

# Plan Local d'Urbanisme



## Modification n°2 du PLU

## 2. Additif du rapport de présentation

Vu pour être annexé  
à la Délibération du Conseil Municipal  
du 1<sup>er</sup> septembre 2017 approuvant la modification n°2 du PLU

## SOMMAIRE

1.	PRESENTATION DE LA COMMUNE .....	4
1.1.	Localisation de la commune .....	4
1.2.	Accessibilité routière .....	5
1.3.	Population et habitat.....	6
1.4.	Economie et emplois .....	7
2.	ANALYSE DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT .....	8
2.1.	Localisation et environnement.....	8
2.2.	Occupation de sol .....	10
2.3.	Topographie .....	10
2.4.	Géologie.....	11
2.5.	Hydrologie .....	12
2.6.	Pollution des sols.....	13
2.7.	Risques naturels et technologiques .....	13
2.8.	Milieu naturel .....	14
2.8.1.	Flore.....	14
2.8.2.	Faune .....	14
2.8.3.	Espaces naturels protégés.....	15
2.8.4.	Les zones humides.....	18
2.9.	Accessibilité .....	19
2.10.	Circulation .....	20
2.11.	Bruit.....	21
2.11.1.	Plan d’Exposition au Bruit (PEB).....	21
2.11.2.	Classement des infrastructures de transports terrestres .....	21
2.12.	Les prescriptions d’urbanisme en vigueur sur le site .....	22
2.12.1.	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).....	22
2.12.2.	Plan Local d’Urbanisme .....	23
2.12.3.	Servitudes d’Utilité Publique.....	24
3.	LES ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT SUR LE SITE D’EXTENSION .....	25
3.1.	Objectifs et présentation du projet.....	25
4.	PRESENTATION DES MODIFICATIONS APORTEES AU PLU .....	27
4.1.	Modifications du PLU pour ouvrir à l’urbanisation la zone 2AU1 .....	27
4.1.1.	Orientation d’Aménagement et de Programmation (OAP) du secteur de la Barogne .	27
4.1.2.	Règlement .....	30

4.1.3.	Plan de zonage.....	36
5.	INCIDENCES DES MODIFICATIONS DU PLU .....	37
5.1.	Impact sur le milieu naturel et paysager.....	37
5.1.1.	Topographie et géologie.....	37
5.1.2.	Eau .....	37
5.1.3.	Milieu naturel .....	37
5.1.4.	Activité agricole .....	38
5.2.	Impact sur le milieu urbain.....	39
5.2.1.	Circulation automobile .....	39
5.2.2.	Circulation des engins agricoles .....	39
5.2.3.	Qualité de l'air .....	40
5.2.4.	Bruit .....	41
5.2.5.	Déchets.....	41
6.	COMPATIBILITE DES MODIFICATIONS DU PLU AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME EN VIGUEUR.....	42
6.1.	SDRIF.....	42

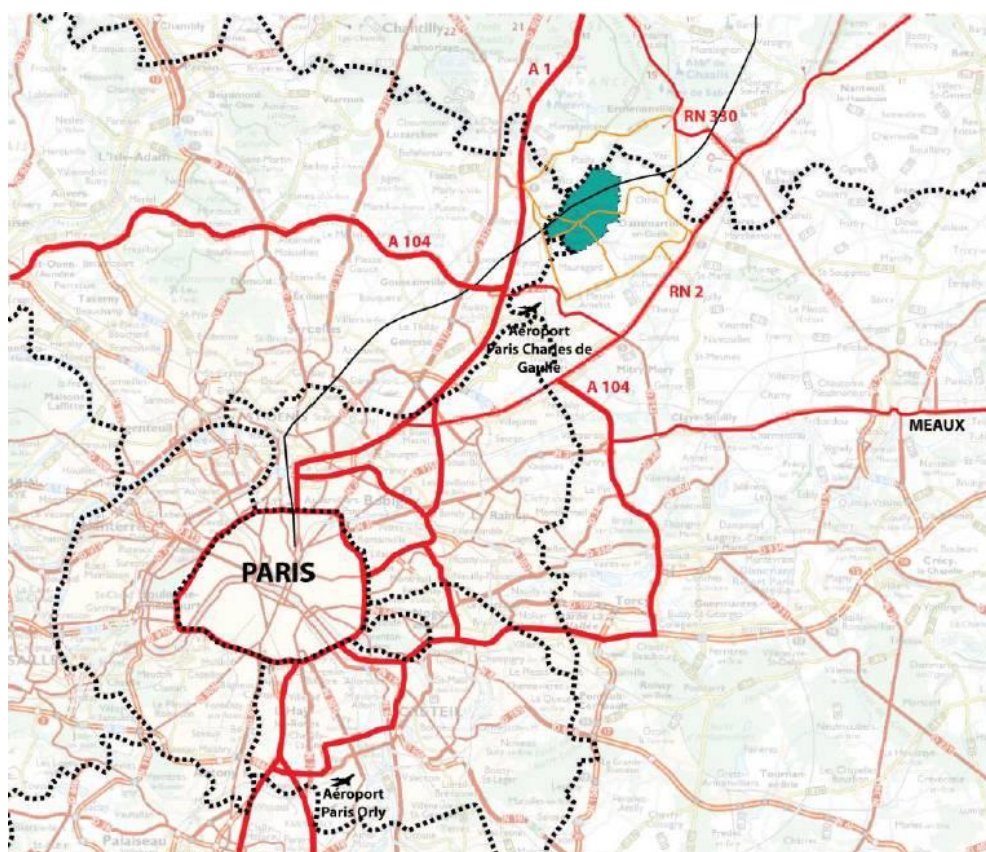
# 1. PRESENTATION DE LA COMMUNE

## 1.1. Localisation de la commune

La commune de Moussy-le-Neuf bénéficie d'une situation exceptionnelle compte tenu de sa proximité de l'autoroute A1 par l'échangeur dit « de Survilliers », qui la positionne à environ 30 mn de Paris.

La commune est également située à 11 kilomètres de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle. En étant située en dehors de sa zone de bruit, Moussy-le-Neuf a su tirer parti du développement de l'aéroport. Ainsi dans les années 70, le territoire communal a connu une importante expansion urbaine. Aujourd'hui encore, la commune tire profit de cette proximité, pour développer ses activités économiques notamment.

Par ailleurs, dans le cadre du projet du Grand Paris, l'accessibilité de Moussy-le-Neuf est appelée à être améliorée, car il est prévu au-delà de l'aéroport Charles de Gaulle, la prolongation du métro automatique sur la commune du Mesnil-Amelot (ligne 17 Nord), localisée à six kilomètres au Sud de la commune.



La commune de Moussy-le-Neuf appartient à la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France (CARPF) qui réunit 42 communes au 1<sup>er</sup> janvier 2016 et représente un bassin démographique d'environ 346 000 habitants.

L'objectif de cette structure intercommunale est d'organiser l'espace, afin notamment de faciliter le développement économique et d'améliorer le cadre de vie des habitants.

## 1.2. Accessibilité routière

La commune profite d'une grande accessibilité grâce à la proximité de l'autoroute A1, et des routes nationales N104, N2 et RN330.

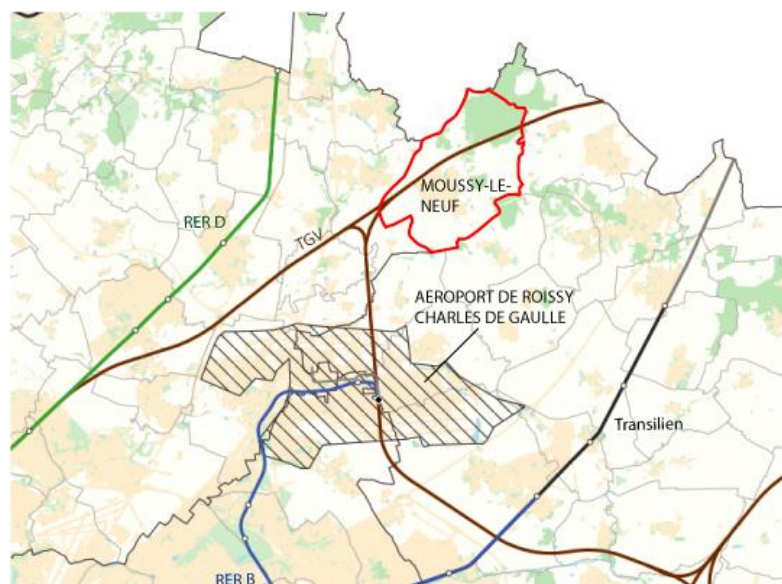
Son réseau viarie principal, connecté à ces grandes infrastructures nationales et régionales, est composé des départementales suivantes qui se croisent en cœur de bourg :

- La RD n°26 relie Vémars à Thieux et dessert la zone d'activités de Moussy-le-Neuf et son territoire du Nord-Ouest au Sud-Est, en empruntant la rue Cambacérés.
- La RD n° 26 A relie Moussy-le-Neuf à Chennevières-les-Louvres, et au-delà, rejoint l'A1 et l'aéroport de Roissy. Elle dessert la ville par le Sud-Ouest.
- La RD n°26 E constitue le prolongement de la RD n°26 A, via les rues Cambacérés et Lamaze, pour rejoindre Othis à l'Est.



Moussy-le-neuf, profite également de la proximité des grandes infrastructures ferroviaires suivantes, permettant de relier le territoire à la capitale par :

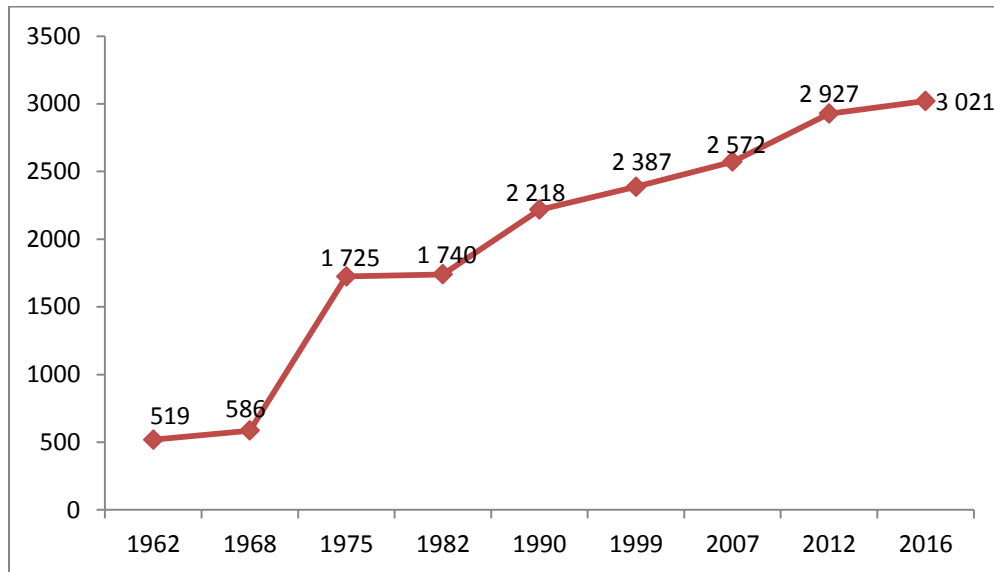
- Le RER B
- Le RER D
- Le Transilien K
- TER PICARDIE





### 1.3. Population et habitat

En 2016, la population de Moussy-le-Neuf est évaluée à environ 3 021 habitants.



Source : Insee, 2012

Depuis les années 80', le rythme de construction de logements de l'ordre de 20/25 logements a permis l'arrivée de nouvelles populations et le renouvellement démographique.

Ce renouvellement de la population s'exprime par l'augmentation des 0-14 ans et l'augmentation du taux de natalité des dernières années.

La commune souhaite maintenir un rythme de construction régulier, en lien avec les actions qu'elle a entrepris pour adapter ses équipements notamment scolaires et en lien avec les objectifs résidentiels qui lui sont attribués au SDRIF (TOL), dans lequel se trouve la commune. L'enjeu est également d'atténuer le récent phénomène de vieillissement de la population, notamment en place depuis les années 70.

Le parc résidentiel moussignol apparaît monofonctionnel, du fait de sa composition essentiellement constituée de maisons individuelles, avec une proportion de propriétaires élevée. La moitié des habitants y résident depuis plus de 10 ans. La rotation globale du logement est modérée et le marché est tendu.

La part du logement social est faible mais en légère augmentation, ce qui témoigne de la volonté appuyée de la ville de Moussy-le-Neuf de favoriser une politique d'habitat mixte notamment dans le cadre de la ZAC Multi-sites.

C'est la raison pour laquelle la commune souhaite diversifier l'offre notamment dans le cadre de la ZAC Multi-sites pour pallier aux phénomènes de décohabitation et de vieillissement qui s'installent sur le territoire communal. Elle doit également favoriser, dans la lignée des objectifs régionaux, la construction de logements sociaux parmi les nouvelles constructions pour affiner le parcours résidentiel sur son territoire et répondre désormais à ses obligations de réaliser du logement social, tel que le prévoit la loi du 18 janvier 2013.

## 1.4. Economie et emplois

En 2012, la commune comptait au total 1 272 emplois ; chiffre qui a plus que doublé en 10 ans (+595 en 1999). L'activité à Moussy-le-Neuf est principalement concentrée sur la Zone d'Activité de la Barogne qui s'étend sur environ 60 hectares.

Très diversifiée, elle accueille environ 80 entreprises, dont une pépinière d'entreprises qui fournissent plus de 1 500 emplois ; emplois principalement tournés vers la logistique à forte valeur ajoutée, les services et l'industrie de précision.

Ce quartier économique est situé à la porte d'entrée Nord-Ouest du territoire communal, de part et d'autre de la RD 26. Il bénéficie sur sa partie Sud de la RD26A, axe intercommunal intéressant en liaison avec l'A1 par la RD16 et le Mesnil Amelot par la RD401.



Face à la saturation de la Zone d'Activité Economique, la volonté municipale est de conforter la porte d'entrée économique du territoire, amenée à se développer notamment dans le cadre de la réalisation de la gare de métro automatique sur la commune du Mesnil-Amelot, à six kilomètres au Sud de Moussy-le-Neuf.

L'indicateur de concentration d'emploi en 2012 est de 88,7 (nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.). En 1999, il n'était que de 52,6.

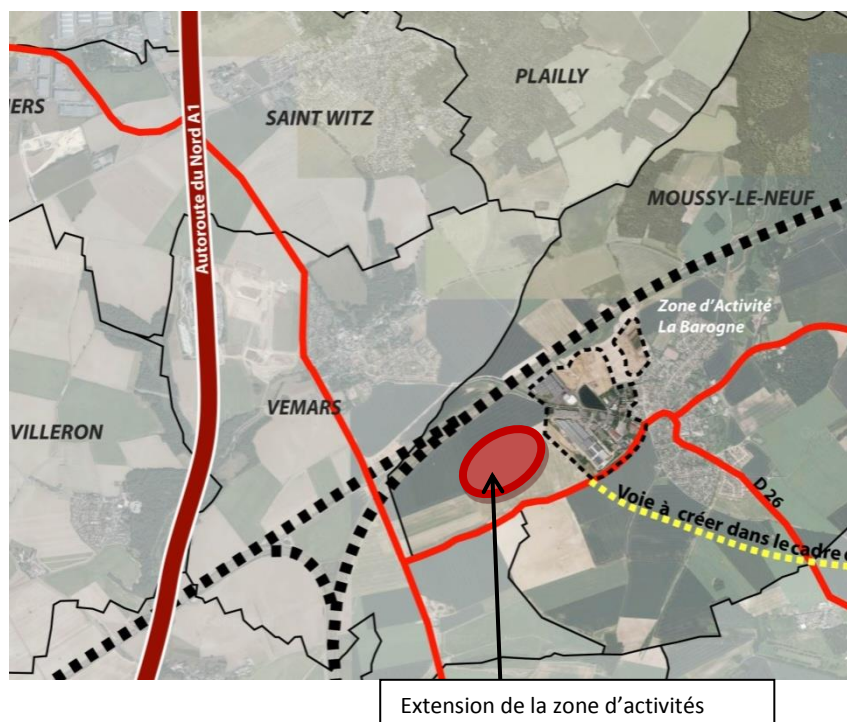
Cette croissance s'explique par les extensions successives du quartier économique de la Barogne, en particulier en 2000 et en 2008. La concentration d'emplois est plus forte à l'échelle de Moussy-Le-Neuf qu'à l'échelle départementale (72,2). Le tissu économique génère donc des emplois proportionnellement au nombre d'actifs résidents sur la commune.

L'indicateur de concentration d'emplois, qui a presque doublé depuis 1999 est satisfaisant, grâce aux extensions successives du quartier économique de la Barogne.

## 2. ANALYSE DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

### 2.1. Localisation et environnement

Le projet d'extension de la zone d'activités, d'une superficie d'environ 20 hectares, s'inscrit dans la continuité Ouest de la zone d'activités dit de la Barogne à Moussy Le Neuf, située à la porte d'entrée Nord-Ouest du territoire communal.



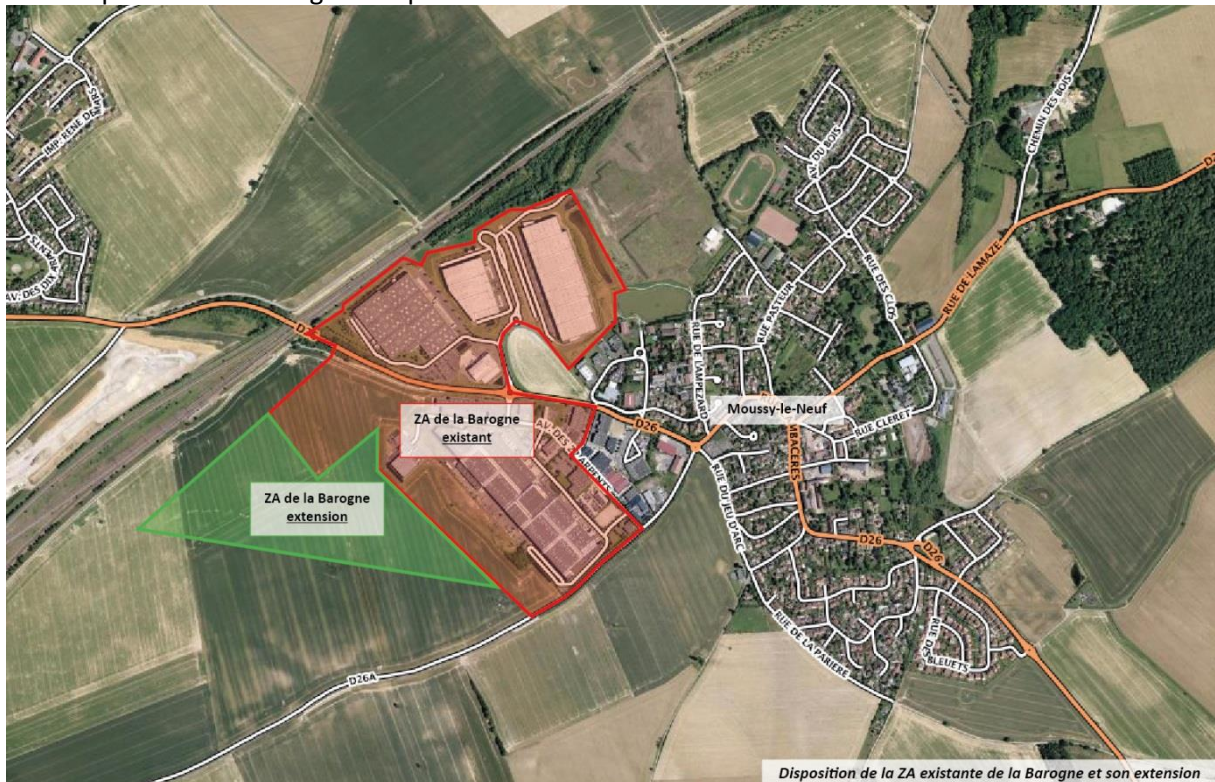
Ces terres sont actuellement contraintes d'une part par la voie ferrée du TGV, les lignes Haute Tension et d'autre part par la route de Vémars (RD26) distribuant aujourd'hui la Zone d'Activités.



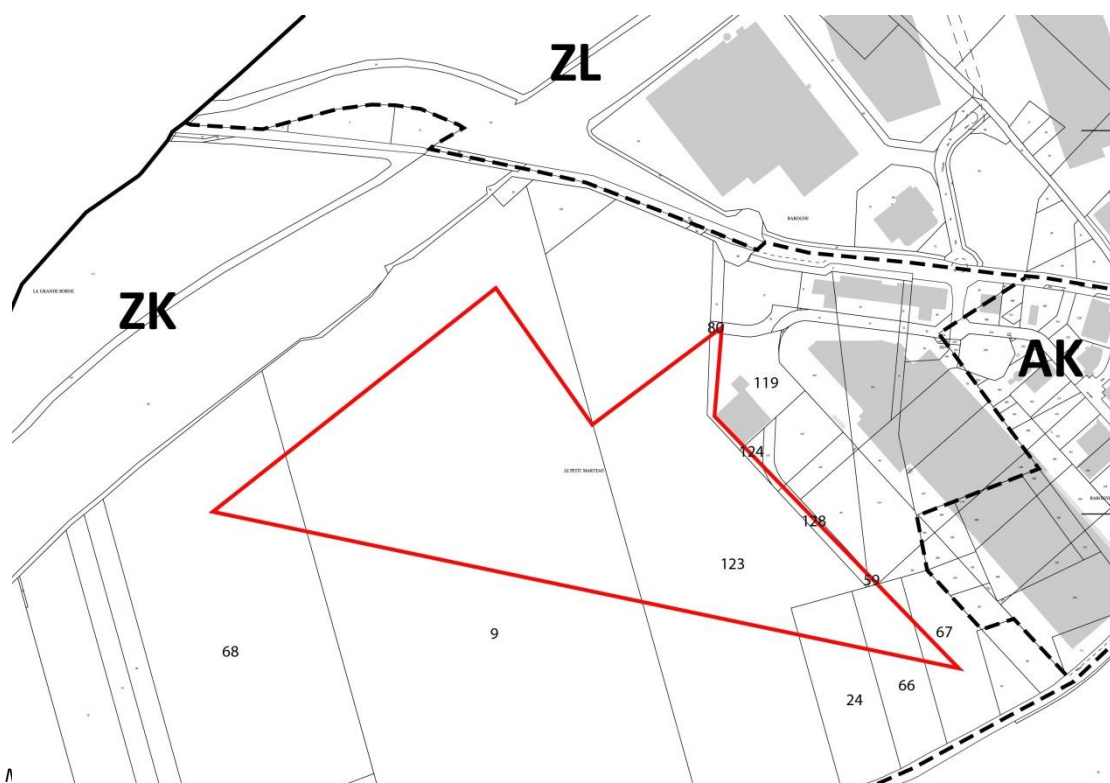


Les terrains de l'extension de la zone d'activités objet de la présente modification du PLU sont délimités :

- à l'Ouest par des terrains agricoles,
- au Nord par des terrains agricoles puis la voie ferrée,
- à l'Est par les entreprises Eurotranspharma, CSP et des terrains agricoles,
- au Sud par des terrains agricoles puis la RD26A.

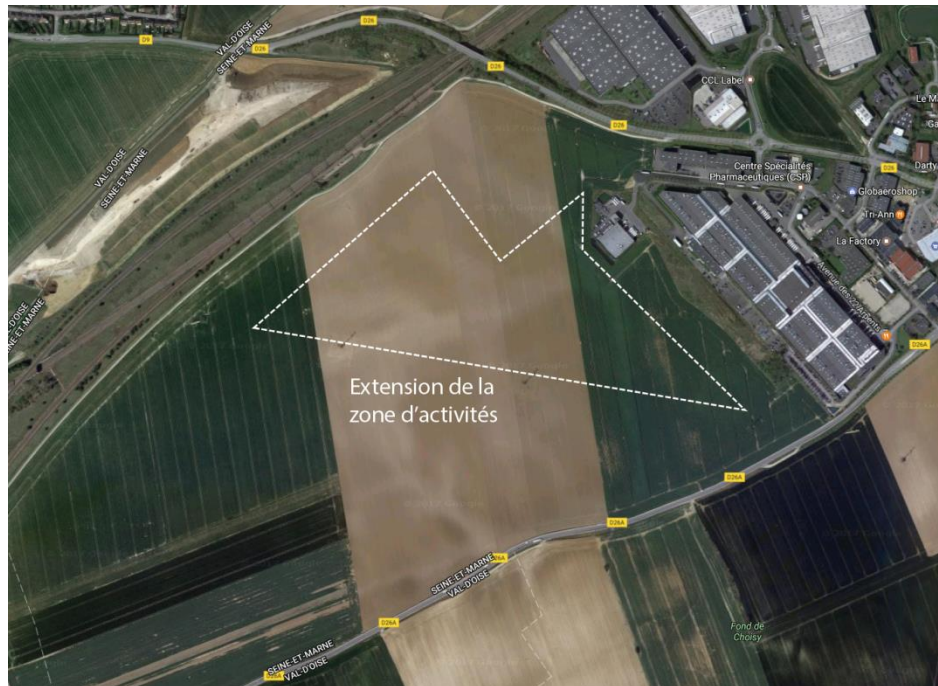


L'assiette foncière de ce projet d'extension économique, d'une superficie d'environ 20 hectares, concerne une partie des parcelles cadastrées ZK9, ZK68, ZK123, ZK24, ZK66, ZK67, ZK119, ZK124, ZK128 et ZK59.



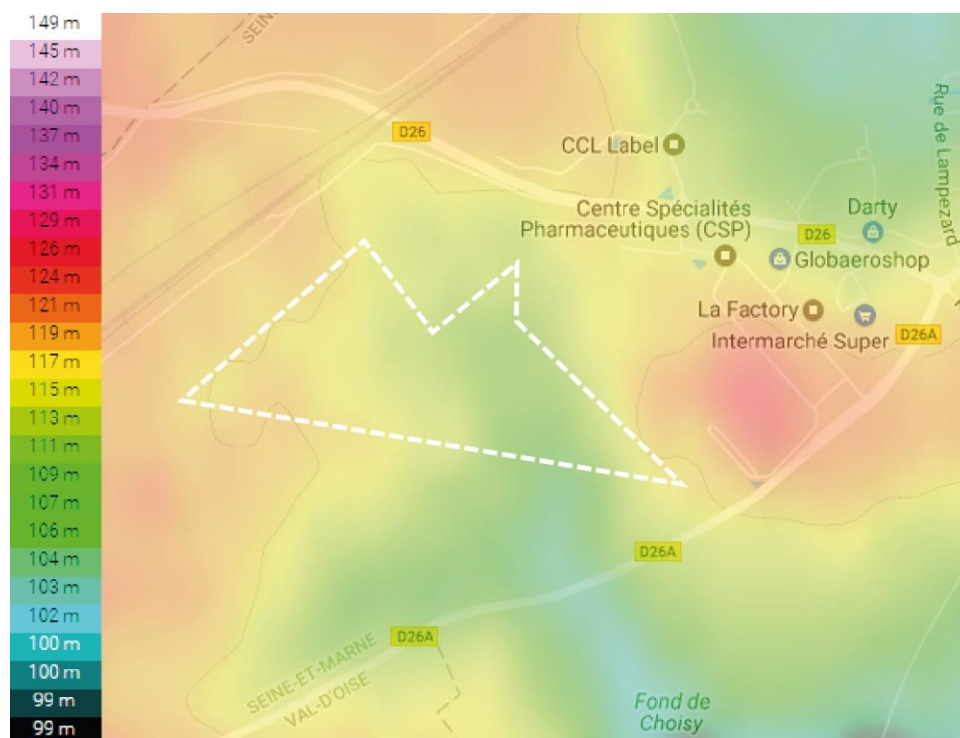
## 2.2. Occupation de sol

Le terrain d'assiette de l'extension de la zone d'activités est composé de terres agricoles.



## 2.3. Topographie

La topographie globale de la zone d'extension de la zone d'activités de la Barogne est relativement en pente vers le Sud. Les hauteurs relevées sur le site Topographic-map.com sont comprises entre 108 et 121 mètres.



## 2.4. Géologie

Le site est localisé sur le plateau du Parisis, situé à la surface des calcaires de Saint-Ouen et recouvert d'une épaisse couche de limons.

Le forage 01542X0061 (situé au centre du site) étudié via la base de données InfoTerre, indique la composition de sol suivante :

Profondeur	Lithologie	Stratigraphie
De 0 à 4 m	Limons des plateaux : limons argileux	QUATERNAIRE
De 4 à 5 m	Limons argileux + marnes et calcaires -so-	QUATERNAIRE
De 5 à 10 m	Calcaires De st Ouen - marnes et calcaires.	MARINESIEN
De 10 à 14 m	Sables et grès de Beauchamp	AUVERSIEN

Ce forage, bien que précis et parfaitement situé, ne donne pas une vision de la composition du sol au-delà de 14 m.

Le forage 01541X0044/F2 situé à 400 m du site indique la composition du sol jusqu'à une profondeur de 100 m :

Profondeur	Formation	Lithologie	Lithologie	Stratigraphie	Altitude
4.00	Limon des plateaux		Limon.	Quaternaire	114.00
			Terrain remanié.		
21.00	Sables de Monceau (Sables d'Argenteuil)		Sable.		97.00
25.00	Calcaire de Saint-Ouen		Calcaire blanc et marné.	Marinésien	93.00
37.00	Sables d'Auvers-Beauchamp		Sable parfois argileux, à niveaux gréseux.	Auversien	81.00
51.00			Calcaire intercalé de marnes (Marnes et caillasses), puis calcaire à milioles, devenant sableux et glauconieux (Calcaire grossier). Sable grossier glauconieux à la base (Glauconie grossière).	Lutétien	67.00
80.00	Sables de Cuise		Sable fin gris plus ou moins argileux gris, gris brun, argile sableuse, et niveaux ligniteux.	Cuisien	38.00
100.00					10.00



## 2.5. Hydrologie

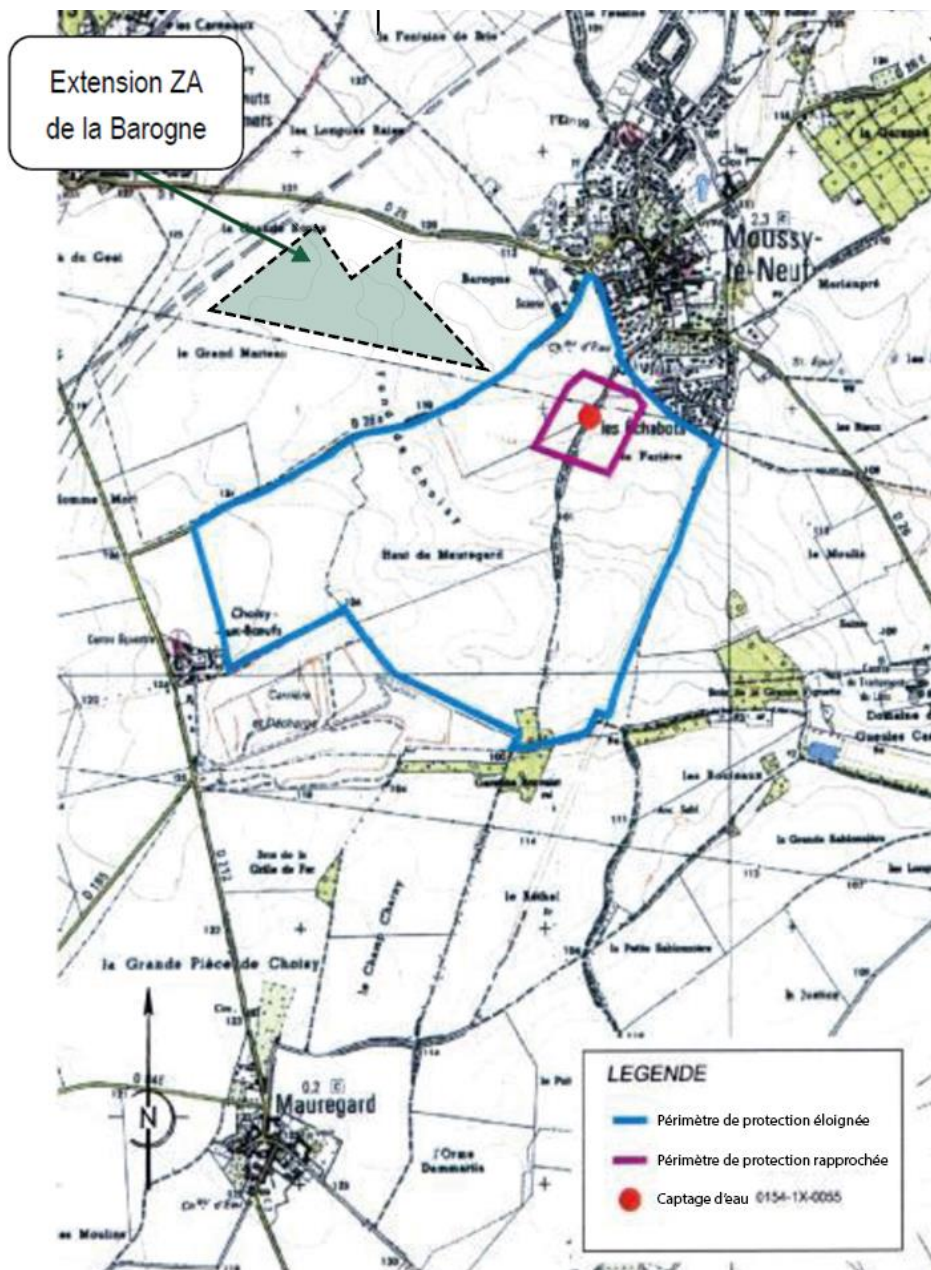
Il y a deux aquifères rencontrés au droit de la zone d'extension de la ZA de la Barogne :

- l'aquifère des sables de Beauchamp : la nappe des sables de Beauchamp n'est pas permanente et est située dans un substratum peu perméable constitué de marnes et caillasses.
- l'aquifère du calcaire grossier et sables de Cuise : il est noté l'absence de niveaux imperméables entre les nappes du Lutécien (épaisseur 30 m) et de l'Yprésien

### Captage destiné à l'Alimentation en Eau Potable (AEP)

L'extension de la ZA de la Barogne ne se situe pas dans un périmètre de protection d'un captage d'eau potable. Il est en revanche à proximité du périmètre éloigné.

#### *Emplacement du captage AEP le plus proche*





## 2.6. Pollution des sols

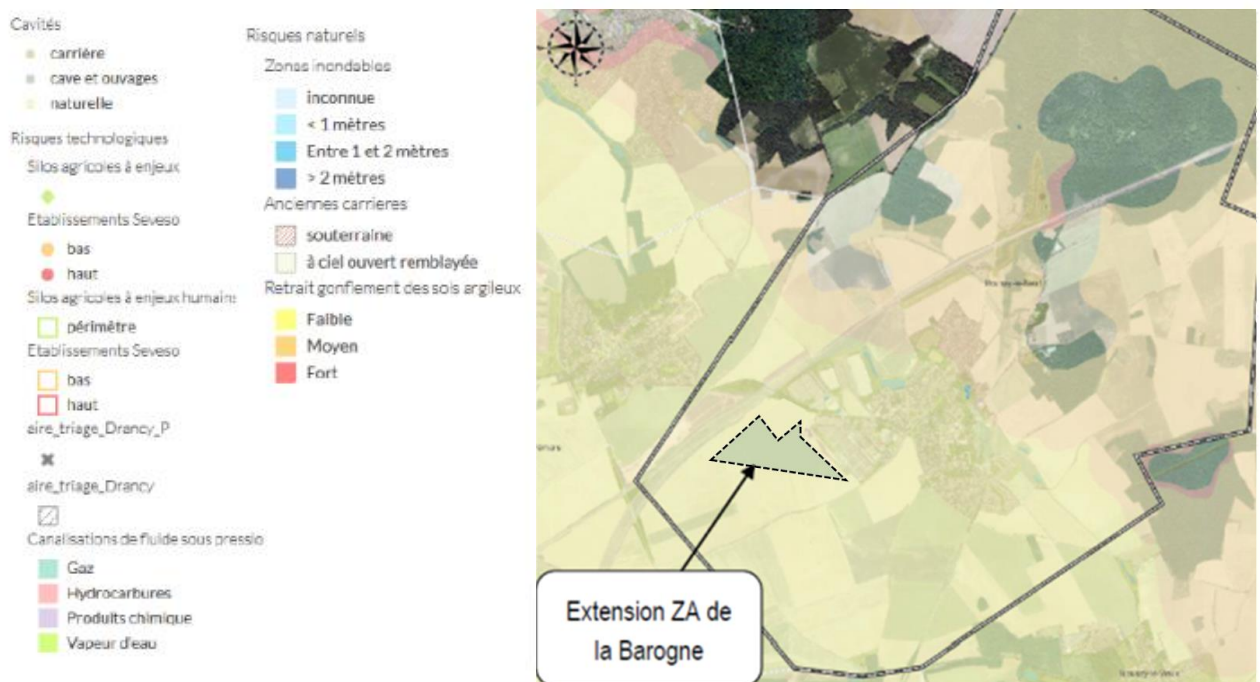
Les terrains de l'extension de la zone d'activités ne sont pas concernés par des sites BASOL ou BASIAS. Le site le plus proche possédant une fiche BASIAS est le bâtiment CSP situé à l'Est de l'extension objet de la présente étude. Cette fiche a pour origine l'activité particulière du bâtiment qui stocke des produits pharmaceutiques.

Compte tenu de l'existence d'une fiche BASIAS concernant le site CSP situé à l'Est de la parcelle, une étude de sol a été menée le 4 et 5 septembre 2013 par la société Egis Structures & Environnement. L'objectif de cette étude a été de vérifier si les conditions de site doivent ou non conduire à l'application de la méthodologie nationale relative à la gestion des sites (potentiellement) pollués.

L'ensemble des constats de terrain et historiques permettent de conclure au fait que le site ne relève pas de la méthodologie nationale relative à la gestion des sites (potentiellement) pollués du ministère de l'environnement de 2007, le site étant banalisable.

## 2.7. Risques naturels et technologiques

La carte ci-dessous est extraite du site de l'IAURIF (donnée 2013). Elle présente les principaux risques naturels et technologiques.



Carte des principaux risques naturels et technologiques, source IAURIF (2013)

Comme le montre la carte de l'IAURIF, la zone d'extension de la ZA de la Barogne n'est soumise qu'à un risque faible de retrait/gonflement des sols argileux.

Concernant le risque sismique, la carte des zones de sismicité en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2011 indique que la commune de Moussy-le-Neuf est classée en zone de sismicité très faible (zone 1). Aucune règle parasismique n'est donc applicable.

Aucune installation présentant des risques particuliers ou un classement SEVESO n'est recensé aux alentours de la zone d'extension.

## 2.8. Milieu naturel

Selon l'inventaire faune/flore réalisé en juillet 2016 par le Groupe Auddicé, les milieux sur le site ne présentent que peu d'intérêt au niveau faunistique et floristique.

### 2.8.1. Flore

Les investigations menées le 29 juillet 2016 ont permis de mettre en évidence la présence de 36 espèces végétales sur le site, dont 35 de communes à extrêmement communes et 1 rare. L'espèce rare relevée est : *Ammi majus*. L'*Ammi majus* n'est pas une espèce patrimoniale.

Aucune espèce protégée au niveau national (arrêté du 20 janvier 1982), régional (arrêté du 11 mars 1991 complétant la liste nationale) ou figurant sur les listes annexes de la Directive européenne 92/43 (Directive Habitats) n'a été observée dans l'emprise du site d'extension de la zone d'activités. En l'absence d'habitat patrimonial, les enjeux apparaissent très faibles.

### 2.8.2. Faune

#### - Entomofaune

Lors des relevés terrain (du 22 au 29 juillet 2016), 6 espèces ont été recensées et sont présentées dans le tableau suivant :

Groupe	Nom scientifique	Nom commun	Protection	D. H.	Rareté	LRR	LRN	D.Z.
Lépidoptère	<i>Celastrina argiolus</i>	Azuré des Nerpruns	-	-	C	LC	LC	-
Lépidoptère	<i>Vanessa cardui</i>	Belle-Dame	-	-	CC	LC	LC	-
Lépidoptère	<i>Pieris rapae</i>	Piérïde de la Rave	-	-	C	LC	LC	-
Lépidoptère	<i>Pieris napi</i>	Piérïde du Navet	-	-	C	LC	LC	-
Lépidoptère	<i>Coenonympha pamphilus</i>	Procris	-	-	C	LC	LC	-
Orthoptère	<i>Chorthippus parallelus</i>	Criquet des pâtures	-	-	C	4	4	-

LRR : Liste Rouge Régionale ; LRN : Liste Rouge Nationale ; DZ : Déterminante ZNIEFF

C : commune ; CC : Très commune ; LC : Localement connu

En raison de l'absence d'espèces patrimoniales et/ou protégées, de l'absence de potentialités d'accueil pour de telles espèces, et compte tenu des milieux banalisés, les enjeux entomologiques sont très faibles.

#### - Batrachofaune

Au cours des inventaires réalisés, aucun amphibien n'a été observé.

#### - Reptiles

Au cours des inventaires réalisés, aucun reptile n'a été observé.

#### - Avifaune

Au cours des observations, 15 espèces d'oiseaux ont été observées, dont la Linotte mélodieuse. La Linotte mélodieuse utilise principalement le secteur d'étude comme zone de nourrissage et la nidification de cette espèce y est possible.

Parmi les 15 espèces observées, 10 sont protégées sur le territoire national, mais aucune n'est inscrite à l'annexe I de la Directive Oiseaux.

#### - Mammalofaune

Aucun mammifère ou indice de présence n'a été observé au cours des inventaires.

### **2.8.3. Espaces naturels protégés**

#### **- Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)**

Le site d'extension de la zone d'activités n'est pas concerné par une ZNIEFF.

La ZNIEFF la plus proche est située à environ 6,5 kilomètres au Nord-Est du site d'extension de la zone d'activités. Il s'agit de la ZNIEFF de type 1 : 220014323 « Massif forestier de Chantilly/Ermenonville » située à environ 6,5 km au Nord-est du site.

#### **- Réseau NATURA 2000**

Le site d'extension de la zone d'activités n'est pas concerné par un site NATURA 2000.

Le site NATURA 2000 le plus proche est situé à environ 5,3 kilomètres du site d'extension de la zone d'activités. Il s'agit du site NATURA 2000 – ZPS FR2212005 « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi ».

#### **- Arrêté préfectoral de protection du biotope**

Le site d'extension de la zone d'activités n'est pas situé à proximité d'un site classé Protection du Biotop.

#### **- Les parcs et réserves**

Le Parc Naturel Régional « Oise-Pays de France » se situe à environ 2 kilomètres au Nord du site d'extension de la zone d'activités.

Il abrite ainsi de nombreux espaces boisés (Parc Jean-Jacques Rousseau, étangs de Comelles, etc.), des châteaux comme le château de Chantilly ou encore le château de Raray.

#### **- Les sites inscrits ou classés**

Le site d'extension de la zone d'activités est situé à proximité de deux sites inscrits et un site classé :

Le site Classé « Forêt d'Ermenonville, de Pontarme, de Haute-Pomeraye, clairière et butte de Saint-Christophe » situé à 2 kilomètres au Nord du site.

Le site Inscrit « Mortefontaine, domaine de Mortefontaine » situé à 4 kilomètres au Nord du site.

Le site Inscrit « Vallée de la Nonette » situé à 3 kilomètres au Nord du site.

#### **- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)**

La Trame verte et bleue vise à la fois à conserver et à améliorer la fonctionnalité des milieux, à garantir la libre circulation des espèces et à adapter la biodiversité aux évolutions du climat. Elle trouve sa traduction en Ile-de-France dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).

L'élaboration du SRCE a conduit à la cartographie des composantes et objectifs de la trame verte et bleue.

La carte des composantes de la trame verte et bleue du SRCE d'Ile-de-France révèle que le site d'extension de la zone d'activités n'est pas concerné par des éléments de continuités écologiques (réservoirs de biodiversité ou corridors).

**Carte des composantes de la Trame Verte et Bleue (Source : SRCE d'Ile-de-France)**



Le site

CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES	ÉLÉMENTS FRAGMENTANTS
<p><b>Réservoirs de biodiversité</b></p> <p> Réservoirs de biodiversité</p> <p><b>Autres espaces d'intérêt écologique hors Ile-de-France</b></p> <p> Autres espaces d'intérêt écologique hors Ile-de-France</p> <p><b>Corridors de la sous-trame arborée</b></p> <p> Corridors fonctionnels diffus au sein des réservoirs de biodiversité</p> <p> Corridors fonctionnels entre les réservoirs de biodiversité</p> <p> Corridors à fonctionnalité réduite entre les réservoirs de biodiversité</p> <p><b>Corridors de la sous-trame herbacée</b></p> <p> Corridors fonctionnels des prairies, friches et dépendances vertes</p> <p> Corridors à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes</p> <p> Corridors des milieux calcaires à fonctionnalité réduite</p> <p><b>Corridors et continuum de la sous-trame bleue</b></p> <p> Cours d'eau et canaux fonctionnels</p> <p> Cours d'eau et canaux à fonctionnalité réduite</p> <p> Cours d'eau intermittents fonctionnels</p> <p> Cours d'eau intermittents à fonctionnalité réduite</p> <p> Corridors et continuum de la sous-trame bleue</p>	<p><b>Obstacles des corridors arborés</b></p> <p> Infrastructures fractionnantes</p> <p><b>Obstacles des corridors calcaires</b></p> <p> Coupures urbaines</p> <p><b>Obstacles de la sous-trame bleue</b></p> <p> Obstacles à l'écoulement (ROE v3)</p> <p><b>Point de fragilité des corridors arborés</b></p> <p> Routes présentant des risques de collisions avec la faune</p> <p> Passages contraints au niveau d'un ouvrage sur une infrastructure linéaire</p> <p> Passages difficiles dûs au mitage par l'urbanisation</p> <p> Passages prolongés en cultures</p> <p> Clôtures difficilement franchissables</p> <p><b>Points de fragilité des corridors calcaires</b></p> <p> Coupures boisées</p> <p> Coupures agricoles</p> <p><b>Points de fragilité des continuités de la sous-trame bleue</b></p> <p> Secteurs riches en mares et mouillères recoupés par des infrastructures de transport</p> <p> Milieux humides alluviaux recoupés par des infrastructures de transport</p>



La carte des objectifs met en avant qu'il n'existe pas d'objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue sur le site d'extension de la zone d'activités.

**Carte des objectifs de préservation et de restauration de la Trame Verte et Bleue d'Île-de-France**



Le site

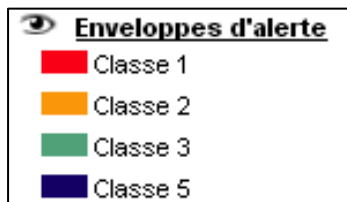
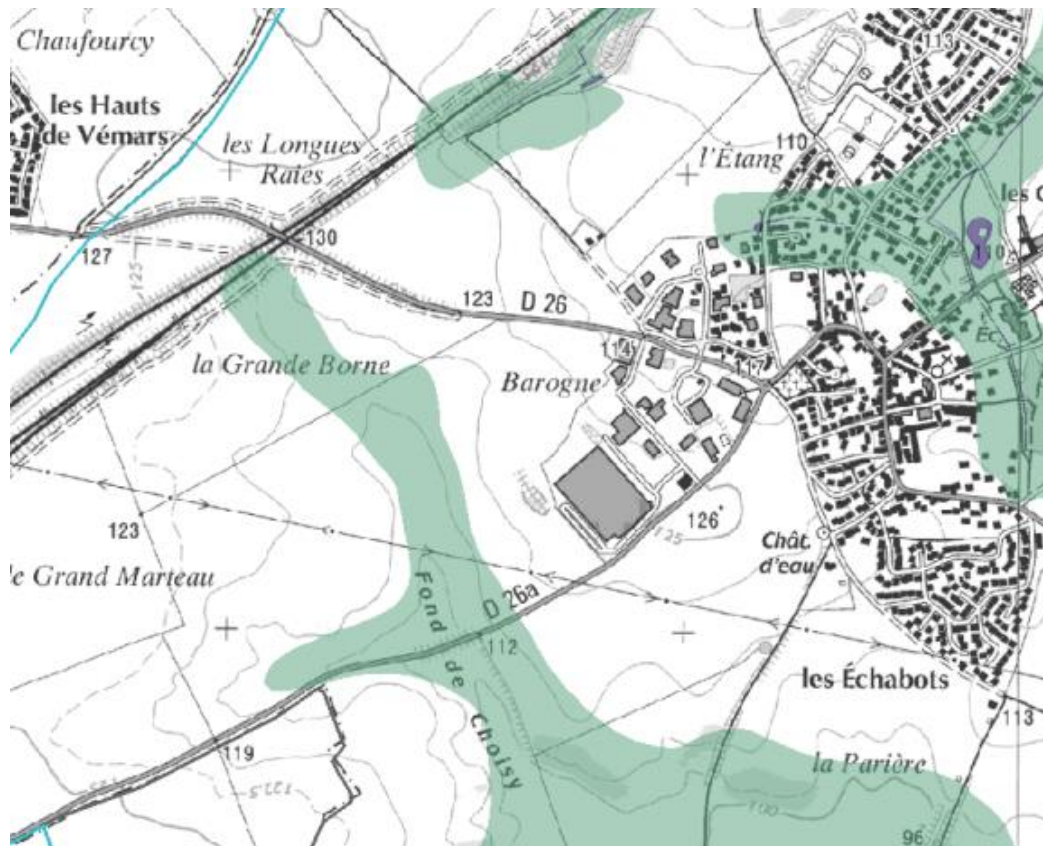
<p><b>CORRIDORS À PRÉSERVER OU RESTAURER</b></p> <p><b>Principaux corridors à préserver</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Corridors de la sous-trame arborée</li> <li> Corridors de la sous-trame herbacée</li> </ul> <p>Corridors alluviaux multitrames</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Le long des fleuves et rivières</li> <li> Le long des canaux</li> </ul> <p><b>Principaux corridors à restaurer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Corridors de la sous-trame arborée</li> <li> Corridors des milieux calcaires</li> </ul> <p>Corridors alluviaux multitrames en contexte urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Le long des fleuves et rivières</li> <li> Le long des canaux</li> </ul> <p><b>Réseau hydrographique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Cours d'eau à préserver et/ou à restaurer</li> <li> Autres cours d'eau intermittents à préserver et/ou à restaurer</li> </ul> <p><b>Connexions multitrames</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Connexions entre les forêts et les corridors alluviaux</li> <li> Autres connexions multitrames</li> </ul>	<p><b>ÉLÉMENTS FRAGMENTANTS À TRAITER PRIORITAIREMENT</b></p> <p><b>Obstacles et points de fragilité de la sous-trame arborée</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Coupures des réservoirs de biodiversité par les infrastructures majeures ou importantes</li> <li> Principaux obstacles</li> <li> Points de fragilité des corridors arborés</li> </ul> <p><b>Obstacles et points de fragilité de la sous-trame bleue</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Cours d'eau souterrains susceptibles de faire l'objet d'opérations de réouverture</li> <li> Obstacles à traiter d'ici 2017 (L. 214-17 du code de l'environnement)</li> <li> Obstacles sur les cours d'eau</li> <li> Secteurs riches en mares et mouillères recoupés par des infrastructures de transport</li> <li> Milieux humides alluviaux recoupés par des infrastructures de transport</li> </ul>
<p><b>ÉLÉMENTS À PRÉSERVER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Réservoirs de biodiversité</li> <li> Milieux humides</li> </ul>	<p><b>AUTRES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT MAJEUR pour le fonctionnement des continuités écologiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Secteurs de concentration de mares et mouillères</li> <li> Mosaïques agricoles</li> <li> Lisières agricoles des boisements de plus de 100 ha situés sur les principaux corridors arborés</li> </ul>

#### 2.8.4. Les zones humides

Pour faciliter la préservation des zones humides, la DRIEE Ile de France a lancé en 2009 une étude visant à consolider la connaissance des secteurs potentiellement humides. Cette étude a abouti à une cartographie qui partitionne la région en cinq classes selon la probabilité de présence d'une zone humide.

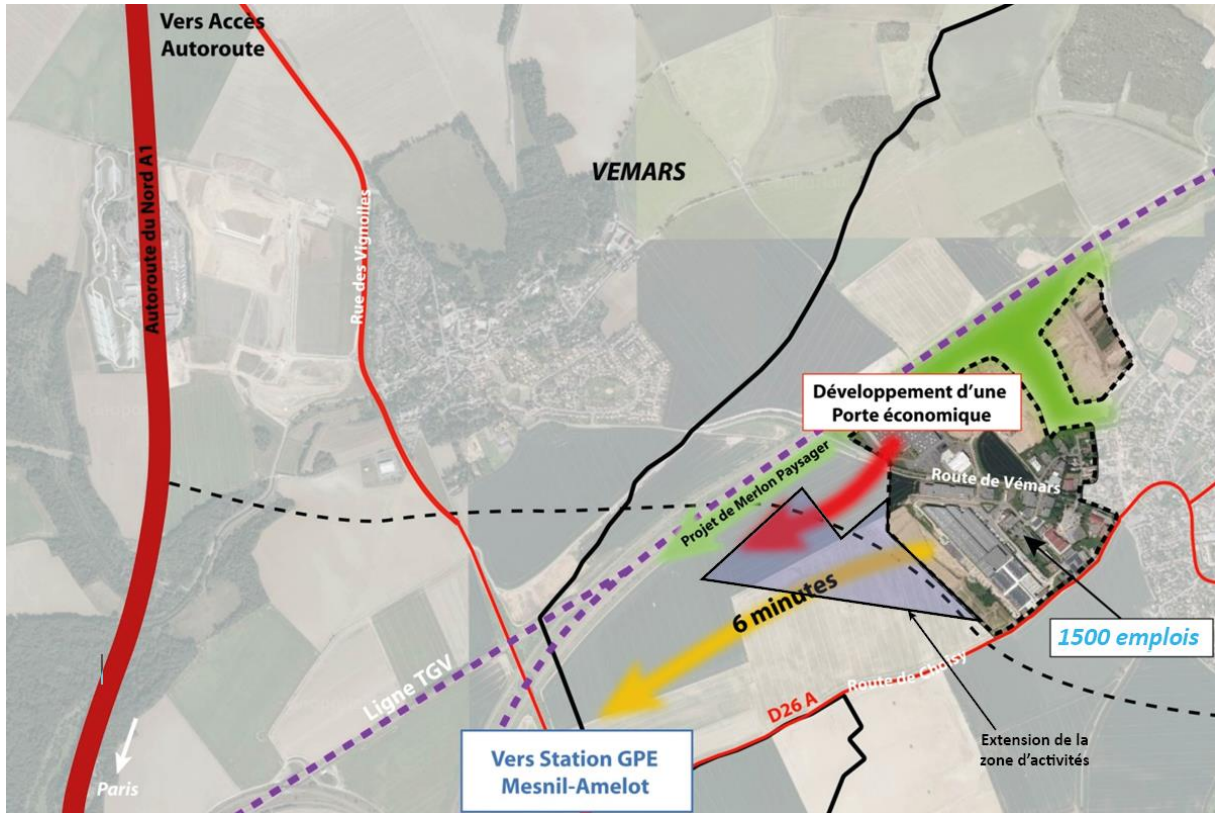
Une partie du site d'extension de la zone d'activités territoire est concernée par l'enveloppe d'alerte potentiellement humide de classe 3 :

- Classe 3 : Zone pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence de zones humides, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser ;



## 2.9. Accessibilité

Le projet d'extension de la zone économique est situé au lieu-dit « Le Petit Marteau », à proximité de la RD 26 et de la RD26A. Cette situation lui permet d'atteindre rapidement la RD16, elle-même reliée à l'A1. Il s'inscrit également à la porte d'entrée économique du territoire que la municipalité souhaite conforter.



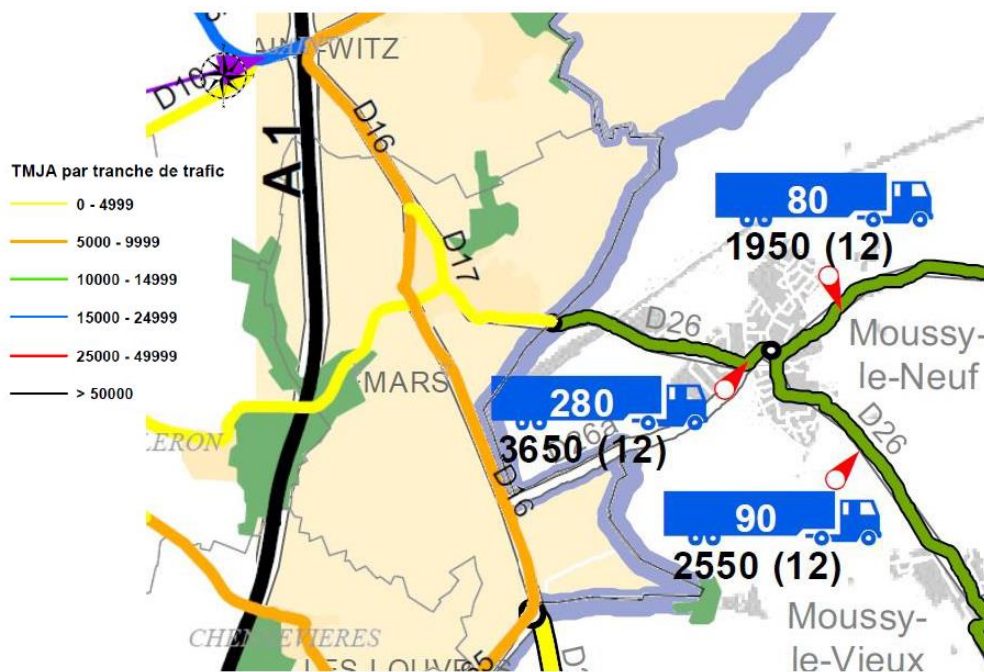
Cette situation lui vaut une accessibilité exceptionnelle de l'accès à l'autoroute A1, laquelle sera renforcée dans le cadre du projet du Grand Paris Express. Il est en effet prévu au-delà de l'aéroport Charles de Gaulle, la prolongation du métro automatique.



## 2.10. Circulation

Les comptages routiers diffusés par le Conseil Général du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne indiquent les valeurs suivantes de trafic pour l'année 2012 à proximité du secteur d'extension de la zone d'activités de la Barogne (source : carte départementale des comptages routiers 2014).

	Trafic routier (Moyenne journalière annuelle)	Trafic routier PL (Moyenne journalière annuelle)	Poids Lourds %
A1	80 640	15 360	16
D16	Entre 5 000 et 9 999	750	10
D26 Nord	3 650	0	0
D26 Sud	2 550	90	3,4
D26e	1 950	80	3,9
D26a	~850	280	25



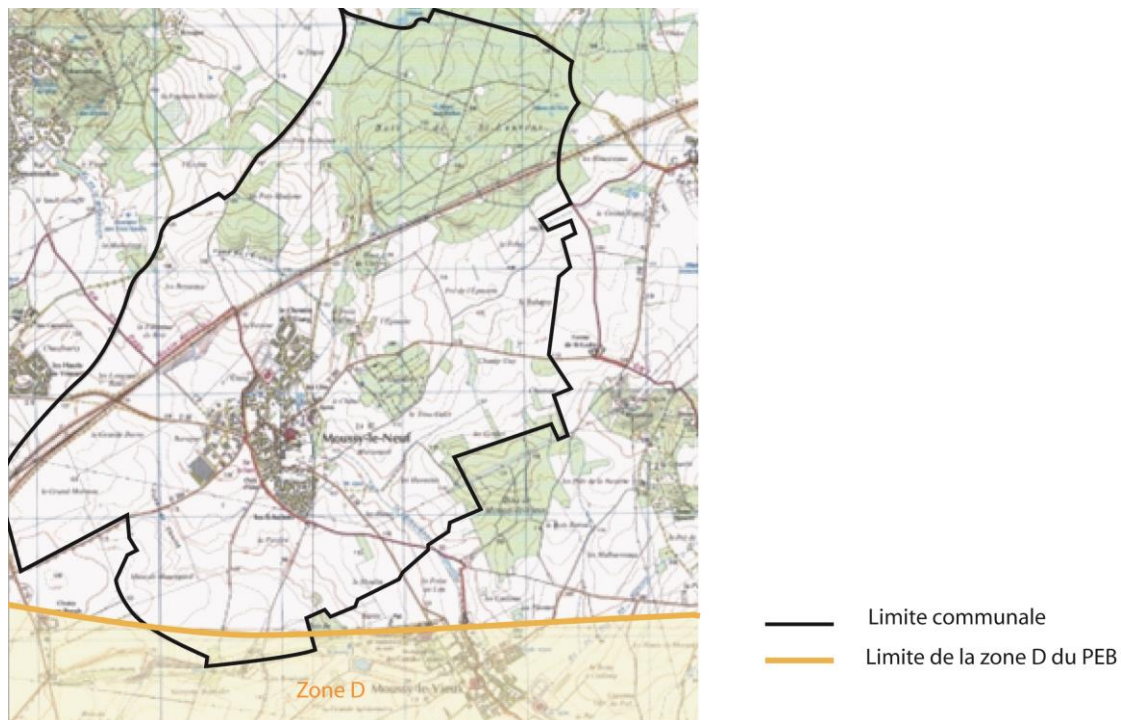
Carte du trafic routier en 2014 par le Conseil Régional du Val d'Oise et de la Seine et Marne



## 2.11. Bruit

### 2.11.1. Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

La commune est concernée dans sa partie Sud par la zone de bruit D de l'aérodrome Paris- Charles de Gaulle, approuvé par arrêté préfectoral N°07-0447 du 03 avril 2007.



Le site d'extension de la zone d'activités n'est pas concerné par le PEB.

### 2.11.2. Classement des infrastructures de transports terrestres

Le site d'extension de la zone d'activités est concerné par une voie bruyante. Il s'agit de la ligne TGV, classée catégorie sonore 1 (largeur de la nuisance sonore : 300m).

Elle est soumise à des mesures de protection acoustique pour les constructions qui la bordent en vertu de l'arrêté préfectoral du 24 décembre 1999 pris en application des arrêtés ministériels du 9 janvier 1995 et du 30 mai 1996 relatif à l'isolement acoustique des bruits de l'espace extérieur.

## 2.12. Les prescriptions d'urbanisme en vigueur sur le site

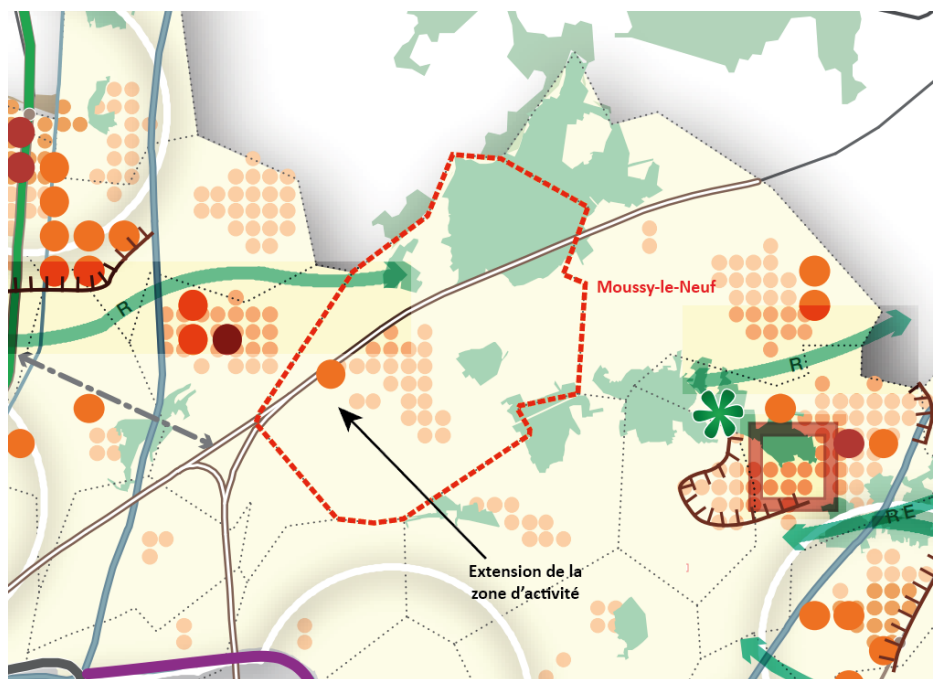
### 2.12.1. Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France constitue un document d'orientations générales qui a pour principal objectif, dans le cadre d'une croissance maîtrisée de l'Ile-de-France, de rééquilibrer l'espace régional. Le SDRIF approuvé du 26 avril 1994 a fait l'objet d'une révision et un nouveau SDRIF a été approuvé par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013.

La révision du SDRIF a été structurée autour de l'intégration des projets Grand Paris Express, de la modification des objectifs de construction annuelle de logements en les passant de 60 000 à 70 000, de l'intégration des différents documents et plans "Grenelle" adoptés depuis 2008 (Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), Plan Climat,...) et enfin de la prise en compte des projets déjà achevés ou lancés.

Ce schéma détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.»

Cette approche spatiale de l'aménagement s'inscrit dans une approche plus stratégique du développement francilien.

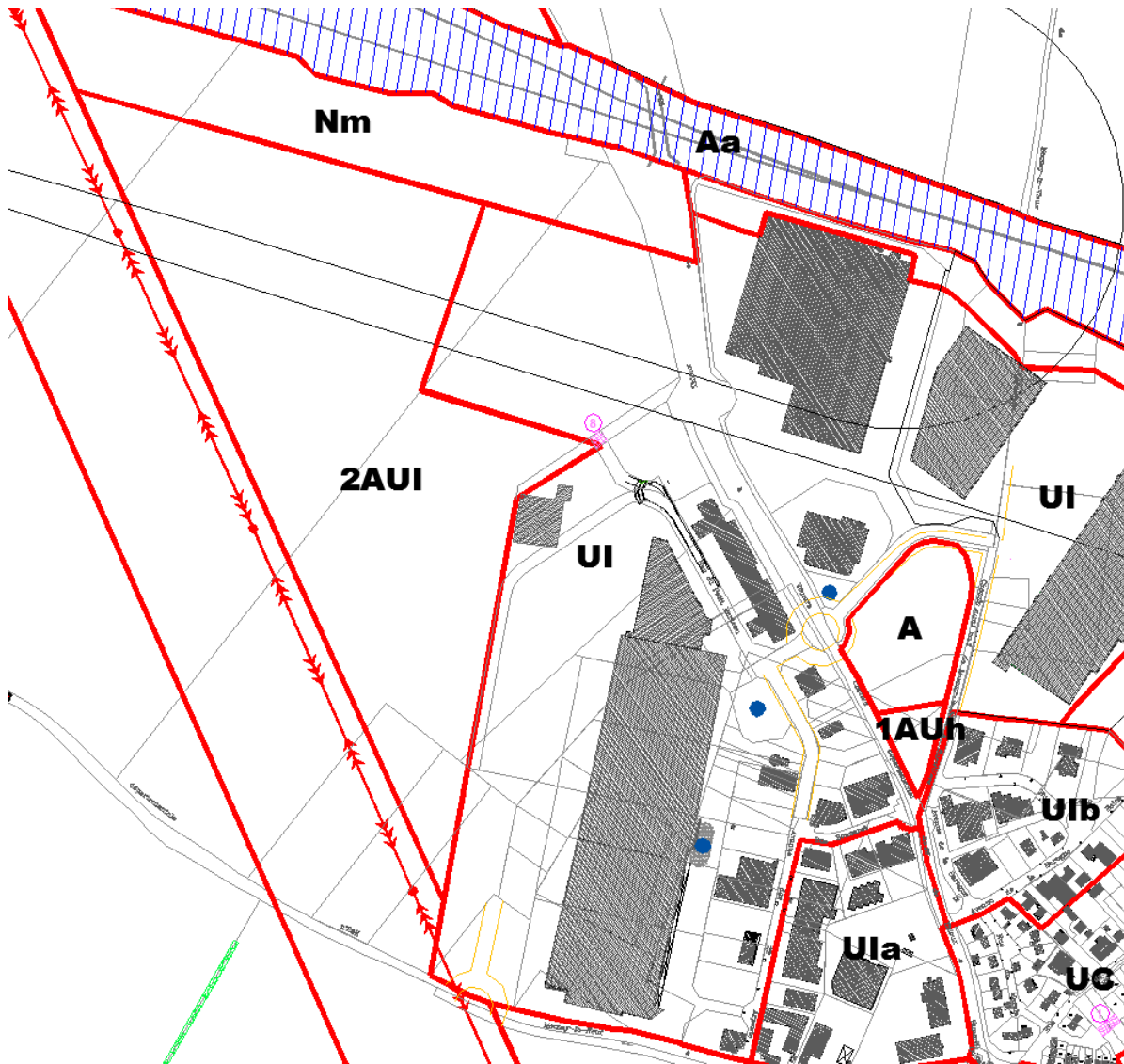


Le projet d'extension de la zone d'activité économique s'inscrit dans l'évolution du projet de SDRIF de 2030 qui lui prévoit un classement en « **secteur d'urbanisation préférentielle** » (pastille orange au plan). Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 ha et exprime une localisation ; la définition de la délimitation des espaces urbanisables appartenant à la commune.

### 2.12.2. Plan Local d'Urbanisme

Les terrains classés par l'extension de la zone d'activités sont actuellement classés en zone 2AUI au PLU, destinée à permettre la réalisation d'un quartier économique sous forme d'opérations d'aménagement.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est conditionnée à l'élaboration d'une modification du Plan Local d'Urbanisme; Objet de la présente procédure qui doit définir les conditions d'aménagement et les règles d'urbanisme.
















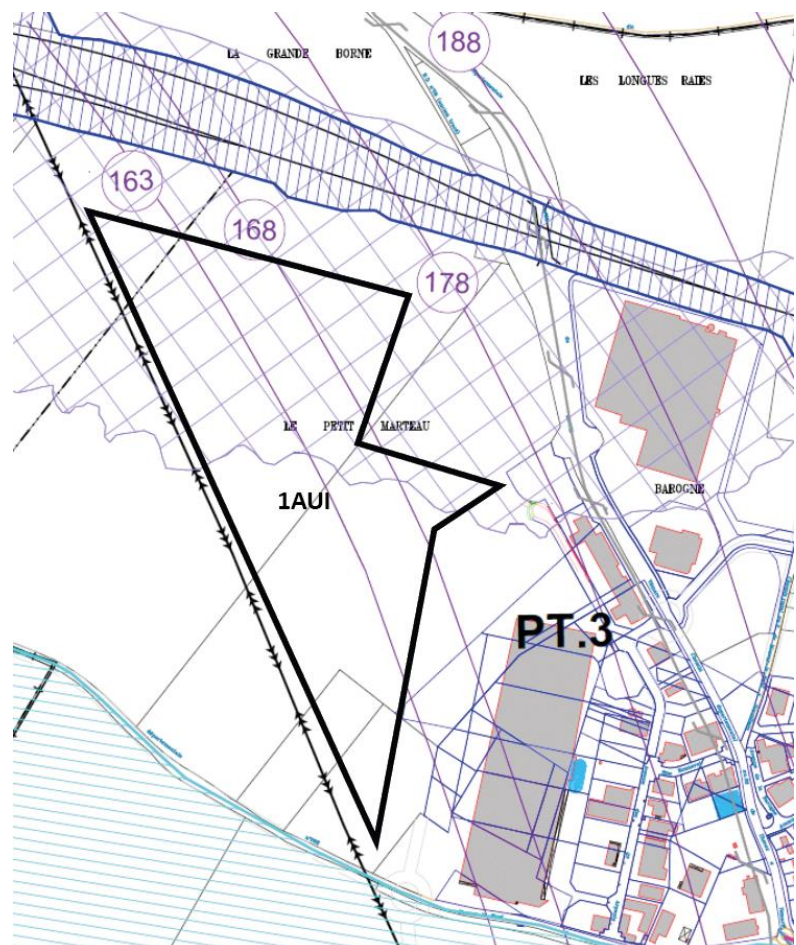
### 2.12.3. Servitudes d'Utilité Publique

L'extension de la Zone d'Activités est située dans le périmètre de plusieurs Servitudes d'Utilité Publique (SUP) :

- La zone est concernée par des servitudes aéronautiques de type AL dues à la présence des aéroports du Bourget et à l'aéroport Charles de Gaulle avec des hauteurs de dégagement comprises entre 163 et 178 mètres. Aucune mesure particulière n'est à envisager pour le site.
- La zone est concernée par des courbes isophoniques comprises entre 55 et 60 dBA en LDEN. Ces courbes isophoniques sont générées par la présence de la voie ferrée en partie Nord à environ 150 m. Aucune mesure particulière n'est demandée pour ce type de servitude.
- Une ligne aérienne de 225 kV passe en bordure Sud-ouest du site. Les mesures particulières à prendre avec ce type d'installation sont une distance de 5 m autour des câbles dans laquelle aucun élément ne doit entrer. Cette distance de 5 m doit prendre en compte plusieurs éléments avec notamment le balancement possible du câble. Le passage de cette ligne haute-tension est à une distance suffisante des limites de l'extension de la ZA de la Barogne pour ne pas entraîner de mesures particulières.
- Une servitude PT3 relatives aux réseaux de communications téléphoniques et télégraphiques est présente en bordure Nord de l'extension de la ZA de la Barogne. Cette servitude implique un libre accès aux autorités compétentes. La ligne étant située le long de la D26, aucune mesure particulière ne sera prise.

#### LEGENDE

	Limite de Commune
	Zone ferroviaire en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer
	LDEN - SNCF Courbes isophoniques 55 à 60 d (BA) en LDEN issues de la modification
	Périmètre de protection rapprochée du captage d'eau potable n°0154.1X.0055
	Périmètre de protection immédiate
	Périmètre de protection éloigné
	PT.2 Protection des Centres Radio-élect
	AC.1 Périmètre de Protection des Monuments Historiques
	EL.7 Alignement
	PT.3 Réseaux téléphonique et radiographiques
	Servitudes aéronautiques
	I.4 Canalisations Electriques
	JS.1 Protection des Installations Sportives





### 3. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT SUR LE SITE D'EXTENSION

#### 3.1. Objectifs et présentation du projet

La présente modification du PLU est sollicitée pour ouvrir à l'urbanisation la zone 2AUI, vouée à accueillir une opération d'aménagement à vocation économique. L'enjeu est de préserver l'emploi sur le territoire de Moussy-le-Neuf, par une extension de la Zone d'Activité Economique de la Barogne, aujourd'hui saturée. Aujourd'hui arrivée à ses limites géographiques et continuant d'attirer les investisseurs, la zone d'activités de la Barogne est en recherche d'expansion.

L'objectif d'aménagement est de permettre à court terme l'accueil d'un projet de deux bâtiments de logistiques, situés pour environ 5 hectares en zone UI (classement économique obtenu dans le cadre d'une déclaration de projet approuvée en mai 2012) et pour environ 20 hectares classés en zone 2AUI au PLU.

Les deux bâtiments projetés sur l'extension de la ZA de la Barogne sont destinés à un usage de stockage, d'expédition, d'activités et de bureaux. Leur surface de plancher totale serait d'environ 90 000 m<sup>2</sup>.



D'une manière générale les différentes étapes de l'activité logistique exercée sur le site sont :

- La réception des produits avec un approvisionnement par poids lourds,
- Le stockage des produits dans les différentes cellules,
- La préparation des commandes,
- L'expédition des produits par route par poids lourds.

Aucune activité de production ou de fabrication n'est prévue sur le site.

En termes d'insertion paysagère, les limites parcellaires sont paysagées de manière à valoriser le projet tant en vue proche qu'en vue lointaine. Sa limite Nord au contact du tracé TGV profitera à terme d'un merlon paysager (classement Nm au PLU qui a vocation à recevoir des merlons anti-bruits composés de stockage de déchets inertes.)

En terme fonctionnel, l'accès aux terrains se réalise depuis l'Ouest du site, par une voie d'accès qui sera aménagée et qui débouchera sur un giratoire permettant l'accès aux deux parcelles et un accès direct à la RD26A via l'A1 par la RD16. Cette voie de desserte est directement liée à la rue du Petit Marteau puis à la voie principale de la zone d'activités, l'avenue des 22 Arpents.

Ainsi ce projet d'aménagement sera indirectement desservi par les RD26 et RD26a, sans accès supplémentaires sur les routes départementales puisque sa desserte s'effectuera directement depuis la rue du Petit Marteau.



Des voies lentes en boucle distribuent les cellules des deux bâtiments de stockage pour les camions.

Les espaces de stationnement des véhicules légers, accessibles directement depuis l'accès au site, s'inscrivent dans une trame végétale.

La gestion de l'eau sur le site reposera essentiellement sur la création de bassins paysagers.

## 4. PRESENTATION DES MODIFICATIONS APPORTEES AU PLU

### 4.1. Modifications du PLU pour ouvrir à l'urbanisation la zone 2AUI

#### 4.1.1. Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du secteur de la Barogne

La modification du PLU permet d'ajuster l'OAP du secteur de la Barogne pour faciliter la réalisation du projet pressenti sur ce secteur. Le dessin de l'OAP et le tableau de la programmation ont fait l'objet des adaptations suivantes :

- L'extension de 5 hectares de l'OAP sur le secteur UI situé au Nord-Ouest pour intégrer ce secteur économique obtenu dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet approuvée en mai 2012.
- Les espaces paysagers prévus sous les lignes à haute tension à l'Ouest du site sont supprimés. Ce choix entre dans la lignée de l'objectif communal, conformément aux objectifs du SDRIF, de ne pas engendrer de consommation supplémentaire d'espaces agricoles.
- Le tracé du principe de la liaison automobile a été adapté car il n'est plus prévu de desserte automobile vers le Sud.
- Le principe de liaison douce est supprimé concomitamment à la suppression des espaces paysagers.
- Le tampon vert est supprimé, car le secteur Nm au Nord est voué à accueillir des merlons paysagers anti-bruits.
- L'ajout des surfaces constructibles pressenties sur ce secteur ainsi que leur desserte en stationnement

#### Modifications écrites de l'OAP

« Ce secteur, d'une superficie d'environ ~~20~~ 25 hectares, est situé dans la continuité Ouest de la zone d'activités de la Barogne, aujourd'hui complète. Cette modification spécifie que l'OAP intègre la zone 1AUI du PLU de 20 hectares et une petite partie de la zone UI de 5 hectares (classement économique obtenu dans le cadre d'une déclaration de projet approuvée en mai 2012) afin que l'OAP corresponde au périmètre de l'opération d'aménagement. Cette OAP de 25 hectares au total correspond à la pastille orange du SDRIF « secteur d'urbanisation préférentielle ».

L'objectif communal, sur ce secteur proche de l'aéroport et bien desservi, est d'étendre son potentiel économique compte tenu de sa proximité avec l'aéroport et de la connexion de la commune aux infrastructures nationales et régionales.

Dans le cadre du projet du Grand Paris Express, l'arrivée du Métro automatique sur la commune du Mesnil-Amelot, située à six kilomètres au Sud de Moussy Le Neuf constitue une opportunité économique. Cette nouvelle gare constituera en effet un levier de développement local à cette partie Nord-Ouest du département.

La programmation du secteur prévoit ainsi l'aménagement de nouveaux bâtiments à vocation d'activité, permettant entre autres, aux entreprises travaillant en lien avec l'aéroport, d'avoir des locaux et équipements proches, répondant à leurs besoins. Cette extension permettrait à la commune de renforcer son équilibre habitat/emploi et de réduire les besoins en transports.

Le secteur de l'OAP sera indirectement desservi par les RD26 et RD26a, sans accès supplémentaires sur les routes départementales puisque sa desserte s'effectuera directement depuis la rue du Petit Marteau. Ce projet comportera des voiries internes permettant un accès sécurisé aux zones desservies, ~~dans la continuité de la mise en accessibilité du projet d'extension de l'entreprise CMP.~~

~~La mise en place d'une coulée verte et de merlons paysagers structurera cette extension dans le grand paysage moussignol, de manière à créer une ambiance naturelle et une perspective paysagère de qualité et à valoriser l'entrée de ville.~~ Le choix de cette suppression entre dans la lignée de l'objectif communal, conformément aux objectifs du SDRIF, de ne pas engendrer de consommation supplémentaire d'espaces agricoles.

De plus, le secteur « entrée de Ville Ouest » a justement pour but l'amélioration paysagère de ce secteur.

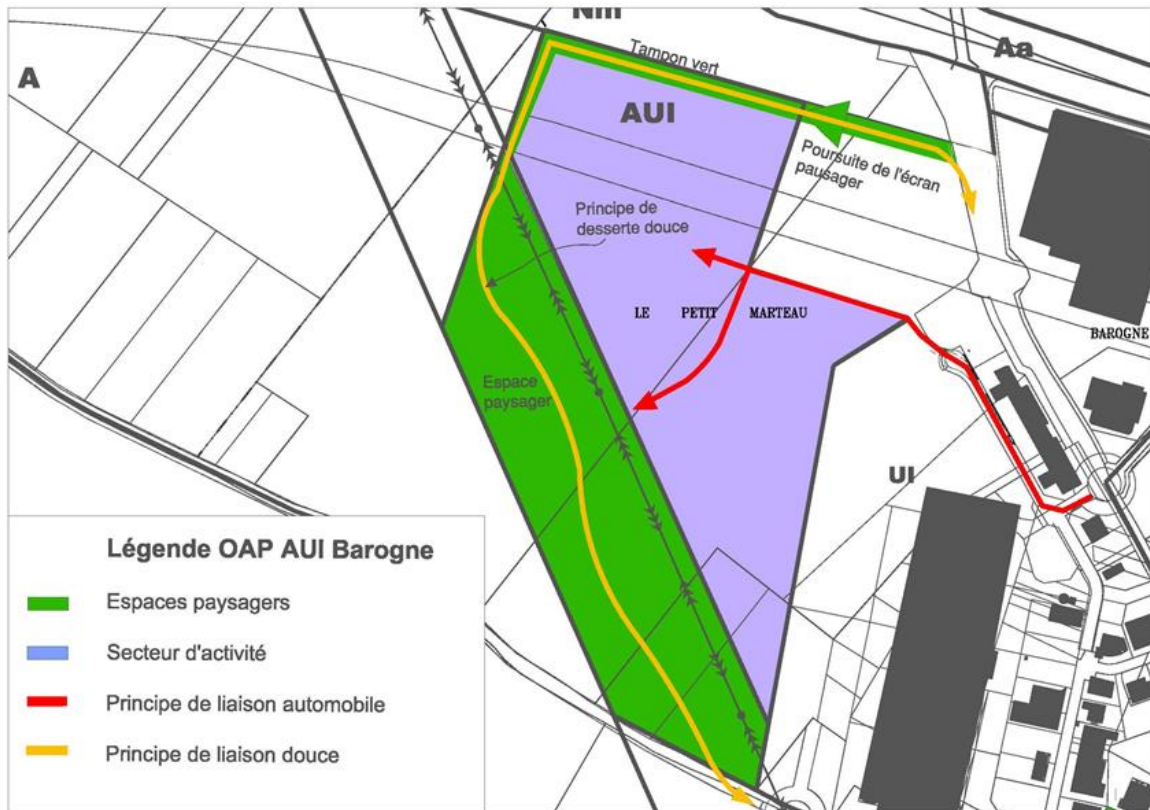
~~Une liaison douce irriguera l'ensemble du secteur en lien avec les arrêts de bus et le pôle restructuré situé le long de la RD26a. ».~~ Le choix de cette suppression est dû à la suppression des espaces paysagers sur le secteur Ouest de l'OAP puisque l'emprise des voies d'ailleurs élargie dans le cadre de la présente modification (passée de 7m au lieu de 5m) permettra l'aménagement de trottoirs, dans la continuité de l'existant. De plus, la commune a une réflexion générale sur les cheminements et a depuis longtemps intégré des liaisons douces dans ses projets.

Par ailleurs, il est proposé la réalisation d'un chemin agricole d'une largeur de 6 mètres à partir du chemin existant longeant la voie ferrée pour pouvoir accéder à la partie Sud de l'exploitation, après la réalisation du projet.

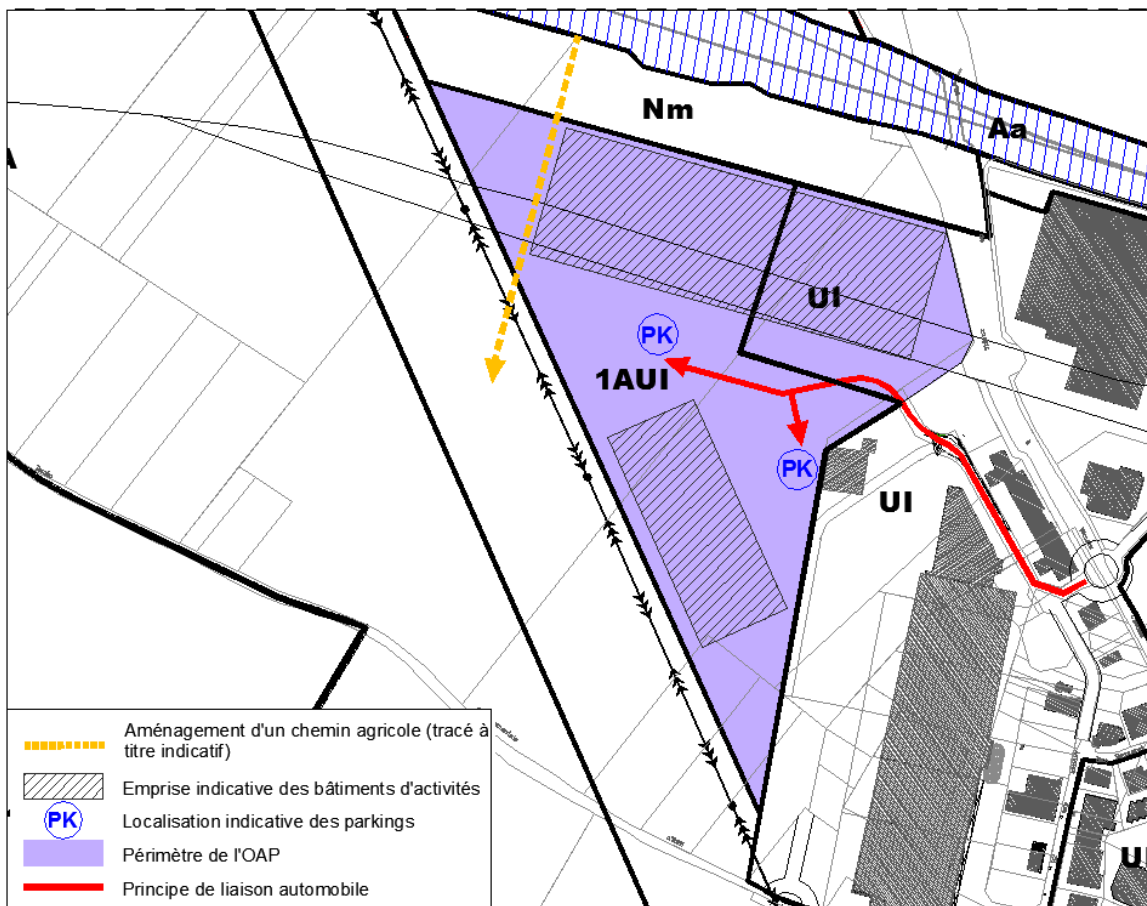


## Modifications graphiques de l'OAP

PLU en vigueur



Proposition de la modification du PLU



## **4.1.2. Règlement**

### **- Création d'une zone 1AU**

Le règlement du PLU est modifié pour supprimer la zone 2AU et pour créer une nouvelle zone opérationnelle 1AU de façon à définir les conditions d'aménagement et les règles d'urbanisme.

### **Articles 1 et 2 : Occupation et l'utilisation des sols interdites et admises**

Dans cette zone économique, sont autorisées les fonctions de bureau, d'artisanat, et d'industrie. L'hébergement hôtelier et le commerce supérieur à 6 000m<sup>2</sup> de surface de plancher sont interdits. Les habitations sont admises que si elles sont liées à la surveillance des bâtiments.

Les établissements, qui peuvent porter atteinte à la sécurité et à la salubrité publique sont interdits.

Les stockages à l'air libre et dépôts d'ordures ménagères, de résidus urbains, de déchets, de matériaux divers et gravats, de machines ou de véhicules de toute sorte sont également exclus pour ne pas dévaloriser le cadre de vie de ce secteur économique.

Dans la continuité du souhait municipal de créer une image économique valorisante, les activités de camping, caravanes et carrières sont également interdites.

### **Article 3 : Accès et voirie**

Cet article permet de prévoir les modalités de création de voies nouvelles et de préciser les conditions d'accès aux voies par les poids lourds. La notion d'accessibilité et de sécurité de tous les usagers de la voie constitue le principal motif des limitations administratives apportées par la règle.

### **Article 4 : Desserte par les réseaux**

L'article 4 fixe, comme dans la zone économique UI, les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement.

### **Article 5 : Superficie des terrains**

Dans la logique de la loi SRU favorable à la densification et de la promulgation de la loi d'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR), l'article 5 relatif à la taille des terrains ne peut fixer de règle.

### **Article 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

Cet article reconduit la règle applicable dans la zone économique UI, qui institue une distance depuis l'alignement d'au moins 5 mètres. Elle a pour objet de garantir la sécurité des sorties de véhicules de transport.

Ce recul permet également une possibilité de se garer ou alors de végétaliser la façade sur rue. L'objectif est de favoriser une cohérence de l'image économique locale.

### **Article 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

Comme dans la zone économique de la Barogne (UI), la distance par rapport aux limites séparatives est différenciée en fonction des occupations de sol qui s'implantent. Les activités qui ne génèrent pas de fabrication ou de produits destinés à la fabrication, c'est-à-dire de nuisances (bruit, pollution, odeurs,...) peuvent s'implanter en limite séparatives.

En cas de retrait, la règle de base est une distance de 4 mètres minimum pour les parties de constructions comportant des ouvertures de dimension supérieure à 0,25m<sup>2</sup>. Cette marge de recul est de 2.50 mètres minimum lorsqu'il s'agit d'une façade sans ouverture ou dont la dimension est inférieure à 0,25m<sup>2</sup>.

### **Article 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

Comme dans la zone économique de la Barogne (UI), il n'est pas fixé de règles pour les constructions à usage d'activités.

### **Article 9 : Emprise au sol**

Comme dans la zone économique de la Barogne (UI), l'emprise au sol des constructions ne peut excéder 60 %. Ce parti permet de laisser de l'espace disponible pour d'éventuelles plantations ; principe pour à la fois éviter des espaces minéraux trop importants et permettre de limiter le ruissellement, dans un contexte de développement durable.

### **Article 10 : Hauteur des constructions**

Comme dans la zone économique de la Barogne (UI), la hauteur des constructions à caractère économique est de 15 mètres au faîtage. Il s'agit en effet d'intégrer les nouveaux bâtiments dans l'épannelage général du parc économique de manière à former une continuité volumétrique et à permettre le développement des activités de logistique.

### **Article 11 : Aspect extérieur**

Pour permettre d'accompagner la lisibilité de cette entrée de ville, cet article qui concerne non seulement, l'aspect extérieur des constructions mais aussi, l'aménagement de leurs abords par des dispositions sur le traitement des clôtures notamment reprend les mêmes dispositions que sur la zone d'activités de la Barogne, classée UI.

Les toitures sur ce secteur ne sont pas renseignées, laissant libre le choix pour opter pour un toit terrasse ou un toit à une ou plusieurs pentes.

En termes de matériaux pour garantir une certaine tenue des constructions, l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit, sauf si le projet architectural présente un aspect contemporain qui s'intègre de manière harmonieuse au bâti environnant.

Pour les clôtures, il est laissé un choix de traitement relativement large sous réserve de ne pas dépasser une hauteur supérieure à 2 mètres. Elles seront constituées soit d'un mur maçonné, soit d'une haie champêtre doublée d'un grillage, soit de lisses horizontales posées sur un mur de soubassement maçonné recouvert d'un enduit.

En limites séparatives et en limite de fond, les clôtures peuvent être constituées de planches de ciment, sous réserve d'être soit teintées dans des couleurs sobres, soit recouvertes de crépi de couleur sobre, soit végétalisées.

### **Article 12 : Stationnement**

Il s'agit de veiller à l'aspect pratique du stationnement. Les normes de stationnement imposées pour toute nouvelle construction doivent être réalisées en dehors des voies publiques pour en éviter l'envahissement, et donc veiller à ne pas perturber la fluidité du trafic.

Il est fixé les règles suivantes pour l'activité :

- Une place pour 50m<sup>2</sup> de surface de planche pour les bureaux
  - Une place pour 300m<sup>2</sup> de surface de plancher pour les entrepôts, bâtiments industriels et l'artisanat
- Pour les bureaux inclus dans les bâtiments : 1 place pour 50m<sup>2</sup> de surface de plancher

### **Article 13 : Espaces libres et plantations**

L'obligation du maintien des plantations ou de leur remplacement de manière équivalente est également imposée dans cette zone. Compte tenu des activités projetées, l'aménagement paysager des espaces libres doit accompagner les constructions souvent imposantes.

De manière à valoriser les vues sur les stationnements tant en vue lointaine qu'en vue proche, le PLU oblige des aires de stationnement à raison de 1 arbre de haute tige par 100m<sup>2</sup>.

### **Article 14 : Coefficient d'Occupation de Sol**

La fixation d'un COS a été supprimée avec la promulgation de la loi d'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR).

### **Article 15 : Performances énergétiques et environnementales**

Comme dans la zone économique de la Barogne (UI), il n'est pas fixé de règles.

### **Article 16 : Infrastructures et réseaux de communications électroniques**

L'article précise que les constructeurs devront se raccorder au réseau numérique dès que cela est possible.



## **- Modifications apportées dans la zone UI**

### **. Article 2 : Occupation et l'utilisation des sols interdites**

*La modification du PLU permet dorénavant d'autoriser l'installation de commerce inférieur à 6 000m<sup>2</sup> qui pourrait être lié à du commerce de gros par exemple.*

---

Les commerces **supérieurs à 6 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher** en zone UI et en secteur UIb.

---

### **. Article 3 : Accès et voirie**

*La modification du PLU permet d'adapter l'accessibilité de la zone économique au poids lourds et d'améliorer la fonctionnalité des entreprises.*

---

Voies ou impasses nouvelles :

Les voies publiques ou les voies et impasses privées nouvelles doivent avoir une largeur minimale de chaussée de 4m pour les voies ou impasses à sens unique et de **7,5m** pour les voies ou impasses à double sens. L'emprise totale de la voie sera de 10m minimum.

~~La longueur cumulée des voies en impasse, plateaux de retournement et des accès ne peut excéder 40 m.~~

Les parties de voies en impasse créées pour la desserte des constructions doivent **obligatoirement se terminer par un giratoire permettant le demi-tour d'un poids lourd. présenter à leur extrémité un aménagement permettant aux véhicules de faire demi-tour (rayon minimal de 8m).**

Des adaptations pourront être accordées afin d'éviter l'abattage des arbres.

En l'absence d'aménagement adapté, l'ouverture d'une voie à la circulation automobile peut être refusée lorsque son raccordement à la voirie existante peut constituer un danger pour la circulation et notamment lorsqu'elle débouche à moins de 25 mètres d'un carrefour.

~~Les voies en impasse desservant plusieurs unités foncières doivent comporter un demi-tour d'un rayon minimal de 10 mètres.~~

### **. Article 10 : Hauteurs des constructions**

*La modification du PLU permet de spécifier clairement que la hauteur se calcule à partir du terrain fini.*

---

**Nota : La hauteur des constructions est définie à partir du terrain fini.**

---

## **. Article 11 : Aspect extérieur des constructions**

*La modification du PLU permet de préciser que les haies doivent être obligatoirement doublées d'un grillage pour une délimitation plus fine de l'unité foncière. Par ailleurs, il n'est plus fait mention du calcul de la hauteur de la clôture à partir du sol naturel pour quelle puisse être définie à partir du sol fini.*

---

Les clôtures doivent être constituées :

- soit de mur maçonné, enduit à pierres vues ou recouvert d'un enduit identique à celui de la construction,
- soit d'une haie champêtre d'essence variée, **éventuellement** doublée d'un grillage,
- soit de lisses horizontales posées sur un mur de soubassement maçonné recouvert d'un enduit, et éventuellement d'une haie.

En limites séparatives et en limite de fond, les clôtures peuvent être constituées de planches de ciment, sous réserve d'être soit teintées dans des couleurs sobres, soit recouvertes de crépi de couleur sobre, soit végétalisées.

La hauteur totale des clôtures ne peut excéder 2 mètres **à partir du niveau du terrain naturel.**

L'implantation des clôtures est définie en annexe 1 du présent Règlement.

---

## **. Article 12 : Stationnement**

*La modification du PLU permet de simplifier la règle avec un ratio moyen pour les entrepôts, bâtiments industriels et l'artisanat quel que soit la taille des entreprises. Elle permet également d'intégrer les normes du PDUIF concernant les bureaux.*

---

### **I. POUR LES BUREAUX :**

~~-60 % de la surface totale de plancher sera affectée au stationnement~~

- Une place pour 50m<sup>2</sup> de surface de plancher.
- 

---

### **III. POUR LES ENTREPOTS, BATIMENTS INDUSTRIELS ET ARTISANAT :**

~~—Une place pour 200m<sup>2</sup> de surface de plancher pour les bâtiments n'excédant pas 15 000m<sup>2</sup> de surface de plancher~~

- Une place pour 300m<sup>2</sup> de surface de plancher ~~pour les bâtiments dont la surface de plancher est comprise entre 15 000m<sup>2</sup> et 25 000m<sup>2</sup>~~

~~—Une place pour 400m<sup>2</sup> de surface de plancher pour les bâtiments dont la surface de plancher est supérieure à 25 000m<sup>2</sup>~~

Pour les bureaux inclus dans les bâtiments : 1 place pour 50m<sup>2</sup> de surface de plancher

---

## **- Modifications apportées dans les dispositions générales du règlement**

*La modification du PLU permet d'intégrer dans les dispositions générales du règlement la suppression de l'interdiction d'implanter des antennes relais en zones UA, UB, UC, UL, 1AUL et 1AUC conformément au jugement du tribunal administratif de Melun en date du 26 novembre 2015. En effet, la commune n'avait pas d'argumentaire pour motiver cette interdiction, car la volonté communale est d'apporter une offre de téléphonie mobile performante sur tout le territoire communal.*

### **ARTICLE 10: IMPLANTATION DES ANTENNES RELAIS DE TELEPHONIE**

~~L'implantation des antennes relais est interdite en zones UA, UB, UC, UL, 1AUL et 1AUC.~~

## **- Modifications apportées aux articles 4 dans toutes les zones concernant les raccordements d'assainissement et d'eaux pluviales.**

*La modification du PLU permet d'anticiper le changement de l'organisme compétent qui relèvera à court terme de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France.*

---

### *II. ASSAINISSEMENT :*

Les raccordements d'assainissement doivent être effectués conformément aux dispositions ~~du règlement d'assainissement de la Communauté de Communes~~ de l'organisme compétent au moment de la demande d'autorisation. ~~annexé au présent Plan Local d'Urbanisme.~~

Le raccordement des établissements déversant des eaux industrielles au réseau public doit être autorisé par la collectivité, conformément à l'article L 1331.10 du Code de la Santé Publique. Toutefois ceux-ci sont autorisés à déverser leurs eaux industrielles au réseau public dans la mesure où ces déversements sont compatibles avec les conditions générales d'admissibilité des eaux industrielles, conformément aux dispositions de la convention cadre type.

L'évacuation des eaux usées dans les fossés, cours d'eau et plans d'eau, même traitées, est interdite.

### *III. EAUX PLUVIALES :*

Le règlement sanitaire du département de Seine-et-Marne rend obligatoire le raccordement des eaux pluviales des propriétés au réseau public d'eaux pluviales lorsqu'il existe.

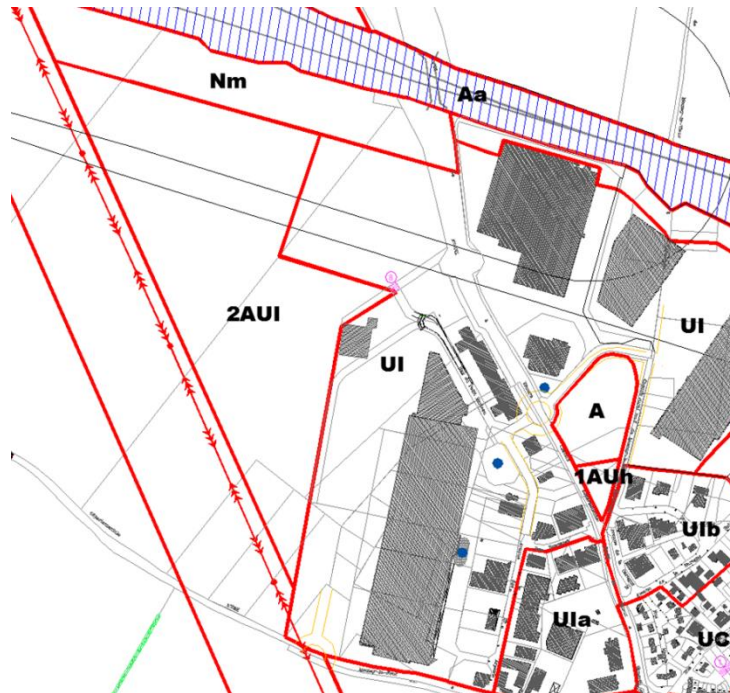
Tout aménagement devra se conformer aux prescriptions du règlement d'assainissement ~~de l'organisme compétent au moment de la demande d'autorisation. la Communauté de Communes Plaines et Monts de France.~~

---

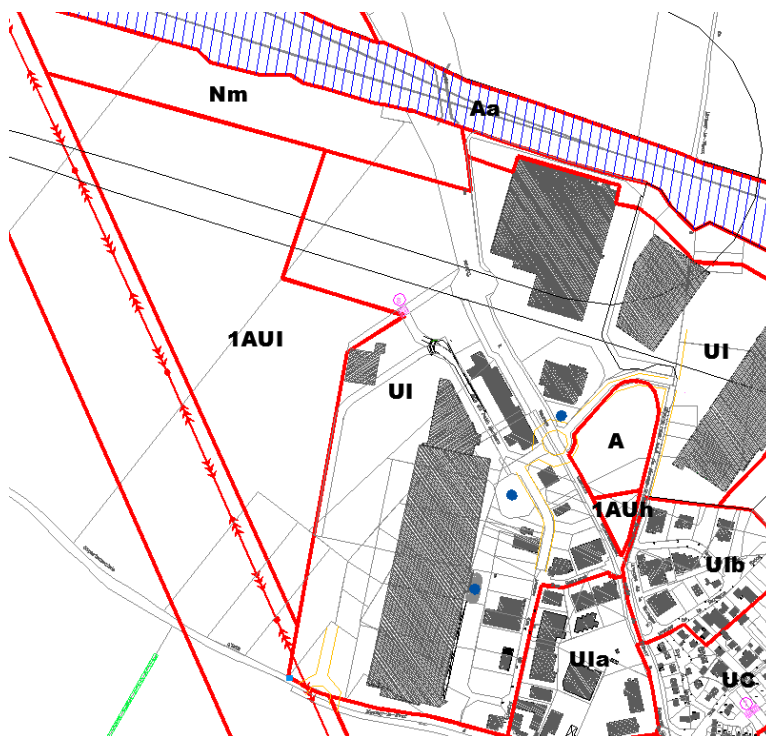
### 4.1.3. Plan de zonage

La modification du PLU permet de supprimer la zone 2AUI non renseignée au PLU en vigueur et de créer une zone 1AUI, avec des règles définissant les conditions d'aménagement et les règles d'urbanisme.

#### PLU en vigueur



#### Proposition de la modification du PLU





## **5. INCIDENCES DES MODIFICATIONS DU PLU**

### **5.1. Impact sur le milieu naturel et paysager**

#### **5.1.1. Topographie et géologie**

Les aménagements prévus dans le cadre du projet n'auront pas d'effet notable sur le relief du secteur.

Les aménagements prévus n'auront pas d'incidences sur la nature du sol.

#### **5.1.2. Eau**

##### - Eau potable

Dans le cadre de leur activité logistique, les deux bâtiments entrepôts prévus sur l'extension de la ZA de la Barogne n'utiliseront pas d'eau industrielle. La consommation d'eau pour une personne peut être estimée à 50 litres par jour. Pour un effectif d'environ 400 personnes tel envisagé sur l'ensemble des deux bâtiments, la consommation serait d'environ 20 000 litres d'eau potable par jour (soit 20,0 m<sup>3</sup>/j).

Chaque bâtiment sera raccordé sur le réseau public de distribution d'eau potable de la commune de Moussy-le-Neuf.

##### - Eaux usées

La totalité de la commune de Moussy-le-Neuf est desservie par un réseau d'assainissement séparatif eaux pluviales- eaux usées.

Les eaux usées domestiques seront évacuées par le réseau public d'assainissement géré par la Communauté de Communes Plaines et monts de France (CC-PMF).

##### - Eaux pluviales

Le projet d'implantation de deux bâtiments sur les terrains d'extension de la ZA de la Barogne, objet du présent dossier, s'accompagne d'une imperméabilisation partielle du terrain. Cette imperméabilisation doit être compensée par la création de bassins d'orage permettant de ne pas augmenter le débit de pointe du rejet des eaux pluviales en cas d'orage décennal.

Le débit de fuite imposé sur la parcelle (1 l/s/ha) sera respecté.

Les eaux pluviales de voiries pourront éventuellement être polluées par des traces d'hydrocarbures. Les eaux pluviales de voiries seront rejetées dans le réseau de collecte de la zone après passage dans des séparateurs d'hydrocarbures.

#### **5.1.3. Milieu naturel**

Une étude faune/flore a été menée au mois de septembre 2016 (investigations terrain du 22 au 29 juillet 2016) par le groupe AUDDICE sur les terrains de l'extension de la zone d'activités. Au moment de ces investigations, les terres agricoles qui composent le site étaient moissonnées et déchaumées par conséquent la flore adventice, si elle était présente, n'a pas pu être inventoriée.

#### - Flore

Les investigations ont permis de mettre en évidence l'absence d'habitat patrimonial et d'espèces floristiques protégées.

En l'absence d'habitat patrimonial, les enjeux floristiques sur le site d'étude apparaissent très faibles.

#### - Faune

Aucun enjeu majeur, fort ou modéré faible n'a été identifié sur le site d'étude. Seules trois catégories d'enjeux ont été mises en évidence, il s'agit :

- d'enjeux faibles ;
- d'enjeux très faibles ;
- d'enjeux négligeables ou nuls.

Les enjeux faibles concernent l'avifaune avec notamment la présence de la Linotte mélodieuse, vulnérable en France, mais non patrimoniale en région Ile-de-France, qui utilise le secteur d'étude comme zone d'alimentation.

Pour les enjeux très faibles, ce sont les habitats, la flore et l'entomofaune qui sont concernés :

- les habitats et la flore sont très communs, et les potentialités d'accueil pour des espèces patrimoniales ou protégées sont nulles ;
- les insectes, également, sont très communs et la diversité entomologique est très pauvre.

Quant aux enjeux négligeables ou nuls, ils concernent :

- les autres groupes faunistiques (amphibiens, reptiles, mammifères) en raison de l'absence d'observation ;
- les zones naturelles d'intérêt reconnu, le réseau Natura 2000 (y compris espèce ou habitat d'intérêt communautaire), les zones à dominante humide du SDAGE Seine-Normandie, le SRCE en l'absence d'interactions directes avec le secteur d'étude.

#### - Espaces naturels protégés

Le site d'extension de la zone d'activités n'est pas concerné par une ZNIEFF, une zone NATURA 2000, un site classé ou inscrit, ... et ne présente pas d'interactions particulières avec ces sites.

Au Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), il n'existe pas d'objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue sur le site d'extension de la zone d'activités.

### **5.1.4. Activité agricole**

Le projet va générer la disparition d'environ 20 hectares d'activité agricole. Néanmoins, les mutations induites par le projet ne remettent pas en cause la prédominance de l'activité agricole à l'échelle de la commune. La réalisation du projet donnera lieu à une indemnisation aux exploitants pour la perte de surface.

## 5.2. Impact sur le milieu urbain

### 5.2.1. Circulation automobile

Le projet de la zone d'activités va induire un trafic automobile supplémentaire. Compte tenu de la programmation envisagée, il peut être attendu de l'ordre de 180 poids lourds (PL) et de 250 véhicules légers (VL) à transiter chaque jour sur la zone.

L'extension de la ZA de la Barogne sera desservie par une nouvelle route de desserte qui sera un prolongement de de la route du Petit Marteau. Cette route de desserte est directement liée à la route principale de la zone industrielle, l'avenue des 22 Arpents.

Ces deux rues permettent ensuite un accès à la route départementale D26A qui permet d'atteindre rapidement la D16, elle-même reliée à l'A1.

Il est considéré que l'ensemble des PL passeront par la route départementale D26a puis par la route départementale D16 afin de rejoindre l'autoroute A1.

Il est également considéré que les VL seront répartis uniformément sur les routes départementales D26 (Nord et Sud) et la D26e.

L'analyse du trafic prévisionnel lié à l'exploitation de l'extension de la ZA de la Barogne conduit à constater le faible impact global des véhicules légers prévus sur la zone chaque jour vis-à-vis de la circulation routière existante sur le secteur.

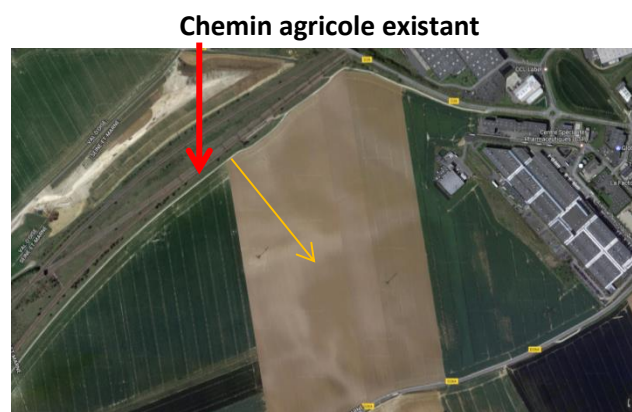
Concernant l'impact du trafic poids-lourds, il implique un doublement du trafic sur la route départementale D26a. Cet impact est à relativiser car cet axe est dédié aux poids-lourds. En effet, il ne traverse pas de zone d'habitation, possède une voirie adaptée et permet un accès à l'autoroute A1.

### 5.2.2. Circulation des engins agricoles

Il existe aujourd'hui un chemin d'exploitation pour assurer la desserte des terres agricoles. Le projet n'apporte pas de contraintes spécifiques avec son fonctionnement. C'est dans le cadre de la réalisation du merlon paysager qu'il sera particulièrement étudié la desserte des gros engins agricoles, le long de la voie TGV.

Le projet n'induit pas rupture de continuité d'exploitation pour la partie Sud des terrains agricoles situés au Sud.

En effet, il est proposé l'aménagement d'un chemin agricole sur le site de projet d'une largeur de 6 m de large à partir du chemin existant longeant la voie ferrée pour accéder aux terrains d'exploitation plus au Sud (en orange sur le plan).



### 5.2.3. Qualité de l'air

Le projet d'extension de la zone d'activités de la Barogne ne présentera que peu de risques de pollution atmosphérique.

Les seuls rejets atmosphériques seront :

- les gaz d'échappements des véhicules transitant sur les deux bâtiments projetés sur cette extension,
- les gaz de combustion des installations de chauffage des deux bâtiments projetés sur cette extension,
- le dégagement d'hydrogène des locaux de charge des batteries deux bâtiments projetés sur cette extension.

Il n'y aura pas de stockage en vrac de produits pulvérulents dans les établissements.

#### Les véhicules

Chaque jour, environ 300 poids lourds (PL) et 400 (VL) véhicules légers transiteront sur l'extension de la ZA de la Barogne (ensemble des deux bâtiments).

Les 300 PL respecteront les normes anti-pollution, la vitesse sera limitée à 30 km/h dans l'enceinte des établissements comme dans le reste de la zone d'activité et les moteurs seront obligatoirement coupés quand les poids lourds seront à l'arrêt.

Une étude a été réalisée afin de déterminer l'impact sur les principaux polluants (CO, NOx, particules, CO2...) du trafic engendré par le site dans le rayon d'affichage classique des bâtiments autorisés au titre des Installations classées (2 km).

Ces émissions ont été comparées aux émissions actuellement générées par les axes routiers autour du site.

Les résultats montrent que l'activité du site générera une augmentation des émissions de polluants issus de la circulation de véhicules comprise entre 0 % pour le Cadmium et 127,7 % pour le 1,3-butadiène.

Pour les principaux polluants (CO, NOx, particules, N2O et SO2), c'est à dire ceux émis en quantité les plus importantes, l'augmentation des émissions issues de la circulation des véhicules est comprise entre 15,5 % pour le N2O, et 55,8 % pour le NOx.

Pour chaque polluant, l'IR (Indice de Risque, possibilité de survenue d'un effet toxique pour les effets à seuil) et l'ERI (Excès de Risque Individuel, probabilité d'occurrence que la cible a de développer l'effet lié à la substance pendant sa vie, pour les effets sans seuil) ont été évalués.

L'étude n'a pas démontré d'impact significatif du projet sur la santé des riverains ni des travailleurs.

Les mesures prises pour limiter l'impact du projet sur l'air sont :

- pour les locaux de charge : contrôle régulier des batteries des chariots élévateurs,
- pour les chaufferies : mise en place de chaudières conformes aux normes en vigueur, contrôle et entretien régulier de celles-ci.

En conclusion, l'activité sur l'extension de la ZA de la Barogne n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air de la région.



#### **5.2.4. Bruit**

Sur le site d'extension de la zone d'activités de la Barogne, les nuisances sonores et les vibrations auront pour unique origine les moteurs des véhicules (pas de process sur le site, pas d'équipements générateurs de vibrations, chaufferies capotées et isolées).

L'arrêté préfectoral autorisant l'exploitation de chacun des deux bâtiments projetés sur l'extension de la ZA de la Barogne fixera les niveaux de bruit à ne pas dépasser en limite de propriété dans les conditions fixées par l'arrêté du 23 janvier 1997.

L'impact du bruit généré par l'activité du site sera minimisé par l'absence d'habitation à proximité de la zone d'activités.

De plus les poids lourds, principale source de bruit, pourront accéder au site depuis l'autoroute A1, puis la D16, la D26a et la route de desserte de la ZA sans traverser de zones d'habitations.

La vitesse des poids-lourds sera limitée sur la zone et les moteurs seront à l'arrêt pendant les phases de chargement/ déchargement.

Aucun procédé ne sera mis en oeuvre sur la zone qui puisse être source de vibrations.

#### **5.2.5. Déchets**

L'implantation des bâtiments logistiques conduira à une augmentation de la quantité de déchets générés. Hors phase de travaux, il s'agira de déchets de type ménagers courants (emballages divers, carton, papier...).

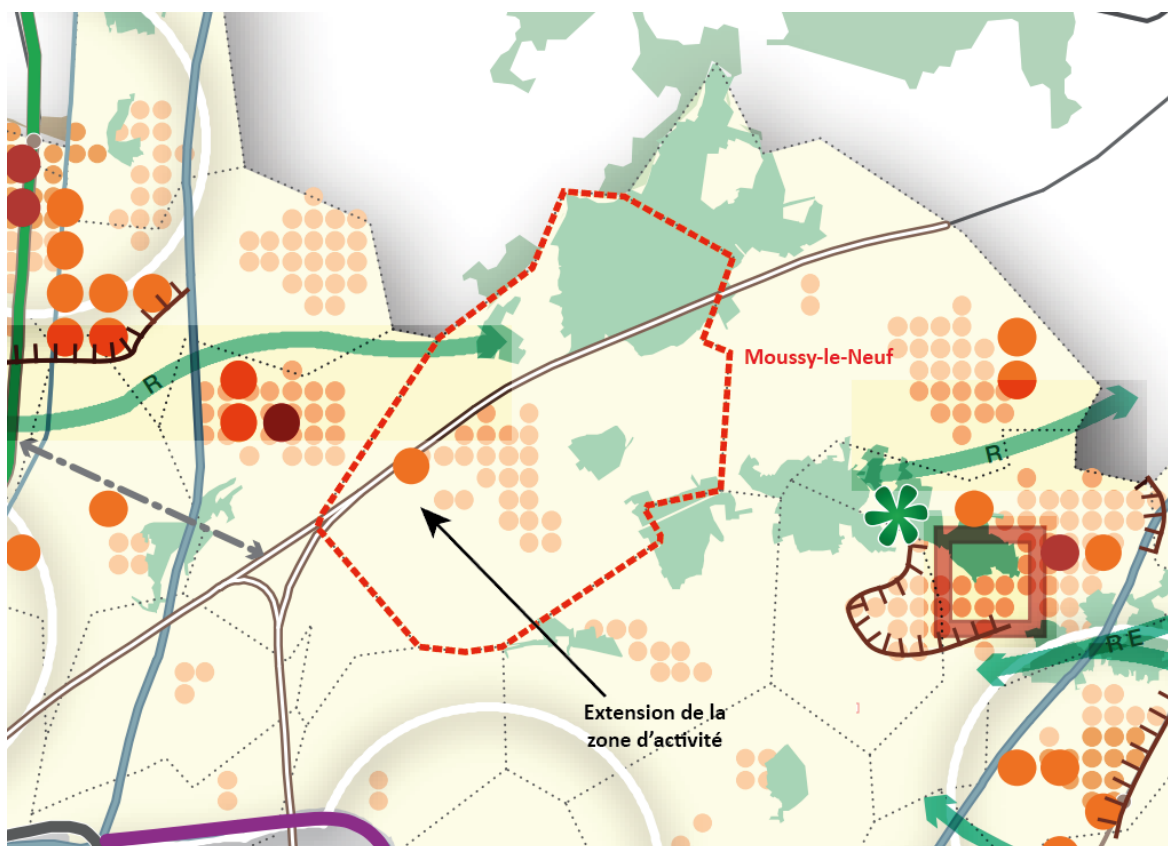
Les déchets seront stockés et triés sur chaque site. Ils seront ensuite évacués par des sociétés spécialisées.

Les séparateurs à hydrocarbures produiront des boues qui seront collectées annuellement par des sociétés spécialisées.

## 6. . COMPATIBILITE DES MODIFICATIONS DU PLU AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME EN VIGUEUR

### 6.1. SDRIF

Le projet d'extension de la zone d'activité économique s'inscrit dans l'évolution du projet de SDRIF de 2030 qui lui prévoit un classement en « secteur d'urbanisation préférentielle » (pastille orange au plan). Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 ha et exprime une localisation ; la définition de la délimitation des espaces urbanisables appartenant à la commune.



A l'horizon 2030, le SDRIF laisse une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 ha que la commune utilise pour environ 20 hectares dans le cadre de la présente modification pour l'extension de la zone d'activités de la Barogne ; les 5 hectares restants sont aujourd'hui intégrés en zone UI (classement économique obtenu dans le cadre d'une déclaration de projet approuvée en mai 2012).