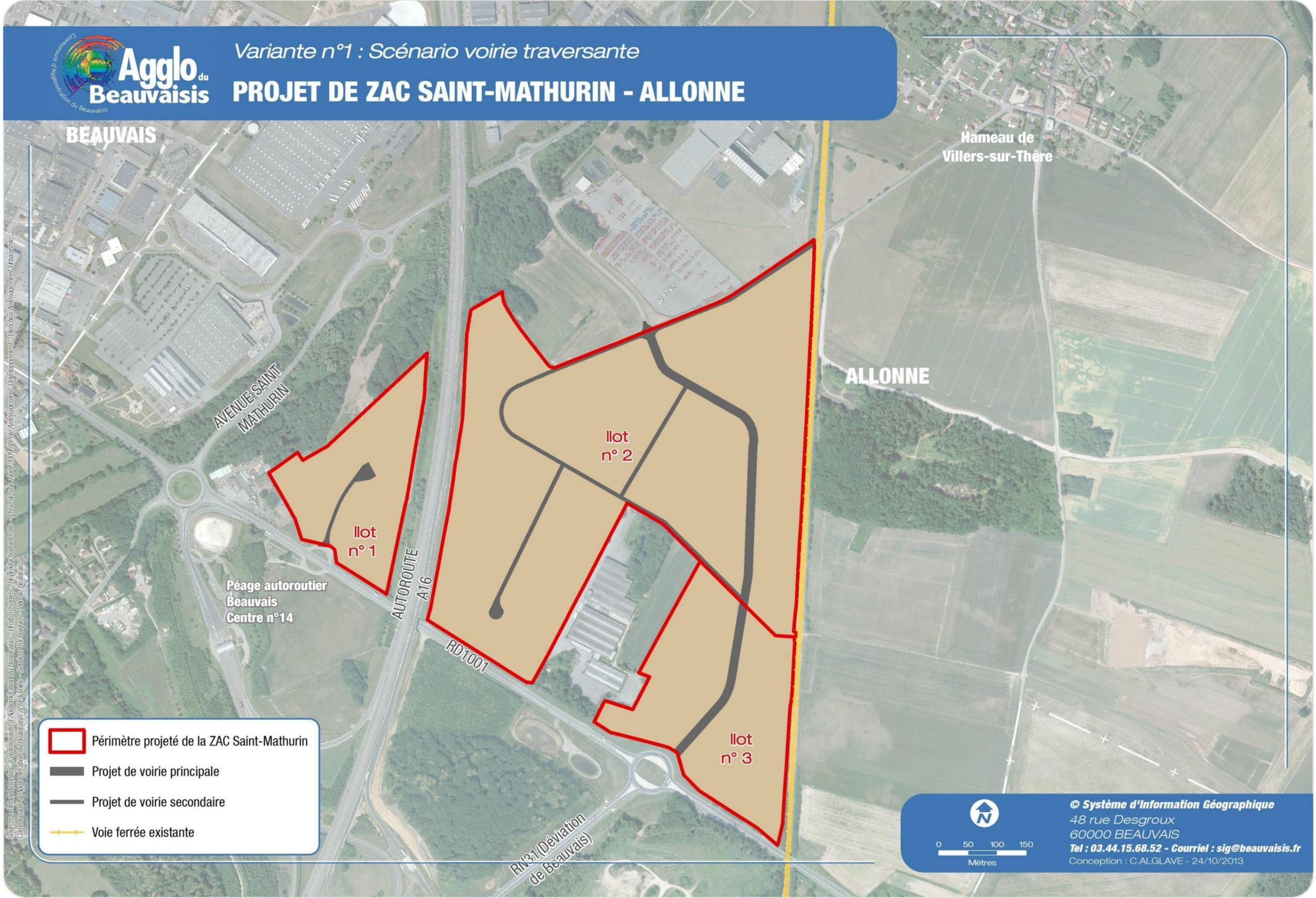
L'îlot n°2 a vocation à poursuivre la continuité urbaine du « secteur des Quarante Mines » de la zone d'activité du Ther qui a vu s'implanter la société n°1 du freinage en France « Bendix » (groupe Honey Well). L'îlot n°2 qui s'étend sur environ 280 000 m<sup>2</sup> accueillerait dans ce même sillage des entreprises industrielles et logistiques, du commerce de gros et de l'artisanat.

L'îlot n°2 et n°3 seraient traversés tous deux par la voirie principale qui assurerait une bonne rotation des flux au sein de la future zone. La trame viaire envisagée permettrait par la suite de dessiner des tailles de parcelles très variable allant de la grande à la petite parcelle selon les besoins des entreprises.

Au total, ce sont donc près de 43 ha qui seraient potentiellement commercialisable dans le scénario n°1.



Variante n°1 : Scénario voirie traversante  
**PROJET DE ZAC SAINT-MATHURIN - ALLONNE**



Source : Orthophotoplan - Commande d'Approbation du Beauvaisis - Droits réservés - Reproduction interdite - Prise de vue : Juin 2009 / 06 Aménagement Développement - Direction Aménagement Urbain  
Commande d'Approbation du Beauvaisis / BA Ville - Services Techniques - Ville de Beauvais

- Périmètre projeté de la ZAC Saint-Mathurin
- Projet de voirie principale
- Projet de voirie secondaire
- Voie ferrée existante

© **Système d'Information Géographique**  
48 rue Desgroux  
60000 BEAUVAIS  
Tel : 03.44.15.68.52 - Courriel : sig@beauvaisis.fr  
Conception : C.ALGLAVE - 24/10/2013

0 50 100 150  
Mètres

### 2.3 VARIANTE N°2 : LE DOUBLE ENCLAVEMENT SUR DEUX ILOTS

Il s'agit d'une variante du 1<sup>er</sup> scénario mais sans l'îlot n°3 et sa voirie traversante.

#### La trame viaire structurante

Compte tenu de la présence du projet de déviation et de son emplacement réservé n°19 (ER), le deuxième scénario d'aménagement envisagé ne peut plus faire de distinction, ni de hiérarchisation, entre une voie principale traversante et des voiries de dessertes secondaires.

Par conséquent, le scénario n°2 ne présente qu'une seule voie d'entrée et de sortie sur l'îlot n°2 qui se ferait par l'Avenue Saint Mathurin. Il s'agit d'un système en bouclage dans lequel les flux de circulation feraient le tour de la zone.

Il n'est pas du tout prévu d'orienter les voitures et encore moins les camions de transports routiers vers le hameau de Villers-sur-Ther à proximité, puisque la configuration de la voirie et du hameau ne se prête pas au passage de ce type de véhicules.

A l'instar du scénario précédent, l'îlot n°1 présenterait également ici une voie en impasse avec un accès direct sur la RD 1001 en utilisant la demi-lune existante.

Les deux îlots présentés dans cette variante d'aménagement n°2, fonctionneraient donc tous deux de manière enclavés avec un seul accès.

#### L'aménagement de deux (2) îlots d'activités

On ne retrouve pas dans ce scénario la présence de l'îlot n°3 qui a été mis de côté compte tenu de sa faible probabilité de réalisation avec le projet de déviation et son emplacement réservé (ER n°19).

Dans ce cas de figure, deux zones seraient dédiées à l'accueil d'activités économiques, les îlots n°1 et n°2 pour une surface totale de 332 000 m<sup>2</sup> (soit plus de 33 ha).

Ilots d'activités envisagés	Surface approximative de l'îlot
îlot n°1	52 000 m <sup>2</sup>
îlot n°2	280 000 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>332 000 m<sup>2</sup></b>

L'îlot n°1 est entouré d'une zone boisée et se situe à proximité du Ru de Berneuil, par conséquent il est possible que la zone ait un sol de nature plutôt humide, cela nécessiterait des investigations complémentaires pour s'en assurer.

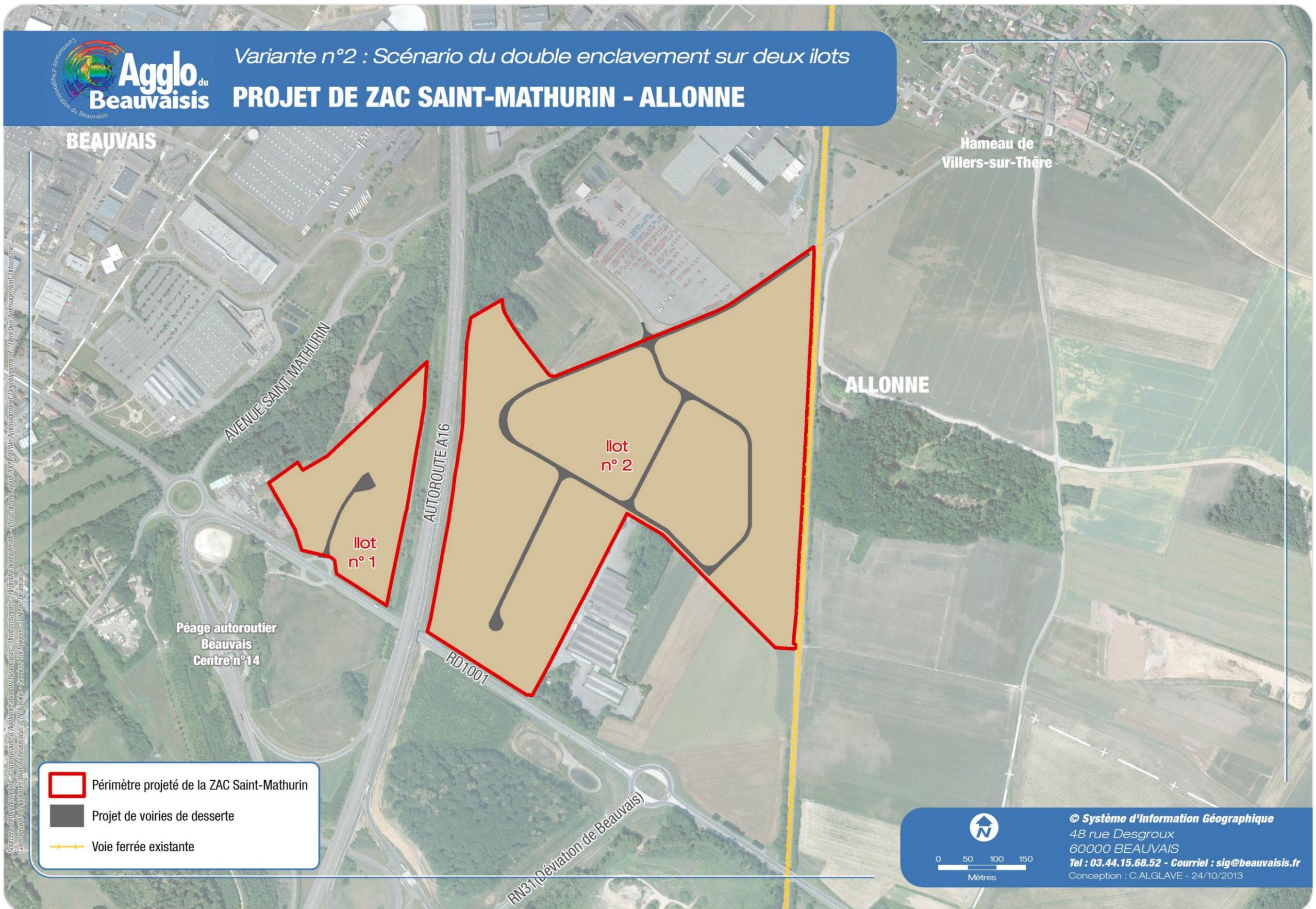
Une nuance doit cependant être apportée concernant la surface aménageable réelle de l'îlot n°1 enserré par le Ru de Berneuil et l'autoroute A16. En effet, il paraîtrait a priori peu probable que cette zone fasse l'objet d'un défrichage de ces espaces boisés pour des raisons liées à la considération environnementale du site puisque ce sont des éléments de repère dans le paysage dont la disparition pourrait altérer les aménités paysagère au-delà de leur intérêt faunistique et floristique. Il ne resterait donc ainsi qu'une surface d'environ 3,5 ha qui pourrait être considérée comme effectivement aménageable. Dans ces conditions, il n'y a que la présente étude d'impact et un bilan coût/avantage qui permette de voir s'il est réellement opportun d'aménager cet îlot n°1.

Concernant l'îlot n°2, il aurait ici toujours vocation à accueillir des entreprises de commerce de gros et d'artisanat, de dépôt ou de logistique dans la continuité de la Zone d'activité de Ther. Un système en bouclage serait prévu pour assurer la desserte de l'ensemble de l'îlot n°2, sauf pour la partie qui touche la RD 1001 où compte tenu de la configuration des lieux une impasse est envisagé.



Variante n°2 : Scénario du double enclavement sur deux ilots

# PROJET DE ZAC SAINT-MATHURIN - ALLONNE



Source : D. Jacquelin - Communauté d'Agglomération du Beauvaisis - Droits réservés - Reproduction interdite - Préf. de ville - Juin 2004 / 2005 - Aménagement Développement - Direction Aménagement Urbanisme - Communauté d'Agglomération du Beauvaisis / B. La Verrie - Services Techniques - Ville de Beauvais

-  Périmètre projeté de la ZAC Saint-Mathurin
-  Projet de voiries de desserte
-  Voie ferrée existante


Mètres

© **Système d'Information Géographique**  
48 rue Desgroux  
60000 BEAUVAIS  
Tel : 03.44.15.68.52 - Courriel : sig@beauvaisis.fr  
Conception : C.ALGLAVE - 24/10/2013

## 2.4 VARIANTE N°3 : LE COMPROMIS ENTRE UNE ZONE D'ACTIVITE ENCLAVEE ET LA CREATION D'UN ACCES DIRECT SUR LA RD 1001

La variante n°3 présente un projet qui se concentre uniquement sur une zone (l'îlot n°2), dans une hypothèse où l'on accepte le fait de ne pas aménager l'îlot n°1 compte tenu de l'intérêt paysager du site et de la présence d'eau à proximité.

### La trame viaire structurante

Le projet de voirie dans son principe est assez similaire à celui présenté dans la variante n°2, à savoir une seule voie d'entrée et de sortie par l'Avenue Saint Mathurin. Les flux de circulation entreraient et ressortiraient donc en empruntant la rue de la Chapelle existante.

Là non plus il n'est pas prévu d'orienter les flux routiers vers le hameau de Villers-sur-Thère.

L'impasse a été raccourci et pour pallier au risque des difficultés de commercialisation sur le « fond de parcelle » au sud de l'îlot n°2, cette nouvelle variante créer un îlot n°2 bis en lien avec la RD 1001.

En effet, la nouveauté de ce scénario réside dans le fait que l'un des terrains serait tourné sur la RD 1001 avec un accès direct depuis la route départementale avant de passer sous le pont de l'autoroute A16.

Pour des raisons liées à la sécurité routière sur cet axe très fréquenté et donc potentiellement accidentogène, la faisabilité technique a été étudiée au préalable avec les services du Département de l'Oise gestionnaires du domaine public routier à cet endroit. Néanmoins, il reviendra à l'entreprise pétitionnaire de faire les démarches auprès des services du Département pour réaliser cette bretelle d'accès à l'îlot n°2 bis.

### La concentration des activités sur l'îlot n°2 et n°2 bis

Les entreprises seraient donc regroupées sur l'îlot n°2 et n°2 bis d'une surface d'environ 280 000 m<sup>2</sup>.

Le fait de resserrer la zone d'activité sur cet îlot uniquement présentait notamment le risque que les terrains accolés sur la RD 1001 soient traités comme du « fond de parcelles » et ne soient quelque part plus difficile à commercialiser.

C'est donc dans une optique d'optimisation foncière, qu'il a été envisagé de créer un accès direct à ces terrains par la RD 1001. La première idée consistait à réaliser un troisième giratoire sur la RD 1001 entre

le lieu-dit « Les vingt mines » et le pont de l'A16. Cette option a très vite été écartée par souci de sécurité routière avec l'enchaînement des ronds-points.

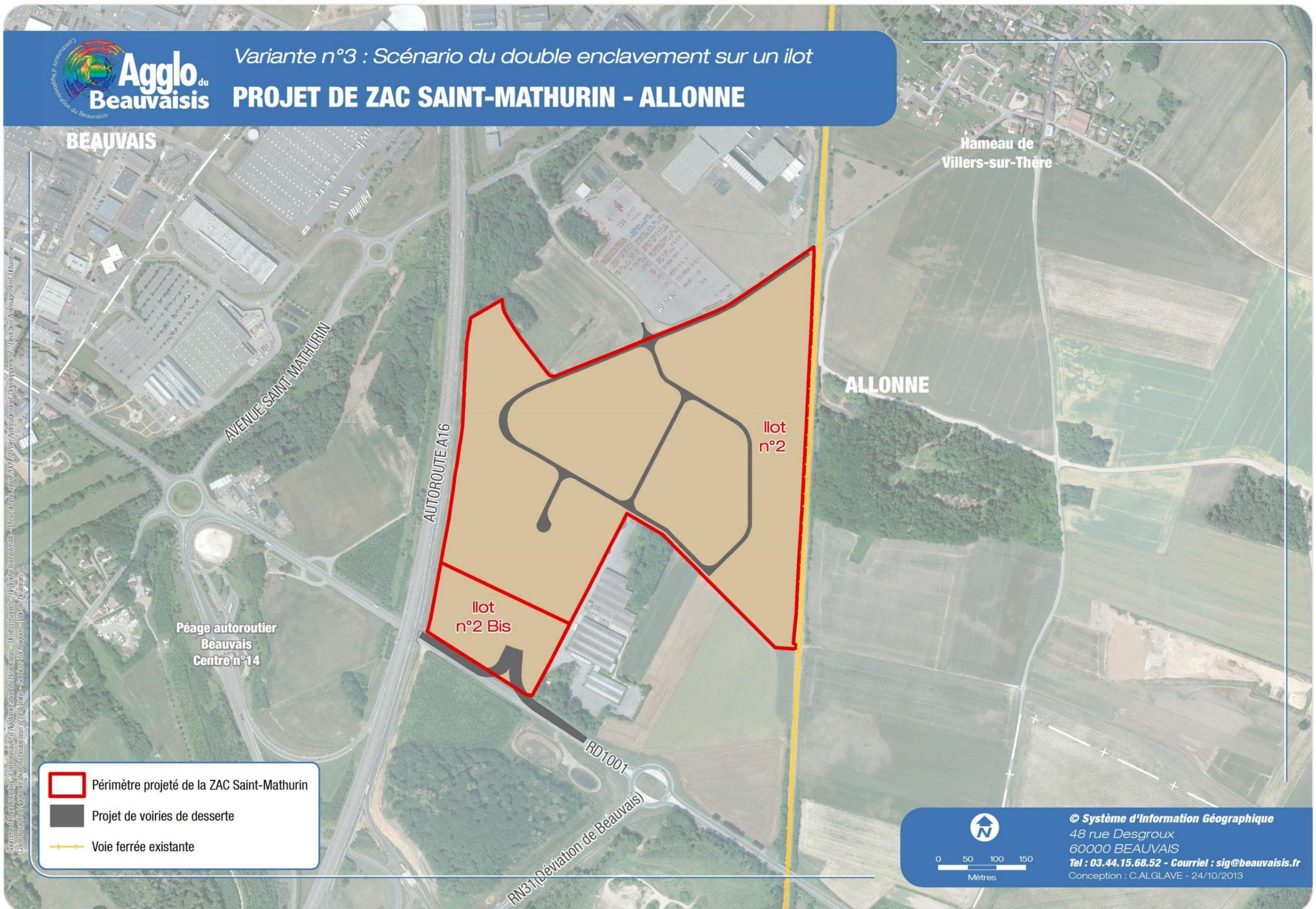
Une autre solution a été trouvée sur un plan technique pour permettre d'accéder à ces « terrains du fond » par la RD 1001, en créant une bretelle d'accès et de sortie à cet endroit.

L'aménagement de l'îlot n°2 a donc été repensé pour bénéficier d'un accès direct à la RD 1001, cependant pour des impératifs de sécurité routière, cet accès se limite à un lot 2 bis, puisqu'il n'est pas envisageable de transformer cette bretelle en voie traversante dans la mesure où il y aurait trop de flux qui se concentrerait à cet endroit.

C'est ainsi que l'îlot n°2 serait desservie majoritairement par une boucle et qu'un îlot n°2 bis serait créer puisque sa desserte ne s'effectuerait pas par l'avenue Saint Mathurin mais par la RD 1001. L'implantation de commerces de type station-service ou drive seraient donc ici tout à fait adaptée.



Variante n°3 : Scénario du double enclavement sur un ilot  
**PROJET DE ZAC SAINT-MATHURIN - ALLONNE**



Sources : Ortophotoplan - Communauté d'Agglomération du Beauvaisis - Droits réservés - Reproduction interdite - Prise de vue : Juin 2004 / POC - Aménagement Développement - Direction Aménagement Urbanisme  
Communauté d'Agglomération du Beauvaisis / Bâtiment - Services Techniques - Ville de Beauvais

- Périmètre projeté de la ZAC Saint-Mathurin
- Projet de voiries de desserte
- Voie ferrée existante



© **Système d'Information Géographique**  
48 rue Desgroux  
60000 BEAUVAIS  
Tel : 03.44.15.68.52 - Courriel : sig@beauvaisis.fr  
Conception : C.ALGLAVE - 24/10/2013

## 2.5 RECAPITULATIF DES TROIS SOLUTIONS ENVISAGEES

Les évolutions du projet initial concernent la prise en compte de différentes contraintes tels que la prise en compte d'enjeux environnementaux comme la consommation de milieux naturels et agricoles et d'enjeux économiques par rapport au coût de l'aménagement global et les risques financiers que celui-ci peut engendrer.

Le tableau récapitulatif des trois solutions envisagées porte aussi bien sur des critères techniques, environnementaux que financiers. Ces derniers apparaissent dans différentes rubriques du tableau et ont été intégrés dès la genèse du projet dans la solution retenue. Les rubriques détaillées dans le tableau sont les suivantes :

- **L'organisation du parti d'aménagement (scénario 1,2 et 3)**
- **Résumé du parti d'aménagement**
- **Capacité à répondre aux objectifs de la création de la ZAC et aux enjeux du territoire**
- **La description des aménagements prévus (précisions sur les surfaces, organisations de la voirie...)**
- **Les critères techniques et environnementaux**

Thématique	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3 (retenu)
<p><b>Parti d'aménagement</b></p>	<p>Variante n°1 : Scénario voirie traversante avec l'ER 19  <b>PROJET DE ZAC SAINT-MATHURIN - ALLONNE</b></p>	<p>Variante n°2 : Scénario du double enclavement sur deux îlots  <b>PROJET DE ZAC SAINT-MATHURIN - ALLONNE</b></p>	<p>Variante n°3 : Scénario du double enclavement sur un îlot  <b>PROJET DE ZAC SAINT-MATHURIN - ALLONNE</b></p>
<p><b>Résumé du parti d'aménagement</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement divisé en 2 partis localisés de part et d'autre de l'A16</li> <li>• L'aménagement est réparti 3 îlots                     <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <u>Avantage</u></li> </ul> </li> <li>• Espace à commercialiser plus important</li> <li>• Poids économique plus important                     <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <u>Inconvénient</u></li> </ul> </li> </ul> <p>Consommation d'espace naturel et agricole important (boisement sur l'îlot 1).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement réparti sur 2 ensemble localisé de part et d'autre de l'A16</li> <li>• L'aménagement est réparti sur 2 îlots                     <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <u>Avantages</u></li> </ul> </li> <li>• Consommation d'espace agricole moindre</li> <li>• Consommation d'espace agricole moindre                     <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <u>Inconvénient</u></li> </ul> </li> </ul> <p>Espace à commercialiser moins important</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poids économique plus faible</li> </ul>	<p><u>Caractéristiques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement sur un ensemble</li> <li>• L'aménagement est réparti sur 1 îlot organisé en deux sous îlots (îlots 2 et îlot 2bis)                     <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <u>Avantages</u></li> </ul> </li> <li>• Consommation de milieux naturels la plus faible (boisement sur l'îlot 1 et 3)</li> <li>• Consommation d'espace agricole la plus faible                     <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <u>Inconvénient</u></li> </ul> </li> <li>• Espace à commercialiser le moins important</li> </ul>

## COHERENCE GENERALE DU PROJET

## Capacité à répondre aux objectifs de la création de la ZAC et aux enjeux du territoire

L'agencement de la ZAC dans cette disposition permettra de répondre aux objectifs du SCOT et de renforcer la vitrine économique du Sud de l'Agglomération Beauvaisienne.

L'agencement de la ZAC dans cette disposition permettra de répondre aux objectifs du SCOT et de renforcer la vitrine économique du Sud de l'Agglomération Beauvaisienne.

L'agencement de la ZAC dans cette disposition permettra de répondre aux objectifs du SCOT et de renforcer la vitrine économique du Sud de l'Agglomération Beauvaisienne.

## AMENAGEMENT PREVUS

## Surface approximative des îlots

43 Ha

33 Ha

28 Ha

## Organisation de voiries / desserte

Caractéristiques• Ilot 1

Une voie principale en impasse avec raquette de retournement

• Ilot 2 et 3

Axe principal Nord/Sud traversant l'îlot 2 et 3. Axe desservit au Nord par la RD 1001 (RN31 et A16 à proximité direct) et au Sud par un axe secondaire (Rue Boulet)

cheminement secondaire pour la desserte intérieur de l'îlot 2

➔ Avantage

Les îlots sont desservis par un axe de communication permettant une desserte direct avec l'A16 et la RN 31

CaractéristiquesIlot 1

Une voie principale en impasse avec raquette de retournement

Ilot 2

- 1 axe principale organisé en boucle

- Deux axes de desserte secondaire dont une voie n impasse avec raquette de retournement

L'îlot 2 bis est directement desservit par la RD1001.

Caractéristiques

Trois voies de desserte sont présente au sein de l'îlot 2 :

- 1 axe principale organisé en boucle
- Deux axes de desserte secondaire dont une voie n impasse avec raquette de retournement

L'îlot 2 bis est directement desservit par la RD1001.

➔ Avantage

L'îlots 2bis est desservis par un axe de communication permettant un accès direct avec l'A16 et la RN31.

## Espaces verts créés

## ASPECTS TECHNIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

## Création d'espace vert

## Assainissement

<b>Performance énergétique des bâtiments</b>			
--------------------------------------------------	--	--	--

### 3 ANALYSE MULTICRITERE DES VARIANTES EU EGARDS AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le tableau ci-dessous compare les réponses aux enjeux environnementaux et urbains des différents scénarii d'aménagement :

Evaluation de la réponse aux enjeux environnementaux :

Positifs /intermédiaire / à minima



ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET URBAINS	REPONSE DE LA VARIANTE 1	REPONSE DE LA VARIANTE 2	REPONSE DE LA VARIANTE 3 (AMENAGEMENT RETENUE)
<b>Préservation du foncier agricole</b>	Surface : 43 hectares	Surface : 33 hectares	Surface : 28 hectares
<b>Organisation de desserte</b>	Voie principale « traversante » permettant d'accéder aux principaux axes et menant à l'échangeur et l'A16 Maillage des îlots par voies de desserte secondaire	Une voie principale, il n'y a pas d'accès direct à l'échangeur et à l'A16. Accès par l'avenue de Saint-Mathurin. Seul l'îlot 1 aura un accès direct à la RD1001	Une voie principale qui dessert un réseau de voies secondaires par la rue de la Chapelle existante L'îlot 2bis est relié à la RD1001 offrant un accès direct à l'échangeur de la RN31 et l'A16
<b>Assure la continuité économique de la façade économique Est de la CAB</b>	Aménagement d'une surface commerciale d'environ 417 000 hectares avec un COS de 0,5	Aménagement d'une surface commerciale d'environ 332 000 hectares avec un COS de 0,5	Aménagement d'une surface commerciale d'environ 280 000 hectares avec un COS de 0,5
<b>Solution alternative de gestion des eaux pluviales</b>	Non renseigné à ce stade	Non renseigné à ce stade	Non renseigné à ce stade
<b>Préservation et valorisation de site présentant un intérêt paysager</b>	Défrichage minimisé des espaces boisés de l'îlot 1	Défrichage minimisé des espaces boisés de l'îlot 1	Surface boisé impactée uniquement sur l'îlot 2 Le bois situé sur l'îlot 1 qui borde le ru de Berneuil est préservé
<b>Coût</b>	Aménagement de trois îlots d'activité Dont l'îlot 1qui présente un coût/avantage ambigu	Aménagement de deux îlots d'activité Dont l'îlot 1qui présente un coût/avantage ambigu	Aménagement d'un îlot d'activité (îlot 2)
<b>Développement d'énergies renouvelables</b>	L'analyse des potentialités du site, des besoins de la ZAC et des possibilités locales d'approvisionnement en énergies sur les trois variantes ont fait ressortir les points suivants :		

- Les possibilités de **développement des énergies renouvelables sur la zone sont conséquentes** et sont renforcées par le contexte régional,
- La filière **bois-énergie (bien implantée localement)**, ainsi que les filières **électricité verte, photovoltaïque et petit éolien**, offrent les opportunités les plus importantes. Les filières hydroélectricité et grand éolien semblent à proscrire dans le contexte spécifique de la ZAC,
- Le raccordement au réseau de chaleur existant sur Beauvais n'est pas économiquement et techniquement réalisable. La réalisation d'un nouveau réseau de chaleur ne peut se réaliser que dans un contexte plus global,
- L'utilisation d'énergies renouvelables aura un **impact positif significatif sur la baisse de consommation d'énergie primaire et le rejet de gaz à effets de serre liés au fonctionnement de la ZAC**,
- L'intérêt économique des filières renouvelables semble certain mais reste à affiner. Dans l'ensemble, il ressort des **coûts d'investissement non négligeables mais rentables sur le long et même le moyen terme.**

### 3.1 CONCLUSION

En synthèse de la comparaison des trois variantes, le choix du parti d'aménagement se justifie par une meilleure réponse aux enjeux concernant le coût de l'opération ainsi que sur la consommation du foncier et des surfaces agricoles.

La variante n°3 est celle qui consomme le moins d'espace agricole tout en assurant une surface commercialisable importante, dans la continuité de la façade économique Est de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis.

L'étude sur le potentiel de développement en énergies renouvelables à l'échelle de la ZAC fait ressortir un potentiel important, avec un impact positif sur les consommations énergétiques et le rejet des gaz à effet de serre. Cet investissement important au départ deviendra rentable sur le long terme.



**X. Compatibilité du projet avec  
l'affectation du sol définie par les  
documents d'urbanisme et son articulation  
avec les plans, schémas et programmes**

Le Décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements précise que l'étude d'impact doit présenter « Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3 ».

## 1 DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES

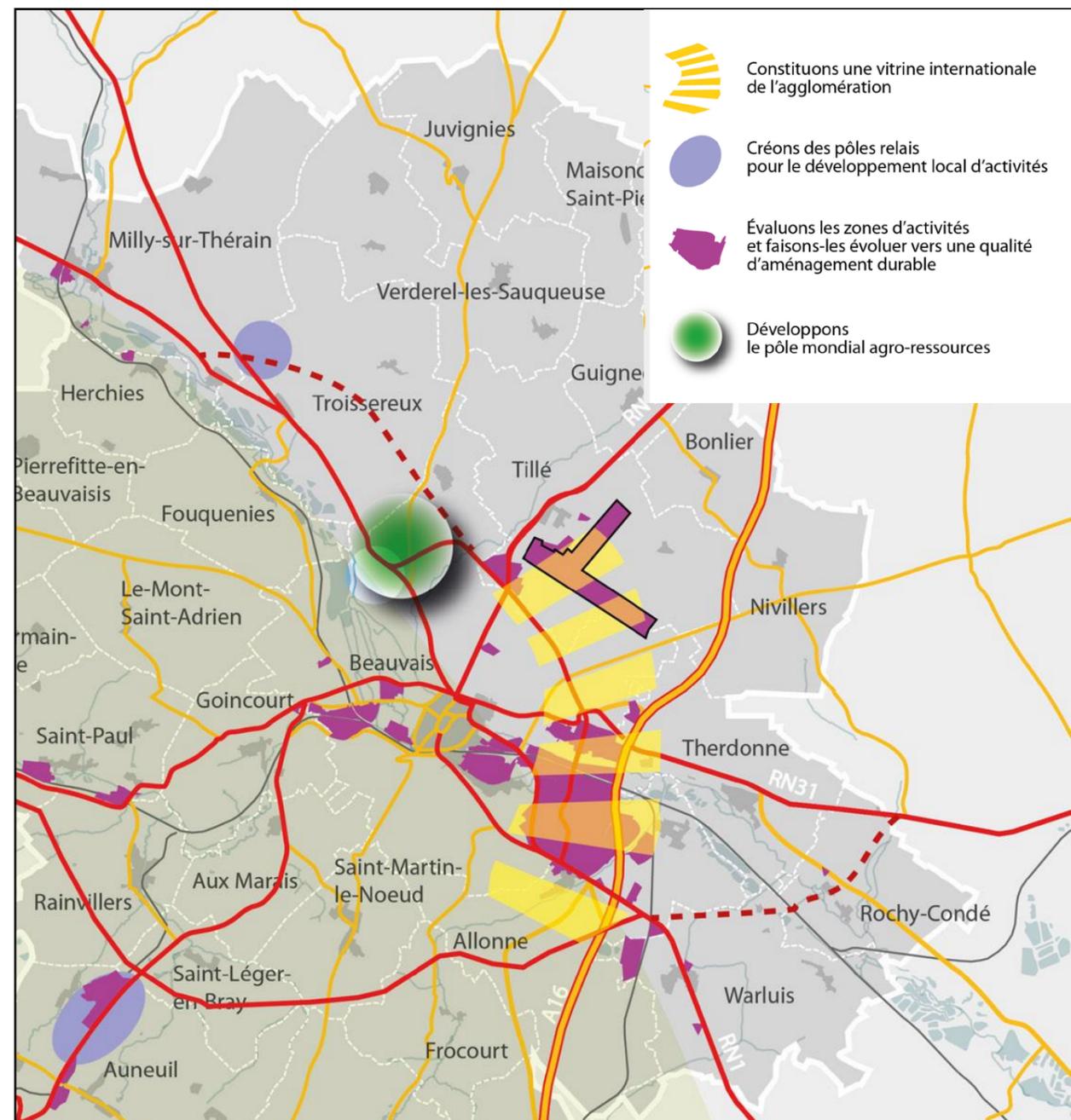
### 1.1 COMPATIBILITE AVEC LE SCOT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS

Le SCOT imposable dans la zone d'étude a été approuvé le 22 Juin 2012.

Le SCOT de l'agglomération beauvaisienne a mis en exergue dans son diagnostic ces déséquilibres géographiques dans la répartition des zones d'activités économiques et commerciales, principalement localisées sur Beauvais et l'est de l'agglomération, mais également la faible disponibilité foncière.

Ainsi, dans son PADD puis dans ses orientations, le SCOT de la communauté d'agglomération du Beauvais rappelle l'importance de recentrer le développement urbain et économique sur ces « villes portes » comme Allonne. Les objectifs du SCOT sur les aspects économiques sont de consolider et renforcer la dynamique actuelle de création d'emplois, qui est de l'ordre de 400 par an, pour créer **entre 5 000 et 6 000 emplois nouveaux d'ici à 2020 sur le territoire de la communauté d'Agglomération du Beauvais** grâce à différentes actions traduites dans le SCOT. Une des prescriptions du SCOT (n°14) est **d'accueillir des activités tertiaires et artisanales prioritairement sur des villes comme Allonne, via la création de zones d'activités économiques.**

En 2005, la CAB s'est engagée dans la réalisation de son schéma territorial des zones d'activités économiques. Ce schéma n'est pas un document réglementaire mais un outil de travail. Il vise également à mener une réflexion autour de la faisabilité technique et financière des différentes zones



ciblées. La ZAC d'Allonne fait partie des trois projets prioritaires de la communauté de l'agglomération du Beauvais.

#### Principales orientations économiques du PADD

(Source : PADD du SCOT de la CAB)

*Le projet d'aménagement de la ZAC de Saint-Mathurin répond aux objectifs du SCOT de la communauté d'agglomération du Beauvaisis. Par conséquent, le projet est compatible avec le Schéma de cohérence des orientations territoriales.*

En référence aux règlements, il est précisé que les « Les aménagements, ouvrages, constructions ou installations lorsqu'ils présentent un caractère d'intérêt général ou lorsqu'ils contribuent au fonctionnement ou à l'exercice de services destinés au public. »

## 1.2 COMPATIBILITE AVEC LES PLANS LOCAUX D'URBANISME

Le projet de la ZAC de Saint-Mathurin est soumis au Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Allonne. Le PLU actuellement opposable a été approuvé le 24 juin 2013. C'est le document de planification urbaine élaboré à l'échelon communal. Il fixe les règles d'occupation et d'utilisation du sol. Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune vont toutes dans le sens de la prise en compte des spécificités du territoire au service d'un développement cohérent. Elles s'articulent autour de plusieurs axes :

- Le contexte Territorial ;
- La gestion paysagère, environnementale et écologique ;
- Le développement et renouvellement urbains ;
- Le développement économique ;
- La gestion des risques et des nuisances.

- Zonage et règlement du PLU actuel au droit du projet de la ZAC Saint Mathurin

Le périmètre de projet de la ZAC de Saint Mathurin est localisé en zone 2AUe ainsi qu'en zone A du PLU de la commune d'Allonne. Il s'agit d'une zone à urbaniser (AU) et d'une zone agricole (A).

Par conséquent, le projet doit être en conformité avec le règlement du PLU, en particulier concernant les occupations et utilisation du sol interdites dans les zones 2UAe et A, celles autorisées ainsi que les dispositions particulières relatives à ces zones.

### La zone 2AUe:

Il s'agit d'une zone naturelle peu ou pas équipée destinée à recevoir le développement économique futur.

**La zone A :**

Il s'agit d'une zone protégée en raison de la valeur agronomique, économique ou biologique des terres.

En référence aux règlements il est précisé que « Les aménagements, ouvrages, constructions ou installations lorsqu'ils présentent un caractère d'intérêt général ou lorsqu'ils contribuent au fonctionnement ou à l'exercice de services destinés au public, quel que soit le statut du gestionnaire ou de l'opérateur . »

- **Emplacement réservés**

Emplacement réservés 19a : emplacement réservés au titre de l'article L.123-1-5(8°) du code de l'urbanisme à destination de l'état localisé au niveau du secteur Sud Est du périmètre de la ZAC de Saint-Mathurin. Cet emplacement réservé est d'une superficie totale de 679 907m<sup>2</sup>.

Par conséquent, une modification de cet emplacement sera à réaliser car celui-ci est localisé en par

*Le projet d'aménagement est compatible avec les zonages et règlements actuels au droit du projet de la ZAC de Saint-Mathurin. Toutefois il sera nécessaire de réaliser une mise en compatibilité du PLU du fait de la présence d'un emplacement réservé localisé au Sud Est de l'îlot 2.*

## 2 PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES MENTIONNES A L'ARTICLE R.122-17 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

### 2.1 PLANS DE DEPLACEMENTS URBAINS PREVUS PAR LES ARTICLES 28, 28-2-1 ET 28-3 DE LA LOI N° 82-1153 DU 30 DECEMBRE 1982 MODIFIEE D'ORIENTATION DES TRANSPORTS INTERIEURS

Le projet d'aménagement de la ZAC Saint-Mathurin est aujourd'hui au stade de création. Par conséquent, les études de conception de projet seront conformes aux prescriptions de ce document.

### 2.2 SCHEMAS DIRECTEURS D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX PREVUS PAR LES ARTICLES L. 212-1 ET L. 212-2

Le SDAGE du bassin Seine et cours d'eau côtiers normands constitue le cadre de référence de la gestion de l'eau. Il définit les orientations d'une politique intégrée de l'eau.

La Loi du 21 avril 2004 transposant en droit français la Directive Cadre sur l'Eau impose la révision du SDAGE pour intégrer ces nouvelles exigences et notamment les objectifs de bon état pour toutes les eaux à l'horizon 2015.

Le nouveau SDAGE a été approuvé le 29 octobre 2009. Il est entré en vigueur le 22 décembre 2009 pour une durée de six ans, jusqu'en 2015.

Il a pour objectif de se mettre en conformité avec la Directive Cadre européenne sur l'Eau (DCE) du 23 octobre 2000. Pour cela, il fixe notamment des objectifs environnementaux à atteindre au niveau de l'ensemble des masses d'eau (cours d'eau, plan d'eau, eaux souterraines, eaux côtières et eaux de transition). L'ensemble des objectifs du SDAGE sont énumérés dans la partie XI de la présente étude (voir partie 2.4.1).

Le projet d'aménagement de la ZAC Saint-Mathurin est aujourd'hui au stade de création. Par conséquent, les études de conception de projet seront conformes aux prescriptions du Schéma directeurs d'aménagement et de gestion des eaux prévus par les articles L 212-1 et L.212-2

La réalisation d'un dossier Police de l'Eau par le BE TASSIN CONSEIL est prévu dans le cadre des études de conceptions du projet de la ZAC Saint-Mathurin.

### **2.3 SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE PREVU PAR L'ARTICLE L. 222-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT**

Le SRCAE a été signé le 6 juillet 2012 par le Préfet de Région et par le Président du Conseil Régional de Picardie.

Le SRCAE propose de mettre la Picardie sur la voie d'une réduction de 20% de ses émissions de gaz à effet de serre en 2020 et de 75% en 2050.

Pour y parvenir, le Schéma régional propose 16 orientations stratégiques par secteur (bâtiment, urbanisme-transports, industrie et services, agriculture, énergies renouvelables) qui sont déclinées ensuite en dispositions plus opérationnelles, devant guider l'action. Une étude ENR est réalisée dans le cadre de la réalisation du dossier de création de ZAC.

*Le projet d'aménagement de la ZAC Saint-Mathurin est aujourd'hui au stade de création. Par conséquent, les études de conception de projet seront conformes aux orientations du SRCE.*

### **2.4 ORIENTATIONS NATIONALES POUR LA PRESERVATION ET LA REMISE EN BON ETAT DES CONTINUITES ECOLOGIQUES PREVUES A L'ARTICLE L. 371-2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT ET SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE PREVU PAR L'ARTICLE L. 371-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT**

Le Schéma Régional de cohérence écologique est aujourd'hui en cours d'élaboration, sous pilotage conjoint entre le Conseil Régional et l'Etat. Sa construction repose sur l'élaboration des trames Vertes et Bleue Régionales.

*Le projet de la ZAC Saint Mathurin prend en compte la cohérence écologique et la préservation des corridors biologiques en préservant de l'urbanisation les secteurs naturels les plus riches de la zone d'étude. En outre, la zone 2AU de la ZAC St Mathurin n'est pas concernée par un réservoir de biodiversité ou un corridor écologique d'après la carte du SRCE.*



## **XI. Estimation du coût des mesures environnementales et modalités de suivi**

## 1 INTRODUCTION

Le projet de création de la ZAC Saint-Mathurin consiste en l'aménagement d'une zone d'activité économique en entrée de l'agglomération du beauvaisis à proximité de l'A16 et la RD1001.

Dans la mesure où elle se situe dans le prolongement de la zone d'activité de Ther, la future ZAC Saint Mathurin présente la particularité d'avoir des réseaux dans sa zone d'étude. D'ailleurs, les pré-études avec les différents concessionnaires sont en cours d'élaboration, qu'ils concernent l'électricité, la téléphonie, l'assainissement, etc... Le raccordement aux VRD (voirie et réseaux divers) pourrait donc se faire avec un coût d'aménagement maîtrisé, en limitant au maximum l'impact sur l'activité agricole car il s'agit d'ores et déjà d'un secteur très morcelé et fragmenté. En effet, l'îlot n°2 est déjà très fragilisé sur un plan agricole par son enclavement avec la présence de la voie ferrée, de l'autoroute, de la route nationale et de la zone d'activité de Ther (secteur des Quarante mines) au nord.

L'enjeu est donc de pouvoir aménager une zone économique qui réponde aux besoins des entreprises, à proximité des grands axes routiers, sur un secteur bien desservi par les réseaux, ce qui présente l'avantage ensuite de pouvoir bien maîtriser les coûts d'aménagements, et en limitant le plus possible l'impact sur un secteur agricole déjà très fragilisé par la présence de ces grandes infrastructures qui l'ont petit à petit morcelé et fragmenté.

Ainsi, les différentes préoccupations en faveur des réseaux d'assainissement et autre, du foncier agricole et de la préservation de l'environnement du site de manière générale, fait partie intégrante des réflexions préalables à l'élaboration de ce projet, et font partie prenante des caractéristiques mêmes de ce dernier.

De ce fait, des mesures d'insertion ou compensatoires ont été définies en réponse à certains impacts ; à ce stade des études (dossier de création de ZAC), les mesures proposées en faveur de l'environnement ne sont pas exhaustives et nécessiteront des approfondissements ou des compléments qui seront effectués dans le cadre des études de réalisation de la ZAC.

## 2 ESTIMATION DU COUT DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Le tableau suivant récapitule les mesures mises en place et leur coût estimatif :

Mesures en faveur de l'environnement	Coût en euros H.T.
Assainissement (gestion des eaux pluviales de voirie, de bassin versant)	
Cheminements doux	
Aménagements paysagers et milieu naturel (parcs, espaces verts, noues de bords de voirie...)	

### 3 MODALITES DE SUIVI DES MESURES ET DE LEURS EFFETS

⇒ ...

Une présentation des principales modalités de suivi des mesures d'accompagnement, ainsi que des modalités de suivi de leurs effets dans le temps est réalisée dans ce chapitre.

Un dispositif de suivi des mesures en faveur de l'environnement et plus généralement de la prise en compte de l'environnement dans le projet pourra être mis en place dans le cadre du projet.

Les objectifs de ce suivi sont avant tout de vérifier la pertinence et l'efficacité des mesures mises en place, et de proposer éventuellement des adaptations.

Les modalités de suivi des mesures et de leurs effets mises en œuvre sont présentées ci-dessous. Il s'agit d'une liste indicative et non exhaustive.

- Suivi des mesures en faveur du paysage et du milieu naturel

- ⇒ Organiser un suivi du développement et de l'entretien des aménagements paysagers : mettre en œuvre un suivi des plantations et réaliser un bilan vert après la livraison,

- ⇒ Etablir une évaluation écologique comprenant l'état initial, une évaluation de l'impact du projet, la définition des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation et le bilan final écologique réalisé un an après la mise en service de l'aménagement (à réaliser en phase avant-projet ou projet, lors du dossier de réalisation)

- Management environnemental de chantier : Plan Environnemental pendant le chantier ? nomination d'un coordinateur de chantier ?

- Démarche environnementale et management de l'opération (équipe pluridisciplinaire, autoévaluation périodique de projet, bilan de l'opération à la livraison faisant état des performances atteintes et mesurées sous forme de bilan environnemental, concertation et communication, enquête de riverains pendant le chantier...)

- Suivi des mesures en faveur de la ressource en eau

- ⇒ phase chantier : pompage des eaux souterraines, gestion d'une pollution accidentelle...

- ⇒ A la livraison : contrôle des ouvrages d'assainissement périodiques + après chaque événement pluvieux exceptionnel, suivi des pollutions accidentelles...)

- Suivi des mesures en faveur des réseaux

- ⇒ Contrôle périodique de l'étanchéité des réseaux et dispositifs hydrauliques

- ⇒ Organiser un contrôle périodique des ouvrages d'assainissement pluvial



**XII. Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement et la santé et difficultés rencontrées**

Cette partie consiste à analyser les méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.

La méthodologie générale utilisée pour identifier les effets du projet a consisté en premier lieu à dresser l'état initial afin de recenser les secteurs et domaines sensibles. La description du projet et les raisons du choix du projet s'appuient sur les différentes études de définition du projet menées par la Communauté d'agglomération du beauvaisis: les choix généraux d'aménagement et de conception du projet ayant été faits selon des analyses multicritères combinant les contraintes aux aménagements, les coûts et les effets sur l'environnement. Pour chaque thématique, les effets du projet sur l'environnement ont ensuite été évalués, et le cas échéant, des prescriptions de mesures d'insertion ont prises.

## 4 METHODOLOGIE DE L'ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

La réalisation de l'état initial résulte de :

- La collecte de données,
- La visite de terrain et le reportage photographique,
- La recherche bibliographique,
- L'analyse des études techniques spécifiques,
- Le diagnostic.

### 4.1 LA COLLECTE DE DONNEES

Les données sont issues de la documentation interne, d'internet, de la consultation des diverses administrations et organismes concernés et des études préalables existantes (acoustiques, trafics, air...).

Le tableau en pages suivante récapitule de manière exhaustive l'ensemble des organismes consultés dans le cadre de la collecte de données.

### 4.2 LA VISITE DE TERRAIN ET LE REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

Elle a consisté en une visite de terrain afin de procéder à un état des lieux. A l'occasion de cette visite un reportage photographique a été réalisé.

Les visites de terrain nous ont permis de vérifier les données théoriques visibles, d'établir le diagnostic paysager.

### 4.3 LE DIAGNOSTIC

Le diagnostic a été posé en analysant et en cartographiant chaque thématique et après avoir choisi une zone d'étude suffisamment large pour évaluer les divers impacts du projet. Cet état des lieux a été fait de la manière la plus exhaustive possible.

Une synthèse des diverses contraintes résultant de ce diagnostic a ainsi pu être élaborée.

ORGANISME	SERVICE	OBJET DU RECUEIL DE DONNEES 1	OBJET DU RECUEIL DE DONNEES 2
<b>Milieu physique</b>			
DREAL Picardie	Service Nature, Eau et Paysages	<p><b>Eau :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Qualité et localisation des eaux superficielles et souterraines,</li> <li>* Les cours d'eau canalisés ou non recensés sur la zone d'étude,</li> <li>* Les usages de l'eau, les qualités physico-chimiques actuelles, objectifs de qualité, débits d'étiage quinquennal et débits de crue des cours d'eau,</li> <li>* Le contenu du Schéma Départemental à Vocation Piscicole,</li> <li>* La qualité des principaux lacs et étangs,</li> <li>* La localisation des zones inondables éventuelles ou les lignes de plus hautes et plus basses eaux et Plans de Prévention des Risques Naturels,</li> <li>* Zones inondables et présence d'une PPRI,</li> <li>* Existence d'un ou plusieurs SAGE.</li> <li>* Présence de bétouilles, marnières et ressources du sol.</li> </ul> <p><b>Données piscicoles :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* La catégorie piscicole des cours d'eau, les espèces piscicoles rencontrées dans la zone d'étude,</li> <li>* Le contenu du Schéma Départemental à Vocation Piscicole concernant ces cours d'eau,</li> <li>* Les zones de frayères.</li> </ul>	<p><b>Pour les données milieux naturels</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* ZNIEFF, ZICO, Natura 2000, Réserves Naturelles, Arrêtés de biotopes, espaces naturels sensibles, réserves de chasse, les espèces de faune et de flore remarquables et/ou protégées,</li> <li>* Forêts de protection,</li> <li>* Biocorridors référencés,</li> <li>* Autres secteurs d'intérêts (zones humides, marais...),</li> <li>* Etudes faunistiques et floristiques réalisées.</li> </ul> <p><b>Pour les données milieu paysager et humain</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Secteurs classés ou inscrits et leurs localisation et les secteurs ZPPAUP,</li> <li>* Présence de carrières, de passages d'oléoducs, gazoducs et autres servitudes importantes.</li> </ul>
DREAL Picardie	Service Prévention des Risques industriels	<p><b>Risques et nuisances :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Les installations classées au titre de la protection de l'environnement, soumises à la directive SEVESO et périmètres de sécurité Z1 et Z2, soumises à des périmètres de danger (incendie, explosion...),</li> <li>* Etablissement ICPE,</li> <li>* Les zones de risques majeurs,</li> <li>* L'existence de Plans de Prévention des Risques Naturels et/ou Technologiques,</li> <li>* Schéma départemental des carrières,</li> <li>* Présence de carrières, de passages d'oléoducs, gazoducs et autres servitudes importantes,</li> <li>* Atlas départemental des risques majeurs,</li> <li>* Principales sources polluantes au niveau atmosphérique,</li> <li>* Le classement sonore des infrastructures de transport (routes, voies ferrées),</li> <li>* Existence ou élaboration d'un Plan d'Exposition au Bruit sur la zone d'étude.</li> </ul>	
DREAL Picardie	Service Energie, Climat, Logement et Aménagement du territoire	<p><b>Urbanisme :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Date d'approbation et objectifs du ou des Schéma de Cohérence Territoriale,</li> <li>* Date d'approbation du plans Local d'Urbanisme de la commune concernée</li> <li>* Plan de zonage,</li> <li>* Règlement,</li> <li>* Rapport de présentation,</li> <li>* Plan des servitudes.</li> </ul> <p>NB: Si la DDT dispose d'une base de données POS/PLU, ces données (plan de zonage, emplacements réservés, espaces boisés classés, plan de servitude) pourront être transmises le cas échéant au format SIG (MapInfo ou ESRI) avec mention de la projection utilisée.</p>	<p><b>Données socio-économiques :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Données ou études disponibles concernant les activités économiques (ZAC, tourisme, agriculture...),</li> <li>* Projets de développement économiques et d'aménagement de l'espace du secteur d'étude,</li> <li>* Information sur les principaux flux pendulaires et migratoires de la zone d'étude,</li> <li>* Informations sur l'offre de transport en commun de la zone étudiée.</li> </ul>
Agence Régionale de Santé de Picardie	Délégation Territoriale de l'Oise	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Les stations de pompage,</li> <li>* Les captages AEP existants et prévus, avec leur périmètres de protection et les rapports de l'hydrogéologue agréé,</li> <li>* Les qualités physico-chimiques des eaux brutes,</li> <li>* La localisation des nappes souterraines et leur vulnérabilité,</li> <li>* Les données et résultats d'analyses relatifs à la qualité des eaux de surface (indices biotiques, paramètres physico-chimiques).</li> </ul>	
Direction Départementale des Territoires de l'Oise	Service de l'aménagement, de l'urbanisme et de l'énergie	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Présence de bétouilles, de marnières et ressources du sous-sol,</li> <li>* Zones inondables et plans de prévention des risques naturels,</li> <li>* Date d'approbation et objectifs des Schémas Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme ou des Schémas de Cohérence Territoriale,</li> <li>* Date d'approbation du Plan d'Occupation des Sols ou du Plan Local d'Urbanisme des communes de la zone d'étude,</li> <li>* Le contexte paysager du site et les enchaînements de forme urbaine,</li> <li>* Répertoire des zones d'activité, ZAC présentes sur le territoire d'étude,</li> <li>* Données économiques des villes composant la zone d'étude,</li> <li>* Recensement des différents services présents dans l'aire d'étude,</li> <li>* Localisations des services de secours (casernes, hôpitaux...),</li> <li>* Information sur les principaux flux pendulaires et migratoires de la zone d'étude,</li> <li>* Informations sur l'offre de transport en commun de la zone étudiée,</li> <li>* Portés à connaissances disponibles concernant le secteur d'étude,</li> <li>* Les projets et Les aménagements de véloroutes existants sur leur territoire</li> </ul>	

<b>Direction Départementale des Territoires de l'Oise</b>	<b>Service de l'Eau, de l'Environnement et de la Forêt Mission Eau et Biodiversité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Le statut des cours d'eau situés sur le secteur d'étude (rivière, ruisseau, ru...)</li> <li>* Les qualités physico-chimiques actuelles, objectifs de qualité, débits d'étiage quinquennal, débits de crue des cours d'eau,</li> <li>* La qualité des principaux lacs et étangs et les usages de l'eau,</li> <li>* La localisation des zones inondables éventuelles ou les lignes de plus hautes et plus basses eaux,</li> <li>* Le contenu du Schéma Départemental à Vocation Piscicole en ce qui concerne les cours d'eau dans le secteur d'étude.</li> <li>* Portés à connaissances disponibles concernant le secteur d'étude.</li> </ul>	
<b>ATMO Picardie</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Données générales sur la qualité de l'air dans le département,</li> <li>* Données sur les stations de mesures les plus proches du secteur d'étude,</li> <li>* Portés à connaissances disponibles concernant le secteur d'étude.</li> </ul>	
<b>Agence de l'Eau Seine Normandie</b>	<b>Direction des Rivières d'Ile-de-France</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Les qualités physico-chimiques actuelles des principaux cours d'eau,</li> <li>* Les objectifs de qualité, les débits d'étiage quinquennal et de crue pour les cours d'eau de la zone d'étude,</li> <li>* La présence d'un SAGE sur le secteur étudié et ses caractéristiques,</li> <li>* la localisation des stations de mesure et leur type,</li> <li>* les éventuelles zones humides.</li> </ul>	
<b>Milieux Naturels</b>			
<b>Direction Départementale des Territoires de l'Oise</b>	<b>Service de l'Eau, de l'Environnement et de la Forêt Bureau chasse et forêt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Le statut des zones boisées présentes dans la zone d'étude (forêt domaniale, privée, etc...),</li> <li>* Le mode de gestion de ces zones boisées,</li> <li>* Les essences principales de ces zones boisées,</li> <li>* Les réserves nationales de chasse.</li> </ul>	
<b>Direction Départementale des Territoires de l'Oise</b>	<b>Service de l'aménagement, de l'urbanisme et de l'énergie Bureau Risques, paysage et éolien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM)</li> <li>* les Plans de Préventions des Risques naturels approuvés ou prescrits (règlements, zonages...).</li> </ul>	
<b>Direction Départementale des Territoires de l'Oise</b>	<b>Service de l'économie agricole</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Les communes remembrées et les dates de remembrement,</li> <li>* Les cartes départementales des terres agricoles,</li> <li>* Les zones de grande valeur agricole,</li> <li>* Les types de culture et les structures des exploitations,</li> <li>* Les zones irriguées et drainées.</li> <li>* Les fiches départementale et communale de comparaison des recensements de 1979, 1988 et 2000.</li> </ul>	
<b>Conseil Général de l'Oise</b>	<b>Aménagement et Territoire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Zones de préemption au titre des espaces naturels sensibles (liste et cartographie),</li> <li>* Recensement et caractéristiques des espaces verts et parcs urbains sur la zone d'étude,</li> <li>* Recensement et cartographie des arbres remarquables sur la zone d'étude,</li> <li>* Schéma départemental de la randonnée pédestre, équestre et cyclotouristique,</li> <li>* L'Atlas paysager.</li> </ul>	
<b>ONEMA</b>	<b>Délégation Interrégionale Nord-Ouest</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Les cours d'eau canalisés ou non recensés sur la zone d'étude,</li> <li>* La catégorie piscicole des cours d'eau et les espèces rencontrées,</li> <li>* Les zones de frayères,</li> <li>* Le contenu du Schéma Départemental à Vocation Piscicole et l'existence d'un Plan de Gestion concernant ces cours d'eau.</li> <li>* Contexte piscicole des étangs et des cours d'eau traversant notre secteur d'étude.</li> <li>* Les pêches électriques,</li> <li>* les zones de frayères,</li> <li>* Pisciculture.</li> </ul>	

<b>Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage (ONCFS)</b>	<b>La Délégation Interrégionale Nord-Ouest</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Renseignements sur la faune sauvage présente sur la zone d'étude,</li> <li>* La localisation des éventuelles réserves de chasse,</li> <li>* Les plans de chasse,</li> <li>* Les milieux cynégétiques sensibles,</li> <li>* Principaux axes de déplacements,</li> <li>* Importance des populations,</li> <li>* Données relatives aux collisions animales (réseau SAGIR).</li> </ul>	
<b>Office National des Forêts</b>	<b>Agence Régionale de Picardie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* La délimitation des forêts domaniales, communales,</li> <li>* Les principales essences rencontrées, les types de boisements,</li> <li>* Les caractéristiques principales de la gestion forestière,</li> <li>* Les données sur la grande faune : réserves, principaux axes de déplacements, fichiers des collisions.</li> </ul>	
<b>Centre Régional de la Propriété Forestière</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* La délimitation des forêts domaniales, communales, privées,</li> <li>* Les principales essences rencontrées, les types de boisements,</li> <li>* Les caractéristiques principales en matière de gestion de la forêt,</li> <li>* Ecologie forestière,</li> <li>* Les données sur la grande faune : réserves, principaux axes de déplacements, fichiers collisions.</li> </ul>	
<b>Chambre d'Agriculture de l'Oise</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Activité agricole, SAU, productions principales et débouchés, qualité des sols, tendances évolutives de l'activité, liste des exploitants agricoles, localisation siège d'exploitation...</li> <li>* liste des ICPE agricoles</li> <li>* Données générales sur l'agriculture dans le département,</li> <li>* Les cartes départementales des terres agricoles,</li> <li>* Les zones de grande valeur agricole,</li> <li>* Les types de culture et les structures des exploitations,</li> <li>* Les zones irriguées et drainées,</li> <li>* Les dates de remembrement pour les communes du secteur d'étude</li> </ul>	
<b>Fédération de l'Oise pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* La catégorie piscicole des cours d'eau, les espèces piscicoles rencontrées dans la zone d'étude,</li> <li>* Le contenu du Schéma Départemental à Vocation Piscicole concernant ces cours d'eau,</li> <li>* Les zones de frayères.</li> </ul>	
<b>Association Oise Nature</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Milieux d'intérêt particulier,</li> <li>* Espèces faunistiques et floristiques présentes,</li> <li>* Données sur les zones naturelles remarquables du secteur d'étude,</li> <li>* Etudes floristiques ou faunistiques réalisées sur le secteur d'étude ou les environs,</li> <li>* Présence de zones sensibles...</li> </ul>	
<b>Conservatoire des sites naturels de Picardie</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Milieux naturels sensibles et leur localisation</li> <li>* Milieux d'intérêt particulier,</li> <li>* Espèces faunistiques et floristiques présentes,</li> <li>* Données sur les zones naturelles remarquables du secteur d'étude,</li> <li>* Etudes floristiques ou faunistiques réalisées sur le secteur d'étude ou les environs,</li> <li>* Présence de zones sensibles...</li> </ul>	
<b>Fédération Départementale des Chasseurs de l'Oise</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Les espèces de gibier présentes,</li> <li>* La localisation des éventuelles réserves de chasse,</li> <li>* Les plans de chasse,</li> <li>* Les milieux cynégétiques sensibles.</li> <li>* Renseignements sur la faune sauvage présente sur le secteur d'étude,</li> <li>* Principaux axes de déplacements,</li> <li>* Importance des populations,</li> <li>* Données relatives aux collisions animales (réseau SAGIR).</li> </ul>	
<b>Association "Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise (ROSO)</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Toute information et/ou observation que vous jugerez utile sur l'étude notamment concernant le patrimoine</li> </ul>	

<b>Milieu humain</b>			
<b>Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement de l'Oise</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Etudes Paysagères (atlas paysages) sur le secteur d'étude</li> <li>* Etudes Architecturales</li> <li>* Etudes d'Environnement</li> </ul>	
<b>Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt en Picardie</b>	-	<p style="text-align: center;"><b>Données agricoles:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Activité agricole, SAU, productions principales et débouchés, qualité des sols, tendances évolutives de l'activité, liste des exploitants agricoles, localisation siège d'exploitation...</li> <li>* Les fiches départementales et communales de comparaison des recensements de 1979, 1988 et 2000 sur le secteur d'étude.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Données sur la nature et les forêts :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* le statut des zones boisées présentes dans la zone d'étude (forêt domaniale, privée, etc...),</li> <li>* le mode de gestion de ces zones boisées,</li> <li>* les essences principales de ces zones boisées,</li> <li>* les réserves nationales de chasse, dates de remembrement,</li> <li>* les cartes départementales des terres agricoles,</li> <li>* les zones de grande valeur agricole,</li> <li>* les types de culture et les structures des exploitations, les zones irriguées et drainées,</li> <li>les cheminements agricoles.</li> </ul>
<b>Chambre de commerce et de l'industrie de l'Oise</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* La localisation des zones d'activités (localisation, description de la nature des activités, nombre d'entreprises ...),</li> <li>* La liste des entreprises de plus de 10 (ou 20 salariés) sur la zone d'étude,</li> <li>* Les flux entre bassins d'emplois,</li> <li>* Les études socio-économiques importantes sur le secteur d'étude,</li> <li>* Projets de développement économiques et d'aménagement de l'espace du secteur d'étude.</li> </ul>	
<b>Conseil Général de l'Oise</b>	<b>DGA Aménagement et développement des territoires</b>	<p style="text-align: center;"><b>Urbanisme :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Date d'approbation et objectifs du ou des Schéma de Cohérence Territoriale,</li> <li>* Date d'approbation du plan Local d'Urbanisme de commune concernée,</li> <li>* Plan de zonage,</li> <li>* Règlement,</li> <li>* Rapport de présentation,</li> <li>* PADD,</li> <li>* Plan des servitudes.</li> </ul> <p>NB: Si la DDT dispose d'une base de données POS/PLU, ces données (plan de zonage, emplacements réservés, espaces boisés classés, plan de servitudes) pourront être transmises le cas échéant au format SIG (MapInfo ou ESRI) avec mention de la projection utilisée,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Projets de développement économiques et d'aménagement de l'espace du secteur d'étude.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Données socio-économiques :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* La localisation des zones d'activités (localisation, description de la nature des activités, nombre d'entreprises ...) et des ZAC,</li> <li>* La liste des entreprises de plus de 10 (ou 20 salariés) sur la zone d'étude,</li> <li>* Les flux entre bassins d'emplois,</li> <li>* Les études socio-économiques importantes sur le secteur d'étude,</li> <li>* Projets de développement économiques et d'aménagement de l'espace du secteur d'étude.</li> </ul>
<b>Société d'Aménagement de l'Oise</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* L'organisation des transports (route, fer, transports en commun, modes de déplacements doux (réseau existant et exploité), documents de planification et projets de développement.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Données socio-économiques :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* La localisation des zones d'activités (localisation, description de la nature des activités, nombre d'entreprises ...) et des ZAC,</li> <li>* La liste des entreprises de plus de 10 (ou 20 salariés) sur la zone d'étude,</li> <li>* Les flux entre bassins d'emplois,</li> <li>* Les études socio-économiques importantes sur le secteur d'étude,</li> <li>* les tendances de l'évolution démographique sur le territoire concerné,</li> <li>* Projets de développement économiques et d'aménagement de l'espace du secteur d'étude.</li> </ul>
<b>Comité Départemental du Tourisme de l'Oise</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Les zones à forte fréquentation touristique (liste, localisation, descriptif, fréquentation),</li> <li>* Les équipements de loisirs, la capacité d'accueil,</li> <li>* Les parcours touristiques,</li> <li>* Les chemins de randonnées pédestres, équestres, circuits cyclotouristiques ...</li> <li>* Statistiques sur la fréquentation touristique du secteur d'étude.</li> </ul>	
<b>Comité départemental de randonnée pédestre de l'Oise</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Les itinéraires de randonnée pédestre,</li> <li>* Date d'approbation d'un éventuel PDIPR.</li> </ul>	
<b>Comité Départemental du Tourisme équestre de l'Oise</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Les itinéraires de randonnée équestres traversant notre secteur d'étude,</li> </ul>	
<b>Comité départemental d'Equitation de l'Oise</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Les itinéraires de randonnée équestres traversant notre secteur d'étude,</li> </ul>	
<b>Comité Départemental du Cyclisme de l'Oise</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Les itinéraires cyclistes traversant notre zone d'étude.</li> </ul>	
<b>Comité Départemental du Cyclotourisme de l'Oise</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* les itinéraires cyclistes traversant notre zone d'étude.</li> </ul>	

<b>Direction Régionale des Affaires Culturelles de Picardie</b>	<b>Conservation régionale des monuments historiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Monuments historiques inscrits ou classés, , leur localisation ainsi que leurs dates d'inscription ou de classement à l'inventaire des monuments historiques,</li> <li>* Présence et règlements des éventuels PSMV.</li> <li>* Les Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP ou AVAP)</li> </ul>	
<b>Direction Régionale des Affaires Culturelles de Picardie</b>	<b>Service Archéologie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Sites et vestiges archéologiques et préhistoriques recensés.</li> </ul>	
<b>Direction Régionale des Affaires Culturelles de Picardie</b>	<b>Service territorial de l'architecture et du patrimoine de l'Oise</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Les Z.P.P.A.U.P. : localisation, description,</li> <li>* Les monuments et sites classés et inscrits : localisation, périmètre, description,</li> <li>* Etudes architecturales et paysagères ou du patrimoine,</li> <li>* Listes et localisations des monuments historiques intéressants non protégés,</li> <li>* Présence et règlements des éventuels PSMV.</li> </ul>	
<b>Direction Départementale des services Vétérinaires de l'Oise</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* liste des ICPE agricoles sur le secteur d'étude</li> </ul>	
<b>SDIS 60</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* les coordonnées du centre de secours le plus proche,</li> <li>* la localisation et les coordonnées des établissements industriels à risque (SEVESO, ICPE, etc),</li> <li>* la liste des établissements recevant du public et leur localisation,</li> <li>* les zones sensibles au risque incendie.</li> </ul>	
<b>Réseaux</b>			
<b>ERDF ACE URE Picardie</b>	<b>Agence Centrale d'Exploitation Pôle DR/DICT</b>	Cartographie des réseaux traversant la zone d'étude (aériens et souterrains)	-
<b>GrDF</b>	<b>URG Nord Pas de Calais Picardie</b>	Cartographie des réseaux traversant la zone d'étude (aériens et souterrains)	-
<b>Conseil Général</b>	<b>CRD MERU Voirie Départementale</b>	Cartographie des réseaux traversant la zone d'étude (aériens et souterrains)	-
<b>Conseil Général</b>	<b>UTD Songeons</b>	Cartographie des réseaux traversant la zone d'étude (aériens et souterrains)	-
<b>DIR NORD LAON</b>	<b>Voirie nationale</b>	Cartographie des réseaux traversant la zone d'étude (aériens et souterrains)	-
<b>Cadre de vie, trafic et sécurité</b>			
<b>Conseil Général de l'Oise</b>	<b>Service Déplacements, Infra et Transport</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Le classement sonore des infrastructures de transport (routes, voies ferrées),</li> <li>* Recensement des accidents sur les 5 dernières années disponibles des principaux axes de la zone d'étude,</li> <li>* Comptages récents des trafics (VL et PL) sur les principaux axes routiers de la zone étudiée,</li> <li>* Recensement et comptage de TMD et convois exceptionnels,</li> <li>* Carte des PR des principaux axes,</li> <li>* Principaux projets routiers en cours.</li> </ul>	-
<b>Direction Départementale des Territoires de l'Oise</b>	<b>Service de l'appui technique de la sécurité et des crises</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Le classement sonore des infrastructures de transport (routes, voies ferrées),</li> <li>* Recensement des accidents sur les 5 dernières années disponibles des principaux axes de la zone d'étude,</li> <li>* Comptages récents des trafics (VL et PL) sur les principaux axes routiers de la zone étudiée,</li> <li>* Recensement et comptage de TMD et convois exceptionnels,</li> <li>* Carte des PR des principaux axes,</li> <li>* Principaux projets routiers en cours.</li> </ul>	
<b>Préfecture de l'Oise</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>*Données relatives aux risques naturels et technologiques (IAL ou DDRM ou DCS)</li> <li>*Classification sonore des infrastructures de transports</li> <li>*Espaces bénéficiant d'un arrêté préfectoral de protection des biotopes</li> <li>I*CPE et périmètres de protection, sites SEVESO</li> <li>*Etablissement Recevant du Public (ERP)</li> <li>*Sites sanitaires et sociaux (hôpital, clinique, maison de retraite,...)</li> <li>*Centre Départemental d'Incendie et de Secours / Casernes de Sapeurs-Pompiers</li> <li>* Existence ou élaboration d'un Plan d'Exposition au Bruit sur la zone d'étude.</li> </ul>	
<b>Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Le classement sonore des infrastructures de transport (routes, voies ferrées),</li> <li>* Recensement des accidents sur les 5 dernières années disponibles des principaux axes de la zone d'étude,</li> <li>* Comptages récents des trafics (VL et PL) sur les principaux axes routiers de la zone étudiée,</li> <li>* Recensement et comptage de TMD et convois exceptionnels,</li> <li>* Carte des PR des principaux axes,</li> <li>* Principaux projets routiers en cours.</li> </ul>	

## Contact collectivités territoriales

<p><b>Communauté d'Agglomération du Beauvaisis</b></p>		<p><b><u>Economie</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Données ou études disponibles concernant les activités économiques (ZAC, tourisme, agriculture,...),</li> <li>* Projets de développement économiques et d'aménagement de l'espace du secteur d'étude,</li> <li>* Localisation des équipements publics (écoles, centres socioculturel, hôpitaux,...) et caractéristiques.</li> </ul> <p><b><u>Aménagement de l'Espace</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* SCOT, SCOT, PLH, PLD,</li> <li>* Avancement des documents d'urbanisme,</li> <li>* L'organisation des transports (route, fer, transports en commun, modes de déplacements doux (réseau existant et exploité), documents de planification et projets de développement.</li> </ul> <p><b><u>Tourisme et Environnement</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Les pôles touristiques, la fréquentation, la capacité d'accueil,</li> <li>* Les itinéraires de randonnée pédestre, équestre et cyclotouristique,</li> <li>* Les sites d'Intérêt Communautaire</li> </ul>	
<p><b>Mairie d'Allonne</b></p>	<p><b>Service aménagement et urbanisme</b></p>	<p><b><u>Urbanisme et aménagement du territoire</u></b></p> <p>Zonage réglementaire de la zone d'étude,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Règlement du POS/PLU associé au zonage,</li> <li>* Servitudes d'Utilité Publique inscrites au sein du document d'Urbanisme,</li> <li>* Obligations diverses inscrites au sein du document d'Urbanisme,</li> <li>* Rapport de présentation du document d'Urbanisme,</li> <li>* PADD,</li> <li>* Structure de l'occupation du sols,</li> <li>* Etudes socio-économiques réalisées sur l'aire d'étude,</li> <li>* Projets de développement économique et/ou d'aménagement de l'espace du secteur d'étude,</li> <li>* Localisation des équipements publics</li> </ul>	

## 5 METHODOLOGIE D'ANALYSE DES EFFETS ET DES MESURES D'INSERTION

---

L'évaluation des impacts résulte de l'analyse du projet vis-à-vis du diagnostic de l'état initial du site.

L'analyse des effets du projet sur l'environnement consiste en leur identification et leur évaluation. L'identification vise à l'exhaustivité. Or, les impacts du projet se déroulent en une chaîne d'effets directs et indirects.

Pour l'ensemble des facteurs, l'analyse des impacts du projet a été réalisée en fonction des dispositions techniques proposées et de la nature des contraintes liées aux facteurs pris en compte.

L'évaluation des impacts suppose que soit réalisée une simulation qui s'approche le plus possible de l'état futur.

Certains domaines sont aujourd'hui bien connus, car ils font l'objet d'une approche systématique et quantifiable, par exemple, les impacts sur l'eau, le bruit...

Cette évaluation est quantitative chaque fois que possible compte tenu de l'état des connaissances. Les mesures d'insertion sont définies en référence à des textes réglementaires ou selon des dispositions habituellement connues et appliquées.

## 6 DIFFICULTES RENCONTREES

---

Aucune difficulté particulière n'a été rencontrée pour réaliser la présente étude d'impact.



## XIII. Auteurs des études

La présente étude d'impact a été réalisée par le bureau d'études IRIS Conseil par **Pierre Tremblay et Thomas Cottet, chargés d'études, sous la responsabilité de Yves Blondelot, chef de projet.**

**Iris Conseil**

**Agence de Saint-Quentin-en-Yvelines**

Rue Joël le Theule

BP 864 – 78058 SAINT-QUENTIN-YVELINES Cedex

Tel : 01 30 60 04 05

Fax : 01 30 60 93 41

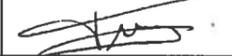
Site internet : [www.irisconseil.fr](http://www.irisconseil.fr)



## ATTESTATION DE CONTRÔLE

	<b>IRIS conseil INFRA</b> BP 864 78058 SAINT QUENTIN YVELINES CEDEX Tél : 01 30 60 04 05 / Fax : 01 30 60 93 41	
<b>Intitulé :</b>	Etude environnementale de la ZAC Saint-Mathurin	
<b>Type d'étude :</b>	Etude d'impact	
<b>N° affaire :</b>	E 1292-60	
<b>Affaire suivie par:</b>	P.TREMBLAY	

### Contrôle du dossier

	NOM	FONCTION	DATE	SIGNATURE
Dressé par	T.COTTET/J.ALV ARADO	Chargé d'étude	29/01/2014	
Vérfié par	P.TREMBLAY	Chargé d'étude	29/01/2014	
Approuvé par	M.BLONDELOT	Chef de projet	29/01/2014	

### Historique

Version	Date	Modifié par	Nature de la modification
V1a	24/09/2013	T.COTTET/P.TRE MBLAY	Diagnostic environnemental
V1b	17/12/2013	T.COTTET/P.TRE MBLAY	Première version de l'étude d'impact
V1c	29/01/2014	T.COTTET/P.TRE MBLAY	Deuxième version de l'étude d'impact